

Uloga turističke politike u razvoju cikloturizma - kritička analiza Španjolske

Slugečić, Andrej

Master's thesis / Diplomski rad

2024

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:148:211609>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 Unported/Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 3.0](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-14**



Repository / Repozitorij:

[REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economics & Business Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu

Ekonomski fakultet

**Integrirani prijediplomski i diplomski sveučilišni studij Poslovna ekonomija, smjer
Turizam**

**ULOGA TURISTIČKE POLITIKE U RAZVOJU
CIKLOTURIZMA – KRITIČKA ANALIZA ŠPANJOLSKE**

Diplomski rad

Andrej Slugečić

Zagreb, veljača 2024.

Sveučilište u Zagrebu

Ekonomski fakultet

**Integrirani prijediplomski i diplomski sveučilišni studij Poslovna ekonomija, smjer
Turizam**

**ULOGA TURISTIČKE POLITIKE U RAZVOJU
CIKLOTURIZMA – KRITIČKA ANALIZA ŠPANJOLSKE
ROLE OF TOURISM POLICY IN DEVELOPMENT OF
CYCLE TOURISM: A CRITICAL ANALYSIS OF SPAIN**

Diplomski rad

Student: Andrej Slugečić,

JMBAG studenta: 0067585985

Mentor: izv. prof. dr. sc. Vanja Krajinović

Zagreb, veljača 2024.

Sažetak:

Turizam teži prelasku s masovnog turizma prema specifičnim oblicima turizma. Odmicanje od masovnosti daje turizmu priliku za održivim razvojem, ali i stvaranjem dodatne vrijednosti turističkog proizvoda. Cikloturizam je oblik specifičnih oblika turizma i samim time bilježi sve veći značaj u strategijama razvoja turizma diljem svijeta. Taj oblik turizma ima potencijal donijeti značajne ekonomske koristi lokalnim zajednicama osobito u ruralnim destinacijama s manjim turističkim prometom i način je za produljenje turističke sezone. Ovaj diplomski rad koristi sekundarne podatke za analizu uloge turističke politike u razvoju cikloturizma i kritički analizira razvoj cikloturizma Španjolske. Uvjet za razvoj konkurentne cikloturističke ponude je učinkovita turistička politika. Nositelji turističke politike kreiraju razvojne planove, koordiniraju razvoj privatnog sektora i stvaraju ugodnije okruženje za cikloturiste. Španjolska ulaže veliki napor u transformaciju svog turizma od masovnog prema održivom razvoju i specifičnim oblicima turizma. Razvojem cikloturizma u Španjolskoj upravlja se razvojnim planovima na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini. Španjolska je uspješno pozicionirana kao zemlja s destinacijama za cjelogodišnji cikloturizam, a posebno su popularne destinacije s ugodnom klimom za vožnju bicikla zimi. Učinkovito koriste svoje prirodne i kulturne atrakcije u kreiranju autentične ponude cikloturističkih putovanja.

Ključne riječi: cikloturizam, održivi razvoj, Španjolska, razvojni plan, turistička politika

Summary:

Tourism tends to move from mass tourism to special interest tourism. Moving away from mass tourism gives tourism an opportunity for sustainable development, but also for the creation of additional value of the tourist product. Cycle tourism is special interest tourism and is therefore experiencing increasing importance in tourism development strategies around the world. This form of tourism has the potential to bring significant economic benefits to local communities, especially in rural destinations, and is a way to extend the tourist season. This master thesis uses secondary data to analyze the role of tourism policy for the development of cycle tourism and critically analyzes development of cycle tourism in Spain. A condition for the development of a competitive cycle tourism offer is an effective tourism policy. Tourism policy holders create development plans, coordinate the development of the private sector and create a more pleasant environment for cycle tourists. Spain is investing a lot of effort in transforming its tourism from mass towards sustainable development and specific forms of tourism. The development of cycle tourism in Spain is governed by development plans at the national, regional and local levels. Spain has successfully positioned

itself as a country with destinations for year-round cycle tourism, and destinations with a pleasant climate for cycling in winter are especially popular. They efficiently use their natural and cultural attractions in creating an authentic offer of cycle tourism trips.

Key words: cycle tourism, sustainable development, Spain, development plan, tourism policy

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je diplomski rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem da nijedan dio rada / prijave teme nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada / prijave teme ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem, također, da nijedan dio rada / prijave teme nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Student:

U Zagrebu, _____

(vlastoručni potpis)

STATEMENT ON THE ACADEMIC INTEGRITY

I hereby declare and confirm by my signature that the final thesis is the sole result of my own work based on my research and relies on the published literature, as shown in the listed notes and bibliography.

I declare that no part of the thesis has been written in an unauthorized manner, i.e., it is not transcribed from the non-cited work, and that no part of the thesis infringes any of the copyrights.

I also declare that no part of the thesis has been used for any other work in any other higher education, scientific or educational institution.

Student:

Zagreb, _____

(signature)

Sadržaj

1. UVOD	1
1.1. Predmet i cilj rada	1
1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka	2
1.3. Sadržaj i struktura rada	2
2. POJMOVNO ODREĐENJE I KARAKTERISTIKE RAZVOJA CIKLOTURIZMA	3
2.1. Terminološko određenje cikloturizma	5
2.2. Infrastrukturni preduvjeti za razvoj cikloturizma	6
2.3. Karakteristike cikloturista	9
2.4. Obilježja turističkog proizvoda cikloturizma	13
2.5. Utjecaj cikloturizma na održivi razvoj destinacija	15
3. ULOGA NOSITELJA TURISTIČKE POLITIKE U RAZVOJU CIKLOTURIZMA	20
3.1. Nositelji ponude u cikloturizmu	20
3.2. Uloga javnog sektora u planiranju razvoja cikloturizma	23
3.3. Uloga cikloturizma u razvoju infrastrukture na nacionalnoj razini	26
3.4. Potencijalni izvori financiranja razvoja cikloturizma u destinacijama	29
3.5. Analiza strategija razvoja cikloturizma u odabranim državama	31
3.5.1. Grčka	33
3.5.2. Hrvatska	34
3.5.3. Australija	37
4. KRITIČKA ANALIZA UČINAKA RAZVOJA CIKLOTURIZMA U ŠPANJOLSKOJ	41
4.1. Geografske karakteristike i klimatska obilježja područja	41
4.2. Analiza potencijala i konkurentnosti ponude cikloturizma u Španjolskoj	43
4.3. Nacionalne i regionalne razvojne politike cikloturizma u Španjolskoj	47
4.4. Analiza odabranih destinacija cikloturizma u Španjolskoj	51
4.4.1. Girona	52
4.4.2. Mallorca	54
4.4.3. Andaluzija	56

4.4.4. Baskija	57
4.5. Potencijali i ograničenja daljnjeg razvoja cikloturističke ponude u Španjolskoj	59
4.6. Prognoza budućih izazova razvoja cikloturizma u Španjolskoj	63
5. ZAKLJUČAK.....	67
Popis literature.....	69
Popis slika.....	79
Životopis studenta.....	80

1. UVOD

Turizam je gospodarska aktivnost koja jačanjem globalizacije postaje sve masovnija. Nagli rast i razvoj turizma sa sobom nosi brojne posljedice. Suvremene strategije razvoja turizma okreću se održivom razvoju čiji je cilj smanjenje negativnih posljedica koje turizam ostavlja. Jedan od fokusa održivog razvoja stavlja se na specifične oblike turizma među koje spada i cikloturizam. Povećanjem svijesti o važnosti očuvanja okoliša, održivom razvoju gospodarstva i zdravom načinu života, kao i povećanjem popularnosti prijevoza biciklom i biciklizma kao oblika rekreacije daje se sve veći značaj cikloturizmu. Španjolska se često navodi kao država s optimalnim destinacijama za razvoj cikloturizma, a osim što raspolaže geografskim i infrastrukturnim preduvjetima, učinkovita je u financiranju, promociji i razvoju ovog specifičnog oblika turizma.

1.1. Predmet i cilj rada

Predmet istraživanja ovog diplomskog rada je uloga turističke politike u razvoju cikloturizma u Španjolskoj. Ciljevi su definiranje pojmovnog određenja cikloturizma, analiza ponude i resursa koji su potrebni za stvaranje kvalitetnih cikloturističkih destinacija, karakteristike cikloturista i putovanja te način upravljanja i unaprjeđivanja ovog oblika turizma. Postavlja se pitanje koji pristupi i strategije mogu razviti kvalitetnu cikloturističku ponudu te kako učinkovito povezati sve dionike, te na koji način osigurati kvalitetu cikloturizma u destinacijama. Fokus istraživanja je stoga stavljen na analizu uloge nositelja turističke politike u razvoju cikloturizma. To obuhvaća nositelje ponude u cikloturizmu, ulogu javnog sektora u planiranju razvoja, potencijalne izvore financiranja, analizu strategija razvoja i razvoj infrastrukture pod utjecajem cikloturizma. Analiziraju se komparativne i konkurentske prednosti koje Španjolska sa svojim najznačajnijim destinacijama posjeduje, kako se njima upravlja i zašto ju čine najpoželjnijim odredištem cikloturista, te koji su potencijali, ograničenja i prognoze budućeg razvoja cikloturizma.

1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka

Za pisanje rada, na temelju smjernica znanstvene metodologije, koriste se sekundarni podaci iz relevantne stručne literature domaćih i stranih autora, poput knjiga, radova i članaka objavljenih u znanstvenim i stručnim časopisima. Koriste se javno dostupni podaci institucija nadležnih za upravljanje razvojem turizma, te internetski izvori dionika vezanih uz razvoj cikloturizma. Analizom literature pojmovno se određuje razvoj cikloturizma, te se metodom sinteze, komparacije i deskripcije definiraju karakteristike razvoja cikloturizma i uloga nositelja turističke politike u razvoju ovog oblika turizma. U nastavku se istraživanje temelji na analizi stanja cikloturističke ponude Španjolske čija turistička politika uspješno upravlja razvojem cikloturizma.

1.3. Sadržaj i struktura rada

Rad se sastoji od pet poglavlja. Nakon uvoda, drugo poglavlje pojmovno određuje cikloturizam i analizira karakteristike razvoja cikloturizma. Definiraju se infrastrukturni preduvjeti, obilježja proizvoda koji karakterizira ovaj oblik turizma, utjecaj na održivi razvoj destinacije i sama obilježja cikloturista. Iduće poglavlje analizira ulogu nositelja turističke politike u razvoju cikloturizma. Analizira se uloga javnog sektora, uloga nositelja ponude u cikloturizmu, kao i uloga cikloturizma u razvoju infrastrukture u destinacijama. Posljednje potpoglavlje ovoga dijela rada daje uvid u strategije razvoja cikloturizma u odabranim zemljama. Četvrto poglavlje odnosi se na kritičku analizu učinaka razvoja cikloturizma u Španjolskoj. Analiza učinaka provodi se definiranjem geografskih i klimatskih karakteristika, turističke ponude, razvojne politike i glavnih destinacija. Poglavlje se zaključuje istraživanjem potencijala i ograničenja daljnjeg razvoja cikloturističke ponude u Španjolskoj i prognozama daljnjeg razvoja. Posljednje poglavlje je zaključno i povezuje prethodna poglavlja te donosi autorov stav o temi.

2. POJMOVNO ODREĐENJE I KARAKTERISTIKE RAZVOJA CIKLOTURIZMA

Cikloturizam, odnosno putovanje biciklom u turističke svrhe, ima dugu povijest koja seže unatrag više od stoljeća. Prvi bicikli počeli su se pojavljivati u 19. stoljeću. Prvi praktični bicikl s pedalama, poznat kao "penny-farthing", počeo se koristiti 1870-ih godina. To je omogućilo ljudima da se brže kreću na duže udaljenosti, otvarajući mogućnost za biciklističke izlete (Britannica, 2024).

Izum bicikla bio je snažno povezan s tehnološkim i društvenim napretkom i individualnim oslobođenjem, posebno među liberalnim i urbanim građanima više i srednje klase koji su imali dovoljno sredstava, slobodnog vremena i energije da si priušte kupiti i voziti ga. Novo vozilo predstavljeno je kao vrlo učinkovit uređaj za pretvaranje fizičke energije u pokret, a biciklisti su imali potpunu kontrolu nad svojim vozilom i u tom smislu bilo je krajnje različito od korištenja drugog modernog načina prijevoza, vlaka, koji je podrazumijevao ovisnost o željezničkom sustavu i njegovim fiksnim rasporedima. On je omogućio kretanje do tada neviđenom brzinom, nadmašujući prosječni tempo konja, a time je uključivao ne samo novi doživljaj vremena i prostora, već i autonomiju i širenje horizonta. Prvi biciklisti često su opisivali svoje iskustvo u smislu letenja, a oko 1900. godine neki od njih su napravili duga putovanja po Europi, Americi pa čak i diljem svijeta (Jamieson, 2002).

Tako su u drugoj polovici 19. stoljeća bicikli postali popularni među avanturistima i entuzijastima za putovanje. Pioniri poput Thomasa Stevensa postali su poznati po svojim biciklističkim avanturama širom svijeta. Stevens je 1884. godine krenuo na prvi biciklistički put oko svijeta, putujući kroz Sjevernu Ameriku, Europu, Aziju i Afriku (Capo Velo, 2020).

Tijekom 19. stoljeća počeli su se osnivati biciklistički klubovi i udruge. Ti klubovi često su organizirali grupne biciklističke izlete i natjecanja, promovirajući biciklizam kao oblik rekreacije i prijevoza. Tijekom 20. stoljeća nastavljen je rast popularnosti cikloturizma. Bicikli su postali dostupniji i pristupačniji, potičući ljude da istražuju svoje okoline na dva kotača.

Mnoge zemlje razvijale su biciklističke staze i infrastrukturu kako bi podržale cikloturizam. Od izuma bicikla on je postao važan dio svakodnevice svima koji su ga mogli priuštiti. Izum utječe na stil života jer nudi veću razinu samostalnosti i olakšanu mobilnost. Nakon

ekspanzije korištenja automobila, koji postaju sve značajnije prijevozno sredstvo, bicikl gubi ulogu svakodnevnog prijevoznog sredstva i brojni ga ljudi počinju koristiti samo za rekreaciju (Dekker, 2022).

„Između Prvog svjetskog rata i kasnih 1950-ih bicikl je bio sveprisutan na cestama u mnogim dijelovima zapadnog svijeta. Nakon toga biciklizam je zamijenjen automobilizmom i činilo se da ide prema najnižoj razini svih vremena. Od 1970-ih, međutim, prednosti biciklizma su istaknute, prvo od strane biciklističkih aktivista, a kasnije i od strane političara, kreatora politike, društvenih znanstvenika, urbanista i stručnjaka za javno zdravstvo“ (Oosterhuis, 2016, str. 23).

Početak 20. stoljeća razvijene su prve cikloturističke rute, kao što je Pacific Coast Bicycle Route u Sjedinjenim Američkim Državama. Ove rute pružale su biciklistima sigurne i udobne rute za duže vožnje. Danas je cikloturizam postao globalni fenomen. Postoje brojne organizacije, web stranice i aplikacije koje pomažu biciklistima planirati svoje avanture. Mnoge destinacije aktivno promoviraju cikloturizam kao održivi oblik turizma i razvijaju infrastrukturu koja podržava bicikliste. Cikloturizam je evoluirao tijekom stoljeća, ali njegova osnovna svrha ostaje ista: omogućiti ljudima da istražuju svijet na biciklu, uživajući u prirodi, kulturi i lokalnoj zajednici

Sportski turizam dio je globalnog turizma koji se aktivno razvija i pokazuje, s jedne strane visoke stope rasta diljem svijeta, a s druge strane, značajan doprinos u formiranju svjetskog turističkog dohotka. Prema statistici, sportski turizam uključen je u stvaranje do 25 % prihoda od svjetskog turizma. Globalizacija je pretvorila sportski turizam u zanimljivu masovnu pojavu. Sportski događaji kombiniraju se s predstavama, industrijom i marketingom (Anvar, 2023).

Razvoj cikloturizma obuhvaća stvaranje povoljnih uvjeta i infrastrukture koja podržava bicikliste i promociju destinacija kao prikladnih za cikloturizam. „Promjene u životnim stilovima ljudi, sjedilačkom okruženju poslovnog života i održivim ekološkim ciljevima povećali su važnost biciklizma. Broj pojedinaca koji ostvaruju ekonomske, zdravstvene i ekološke prednosti biciklizma i uključivanje biciklizma u njihov stil života rastu iz dana u dan“ (Derman i Keles, 2023, str. 1383). Ovaj oblik turizma kombinira rekreaciju, putovanje i otkrivanje okoline te promovira održivost, zdravlje i autentično iskustvo destinacija. Razvoj

cikloturizma zahtijeva suradnju različitih dionika te ulaganje u infrastrukturu, sigurnost i promociju destinacija.

2.1. Terminološko određenje cikloturizma

Cikloturizam je oblik turizma koji uključuje putovanja biciklom radi istraživanja i uživanja u destinacijama. To je aktivnost koja kombinira vožnju biciklom i turističko iskustvo, omogućavajući turistima da istraže prirodu, kulturu, povijest i atrakcije na svoj način. Ovaj oblik turizma temelji se na ideji da bicikliranje može biti oblik rekreacije, putovanja i otkrivanja koji pruža jedinstveno iskustvo turistima. Sve veći broj ljudi prepoznaje prednosti tjelesne aktivnosti i zdravog načina života i zato su dobrobiti biciklizma za osobno zdravlje imale značajan utjecaj na rast popularnosti ne samo cikloturizma, već i biciklizma kao oblika rekreacije (Gazzola i sur., 2018).

Među cikloturiste spadaju ljudi koji putuju zbog sudjelovanja na biciklističkim utrka ili kako bi posjetili biciklističke festivale. Neki cikloturisti sva svoja putovanja obavljaju biciklima i putuju u različite gradove, pa čak i u različite zemlje isključivo svojim biciklima, dok ih ostali koriste samo u destinaciji. Sva ova putovanja koja koriste bicikl predstavljaju cikloturizam. Ovaj oblik turizma ima značajno mjesto među specifičnim oblicima turizma. Cikloturizam doprinosi naporima destinacija u razvoju prostorno i vremenski rasprostranjenog turizma (Derman i Keles, 2023). „U širem smislu, cikloturizam uključuje putovanja određenom rutom za istraživanje odredišta biciklom u svrhu bavljenja sportom, traženje avanture, izazova, postizanja fizičkog, mentalnog ili duhovnog opuštanja, zabave, približavanja prirodi i ostalih motiva“ (Duran, Sevinc i Harman., 2018, str. 26).

Lamont provodi analizu definicija cikloturizma, predlažući da bi se cikloturizam trebao definirati kao „putovanja daleko od matične regije pojedinca, čije aktivno ili pasivno sudjelovanje u biciklizmu smatraju glavnom svrhom tog putovanja“, što bi uključilo i turiste koji putuju posebno da bi gledali biciklističke utrke (pasivno) i ljude koji putovanje radi aktivnog sudjelovanja u biciklističkim utrka (Lamont, 2009).

Vijeće Europske Glavne uprave za unutarnji promet i turističku politiku definira cikloturizam kao oblik turizma za koji je karakterističan biciklizam u slobodno vrijeme i biciklizam je

važan dio turističkog iskustva. Ono definira i tri glavna oblika cikloturizma: biciklistički odmor, biciklizam na odmoru i jednodnevne biciklističke posjete. Na biciklističkim odmorima biciklizam je glavna motivacija i svrha putovanja, a sudionike ove kategorije često se naziva predanim/entuzijastičnim biciklistima. Biciklizam na odmoru, s druge strane, uključuje vožnju biciklom u rekreativne svrhe, ali ne kao glavni motiv putovanja i odvija se u kombinaciji s drugim turističkim aktivnostima u destinaciji. Konačno, jednodnevna vožnja biciklom uključuje jednog ili više pojedinaca koji putuju biciklom u slobodno vrijeme iz svog mjesta stanovanja ili baznog smještaja do određene destinacije, putovanje u trajanju od jednog dana (ECF, 2012).

Sve definicije cikloturizma karakterizira korištenje bicikla na putovanjima, te se kao glavni motiv ovih putovanja ističe baš biciklizam. Biciklizam može biti jedna od brojnih aktivnosti na putovanju i kada ono nije glavni motiv putovanja ne govori se o cikloturizmu, već o biciklizmu na odmoru. Ovaj oblik turizma svojim obilježjima spada u grupu aktivnog i sportskog turizma. Uz biciklizam cikloturizam obuhvaća i ostale popratne turističke aktivnosti kojima turisti upotpunjuju svoje vrijeme provedeno na putovanju.

2.2. Infrastrukturni preduvjeti za razvoj cikloturizma

Adekvatna biciklistička infrastruktura ključna je za bilo koju destinaciju koja želi privući ovaj segment turista (Deenihan i Caulfield, 2015). Uloga infrastrukturnih preduvjeta služi osiguranju sigurnosti, praktičnosti i ugodnosti za bicikliste. Izgradnja i održavanje biciklističkih staza ključna je za razvoj cikloturizma. „Za razvoj cikloturizma, infrastruktura je svakako primarni faktor. Dobro planirana, dimenzionirana i održavana infrastruktura preduvjet je za privlačenje cikloturista. Sigurnost i udobnost biciklista određuje se infrastrukturom za biciklistički promet koja je dobro tehnički izgrađena i u okvirima standarda struke. Širenje mreže biciklističkih ruta ovisi o turističkim atrakcijama koje su u interesu turističke ponude“ (Temjanovski i Popeska, 2020, str. 80).

