Analiza stanja i potencijali razvoja cikloturizma u Karlovačkoj županiji

Benčić, Matko

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:148:885567

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**



Repository / Repozitorij:

REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economcs & Business Zagreb







Sveučilište u Zagrebu

Ekonomski fakultet

Preddiplomski stručni studij – turističko poslovanje

Analiza stanja i potencijali razvoja cikloturizma u Karlovačkoj županiji

završni rad

Matko Benčić

Zagreb, rujan 2020.

Sveučilište u Zagrebu

Ekonomski fakultet

Preddiplomski stručni studij – turističko poslovanje

State and potencial of cycling tourism development in Karlovac county

final assignment

Matko Benčić, 0067467050

Mentor : Izv. prof. dr. sc. Josip Mikulić

Zagreb, rujan 2020.

Izjava o autorstvu rada

Potvrđujem da sam osobno napisao rad *Analiza stanja i potencijali razvoja cikloturizma u Karlovačkoj županiji* i da sam njegov autor.

Svi dijelovi rada, nalazi ili ideje koje su u radu citirane ili se temelje na drugim izvorima jasno su označeni kao takvi te su adekvatno navedeni u popisu literature.

Ime i prezime: Matko Benčić

Mjesto i datum: Zagreb, rujan 2020.

Sadržaj

1. Uvod 6
2. Obilježja cikloturizma 7
2.1. Obilježja i vrste cikloturista 9
3. Cikloturizam u Republici Hrvatskoj 10
3.1. Glavni dionici u cikloturizmu Republike Hrvatske 12
3.2. EuroVelo 13
3.3. Prednosti i nedostaci hrvatskog cikloturizma 14
4. Turizam u Karlovačkoj županiji 15
5. Cikloturizam u Karlovačkoj Županiji 18
5.1. Cikloturistička ponuda 18
5.2. Cikloturistička infrastruktura 19
5.3. Cikloturističke karte i ostali promotivni materijali 21
5.4. Prateće usluge za cikloturiste 22
6. Cikloturističke rute na području Karlovačke županije 23
6.1. Cikloturističke rute na području grada Karlovca 24
6.1.1. Ruta „Putevima Kneza Frankopana” 25
6.1.2. Ruta Karlovac – Pokuplje – Karlovac 25
6.1.3. Ruta Karlovac – Jaškovo – Karlovac 26
6.2. Cikloturističke rute na području grada Ozlja 26
6.2.1. Ruta Ozalj – Krašić – Ozalj 27
6.2.2. Ozaljsko-vivodinska vinska cesta 27
6.2.3. Ruta Ozalj – Gornje Pokuplje – Ozalj 28
6.3. Cikloturističke rute na području grada Ogulina 28
6.4. Cikloturističke rute na području grada Slunja 29
6.4.1. Ruta Slunj- Cetingrad- Slunj 29
6.4.2. Ruta Slunj- Čamerovac- Kruškovača- Slunj 29
6.4.3. Ruta Slunj- Cvitović- Gornja Glina- Slunj 30
6.4.4. Ruta Slunj- Cerovac- Cvitović- Mali Vuković- Slunj 30
6.4.5. Ruta Slunj- Lumbardenik- Broćanac 31
6.4.6. Ruta Slunj- šuma Jelvik- Donji Popovac- Lumbardenik- Slunj 31
6.4.7. Ruta Slunj- Gornji Popovac- Lađevac- Slunj 32
6.5. Cikloturističke rute na području grada Duga Rese 32
6.5.1. Ruta „Uz sedrene slapove” 33
6.5.2. Ruta „Uz tok rijeke Mrežnice” 33
6.5.3. Ruta „Između zelenih rijeka” 34

7. SWOT ANALIZA 35
7.1. Prednosti 36
7.2. Nedostaci 37
7.3. Prilike 37
7.4. Prijetnje 38
8. Potencijali razvoja cikloturizma u Karlovačkoj županiji 39
8.1. Plitvička ruta 39
8.2. Ruta Karolina 40
8.3. Ruta Rudolfina 41
8.4. Ruta Plitvice 41
8.5. Državna vezna ruta Barilović-Vojnić-Petrova gora 42
8.6. Kružna Županijska ruta 42
8.7. Ostale mjere 43
9. Zaključak 43
10. Literatura 46

1. Uvod

Turizam su, prema Državnom zavodu za statistiku RH (2019), aktivnosti osoba koje borave i putuju izvan mjesta prebivališta, ne dulje od jedne godine, zbog privatnih razloga, posla ili odmora. Svaka osoba koja provede najmanje jednu noć izvan svojeg prebivališta u svrhu odmora, rekreacije, studija, zdravlja, sporta, religije, je turist. Stvaranje i promicanje identiteta i ugleda hrvatskog turizma je u nadležnosti Hrvatske turističke zajednice (u daljnjem tekstu: HTZ). HTZ planira i provodi strategije i koncepcije promocije, izvedbu promidžbenih aktivnosti te podizanje kvalitete turističke ponude RH (Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, 2019).

Cikloturizam je oblik putovanja s niskim udjelom transmisije ugljika, idealan je kandidat za održivi turizam. Cikloturist je definiran kao osoba koja putuje biciklom izričito u svrhu razonode, čiji je izbor bicikla kao sredstva za kretanje izborni, a ne nužni. Naglasak je stavljen na izbor bicikla kao primarno sredstvo kretanja, način prijevoza, a ne sporedna djelatnost koja se odvija u širem turističkom okviru (Cox, 2013). Cohen (1972) razvija tipologiju turizma, praveći razliku između institucionaliziranih i neinstitucionaliziranih oblika. Institucionalizirani oblik dijeli se na masovni i individualni turizam, te između istraživača i "lutalica" u drugoj skupini. Cikloturizam, prema Cohenu (1972), nije strogo definiran nijednom kategorijom (Cox, 2013).

Republika Hrvatska Strategijom razvoja turizma RH do 2020. godine ističe brojne prednosti za razvoj cikloturizma; atraktivan prirodni okoliš, bogata kulturna-povijesna baština, povoljna klima, blizina velikih tržišta, sigurnost zemlje i velik broj cesta s manjim intenzitetom motornog prometa. Osnovni cilj RH za razvoj cikloturizma je stavljanje Hrvatske na vodeću poziciju mediteranskih cikloturističkih destinacija (Klarić, Z. i sur., 2015). Republika Hrvatska u 2019. godini bilježi porast dolazaka (4,8%) i noćenja (1,8%) turista u odnosu na 2018. godinu. Ostvareno je 19,6 milijuna dolazaka te 91,2 milijuna noćenja. Karlovačka županija, prema sustavu eVisitor, bilježi stalni rast dolazaka i noćenja turista. Tako je, u 2019. godini ostvareno 365,924 dolazaka, odnosno porast od 2,97% i 637,756 noćenja, porast od 2,65%. (Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, 2019).

2. Obilježja cikloturizma

Cikloturizam je način promicanja zdravog života i održivog prijevoza, a u posljednje vrijeme se nameće na lokalnoj, nacionalnoj i međunarodnoj razini. Ekonomska kriza, povećane cijene goriva, sve veća svijest o okolišu, povećana svijest o pretilosti neki su od razloga povećane popularnosti cikloturizma (Ilies, DC. 2013). Cikloturizam je podsegment „mekog" avanturizma, koji uz biciklizam uključuje i mnoge druge oblike rekreacije. Može se također promatrati i kao podsegment eko turizma (Klarić, Z. i sur. 2015). Povećanje opsega masovnog turizma u posljednjim desetljećima i porast jeftinih i povoljnih letova na globalnoj skali znači da sada turizam značajno doprinosi globalnim emisijama ugljika (Lumsdon L. 2000 prema Beanland, A. 2013). Korištenje bicikala kao načina prijevoza u svakodnevnom životu može olakšati zastoj na cestama i smanjiti buke i zagađenja (Cavill, Davis, 2007 prema Ilies, DC. 2013). Za putovanja na kratke udaljenosti bicikl je relativno brz, jeftin i pristupačan način većini stanovnika (Lumsdon, Tolley 2001 prema Ilies, DC. 2013).

Nakon što se proizvodnja bicikla sve više industrijalizirala, tako je i bicikliranje postalo pristupačno većem nizu društvenih slojeva. Razvoj cikloturizma uvelike ovisi o razvoju sigurnog bicikla (1885.) i pneumatske gume proizvedene u komercijalne svrhe (1890) (Cox, 2013). Bicikli kakve poznajemo danas- s pokretnim upravljačem, kotačima jednake veličine, lancem, gumama te mjenjačima- uvedeni su 1880-ih godina (Mignot, 2016). 1880-ih godina na sto Francuza bilo je manje od 0,5 bicikla, 1950-ih zabilježen je rast, blizu 30 bicikala na sto ljudi (Mignot, 2016). Biciklistički turistički klub formiran je u srpnju 1880. te se je brojao 2629 članova. Izdavali su vlastite vodiče, karte i preporuke uz mjesečnu članarinu. Procvat cikloturizma posljednjih godina, obilježava još jednu društvenu i kulturnu tranziciju (Cox, 2013).

Bicikliranje je 1980-ih steklo popularnost, ne samo kao prijevozno sredstvo već kao hobi u slobodno vrijeme, budući da je tada postao dostupan većini društvene klase. U to vrijeme pojavile su se i prve biciklističke udruge: *League of American Wheelmen* i *Cyclist Tourism Club* u Ujedinjenom Kraljevstvu. Biciklizam je bio vrlo popularan sve do 1920-ih, ali je njegov vrhunac okončan krajem dvadesetog stoljeća, kada se povećalo vlasništvo privatnih automobila (Mitrofanenko, T. 2016). Cikloturizam je postao veoma bitna tema u 2013. godini, osobito s izvješćem koje je naručeno od strane Sustrans Scotland koje sugerira da cikloturizam generira mnogo veći prihod nego što je to prethodno smatrano. Procjenjuje se da cikloturizam generira između 106 i 228 milijuna funti u škotskom gospodarstvu prema čemu se da zaključiti da ima mnogo prostora za razvoj održivog turističkog proizvoda (Zovko, I.

2013 prema Beanland, A. 2013). Cikloturisti mogu značajno doprinijeti razvoju lokalnih gospodarstava iz razloga što imaju iznadprosječna primanja i ostaju duže u blizini cikloturističkih ruta za razliku od tradicionalnih turista.

Glavnu ulogu u promicanju cikloturizma imaju cikloturističke udruge i klubovi. Njihove djelatnosti su široke: provođenje tečajeva za djecu i odrasle u vezi pedaliranja, davanje biciklističkih informacija, iznajmljivanje bicikala, izrada karata, vodiča, videa i biciklističkih albuma, organiziranje izleta, raznih natjecanja (Ilies, DC. 2013). Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma Hrvatske radi prema Akcijskom planu razvoja cikloturizma Hrvatske čiji je osnovni cilj smještanje Hrvatske na vodeću poziciju mediteranskih cikloturističkih destinacija, a glavni zadaci su (Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma Hrvatske, 2018):

- infrastruktura
- zakonska regulativa
- edukacija
- cikloturistička ponuda
- informiranje i marketing

Prema podacima Visit England, u Ujedinjenom Kraljevstvu godišnje se održi 57 milijuna domaćih putovanja s prosječnim trajanjem od 3.52 dana (Great Britain Tourism Survey, 2012). Procjenjuje se da oko 1-2% stanovnika vozi bicikl na odmoru u Ujedinjenom Kraljevstvu (Lumsdon, L. 2000 prema Beanland, A. 2013). U Švicarskoj 7% stanovnika ide na produžene cikloturističke odmore (od 1 tjedna na više) (Utiger, M. 2012 prema Beanland, A. 2013), dok u regiji Munsterland u Njemačkoj čak 30% svih turista su cikloturisti (Richter, W. 2013 prema Beanland, A. 2013). U Danskoj 25% svih turista biciklira na odmoru, dok u Nizozemskoj 52% stanovništva vozi bicikl na odmoru ili rekreativno (Skovbo Petersen, L. 2013 prema Beanland, A. 2013).

Kombiniranje mreža s jakim brendiranjem i marketingom i stvaranje zanimljivih ruta s postajama za punjenje električnih bicikala bi zasigurno poboljšalo doživljaje i iskustva koja cikloturisti stječu na rutama. Fokus treba biti na promociji i marketingu cikloturističkih proizvoda i usluga. Korištenje GPS navigacije ili tehnologije pametnih telefona za unapređenje i podršku rekreativnom cikloturizmu je područje gdje će razvoj i unapređenja biti u prvom planu da bi mogli osigurati trend porasta cikloturističkih aktivnosti (Nijland, E. 2013 prema Beanland, A. 2013).

2.1. Obilježja i vrste cikloturista

Kako navodi studija provedena 2004. godine ulaganja u infrastrukturu biciklizma, osim što su korisna za društvo, četiri do pet puta su isplativija u odnosu na cestovnu infrastrukturu (Saelensminde, 2004 prema Ilies, DC. 2013). U Europi prema procjenama ima više od šezdeset milijuna aktivnih biciklista, s udjelom muškaraca 60%, a žena 40%, različitih dobnih skupina. Oko 90% cikloturista odluči se putovati u vlastitom aranžmanu, suprotno tome 10% se odluči na turističke posrednike. Pripadaju skupinama srednje obrazovanih ili visoko obrazovanih turista. U 50% slučajeva putuju u paru, oko 30% se odluči putovati u grupi od tri do pet ljudi, a preostalih 20% putuje samostalno. Procjene o volumenu i vrijednosti cikloturizma u Europskoj Uniji idu u prilog ogromnom gospodarskom potencijalu cikloturizma, procjenjuje se da godišnje generira 20,4 milijuna noćenja i 44 milijarde eura. Prijavljeni prosječni dnevni trošak cikloturista je pedeset i sedam eura, od čega 40% odlazi na smještaj, 30% na hranu i piće i 30% na kupovinu, lokalni prijevoz i ostale aktivnosti (Klarić, Z. i sur. 2017). Nadalje, kod dnevnih izletnika zabilježen je znatno manji dnevni trošak, šesnaest eura, no njihova potrošnja važna je ugostiteljskim objektima jer 60%-75% odlazi na hranu i piće (Europski parlament 2009 prema Kovačić, N. 2015). Pokazano je da investiranje u mrežu biciklističkih ruta potiče ekonomski rast regionalnog gospodarstva i isporučuje oko 500 milijuna eura godišnje u obliku pića, hrane i smještaja (Nijland, E. 2013 prema Beanland, A. 2013).