Takve staze trebaju biti dovoljno široke, glatke i dobro označene kako bi biciklistima omogućile sigurno kretanje. Idealno bi bilo da biciklističke staze budu odvojene od prometnih cesta kako bi se minimizirao rizik od sudara s motornim vozilima. Turiste privlače rute koje

nude neposrednu blizinu prirode i privlačan krajolik. Zato se ovaj oblik turizma odvija pretežito u ruralnim područjima koji sadrže planine, jezera, povijesna mjesta i raznolik teren. Staze koje se kreću neasfaltiranim putovima također iziskuju održavanje i uređenje, te je posebno važna dobra signalizacija kako bi se biciklisti lakše orijentirali na takvim stazama. Postavljanje odgovarajuće signalizacije na biciklističkim stazama i cestama pomaže biciklistima u navigaciji i daje im informacije o udaljenosti, smjerovima, posebnim upozorenjima i atrakcijama duž rute. To može uključivati putokaze, oznake smjera, sigurnosne znakove i informacijske ploče. Biciklističkoj infrastrukturi treba manje prostora nego infrastrukturi za motorna vozila jer joj je potrebno manje infrastrukture, a to znači manje zagađenje tla i vode.

Biciklisti su, poput pješaka, najranjivija skupina u pometu i nekoliko je europskih zemalja poduzelo zakonske mjere za povećanje sigurnosti biciklista. Takve mjere obično postavljaju veći naglasak na prijenos odgovornosti vozača motornih vozila, kako bi vozači motornih vozila bili oprezniji u interakciji s „ranjivim korisnicima ceste“ (VRU). U slučaju sudara između vozača i VRU-a, teret je veći na vozačima motornih vozila koji tada moraju dokazivati da nisu krivci. „Udio biciklista u ukupnim smrtnim slučajevima na cestama u EU iznosi 8 % i ima polagani trend rasta. EU radi na raznim područjima kako bi biciklizam učinio sigurnijim“ (Europska komisija, 2015).

Iako među najnižima u odnosu na troškove drugih oblika infrastrukture, ulaganja u pješačku i biciklističku infrastrukturu su nisko unutar proračunskih prioriteta. Aktivna mobilnost pod koju spadaju pješaci i biciklisti često se ne smatra toliko važnim dijelom transportnog sustava. Nedostatak razvoja svijesti o važnosti aktivne mobilnosti u zemljama u razvoju navodi vlade da svoju pozornost, financije i fizičke resurse usmjere na motorizirani prijevoz. Pravilno financijsko planiranje i razumijevanje dobrobiti aktivne mobilnosti može dovesti do ulaganja u aktivnu mobilnost privlačnijom vladama i veća je vjerojatnost da će se dogoditi (World Bank Group, 2021).

Primjer uspješnog prilagođavanja okoline biciklistima su ulice u Nizozemskoj i Flandriji zvane Woonerf. Sam naziv u prijevodu znači "Ulica za život" i nizozemski je izraz za zajednički prostor stvoren da ga dijele pješaci, biciklisti i motorna vozila sporih brzina. To su obično ulice bez rubnjaka i nogostupa, a vozila se usporavaju postavljanjem drveća, žardinjera, parkirališta i drugih prepreka na ulici (Department of Transportation, b.d.).

Nedostatak kontinuiteta biciklističkih staza često dovodi u pitanje privlačenje biciklista početnika i snažno utječe na percipiranu prikladnost vožnje bicikla kao izabranog načina prijevoza. Na sličan način, ruta namijenjena cikloturizmu privlačna je velikom broju turista samo pod uvjetom da osigurava određenu kvalitetu duž cijele rute, od polazišta do odredišta, te povezuje sve lokalne atrakcije na besprijekoran način. Čest problem određivanja ruta je atraktivnost i jednostavnost održavanja (Giovannini, Malucelli i Nonato, 2017).

Za projektiranje biciklističkih ruta predlaže se izgradnja iznimno širokih bankina na usponima većim od šest postotnog gradijenta. Važan je i odgovarajući razmak odmorišta i objekata s pitkom vodom s obzirom na relativno spor tempo vožnje biciklom, osobito kada su udaljenosti između naseljenih mjesta relativno velike. Dobar primjer sigurnosnog sustava koji se trenutno koristi u Sjedinjenim Državama na uskim dionicama autocesta su uređaji koji biciklisti mogu aktivirati prije ulaska na uski dio ceste, koji omogućuju aktivnije upozorenje (npr. trepćuća svjetla) na određeno vrijeme, tako da vozači motornih vozila znaju da su biciklisti u blizini (Koorey, 2001).

Izgradnja servisnih stanica duž biciklističkih ruta omogućuje biciklistima da obave manje popravke i održavanje svojih bicikala. Ove stanice mogu sadržavati pumpe za napuhavanje guma, osnovne alate za popravke i vodu za piće.

Postavljanje informacijskih centara duž biciklističkih ruta pruža biciklistima korisne informacije o rutama, atrakcijama, lokalnoj kulturi, uslugama i sigurnosti. Ovi centri su mjesto gdje biciklisti mogu dobiti karte, informacije o vremenskim uvjetima, iznajmljivanje bicikala i druge usluge.

Integracija biciklističkih ruta s ostalim oblicima prijevoza, poput javnog prijevoza, pruža fleksibilnost biciklistima i olakšava putovanje na veće udaljenosti. Načini na koje se javni prijevoz može prilagoditi biciklistima je povezivanje biciklističkih ruta s autobusnim i željezničkim stanicama s adekvatnim parkiralištima za bicikle. Autobusi i vlakovi moraju pružati mjesto za prijevoz bicikala kako bi javni prijevoz bio idealno rješenje za cikloturiste.

Prema studiji Westona i sur. (2012), prilikom odabira rute ili turističkog odredišta, posebno se cijeni sljedeće: sigurnost, što je povezano s niskom gustoćom prometa; oznake i signalizacija vezana uz jednostavnije korištenje prostora kojim se biciklira; raznolikost ruta; i kvaliteta kolnika ili staza. Međutim, posjedovanje potrebnih resursa ne osigurava uspješan razvoj turističke destinacije, potrebni su čimbenici kao što su gostoprimstvo i politička volja za

razvitkom ovakvog oblika turizma. To je značilo da su već od kraja prošlog stoljeća javne uprave tražile alternative za smanjenje sezonalnosti turizma promicanjem proizvoda kao što je cikloturizam, koji su pokazali potencijal destinacije da ponudi više od samo sunca i pijeska. Tu političku volju podupire i sam turizam, koji u ovom proizvodu prepoznaje priliku za proširenje sezone.

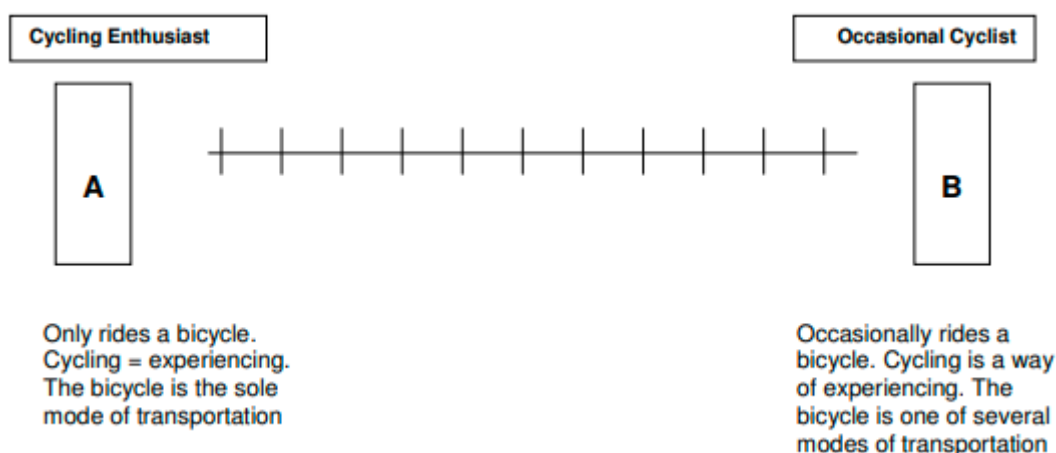
Razvoj cikloturizma zahtijeva i dostupnost smještaja i ugostiteljskih objekata koji su prijateljski nastrojeni prema biciklistima i opremljeni su za prihvatanje biciklista. To može uključivati biciklističke hotele, hostele, kampove ili privatne smještajne objekte koji nude siguran prostor za parkiranje bicikala, skladištenje opreme i druge usluge usmjerene na potrebe biciklista.

Razvoj cikloturizma također zahtijeva prisutnost atrakcija i usluga koje su privlačne biciklistima. To mogu biti prirodne ljepote, kulturne znamenitosti, što je karakteristično i za ostale oblike turizma, ali i trgovine bicikala i drugi subjekti koji su specifično usmjereni na pružanje usluga biciklistima. Važno je napomenuti da su preduvjeti za cikloturizam specifični za svako područje i mogu se razlikovati ovisno o geografskim, klimatskim i kulturnim karakteristikama određene destinacije.

2.3. Karakteristike cikloturista

Simonsen, Jørgenson i Robbins (1998) u svom radu cikloturista definiraju kao osobu bilo koje nacionalnosti, koja u nekoj fazi odmora koristi bicikl kao prijevozno sredstvo, a kojoj je vožnja biciklom važan dio odmora. Kratki odlasci do trgovine itd. nisu uključeni u ovu definiciju.

Slika 1. Kontinuirani model cikloturista



Izvor: Simonsen , Jørgenson i Robbins, 1998, str. 22.

Na jednom kraju spektra cikloturista nalaze se najpredaniji biciklistički turisti kojima je bicikl jedino pravo prijevozno sredstvo i jedini način provođenja odmora. Ovim je turistima svrha odmora vožnja biciklom. Na drugom kraju ljestvice nalaze se turisti koji tijekom odmora povremeno voze bicikl, samo jedan ili nekoliko dana i koji bicikl smatraju alternativom i ugodan način prijevoza tijekom istraživanja odredišta, ali koji koriste samo bicikl kada to vrijeme dopušta. Prema tome, cikloturisti se mogu smatrati homogenom skupinom jer oni tijekom odmora voze bicikl, dok su manje homogeni u drugim područjima (Simonsen, Jørgenson i Robbins, 1998).

Cikloturisti su posebna skupina turista koja se ističe svojim interesom za biciklizam i putovanje biciklom. Vožnja bicikla nije samo način prijevoza, već i način života za njih. Obično uživaju u vožnji bicikla i provode mnogo vremena na svojim biciklima čak i kod kuće. Zbog toga ih se smatra aktivnim turistima. Vole istraživati destinacije na biciklu, vozeći se različitim terenima i krajolicima. Brojni cikloturisti smatraju bicikl kao ekološki prihvatljiv način putovanja i biraju smještaj, hranu i aktivnosti koje podržavaju održivost (Aschauer i sur., 2021).

Ritchie definira cikloturiste kao „osobe koje su udaljene od svog rodnog grada ili zemlje na period ne kraći od 24 h ili jednu noć, u svrhu odmora i za koje je korištenje bicikla kao način prijevoza tijekom tog vremena odsustva ključan dio njihovog putovanja. Ovaj odmor može biti samostalno organiziran ili dio komercijalnog putovanja i može uključivati korištenje pratećih usluga prijevoza i bilo koje druge vrsta formalnog i/ili neformalnog smještaja“

(Ritchie, 1998, str. 568). Također razlikuje različite skupine cikloturista prema dužini putovanja, onima koji rade kružne ture biciklom ili idu na jednodnevne biciklističke izlete iz bazne destinacije i zato je važno razviti različite turističke aranžmane prema potrebama različitih tipova cikloturista. Ritchie također identificira sedam čimbenika koji djeluju kao motivacija za cikloturiste.

Motivacijski čimbenici navedeni su u nastavku po važnosti (Ritchie, 1998):

1. Kompetencija: Naučiti za što ste sposobni, isprobati nešto drugačije, razviti vještine i sposobnosti, izazvati samog sebe.
2. Samoća: Biti sam, biti blizu prirode, pobjeći od gužve.
3. Istraživanje: Za detaljno istraživanje područja i okolice, radi uštede novca, uživati u opuštenom ritmu koji putovanje biciklom pruža.
4. Fizički izazov: Biti fizički aktivan, fizički se izazivati, poboljšati osobno zdravlje.
5. Traženje poticaja/izbjegavanje: Bijeg od odgovornosti, iskusiti opasnost, povećati osobni društveni ugled.
6. Društveni susreti: Upoznati nove ljude, komunicirati s lokalnim ljudima, biti s ljudima koji dijele interese.
7. Društveni eskapizam: uživati u promjeni svakodnevne rutine, uživati u krajoliku, bijeg od gužve.

Cikloturisti često preferiraju neovisnost i fleksibilnost tijekom putovanja. Bicikl im omogućuje promijene rute ili plana putovanja prema vlastitim željama i potrebama. Budući da se biciklizam može razlikovati ovisno o destinaciji i uvjetima, cikloturisti obično imaju sposobnost prilagodbe. Mogu se suočiti s izazovima poput različitih vremenskih uvjeta, prometnih situacija i terena. Mnogi cikloturisti skloni su avanturizmu i traže izazove na svojim putovanjima. To može uključivati dugotrajne vožnje, bicikliranje po teškim terenima i istraživanje udaljenih područja.

Cikloturisti često žele dublje upoznati destinaciju. To uključuje istraživanje lokalne kulture, povijesti i tradicionalne hrane. Često se zaustavljaju u malim selima i gradovima kako bi bolje upoznali način života. Iako mnogi cikloturisti uživaju u samostalnom putovanju, često su druželjubivi i spremni upoznati nove ljude sličnih interesa tijekom putovanja. Biciklizam

može biti i društvena aktivnost, a cikloturisti često razmjenjuju iskustva s drugim biciklistima. Ovi turisti često posjećuju turističke atrakcije i sudjeluju u različitim aktivnostima koje nisu nužno vezane samo uz cikloturizam kao što su vožnja brodom, razgledavanje, vožnja kanuima, planinarenje ili druge aktivnosti koje su dostupne u destinaciji. Osim prirodnih atrakcija zainteresirani su i za kulturne događaje i atrakcije. Cikloturisti često kupuju suvenire i lokalne proizvode kao uspomene sa svojih putovanja (CBI, 2022). Cikloturisti iznajmljuju vodiče ili se pridružuju organiziranim biciklističkim turama kako bi bolje upoznali destinaciju. Također dio budžeta odvajaju i za dodatne usluge poput masaže, biciklističkih instruktora i slično.

Rezultati istraživanja cikloturista u Europi pokazali su da je najviše posjetitelja bilo s domaćeg tržišta i ostalih dijelova Europe, uglavnom su muškog spola, sa srednjom i visokom stručnom spremom, putuju s drugim biciklistima ili u pratnji članova obitelji. Stoga je važno osigurati odgovarajuće kanale komunikacije kako bi se došlo do ove ciljne skupine, intenzivirajući napore unutar biciklističkih klubova i saveza, oglašavati se u specijaliziranim časopisima. Također bi trebalo povećati prisustvo na društvenim mrežama koje su sve važnije u privlačenju pažnje turista (Rejón-Guardia, Alemany-Hormaeche i García-Sastre, 2020).

„U Europi trenutno postoji više od 60 milijuna aktivnih biciklista, 60 % muškaraca i 40 % žena, različitih dobnih skupina. Oko 90 % cikloturističkih putovanja organizirano je samostalno, a samo 10 % putem turističkih posrednika. Broj jednodnevnih posjetitelja koji koriste bicikle tijekom svog putovanja teško je procijeniti, dok se broj cikloturista koji ostvaruju najmanje jedno noćenje procjenjuje na oko 20 milijuna. Nešto više od jedne četvrtine europskih cikloturističkih putovanja odvija se u Njemačkoj, a oko 8 % u skandinavskim zemljama. Cikloturisti pripadaju skupini srednje ili visoko obrazovanih turista. Najčešće putuju u paru (50 %), oko 30 % cikloturista dolazi u skupini od 3 do 5 ljudi, a preostalih 20 % putuju sami. Skoro 60 % cikloturista promjeni smještaj nekoliko puta za vrijeme putovanja, dok ostatak boravi u jednoj destinaciji. Cikloturisti u prosjeku troše 53 eura dnevno uključujući i smještaj, dok jednodnevni posjetitelji u prosjeku troše 16 eura dnevno“ (Klarić i sur., 2015).

Cikloturisti stoga mogu predstavljati značajan ekonomski doprinos destinacijama. „U Francuskoj cikloturisti troše gotovo 20 % više od prosjeka svih turista“ (ECF, 2020). Cikloturisti troše novac na smještaj, a mnogi traže smještaj koji je prilagođen njihovim

potrebama, kao što su biciklistički hosteli ili hoteli sa sigurnim mjestima za bicikle. Troškovi smještaja mogu varirati od pristupačnijih opcija do luksuznih hotela.

Dio budžeta troši se na obroke i piće. Ovisno o njihovim afinitetima, mogu birati između restorana, kafića, trgovina brze hrane ili pak kuhanja vlastite hrane ako borave u kampovima. Cikloturisti mogu trošiti na kupnju, najam ili popravak bicikala te na pribor kao što su kacige, rukavice, naočale i slično. Ako turisti dolaze izdaleka, trošit će na prijevoz do destinacije, kao i na transport bicikala. To može povećati troškove prijevoza zrakoplovom, vlakom, automobilom ili autobusom (Aschauer i sur., 2021).

Sudionici su u većini slučajeva ravnomjerno podijeljeni na „oženjene“ i „neudane“ i većinom su visoko obrazovani. Većina ispitanika ima mjesečna neto primanja do 1.500 eura, te stranci obično ostaju duže na putovanju (Perić, Dragičević i Škorić, 2019).

Važno je napomenuti da cikloturistička potrošnja može varirati između različitih destinacija i regija. Također, mnoge destinacije aktivno promoviraju cikloturizam jer prepoznaju njegov potencijal za povećanje prihoda i razvoj lokalnih gospodarstava. Stoga, pružanje odgovarajuće infrastrukture i usluga za cikloturiste može biti isplativo ulaganje za destinacije koje žele privući ovu ciljanu skupinu turista.

Ove karakteristike nisu univerzalne za sve cikloturiste, ali pružaju opći uvid u njihovu sklonost prema biciklizmu i načinu putovanja. Cikloturizam je raznolik i može privući ljude različitih dobnih skupina i interesa, ali strast prema biciklizmu i aktivnom načinu života ih povezuje.

2.4. Obilježja turističkog proizvoda cikloturizma

Razvoj ovog oblika turizma stvara ekonomski ekosustav koji uključuje posredničke tvrtke, pružatelje smještaja, hrane i pića, zatim najam bicikala, popravak i usluge održavanja specijalizirane za ovaj turistički segment, te brojne druge popratne usluge. U njemu sudjeluju različiti akteri i među njima se uspostavljaju razne veze i odnosi. Stupanj uspješnosti i konkurentnosti cikloturističkog proizvoda postignutog u destinaciji osim o infrastrukturi uvelike ovisi i o uspješnosti suradnje svih dionika u destinaciji.

„Sportski turizam kao specifični oblik turizma glavninu svoje ponude temelji na prirodnim resursima pa iz tog razloga izravno ovisi upravo o njihovoj kvaliteti“ (Bartoluci i Krajinović,

2021 navedeno u Čep i Krajinović, 2021, str. 440). Klima, topografska obilježja i krajolik destinacije važni su preduvjeti uspješnosti razvoja cikloturističke ponude. Destinacije s blagom klimom, velikim brojem sunčanih dana i manjom količinom padalina najbolje mogu prilagoditi svoju ponudu ovom segmentu turističke potražnje. Topografija nekog mjesta također je važan dio atraktivnosti samih biciklističkih ruta. Tako vodeće cikloturističke destinacije nude ravničarske rute ali i one sa zahtjevnim usponima, isto tako rute se prostiru cestama kao i planinarskim stazama i makadamima.

Cikloturisti se dijele u pet širokih segmenata (Lamont i Buultjens, 2011):

- 1) samostalni cikloturisti,
- 2) rekreativni biciklisti,
- 3) cikloturisti koji sudjeluju u organiziranim događajima,
- 4) turisti koji pasivno sudjeluju i
- 5) natjecateljski biciklisti.

Cikloturistički proizvod karakterizira nepostojanje značajnih prepreka za sudjelovanje u smislu vještina i iz financijske perspektive. Putovanje biciklom ne zahtijeva nužno visoke razine napora ili stjecanja vještina. Cikloturizam nije nužno skup oblik turizma, potrebna je samo osnovna oprema, poput bicikla, kacige i sportske odjeće pa kao takav ne isključuje osobe nižeg socioekonomskog statusa. Cjenovna pristupačnost čest je razlog odabira ovakvog načina putovanja (Simonsen, Jørgenson i Robbins, 1998).

Glavna obilježja cikloturizma prema Akcijskom planu razvoja cikloturizma su odvijanje ovog oblika turizma pretežito u visokovrijednom, ekološki očuvanom i privlačnom prirodnom krajoliku. Cikloturizam predstavlja turističku aktivnost koja je u prostornom smislu minimalno invazivna, jer najčešće ne rezultira velikim i nepopravljivim intervencijama u prostor. Razvojem cikloturističkih ruta mogu se na ekološki i cjenovno prihvatljiv način povezati europske regije i tako povećati teritorijalna kohezija među zemljama članicama EU-a. Bicikliranje unaprjeđuje opće zdravstveno stanje. Razvojem cikloturizma može se podići kvaliteta boravka turista u destinaciji i razina životnog standarda lokalnog stanovništva (Klarić i sur., 2015).

Atraktivnost prostora i ruta u kojima se odvija ovaj oblik turizma važni su uvjeti za njegovu uspješnost. U slučaju rekreativnog biciklizma, opuštenost i atraktivnost biciklističkih ruta su

očito neophodni zahtjevi. Privlačnost se povezuje s karakteristikama rute poput kvalitete podloge, pejzažom kojim se turisti kreću i atrakcijama koje ruta povezuje, ali i popratnim sadržajem duž rute koji turisti mogu koristiti.

Cikloturisti imaju veliku fleksibilnost u odabiru svojih ruta i itinerara. Mogu prilagoditi brzinu i intenzitet vožnje prema svojim sposobnostima i interesima. Biciklisti su izravno izloženi okolini i prirodi tijekom vožnje. To im omogućuje da se dublje povežu s okolinom što doprinosi boljem doživljaju destinacije. Cikloturizam često potiče interakciju s lokalnim stanovništvom i kulturom jer biciklisti mogu posjećivati male gradove i sela, kušati lokalnu hranu i upoznati se s lokalnim običajima (CBI, 2022).