Ministry of Foreign Affairs (2015) navodi četiri glavne vrste europskih cikloturisti s obzirom na učestalost putovanja: biciklisti koji rijetko putuju u slobodno vrijeme, povremeni cikloturisti, biciklisti koji u slobodno vrijeme često putuju i ljubitelji bicikliranja. Ako je fokus lokalne zajednice na biciklistima koji rijetko bicikliraju potrebno je usredotočiti se na aranžmane vezane uz biciklističke praznike i uključiti iznajmljivanje bicikla. Povremeni rekreativni biciklisti uživaju u ovom hobiju nekoliko puta godišnje, uglavnom tijekom ljeta. Posebno su zainteresirani za dnevne biciklističke aranžmane između 30-40 kilometara na mirnim putevima. Biciklisti koji često putuju u slobodno vrijeme putuju jednom do dva puta na određeni period tijekom ljeta, i vrlo vjerojatno barem jednom do dva puta u zimi. Entuzijasti i ljubitelji biciklizma bave se bicikliranjem barem jednom tjedno, bez obzira na doba godine, iako moguće rjeđe tijekom zime. Cikloturizam može biti može uključivati turiste koji borave na jednoj lokaciji a biciklističke vožnje vezane su za lokalna mjesta ili cikloturiste koji obilaze različite lokacije. Intenzitet biciklističkih aktivnosti od mekog biciklizma i uživanja u prizoru uz lagano pedaliranje, do teškog biciklizma gdje je glavni cilj tjelesna kondicija (Ministry of Foreign Affairs, 2015).

Važne specifikacije cikloturista (Ministry of Foreign Affairs, 2015):
• Sigurnost je jedan od najvažnijih zahtjeva cikloturista. Uključuje aspekte kao što su: sigurna područja bicikliranja, prometne rute, rute s niskom gustoćom prometa, sigurna oprema
• Dobra biciklistička infrastruktura je jedan od glavnih zahtjeva. Uključuje: raznovrsne biciklističke rute i staze, dobru kvalitetu površine cesta, jasnu i dosljednu oznaku rute, karte ruta, informativni materijal o razgledavanju, trgovine za održavanje bicikla, pristup javnom prijevozu.
• Visoki standardi kvalitete bicikala i srodnih materijala.
• Prikladni asortiman smještaja koji uključuje: skladište bicikala, popravak bicikala, doručak za bicikliste, posebne informacije o obližnjim rutama i prijevoz prtljage
• Prijevoz prtljage za bicikliste koji se sele na različite lokacije
• Kvalitetni vodiči u slučaju organizirani biciklističkih izleta

3. Cikloturizam u Republici Hrvatskoj

Od makadamskih polja idealnih za brdski biciklizam do asfaltiranih cesta pogodnih za obiteljske izlete, u Hrvatskoj je velika raznolikost idealnih staza za svačiji ukus, od amatera do profesionalaca. Ono što Republika Hrvatska može ponuditi je vožnja kroz zapanjujuće krajolike u prirodnim parkovima kao što su Kopački rit ili Medvednica, pratiti vinske i gastro rute kroz prekrasne vinograde poput poznate Istarske vinske biciklističke turneje, ili katamaranom posjetiti biciklističke rute na otocima. Tour of Croatia sastoji se od pet faza (Croatian National Tourist Board, 2018):

- Makarska-Split
- Šibenik-Zadar
- NP Plitvice-Učka
- Pula-Umag
- Sveti Martin-Zagreb

U Republici Hrvatskoj osnivač Koordinacijskog tijela za razvoj cikloturizma je Ministarstvo turizma. Biciklistička infrastruktura je u nadležnosti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Sigurnost prometa na cestama te tehničke uvjete vozila i ponašanje sudionika u prometu uređuje Ministarstvo unutarnjih poslova. Za vođenje i prilagodbu biciklističkog prometa uz riječne tokove zaduženo je Ministarstvo zaštite okoliša i energetike. Promicanje cikloturizma u Republici Hrvatskoj je u nadležnosti Hrvatskih turističkih zajednica. Akcijski

plan razvoja cikloturizma Hrvatske izradio je Institut za turizam (Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma Hrvatske, 2020).

Cikloturizam je segment sportskog turizma čija je popularnost u stalnom porastu. Na cikloturizam treba gledati kao na sinergiju između ljudi, odredišta i aktivnosti pedaliranja. Zovko (2013 prema Kovačić, N. 2015) navodi vrijednost cikloturizma prvenstveno u ekonomskoj koristi lokalnoj zajednici. Hrvatski cikloturisti pri odabiru odredišta vode se sljedećim obilježjima: dostupnost informacija o cikloturističkim ponudama (81%), dostupnost turističkim atrakcijama biciklom (72%), infrastrukturna prikladnost (68%), organizirana biciklistička događanja (52%) i integracija javnog prijevoza i prijevoza biciklom (41%).

Autor Kovačić, N. (2015) navodi demografsku i socio-ekonomsku pozadinu hrvatskih cikloturista. Po spolu, među ispitanicima prevladavaju muškarci (83%). Najveći broj cikloturista je od trideset i jedne godine do četrdeset godina, sljedeća dobna skupina je od dvadeset i jedne godine do trideset godina. Prosječna dob je 33,92 godine. Većina ispitanika ima završeno srednjoškolsko obrazovanje (55,28%), drugu skupinu čini visoka stručna sprema, uglavnom na magistarskoj razini. Cikloturisti obično putuju u paru, s obitelji, u manjim skupinama ili sami. Svrstavaju se u dio spektra koji preferira privatni smještaj, apartmane ili sobe. Najvažniji kriterij pri odabiru smještaja su osnovne usluge i cijena. Suprotno tome, hotelska industrija također je prepoznala dobit u cikloturizmu. Postoje web stranice poput *Mountain Bike Holidays* i *Road Bike Holiday* koje nude smještaj i organizirane biciklističke izlete na području Hrvatske (Kovačić, N. 2015). Prilikom odabira smještaja cikloturisti daju prednost kapacitetima koji udovoljavaju tzv. „bike and bed“ koji podrazumijeva: prihvat na jednu noć, sigurnu pohranu bicikla, prostor za higijenu i pranje odjeće, raznovrsnu ponudu doručka, raspoloživost preciznih karata, mogućnost korištenja alata, informacije o javnom prijevozu (Klarić, Z. i sur. 2015).

Bicikliranje predstavlja različita iskustva i doživljaje koji ovise o vrsti bicikla, namjeri bicikliranja, okruženju i motivima. No, u kontekstu razumijevanja potražnje i budućih ulaganja u cikloturizam važna je podjela cikloturista na tip bicikla i tip prometnica u tri glavne skupine: cestovni biciklizam, rekreativni i touring cikloturisti i brdski cikloturisti. Oblici cikloturizma definirani su i dužinom trajanja odmora, prema tome razlikujemo: jednodnevni cikloturizam koji je ujedno i najčešći oblik, odmorišni cikloturizam u kojem je bicikliranje jedan od oblika zabave tijekom odmora i aktivni cikloturizam, gdje je biciklizam glavni razlog putovanja. Bitna podjela za buduća ulaganja je i razumijevanje podjele cikloturista u Hrvatskoj. Dijele se na povremene cikloturiste, cikloturiste na kratke udaljenosti, cikloturiste na duge udaljenosti i sportske bicikliste (Klarić, Z. i sur. 2015).

Podjela cikloturista u Hrvatskoj			
Biciklisti rekreativci		**Pasionirani biciklisti**	
Povremeni cikloturisti	**Cikloturisti na kratke udaljenosti**	**Cikloturisti na duge staze**	**Sportski biciklisti**
• veći potrošački segment • fizički manje zahtjevne rute • planiran i organiziran itinerer • srednja zrelija dob (35-60 godina) • putovanje u grupi ili s obitelji		• duže i zahtjevnije biciklističke rute • izazovi • mlada životna dob (20-30 godina) • vlastiti bicikl	

Imajući u vidu podjelu i potražnju cikloturista u Hrvatskoj može se zaključiti da neki dijelovi Hrvatske mogu udovoljiti zahtjevima rekreativnih cikloturista. To se primarno odnosi na područje Istre i u manjoj mjeri Sjeverne Dalmacije, ali djelomično i na Karlovačko područje, Gorski kotar, Liku i veće otoke. U Hrvatskoj postoje povoljni uvjeti i za pasionirane bicikliste zahvaljujući obilju slabo korištenih makadamskih cesta i šumskih puteva (Klarić, Z. i sur. 2015). Nažalost, područje Republike Hrvatske ne zadovoljava u potpunosti potražnju rekreativnih i pasioniranih biciklista iako obiluje potencijalima. U slučaju Karlovačke županije, koja obiluje mnogobrojnih šumama, dvorcima, vinskim cestama, očuvanim krajolicima i nezagađenim okolišom potencijal nije u potpunosti dosegnut.

3.1. Glavni dionici u cikloturizmu Republike Hrvatske

Glavni dionici u cikloturizmu Republike Hrvatske su: ministarstva, javna poduzeća i agencije, biciklističke udruge, sustav TZ i turističke agencije i ostali dionici.

Glavni dionici u cikloturizmu Republike Hrvatske (Klarić, Z. i sur. 2015).				
Ministarstva	**Javna poduzeća i agencije**	**Biciklističke udruge**	**Sustav TZ i turističke agencije**	**Ostali dionici**
Ministarstvo turizma	Hrvatske ceste, Hrvatske željeznice i Agencije za obalni promet	Nacionalne: Pedala, Mojbicikl, HBS, Velo, Sindikat biciklista	Hrvatska turistička zajednica	HGSS, Hrvatske gospodarske komore, Hrvatski lovački savez

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture	Hrvatske vode Hrvatske šume	Regionalne i lokalne udruge: Zagreb, Split, Osijek, Istra, Međimurje	***TZ županija i važnijih gradova***	Sustav regionalne i lokalne samouprave
Ministarstvo unutarnjih poslova	regionalne razvojne agencije; DUUDI		Turističke agencije koje se bave cikloturizmom (DMK)	Gospodarski subjekti vezani uz cikloturizam (servisi, rent-a-bike)
Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova EU				

3.2. EuroVelo

EuroVelo je Europska mreža biciklističkih ruta, koju u suradnji s nacionalnim i regionalnim partnerima vodi Europska biciklistička federacija (ECF). Za cilj imaju povezati postojeće biciklističke rute inkorporirati u jedinstvenu europsku mrežu. Veliki doprinos je izrada priručnika i uputa na razini svih 28 zemalja Europske unije. U projekt EuroVelo Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma RH uključeno je od 2016. godine, značajnije od 2017. godine. Od 2017. godine djeluje Nacionalni EuroVelo koordinacijski centar za Hrvatsku (NECC), a vodi ga Udruga Sindikat biciklista i članovi Koordinacijskog tijela (Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma Hrvatske, 2020).

Ističu se četiri EuroVela pravca kroz Hrvatsku, i to su (Klarić, Z. i sur. 2015):

1. EuroVelo 6 Atlantik- Crno more (u Hrvatskoj Dunavska ruta, 3653 km)
2. EuroVelo 8 Mediteranska ruta (Jadranska ruta, 1100 km)
3. EuroVelo 9 Baltik- Jadran (1900 km)
4. EuroVelo 13 Ruta željezne zavjese (Dravska ruta, 240 km)

Kako navode Klarić, Z. i sur (2015), ono što Hrvatskoj daje prednost u području cikloturizma su značajke prostora, odnosno atrakcijske osnove. Hrvatsku od ostalih zemalja u okruženju, izdvaja raznolikost prekrasnih krajolika na malom prostoru, visoka razina očuvanosti prirodnih krajeva, bogata kulturno-povijesna baština, raznolik arhitektonski izričaj

u svim dijelovima Hrvatske, mnogo lokaliteta pod zaštitom UNESCO-a, vrlo povoljan uvjet je i razmjerno ugodna i povoljna klima većim dijelom godine.

EuroVelo ističe četiri osnovna kriterija među standardima certificiranja biciklističkih ruka, a to su: sigurnost, atraktivnost, koherentnost (neprekidnost ili cjelovitost rute) i udobnost. Zbog sigurnosti poželjne su trase po biciklističkim stazama (trakama na kolniku) odvojenim od prometa. Atraktivan i raznolik okoliš uz mnogo prirodnih i kulturno-povijesnih atrakcija pogoduju izgradnji biciklističkih ruta. Biciklistička ruta ne smije se prekidati u obliku ne mogućnosti prolaska bicikla (zabrana prolaza biciklima, vodene površine, željezničke pruge..). EuroVelo preporučuje tvrdu, stabilnu i laku za vožnju podlogu, npr. asfalt (Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma Hrvatske, 2020).

3.3. Prednosti i nedostaci hrvatskog cikloturizma

Klarić, Z. i sur. (2015) naglašavaju prostor i atrakcijsku osnovu kao prednost Hrvatske. Hrvatska je članica Europske unije koja ima najveći udio površina zaštićenih programom NATURA 2000. Nadalje, valja istaknuti i razvoj cikloturističkih oaza na području Istre, Pokuplja, Korduna i Banovine, Sjeverne Dalmacije, na otocima i u Gorskom Kotaru. Uređenje Euro-Velo ruta značajna je prednost prometa i infrastrukture. Bitno je naglasiti i europske fondove i mogućnosti njihovog korištenje za uređenje i dizanje kvalitete cikloturističke infrastrukture. Nadalje, neke od prednosti institucionalnog okruženja je Strategija turizma Republike Hrvatske do 2020. godine u kojoj se cikloturizam ističe kao jedan od ključnih proizvoda turizma. Uvođenje *Schengenskog režima kretanja* je velika prednost za hrvatski cikloturizam. Zatim, ljudski potencijali i tehnološka razvijenost bitan su fokus razvoja cikloturizma. Treba usmjeriti pažnju na korištenje novih tehnologija i dizanje ekološke svijesti. U konačnici, potrebna je preorijentacija sezonskog na cjelogodišnje turističko poslovanje i snažniji razvoj turizma na kontinentu. Ono što pogoduje hrvatskom cikloturizmu, unatoč malom broju posebno uređenih prometnica namijenjenim biciklistima, je rijetka naseljenost i mnoštvo naselja s lokalnim cestama i niskim intenzitetom prometa. Prednost se ističe i u blizini velikih tržišta i prometnoj povezanosti zahvaljujući razvijenoj mreži autoceste (Klarić, Z. i sur. 2015).

S obzirom na brojne prednosti hrvatskih krajolika niska aktualna razina razvijenosti uzrok je velikog broja slabih točaka. Slabe točke se odnose na mrežu ruta i biciklističkih staza, institucionalno okruženje i samu turističku ponudu te prateće sadržaje. Kao glavna slaba točka hrvatskog cikloturizma u odnosu na razvijene europske destinacije je mali broj biciklističkih staza i taka posebno uređenih za bicikliste, odnosno nepostojanje nacionalne mreže prihvatljivo uređenih staza. Kao nedostatak ističe se i slaba prometna i turistička signalizacija

jer su u razvijenim zemljama cikloturisti naviknuti na višu razinu opremljenosti biciklističke infrastrukture. Slaba smještajna i ugostiteljska ponuda, posebice u kontinentalnoj Hrvatskoj, ali i niska razina informacija namijenjenim za cikloturiste, naročito kartografski materijali još su neki od segmenata u kojima Hrvatska zaostaje za razvijenim dijelom (Klarić, Z. i sur. 2015).

Vizija u 2020. godini vidi cikloturizam kao jednog od generatora razvoja cjelogodišnjeg turizma i Hrvatske kao velike cikloturističke destinacije. Uvjeti za postizanje te razine su: izgradnja i uređenje cikloturističke infrastrukture, dobra povezanost ruta, kvalitetne oznake, visoka sigurnost, zadovoljavajuće ugostiteljske usluge (Klarić, Z. i sur. 2015). Prema tome možemo zaključiti da Hrvatska još nije u dovoljnoj mjeri prepoznata kao važna europska, u konačnici i svjetska, cikloturistička destinacija. Stoga je jako bitno promovirati cikloturizam, te doprinositi i ulagati u razvoj turističkog proizvoda cikloturizma s obzirom na prirodna bogatstva i mogućnosti naših krajeva.

4. Turizam u Karlovačkoj županiji

Turizam je značajan izvor gospodarskog razvoja u mnogim europskim područjima. Novi trendovi turizma kreću se prema ekološko prihvatljivom i održivom razvoju (Mihalić, T. 2016 prema Mitrofanenko, T. 2016). Povećanje svijesti o klimatskim promjenama i potrebama za ublažavanje negativnih učinaka zahtijeva nove, manje zagađujuće oblike prijevoza (Simpson, M.C. i sur. 2008 prema Mitrofanenko, T. 2016). Program Ujedinjenih naroda za okoliš (UNEP) i Svjetska turistička organizacija (UNWTO) definiraju održivi turizam kao turizam koji uzima u obzir trenutne i buduće ekonomske, socijalne i ekološke utjecaje, rješava potrebe posjetitelja, industrije, okoliša i domaćina zajednice. Kultura i bogato kulturno nasljeđe europskih zemalja, u suvremenim, globalnim turističkim kretanjima, je bitan čimbenik u konkurenciji na svjetskoj razini (Kombol Pančić, T. 2006). Svjetska turistička organizacija (WTO prema Kombol Pančić, T. 2006) definira kulturni turizam kao kretanje ljudi uzrokovano osnovnom kulturnom motivacijom, poput studijskih tura, kulturnih i umjetničkih tura, putovanja na festivale i druge kulturne događaje. Bit je zadovoljiti potrebe turista za različitim kulturnim iskustvima i težiti stalnom povećanju kulturne razine, znanja, manifestacija i iskustva. Unatoč tome što u Hrvatskoj postoje kulturni resursi svjetskog značaja, kulturni turizam u hrvatskoj još nije postigao zadovoljavajuću razinu. Za poticanje strateškog planiranja kulturnog turizma potrebno je stvarati valjanje zakonske, marketinške i druge okvire i uključivati kulturno nasljeđe u turističku ponudu (Kombol Pančić, T. 2006).

Karlovačka županija (u daljnjem tekstu: KŽ) je smještena na prijelazu gorske Hrvatske u središnju, tzv. Karlovačka vrata, najuži dio kopnenog državnog teritorija. U KŽ postoje tri turističke mikroregije- pokupska, kordunsko-plitvička i ogulinska turistička mikroregija. Posebno se ističu četiri izuzetno očuvane i lijepe rijeke Dobra, Korana, Kupa i Mrežnica. Takav položaj i prirodne karakteristike određuju mogućnosti i vrste turizma na ovom području, poput, tranzitnog turizma, gradskog turizma, aktivnog turizma (biciklizam, planinarenje, rafting), lov, ribolov, riječni turizam, kulturni turizam, izletnički turizam, ruralni turizam, bogata gastronomska i enološka ponuda (Dani piva, Radićevi dani, Advent). Ono što karlovačka županija pruža na raspolaganje turistima su zaštićena područja, dio NP "Plitvička jezera", Park prirode "Žumberak", "Samoborsko gorje", špiljski sustavi poput Panjkov potok-Kršlje, Đula-Medvednica, Baraćeve špilje, Jopića špilja, nadalje Gvozdenica, Vrlovka, potom doline Kupe, Korane, Mrežnice i Dobre, Klek, jezero Sabljaci (Karlovačka županija, 2018). Dvije od rijeka izviru u nacionalnim parkovima i ujedno su i granične rijeke. Korana izvire u NP Plitvička jezera i u određenom dijelu svoga toka graniči s Bosnom i Hercegovinom, dok u NP Risnjak izvire Kupa a graniči u dijelu toka sa Slovenijom (Veblec, K., Varičak, I., Stipčić, K. 2012).

Karlovačka županija suočava se, kao i većina hrvatskih područja, sa smanjenjem broja stanovnika uzrokovanom iseljavanjem ljudi u inozemstvo ili grad Zagreb. Još jedan od problema KŽ je i sve veće starenje stanovništva, odnosno loša demografska slika. Cestovni promet automobilima je u porastu, dok su usluge javnog prijevoza u padu, te prevladava stagnacija u duljini pješačkih i biciklističkih staza. Prema tome, prometni sustav treba nadograditi, treba organizirati što više pješačkih i biciklističkih događaja i ruta, promovirati korištenje javnog prijevoza umjesto automobila, prijevoz robe željeznicom i plovnim putovima. Karlovačka županija za cilj treba imati integrirani i intermodalni sustav prijevoza (Vidović, U i sur. 2016).

Turisti mogu sami pridonijeti razvoju turizma, oni su glavni stručnjaci svojih potreba, onoga što žele doživjeti tijekom putovanja jer aktivno sudjeluju u oblikovanju i personalizaciji (Kombol Pančić, T. 2006). Ako turizam želi biti uspješan i dugoročan mora u svojim strategijama razvoja uvažavati osnovne postulate održivog razvoja i odgovornog turizma. To može uzrokovati konflikte između društvene, ekonomske i ekološke perspektive razvoja turizma (Čorak, S. 2006 prema Veblec, K., Varičak, I., Stipčić, K. 2012). Turistička zajednica KŽ radi na unapređivanju općih uvjeta boravka turista, promoviranju turističkih proizvoda KŽ, razvijanju svijesti o društvenim i gospodarskim učincima turizma, očuvanju svih elemenata turističkog proizvoda i zaštite okoliša.Turističku zajednicu KŽ čini: Skupština,

Turističko vijeće, Nadzorni odbor i predsjednik. Ostvaruje prihode iz: boravišne pristojbe, proračuna KŽ, članarina i ostalih izvora. Turistička zajednica KŽ prema službenoj stranici Karlovačka županija (2018) ima sljedeće zadatke:

- upravljanje javnom turističkom infrastrukturom
- promocija KŽ kao turističke destinacije
- definiranje ciljeva razvoja turizma KŽ
- izrada strategije razvoja KŽ
- promocija turističke ponude KŽ u koordinaciji s Hrvatskom turističkom zajednicom (u daljnjem tekstu: HTZ)
- razvoj i napredak turističke ponude KŽ i kreiranje novih proizvoda, poglavito u selektivnom turizmu
- multidisciplinarnost i suradnja s turističkim zajednicom KŽ
- donošenje strateškog marketinškog plana za područje KŽ, sukladnom hrvatskom strateškom planu
- kontrola djelovanja i nadzor izvršenja ciljeva i zadaća
- obavljanje informativnih poslova vezanih za turističku ponudu
- izrada izvješća, analiza i ocjena ostvarenja ciljeva programa
- objedinjavanje zajedničkih razvojnih projekata na području KŽ

Ciljevi turističke politike Karlovačke županije za razvoj turizma navedeni su u Županijskoj razvojnoj strategiji. Udio prihoda Hrvatske od turizma čini 18% BDP-a, suprotno tome u Španjolskoj je udio turizma u BDP-u 4,4%, što je indikator da Hrvatsko gospodarstvo uvelike ovisi o turizmu (Bajnrauh, I. 2017). Strateški cilj broj jedan, oživljavanje ruralnog prostora i ravnoteža svih područja Županije. Razvoj ruralnog turizma ima pet mjera: usmjeravanje i informiranje poljoprivrednika, diverzifikacija gospodarskih djelatnosti i dohotka, poticanje tradicijskih obrta, razvoj ruralne turističke infrastrukture, poticanje malih obiteljskih obrtnika. Drugi strateški cilj odnosi se na unapređenje turističke ponude i ima pet mjera: razvoj selektivnog turizma, poboljšanje postojećih i razvoj novih proizvoda, prodor na emitivna tržišta, prodaja turističkih usluga, unapređenje informacijskog sustava i destinacijskom menadžmenta (Karlovačka županija, 2018).

Sam grad Karlovac turistički je dragulj. Grad Karlovac je izgrađen u obliku šestokrake zvijezde sa šančevima što ga čini vrlo rijetkim. Jedan od rijetkih gradova za koji se zna točan datum osnutka. Hrvatska je zemlja s bogatom riječnom florom i faunom, a u Karlovcu se

nalaze četiri rijeke. AQUATIKA je namijenjena djeci i svima koji su voljni učiti o bogatstvu slatkih voda, Turistička zajednica Karlovačke županije (2012 prema Veblec, K., Varičak, I., Stipčić, K. 2012) proučavala je Mrežnicu kao područje ekoturizma sa sportsko-rekreativnim i ruralnim potencijalima. U sportsko-rekreativnom turizmu je glavni motiv putovanja sport i boravak turista u turističkom odredištu, a javlja se u više oblika: natjecateljski sportski turizam, te zimski i ljetni sportsko-rekreacijski turizam. Područje Mrežnice obiluje biciklističkim terenima i stazama. Na biciklističkim rutama postoje lokalizirane jedinice koje nude najam bicikla, popravak i servisiranje. Mrežnica obiluje raznovrsnim staništem, najzastupljeniji tip su šume, najčešće hrasta kitnjaka i bukove šume (Veblec, K., Varičak, I., Stipčić, K. 2012).

5. Cikloturizam u Karlovačkoj Županiji

5.1. Cikloturistička ponuda

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku (2018), u Karlovačkoj županiji je u 2017. godini ostvareno 565 298 noćenja i 332 991 dolazaka turista, pretežito stranih (90%). Većina smještajnih kapaciteta se nalazi u općini Rakovica i gradu Slunju, prvenstveno zbog blizine nacionalnog parka Plitvička Jezera. Nadalje, ako izdvojimo smještajne kapacitete specijalizirane za cikloturizam tada Karlovačka županija raspolaže s oko pedesetak takvih objekata. Općina Rakovica predvodi listu s 14 objekata, 10 ih možemo naći u Petrovoj Gori te 9 u Dugoj Resi. Navedeni objekti su certificirani prije desetak godina od strane udruge „Moj Bicikl", no u međuvremenu je udruga prestala s radom te od tada se nije provela kontrola tih objekata i provjerilo zadovoljavaju li oni uvjete za smještaj biciklista. Hotel Korana – Srakovčić u Karlovcu je dio grupe „Adria Bike Hotela" te pružaju visoku razinu usluge za cikloturiste, kao što je najam biciklističkog vodiča, najam GPS uređaja, prodaja energetskih napitaka u hotelu i sl.