Cikloturizam često ovisi o vremenskim uvjetima i sezoni. Biciklisti preferiraju toplije i suše dane, a odredišta mogu biti popularnija tijekom određenih dijelova godine. Posebno su popularne destinacije s umjerenom klimom u kojima se ovaj oblik turizma može odvijati gotovo cijele godine. Planiranje cikloturističkog putovanja može zahtijevati dodatnu logistiku u usporedbi s drugim oblicima putovanja. To uključuje smještaj prilagođen biciklistima, prehranu, praonicu rublja i servisne radionice, ali i organizaciju samih tura.

Karakteristično je da cikloturističke destinacije obično promoviraju biciklističku sigurnost i educiraju bicikliste o prometnim pravilima i sigurnom voženju. Cikloturizam često promovira društvenu interakciju i zajedničke doživljaje među biciklistima. Mnogi turisti zato biraju putovati u grupama ili se pridružiti organiziranim biciklističkim tura kako bi dijelili iskustva s drugima.

2.5. Utjecaj cikloturizma na održivi razvoj destinacija

Održivi razvoj turističke destinacije podrazumijeva očuvanje turističkih resursa, okoliša, te društvenih vrijednosti i kulturnog naslijeđa uz podizanje kvalitete turističkog iskustva i kvalitete života lokalnog stanovništva. Održivi se razvoj temelji na dugoročnom planiranju razvoja turizma i pažljivom iskorištavanju resursa. Uz ostvarivanje prihoda od cikloturizma i postizanja maksimalnog zadovoljstva turista prilikom održivog razvoja turizma fokus nositelja turističke politike je i na racionalnom korištenju resursa, smanjenju utjecaja na okoliš, upravljanjem turističkih tokova i postizanju društvenih i ekonomskih koristi za sve stanovnike destinacije.

Cikloturizam je oblik turizma koji, ako se pravilno razvije i kojima se upravlja, može donijeti pozitivne učinke na lokalno gospodarstvo. Iako ti turisti možda ne čine velik segment, turisti ipak troše novac za izravne turističke aktivnosti kao što su noćenja i druge aktivnosti povezane s turizmom poput kulinarskih iskustava, posjeta muzejima, kulturnim mjestima i planinarenja (Weed i sur., 2014).

Cikloturizam nudi priliku za pomoć u diversifikaciji regionalnog gospodarstva s relativno niskim troškovima infrastrukture te promiče energetski učinkovitiji oblik turizma. Karakterizira ga lokalizirani, ekološki osjetljiviji oblik putovanja i značajna turistička potrošnja turista i lokalna uključenost i to ga sve čini vrijednim oblikom održivog razvoja turizma u ruralnim regijama (Ritchie i Hall, 1999). Karakteristika specifičnih oblika turizma koji uključuju i cikloturizam je veća potrošnja po turistu. Razvojem cikloturizma moguće je povećati turističku potrošnju turista u destinaciji od koje one mogu ostvariti značajnu ekonomsku korist. Održivi razvoj turizma potiče poduzetničke aktivnosti, te otvara radna mjesta direktno i indirektno vezana za cikloturizam. Osim turističkih poduzeća koja svoje poslovanje temelje na ovom obliku turizma, iznajmljivača opreme, prodavaonica i ostalih koji ostvaruju direktni kontakt s turistima koristi ima i ostalo stanovništvo na kojima razvoj cikloturizma indirektno donosi koristi.

Europska biciklistička industrija stvara više od 90 000 radnih mjesta na tržištu Unije i s tom industrijom povezano je preko 800 malih i srednjih poduzeća smještenih u 20 od 28 zemalja članica. Rast popularnosti cikloturizma omogućuje nove poslovne prilike razvoja usluga povezanih s biciklizmom kao što je iznajmljivanje bicikala, servis ili parkirališta za bicikle i razvoj turoperatora usmjerenih na biciklizam i razvoj usluga smještaja i pružanja usluga prehrane i pića koje zadovoljavaju osnovne potrebe turista (Ramis, Seguí Llinàs i Fuster Uguet, 2022). Velik je raspon poslova i poslovnih prilika koje biciklistička industrija i razvoj cikloturizma mogu pružiti destinaciji, od zadovoljavanja osnovnih potreba do pružanja specijaliziranih usluga za cikloturiste.

Cikloturizam ne donosi samo ekonomske koristi za destinaciju. Destinacija ima koristi i od razvoja infrastrukture potaknute cikloturizmom. Osim za dizanje kvalitete doživljaja turista ona podiže kvalitetu života u destinaciji. Održivi razvoj turizma pomaže očuvanju prirode i kulturnog nasljeđa prostora kako bi se očuvala autentičnost turističkog proizvoda. Time

glavni čimbenici atraktivnost destinacije ostaju na raspolaganju i za buduće generacije koje mogu nastaviti valorizirati iste.

Istraživanje koje je proveo EuroVelo Network navodi da razvoj cikloturizma ima brojne prilike za razvoj održivijeg turizma u destinaciji. Prvo navode potencijal smanjenja emisija stakleničkih plinova uz zadržavanje ili čak povećanje prihoda od turizma. Druga mogućnost je razvoj uloge željeznice i autobusnih linija kao prijevoznika biciklista, njihovih bicikala i opreme. Razvoj cikloturizma nudi i priliku za poticanje poduzetništva kroz nova mala i mikro poduzeća za zadovoljavanje cikloturističkih potreba. Ako se razvija pažljivo, također nudi mogućnosti za podršku bioraznolikosti, unaprjeđenje kulturne baštine i ima sposobnost stvaranja pozitivnog učinka na lokalno gospodarstvo i radnih mjesta u ruralnim destinacijama. Postoji i sposobnost poticanja odredišta „sporog putovanja” kao zamjene za udaljena odredišta kako bi se potaknula mogućnost turizma bliže mjestu stanovanja, te poticanje dionika u razvijanju regulative i održivosti razvoja turizma (Weston i sur., 2012).

„Godišnji troškovi izgradnje i održavanje infrastrukture za motorizirani promet koji se štede kroz biciklizam u EU iznosi 2,9 milijardi eura godišnje. Jedna milja visokokvalitetne zaštićene biciklističke staze procjenjuje se na 0,21 milijun eura, dok urbana autocesta košta 50 milijuna eura po milji ili 240 puta više. Vrijednost smanjenja gužvi biciklizmom za EU može se procijeniti na 6,8 milijardi eura godišnje. Ukupni troškovi zagađenja za gospodarstvo EU procijenjeni su na preko 240 milijardi eura godišnje ili gotovo 2 % EU BDP“ (ECF, 2020).

Ugljični otisak (CO₂ emisije) cikloturista u Nizozemskoj je 35 % manji od ugljičnog otiska prosjeka turista, što je značajna razlika. Iako bicikli ne proizvode emisije izravno, putovanje do destinacije može uključivati korištenje drugih prijevoznih sredstava poput automobila, vlaka ili zrakoplova. Emisije CO₂ povezane s tim prijevoznim sredstvima mogu doprinijeti globalnom zagađenju. Proizvodnja i održavanje bicikala, biciklističke opreme i infrastrukture za biciklizam zahtijeva resurse kao što su čelik, aluminij i guma. Ovo može imati utjecaj na okoliš, posebno ako se nepravilno recikliraju ili zbrinjavaju otpaci. Najveće emisije CO₂ prouzrokovane su proizvodnjom bicikala no značajno su manje od emisija proizvodnih pogona za motorna vozila (de Bruijn i sur., 2011).

„Emisije se u velikoj mjeri proizvode tijekom transporta od polazišta do odredišta, a uglavnom ih uzrokuju automobili i zrakoplovi. Cikloturisti daleko češće koriste željeznički i cestovni promet, avionom putuju puno rjeđe od prosječnih turista. Također, njihove prosječne

povratne udaljenosti su kraće, što rezultira znatno manjim emisijama. Emisije vezane uz smještaj također su manje jer manje borave u hotelima koji su smještaj s najvećim emisijama po noćenju gosta“ (Piket, Eijgelaar i Peeters, 2013, str. 118).

Intenzivno korištenje biciklističkih staza ili prirodnih staza ipak može dovesti do erozije tla i oštećenja okoliša, posebno u osjetljivim ekosustavima. Održavanje biciklističkih staza može zahtijevati upotrebu strojeva i kemikalija koje mogu imati negativan utjecaj na okoliš. Cikloturisti mogu generirati otpad u obliku ambalaže od hrane, boca za vodu i druge otpatke. Pravilno zbrinjavanje ovog otpada važno je kako bi se očuvao okoliš. Povećani broj biciklista na cestama može dovesti do veće gužve i povećane potrebe za infrastrukturom poput biciklističkih staza. Gradnja novih staza ili širenje postojećih može utjecati na prirodni okoliš, uključujući uklanjanje vegetacije.

Unatoč navedenim potencijalnim negativnim utjecajima, važno je napomenuti da se cikloturizam obično smatra ekološki prihvatljivijim oblikom turizma u usporedbi s mnogim drugim opcijama putovanja. Cikloturizam općenito ima manji negativni utjecaj na okoliš u usporedbi s nekim drugim oblicima turizma. Međutim, iako je cikloturizam ekološki prihvatljiviji, i dalje može imati neki utjecaj na okoliš. „Polazeći od spoznaje da su prirodni resursi ograničeni i podložni iscrpljivanju, nužno je njihovo racionalno korištenje te provođenje njihove zaštite“ (Čep i Krajinović, 2021, str. 440).

Cikloturisti su često svjesni svoje okoline i prirode te se trude smanjiti svoj ekološki otisak. Destinacije i biciklistički entuzijasti mogu poduzeti korake prema daljnjem minimiziranju negativnih učinaka cikloturizma na okoliš, uključujući promicanje održivih praksi i educiranje biciklista o važnosti očuvanja okoliša.

Kako bi cikloturizam zaista podržao održivi razvoj destinacija, potrebno je pažljivo planiranje i upravljanje. To uključuje ulaganje u infrastrukturu, promicanje sigurnosti biciklista, obrazovanje o održivom turizmu i suradnju između vlasti, lokalnih zajednica i turističkih dionika. Također je važno uskladiti rast cikloturizma s očuvanjem prirodnih resursa i kulturne baštine destinacije kako bi se osiguralo dugoročno održivo korištenje.

Zaključno, cikloturizam je rastući oblik turizma. Svojim karakteristikama pogodan je za razvijanje ruralnih područja, ali i za produženje sezone u popularnim turističkim destinacijama. Razvoj infrastrukture specifične za cikloturizam kao i kvaliteta osnovne turističke infrastrukture i smještajnih kapaciteta vrlo je važan čimbenik odabira destinacije.

Osim kvalitete turističke ponude u destinaciji, za cikloturiste su važni vremenski uvjeti, atraktivnost prostora i ruta, te sigurnost u prometu. Osim zdravstvenih dobrobiti koje turisti dobivaju ovakvim načinom putovanja, cikloturizam pozitivno utječe i na destinacije. Pravilnim upravljanjem cikloturizma moguće je doprinijeti održivom razvoju destinacija. Cikloturisti u prosjeku troše više od prosjeka turista što daje veći ekonomski doprinos destinacijama. Ovi turisti obično žele dublje upoznati destinaciju i koristiti lokalne proizvode i usluge što može pozitivno utjecati na lokalno gospodarstvo i očuvati autentičnost destinacije. Cikloturizam je oblik turizma koji karakterizira smanjene emisije CO₂ i smanjenje zagađenja okoliša, te energetska učinkovitost. Zbog svih navedenih karakteristika smatra ga se prilikom za razvoj otpornijeg i diversificiranog turizma.

3. ULOGA NOSITELJA TURISTIČKE POLITIKE U RAZVOJU CIKLOTURIZMA

Nositelji turističke politike, kao što su lokalne, regionalne ili nacionalne vlasti upravljaju razvojem cikloturizma na određenom prostoru. Njihova uloga je stvaranje potrebnih uvjeta, poticaja i infrastrukture koja će podržati razvoj cikloturizma. Oni imaju mogućnost stvoriti povoljne uvjete za cikloturiste i destinaciju učiniti atraktivnom za ovu rastuću skupinu turista. Ključnu ulogu nositelja turističke politike u razvoju cikloturizma potvrđuju brojna provedena istraživanja, znanstveni radovi i projekti koji su ostvarili dobre rezultate.

Iz istraživanja ispitivanja dionika u Mallorci, jedne od najsnažnijih cikloturističkih destinacija, kategorija koju najviše dionika smatra najvažnijom za konkurentnost cikloturizma bio je destinacijski menadžment, na drugom mjestu je kategorija osnovni resursi i atrakcije, a slijede čimbenici podrške i resursi, politika odredišta, planiranje i razvoj i zakonska regulacija i odrednice. Podaci iz ovog istraživanja ističu značaj destinacijskog menadžmenta za konkurentnost turizma (Ramis, Seguí Llinàs i Fuster Uguet, 2022).

U ovom se poglavlju detaljnije razdvaja uloga javnog i privatnog sektora u razvoju cikloturizma. Suradnja između različitih razina vlasti, lokalnih dionika, organizacija za očuvanje prirode i drugih zainteresiranih strana ključna je za uspješan razvoj cikloturizma. Partnerstva mogu olakšati financiranje projekata i zajednički rad na očuvanju prirodnih resursa i kulturne baštine uz istovremeni razvoj ovog oblika turizma.

3.1. Nositelji ponude u cikloturizmu

Za uspješan razvoj cikloturizma, ključna je uloga nositelja ponude, koji su odgovorni za pružanje usluga i iskustava cikloturistima. Nositelji ponude imaju zadatak kreirati turistički proizvod koji će turistima ispuniti ili nadmašiti očekivanja. Spektar usluga i proizvoda koji su potrebni za zadovoljenje potreba ovih turista je širok, od osnovnih potreba i turističkih usluga do specifičnih usluga za cikloturizam. Među nositelje ponude u cikloturizmu spadaju turističke agencije, turoperatori, pružatelji usluga smještaja, usluga hrane i pića, pružatelji

usluga prodaje, popravka, održavanja bicikala i biciklističke opreme kao i prijevoznici, te pružatelji ostalih usluga i roba koje cikloturisti koriste na putovanjima.

Destinacije za koje su zainteresirani biciklisti nisu nužno „turističke“. Biciklisti se žele kretati izoliranim područjima kako bi upoznali nove ljude i došli u neposredni kontakt s prirodom. U ovim područjima, svaka poslovna komercijalna aktivnost ili usluga, ma koliko mala bila, može se pokazati korisnom. Stoga bi svaka maloprodajna tvrtka i poduzeće moglo pridonijeti promicanju cikloturizma i imati koristi od toga (Bakogiannis i sur., 2020).

Pružatelji usluga smještaja kao što su hoteli, hosteli, kampovi i privatni smještaj trebaju pružiti smještaj koji će biti prilagođen potrebama cikloturista. Ugostiteljske usluge u restoranima, kafićima i trgovinama trebaju prepoznati potrebe cikloturista. Nudeći zdrave obroke, energetske napitke i brzu uslugu, mogu privući cikloturiste koji traže prehranu prikladnu za sportske napore. Restorani i lokalna hrana vrlo su važan aspekt iskustva ovakvih putovanja. Poželjno bi bilo da turisti mogu kušati autohtone specijalitete kraja koji posjećuju i imati priliku povezati se s lokalnim stanovništvom kroz hranu. Uz pružanje usluga smještaja i usluživanja hrane i pića pod nositelje ponude mogu se svrstati i pružatelji brojnih drugih dodatnih usluga. Turisti tako dolaze u kontakt s prijevoznicima, lokalnim prodavaonicama i suvenirnicama, muzejima, kazalištima i ostalim uslugama kojima zadovoljavaju svoje potrebe na putovanju. Zadovoljstvo turista posljedica je ispunjenja očekivanja koje su turisti imali prema glavnim, ali i dodatnim uslugama na svom putovanju. Dizanju kvalitete iskustva može pomoći promoviranje održivih praksi, uključujući recikliranje, smanjenje otpada i podržavanje lokalnih inicijativa za očuvanje prirode i autohtonosti.

Usluge specifične za ovaj oblik turizma također su u nadležnosti nositelja ponude. Iznajmljivanje bicikala i opreme ključno je za cikloturiste koji ne putuju sa svojom opremom. Pružatelji usluga iznajmljivanja bicikala trebaju osigurati različite modele i veličine bicikala i pružiti informacije o rutama. Objekti za smještaj i iznajmljivanje bicikala trebaju biti opremljeni alatima i sredstvima za popravak bicikala, a osoblje treba biti osposobljeno za pružanje pomoći u slučaju problema. Organizirane biciklističke ture s lokalnim vodičem mogu obogatiti iskustvo cikloturista jer su vodiči najbolji poznavatelji destinacije. Nositelji ponude mogu surađivati s lokalnim biciklističkim klubovima iliiskusnim vodičima kako bi organizirali ture koje istražuju razne krajolike, prirodne atrakcije, povijesne lokacije i kulturne

znamenitosti. Vodiči su zaduženi i za brigu o sigurnosti cikloturista, te uklanjanju tehničkih poteškoća na putovanju.

Odredišta sa slabom mrežom karakteriziraju mikro, mala i srednja poduzeća koja su funkcionalno izolirana od ostatka turističke ponude i kojima se upravlja donekle intuitivnim i loše orijentiranim tržišnim ponašanjem zbog neadekvatnog upravljanja portfeljem klijenata i oskudnog poznavanja praksi upravljanja poslovanjem općenito; čimbenici su koji ih sprječavaju da iskoriste ključnu stratešku imovinu za povećanje profitabilnosti poslovanja i postizanje konkurentske i održive tržišne prednosti. Suradnički mrežni rad ključan je za stvaranje i razvoj kombiniranih proizvoda koji uključuju sportske aktivnosti svih uključenih tvrtki, kao i za provedbu strateške promocije i marketinške kampanje. Nadalje, s obzirom na to da se bavljenje sportom smatra komplementarnom aktivnošću za druge segmente turizma, suradničke mreže trebale bi se proširiti na druge podsektore turizma koji bi mogli imati koristi od aktivnog turizma (Molina Navarro, Rivera Mateos i Millán Vázquez de la Torre, 2020).

Nositelji ponude u cikloturizmu za razvoj uspješne destinacije trebaju proizvoditi turističke proizvode visoke kvalitete. Za pružanje nezaboravnih iskustava turistima važna je usklađenost svih dionika te dobro poznavanje potreba turista. Agencije specijalizirane za ovaj oblik turizma moraju nuditi različite ture kako bi se prilagodile različitim razinama iskustva i interesima biciklista. To omogućuje klijentima da odaberu ture koje najbolje odgovaraju njihovim željama. Ture koje uključuju vodstvo lokalnih stručnjaka koji mogu pružiti dublji uvid u kulturu, povijest i prirodne ljepote regije. Obrazovni aspekti putovanja često čine iskustvo još bogatijim. Nositelji ponude u cikloturizmu koji su kreatori autentičnih iskustava surađuju s lokalnim zajednicama i gospodarstvima, te uključuju lokalne poduzetnike u svoj turistički proizvod.

„Za nositelje ponude uspješan razvoj turističkog proizvoda i uspješan menadžment zahtijeva širok raspon znanja, vještina i stavova i pri tome neformalne vještine mogu također biti od velike važnosti. Formalno obrazovanje među ključnim dionicima u ovom području ponekad nedostaje, posebno u ruralnim regijama. U tom smislu, resursi za neformalno učenje i razmjena prešutnog znanja i vještina na lokalnoj razini mogu igrati važnu ulogu u pomoći lokalnim zajednicama da se prilagode rastućim turističkim trendovima i zahtjevima“ (Katelieva Platzer, Mitrofanenko i Palhau Martins, 2017, str. 4). Cikloturizam se često odvija u turistički manje razvijenim područjima i zato su formalno obrazovanje i pristup prema

turistima ponekad izazov. Obrazovanje i osvještavanje stanovništva o važnosti cikloturizma za destinaciju nužno je za podizanje kvalitete turističkog proizvoda koji nositelji ponude zajedno kreiraju i pružaju.

Promocija nositelja ponude za cikloturizam uključuje sudjelovanje na sajmovima, kampanje na društvenim mrežama, suradnju s biciklističkim udruženjima i javnim sektorom, te sudjelovanje u međunarodnim događanjima. Komunikacija s turistima smatra se vrlo važnim faktorom za uspješno pozicioniranje turističkih ponuditelja na tržištu cikloturizma. Osim čuvanja postojeće kvalitete osnovne infrastrukture ili ugostiteljstva, napor u komunikacija s biciklističkim zajednicama i individualnim cikloturistima (internet, društvene mreže) moraju biti kvalitetno izvedeni kako bi ponuda bila uspješna među globalnom konkurencijom. Alternativni pristupi u komunikaciji s turistima posebno su potrebni pružateljima turističkih usluga koji razvijaju inovativne turističke proizvode i udaljavaju se od linearnih modela pružatelj-potrošač.

3.2. Uloga javnog sektora u planiranju razvoja cikloturizma

Nositelji turističke politike upravljaju razvojem turizma na određenom području. U kontekst razvoja cikloturizma uključeno je identificiranje potencijalnih ruta, destinacija, ciljeva razvoja, kao i definiranje ciljanih tržišta i ciljnih skupina cikloturista. Javni sektor stoga planira i pruža potporu razvoju cikloturizma. Zakoni koje javni sektor donosi i provodi su važan dio provođenja razvoja cikloturizma.

Uloga javnog sektora je održavanje ravnoteže između razvoja cikloturizma i očuvanja prirodnih i kulturnih resursa. Javni sektor treba izraditi planove održivog razvoja koji uzimaju u obzir očuvanje prirode, smanjenja opterećenja prostora uzrokovanog turizmom i stvaranje turizma otpornijeg na promjene (OECD, 2017). Pretjerana izgradnja biciklističkih staza i infrastrukture, te pretjerani turistički promet može imati negativne posljedice na okoliš i kvalitetu života u destinaciji. Javni sektor u planiranju razvoja cikloturizma mora voditi brigu o kvaliteti života lokalnog stanovništva u destinaciji jednako kao i pružanju najboljeg mogućeg iskustva turistima.