Na području Karlovca i KŽ djeluju biciklistički klubovi: SD Miljokaz, Sportsko rekreacijski klub Pedala Laganini, Brdsko biciklistički klub "T-Rex", Biciklistički klub Munjara, Biciklistički klub Karlovac 1889 (Turistička zajednica grada Karlovca, 2018). Ponuda biciklističkih tura u Karlovačkoj županiji nije na razini za jednu županija koja bi se htjela profilirati na tržištu kao cikloturistička destinacija. Oko dvadesetak turističkih agencija posluje na području Karlovačke županija koje nude od jednodnevnih izleta do višednevnih biciklističkih ruta (do 8 dana). Pojedini smještajni objekti u svojoj ponudi imaju biciklističke ture, kao npr. „4 rijeke 1 grad" u trajanju od sedam dana koju nudi hotel Korana – Srakovčić ili„Plitvice Valleys Bike Tour", dnevne ture koje nudi hotel Degenija u Rakovici. Svakako

ima još prostora za receptivne agencije u osmišljavanju novih i atraktivnih biciklističkih tura uzevši u obzir potencijal koji nudi Karlovačka Županija, posebice u osmišljavanju jednodnevnih i vikend izleta.

Biciklistički vodiči su sastavni dio cikloturističke ponude. Sam doživljaj biciklističke rute zavisi o stručnosti i znanju biciklističkog vodiča te će dobar vodič zasigurno pridonijeti boljem iskustvu. Stoga je od iznimne važnosti dobra edukacija biciklističkih vodiča. U Hrvatskoj edukaciju biciklističkih vodiča provodi IRTA – Istarska razvoja turistička agencija koja od 2009. godine u dogovoru s Hrvatskim biciklističkim savezom (HBS) izdaje dozvole za biciklističke vodiče. Trajanje dozvole je do godinu dana, nakon čega je potrebna obnova iste. Trajanje tečaja je pet dana kroz dva vikenda (3+2) te se jedna edukacija održala i u Karlovačkoj županiji gdje je osposobljeno dvanaest vodiča (Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma Hrvatske, 2018).

Važan dio cikloturističkih ruta su biciklistička odmorišta. To su uređena odmorišta specijalizirana za bicikliste koja sadrže stalke za bicikle, stol i klupe za odmor, natkriven prostor u slučaju kiše, informacije o cikloturističkim rutama u okolici, alat za popravak bicikala i pitku vodu. U Karlovačkoj županiji se ne nalazi niti jedno biciklističko odmorište no postoje planovi i ideje za izgradnju potencijalnih odmorišta koja bi svakako digla cikloturističku ponudu na višu razinu (Operativni plan za razvoj cikloturizma

5.2. Cikloturistička infrastruktura

Slikovit i raznolik krajolik Karlovačke županije uz očuvan okoliš i prirodu je svakako pogodan za razvoj cikloturizma. Uzevši u obzir i bogatu kulturno-povijesnu baštinu, dobre klimatske uvjete, blizinu grada Zagreba te izniman prometni položaj u pravcu Jadrana možemo uvidjeti potencijal za cikloturističku destinaciju. Međutim, niti jedna EuroVelo ruta ne prolazi kroz Karlovačku županiju kao niti jedna od nizinskih rijeka poput Save ili Dunava koje privlače cikloturiste iz cijele Europe. Nadalje, brdovit reljef na jugu nije pogodan za cikloturiste slabije fizičke kondicije. Unatoč brojnim lokalnim cestama s niskim intenzitetom prometa pogodnim za rute, nedostatak osnovnih popratnih sadržaja i ugostiteljskih objekata zbog slabe naseljenosti je jedan od većih problema na cikloturističkim rutama. S druge strane, ceste kao što su D-1 od Draganića do Rakovice na nekim dijelovima nisu pogodne za spajanje u cikloturističke rute zbog visokog intenziteta prometa i niske razine sigurnosti biciklista (Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije, 2017).

Prema Operativnom planu razvoja cikloturizma Karlovačke županije (2017) najvažnije državne rute koje prolaze kroz Karlovačku županiju su:

- Ruta broj 3: granica Slovenije- Jurovski Brod- Ozalj- Karlovac- Slunj- Plitvička jezera- Knin- Sinj- Imotski- Vrgorac- Metković; spaja Sloveniju s Dalmacijom
- Ruta broj 6: granica Slovenije- Rupa- Rijeka- Karlovac- Zagreb- Krapina- Varaždin- granica Slovenije- Mursko Središće; spaja Sjeverni Jadran sa Zagrebom i susjednom Mađarskom

Označavanje ruta u Karlovačkoj županiji je počelo još 2008. godine od strane Turističke zajednice Karlovačke županije te je označeno 660 kilometara na ukupno 11 ruta. Međutim, dio tada označenih ruta je na cestama s visokim intenzitetom motornog prometa i kao takve nisu bile pogodne za cikloturizam. Većina oznaka je uklonjena i u posljednjih nekoliko godina označeno je oko trideset novih ruta od oko ukupno 700 km, uglavnom u sjeverozapadnom dijelu. Pogodnije za cikloturizam, nove rute izbjegavaju ceste s visokim intenzitetom motornog prometa i označene su s novijim oznakama.



Prilog 1. Primjer starog biciklističkog putokaza (Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije, 2017).



Prilog 2. Primjer nove biciklističke oznake (Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije, 2017).

Oznake biciklističkih ruta su veoma slične. Stare oznake sadrže više informacija, kao što je udaljenost do najbližih naselja i ime rute, dok nove sadrže samo oznaku R i broj rute. Mreža novih ruta je vrlo gusta, međutim rute nisu dovoljno uređene te je razina cikloturističke infrastrukture ispod razine turističkih destinacija u Europi. Ne postoji niti jedna uređena biciklistička staza koja se nalazi uz cestu te gotovo da nema označenih traka na kolnicima. Pločnici kroz Karlovačku županiju su uglavnom preuski za prometovanje biciklima.

Stanje u Županiji, po pitanju uređenosti cikloturističke infrastrukture je vrlo slabo. Karlovac, Ogulin i Duga Resa jedini u Županiji imaju donekle značajnu domaću cikloturističku potražnju. U ostalim dijelovima Županije, cikloturizam ovisi isključivo o potražnji, u većoj mjeri potražnja je prisutna u općini Rakovica te Slunju i Rastokama. Novotrasirane lokalne rute atraktivne su za vožnju jer prolaze po slikovitom kraju s vrlo niskim intenzitetom motornog prometa.Brdski biciklizam je, usprkos šumovitog terena, slabo zastupljen, osim priručno za potrebe organizacije utrka, u Karlovcu kod Dubovca (Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije, 2017).

5.3. Cikloturističke karte i ostali promotivni materijali

Turističke karte jedna su od najčešćih grupa kartografskih dokumenata. Njihova raznolikost u sadržaju, tematici i naslovima je rezultat rastuće popularnosti specifičnih oblika turizma. Karte za cikloturizam stavljaju naglasak na prikaz cestovne mreže uz isticanje biciklističkih ruta. Iako takve karte imaju veliko mjerilo (od 1:25 000 do 1:100 000), najčešće sadrže pojednostavljeni prikaz topografskog reljefa i manje detalja o građevinama, zgradama i objektima klasificiranim kao turističke atrakcije. Neophodan element svake cikloturističke karte je detaljan opis pojedinih dijelova biciklističkih staza: rute, duljine i informacije o teškim i opasnim dijelovima. Takvi podaci u kombinaciji s profilima ruta su uključeni sa stražnje strane karte ili u obliku dodatne brošure koja služi kao dodatak karti (Jancewicz, K., Borowicz, D. 2017).

Turistička karta Karlovačke županije u mjerilu 1:170 000 sadrži osnovne sadržaje, granice gradova i općina, turističke atrakcije, smještajne kapacitete, ali ne i biciklistički rute. Štoviše, karta sadrži veoma malo informacija, čak i u usporedbi s auto kartama, te zbog sitnog mjerila nije pogodna za označavanje ruta. Međutim, za područje Karlovca i Duga Rese postoji kartografsko-informativni materijal „Cycling adventure”. Izdan u formatu kao knjižica sa spiralnim uvezom sadrži detaljne opise ruta na tri jezika (hrvatski, engleski i njemački) s visinskim profilima ruta. Pogodnog je mjerila za cikloturističku kartu – 1:30 000, ali karte nisu dovoljno detaljne te su previše stilizirane i kao takve nisu pogodne za ozbiljnije korištenje. Uz Karlovac i Duga Resu, u Karlovačkoj županiji jedino grad Slunj i općina

Rakovica imaju kartografske sadržaje namijenjene cikloturistima. Svakako bi se u budućnosti trebala izraditi karta Karlovačke županije u mjerilu 1:100 000 s naznačenim novim državnim rutama i županijskom rutom. S obzirom na gustu mrežu lokalnih ruta, predlaže se i izrada manjih karta u krupnijem mjerilu po uzoru na Zagrebačku županiju. U brošuri „Lika-Karlovac Festival bajke“ obrađen je i cikloturizam, uz cjelokupnu turističku ponudu Like i Karlovca. U vodiču Karlovačke županije, ističu se ruta „Putevima kneza Frankopana“ te „Uz sedrene slapove.“ Na mrežnim stranicama Turističke zajednice Karlovačke županije, cikloturizam se promovira u izborniku „Što raditi/vidjeti“, podizbornik „Aktivni odmor.“ Stranica pruža osnovne informacije o cikloturizmu, dužini ruta i kontakti za iznajmljivanje i servis bicikla (Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije, 2020). Web stranica Cycling Adventure „KAŽU-pedala“ pruža priliku istražiti Karlovačku županiju na dva kotača. Na njihovoj stranici nalazi se ponuda biciklističkih staza: Karlovac, Slunj, Ozalj, Rakovica, Vojnić i Krnjak.

5.4. Prateće usluge za cikloturiste

Adekvatne prateće usluge za cikloturiste neophodne su u razvoju neke cikloturističke destinacije. Neke od važnijih usluga, prema Operativnom planu razvoja cikloturizma Karlovačke županije su:

- rent-a-bike (najam bicikla)
- bike-share sustavi (sustav javnih bicikala)
- biciklistički servisi
- punionice za E-bicikle

Pet lokacija u Karlovačkoj županiji nudi mogućnost najma bicikala i to u Karlovcu (Hotel Korana-Srakovčić), Ogulinu (jezero Sabljaci), Dugoj Resi (Kamp Slapić), Rakovici (Hotel Degenija) i Ribniku (Integralni i kamp Srce prirode). U Karlovcu je u ponudi i sustav javnih bicikala – Nextbike. To je automatiziran sustav koji se nalazi na 3 lokacije u gradu i karte se mogu dobiti u hotelima, hostelima te kod privatnih iznajmljivača uz 30 besplatnih minuta svaki dan. Jedini je takav sustav Karlovačkoj županiji te bi potencijalno širenje usluge na još koji grad u Županiji svakako pomoglo populariziranju usluge (Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije, 2017).

Servisiranje bicikala je moguće obaviti u Karlovcu, Ogulinu i Dugoj Resi gdje se nalaze biciklistički servisi. Najviše ih se nalazi u Karlovcu, njih četiri. Ukoliko se planira razvoj cikloturističke ponude i infrastrukture nužna je i kvalitetna mreža biciklističkih servisa te će se u budućnosti svakako trebati povećati broj servisa. U Karlovačkoj županiji trenutno ne postoje punjači za e-bicikle. Obzirom da potražnja za e-biciklima raste, potrebno je

razmišljati i o punionicama u Karlovačkoj županiji. Razvoju cikloturizma pogoduje mogućnost prijevoza bicikala u vlakovima koji prometuju županijom (Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije, 2017).

6. Cikloturističke rute na području Karlovačke županije

Mreža županijskih cikloturističkih staza ukupno je duža i od 550 kilometara, sastoji se od jedanaest većih cikloturističkih staza i mnogo manjih, kraćih cikloturističkih staza osobito na području grad Duga Rese i Ogulina, općine Rakovica prema Baraćevim špiljama i NP Plitvička jezera te rijeke Mrežnice (Karlovačka županija, 2017). Jedanaest glavnih cikloturističkih staza prema studiji koju je provela Karlovačka županija:

- Karlovac-Jaškovo-Karlovac
- Draganić-Ozalj-Draganić
- Ozalj-Vivodina-Ozalj
- Žakanje-Netretić-akanje
- Netretić-Bosiljevo-Netretić
- Duga Resa-Generalski Stol-Duga Resa
- Ogulin-Tounj-Ogulin
- Ogulin-Moduš-Ogulin
- Saborsko-Rakovica-Saborsko
- Slunj-Cetingrad-Slunj
- Petrova Gora

U sljedećim poglavljima bit će opisane neke biciklističke staze i rute većih gradova Karlovačke županije, Karlovca, Ogulina, Slunja, Duga Rese.



Prilog 3. Karta prometne mreže i postojećih označenih cikloturističkih ruta Karlovačke županije (Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije, 2017).

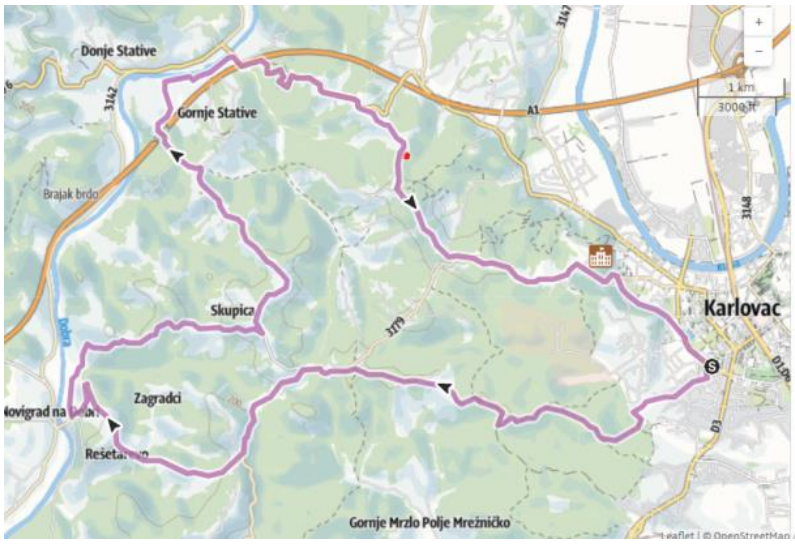
6.1. Cikloturističke rute na području grada Karlovca

Grad Karlovac najveći je grad u županiji s 55 705 stanovnika prema popisu stanovništva 2011. godine. Površina gradskog područja iznosi 4012 km². Grad Karlovac ima četiri rijeke-Kupa, Korana, Dobra i Mrežnica. Zbog svoje pozicije ima važno gospodarsko i prometno značenje (Karlovac grad susreta, 2020). Ukupna dužina površine za bicikliranje, odvojene od kolnika je 34 270 metara. Duljina biciklističkih staza i traka na kolnicima na području grada Karlovca iznosi 28 560 metara. Na biciklističke staze odlazi 26 461 metara, a odnosi se na

staze iscrtane žutom bojom, zatim odvojene rubnim kamenom ili opločene u crvenoj boji. Cikloturistička ponuda grada Karlovca uključuje i javno dostupni informativni stup koji omogućuje pretraživanje osnovnih biciklističkih usluga, smještaja, pregled prometnica i brošura o biciklističkim rutama (Vidović, U. i sur. 2016).

6.1.1. Ruta „Putevima Kneza Frankopana"

Ova kružna ruta duljine 27 kilometara proteže se na području zapadno od Karlovca, u smjeru Novigrada na Dobri. Većina rute je asfaltirana (80%), dok je ostatak makadam. Kreće iz karlovačke četvrti Novi Centar te nastavlja u smjeru naselja Zagradci. Nedaleko od naselja Zagradci ruta nastavlja povijesnom cestom Karolinom i njome se spušta do Novigrada na Dobri. Ruta tamo prelazi rijeku Dobru preko kamenog mosta u Novigradu, koji je građen između 1726. i 1732. godine, isto kada i Karolina. U Novigradu je moguća okrjepa u svratištima s domaćim jelima i pićem i odmor uz rijeku Dobru na uređenom kupalištu. Nastavak rute je u smjeru Gornjih Stativa gdje izbija na povijesnu cestu Lujzijanu. Slijedi zahtjevniji dio rute gdje se serpentinama uspinje do Trpčića te se preko Kalvarije spušta prema Karlovcu. Za vrijeme spusta prema Karlovcu ruta prolazi pored utvrde Dubovac, srednjovjekovnog grada čiji su vlasnici u 12. stoljeću bili Zrinski i Frankopani i koji je svakako jedna od glavnih turističkih atrakcija grada Karlovca (Cycling Adventure „KAŽU-pedala", 2020).



Prilog br. 4. Ruta „Putevima Kneza Frankopana" (Cycling Adventure „KAŽU-pedala", 2020).

6.1.2. Ruta Karlovac – Pokuplje – Karlovac

Kružna ruta u duljini od 31 km kreće iz samog centra Karlovca. Većina rute prolazi nizinskim krajem uz rijeku Kupu te je u potpunosti asfaltirana. Središnji karlovački trg, Trg bana Josipa Jelačića, je polazišna točka ove rute. Nastavlja cestom uz samu rijeku Kupu koja vodi prema Dubovcu, kvartu koji je dobio ime po istoimenoj utvrdi koja se nalazi na

brežuljku uz Kupu. Šumskim putem nastavlja u smjeru rijeke Dobre te dolazi do Zadobarja. U Zadobarju valja istaknuti srednjovjekovnu kapelu Sv. Antuna Pustinjaka koja je bogata srednjovjekovnim freskama. Nastavlja u smjeru Jaškova te u Gornjem Pokupju dolazi do drvenog mosta koji prelazi rijeku Kupu. U neposrednoj blizini mosta se nalazi dvorac Turk Mažuranić, nekadašnja kuća za odmor francuskog maršala Marmonta. Ruta dalje nastavlja prema Mahićnu, gdje prelazi još jednom rijeku Kupu čime se vraćamo u Karlovac (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020).



Prilog br. 5. Ruta Karlovac- Pokuplje- Karlovac (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020).

6.1.3. Ruta Karlovac – Jaškovo – Karlovac

Na području grada Karlovca i KŽ, s početkom u staroj jezgri grada Karlovca započinje biciklistička staza *Karlovac-Jaškovo-Karlovac*. Vožnja kroz renesansni tlocrt pravilne šestokrake zvijezde vodi do prigradskog dijela. Staza je bogata dvorcima, rijekama, mostovima, zelenim okolišom, brdima, utvrdama, šančevima i Duljine 39 kilometara, ova ruta je jedina koja se pojavljuje na službenim stranicama karlovačke Turističke zajednice. Kružnog je oblika, a visinska razlika je 216 metara. Kreće iz povijesne jezgre Karlovca te prelaskom mosta na Kupi ruta prolazi kroz prigradska naselja u smjeru mjesta Jaškovo. Nakon prolaska kroz Jaškovo približava se rijeci Dobri i nastavlja u smjeru Novigrada na Dobri. Nastavak rute je sličan ruti „Putevima kneza Frankopana”, samo što je u suprotnom smjeru. Nakon Novigrada nastavlja u smjeru Karlovca te nakon mjesta Vučjak nastavlja spust prema starom gradu Dubovcu. Valja napomenuti da na službenim stranicama Turističke zajednice grada Karlovca ne postoji biciklistička karta ove rute (Turistička zajednica grada Karlovca, 2018).

6.2. Cikloturističke rute na području grada Ozlja

Grad Ozalj nalazi se u sjeverozapadnom dijelu Karlovačke županije, manji je gradić na prijelazu Kupe iz brdskog u ravničarski tok. Simbol Ozlja je zrinsko-frankopanski Stari grad

koji ponosno stoji na vapnenačkoj stijeni. Područje grada Ozlja zauzima površinu od 179,4 četvornih kilometra i prema popisu stanovništva iz 2011. godine ima 6 837 stanovnika (Turistička zajednica Ozalj, 2018). Obala Kupe kod Munjare, hidrocentrale koja poput dvorca stoji nasred rijeke, jedna je od atrakcija ovog područja, nakon koje se posjetitelji mogu zapustiti u istraživanje vinskih cesta (Turistička zajednica Karlovačke županije, 2018).

6.2.1. Ruta Ozalj – Krašić – Ozalj

Jedna od dvije rute koja kreću iz Ozlja, duga je 28 kilometara te počinje u samom centru zrinsko-frankopanskog grada. Ruta kružnog oblika kreće preko mosta na rijeci Kupi i prolazi pored prve hrvatske hidroelektrane – Munjare. Valja istaknuti da je hidroelektrana izgrađena na prijedlog Nikole Tesle. Munjara i danas proizvodi električnu energiju. Ruta iz smjera Munjare kreće prema mjestu Zajačko Selo te nastavlja do naselja Vrhovac. Prolaskom kroz selo Škaljevica, ruta otvara pogled prema vinorodnom kraju ozaljsko-vivodinskog kraja. Šumskim putem nastavlja do samog centra Krašića, gdje se može razgledati crkva Presvetog trojstva, koja datira u 1334. godinu. Iz Krašića nastavlja u smjeru Mrkopolja te uz rijeku Kupu prolazi do sela Zorkovac. U Zorkovcu se nalazi mala kapela Svete Jelene, a u blizini se nalazi i plemićka kurija – jednokatni dvorac. Pred kraj rute ona prolazi kroz mjesto Polje Ozaljsko i nastavlja u smjeru srednjovjekovnog naselja Trg gdje se može razgledati crkva Svih Svetih. Nastavlja u smjeru Ozlja, gdje je prije samog povratka u Ozalj smješten slikoviti Etno park s drvenim kućicama prekrivenim slamnatim krovovima. Ruta završava u Ozlju.



Prilog br. 5. Ruta Ozalj- Krašić- Ozalj (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020).

6.2.2. Ozaljsko-vivodinska vinska cesta

Ozaljsko-vivodinska vinska cesta se nalazi na južnim padinama Žumberačkog gorja i proteže se na 30 kilometara kroz Vivodinu, Lović i Vrhovac. U vivodinskom kraju se nalazi čak 26 sela i još od srednjeg vijeka je poznat po uzgoju vinove loze, što pokazuje oko trideset isprava o kupoprodaji vinograda koji datiraju između 1550. i 1776. godine (Turistička zajednica Ozalj, 2018).

U selu Vivodina se ističe crkva Svetog Lovre kao jedan od najvrednijih baroknih spomenika ozaljskog kraja. Naširoko je poznat i citat hrvatskog povjesničara Davora Trstenjaka iz knjige „Putne uspomene" koji opisuje ljepotu vivodinskog kraja : „Tko nije od crkve Svetog Križa iznad Lovića gledao dolinu Kupe, taj nije vidio ljepote Hrvatske!" Gastronomska ponuda Ozaljsko-vivodinske vinske ceste poznata je po vrhunskim vinima kao što su: Graševina, Sauvignon, Rajnski Rizling i Chardonnay od bijelih te Crni Pinot, Frankovka, Zweigelt i Portugizac od crnih vina (Turistička zajednica Ozalj, 2018).

6.2.3. Ruta Ozalj – Gornje Pokuplje – Ozalj

Druga ruta u ozaljskom području kružna je ruta koja kreće iz Ozlja, duga je oko 28 kilometara i prati tok rijeke Kupe. U potpunosti je asfaltirana i prolazi kroz naseljena mjesta oko Ozlja. Iz Ozlja ruta prolazi kroz Veliki Erjavac, Svetičko Hrašće, Jaškovo, Gornje Pokuplje, Levkušje, Zorkovac na Kupi, Polje Ozaljsko te se vraća u Ozalj. Ruta prolazi netaknutom prirodom kroz borovu šumu, dijelom prati tok rijeke Kupe, prolazi kroz romantične tunelčiće, puna je znamenitosti (Cycling Adventure „KAŽU-pedala", 2020).



Prilog br. 6. Ruta Ozalj- Gornje Pokuplje- Ozalj (Cycling Adventure „KAŽU-pedala", 2020).

6.3. Cikloturističke rute na području grada Ogulina

Grad Ogulin nalazi se u centru Hrvatske, u sjeverozapadnom dijelu u Karlovačkoj županiji. Grad Ogulin smješten je u podnožju planine Klek, dok se u podzemlju Ogulina nalazi ponor rijeke Dobre, koji nosi naziv "Đulin ponor". Površina grada s dvadeset i četiri naselja iznosi 542,32 kilometara kvadratno. Neka od bogatstva Ogulina su: područje Plitvičkih jezera na istočnom dijelu, na zapadnom dijelu šumoviti Gorski kotar i s juga Jadran

(Grad Ogulin, 2018). Za ljubitelje brdskog biciklizma, u širem okružju Ogulina, smještene su biciklističke staze na šumskim putevima. Obilježe su i dvije regionalne rute, duge 131 km (Turistička zajednica Ogulina, 2020).

6.4. Cikloturističke rute na području grada Slunja

Grad Slunj zauzima površinu od 392,54 kilometara kvadratno. Na području Slunja, koji uključuje šezdeset sela i naselja, živi 5 076 stanovnika. Grad Slunj smješten je na magistrali od Karlovca prema Jadranu, u blizini NP Plitvička jezera. Na području se nalaze manje rječice, izvori, potoci i tri velike rijeke: Slunjčica, Korana i Mrežnica s karakteristikama kraških rijeka. Klima je umjereno kontinentalna s blagim ljetima i hladnim zimama, prema tome vegetacija je bujna. Slunjsko područje idealno je za seoski, ribolovni, lovni, kulturni i sportski turizam (Grad Slunj, 2018). U okolici grada Slunja obilježeno je sedam biciklističkih staza.

6.4.1. Ruta Slunj- Cetingrad- Slunj

Biciklistička kružna ruta duga je 49 km, te je i najduža u okolici Slunja. Početna točka je naselje Rastoke, zatim silazimo u Gornje Taborište, Tatar Varoš i Ponor, Cetingrad, Podcetin, Kruškovaču, Bogovolja, Lađevac, Popovac te Slunj (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020).



Prilog br. 7. Ruta Slunj- Cetingrad- Slunj (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020).

6.4.2. Ruta Slunj- Čamerovac- Kruškovača- Slunj

Kružna staza duga je 39 km, miješane podloge između asfalta i makadama. Preporučeni smjer rute je Slunj, Čamerovac, Kruškovača, Podcetin, Bilo, Gnojnice i ponovno Slunj (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020).



Prilog br. 8. Ruta Slunj- Čamerovac- Kruškovača- Slunj (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020).

6.4.3. Ruta Slunj- Cvitović- Gornja Glina- Slunj

Kružna biciklistička ruta duga je 9,1 km. Ruta počinje u Rastokama, zatim ulazi u naselje Cvitović, makadamskim putem dolazi se do Gornje Gline I državnom cestom vraća u Slunj.



Prilog br. 9. Ruta Slunj- Cvitović- Gornja Glina- Slunj (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020).