Jedan od izazova koje javni sektor rješava je osiguravanje dostatnih financijskih sredstava potrebnih razvoju cikloturističke ponude poput ulaganja u infrastrukturu i promociju. Javni sektor planiranjem razvoja cikloturizma raspodjeljuje državna sredstva. Kako bi se cikloturizam u destinaciji razvio u pravome smjeru financiraju se projekti privatnih poduzeća koje su u skladu s planovima javnog sektora. Svojim mjerama javni sektor tako diktira koje su investicije prihvatljive i kako će prilagoditi privatni sektor u destinacijama razvojnim ciljevima.

Poticanje izgradnje infrastrukture potrebne za razvoj cikloturizma je u domeni javnog sektora jer tržišno orijentirana turistička ponuda u destinaciji često ne uspijeva proizvesti učinkovitu količinu javnih dobara poput turističke infrastrukture. Razvojem infrastrukture stvara se motiv dolaska turista u destinaciju (Mandić, Mrnjavac i Kordić, 2018). Za privlačenje što šireg opsega cikloturista važno je razvijanje raznolike biciklističke ponude i ruta koji trebaju biti prilagođene različitim razinama iskustva, od rekreativnih vozača do ozbiljnih biciklista. Postavljanje informacijskih punktova ili biciklističkih centara na ključnim točkama destinacije dobar je način da biciklisti mogu dobiti karte, savjete i informacije o rutama.

Kreatori razvojnih planova cikloturizma imaju ulogu poticati suradnju poduzeća koja su specijalizirana za ovaj oblik turizma sa što više suradnika. Uspostavljanje suradnje s lokalnim i stranim biciklističkim klubovima pomaže organiziraju događanja i vožnji koje privlače članove klubova. Rad s lokalnim restoranima, kafićima i trgovinama može osigurati da su prijateljski nastrojeni prema biciklistima i možda čak nude posebne ponude ili popuste. „U cilju osiguranja dodane vrijednosti u svakom dijelu lanca vrijednosti turizma posebno je važno povezivanje turizma s ostalim segmentima gospodarstva, kao i unaprjeđenje suradnje i vertikalno povezivanje dionika po načelima kružnog gospodarstva“ (Ministarstvo turizma i sporta, 2023).

Izrada planova razvoja cikloturizma obično uključuje suradnju više državnih tijela i ministarstava. Primjer suradnje oko izrade plana razvoja cikloturizma je hrvatski Akcijski plan razvoja cikloturizma. „Metodologija izrade Akcijskog plana razvoja cikloturizma u funkciji je njegove osnovne svrhe, a to je operacionalizacija Strategije razvoja turizma RH do 2020. godine. Stoga se izrada u prvom redu zasniva na uskoj suradnji Instituta za turizam s Ministarstvom turizma kao koordinatorom i nositeljem Akcijskog plana razvoja cikloturizma te s Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture kao tijelom nadležnim za planiranje

izgradnje nacionalne mreže biciklističkih ruta i donošenje zakona koji se odnose na cikloturizam. Osim ova dva ministarstva kao ključnih, vodi se računa i o interesima drugih ministarstava, posebice Ministarstva unutarnjih poslova vezano uz sigurnost biciklističkog prometa i Ministarstva regionalnog razvoja i fondova Europske unije vezano na financiranje projekata iz Akcijskog plana, a u razmatranje su uzeti i interesi ostalih ministarstava“ (Klarić i sur., 2015).

Osim koordinacije ministarstava, državnih agencija i ostalih tijela, javni sektor važan je i za nadgledanje i koordinaciju rada i razvoja privatnog sektora. Javni sektor ima ulogu poticanja uspješnijeg poslovnog okruženja i privlačenja investitora smanjenjem administrativnih prepreka i kreiranjem odgovarajućih poreznih politika. Cilj javnog sektora je stvoriti poticajno poduzetničko okruženje koje omogućuje razvoj kvalitetnih radnih mjesta i potiče samozapošljavanje. Ulaganjem u ljudske potencijale cilj je stvoriti kvalitetnu radnu snagu koja doprinosi cijelom lancu vrijednosti.

Konkurentnost turizma ovisi o kvaliteti ljudskih potencijala, njihovih ključnih kompetencija za obavljanje poslova i kvantiteti koja bi morala zadovoljiti potražnju na tržištu rada. U turizmu se gostoljubivost i kvaliteta pružanja usluge smatra ključnom za stvaranje autentičnog doživljaja. Jačanje ljudskih potencijala u turizmu je od velike važnosti za postizanje konkurentnosti, održivosti i osiguranja kvalitetnih radnih mjesta te kvalitetnog života i rada lokalnog stanovništva (Ministarstvo turizma i sporta, 2023). Javni sektor tako ima zadatak pružiti odgovarajuće programe obrazovanja za stvaranje kvalitetnog radnog kadra u turizmu. Zbog toga što je svaki oblik turizma radno intenzivan potrebno je brojčano zadovoljiti potražnju za radnim mjestima u cikloturizmu. Ostvarivanje potrebnog broja radne snage postiže se mjerama poput podizanja svijesti o prednostima rada u turizmu, pružanjem potpora poduzetništvu, mjerama promocije zanimanja i programima prekvalifikacije.

Jedna od uloga javnog sektora je promocija putem koje se kreira imidža zemlje i destinacije. Marketinškim aktivnostima poput kvalitetnih web stranica, profila na društvenim mrežama i izlaganjem na sajmovima cilj je pravilno se pozicionirati u svijesti ciljane publike (Ministarstvo turizma i sporta, 2023). Marketinške kampanje vezane uz cikloturizam turiste trebaju informirati o biciklističkim rutama, događajima, uslugama iznajmljivanja bicikala, smještaju i turističkim paketima. Također važno je i redovito objavljivanje fotografija, videozapisa, priča i korištenje relevantnih hashtagova kako bi se privukla njihova pažnja.

Veliku pomoć može pružiti suradnja s poznatim biciklističkim influencerima ili blogerima koji voze bicikle i dijele svoja iskustva putem svojih kanala i dopiru do sve većeg broja ljudi.

Ulaganje u cikloturizam na nacionalnoj razini zahtijeva koordinaciju između različitih ministarstava i organizacija, uključujući promet, turizam, okoliš i sport. Osim koordinacije na državnom nivou ciljeve treba provoditi i na regionalnoj i lokalnoj razini, kako bi razvoj turizma bio usklađen i imao najbolje rezultate. „Točni i relevantni podaci su preduvjet za donošenje kvalitetnih javnih politika, ali i akata strateškog planiranja na nacionalnoj razini, na razini destinacije i na razini poduzetnika. Stoga je unaprjeđenje sustava praćenja podataka identificirano kao važan dio sveobuhvatne reforme sustava upravljanja razvojem turizma u smjeru održivosti“ (Ministarstvo turizma i sporta, 2023). Javni sektor tijekom i nakon provedbe svojih akcija treba pratiti utjecaj cikloturizma na destinaciju kako bi bolje razumjeli njegovu ekonomsku, ekološku i socijalnu korist. Ovi podaci mogu pomoći u prilagodbi ciljeva i strategija kako bi se maksimizirala korist i minimizirali negativni utjecaji.

3.3. Uloga cikloturizma u razvoju infrastrukture na nacionalnoj razini

Investicija u biciklističku infrastrukturu je važna uloga u razvoju ovog oblika turizma. Ovo uključuje izgradnju i održavanje biciklističkih staza, sigurnih prometnih rješenja za bicikliste i servisnih stanica za bicikle. Pružanje kvalitetne biciklističke infrastrukture stvara povoljnije uvjete za cikloturiste i potiče njihov dolazak.

Cikloturizam može pomoći u razvoju infrastrukture na nacionalnoj razini i može prenamijeniti neiskorištenu infrastrukturu, poboljšati ruralnu povezanost, oživjeti udaljena područja i potaknuti lokalna gospodarstva. Poticanje cikloturizma pomaže promjeni načina na koji turisti putuju i može podržati zaštitu i obnovu bioraznolikosti tijekom odmora. Cikloturizam promovira održivi prijevoz koji smanjuje emisije stakleničkih plinova i gužve na cestama. Ulaganjem u biciklističku infrastrukturu vlade podržavaju prijelaz prema održivijem prometu i mobilnosti. Razvoj cikloturizma će poboljšati uvjete za svakodnevnu vožnju biciklom u destinaciji i poticati biciklizam kao oblik rekreacije izgradnjom i održavanjem biciklističkih staza i ruta (Orihuel Ayuso, 2020).

Cikloturisti, dok poboljšavaju svoje osobno zdravlje i smanjuju prometne gužve i zagađenja, osjetljivi su na mnoge rizike, kao što je putovanje u urbanoj sredini sa zagađenim zrakom i bukom te ozljedama uzrokovanim sudarima s drugi sudionicima u prometu. Povećanje broja biciklista na cestama stvara pritisak vladama za razvoj biciklističkih staza kojima se oni odvajaju od prometa, posebno u najprometnijim lokacijama. Ulaganjem u biciklističke staze omogućuje se siguran i udoban prijevoz biciklista. Razvojem ovakvog turizma može doći do razvoja prometne politike koja promiče biciklistički prijevoz, parkirališta za bicikle i sustave iznajmljivanja bicikala, ali i prometnih pravila koja štite bicikliste (Ciascai, Dezsi i Rus., 2020).

Razvojem cikloturizma i broja biciklista na cestama Mallorce lokalna vlast proširila je ceste kako bi se promet na otoku nesmetano odvijao. Komisija za sigurnost biciklista osnovana je na Mallorci kako bi analizirala okolnosti svake nesreće biciklista i odredila koje mjere treba poduzeti kako bi se one izbjegle u budućnosti. Provedene su i informativne kampanje za podizanje svijesti među biciklistima i vozačima automobila i motocikala. Svi Balearski otoci uspostavili su desetke sporednih ruta za bicikliste na kojima se automobili moraju kretati smanjenom brzinom. Na nekim mjestima postoje prošireni bočni rubovi kolnika za sigurniju vožnju biciklom (OnTheRoadTrends, 2020).

Razvoj cikloturizma podrazumijeva težnju nositelja turističke politike povezivanju različitih regija unutar zemlje. Iz tog razloga razvoj cikloturizma kreira razne načine na koje turisti zajedno sa svojim biciklima mogu koristiti javni prijevoz za putovanja između više udaljenih destinacija.

„Sedamdesete godine prošlog stoljeća bile su razdoblje brzog širenja ruralnog turizma u razvijenim dijelovima Europe. U najrazvijenijim zemljama u Europi se odvijao proces urbanizacije i iseljavanja sela u gradove u većoj mjeri nego u drugim manje industrijaliziranim nacijama. To je omogućilo vlastima shvatiti da postoji potreba za diversifikacijom gospodarstva u ruralnim područjima zbog krize koja utječe na tradicionalne modele oslonjene na poljoprivredu i stočarstvo. Između ostalih aspekata, postojala je i želja za povratkom na selo i za bijegom barem na nekoliko dana u manje umjetno područje s kvalitetnijim okolišem“ (Maroto-Martos, Voth i Pinos-Navarrete, 2020, str. 183).

Izgradnja biciklističkih koridora i ruta koje prelaze granice regija olakšava putovanje biciklistima i promiče turizam izvan glavnih gradova. Cikloturizam često privlači posjetitelje

u prirodu i ruralna područja, što može potaknuti razvoj tih regija. Nositelji turističke politike zbog toga mogu kreirati projekte koji imaju cilj očuvanja prirodne i kulturne baštine tih područja. Osim poticanja zaštite autentičnosti slabije turistički razvijenih područja, cikloturizam pruža priliku za izgradnju biciklističke infrastrukture i potiče poduzetnike za izgradnju smještajnih objekata, raznih prodavaonica i restorana. Cikloturizam može pružiti ekonomske koristi povećanom potražnju za biciklima, biciklističkom opremom, smještajem, hranom i drugim uslugama. To može stimulirati gospodarstvo i stvarati radna mjesta. Povećanjem životnog standarda lokalnog stanovništva rastu i sredstava kojim lokalne samoupravne jedinice raspolažu i time lakše financiraju nove infrastrukturne projekte.

Nizozemska, Njemačka i Danska primjeri su razvoja sigurne, praktične, udobne i dobro usklađene biciklističke infrastrukture. Mnogi nizozemski, njemački i danski gradovi imaju opsežan sustav cestovnih biciklističkih staza i prirodnih staza za biciklizam. Cestovne biciklističke staze često uključuju prioritetne prometne signale i zaustavne linije za bicikliste na raskrižjima. Veći gradovi su nedavno počeli graditi „biciklističke superautoceste“, koje povećavaju brzinu i sigurnost putovanja biciklom. Te su rute obično odvojene biciklističke staze paralelne s glavnim cestama s minimalnim brojem križanja cesta i raskrižjima prilagođenim bržoj vožnji bicikla (Pucher i Buehler, 2016).

Drugi je primjer grad Perth koji ima sveobuhvatnu mrežu biciklističkih staza i staza dvostruke namjene u gradu i okolici. Izgradili su biciklističku stazu koja se proteže od sjevernog do južnog ruba grada duž obale Indijskog oceana u duljini od oko 100 kilometara. Rute su jasno označene putokazima, a detaljne biciklističke karte mogu se dobiti u većini biciklističkih trgovina i u turističkim informacijskim centrima (Destination Perth, 2024).

Luxemburg je razvio biciklistički bulevare, ulice koje su rezervirane za bicikliste. Njihova glavna svrha je stvoriti sigurne, protočne rute između glavnih prometnica i postojeće biciklističke infrastrukture. Ograničenje brzine za motorna vozila na biciklističkim bulevarima je 30 km/h. Većina semafora u gradu opremljena je sensorima koji otkrivaju prisutnost bicikala i skraćuju vrijeme čekanja biciklista na križanjima sa semaforima (City of Luxembourg, 2024).

3.4. Potencijalni izvori financiranja razvoja cikloturizma u destinacijama

Razvoj cikloturizma u destinacijama zahtijeva financijska sredstva za izgradnju i održavanje biciklističke infrastrukture, promociju, obrazovanje i poticanje poduzetničkih pothvata vezanih za cikloturizam.

Javnim sredstvima lokalne, regionalne i nacionalne vlade mogu pružiti financijsku potporu za razvoj cikloturizma. Ovo može uključivati subvencije, poticaje i izravne investicije u izgradnju biciklističke infrastrukture. Regionalnim i lokalnim porezom turističke destinacije mogu uvesti ili povećati poreze kako bi prikupile dodatna sredstva koja će se koristiti za razvoj cikloturizma.

Destinacije mogu tražiti donacije i sponzorstva od privatnih tvrtki, lokalnih poduzetnika i dobrotvornih organizacija. Biciklistički događaji i manifestacije također mogu privući sponzore. Turističke agencije i turoperatori koji promoviraju cikloturizam mogu surađivati s destinacijama i investirati u razvoj biciklističke infrastrukture kako bi privukli više klijenata. Crowdfunding platforme kao što su Kickstarter ili Indiegogo koriste se za prikupljanje sredstava za specifične projekte cikloturizma. Takvi načini financiranja sve su popularniji načini financiranja.

Isto tako destinacije mogu aplicirati za sredstva iz različitih projektnih fondova, kako nacionalnih tako i međunarodnih, koji podržavaju održiv razvoj turizma i razvoj infrastrukture za cikloturizam. Ako destinacija ima posebne ekološke ciljeve ili ciljeve očuvanja prostora i kulture, moguće je aplicirati za financiranje iz fondova koji podržavaju takve inicijative.

Primjer financiranja iz projektnih fondova je ono iz europske mreže biciklističkih staza EuroVelo. Taj projekt Europske biciklističke federacije nudi priliku svojim članovima za korištenje fondova EU. „Europska komisija ne daje „bespovratna sredstva za rad” ili bilo koja drugo financiranje osnovnih djelatnosti. Projekti razvojnih aktivnosti često dobivaju potporu EU, ali samo sufinanciranje (od 25 % do 50 % vlastitih sredstava), za ovakve projekte je potrebno predfinanciranje, te je potrebno uložiti ozbiljno (vremensko) ulaganje za pripremu prijave i upravljanje projektom“ (ECF, 2013).

Drugi je primjer financiranja iz fondova Cycling Tourism Facilities Fund koji daje turističkim poduzećima, zajednicama i društvenim poduzećima na području koje pokriva Highlands and

Islands Enterprise (jednu od osam regija Škotske zvanu Highlands and Islands) priliku da se prijave za financiranje do £25,000 za razvoj i poboljšanje svojih cikloturističkih objekata. Kvalitetni biciklistički sadržaji mogu privući posjetitelje bicikliste koji žele uživati u slikovitim krajolicima i jedinstvenoj ponudi regije dok koriste održivo aktivno putovanje. Financiranje se može koristiti za ulaganje u opremu, opremu, izgradnju, adaptaciju ili nadogradnju za poboljšanje cikloturističkih objekata (Highlands and Islands Enterprise, 2023).

Biciklistička strategija Queenslanda od 2017. do 2027. godine izdala je završno izvješće o modelima financiranja inovativne biciklističke infrastrukture koje je izradio Institut za istraživanje gradova Sveučilišta Griffith (2019). Javno-privatno partnerstvo (JPP) je ugovor o pružanju usluga između javnog i privatnog sektora gdje vlada plaća privatnom sektoru da dugoročno isporuči infrastrukturu i povezane usluge. Drugi oblik financiranja koji su zabilježili je prodaja prava na imenovanje cikloturističkih projekata. Barclay's Cycle Superhighway (BCS) u Londonu je projekt koji je financiran prodajom prava na imenovanje, korporativni logotip ove banke istaknut je na natpisima, kartama i na mjestu najma bicikla. Isto tako kompanije vezane uz biciklističku industriju i turizam razvijaju cikloturističke projekte. Karakterističan način financiranja razvoja cikloturizma je financijska podrška bogatih pojedinaca koji se identificiraju kao biciklisti. Filantropsko financiranje biciklističkih projekata raste u Australiji, posebno za cikloturističke projekte i projekte pretvaranja zapuštenih željezničkih pruga u biciklističke staze. Primjer filantropskog financiranja je Nacionalna biciklistička mreža Sustrans iz Ujedinjenog Kraljevstva koju karakterizira velika uključenost neprofitnih skupina koji zagovaraju biciklizam i trude se podići svijest javnosti o biciklističkoj infrastrukturi koju vodi zajednica. Financiraju se članarinama, donacijama i/ili od prodaje robe poput biciklističkih karata. Iz uspješnih projekata ove organizacije zaključuje se da projekti koje vodi zajednica mogu postati vrlo popularan, te se vlade zbog velike lokalne potpore tada mogu pridružiti kao projektni partneri i pomoći u realizaciji projekta (Griffith University, 2019).

Ostvarivanje vrijednosti imovine je mehanizam financiranja koji vraćaju dobivenu vrijednost (osobito imovine) od investicija za promet. To znači da vlasnici imovine koji imaju koristi od nove infrastrukture plaćaju naknadu kako bi se pokrili troškovi te investicije. Model u kojem korisnik plaća naknade često se zagovaraju kao „pošten“ način povezivanja troškova razvoja infrastrukture s korisnicima projekta. Često je to naplata biciklistima za parkiranje bicikala u

vodećim biciklističkim nacijama poput Nizozemske, Danske i Japana. Zbog velikog utjecaja motornih vozila na (zagađenje, parkiranje ili gužve), vlade mogu naplaćivati razne poreze i naknade korisnicima motornih vozila i preusmjeriti dio prihoda u biciklističku infrastrukturu i projekte kao prihvatljiviji oblik prijevoza (Griffith University, 2019). Navedena biciklistička strategija dokazuje da se brojni investitori zanimaju za financiranje projekata vezanih uz cikloturizam, te postoje razne državne strategije financiranja koje mogu realizirati ovakve projekte.

Načini financiranja aktivne mobilnosti i projekata vezanih uz cikloturizam na lokalnoj razini su široki. Možda najčešći način na koji lokalne samouprave financiraju svoje projekte je putem općih općinskih fondova, javnih radova financiranih iz proračuna ili programa kapitalnih poboljšanja. Spajanje projekata s drugim odjelima, poput projekta obnavljanja kolnika, također može smanjiti troškove i osloboditi dodatna sredstva. Na primjer, projekt izgradnje biciklističkih staza u Bogoti oslanja se na opći proračun gradskog Tajništva za mobilnost i proračune ostalih gradskih agencija. Mnogi projekti tako mogu potpasti pod ugovore o održavanju s odjelom za javne radove Tajništva. Primjeri takvih projekata su projekti presvlačenja i obilježavanja (Svjetska banka, 2021).

Iz navedenih primjera financiranja projekata zaključuje se da kombinacija različitih izvora financiranja često daje najbolje rezultate za razvoj cikloturizma u destinacijama. Destinacije trebaju pažljivo planirati i upravljati sredstvima kako bi osigurale da se financijska sredstva usmjere prema projektima koji će najviše koristiti razvoju cikloturizma.

3.5. Analiza strategija razvoja cikloturizma u odabranim državama

Države širom svijeta prepoznaju potencijal cikloturizma kao sredstva za promociju svojih prirodnih i kulturnih resursa, ali i za unaprjeđenje lokalnih ekonomija i infrastrukture. U ovom poglavlju istražuje se uloga državnih strategija razvoja cikloturizma u podršci ovom rastućem obliku turizma. Kroz analizu primjera bit će predstavljen način na koji državne strategije mogu oblikovati razvoj cikloturizma, utjecati na infrastrukturne investicije, promovirati sigurnost turista, te podržati razvoj destinacija. Također istaknuti su i ključni izazovi s kojima

se suočavaju države u razvoju cikloturizma, uključujući pitanja održivosti, edukacije, promocije i upravljanja resursima. Ovom analizom identificirane su najbolje prakse i dane preporuke za države koje su promatrane.