6.4.4. Ruta Slunj- Cerovac- Cvitović- Mali Vuković- Slunj

Još jedna kružna ruta započinje vožnjom Zagrebačkom ulicom. Duga je 17 km, dio rute je asfaltiran, a dio makadam. Kreće se iz Slunja prema industrijskoj zoni u Gornjem

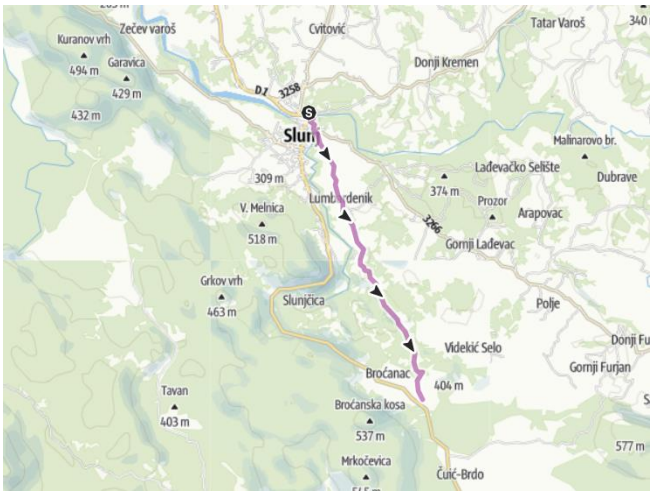
Taborištu. Nakon raskrižja Slunj- Cetingrad nastavlja se desnom sporednom cestom prema selu Mali Vuković. Ruta dalje vodi prema Marindolsko Brdu, zatim naselju Cvitović, kroz gustu zelenu zelenu šumu prema Donjem i Gornjem Cerovcu, te se vraća na Rastoke (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020)..



Prilog br. 10. Ruta Slunj- Cerovac- Cvitović- Mali Vuković- Slunj (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020).

6.4.5. Ruta Slunj- Lumbardenik- Broćanac

Spojna biciklistička ruta poveznica je grada Slunja i sela Broćanac. Jedina nije kružna, nego se vraća istim putem. Duga je 9,1 km, podloga je asfalt i makadam (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020).



Prilog br. 11. Ruta Slunj- Lumbardenik- Broćanac (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020).

6.4.6. Ruta Slunj- šuma Jelvik- Donji Popovac- Lumbardenik- Slunj

Još jedna kružna ruta na području Slunja duga je 7,4 km, najkraća je kružna ruta. Podloga je asfalt i makadam. Staza započinje na utoku Slunjčice u rijeku Koranu. Brdovitim

putem dolazi se u šumu Jelvik. Nakon vožnje kroz šumu, vožnja se nastavlja makadamskim putem koji povezuje Donji Popovac i Lumbardenik.Povratak prema Slunju slijedi rijeku Slunjčicu (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020).



Prilog br. 12. Ruta Slunj- šuma Jelvik- Donji Popovac- Lumbardenik- Slunj (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020).

6.4.7. Ruta Slunj- Gornji Popovac- Lađevac- Slunj

Kružna ruta srcolikog oblika duga je 24 km, podloga je asfalt i makadam. Kreće se iz Slunja, a put najvećim dijelom vodi uz dvije rijeke, Koranu i Slunjčicu. Uz rijeku Koranu prolazi se kroz naselje Gornji Popovac, zatim makadamom prema selu Lađevačko Selište, te Lađevcu. Prema Slunju se vraća uz vijugavi tok rijeke Slunjčice.



Prilog br. 13. Ruta Slunj- Gornji Popovac- Lađevac- Slunj (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020).

6.5. Cikloturističke rute na području grada Duga Rese

Grad Duga Resa, nalazi se u neposrednoj blizini Karlovca, površina je 58 kilometara kvadratno i ima 11,180 stanovnika. Geografski je smještena na prijelazu panonske u gorsku Hrvatsku. Najpoznatiji simbol i žila kucavica Duga Rese, živopisna rijeka Mrežnica, jedna je

od najposjećenijih turističkih destinacija kontinentalne Hrvatske (Duga Resa, 2018). Savršen biciklistički teren čine dolina rijeke Mrežnice i brdske staze dugoreške planine Vinice. Tijekom vrućih ljetnih dana i biciklističkih pothvata, osvježenje se može pronaći u bistroj rijeci Mrežnici (Turistička zajednica Duga Resa, 2018).

6.5.1. Ruta „Uz sedrene slapove"

Velikom većinom asfaltirana (97%), ova kružna ruta u duljini od 30 kilometara se pruža uzvodno uz rijeku Mrežnicu i nizvodno uz rijeku Dobru. Polazna točka je veoma popularni auto-kamp Slapić u Mrežničkom Brigu. Iz polazišta kreće uzvodno uz desnu obalu Mrežnice u smjeru Donjeg i Gornjeg Bukovlja. Valja istaknuti nalazište ranokršćanske crkve svetog Jurja koje se nalazi u Gornjem Bukovlju. Nakon Bukovlja ruta prolazi preko pontonskog mosta i stiže do mjesta Zvečaj gdje prelazi preko povijesne ceste Jozefine. Nakon prelaska Jozefine nastavlja kroz šumarke u smjeru Lipe na Dobri. U Lipi valja spomenuti Dvor u Lipi i crkvu Sveti Nikola Biskup. Ruta dalje nastavlja nizvodno uz Dobru do Gradišća, Mračina i Dubravaca. Nakon prolaska kroz Dubravce preko Gršćaka ruta se spušta do Mrežničkih Poljica. U tom trenutku se spaja na magistralnu cestu prema Senju i njome se može vratiti do Belavića, gdje završava ruta (Cycling Adventure „KAŽU-pedala", 2020).



Prilog br. 14. Ruta "Uz sedrene slapove" (Cycling Adventure „KAŽU-pedala", 2020).

6.5.2. Ruta „Uz tok rijeke Mrežnice"

Kružna ruta duljine 18 kilometara koja, kao i prethodna ruta, kreće iz auto-kampa Slapić. Auto-kamp Slapić je odlična lokacija za polaznu točku rute jer je jedno od rijetkih mjesta u Karlovačkoj županiji koje nudi uslugu najma bicikla. Iz Slapića ruta nastavlja u

smjeru juga, prema mjestu Leskovac Barilovićki. Tamo se nalazi barokna župna crkva Svetog Josipa, građena 1785. godine. Iz Leskovca Barilovićkog slijedi spust do Belajskih Malinaca gdje se u blizini nalazi utvrđeni srednjovjekovni grad Belaj. Nastavak rute je uz brijeg Vinicu prema Mrežničkom Varošu, no ruta podno Vinice skreće u smjeru Mrežnice i nazad prema polazišnoj točki u Mrežničkom Brigu. Ukoliko se želi posjetiti grad Duga Resa treba nastaviti u smjeru Mrežničkog Varoša, koji je samo dva kilometra udaljen od centra Duga Rese (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020).



Prilog br. 15. Ruta “Uz tok rijeke Mrežnice” (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020).

6.5.3. Ruta „Između zelenih rijeka”

S ishodištem u Duga Resi, ova ruta kreće s gradskog kupališta na lijevoj obali Mrežnice. Kružnog oblika, pruža se između Mrežnice i Dobre, jednim dijelom kroz riječne doline, ali najviše šumovitim pobrđem i livadama. Tri četvrtine rute je asfaltirano, dok je ostatak makadam. S gradskog kupališta u Duga Resi ruta nastavlja u smjeru Belavića. Nakon što prolazi kroz Belaviće, U Galović selu prelazi prugu Karlovac – Rijeka (Split) te se u smjeru sjevera priključuje na povijesnu cestu Jozefinu. Ruta prolazi Jozefinom do Venca Mrežničkog, gdje skreće u smjeru Kozalj Vrha te preko Dubravčana i Frketić Sela vodi do Novigrada na Dobri. U Novigradu je prilika za okrjepu u lokalnim restoranima i razgledavanje srednjovjekovnog starog grada. Iz Novigrada ruta nastavlja prema istoku starom Karolinom do crkvice svetog Fabijana i Sebastijana u Zagradcima. Tamo kreće spust kroz vinorodni kraj prema Petrakovom Brdu iz kojeg se vraća nazad u Duga Resu (Cycling Adventure „KAŽU-pedala“, 2020).



Prilog br. 16. Ruta "Između zelenih rijeka" (Cycling Adventure „KAŽU-pedala", 2020).

7. SWOT ANALIZA

Swot analiza je bitan faktor da se objektivno sagledaju sve prednosti i nedostaci u stanju te prilike i prijetnje u potencijalnom razvoju cikloturizma na području Karlovačke Županije. Primarni je instrument koji se koristi u menadžmentu i marketingu kao sustavan način za postizanje ciljeva. Ukoliko se ispravno koristi pruža temelj za formulaciju strategije. Suprotno tome, loše provedena SWOT analiza može dovesti do situacije da se ne zna što učiniti s prikupljenim podacima (Pavlović, M. 2016).

Tablica Snage, slabosti, prilike i prijetnje (vlastita izrada prema Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije, 2017).

Snage	Slabosti
• mnoštvo raznolikih i očuvanih krajeva • očuvana priroda • veliki broj turističkih atrakcija na rutama • nizak intenzitet prometa na većini lokalnih cesta • povoljan geoprometni položaj • podrška javnog sektora, prvenstveno Ministarstva turizma • blizina nacionalnog parka Plitvička jezera	• izgrađeno veoma malo biciklistički staza i traka • niti jedna međunarodna EuroVelo ruta ne prolazi kroz Karlovačku županiju • brdovit teren nepogodan za cikloturiste slabije fizičke kondicije • loše stanje prometne infrastrukture • velik broj prometnica s visokim intenzitetom prometa (osobito D1) • niska razina sigurnosti i prometne kulture među sudionicima u prometu

	• neprepoznatljivost Karlovačke županije kao cikloturističke destinacije
Prilike	Prijetnje
• neotkrivenost Karlovačke županije na europskim cikloturističkim tržištima • adekvatno opremanje ključnih cikloturističkih ruta • mogućnost korištenja EU fondova • skori ulazak u Schengen (2020) • podizanje ekološke svijesti domaćeg stanovništva • goroviti i planinski prostor pogodan za brdski biciklizam i trekking	• loša gospodarska situacija u Hrvatskoj • iseljavanje stanovništva iz ruralnih prostora • nedostatak kvalitetne i obrazovane radne snage • zakonsko-regulativni i imovinsko-pravni problemi koji ograničavaju izgradnju biciklističkih staza • neiskorištavanja punog potencijala EU fondova • blizina popularnih cikloturističkih destinacija u Austriji i Sloveniji

7.1. Prednosti

Prednosti Karlovačke županije u kontekstu razvoja cikloturizma su mnoštvo raznolikih i očuvanih krajolika, očuvana priroda i nezagađen okoliš. Razlog tome su brojna zaštićena prirodna područja i slaba naseljenost. Veoma bitan segment su karlovačke rijeke Kupa, Korana, Mrežnica i Dobra koje krase krajolik svojim kanjonima i dolinama. Uz rijeke, valja napomenuti i obilje očuvanih objekata tradicionalne ruralne arhitekture i brojne vidike koji krase većinu cikloturističkih ruta. Karlovačka županija ima ugodnu klimu tijekom većine godine, posebice u proljeće i jesen, što je osobito povoljno za bavljenje cikloturizmom.

U Karlovačkoj županiji postoji mnogo malih naselja koja su povezana velikim brojem lokalnih cesta niskog intenziteta prometa te su kao takve atraktivne za formiranje cikloturističkih ruta. Uz činjenicu da cikloturisti preferiraju korištenje vlastitih bicikala u kombinaciji s osobnim prijevozom, iznimno povoljan geoprometni položaj i odlična prometna povezanost čine Karlovačku županiju veoma privlačnu za cikloturiste. (Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije, 2017).

Uz očuvan okoliš i dobru prometnu povezanost, podrška javnog sektora je veoma bitna u razvoju cikloturističke infrastrukture. Prvenstveno valja spomenuti i potrebu širenja turizma na kontinentalni dio Hrvatske čime se povećao interes za bavljenje i ulaganje u cikloturizam. Ministarstvo turizma je prepoznalo vrijednost i izniman značaj cikloturizma te su za razvoj istoga osigurali pet milijuna kuna u 2018. godini, i to samo za kontinentalni dio Hrvatske (Crnjak, M. 2018). Većina turista, koji posjećuju najpoznatiji hrvatski nacionalni park „Plitvička jezera", smještena je u Karlovačkoj županiji te im se cikloturizam može činiti kao odlična dodatna aktivnost.

7.2. Nedostaci

Unatoč prethodno nabrojanim prednostima, cikloturizam u Karlovačkoj županiji je na niskoj razini razvijenosti. Veoma mali broj biciklističkih staza i traka je izgrađen, pogotovo izvan naseljenih mjesta. Niti jedna međunarodna EuroVelo ruta ne prolazi kroz Karlovačku županiju. Nadalje, raznoliki i očuvani krajolik sadrži mnoštvo brdovitog terena te kao takav nije povoljan za cikloturiste slabije fizičke kondicije.

Loše stanje prometne infrastrukture otežava kreiranje novih cikloturističkih ruta. Kroz Karlovačku županiju prolazi velik broj prometnica s visokim intenzitetom prometa, prije svega Državna cesta D1 Zagreb – Karlovac – Slunj – Plitvička jezera. Zbog pojačanog intenziteta prometa otežano je kretanje cikloturista tim rutama koje u konačnici izaziva nezadovoljstvo, posebice kod stranih turista koji su naviknuti na kretanje rutama s niskim intenzitetom automobilskog prometa. Valja napomenuti i nisku razinu prometne kulture među sudionicima u prometu te lošu signalizaciju i mali broj putokaza Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije, 2017).

Karlovačka županija još uvijek nije prepoznatljiva kao cikloturistička destinacija i sudionici turističkog razvoja ne rade dovoljno na definiranju Županije kao takve. Razlog tome je manjak biciklističke tradicije na lokalnoj razini koja u konačnici rezultira slabom pratećom ponudom za cikloturiste. Tome još dodatno doprinose mala ulaganja u promociju cikloturizma.

7.3. Prilike

SWOT analiza prednosti i nedostataka cikloturizma na području Karlovačke županije daje uvid u prilike koje se pružaju ukoliko se fokusira na razvoj prednosti, dok se nedostaci trebaju unaprijediti ili u potpunosti ukloniti. Neotkrivenost Karlovačke županije na europskim cikloturističkim tržištima svakako možemo svrstati kao jednu od prilika. Jedno od kratkoročnih rješenja bi bilo adekvatno opremanje ključnih cikloturističkih ruta, posebice za

trekking i touring bicikle, koje bi onda svakako privukle cikloturiste koji u najvećem broju dolaze individualno u Hrvatsku.

Opremljene, atraktivne i duže cikloturističke rute u turističkoj ponudi bi svakako pomogle turističkim agencijama koje bi lakše mogle organizirati dolaske cikloturista i ponuditi im kvalitetnije sadržaje. Nadalje, brdoviti i goroviti teren Karlovačke županije ne mora nužno biti nedostatak ukoliko se ona profilira kao brdsko biciklistička destinacija. Kao primjer možemo uzeti HOC Bjelolasica, koji već ima dio infrastrukture u vidu skijaških žičara što je u konačnici pogodno i za nova ulaganja u bike centar koji može ponuditi usluge najma brdsko biciklističkih bicikala (MTB), trgovine dijelovima, enduro staze, obiteljske ture, flow i single trails te ostale usluge zanimljive cikloturistima koji se fokusiraju na brdski biciklizam Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije, 2017).

U prilog razvoju cikloturizma na području Karlovačke županije svakako ide i činjenica da vožnja biciklom pozitivno utječe na zdravlje, na očuvanje okoliša i potiče razvoj ruralnih područja. Time se otvara prilika za dobivanja sredstva iz EU fondova za uređenje cikloturističke infrastrukture. Potencijalni skorašnji ulaz Hrvatske u Schengenski prostor će zasigurno doprinijeti atraktivnosti Hrvatske kao cikloturističke destinacije, a samim time i Karlovačke županije koja velikim dijelom graniči sa Slovenijom. Treba uzeti u obzir i postepeno podizanje ekološke svijesti od strane domaće populacije što rezultira povećanim korištenjem bicikala.

7.4. Prijetnje

Glavna prijetnja Karlovačkoj županiji u razvoju cikloturizma je loša gospodarska situacija u Hrvatskoj i iseljavanje stanovništva iz ruralnih prostora. Potonje je veoma izraženo u Karlovačkoj županiji te rezultira zatvaranjem trgovina, servisa, ugostiteljskih objekata i ostalih bitnih sadržaja potrebnih za cikloturizam. Uz iseljavanje, primjetan je i nedostatak kvalitetne i obrazovane radne snage nužne za kvalitetu usluge u cikloturizmu (Brezović, L. 2016). Zakonska regulativa je izvor nekoliko broja prijetnji. Zbog brojnih zakonsko-regulativnih i imovinsko-pravnih pitanja otežan je razvoj cikloturističke infrastrukture i izgradnja biciklističkih staza i traka.

Uz razvoj cikloturizma treba očekivati porast biciklističkog prometa koji sa sobom povlači i pitanje sigurnosti biciklista u prometu i mogućnost povećanja prometnih nesreća u kojima sudjeluju biciklisti. Nadalje, slabost malih kontinentalnih turističkih zajednica ograničava Karlovačku županiju od značajnijih projekata i povlačenja sredstava iz EU fondova. U prijetnje možemo ubrojiti i blizinu popularnijih i daleko uspješnijih cikloturističkih destinacija u Sloveniji i Austriji (Brezović, L. 2016).

8. Potencijali razvoja cikloturizma u Karlovačkoj županiji

Operativne strategije za razvoj ruta i cikloturističke infrastrukture sadrže dvije najvažnije mjere. Prva mjera se odnosi na kreiranje državne glavne rute, "Plitvička ruta" br. 3 Sjever-Jug, 72 km, a druga mjera ima za cilj kreiranje državne glavne rute "Karolina", Zapad-Istok duljine 139 km (Klarić, Z. i sur. 2015). U sljedećim poglavljima bit će opisane neke mjere potencijala razvoja cikloturizma u Karlovačkoj županiji.

Cikloturizam u Karlovačkoj županiji, iako razvijen, ima puno mogućnosti za napredak. Biciklizam je, možda i više od nekog drugog oblika prijevoza, snažno povezan s osobnom sigurnošću, fizičkim naporima, fleksibilnošću, slobodom i dostupnošću. Stoga, biciklistički programi trebaju biti osmišljeni s razumijevanjem navika, strahova i predrasuda ljudi. Potrebno je pomno slušati potrebe i prijedloge, te promatrati ljude kroz različite dobne, kulturne i društveno-ekonomske skupine s raznolikim ambicijama i potrebama (Bluemel i sur. 2013). Za bolji razvoj cikloturizma u Karlovačkoj županiji potrebno je bolje poznavanje korisnika: tko su oni, gdje žive, što vole. Uspješna strategija za povećanje cikloturizma mora razumjeti publiku kojoj je usmjerena, specifične osobne i socijalne prepreke cikloturizma (Bluemel i sur. 2013).

8.1. Plitvička ruta

Prva mjera za cilj ima stvaranje mreže uređenih županijskih cikloturističkih ruta. Državna glavna Plitvička ruta, najvažnija je ruta za područje KŽ jer prolazi područjem nacionalnog parka i povezuje unutrašnjost Hrvatske s Dalmacijom. Pruža se smjerom sjever-jug od granice sa Slovenijom (Jurovski Brod) preko Ozlja, Karlovca Barilovića, Primišlja, Slunja i Rakovice do Poljanka na granici s Ličko-senjskom županijom. Vrijeme provedbe je od 2018. do 2020. godine. Aktivnosti uključuju (Klarić, Z. i sur. 2015):

- prometne znakove za označavanje ruta koje je izradio ovlašteni inženjer cestovnog prometa
- postavljanje cikloturističke signalizacije
- uređenje odmorišta sa servisnim stanicama
- uvrštavanje u promocijske materijale turističkih zajednica

Kako bi se ova mjera u potpunosti realizirala potrebno je zadovoljiti njene aktivnosti, to uključuje obilježavanje ruta i postavljanje cikloturističke signalizacije. Već sada je poznato da će se raditi o oznakama i putokazima plave boje s bijelim slovima, iako vizualni izgled i dimenzije još uvijek nisu zakonski propisane. Predviđa se postavljanje oko dvjesto deset

stupova, sto devedeset dvosmjernih oznaka rute i dvadeset i jedan dvosmjerni cikloturistički putokaz, u dogovoru sa Županijskom upravom za ceste na već postavljene prometne znakove i putokaze, prema europskim standardima. Istovremeno se predviđa opremanje odmorištima i servisnim stanicama te njeno uvrštavanje u brošure turističkih zajednica (Klarić, Z. 2017).

Postoje četiri osnovne i sedam dodatnih intervencija bez kojih nije moguće voditi rute u skladu s osnovnim standardima. Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije (2017) navodi četiri osnovne intervencije su:

1. Izgradnja biciklističke staze ili trake na kolniku državne ceste broj 1 u duljini od 400 metara na južnom izlazu iz Karlovca kod Mostanja
2. Izgradnja biciklističke staze ili trake na kolniku državne ceste broj 1 u duljini od 500 metara kod Broćanca
3. Izgradnja biciklističke staze ili trake na kolniku državne ceste broj 429 u duljini od 600 metara kod Selišta Drežničkog
4. Prekrivanje šumskog puta između Brezovca i Lipovca u općini Rakovica tvrdom makadamskom podlogom ili asfaltiranje

Sedam dodatnih intervencija na postojećoj ruti
Uređenje biciklističke trake na kolniku državne ceste D-228 u duljini od 500 metara kod Ozlja
Uređenje biciklističke trake na kolniku državne ceste D-228 u duljini od 400 metara između Gornjeg Pokupja i Mahićnog
Asfaltiranje lokalne ceste L-34111 u duljini od 17,5 kilometara između Perjasice i Primišlja
Uređenje i asfaltiranje u duljini od 5,1 kilometara između Lumbardenika i Broćanca
Uređenje i asfaltiranje dijela lokalne ceste L-34155 u duljini od 2,7 kilometara između Čuić Brda
Izgradnja biciklističke staze ili trake na kolniku državne ceste broj 1 kod Rakovice
Uređenje biciklističke trake uz cestu D-1 između Grabovca i Čatrnje

8.2. Ruta Karolina

Druga mjera za cilj ima stvaranje mreže uređenih županijskih cikloturističkih ruta. Državna ruta Karolina je druga najvažnija ruta za područje KŽ u duljini od sedamdeset i dva kilometra i glavna je poveznica Sjevernog Jadrana s glavnim gradom i susjednom Mađarskom. Pruža se smjerom zapad-istok od Osojnika na granici s Primorsko-goranskom

županijom preko Novigrada na Dobri, Karlovca i Banskog Kovačevca do Lasinje na granici sa Zagrebačkom županijom. Vrijeme provedbe je od 2017.-2020. Mjera uključuje jednake četiri aktivnosti kao i za Plitvičku rutu, ali ima mnogo manje kritičnih dionica (Klarić, Z. i sur. 2015).

Prema Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije (2017) predviđa se postavljanje devedeset stupova, osamdeset dvosmjernih oznaka ruta i devet dvosmjernih cikloturističkih putokaza. U planu je i intervencija visokog prioriteta bez koje nije moguće voditi rute u skladu s osnovnim standardima. Glavna intervencija odnosi se na uređenje i asfaltiranje dijela šumske ceste u duljini od 3,6 kilometara između Hrsine i Osojnika, zadnjih dvjesto metara odnosi se na KŽ. Druga intervencija uključuje uređenje biciklističke trake na kolniku državne ceste D-3 u duljini od devetsto metara kod Jarčeg Polja

8.3. Ruta Rudolfina

Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije (2017), državna ruta Karlovac- Jasenak radnog naziva Rudolfina, spominje na trećem mjestu najvažnijih ruta KŽ. Ruta je dugačka devedeset i četiri kilometra. Ruta Rudolfina posebna je jer se radi o jedinoj biciklističkoj ruti koja povezuje unutrašnjost Hrvatske s Jadranskim morem na kojoj nije potrebna nikakva intervencija, izuzev uređenja staze ili trake kod Mostanja Ruta vodi od Mostanja kod Karlovca preko Duge Rese, Trošmarije, Ogulina i Jasenka do Primorsko-goranske županije. Izvršenje ciljeva i aktivnosti se očekuje u tekućoj godini. Na ruti se predviđa postavlja sedamdeset i pet stupova, šezdeset i pet dvosmjernih oznaka rute i deset putokaza.

8.4. Ruta Plitvice

Jedna od bitnijih mjera odnosi se na kreiranje državne vezne rute Vrbovsko- Ogulin-Poljanak u blizini NP Plitvička jezera u duljini od sedamdeset i dva kilometra. Ruta Plitvice povezuje Ogulin s Plitvičkim jezerima i s dvije državne rute broj tri i šest, također njen prirodni nastavak povezuje rutu prema Sloveniji u jednom smjeru i Bosni i Hercegovini u drugom. Ova ruta vod od Primorsko-goranske županije preko Ogulina, Josipdola, Plaškog i Saborskog do Ličko-senjske županije. Izvršenje ciljeva i aktivnosti se očekuje u 2020. godini (Klarić, Z. i sur. 2015).

Za rutu Plitvice predviđa se postavljanje osamdeset stupova, sedamdeset dvosmjernih oznaka i sedam dvosmjernih putokaza. U prosjeku ljetni dnevni promet na Ruti Plitvice ne prelazi tisuću vozila, suprotno tome, nepovoljna jedinica odnosi se na dio između Oštarija i

Munjave kod Josipdola. Preporučuje se jedna intervencija koja se odnosi na uređenje biciklističke trake na kolniku ceste D-42 u duljini od 5,5 kilometara između Oštarija (Klarić, Z. i sur. 2015).

8.5. Državna vezna ruta Barilović-Vojnić-Petrova gora

Peta mjera odnosi se na kreiranje vezne rute Barilović- Vojnić- Petrova gora u duljini od dvadeset i osam kilometara. Državna vezna ruta. Na području KŽ vodi od Barilovića preko Krnjaka i Vojnića do vrha Petrove gore i Topuskog u Sisačko-moslavačkoj županiji. Izvršenje ciljeva i aktivnosti se očekuje u 2019./ 2020. godini (Klarić, Z. i sur. 2015).

Prema Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije (2017) za potpunu realizaciju pete mjere potrebno je zadovoljiti njene aktivnosti, to uključuje obilježavanje ruta i postavljanje cikloturističke signalizacije. Predviđa se postavljanje oko dvadeset i pet stupova, dvadeset dvosmjernih oznaka i pet dvosmjernih putokaza. Na ovoj ruti potrebno je izvesti dvije intervencije:

1. Uređenje biciklističke take na kolniku ceste D-6 u duljini od jednog kilometra između Vojnića i Kolarića
2. Asfaltiranje županijske ceste Ž-3225 u duljini od četiristo metara kod Petrove gore

8.6. Kružna Županijska ruta

Iznimnu važnost za cikloturizam KŽ ima kružna Županijska ruta koja za cilj ima stvaranje mreže uređenih ključnih županijskih cikloturističkih ruta. Ruta u duljini od dvjesto osamdeset i četiri kilometara posebno se koncentrira na područje koje ne obuhvaćaju dvije glavne rute državnog značaja. Kao početno sjedište predviđa se Karlovac, ruta ide preko Utinja. Vojnić, Budačka Rijeka, Cetingrad, Furjan, Drežnik Grad, Saborsko, Plaški, Modruš, Ogulin, Trošmarija, Bosiljevo, Ladešići, Ribnik, Martinski Vrh, Ozalj i ponovno Karlovac. Kružna Županijska ruta predviđa postavljanje dvjesto osamdeset stupova, dvjesto pedeset dvosmjernih ruta i dvadeset pet dvosmjernih putokaza (Klarić, Z. i sur. 2015).