Sve veći broj europskih zemalja uspostavio je i provodi nacionalne strategije o biciklizmu. Većina nacionalnih strategija ili akcijskih planova postavlja jasne aktivnosti i precizne ciljeve za razvoj biciklizma, a time i cikloturizma na nacionalnoj razini. Kao prvo, nacionalne biciklističke strategije omogućuju nacionalnim vladama da postave jasan okvir za razvoj biciklizma u svojim zemljama. Okvir postavljen nacionalnim biciklističkim strategijama odnosi se na koordinaciju biciklističke politike (vertikalno i horizontalno između državnih tijela), razmjenu dobre prakse, izgradnju kapaciteta za lokalne i regionalne vlasti, sufinanciranje ulaganja u biciklističku infrastrukturu i financiranje pilot projekata, istraživanja i kampanja za podizanje svijesti. Uz opći okvir za razvoj biciklizma, nacionalne biciklističke strategije omogućuju donošenje novih zakonodavnih i fiskalnih okvira na nacionalnoj razini. Posebno relevantna područja su prometni propisi, porezne stope i poticaji za putovanje biciklom. Nacionalne biciklističke strategije također su sredstvo za jačanje dinamike na nacionalnoj razini te u raznim područjima povezanim s biciklizmom kao što su cikloturizam, obrazovanje ili tjelesna aktivnost. Biciklističke strategije često uključuju specifične investicijske potrebe i projekte koji pokazuju investitorima da planirana ulaganja nisu izolirane ideje, već dio šire strategije čije su faze i konačne koristi jasne nacionalnim donositeljima odluka i jamče da provedeni projekti dat će stvarni doprinos dugoročnim ciljevima zemalja i regija (ECF, 2020).

Planovi razvoja biciklizma opsežni su razvojni planovi koji razmatraju sve aspekte gospodarstva koji se mogu povezati s razvojem biciklizma. Planovi razvoja biciklizma tako uz to što se bave i razvojem cikloturizma, također stvaraju pogodne uvjete za cikloturiste u destinacijama. Nacionalni planovi i strategije razvoja turizma bave se razvojem turizma države. Opsežni su dokumenti koji prepoznaju značaj brojnih oblika turizma pa tako i cikloturizma.

3.5.1. Grčka

Prvi pristup nacionalnoj biciklističkoj strategiji za Grčku, projekt CYRONMED formuliran je 2008. godine. Tim je projektom stvorena strategija cikloturizma koji se primjenjuje na većinu mediteranskih zemalja. Za promicanje ovog specifičnog turističkog modela potrebno je donošenje raznih mjera poput uvođenja sheme dijeljenja bicikala ili razvoj biciklističke infrastrukture. Dotadašnje odgovarajuće strategije su bile planirane u regionalnim jedinicama (bivšim prefekturama) Preveza i na Atici. Navedeni projekti, iako prema prijedlogu EuroVelo programa razvoja europskih biciklističkih ruta, rute 8, 11 i 13 prolaze preko grčkog teritorija, za sad nisu integrirane u te strategije. Ova činjenica je povezana s izostankom suradnje javnosti sektora i privatnih predstavnika cikloturizma (Bakogiannis i sur., 2020).

Navedenom strategijom određen je profil cikloturista koji bi mogli biti budući korisnici grčkog cikloturizma. Karakteristike turista su dob od 40–55 godina, broj osoba po grupi je 2,6 (uglavnom parovi), trajanje boravka od tjedan dana, udaljenost po danu od 20 do 30 kilometara (Bakogiannis i sur., 2020). Navedeni motivi za odlazak na biciklistički odmor su opuštanje, održavanje fizičke spreme, a zatim interes za prirodu. Najpoželjnija okolina za razvitak ovog oblika turizma su selo, šuma i divlja priroda. Preferirani način putovanja je individualno organizirano ili putem turoperatora. Za potrebe ovakvih aranžmana najpogodniji su lagani obrok za ručak i kvalitetna večera navečer, te smještaj u visokokvalitetnim hotelima koji uključuju noćenje s doručkom. Strategija definira i okosnicu infrastrukture, sekundarne biciklističke rute, siguran i jednostavan pristup gradovima i lokalnim znamenitostima, mrežu prikladnih smještajnih opcija prilagođenih biciklistima, vidljivo označavanje rute, aranžmane za prijevoz bicikla javnim prijevozom i pravilan sustav za iznajmljivanje bicikala na stanicama javnog prijevoza.

Nacionalna biciklistička strategija ima za cilj: do 2030. godine među stanovništvom povećati korištenje bicikala, povezivanje biciklističkog prijevoza s drugim prijevoznim sredstvima, integrirati sustave dijeljenja bicikala u prometni sustav grčkih gradova, promicati korištenje bicikala za prijevoz lake robe na kratkim udaljenostima, potaknuti cikloturizam, promicati bicikl kao prikladno sredstvo za svakodnevni prijevoz, sport i slobodno vrijeme, povećanje korištenja bicikala u borbi protiv klimatskih promjena, te osigurati poticaje i podržati know-how za povećanje korištenja bicikala u javnom i privatnom sektoru (GTP, 2020).

Strategija ima cilj razviti kulturu unutar turizma Grčke koja je više prijateljski orijentirana prema cikloturistima. Strategija nastoji i omogućiti koordinirani i ciljani marketing biciklističkih ruta i cikloturističkih aranžmana. Navedene su i smjernice za planiranje biciklističkih ruta i neki ključni promidžbeni prioriteti za razvoj cikloturizma u Sredozemlju.

Nakon tog projekta na nacionalnoj razini se do 2020. godine nije pojavio plan razvoja cikloturizma. Te je godine najavljena Nacionalna biciklistička strategija za razdoblje od 2020. do 2030. godine, koji je za jedan od glavnih ciljeva imala razvoj cikloturizma, izgradnju infrastrukture i dizanje sigurnosti biciklista u Grčkoj.

Strategiju je prvi put pokrenulo grčko Ministarstvo okoliša godine i objavilo je u priopćenju za javnost u rujnu 2020. Studija Ministarstva okoliša potom je predana Ministarstvu prometa, koji nije uspio djelovati u skladu sa strategijom u posljednjih 11 mjeseci što je dovelo do prosvjeda koji je organizirao Helenski gradski biciklistički savez, Član ECF-a (Hofbauer, 2022). Iako je strategija odavno pokrenuta, ona i dalje nije objavljena javnosti i nije se krenulo s njezinom implementacijom.

Grčka je tako primjer zemlje s regionalnim upravljanjem cikloturizma ali joj i dalje nedostaje jasna nacionalna turistička politika koja bi poboljšala koordinaciju destinacija, te pružila potporu razvoju cikloturizma.

3.5.2. Hrvatska

Prednosti Hrvatske kao cikloturističke destinacije su povoljna klima, atraktivna i raznolika priroda, bogato kulturno i povijesno nasljeđe, blizina velikih tržišta, sigurnost zemlje i brojne ceste koje nisu prometno intenzivne. To su vrijednosti u fokusu cikloturizma. Glavni problem i prepreka razvoju cikloturizam u Hrvatskoj je cikloturistička infrastruktura (Brščić i Lovrečić, 2019).

Mediteranske zemlje izvrsno su se profilirale kao idealna mjesta za cikloturizam. Svojim karakteristikama Hrvatska dijeli brojne sličnosti s najuspješnijim cikloturističkim destinacijama poput Italije, Francuske, Španjolske, Australije, SAD i Nizozemske. Strategija razvoja turizma RH do 2020. godine prepoznala je potrebu za kreiranjem preduvjeta potrebnih za razvoj ovog oblika turizma.

Strategija razvoja turizma RH do 2020. godine svojom mjerom 18 želi potaknuti izradu „Programa razvoja cikloturizma“ koja ima cilj razviti mrežu glavnih i sporednih ili kako ih nazivaju kapilarnih biciklističkih ruta u svim dijelovima Hrvatske. Rute bi se trebale pružati lokalnim cestama koje imaju manje prometa, riječnim nasipima, napuštenim prugama i raznoraznim putevima, te iste označiti i tematizirati. Rute koje određuje mreža EuroVelo su podloga za planiranje istih u ovoj strategiji razvoja. Rute moraju biti usklađene sa zakonskim propisima što je u Hrvatskoj Pravilnik o uvjetima za projektiranje i izgradnju biciklističke infrastrukture na cestama (Hrvatski sabor, 2013). EuroVelo je projekt Europske biciklističke federacije koji u suradnji s nacionalnim i regionalnim partnerima povezuje cijeli Europski kontinent biciklističkim rutama. Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma, koje provodi aktivnosti projekta EuroVelo je uspostavljeno u Hrvatskoj 2016. godine.

Biciklističke rute imaju prioritet povezivanja središta primorske Hrvatske s njihovom okolicom, kao i pristup glavnim otocima i Pelješcu. Osim primorja biciklističke rute imaju cilj doprijeti i do Dalmatinskog zaleđa i Gorskog kotara i Like, te povezati kontinentalna urbana središta s okolicom. U kontinentalnom dijelu su kao atrakcije bitne za biciklističke rute važna vinogorja, područja uz velike rijeke i termalna središta. Ciljevi plana su osigurati zadovoljavajuću razinu sigurnosti za cikloturiste, ali i senzibilizirati lokalno stanovništvo s ovim turistima dizanjem prometne kulture.

Obujam cikloturističke potražnje u Hrvatskoj vrlo je teško utvrditi zbog toga što se određeni podaci mogu skupiti samo za organizirane grupe cikloturista i biciklista na sportskim pripremama, koji zauzimaju samo mali dio sveukupne cikloturističke potražnje. Tako uopće nema podataka o broju turista koji u destinaciji koriste vlastite bicikle dopremljene motornim vozilom pa niti o broju turista koji koriste usluge rent-a-bike. Stoga je u svrhu planiranja budućih akcija vezanih za cikloturizam nužno poduzimanje anketnih istraživanja i mjerenja prometa biciklista na turistički zanimljivijim rutama radi utvrđivanja stvarnog obujma cikloturističke potražnje. Danas neki dijelovi Hrvatske mogu dobro udovoljiti zahtjevima rekreativnih cikloturista, odnosno osoba kojima cikloturizam nije osnovni oblik provođenja odmora. To se primarno odnosi na Istru, u nešto manjoj mjeri i na Sjevernu Dalmaciju, širu okolicu Zagreba i Osijeka, a djelomično i na Karlovačko područje, Gorski kotar, Liku i veće otoke. Potencijal za korisnike brdskih bicikala se krije u slabo korištenim makadamskim cestama i šumskim putevima neopterećenih velikom pješačko-planinarskom potražnjom kojima Hrvatska obiluje (Hrvatski sabor, 2013).

Prioriteti razvoja su biciklističke rute kao temelj za razvoj ovog oblika turizma. Uz sve prirodne i društvene atrakcije prostora Hrvatske važno je promocijom cikloturizma privući pažnju ovog rastućeg segmenta turista. Cilj Akcijskog plana je razviti i poticajno poduzetničko okruženje za poduzetnike vezane za cikloturizam. Takvom okruženju je potreban dobro usklađen regulatorni okvir i organizacijski okvir za umrežavanje poduzetnika međusobno ali i s nadležnim institucijama i tijelima.

Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma Hrvatske bavi se usmjeravanjem i provođenjem aktivnosti na razvoju cikloturizma Hrvatske. „Za što snažnije pozicioniranje kontinentalne Hrvatske kao turističke destinacije izrađeni su Operativni planovi razvoja cikloturizma 14 kontinentalnih županija, a koji su sufinancirani sredstvima iz programa za razvoj javne turističke infrastrukture u 2017. godini. Svaki od operativnih planova je projekt razvoja cikloturizma pojedine županije kojim su dane jasne smjernice i prioriteti razvoja cikloturizma pojedine županije, identificirani relevantni i potencijalni dionici razvoj, te definirane optimalne trase biciklističkih ruta županija, a koje će u konačnici biti uređene, označene, održavane i što je najvažnije međužupanijski povezane sa susjednim županijama kako bi činile mrežu sigurnih i cjelovitih pravaca biciklističke infrastrukture: biciklističkih traka, staza, cesta i putova sa svom popratnom ugostiteljsko-turističkom ponudom i servisno-trgovačkim sadržajima (odmorišta, vidikovci, servisi, najam, trgovine, e-punionice, javni prijevoz, transferi i specijalizirane agencije i dr.)“ (Cikloturizam.hr, 2017).

„Ministarstvo turizma je osiguralo bespovratna sredstva iz Fonda za razvoj turizma 2017., 950.000 € (7 milijuna kuna) za 14 operativnih planova za kontinentalne županije i šest primorskih županija (47.000 € svaki). Cilj je dobiti set kompletnih dokumenata koji bi trebali postati temelj za sustavni razvoj cikloturizma u svakoj hrvatskoj županiji uz podršku svih relevantnih institucije i tijela koja se bave razvojem i unapređenjem cikloturizma (tj. transport, infrastruktura, sigurnost itd.)“ (ECF, 2019).

I u aktualnom Nacionalnom planu razvoja održivog turizma do 2027. godine koji je u skladu sa Strategijom razvoja održivog turizma do 2030. godine potiče se daljnji razvoj cikloturizma. Cikloturizam se svojim karakteristikama uklapa u neke od glavnih ciljeva novoga plana, a to su: razvoj vremenski i prostorno ravnomjernije raspoređenog turističkog prometa, repositioniranje Hrvatske kao cjelogodišnje autentične destinacije održivog turizma, smanjenje negativnog utjecaja turizma na sastavnice okoliša, prirodu i prostor, smanjenje

negativnog međudnosa turizma i klime, te razvoj inovacija i digitalne transformacije turizma (Ministarstvo turizma i sporta, 2023).

„Poticat će se daljnji razvoj cikloturizma i cikloturističke infrastrukture (uključujući EuroVelo rute). Kroz rad Koordinacijskog tijela za razvoj cikloturizma u Republici Hrvatskoj i nadalje će se usmjeravati i provoditi aktivnosti na njegovu razvoju. Kroz programe sufinanciranja specijalizacije dionika (npr. evaluatori, ciklovodiči i sl.), dodatno će se podići razina kvalitete sadržaja i usluge. Digitalizirat će se podaci o cikloturističkim rutama i popratnim sadržajima“ (Ministarstvo turizma i sporta, 2023).

Uz sve planirane i poduzete mjere ipak zabrinjava činjenica da je Hrvatska jedna od rijetkih europskih zemalja bez nacionalne biciklističke strategije koja uz sveobuhvatni razvoj biciklizma razvija i cikloturizam. Uspostavljanje nacionalne biciklističke strategije olakšalo bi izgradnju nove biciklističke infrastrukture i kreiranje povoljnog okruženja za bicikliste koje bi dodatno olakšalo razvoj cikloturizma u Hrvatskoj.

3.5.3. Australija

Australija je razvila Nacionalnu strategiju biciklizma koja se bavi promicanjem biciklizma kao održivog načina prijevoza i turizma. Ova strategija ima za cilj poboljšati biciklističku infrastrukturu, promicati biciklizam kao korisnu aktivnost za održavanje zdravlja te potaknuti cikloturizam. Uz razvoj infrastrukture, Australija također radi na edukaciji vozača i biciklista kako bi promovirala sigurnost na cestama i biciklističkim stazama.

„Biciklizam daje značajan doprinos australskom gospodarstvu, održavajući više od 34.000 izravnih radnih mjesta i doprinoseći sa 6,3 milijarde dolara u neposrednoj gospodarskoj djelatnosti. Bicikli značajno doprinose proizvodnji, maloprodaji, uslugama i cikloturizmu“ (AusCycling, 2021).

Regije Australije razvijaju svoje zasebne strategije razvoja biciklizma koje se bave i razvojem cikloturizma. Tako Južna Australija u svojoj strategiji razvoja biciklizma nudi niz formalnih i neformalnih mogućnosti za razvoj cikloturizma, od malih tura kao što je Riesling Trail i Obala do Vinesa, do velikih međunarodnih događaja poput etapne utrke koja se odvija svake godine imena Tour Down Under, koja je u 2020. godini, imala ekonomski učinak od gotovo

70 milijuna USD. Postoje mogućnosti za daljnji razvoj cikloturizma koji donosi visoke prinose kroz razvoj nišnih biciklističkih odredišta (Vlada Južne Australije, 2021). Mnoge savezne države i teritoriji u Australiji razvile su mreže biciklističkih ruta i staza koje omogućuju biciklistima istraživanje prekrasnih krajolika. Primjerice, Mjesečeva staza u Queenslandu, Great Ocean Road u Viktoriji i druge biciklističke staze širom zemlje.

Izvještaj regije Viktorija navodi obveze prema vladi koji su vezani za razvoj ruralnih dijelova i regije u cijelosti. Među njima spominje se turizam nudi kao mogućnost za razvoj regije. Cikloturizam se ističe kao način za promoviranje javnog prijevoza kao načina posjeta popularnim odredištima za vikend izlete i obiteljski odmor, popularizaciju ruta koje se kreću bivšim željezničkim prugama i sudjelovanje u regionalnim biciklističkim događanjima. Strategija razvoja cikloturizma ove regije sugerira da su orijentacijske informacije i sigurna mjesta za odlaganje bicikala neophodna. Bolja integracija biciklizma s javnim prijevozom i povećanje količine parkinga za bicikle na stanicama i olakšavanje prijevoza bicikala u javnom prijevozu, pomoći će u pristupačnosti. Sportski i društveni biciklistički događaji spomenuti su kao bitan dio ponude koji može privući ove turiste, ali isto tako sami događaji generiraju ekonomske i društvene koristi lokalnim zajednicama. U srpnju 2017. godine vlada Viktorije uložila je 12 milijuna dolara za dizanje kvalitete cikloturizma što uključuje nove dionice ruta koje povezuju povijesne zlate gradove i iskopine, aboridžinska nalazišta od značaja i neke od najljepših krajolika regije. Projekt je također započeo ulaganja u privatni sektor kako bi se unaprijedila ponudu s novim smještajem i opcijama hrane koje bi povećale zadovoljstvo potražnje (Victoria Department of Economic Development, Jobs, Transport and Resources, 2017).

Razvoj cikloturizma u Australiji je zajednički napor vlade, lokalnih vlasti, organizacija za promociju turizma, biciklističkih saveza i biciklističkih entuzijasta. Različite razine vlasti, uključujući državne i teritorijalne vlade, upravljaju razvojem cikloturizma u svojim regijama. Nacionalni biciklistički savez Australije (Cycling Australia) također ima ulogu u promociji biciklizma i cikloturizma na nacionalnoj razini.

Turističke organizacije u Australiji često promoviraju cikloturizam kao posebnu turističku atrakciju. To uključuje promociju biciklističkih događanja, tura i destinacija koje su prikladne za bicikliranje. Također, mnoge neprofitne organizacije, lokalni klubovi biciklista i volonterske skupine sudjeluju u promociji i razvoju cikloturizma putem različitih inicijativa,

kao što su izgradnja biciklističkih staza, organizacija biciklističkih događanja i kampanja za promicanje sigurnosti biciklista.

Australija je domaćin različitim biciklističkim događajima i utrkama, što privlači bicikliste iz zemlje i inozemstva. Takva događanja imaju potporu lokalne i državne vlasti jer prepoznaju koristi koja pružaju razvoju sporta i cikloturizma. Tour Down Under je profesionalna cestovna biciklistička utrka koja se održava svake godine u Južnoj Australiji i obično je prva utrka na kalendaru UCI WorldTour-a. To je najveći biciklistički događaj u Australiji i privlači svjetske bicikliste, kao i brojne obožavatelje sporta među kojima je mnogo cikloturista. S druge strane, Cape to Cape MTB je brdsko biciklistička utrka koja se održava u zapadnom dijelu Australije u regiji Margaret River, jedna je od najpopularnijih utrka ovoga tipa. Za cikloturizam su važne i utrke koje prikupljaju velik broj rekreativaca poput L'Étape Australia koja temelji se na etapama Tour de Francea i omogućuje biciklistima da iskuse izazovne rute inspirirane francuskom utrkom u različitim dijelovima Australije. Australija ima razvijenu kulturu lokalnih biciklističkih utrka održavaju tijekom cijele godine u različitim gradovima i regijama.

Zaključno, uloga nositelja turističke politike je upravljanje razvojem cikloturizma. Nositelji ponude zaduženi su za kreiranje turističkog proizvoda koji će zadovoljiti potrebe i očekivanja cikloturista. Za kvalitetan turistički proizvod visoke dodatne vrijednosti potrebna je suradnja nositelja ponude i javnog sektora. Javni sektor svojim razvojnim planovima i strategijama usmjerava razvoj cikloturizma određenog područja, te nadgleda i koordinira rad i razvoj privatnog sektora. Svojim mjerama i poticajima financijska sredstva plasiraju u izgradnju infrastrukture, dizanje kvalitete ponude i promociju cikloturizma. Zadatak nositelja turističke politike osim brige o kvaliteti turističkog iskustva je i stvaranje poticajnog okruženja za poduzetnike i investitore, unaprjeđenje kvalitete života i suradnja s lokalnim stanovništvom, te stvaranje kvalitetnih radnih mjesta. Tijela javnog sektora zadužena za upravljanje cikloturizmom prate rezultate provedenih akcija i tako prilagođavaju buduće ciljeve razvoja. Analizirajući nacionalne strategije razvoja cikloturizma u odabranim državama zaključuje se da se njegov potencijal prepoznaje i u skorije vrijeme postaje važan dio razvoja turizma brojnih zemalja. Nacionalne strategije razvoja cikloturizma većinom su obuhvaćene u nacionalnim biciklističkim strategijama i nacionalnim strategijama razvoja turizma. Grčka se istaknula kao zemlja čija je strategija u pripremi. Hrvatska je Strategijom razvoja turizma RH do 2020. godine potaknula izradu Akcijskog plana razvoja cikloturizma. Uspostavljeno je

Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma Hrvatske koje provodi aktivnosti razvoja cikloturizma. Najnoviji Nacionalni plan razvoja održivog turizma do 2027. godine također podržava rad Koordinacijskog tijela i danji razvoj cikloturizma. Australiju karakterizira razvijena Nacionalna biciklistička strategija, ali i regionalne strategije razvoja biciklizma koje se također bave razvojem cikloturizma.