Intervencije na kružnoj Županijskoj ruti
Uređenje biciklističke trake na kolniku državne ceste D-3 u duljini od dvjesto metara u Vukovoj Gorici
Asfaltiranje lokalne ceste L-34095 u duljini od 3,3 metara između Utinje i Međeđka Utinjskog
Uređenje trake na kolniku državne ceste D-6 u duljini od 2,6 kilometara između Vojišnice i

Vojnića
Uređenje makadamske podloge u duljini od 2,5 kilometara kod Budačke Rijeke
Uređenje i asfaltiranje makadamske podloge u duljini od šest kilometara između Slunja i općine Vojnić
Uređenje i asfaltiranje županijske ceste Ž-3267 u duljini od 9,7 kilometara između Furjana i Kordunskog Ljeskovca
Uređenje i asfaltiranje županijske ceste Ž-3269 u duljini od 2,8 kilometara između Kordunskog Ljeskovca i Nove Kršile

8.7. Ostale mjere

Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije (2017) navodi ostale mjere razvoja:

- Unapređenje i uvođenje oznaka na lokalne rute za rekreativne bicikliste
- Razvoj servisnih stanica i odmorišta za cikloturiste
- Kreiranje bike parkova i ruta za brdske bicikliste (MTB)
- Razvoj certificirane smještajne ponude, ugostiteljskih sadržaja i organiziranih izleta za cikloturiste
- Prikladan informativni i interpretativni sadržaj
- Unapređenje promocije i promocijskih materijala
- Unapređenje ponude dodatnih usluga i sadržaja za cikloturiste
- Uspostava odgovornog operativnog tijela nadležnog za realizaciju mjera
- Obrazovanje certificiranih biciklističkih vodiča

9. Zaključak

Povećanje svijesti o zdravom životnom stilu i potražnja za jedinstvenim i autentičnim iskustvima koja pružaju opuštanje, mir, tišinu i fizički izazov u bilo kojoj veličini su u porastu. Stoga, promocija cikloturizma kao aktivnosti koja potonje navedene aktivnosti podupire je snažan marketinški alat. U konačnici, meteorološki i ekonomski uvjeti će vjerojatno imati utjecaja na budućnost cikloturizma (Beanland, A. 2013). Cikloturizam se često definira kao putovanja, bilo s noćenjem ili jednodnevna, koja uključuju vožnju biciklom u slobodno vrijeme kao temeljni ili značajni dio putovanja (Sustrans, 1999 prema Beanland, A. 2013).

Postoje i dokazi koji upućuju na porast potražnje za održivim turizmom među ekološki osviještenim stanovništvom. Cikloturizam zasigurno ima mogućnost osigurati jedinstvenu i

održivu alternativu za odmor koja povezuje ljude s okolišem i čini kulturu, nasljedstvo i lokalnu hranu i piće pristupačnijim (Lumsdon, L. 2000 prema Beanland, A. 2013). Zagovornici biciklizma, odnosno cikloturizma, vjeruju u njegov pozitivan učinak na društvo, osobito pozitivan učinak na kvalitetu života, što koriste u promotivne svrhe. U nekim zemljama, uključujući mnoge zemlje istočne i južne Europe, biciklizam nije u javnoj svijesti niti je tema nacionalnog dnevnog reda prometa. (Bluemel i sur. 2013). Cikloturizam je jedan od oblika sporog i održivog putovanja. Održivo u smislu ekoloških, gospodarskih i sociokulturnih aspekata razvoja turizma. To ima minimalni ekološki utjecaj, osigurava znatan gospodarski potencijal lokalne zajednice i potiče interes za kulturnim i prirodnim životom (Mitrofanenko, T. 2016). Najbolji način za upoznavanje prirode i uživanje u njoj je vožnja biciklom. Manevrirajući na dva kotača radi se na tijelu i duši (Turistička zajednica Duga Resa, 2018). Ovaj završni rad nastoji Swot analizom prikazati prilike i prijetnje za razvoj cikloturizma na području Karlovačke županije.

Swot analiza je bitan faktor da se objektivno sagledaju sve prednosti i nedostaci u stanju te prilike i prijetnje u potencijalnom razvoju cikloturizma na području Karlovačke Županije. Prednosti Karlovačke županije u kontekstu razvoja cikloturizma su mnoštvo raznolikih i očuvanih krajolika, očuvana priroda i nezagađen okoliš. Mreža županijskih cikloturističkih staza ukupno je duža i od 550 kilometara, sastoji se od jedanaest većih cikloturističkih staza i mnogo manjih, kraćih cikloturističkih staza osobito na području grad Duga Rese i Ogulina, općine Rakovica prema Baraćevim špiljama i NP Plitvička jezera te rijeke Mrežnice (Karlovačka županija, 2017). Uz činjenicu da cikloturisti preferiraju korištenje vlastitih bicikala u kombinaciji s osobnim prijevozom, iznimno povoljan geoprometni položaj i odlična prometna povezanost čine Karlovačku županiju veoma privlačnu za cikloturiste. Unatoč spomenutom, cikloturizam u Karlovačkoj županiji je na niskoj razini razvijenosti zbog veoma malog broja biciklističkih staza i traka, pogotovo izvan naseljenih mjesta. Niti jedna međunarodna EuroVelo ruta ne prolazi kroz Karlovačku županiju. Karlovačka županija još uvijek nije prepoznatljiva kao cikloturistička destinacija razlog tome je manjak biciklističke tradicije na lokalnoj razini i mala ulaganja u promociju cikloturizma.

Glavna prijetnja Karlovačkoj županiji u razvoju cikloturizma je loša gospodarska situacija u Hrvatskoj, iseljavanje stanovništva iz ruralnih prostora, zakonska regulativa je izvor nekoliko broja prijetnji kao i popularnije i daleko uspješnije cikloturističke destinacije u Sloveniji i Austriji. Jedno od kratkoročnih rješenja bi bilo adekvatno opremanje ključnih cikloturističkih ruta, posebice za trekking i touring bicikle, koje bi onda svakako privukle

cikloturiste koji u najvećem broju dolaze individualno u Hrvatsku. Brdoviti i goroviti teren Karlovačke županije ne mora nužno biti nedostatak ukoliko se ona profilira kao brdsko biciklistička destinacija. Potencijalni ulaz Hrvatske u Schengenski prostor će zasigurno doprinijeti atraktivnosti Hrvatske kao cikloturističke destinacije.

Ponuda biciklističkih tura u Karlovačkoj županiji nije na razini za jednu županija koja bi se htjela profilirati na tržištu kao cikloturistička destinacija. Svakako ima još prostora za receptivne agencije u osmišljavanju novih i atraktivnih biciklističkih tura uzevši u obzir potencijal koji nudi Karlovačka Županija, posebice u osmišljavanju jednodnevnih i vikend izleta. U Karlovačkoj županiji se ne nalazi niti jedno biciklističko odmorište no postoje planovi i ideje za izgradnju potencijalnih odmorišta koja bi svakako digla cikloturističku ponudu na višu razinu. Korištenje GPS navigacije ili tehnologije pametnih telefona za unapređenje i podršku rekreativnom cikloturizmu je područje gdje će razvoj i unapređenja biti u prvom planu da bi mogli osigurati trend porasta cikloturističkih aktivnosti (Nijland, E. 2013 prema Beanland, A. 2013). Potencijali razvoja cikloturizma u Karlovačkoj županiji najbolje su opisani u dokumentu Operativne strategije za razvoj ruta i cikloturističke infrastrukture (2017). Navedene su mjere koje se odnose na kreiranje državnih ruta i kružne Županijske rute u bližoj budućnosti. Isto tako, navedene su mjere koje podrazumijeva unapređenje i uvođenje oznaka, razvoj servisnih stanica i odmorišta, smještaja koji udovoljavaju zahtjevima cikloturista, certificirane biciklističke vodiče i mnoge mjere koje olakšavaju boravak i pružaju cikloturistima nezaboravno iskustvo. Razvoj novih ruta i poboljšavanje cikloturističkih usluga prema europskim standardima u skorijoj budućnosti mogu smjestiti Karlovačku županiju na vrh državne cikloturističke ponude, ali i šire.

10. Literatura

1. Bajnrauh, I. (2017): Ruralni turizam u funkciji unapređenja turističke ponude Karlovačke županije. Završni rad, Veleučilište u Karlovcu, Karlovac
2. Beanland, A. (2013): Cycle Tourism for sustainable rural development: Understanding and interpreting lessons from Europe. Winston Churchill Travelling Fellowship 2013, London
3. Bluemel i sur. (2013): Enabling Cycling Cities- Ingredients for success, Civitas Mimosa 2013
4. Brezović, L. (2016): Izazovi razvoju cikloturizma u Karlovačkoj županiji. Završni rad. Karlovac: Veleučilište u Karlovcu, Poslovni odjel
5. Cox, P. (2013): The paradoxes of cyclotourism: Constructing and consuming nature, Ludwig Maximillian University in Munich, 2013
6. Crnjak, M. (2018) Za razvoj cikloturizma na kontinentu pet milijuna kuna. Zagreb. Poslovni.hr. Posjećeno 20.07.2018. na mrežnoj stranici: https://www.poslovni.hr/hrvatska/za-razvoj-cikloturizma-na-kontinentu-pet-milijuna-kuna-338135
7. Croatian National Tourist Board. Posjećeno 24.08.2018. na mrežnoj stranici https://www.croatia.hr
8. Cycling Adventure „KAŽU-pedala.“ Posjećeno 10.09.2020. na mrežnoj stranici https://cyclingadventure.net
9. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. Posjećeno 10.09.2020. na mrežnoj stranici https://www.dzs.hr
10. Duga Resa. Posjećeno 28.8.2018. na mrežnoj stranici http://dugaresa.hr
11. Grad Ogulin. Posjećeno 28.08.2018. na mrežnoj stranici: http://www.ogulin.hr
12. Grad Slunj. Posjećeno 28.8.2018. na mrežnoj stranici: https://www.slunj.hr
13. Great Britain Tourism Survey. Posjećeno 28.8.2018. na mrežnoj stranici https://www.visitbritain.org
14. Ilies, DC. (2013): The role and the importance of cyclotourism in the development of the Oradea Metropolitan area (Romania). GeoJournal of Tourism and Geosite, 2 (12), 101-110
15. Jancewicz, K., Borowicz, D. (2017): Tourist maps – definition, types and contents. Polish Cartographical Review, 49 (1), 27-41

16. Karlovac grad susreta. Posjećeno 11.09.2020. na režnoj stranici https://www.karlovac.hr
17. Karlovačka županija. Posjećeno 28.8.2018. na mrežnoj stranici https://www.kazup.hr
18. Klarić, Z., Kos, G., Krešić, D., Miličević, K. (2015): Akcijski plan razvoja cikloturizma, Institut za turizam, Zagreb
19. Kombol Pančić, T. (2006): Kulturno nasljeđe i turizam. Zavod za znansteni rad HAZU Varaždin, 16 (17), 211-226
20. Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma Hrvatske. Posjećeno 27.08.2018. na mrežnoj stranici https://www.cikloturizam.hr
21. Kovačić, N. (2015): Profiling Bicycle Tourists: A case of Croatia, Tourism and Hospitality Management, 21 (2), 159-177
22. Mignot, J-F. (2016): The History of Professional Road Cycling. The Economics of Prosessional Road Cycling, 7-31, 2016
23. Mitrofanenko, T.(2016): European cycle tourism educational program, Project Handbook. EuBike project, Švicarska
24. Ministry of Foreign Affairs (2015), CBI Product Factsheet: Cycling tourism from Europe. CBI Market Intelligence, Nizozemska
25. Operativni plan razvoja cikloturizma Karlovačke županije. Posjećeno 20.08.208. na mrežnoj stranici https://cikloturizam.hr
26. Pavlović, M. (2016). Razvoj cikloturizma na području Istarske županije. Diplomski rad. Zagreb: Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet
27. Turistička zajednica Duga Resa. Posjećeno 28.08.2018. na mrežnoj stranici http://www.tz-dugaresa.hr
28. Turistička zajednica grada Karlovca. Posjećeno 27.8.2018. na mrežnoj stranici https://www.karlovac-touristinfo.hr
29. Turistička zajednica Karlovačke županije. Posjećeno 28.8.2018. na mrežnoj stranici: https://river-adventure.info
30. Turistička zajednica Ogulina. Posjećeno 10.09.2020. na mrežnoj stranici http://www.tz-grada-ogulina.hr
31. Turistička zajednica Ozalj. Posjećeno 28.8.2018. na mrežnoj stranici http://www.ozalj-tz.hr
32. Veblec, K., Varičak, I., Stipčić, K. (2012): Rijeka Mrežnica- Destinacija odgovornog turizma. Zbornik Veleučilišta u Karlovcu, 2 (1), 83-92

33. Vidović, U. i sur. (2016): Studija prometa razvoja Karlovačke županije. Karlovačka županija