4. KRITIČKA ANALIZA UČINAKA RAZVOJA CIKLOTURIZMA U ŠPANJOLSKOJ

Motiv za poticanje razvoja cikloturizma u Španjolskoj povezan je s potrebom diversifikacije turizma dalje od klasičnog modela 3S, što je dovelo do koncentracije potražnje tijekom ljeta, stvarajući ozbiljne ekonomske i društvene distorzije, uključujući nisku profitabilnost investicija, jaku sezonalnost zapošljavanja i preopterećenost destinacija. Cikloturizam, kao oblik turizma koji kombinira strast prema biciklizmu i istraživanju destinacija, sve više privlači pažnju i popularnost kako među domaćim tako i međunarodnim turistima.

Ovaj oblik turizma donosi niz potencijalnih prednosti za Španjolsku, uključujući ekološku održivost, ekonomsku korist, poticanje održivog prijevoza, pristup manje poznatim dijelovima zemlje i promociju zdravog načina života. Međutim, isto tako, suočava se s brojnim izazovima, uključujući pitanja sigurnosti biciklista na cestama, konflikte s drugim korisnicima cesta, sezonalnost, utjecaj na okoliš i nedostatak standardizacije.

Kritička analiza učinaka razvoja cikloturizma u Španjolskoj odnosi se na temeljitu procjenu utjecaja koji razvoj ovog oblika turizma ima na različite aspekte društva, gospodarstva i okoliša Španjolske. Ovaj analitički pregled ima za cilj dublje istražiti sve ove aspekte kako bi se stvorila jasnija slika o utjecaju razvoja cikloturizma u Španjolskoj. Detaljnom analizom prednosti i izazova, ova analiza će pomoći u razumijevanju kako cikloturizam oblikuje španjolski turizam, društvo i okoliš, te kako se može unaprijediti i upravljati kako bi se ostvarile maksimalne koristi za sve dionike

4.1. Geografske karakteristike i klimatska obilježja područja

Španjolska je europska zemlja obogaćena geografskim karakteristikama i klimatskim obilježjima pogodnim za razvoj brojnih vrsta i oblika turizma. Njena površina od gotovo 505 tisuća četvornih kilometara obuhvaća raznovrsne krajolike, od planinskih masiva do plodnih dolina i prekrasnih obalnih regija. Sve ovo doprinosi šarolikosti klime koja oblikuje iskustvo života i kulture u različitim dijelovima zemlje (WorldData, 2024).

Španjolska zauzima pet šestina Pirenejskog poluotoka i četverokutnog je oblika, to je jugozapadni dio Europe koji odvaja Sredozemno more od Atlantskog oceana. Veći dio Španjolske sastoji se od velike visoravni (Meseta Central) podijeljene planinskim lancem Central Sierra (Sistema Central), koji se proteže u smjeru zapad-jugozapad prema istoku-sjeveroistoku (Britannica, 2023).

Sjeverozapad Španjolske obuhvaća zelene doline i obalne planine, dok se na jugu prostire plodna dolina rijeke Guadalquivir. Na jugoistoku zemlje nalazi se istočni dio Iberskog poluotoka s Mediteranskim obalom, poznatom po prekrasnim plažama i obalnim gradovima.

Klimatske karakteristike zemlje igraju središnju ulogu u privlačenju turista. Zbog svojih raznolikih geografskih karakteristika Španjolska iskazuje široku paletu klimatskih obilježja. Položaj poluotoka u blizini sjeverne Afrike i Atlantskog oceana izlaže ga saharskom i pomorskim utjecajima zajedno s utjecajem njegovog planinskog reljefa. Svi ti utjecaji stvaraju različite klimatske zone i također značajno preuveličavaju lokalnu sušu zbog stvaranja kišnih sjena na zavjetrinskoj strani planina (Elisha Sawe, 2019).

Teritorij Mesete karakterizira kontinentalna klima, ljeta su izrazito vruća, s temperaturama koje mogu doseći i preko 40 °C, dok su zime hladne, s čestim jutarnjim mrazom i temperaturama ispod nule. Madrid, glavni grad i najveći grad Španjolske, smješten je na ovoj visoravni.

Većina obalnih regija Španjolske uživa u blagoj Mediteranskoj klimi. Ljeta su vruća i suha, s temperaturama koje često prelaze 30 °C, dok su zime blage i vlažne, s temperaturama rijetko ispod 10 °C. Ovaj tip klime prevladava u gradovima poput Barcelone, Valencije i Malage.

Sjeverozapadna Španjolska, uključujući regije poput Galicije i Asturije, ima blagu atlantsku klimu. Temperature su umjerene tijekom cijele godine, s obilnim kišama, posebno u zimskim mjesecima. Ova oblast je poznata po zelenim dolinama i prekrasnom prirodnom krajoliku.

Južna Španjolska ima tipičnu sredozemnu klimu s vrućim i suhim ljetima te blagim i vlažnim zimama. Temperature tijekom ljeta mogu doseći i preko 40°C, a nedostatak kiše stvara izazove u očuvanju vodnih resursa.

Planinski lanci kao što su Pireneji, Siera Nevada i Kantabrijske planine imaju dubok utjecaj na klimatske i geografske uvjete Španjolske. Siera Nevada, smještena u južnom dijelu zemlje,

ima vrhove prekrivene snijegom tijekom većeg dijela godine, što privlači zaljubljenike u zimske sportove. Temperature su niže tijekom cijele godine,

Španjolska ima mnogo atraktivnih turističkih destinacija, uključujući obalne gradove, planine, vinograde i kulturne centre. Biciklističke rute su često usmjerene prema ovim atrakcijama, privlačeći turiste različitih interesa. Geografske karakteristike i klimatska raznolikost Španjolske čine je privlačnom, raznolikom i cikloturistima vrlo privlačnom zemljom.

4.2. Analiza potencijala i konkurentnosti ponude cikloturizma u Španjolskoj

Tercijarni sektor je najvažniji sektor gospodarstvu Španjolske i sadrži većinu poslova na cijelom teritoriju. Turizam je najvažnija gospodarska aktivnost španjolskog gospodarstva. U 2023. godini turizam je zabilježio rekordnih 84 milijuna dolazaka međunarodnih turista i više od 108 milijardi eura potrošenih u zemlji, te je pružio 2,5 milijuna radnih mjesta. To je bila najbolja godina za španjolski turizam po broju posjetitelja i po prihodima (ETIAS, 2024). Turizam čini značajan dio španjolskog gospodarstva, te je druga najposjećenija zemlja iza Francuske. Turizam na ovom teritoriju ima bogatu povijest i ne čudi da je odabir i brojnih cikloturista. Španjolska se na tržištu već istaknula kao jedna od zemalja predvodnica u kvaliteti i uspješnosti implementacije cikloturizma u nacionalni turizam.

Potencijal ponude cikloturizma u Španjolskoj dobar je imidž zemlje. Španjolska je dobro pozicionirana u svijesti turista i poznata je kao zemlja s dugom tradicijom turizma. Svojim marketinškim kanalima dopire do velikog broja turista i naglašava tranziciju turizma prema održivom razvoju i očuvanju autentičnosti. Prema Strateškom marketinškom planu od 2021. do 2024. godine predstavljaju se kao zemlja koja prima turiste kako bi podijelili njihov životni stil u sigurnom, raznolikom i uzbudljivom okruženju (Turespaña, 2022). Stoga se marketinškim kampanjama usmjerenih prema promociji cikloturističke ponude može utjecati na velik broj potencijalnih turista.

Konkurentne prednosti temelje se na kvaliteti biciklističke infrastrukture, sigurnosti, atrakcijama, kvaliteti usluge i promociji. Kvaliteta usluga za cikloturiste u Španjolskoj može varirati ovisno o regiji, destinaciji i pružatelju usluga. S obzirom na bogatu tradiciju

Španjolskog turizma postoje smještajni kapaciteti i ostali sadržaji za turiste diljem države. Španjolsku karakterizira i dobra prometna povezanost s emitivnim tržištima. „Španjolska ima najrazgranatiju mrežu brzih vlakova u Europi (3000 km) i drugu u svijetu (nadmašila ju je samo Kina). Ima najveću mrežu autocesta u Europi. Treća je zemlja Europske unije po zračnom prometu i četvrta zemlja Europske unije po pitanju pomorskog prometa. Španjolska ima više od 30 međunarodnih zračnih luka koje olakšavaju povezanost s bilo kojeg mjesta u svijetu. U Španjolskoj prometuje više od 150 redovnih zračnih prijevoznika“ (Španjolski kongresni ured, 2024).

Grad Sevilla primjer je uspješnog razvoja biciklističke infrastrukture koja se ispostavila kao vrlo isplativa investicija. Grad je potrošio 32 milijuna eura na svoju 80-kilometarsku mrežu odvojenih biciklističkih staza koje bilježe približno 70.000 putovanja dnevno. Usporedno, Sevilla je potrošila 800 milijuna eura na izgradnju svoje jedinstvene, 18-kilometarske metro linije koja bilježi 44 000 putovanja dnevno (ECF, 2013).

Razvijena biciklistička infrastruktura je karakteristična za velike gradove, dok se manje destinacije i ruralni krajevi nastoje što bolje prilagoditi biciklistima i velik su potencijal za daljnji razvoj cikloturizma. Smještaj prilagođen cikloturistima, otvaranje biciklističkih prodavaonica i kreiranje biciklističkih ruta u destinacijama cikloturisti ne posjećuju je potencijal cikloturističke ponude Španjolske.

„Što se tiče smještaja, imate širok izbor između kojih možete birati: hoteli, ruralne kuće, kampovi, hosteli itd. Postoje čak i "biciklistički hoteli", posebno na Mallorci, Kanarskim otocima i oko Pireneja, koji nude niz usluga kao što su video nadzor za bicikle, prostori za pranje, posebni jelovnici za sportaše i najam bicikala“ (Turespaña, 2024). Velik broj destinacija sadrži i biciklističke trgovine koje nude usluge iznajmljivanja bicikala, kvaliteta bicikala i cijene variraju, ali obično možete pronaći različite modele bicikala, uključujući i specijalizirane bicikle za cestovnu ili brdsku vožnju. Osim hotela, postoji mnogo hostela i seoskih kuća (ruralnih kuća) koji su prijateljski nastrojani prema biciklistima.

„Španjolska je zemlja s najviše zaštićenih prostora (53), a da ne spominjemo njenih 16 nacionalnih parkova, kao i neke od najljepših i najbolje označenih ruta u Europi (kao što je Put svetog Jakova, gdje možete pronaći čak i hostele koji su besplatni). Na mnogim rutama vozite se kroz odredišta kulturnog i gastronomskog interesa“ (Turespaña, 2024). Dugogodišnjim razvojem turizma Španjolska je vlada zaštitila brojne kulturne i prirodne

vrijednosti svog teritorija. Na taj se način održava autentičnost turističke ponude i očuvanost turističkih atrakcija. Zbog velike raznolikosti prirodnih i kulturnih atrakcija Španjolska nudi širok spektar atrakcija koja može privući i najzahtjevnije turiste.

Potencijal cikloturističke ponude Španjolske su rute koje su koncentrirane oko zaštićenih područja. Razvojem mreže ruta koje povezuju prirodne i kulturne znamenitosti nudi se prilika za podizanje kvalitete cikloturističkog proizvoda. Pažljivim planiranjem razvoja biciklističkih ruta turistima se može omogućiti povezivanje brojnih atraktivnih lokaliteta i destinacija koje mogu posjetiti tijekom jednog putovanja.

Španjolska je poznata po svojoj gastronomiji i većina restorana nudi raznoliku hranu koja može zadovoljiti potrebe cikloturista. Gastronomska ponuda svake se regije ističe i razlikuje od ostali, što turiste potiče na istraživanje raznih vrsta kuhinje unutar države. Brojni su i kafići i barovi koji biciklistima nude okrepu prilikom njihovih aktivnosti diljem ruta kojima se kreću.

Iako je klima većeg dijela Španjolske povoljna za cikloturizam tijekom većeg dijela godine, nepovoljni vremenski uvjeti mogu utjecati na dostupnost nekih ruta i usluga tijekom zimskih mjeseci. Ipak duljina turističke sezone u kojoj se odvija cikloturizam na području Španjolske je njena konkurentska prednost. Brojni biciklistički kampovi kako za profesionalce tako i za rekreativce se odvijaju zimi i privlače turiste brojnih emitivnih tržišta. Daljnji razvoj zimskih biciklističkih kampova u svim toplijim dijelovima Španjolske potencijal je razvoja cjelogodišnjeg cikloturizma u Španjolskoj.

Sigurnost biciklista može biti problem na prometnim cestama, odnosno područjima s velikim brojem vozila, ali i manje frekventnim prometnicama gdje se mogu susresti s manje odgovornim i pažljivim sudionicima u prometu. Stoga je važno osigurati sigurne biciklističke staze i educirati vozače o dijeljenju ceste s biciklistima. „Od 2001. stopa mortaliteta u Španjolskoj pala je više od prosjeka EU-a. Također, uzimajući u obzir broj vozila, Španjolska je jedna od zemalja s najboljim rezultatima sa stopom od 0,4 smrtnih slučajeva na 10 000 registriranih vozila 2020. godine. S vremenom je došlo do smanjenja broja smrtnih slučajeva u Španjolskoj svih vrsta sudionika u prometu osim za bicikliste i vozače teških teretnih vozila. Broj poginulih biciklista povećao za 11 % tijekom proteklih deset godina, dok je taj broj u Europskoj uniji uglavnom ostao stabilan. Ovaj porast bio je još veći u urbanim područjima

Španjolske, gdje se broj smrtno stradalih biciklista povećao za 35 %. Štoviše, biciklisti su i jedini oblik prijevoza za koji je porastao broj teških ozljeda“ (Europska komisija, 2022).

Iako je Španjolska pozicionirana na četvrtom mjestu prometno najsigurnijih zemalja u Europskoj uniji, zabrinjavajući su podaci o trendu povećanja stope mortaliteta i povećanju broja teških ozljeda biciklista. Španjolska vlada objavila je svoje dugoročne ciljeve za poboljšanje sigurnosti na cestama u sveobuhvatnoj strategiji koja je u skladu s ciljevima EU-a i globalnim ciljevima. „Novi dokument započinje osvrtom na prijašnju strategiju koja obuhvaća cijelo desetljeće. Priznajući uspjehe, poput smanjenja smrtnih slučajeva među mladim vozačima tijekom vikenda, ali i neuspjehe, poput promašaja cilja za smanjenje nesreća na radu i smrtnih slučajeva među pješacima i biciklistima. Strategija je usmjerena prema budućnosti obuhvaća širok raspon ciljeva i mjera na više razina i sektora vlasti. U središtu plana je cilj EU-a i UN-a da se smrtni slučajevi i teške ozljede prepolove do 2030“ (ETSC, 2022).

Nova strategija podizanja sigurnosti na cestama potencijal je cikloturističke ponude Španjolske. Kreiranje sigurnog okruženja za bicikliste predstavlja veliku prednost pred ostalim destinacijama zbog toga što je sigurnost u prometu među važnijim faktorima u odabiru destinacije, ali i za kvalitetan cikloturistički proizvod.

Organizacija biciklističkih događanja, kao što su La Vuelta (španjolska verzija Tour de France), privlači pažnju biciklista i zaljubljenika u biciklizam, potičući ih da posjete Španjolsku i istraže njezine biciklističke mogućnosti. La Vuelta privlači tisuće gledatelja iz cijelog svijeta. Utrke prolaze kroz različite regije Španjolske, uključujući planinske, obalne i ruralne dijelove zemlje. To promovira raznolikost španjolskih krajolika i atrakcija, potičući gledatelje da istraže različite dijelove Španjolske kao turisti. Sama utrka generira značajne prihode za turizam, ugostiteljstvo i maloprodaju. Utrka također služi kao odličan marketinški alat za promociju različitih španjolskih gradova i regija, gdje gradovi domaćini etapama dobivaju priliku da se predstave svjetskoj publici putem televizijskih prijenosa i medijske pokrivenosti. Međunarodna izloženost La Vuelte pomaže u stvaranju svijesti o Španjolskoj kao atraktivnoj destinaciji za biciklistički turizam. La Vuelta privlači bicikliste i ljubitelje biciklizma koji žele voziti dijelove staza utrke ili istražiti druge biciklističke rute u Španjolskoj. To potiče razvoj sportskog turizma i potražnju za biciklističkom infrastrukturom.

Ukupno gledajući, La Vuelta kao jedna od najpoznatijih etapnih biciklističkih utrka ima značajan pozitivan utjecaj na turizam Španjolske.

Španjolska ima velik potencijal za razvoj cikloturizma zahvaljujući svojoj raznolikoj ponudi, ali mora ostati konkurentna na globalnom tržištu cikloturizma ulaganjem u infrastrukturu, sigurnost, kvalitetu usluge i promociju. Također je važno surađivati s lokalnim zajednicama i očuvati okoliš kako bi se osiguralo održivo upravljanje ovim oblikom turizma.

4.3. Nacionalne i regionalne razvojne politike cikloturizma u Španjolskoj

Španjolska vlada preko Državnog tajništva za turizam razvija Strategiju održivog turizma Španjolske 2030., nacionalnu strategiju razvoja turizma koji poduzima akcije u srednjem i dugom roku, uz razvoj tri stupa održivosti: socio-ekonomsku, okolišnu i teritorijalnu. Cilj nove strategije je postaviti temelje transformacije masovnog turizma u model održivog rasta i održivosti, koji omogućuje zadržavanje vodeće poziciju u svijetu. Glavni su ciljevi podizanje konkurentnosti i profitabilnosti, ubrzanje procesa digitalne transformacije, te očuvanje prirodnih i kulturnih vrijednosti. Novom bi se strategijom potaknula podjela dobrobiti sektora, participacija i podrška upravljanju, te participativni mehanizmi upravljanja između države i nadležnih uprava na svim razinama (MINCOTUR, 2023). Nositelji turističke politike Španjolske okreću se održivijem razvoju turizma koji se očituje i specifičnim oblicima turizma. Za podizanje kvalitete turističke ponude ističe se važnost participacije lokalnog stanovništva u donošenju odluka o razvoju turizma. Pri upravljanju turizmom značajnija se uloga daje lokalnim i regionalnim upravama koje u suradnji s nadležnim državnim tijelima na najefikasniji način mogu preobraziti destinacije u skladu sa strategijom.

Pokazatelji razvoja cikloturizma nisu jasno izraženi na stranicama Ministarstva industrije i turizma, te ih je predstavio Kraljevski španjolski biciklistički savez. U Španjolskoj su gospodarske aktivnosti vezane uz biciklizam doprinijele s gotovo 1,9 milijardi eura i više od 22.000 zaposlenika. Između 2015. i 2019. broj noćenja cikloturista porastao je za 34 %, što je rezultiralo s 13 milijuna noćenja (Sea Otter Europe, 2023).

Porastom važnosti održivog razvoja gospodarstva u Španjolskoj raste i uloga prihvatljivijih oblika prijevoza poput prijevoza biciklom. Po uzoru na brojne druge europske države

Španjolska kreira svoju nacionalnu biciklističku strategiju. Prvu nacionalnu biciklističku strategiju donijelo je španjolsko ministarstvo prometa, mobilnosti i urbane agende (MITMA). Donesena strategija podrazumijeva i stvaranje Biciklističkog ureda ministarstva prometa, mobilnosti i urbane agende koje ima zadatak centralizirati aktivnosti koordinacije i komunikacije. Iako je MITMA kreator i koordinator razvoja strategije, ona je rezultat rada brojnih ministarstava, teritorijalnih administracija i udruženja profesionalaca i raznovrsnih biciklističkih udruga. „Španjolska vlada ju je tek nedavno odobrila, te je dana 8. lipnja Španjolska usvojila svoju prvu nacionalnu biciklističku strategiju. S proračunom od 5 milijuna eura (kako je definirano u Općem državnom proračunu za 2021.), Strategija predstavlja monumentalni korak naprijed u prepoznavanju važnosti biciklizma kao temeljnog rješenja za urbanu mobilnost“ (ECF, 2021).

U dokumentima strategije naglašavaju se pozitivni aspekti biciklizma u područjima mobilnosti, zdravlja, slobodnog vremena, sporta i gospodarstva. Iz toga proizlazi pet prioriteta strategije. Prvi cilj je težiti održivoj mobilnosti kroz modalni prijelaz na vožnju biciklom. Prvenstveno strategija radi ruku pod ruku sa Zakladom španjolskih željeznica na pokretanju linije subvencija koje će pomoći lokalnim entitetima da poboljšaju intermodalnost bicikla i željeznice, stvarajući sigurniji pristup stanicama i parkiralištima za bicikle. Zatim je cilj i promicati zdrav život kroz korištenje bicikla za prijevoz. Treći cilj je koordinirati djelovanje države u promicanju biciklizma, od vlade prema jedinicama lokalne samouprave. Naredni cilj je promocija sportskog i rekreacijskog biciklizma koje pomaže biciklističkim klubovima i organizatorima raznih biciklističkih događaja i utrka. Na poslijetku je cilj iskoristiti potencijal cikloturizma (MITMA, 2021).

Nakon tog 5-godišnjeg razdoblja, ocijenit će se ukupni rezultati postignuti strategijom i definirat će se najprikladniji način za njezin nastavak. Strategija daje veliki značaj promicanju i povećanju aktivne mobilnosti društva u cjelini. Španjolska se nalazi među zemljama Europske unije s najmanjim udjelom biciklističkog prijevoza, iako ima viši udio pješačkih putovanja od europskog prosjeka. Stoga je jedan od glavnih razloga razvoja ove strategije postići veći udio biciklističkih putovanja u svakodnevnoj mobilnosti. Strategija je osmišljena kako bi pratila lokalne uprave, usmjeravajući ih i podržavajući ih u promjenama mentaliteta koje su potrebne za postizanje povećanja prijevoza biciklom i popularizacije ovoga oblika rekreacije.

U strategiji se navode i brojni temeljito razrađeni ciljevi razvoja cikloturizma, kako bi učinili Španjolsku referentnom destinacijom za nacionalni i međunarodni cikloturizam. Prvi korak je razviti mrežu ruta koja povezuje kulturne, prirodne i zabavne destinacije na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini, uključujući velike turističke rute s međunarodnim poveznicama. Također potrebno je obnoviti, očuvati i opremiti manje korištene ceste (vijugave ceste, staze, pješačke staze, ceste uz obalu, seoske ceste...). Da bi se te rute iskorištavale u većoj mjeri potrebno ih je povezati s javnim prijevozom i omogućiti intermodalnost bicikla s autobusom ili vlakom. Mreže biciklističkih ruta zatim treba promovirati putem web stranica i aplikacija te informirati škole, klubove, udruge itd. Putem tih kanala se pružaju korisne, pouzdane i detaljne informacije o biciklističkim rutama (označavanje, aplikacije itd.). Osim razvoja mreže ruta treba osigurati i dobar suživot između biciklista, pješaka i motornih vozila na biciklističkim rutama putem boljeg upravljanja dijeljenim prostorima. Idući cilj je kontrolirati utjecaj bicikla na ruralno i prirodno okruženje te maksimizirati lokalni ekonomski utjecaj i istovremeno što manje utjecati na okoliš. Strategija promocijom obiteljskog i rekreativnog biciklističkog turizma vidi rješenje za upoznavanje kulturne i prirodne baštine te kao strategiju za poticanje upotrebe bicikla u svakodnevnim putovanjima. Kvaliteta ponude koja se nudi cikloturistima se planira dignuti razvitkom različitih oblika cikloturizma i povezivanjem s drugim atraktivnim turističkim proizvodima u suradnji s javnim i privatnim dionicima. Uz to cilj je i profesionalizirati ponudu cikloturizma i povezanih turističkih usluga putem obuke osoblja i usvajanja standarda kvalitete i održivosti, te koordinirati poticanje biciklističkog turizma među svim relevantnim javnim tijelima (MITMA, b.d.).

Strategijom su obuhvaćena tri bloka akcija koje se planiraju poduzeti za unapređenje cikloturizma u Španjolskoj, a to su uspostavljanje mreže biciklističkih ruta i destinacija, uvođenje kluba proizvoda cikloturizma u Španjolskoj i kreiranje profesionalne mreže stručnjaka za cikloturizam.

Uveden je klub proizvoda za cikloturizam kao javno-privatno partnerstvo u Španjolskoj kojemu cilj poticanje biciklističkog turizma kao privlačnog, održivog i inkluzivnog iskustva, posebno u područjima s velikim privlačnostima i potencijalom za biciklistički turizam. To partnerstvo je sredstvo za osiguravanje održivosti proizvoda i doprinos održivom lokalnom razvoju destinacija koje podržavaju ovaj proizvod. Ovaj klub pruža poduzećima i institucijama zainteresiranim za cikloturizam prilike za suradnju u plasiranju privlačnih i konkurentnih ponuda za biciklističke turiste. Također dizajnira i provodi nacionalne i

međunarodne promocije kluba proizvoda i mreže biciklističkih ruta i destinacija. Podrška je sklapanju sporazuma između turističkih operatera, administracija i drugih uključenih strana. Klub je zadužen i za izradu vodiča za promociju gradskih biciklističkih ruta s kulturnim, prirodnim i zabavnim atrakcijama i pokretanje kampanja za podizanje svijesti o suživotu pješaka, biciklista i drugih korisnika na biciklističkim rutama.

Drugi blok akcija vezan je uz uspostavljanje profesionalne mreže stručnjaka koji ima za cilj povezivanje i iskorištavanje znanja stručnjaka u ovim područjima, te poticanje njihove suradnje. Ova mreža nudi stručnjacima za biciklistički turizam prostor za razmjenu informacija, iskustava, briga i stajališta, gdje također mogu pronaći tehničke reference. Mreža ima i zadatak izrade vodiča za urbani biciklistički turizam za lokalne entitete (gradove i okružne uprave), kao i izdavanje smjernica za usklađivanje regulative za biciklistički turizam.

Uspostava mreža biciklističkih ruta i destinacija je treći blok akcija kojemu je cilj poticanje cikloturizma i rekreacije putem integrirane mreže ruta i lokaliteta prilagođenih biciklističkim aktivnostima. Ova mreža pruža biciklistima za njih prilagođenu infrastrukturu koja omogućuje pristup atraktivnim destinacijama ili rekreaciju. Mreža će integrirati postojeće biciklističke rute na lokalnoj, regionalnoj ili nacionalnoj razini, s novim rješenjima koje ih povezuju i poboljšanjima koja omogućuju pristup novim destinacijama i rješavanje pristupa teško pristupačnim dijelovima za bicikliste.

Regionalne razvojne politike u Španjolskoj su ključne za razvoj diversificiranog i otpornog turizma na teritoriju cijele države. Teritorijalni ustroj države iz Španjolskog ustava 1978. godine karakterizira novi politički ustroj s većom decentralizacijom. Prijenos turističkih ovlasti na autonomne zajednice znači uvođenje nove razine odlučivanja i upravljanja, što dovodi do institucionalnih promjena i do progresivne pojave regionalnih turističkih politika. Važnost regionalnog upravljanja turizmom naglašena je i u aktualnoj Strategiji održivog turizma Španjolske 2030.

„Regionalno turističko planiranje u Španjolskoj igra ključnu ulogu u uspostavljanju temelja za progresivno prostorno širenje turizma i diversifikaciju nacionalnog modela. Ostali čimbenici koji su pomogli stvaranju takvog turizma je sama evolucija tržišta, koja pogoduje pojavi novih proizvoda u geografskim sredinama koje nisu obalna područja; konsolidacija regionalnih i lokalnih politika u kontekstu administrativne decentralizacije u kojem se turizam smatra glavnom gospodarskom aktivnošću u procesima gospodarskog restrukturiranja; rast

domaće potražnje; porast vrijednosti nedovoljno iskorištenih turističkih resursa; poboljšanje komunikacijske infrastrukture; i doprinosi strukturnih politika EU“ (Josep i Baidal, 2004, str.330).

Biciklistički plan Andaluzije za razdoblje od 2014. do 2020. godine uspješno je provedena regionalna strategija razvoja biciklizma čiji je ključan dio i plan razvoja cikloturizma. „Strukturiran je prema tri razine: lokalna (biciklizam kao prijevozno sredstvo), metropolitanska (prijevoz, slobodno vrijeme i cikloturizam) i regionalna (uglavnom slobodno vrijeme i cikloturizam). Planom je definirano ukupno 313 km biciklističkih ruta u glavnim gradovima, 838 km u gradskim područjima i 3.080 km u regionalnoj mreži. Također predlaže mjere za promicanje intermodalnosti, biciklističkih usluga, širenja svijesti i bicikala za iznajmljivanje. Važnost turizma u najjužnijoj regiji Pirenejskog poluotoka i najnaseljenijoj regiji Španjolske je očigledna. Iz tog razloga, plan se također fokusira na plan razvoja cikloturizma koji uključuje izgradnju mreže biciklističkih ruta. Trenutno je većini predloženih ruta potrebna su samo poboljšanja signalizacije i neki drugi manji zahvati, ali i plan sadrži odredbe za izgradnju potpuno nove infrastrukture. Plan je rezultirao sa 170 kilometara novih biciklističkih ruta u urbanim područjima diljem Andaluzije“ (ECF, 2020 a).

4.4. Analiza odabranih destinacija cikloturizma u Španjolskoj

Španjolska nudi različite regije i gradove koji su posebno atraktivni za cikloturiste, svaki sa svojim jedinstvenim značajkama. U ovom poglavlju fokus je na analizi odabranih destinacija unutar Španjolske kako bi se bolje razumjela njihova privlačnost i karakteristike, kao i identificirali ključni čimbenici koji oblikuju iskustvo cikloturista. Također su istaknute konkurentske prednosti i specifičnosti odabranih destinacija. U ovom poglavlju izdvojene su Girona, Mallorca, te regije Andaluzija i Baskija koje obuhvaćaju više cikloturističkih destinacija

4.4.1. Girona

Girona je pokrajina i glavni grad te pokrajine u Kataloniji, sjeveroistočna Španjolska, i popularna je destinacija za cikloturizam. S prekrasnim prirodnim pejzažima, poviješću, arhitekturom i dobro razvijenom infrastrukturom za bicikliste, Girona postaje jedna od važnijih cikloturistička destinacija u svijetu.

Katalonski grad pozicioniran je južno od Pirineja i sjeverno od zračne luke u Barceloni od koje je cestom udaljen 90 minuta (manje od 40 minuta vlakom). Grad broji više od 150 profesionalnih biciklista među svojim stanovnicima, dok mnogo više amatera i rekreativaca posjećuje destinaciju kako bi osjetili dio života profesionalnog biciklista. Girona je postala suvremena biciklistička Meka (Amuse, 2021).

Girona teži biti destinacija za cestovni biciklizam i postaje sve popularnija destinacija jer je jasna alternativa drugim već prepunim europskim odredištima kao što su Marseille, Dolomiti i Mallorca. Za razliku od konkurencije koja je doživjela omasovljavanje, ona svoju prednost vidi u autentičnosti i maloj razina opterećenosti. Cilj turističke ponude je prilagođavanje svih aspekata ponude biciklistima. Iz tog razloga su se u Gironi razvili brendovi s inovativnim uslugama i proizvodima povezanih s biciklizmom (kao što su Rocacorba Cycling, CHPTR3, The Service Course i La Fabrica).

„Privlačnost grada za bicikliste je jedinstvena. Njegova pristupačnost privlači bicikliste iz cijelog svijeta (Girona ima vlastitu zračnu luku koja ljeti nudi povoljnije europske letove), suncem okupana klima prigodna je za biciklizam, ceste nude raznolikost vožnje, užurbani stari grad je među najbolje očuvanim u Europi, a troškovi života su relativno niski, unatoč tome što je Katalonija najbogatija regija Španjolske“ (Amuse, 2021).

Cikloturizam u Gironi donosi mnoge prednosti onima koji odaberu ovu destinaciju. Prvo, mediteranska klima u ovom području čini je pogodnom za bicikliste veći dio godine. Zime su relativno blage, dok su ljeta topla i ugodna. Još jedna prednost je krajolik ovog područja, biciklisti će se kretati cestama s panoramskim pogledima na zelene brežuljke, šume i obrađena polja. Ceste su rijetko prometne, što čini biciklističko iskustvo u Gironi opuštenim i mirnim. Girona također ima bogatu povijesnu baštinu. Stari grad je ispunjen uskim kaldrmama, stepenicama i zgradama s jedinstvenom arhitekturom. Vožnja bicikla tim ulicama prezentira atrakcije iz prošlih vremena. Za one turiste koji su zainteresirani za veće izazove,

Girona nudi mnoge zahtjevne opcije za profesionalne bicikliste i entuzijaste. Planinska područja oko grada pružaju velike prostrane planine s impresivnim cestama i različitim težinama uspona. Neki od tih područja su poznati po etapama Tour de Francea i drugim važnim biciklističkim utrkama.

Svojim karakteristikama Girona odgovara za dulje boravke jer je destinacija ugodna za život i pruža sve pogodnosti većeg mjesta. Osnovne usluge poput hrane, zdravstva, obrazovanja i stanovanja su na visokoj razini te je idealno prebivalište za turiste. Postoji velik broj sportskih, ali i kulturnih aktivnosti diljem godine koji čine boravak u destinaciji sadržajnim. Girona je izgradila dobru infrastrukturu za ovaj oblik turizma. Postoje mnoge trgovine koje nude iznajmljivanje različitih modela bicikala. U gradu i okolici nalaze se hoteli i druge vrste smještaja prilagođenih biciklistima, uključujući pohranu bicikala i tehničku podršku.

Primjer načina na koji se smještajni kapaciteti u Gironi prilagođavaju cikloturistima su hoteli Ultonia. Oni sadrže objekte posebno pripremljene za profesionalne timove u trening kampovima ili za grupe cikloturista. U sobi za bicikle pruža mogućnost pohrane, pranja i popravaka bicikla. Naglasak je i na sigurnosti opreme gostiju. Soba za bicikle je pod video nadzorom i pristup ključem imaju samo gosti hotela (Hotels Ultonia, 2022).

Girona je mjesto stanovanja mnogih profesionalnih biciklista koji također privlače cikloturiste u destinaciju. Oni biraju Gironu kao mjesto stanovanja zbog ruta koje odgovaraju njihovim potrebama treniranja ali i privatnosti i sigurnosti u prometu. Profesionalni biciklisti mogu nesmetano voditi svoj svakodnevni život i trenirati a oni tako postaju ambasadori u promicanju Girona kao biciklističke destinacije. Girona je postala sjedište nekih važnih biciklističkih ekipa.

Za promociju cikloturizma u Gironi i okolnom području te provincije zadužena je Turistička zajednica Costa Brava i Turistička zajednica Girona Pireneji. Te turističke zajednice osnivači su Kluba prirode i aktivnog turizma, te unutar njega postoji poseban sektor za cikloturizam s ciljem artikulacije odredaba za različite turističke aktere u akcijskom planu koji je posebno usmjeren na razvoj cikloturizam (Mundet, Marin i Figueroa, 2022).

4.4.2. Mallorca

„Mallorca je najveći od Balearskih otoka u Španjolskoj, koji pokriva površinu od 3640 kvadratnih kilometara. Cijeli otok uživa u mediteranskoj klimi i postao je jedno od najpopularnijih turističkih odredišta u Europi, s prekrasnim planinama, slikovitim obalama i bogatom kulturnom baštinom. Toplo vrijeme Mallorce i prekrasni krajolici također pružaju idealne uvjete za različite sportove, a posebno za biciklizam“ (Rejón-Guardia, García-Sastre i Alemany-Hormaeche, 2018, str. 204).

Zaklada za turizam Mallorce zadužena je za kreiranje strateških planova razvoja Mallorce, a samim time vode brigu i o razvoju cikloturizma. Strateški turistički planovi Mallorce se bave pitanjem prekomjernog turizma i razvojem specifičnih oblika turizma kao načina za diversifikaciju turizma (Garcia, 2020).

Mallorca je poznata kao destinacija sportskog turizma i postala je daleko poznati europski referent cestovnog biciklizma. Destinacija je usmjerena na cjenovno povoljniji cikloturizam, privlači oko 100 000 cikloturista godišnje. Ipak, to implicira da je destinacija opterećena i to vrši značajan pritisak na kvalitetu života lokalnog stanovništva.

Prikupljeni podaci o dolascima turista na Balearske otoke pokazuju da se razvoj omjera turista/stanovnika povećao s 1 turista po stanovniku 1960. godine do 14 turista po stanovniku 2019. godine. Intenzivan rast broja turista koji dolaze na Baleare posljednjih godina izazivaju osjećaj zasićenosti i nastajanja negativnih stavova prema turizmu izraženih putem nasilnih prosvjeda i mirnih društvenih pokreta (Garcia-Buades, Garcia-Sastre i Alemany-Hormaeche, 2022).

Cikloturizam na Mallorci donosi niz prednosti onima koji vole biciklizam i žele istražiti otok na dva kotača. Jedna od najznačajnijih prednosti je njena izuzetna klima. Mediteranska klima pruža ugodne temperature tijekom većeg dijela godine. To znači da cikloturisti mogu uživati u vožnji bicikla i istraživanju otoka gotovo bez obzira na sezonu.

Ono što čini Mallorcu posebno atraktivnom za cikloturizam je raznolikost terena. Otok nudi različite vrste ruta, uključujući ravničarske dijelove koji se protežu uz obalu, slikovite priobalne ceste s predivnim pogledima na more te zahtjevne brdske rute koje vode do planinskih vrhova s panoramskim pogledima. Bez obzira na vašu razinu iskustva i formu, na Mallorci postoje staze koje odgovaraju turistima svih razina fizičke spreme.

Vožnja bicikla po Mallorci također pruža priliku za upoznavanje bogate kulturne baštine otoka. Vožnjom kroz slikovita sela, prolazi se pored tradicionalnih španjolskih kuća, šarenih tržnica i povijesnih znamenitosti. Otok je domaćin i mnogim biciklističkim događajima, kao i profesionalnim timovima koji koriste Mallorcu za pripreme prije sezone.

Ispitani cikloturisti u provedenom istraživanju istaknuli da je jedan od najvažnijih elemenata po kojima se destinacija ističe je kvaliteta asfalta na cestama Mallorce, što čini vožnju biciklom vrlo ugodnom (Ramis, Seguí Llinàs i Fuster Uguet, 2022). Infrastruktura za cikloturizam na Mallorci je dobro razvijena. Postoji mnogo biciklističkih trgovina koje nude iznajmljivanje bicikala različitih vrsta i veličina, tako da cikloturisti ne moraju nositi svoj bicikl sa sobom. Otok također ima mnoge ceste i staze koje su prilagođene biciklistima, često s jasnom signalizacijom i informacijama o rutama. „Ima cestovnu mrežu od preko 468 kilometara sa standardiziranom signalizacijom i hotelima prilagođenim cikloturistima. Ondje postoji mogućnost prijave za bilo koji od brojnih cikloturističkih događaja koji se održavaju tijekom cijele godine uključujući gotovo 10 redovnih biciklističkih natjecanja“ (Jin, Zhou i Nadal, 2022, str. 680).

Mnogi hoteli i smještajne jedinice na Mallorci su usmjereni prema biciklistima. Nude siguran prostor za čuvanje bicikala, servis bicikala, te često posebne obroke prilagođene potrebama biciklista. Osim toga, mnoge biciklističke ture i usluge vodiča dostupne su za one koji žele dobiti najbolje od svoje biciklističke avanture.

Primjer su hoteli kompanije Hoposa koji nude veliki izbor smještaja za bicikliste na više lokacija u Mallorci. Namijenjeni su cikloturistima i koji su na odmoru na Mallorci. Među ostalim uslugama nude iznajmljivanje bicikala, radionice za popravak, praonice, garaže za bicikle i prilagođene jelovnike (Hoposa hotels, 2024).

U zaključku, Mallorca je destinacija odlično prilagođena cikloturizmu koja kombinira raznolike atraktivne pejzaže, raznovrsne rute i kvalitetnu infrastrukturu. Njezina kulturna raznolikost i povijest dodatno obogaćuju iskustvo vožnje bicikla na ovom otoku. Bez obzira na iskustvo turista Mallorca nudi izvanrednu priliku za istraživanje na dva kotača i stvaranje jedinstvenih uspomena.

4.4.3. Andaluzija

Andaluzija je regija na jugu Španjolske s destinacijama privlačnim za cikloturiste. Najpoznatije destinacije su Malaga i Granada. Andaluzija, najveća autonomna zajednica u Španjolskoj, poznata je po svojoj raznolikosti i kontrastima. Ova regija, koja se proteže od obale Sredozemnog mora do granica Portugala, nudi raznolike pejzaže, bogatu kulturnu baštinu i povijest koja se može istražiti na dva kotača. Andaluzija nudi raznovrsne terene, uključujući planine, obalu, pustinje i čarobne ruralne krajolike. Popularne rute protežu se planinskim lancem Sierra Nevada, obalnim stazama Costa del Sol ali i kroz unutrašnjost regije. Nacionalni park Sierra de Grazalema i ruta Pueblos Blancos (Bijela sela) također su popularni izbori.

Nositelj razvoja cikloturizma ove regije je Regionalno ministarstvo razvoja, infrastrukture i teritorijalnog planiranja, te je ono donijelo Andaluzijskim biciklističkim planom od 2014. do 2020. godine (Interreg Europe, 2020).

„Španjolska regija Andaluzija, jedan od glavnih korisnika EU fondova za razvoj biciklističke infrastrukture (procjenjuje se 31 478 725,00 EUR), podržala je svoju prijavu za sredstva iz ERDF-a za ulaganja u biciklizam, spomenuvši u svom operativnom programu da su ove radnje uokvirene Andaluzijskim biciklističkim planom 2014.-2020., EuroVelo mrežom i odgovarajućim planovima održive mobilnosti za gradska područja, autonomne zajednice i mreže urbanih biciklističkih staza. Isto tako, ove su radnje dio Andaluzijske energetske strategije 2020“ (ECF, 2020 b)

Javno poduzeće za upravljanje turizmom i sportom u Andaluziji pod upravom regionalne vlade izdaje cikloturistički vodič i brine o razvoju cikloturizma. Vodič uključuje karte, tematske piktograme i topografske profile koji prikazuju težinu i duljinu svake rute, te turističke atrakcije koje se nalaze duž rute (Andalucia, 2023).

Granada je glavni grad istoimene pokrajine u Andaluziji, u podnožju Sierra Nevade, sa 235 800 stanovnika. Grad s bogatim kulturnim i umjetničkim naslijeđem leži na nadmorskoj visini od 738 m. Alhambra je vjerojatno najpoznatija turistička atrakcija Andaluzije, a to je kompleks palača i vrtova smješten je u Granadi (Hrvatska enciklopedija, 2023).

Sierra Nevada je planinski lanac smješten u blizini Granade, a nudi spektakularne prilike za planinarenje, skijanje i cikloturizam. Ovdje se nalazi najviši vrh Španjolske, Mulhacén, visok

3.478 metara. Biciklističke ture u Granadi obično uključuju obilazak samoga grada ali glavni je fokus istraživanje obližnjeg nacionalnog parka Sierra Nevada. Granada je smještena i u blizini Mediteranskog mora pa se biciklističke ture u hladnijim mjesecima temelje više na obilasku područja bližem moru zbog blaže klime. Blaga mediteranska klima Andaluzije čini je idealnom destinacijom za cikloturizam tijekom većeg dijela godine. Proljeće i jesen posebno su ugodni periodi za bicikliranje, dok ljeta pružaju priliku za vožnju uz obalu ili bijeg od vrućine na području Sierra Nevade (Ride Granada, 2024).

Jedna od glavnih destinacija ovog područja je Malaga, obalni grad na obali Sredozemnog mora poznat je po svojim prekrasnim plažama, muzejima i povijesnim znamenitostima. Grad je rodno mjesto slikara Pabla Picassa. “S minimalnim zimskim noćnim temperaturama od 10 stupnjeva i dnevnim temperaturama do 20 stupnjeva, Málaga je jedno od najboljih zimskih biciklističkih odredišta u Europi. Kombinacija obale i planina znači da se vožnje mogu planirati tako da se maksimalno iskoriste temperaturni uvjeti, koji su predvidljivi i stabilni“ (Eatsleepcycle, b.d.).

Destinacija je dobro prometno povezana, te se do nje može doći vlakom, avionom ili cestovnim prijevozom. Destinacija se sve više nastoji prilagoditi biciklistima i postaje dom sve više profesionalnih vozača. Također ima dosta biciklističkih staza koje potpuno odvajaju bicikle od prometa, no lokalno stanovništvo tolerantno je prema biciklistima i kada se kreću istim prometnim trakama.

Prednost ovih destinacija je mala međusobna udaljenost, te dobra povezanost istih. Brojni aranžmani uključuju obje destinacije kao i ostale gradove poput Seville. Na relativno malom prostoru cikloturisti mogu posjetiti više gradova i prirodnih predjela jednim putovanjem. Postoji velik broj cikloturističkih agencija koje se trude što bolje zadovoljiti potrebe svojih klijenata na području ove šarolike regije, kako onih lokalnih, tako i agencija s emitivnih tržišta koje na ovim destinacijama temelje svoju ponudu.

4.4.4. Baskija

Autonomna zajednica u sjevernoj Španjolskoj. Prostire se preko 7235 kvadratnih kilometara i prema popisu iz 2015. godine naseljava ju 2 164 311 stanovnika. Uglavnom je brdsko i planinsko područje (do 1551 m visine), na jugu se proteže do doline Ebra. Klima je oceanska,

sa svježim ljetima i blagim zimama te obiljem oborina (mjestimično više od 1200 mm godišnje) (Hrvatska enciklopedija, 2023).

Posebnost autonomne zajednice Baskije su njezin identitet, kultura i jezik. Baski su narod koji većinom (oko 80%) živi u španjolskoj autonomnoj zajednici Baskiji i pokrajini Navarri te u francuskom departmanu Pyrénées-Atlantiques. Baski su rijedak ostatak neindoeuropskoga stanovništva u Europi, kojemu podrijetlo nije znanstveno precizno utvrđeno. Jezično su izolirani od svih ostalih europskih jezičnih porodica, te ovaj jezik nema veze ni s jednim drugim jezikom na svijetu (Hrvatska enciklopedija, 2023).

Baskija, nudi "Greenways" ili "Vías Verdes" koji su savršeni za ljubitelje biciklizma i planinarenja. Zelene staze su stare željezničke pruge koje su pretvorene u staze za biciklizam i pješaćenje. Pružaju se preko cijele regije i čine 180 kilometara uređenih staza.

„Regija se uglavnom nalazi u sjevernoj Španjolskoj i čini trokut oko tri najveća grada - Bilbao, San Sebastian i Vitoria-Gasteiz. To je tradicionalno središte biciklizma u Španjolskoj; dom poznatih proizvođača bicikala, kao i profesionalne utrke Tour of the Basque Country. Regija je uglavnom brdovita, ali biciklistima nudi i ravničarske rute i zahtjevnije uspone“ (Cycle Fiesta, 2023).

Bilbao je najveći grad ove regije. Gospodarski je najutjecajniji grad ove regije i poznata je luka. Ističe se i kao popularna turistička destinacija zbog svoje stare jezgre i kulture. Najimpozantnija atrakcija ovoga grada je muzej Guggenheim, a i grad je prepoznatljiv po svojoj staroj jezgri. Bilbao ima razvijenu biciklističku infrastrukturu, uključujući biciklističke staze i programe dijeljenja bicikala, što je čini poznatom destinacijom za biciklizam. Centar grada i njegova okolica sve su više prilagođeni biciklistima i nude se brojne cikloturističke ture za razgledavanje grada. Blizina ostalim atrakcijama u regiji čine ga sjedištem brojnih pružatelja cikloturističkih usluga.

Druga najpoznatija cikloturistička destinacija je Vitoria – Gastriz. Glavni je grad provincije Álava te glavni grad španjolske autonomne zajednice Baskije. Ima široku mrežu biciklističkih staza koju nadopunjuje kružna ruta oko njenog perimetra, Zelenog prstena. Službena web stranica ovog grada ističe biciklizam kao jednu od glavnih aktivnosti koje mogu ponuditi. „Vitoria-Gasteiz je grad bicikala. Budući da je područje većinom ravno (osim srednjovjekovne četvrti koja se nalazi na brežuljku), grad je idealno mjesto za kretanje i

praćenje ruta na biciklu. I ne samo u gradu, zeleni pojas koji obavija grad i bližu okolicu ima mnoštvo staza na kojima se može uživati u ovom sportu“ (Vitoria-gasteiz, 2023).

Sa 171 km biciklističkih staza, Vitoria-Gasteiz je drugi najbolji grad u zemlji za mobilnost biciklista. Posebnost ovoga grada je visok udio zelenih javnih površina, čime se osigurava da cjelokupno stanovništvo živi unutar 300 m od otvorenog zelenog prostora.

Jedno vrijeme je grad imao status Zelene prijestolnice Europe zbog svoje bioraznolikosti i ekosustava, kao i zbog zelene politike grada (Vitoria-gasteiz, 2023). Upravo je ova destinacija primjer uspješnog razvoja cikloturističkog proizvoda i infrastrukture. Razvitak cikloturizma samo je jedan od razloga zbog kojega je grad proglašen Zelenom prijestolnicom Europe 2012. godine. Od tada i dalje nastoje graditi što više biciklističkih staza kojima bi smanjili emisije ispušnih plinova.

4.5. Potencijali i ograničenja daljnjeg razvoja cikloturističke ponude u Španjolskoj

„Unatoč relativno nedavnoj pojavi globalizacije poslovanja u ruralnim područjima unutrašnjosti, globalizacija i visoko konkurentno okruženje ovog oblika turizma i sporta zahtijevaju od tvrtki da budu prikladno tržišno orijentirane i upravljaju svojim portfeljem kupaca kao ključnom strateškom imovinom za povećanje profitabilnosti poslovanja i postizanje održive konkurentne prednosti na temelju strateških marketinških odluka. Međutim, važno je naglasiti značajan razvoj u pogledu širenja informacija putem interneta, koji je omogućio oglase uz one u specijaliziranim časopisima i drugim konvencionalnijim medijima. Bez obzira na to, ulaganje u inovacije i marketing, e-trgovinu i tehnologije upravljanja usmjerene na krajnjeg korisnika i dalje su rijetke“ (Molina Navarro, Rivera Mateos i Millán Vázquez de la Torre, 2020, str. 13 a).

Španjolska zbog svojih raznovrsnih terena, od obalnih ruta do planinskih lanaca poput Pirineja i Sierra Nevade. pruža mogućnosti za različite oblike cikloturizma, uključujući vožnje po ravninama, brdima i planinama. Španjolska je također poznata po svojoj bogatoj kulturnoj baštini i raznolikoj povijesti. Na svjetskoj karti cikloturističkih destinacija Španjolska se dobro pozicionirala kao destinacija za cjelogodišnji cikloturizam. Cikloturizam i tvrtke

povezane s uslugama potrebnim biciklistima trenutno imaju velik potencijal za rast, s obzirom na to da se većina područja države može iskoristiti za cikloturizam.

„Turističke inicijative temeljene na organizaciji sportskih događanja, u osobito onih koji se odnose na biciklizam i brdski biciklizam mogu pomoći dizajniranju niza događaja za privlačenje aktivnih turista koji istovremeno pružaju značajan ekonomski poticaj lokalnoj zajednici. Treba obratiti pozornost na oblikovanje paketa posebno za sudionike utrke (prijevoz, transferi, hrana i smještaj) i koji jamče mobilnosti s obzirom na visok stupanj osjetljivosti ispitanika na cijenu putovanja i dostupnost destinacije. Također bi bilo poželjno ne samo intenzivirati napore u kreiranju ruta za događaj, nego i poboljšati i ažurirati signalizaciju rute, čime se osigurava sigurnost vozača i u potpunosti poštujući prirodni okoliš u kojem se održava utrka“ (Rejón-Guardia, Alemany-Hormaeche i García-Sastre, 2020, str. 9).

Organizacija biciklističkih događaja i utrka privlači bicikliste iz cijelog svijeta. Ovi događaji mogu dodatno promovirati cikloturizam u zemlji. Posebno se ističu etapne utrke La Vuelta a España i Volta a Catalunya koje privlače velik broj obožavatelja koji dolaze gledati profesionalne timove, privlače i velik broj cikloturista. Postoje i brojne rekreativne utrke diljem Španjolske koje mogu biti razlog dolaska kompetitivnijih i naprednijih cikloturista. Španjolska je poznata i po svojim biciklističkim festivalima poput festivala Biciklizma Bilbao (Festival Ciclismo Bilbao), festivala Sea Otter Europe Girona Costa Brava i festivala Pustolovnog Biciklizma u La Rioji. Biciklistički festivali objedinjuju niz aktivnosti koje privlače zaljubljenike u biciklizam poput demonstracija i testiranja opreme i bicikala, utrka, biciklističkih tura, izložba i sajмова, promocije, predavanja i trgovine.

Izazov za cikloturiste može predstavljati nedostatak dostupne infrastrukture specifične za cikloturizam koja nije dovoljno dobro geografski raspoređena, poput servisa za bicikle, popravaka ili najma, posebno one koji nisu došli sa svojim biciklima. Španjolska svoju prednost pred konkurencijom ostvaruje dobrom infrastrukturom, te ima destinacije poznate po dobroj infrastrukturu za cikloturizam, uključujući dobro održavane ceste, biciklističke staze i sigurne rute za bicikliste, koje olakšavaju putovanje i vožnju bicikla. Obično su područja velikih gradova s višom razinom biciklističke infrastrukture.

Iako je Španjolska puna zanimljivih cesta koje mogu poslužiti za potrebe razvijanja cikloturističkih ruta prirodne staze nisu dovoljno razvijene i povezane te iskorištene za

potrebe cikloturizma. Što se cestovnih ruta tiče promet može biti problematičan na nekim rutama, gdje je potrebno bolje usmjeravanje i dizanje sigurnosti staza za bicikliste kako bi se osigurala njihova sigurnost. Trenutna mreža biciklističke infrastrukture ima nekoliko ruta visoke sigurnosti, iako ima još mnogo toga za napraviti u usporedbi s drugim europskim zemljama, posebno što se tiče EuroVelo mreže.

Već je spomenuta potreba povećanja sigurnosti za bicikliste u prometu zbog velikog broja smrtnih slučajeva i broja teških ozljeda. Edukacija vozača i biciklista o pravilima cestovnog ponašanja i sigurnosti može poboljšati suživot i sigurnost svih sudionika u prometu osobito bi bila korisna za područja manje popularna među cikloturistima jer ona bilježe manju razinu razvijenosti prometne kulture. Prometna kultura stanovništva unutar razvijenih cikloturističkih destinacija koje imaju velik broj biciklista na cestama je razvijena i biciklisti se osjećaju sigurno u prometu. Turisti u popularnim destinacijama ističu obazrivost lokalnog stanovništva prema biciklistima što im daje osjećaj sigurnosti.

Iskustvo turista može biti narušeno i nedostatkom jasne signalizacije i informacija o biciklističkim rutama što otežava putovanje biciklima. Bolja navigacija i informacijske točke mogu poboljšati cikloturistički proizvod. S ciljem prevladavanja nedostatnog znanja građana o postojećoj mreži biciklističkih ruta, lokalne vlasti trebaju preuzeti ulogu informiranja, uz preporuku da se oslanjaju na zajedničku strategiju potrebnu za poticanje razvoja cikloturizma.

Izazov za tvrtke su problemi povezanim s posebnim zakonodavstvom i javnim politikama za promicanje aktivnog turizma na regionalnoj ali i na nacionalnoj razini jer ne odgovaraju njihovoj svakodnevnoj poslovnoj stvarnosti i potrebama. Neke od prepreka koje moraju svladati kako bi mogli raditi u zaštićenim prirodnim područjima uključuju pretjerane administrativne postupke, komplicirane sustave bespovratnih sredstava i subvencija, promicanje obuke i izgradnje kapaciteta, neloyalna konkurencija i administrativne dozvole. Ovo je osobito rasprostranjeno u parkovima prirode, španjolski planovi upravljanja i korištenja prirodnih resursa i master planovi upravljanja utvrđuju brojna ograničenja i zabrane koje nisu uvijek opravdane. „Ovi planovi obično su vrlo generičke prirode jer se ne temelje na prethodnoj procjeni studije okoliša za utvrđivanje stvarnog utjecaja tjelesnih sportskih aktivnosti na prirodni okoliš i ne uzimaju u obzir vrste aktivnosti i prostore u kojima se prakticiraju. Štoviše, ova su ograničenja na snazi usprkos snažnoj ekološkoj svijesti na strani poduzeća i na strani klijenata zbog činjenice da ti prirodni prostori čine temelj za bavljenje

sportskim aktivnostima i održivosti poslovanja. Ovi problemi i sukobi mogu biti djelomično objašnjeni nepostojanjem suradničke mreže za upravljanje sportskim aktivnostima u zaštićenim prirodnim prostorima uz sudjelovanje i konsenzus vlasnika poduzeća, udruga, javnih tijela i kvalificiranih instruktora i između ostalih dionika. A suradnička mreža jasno bi imala pozitivne učinke za postizanje održivijeg razvoja, što je već potvrđeno u drugim studijama“ (Molina Navarro, Rivera Mateos i Millán Vázquez de la Torre, 2020, str. 13 b).

Identificirano je da planiranje biciklističke mreže mora biti izvedeno na različitim razinama istovremeno. Postoji rastuća potražnja lokalnih vlasti za omogućavanjem pristupa biciklističkim rutama korištenjem javnog prijevoza. Trenutno je teško provoditi projekte intermodalnosti jer lokalne, regionalne i državne mreže ruta i planiranje na različitim razinama nisu uvijek povezani i usklađeni.

U javnom sektoru bilo bi poželjno postići veću suradnju između nadležnih administracija kako bi se omogućila bolja koordinacija izvršavanja njihovih odgovarajućih ovlasti, ažurirati primjenjive propise i provoditi planiranje i stvaranje kvalitetnijeg proizvoda cikloturizma na koordiniran način, te promovirati i širiti isti nacionalno i međunarodno. Također bi bila poželjna veća poslovna koordinacija koja bi pružila sliku kohezije sektora i omogućila razvoj zajedničkih standarda kvalitete te poboljšanje obuke stručnjaka, što bi omogućilo stvaranje učinkovite mreže stručnjaka u cikloturizmu.

Trenutno stanje karakterizira visok stupanj nezainteresiranosti za suradnju među pružateljima usluga. Poduzeća se obično gledaju kao konkurenti, dok potencijal stvaranja potpunijeg i kvalitetnijeg proizvoda njihovom suradnjom zbog toga ostaje neiskorišten.

Struktura poduzeća specijaliziranih za cikloturizam u Španjolskoj sastoji od malih poduzeća, od kojih su i više od 80 % mikropoduzeća. „Rezultati istraživanja pokazuju da su u pogledu veličine i pravnog oblika prevladavaju mikro i mala poduzeća i to su uglavnom društva s ograničenom odgovornošću ili samostalna poduzeća. Većina vlasnika poduzeća i dalje na druge lokalne tvrtke gleda kao na konkurenciju, a ne kao na mogućnost za udruživanja napora i suradnje u stvaranju makroproizvoda, zajedničkih iskustva ili zajedničke promocije i marketinga za osvajanje širih tržišta. Usprkos važnosti kvalitete, krhki ekonomski i poslovni modeli ovih subjekata ne dopuštaju velika ulaganja u upravljanje kvalitetom. Iako različiti modeli upravljanja kvalitetom naglašavaju važnost mišljenja i percepcije korisnika za konceptualizaciju i mjerenje kvalitete usluge , rezultati istraživanja sugeriraju da ih većina

mikro malih i srednjih poduzeća ne uzima u obzir, barem ne sustavno. S obzirom na ograničene materijalne i ljudske resurse, postoji potreba usvojiti neku vrstu jednostavnog alata kojim bi menadžeri mogli koristiti za dobivanje objektivne povratne informacije o njihovom poslovanju. To bi omogućilo početnu dijagnozu i pomoglo im da ih identificiraju neke prednosti, prijetnje, kao i aspekte koji bi se mogli poboljšati“ (Molina Navarro, Rivera Mateos i Millán Vázquez de la Torre, 2020, str.12).

Kroz koordinaciju i suradnju oba sektora, javnog i privatnog, mogla bi se stvoriti slika proizvoda koja bi od Španjolske napravio međunarodni referentni centar za cikloturizam. Ukupno uzevši, Španjolska ima mnoge potencijale za daljnji razvoj cikloturističke ponude, ali je potrebno obratiti pažnju na ograničenja kako bi se osiguralo sigurno, ugodno i održivo iskustvo za cikloturiste.

4.6. Prognoza budućih izazova razvoja cikloturizma u Španjolskoj

Iako postoji napredak u izgradnji biciklističke infrastrukture, sigurnost biciklista na cestama i stazama i dalje je ključni izazov. Za podizanje razine sigurnosti je važno osigurati bolju prometnu signalizaciju, bolju zaštitu na cestama i rješavanje problema s intermodalnošću biciklista s drugim oblicima prijevoza. Povećanje broja biciklista na cestama uzrokuje i povećanje broja ostalih sudionika u prometu s biciklistima, važno je osigurati sigurnost i suživot s ostalim sudionicima prometa, uključujući automobile i pješake. Povećanje edukacije i kreiranje kampanji o sigurnosti namijenjene vozačima motornih vozila ali i biciklista o prometnim propisima i pravilima potrebni su kako bi se izbjegle prometne nesreće. Zbog slabe vidljivosti, male brzine i slabe razine zaštite u usporedbi s ostalim vozačima svaka je prometna nesreća vrlo opasna za bicikliste.

Sve većom popularizacijom cikloturizma u Španjolskoj povećat će se i opterećenje infrastrukture koje cikloturisti koriste. Povećana potražnja za cikloturizmom može zahtijevati bolje održavanje cesta, biciklističkih staza i servisa za bicikle što iziskuje stalna ulaganja kako bi cikloturistička ponuda bila kvalitetna što može teretiti budžete lokalnih samouprava. Nedostatak održavanja može negativno utjecati na iskustvo biciklista i otežati planiranje putovanja.

Fokus razvoja bilo kojeg oblika turizma stavlja u fokus održivost. Zbog toga je i razvoj cikloturizma pod pritiskom da se provodi u skladu sa zahtjevima koji daju veliku važnost ekološkoj očuvanosti i minimiziranju negativnih učinaka. Cikloturizam treba upravljati tako da on nema negativnih utjecaja na okoliš i lokalno stanovništvo, te da pruža koristi za lokalnu zajednicu i čuva kulturno nasljeđe. Sve te komponente su izazovne za zadovoljiti i potrebna je visoka razina stručnosti u upravljanju cikloturizmom u destinaciji. Održivi razvoj je često zahtjevniji za upravljanje te traži dodatne investicije, no ako se pravilno izvodi on nema negativnih posljedica okoliš i društvo, te je otporniji na dinamičnost tržišta.

Budući izazovi razvoja cikloturizma su klimatske promjene koje su globalni problem za sve grane gospodarstva. “Španjolska je jedna od najosjetljivijih zemalja na klimatske promjene čiji učinci predviđaju uspon temperature, zajedno s ekstremnim varijacijama u količini oborina i suše, što će utjecati na buduću dostupnost vode, i imat će velike implikacije na sektore kao što su poljoprivreda, stočarstvo, šumarstvo i turizam, (Ministry of Social Rights, Consumer Affairs and 2030 Agenda, 2020). Klimatske promjene mogu utjecati na biciklističke rute, posebno u područjima podložnim ekstremnim vremenskim uvjetima. Promjene u vremenskim uvjetima, uključujući ekstremne vrućine koje mogu pogoditi cijeli teritorij Španjolske ili velike količine oborina, mogu utjecati na iskustvo cikloturista. Jedna od prednosti Španjolske je to što se cikloturizam može odvijati gotovo cijele godine, no zbog klimatskih promjena koje su sve intenzivnije, razdoblje pogodno za cikloturizam bi se moglo znatno smanjiti. Važno je prilagoditi se ovim promjenama i osigurati sigurnost i udobnost biciklista. Zagađenje zraka također je izazov u daljnjem razvoju cikloturizma, posebno u urbanim područjima veći gradova. Zagađenje zraka može predstavljati izazov za cikloturiste koji se oslanjaju na bicikl kao prijevozno sredstvo. Otvoreni dijalog i mjere za smanjenje zagađenja zraka mogu pomoći u rješavanju ovog problema.

Povećani turistički tokovi mogli bi postati prekomjerni te se tada javlja preopterećenje određenih destinacija. Važno je pronaći ravnotežu između promoviranja cikloturizma i očuvanja autentičnosti i održivosti turističkih područja. Prvi izazov koji prekomjerni turistički tokovi stvaraju su konflikti sa stanovništvom, posebno ako se ne poštuju lokalne običaje i pravila. Edukacija o kulturnom ponašanju u destinaciji i osjetljivost prema lokalnoj zajednici i kulturi može pomoći u umanjivanju ovih konflikata. Povećanje potražnje u destinacijama dovodi do porasta cijena smještaja i usluga. Cikloturistima s ograničenijim budžetima tada

destinacije postaju teže dostupne. Konačno, porast turističkih tokova traži pažljivije upravljanje resursima i planiranje istih zbog povećanja konkurencije na strani ponude.

Postoji sve veća potreba za integracijom digitalnih Smart rješenja u poslovanju turističkih poduzeća. S porastom upotrebe digitalnih karti i navigacijskih alata za bicikliste, postoji potreba za preciznim informacijama o biciklističkim rutama, signalizacijom i lokacijama za servise bicikala. Razvoj internetskih alata, mobilnih aplikacija i digitalnih platformi za planiranje biciklističkih ruta, pristup informacijama i uslugama koje se pružaju cikloturistima može poboljšati cikloturistički proizvod.

Održavanje visokih standarda kvalitete i sigurnosti također su izazov budućeg razvoja cikloturizma jer budućnost donosi sve veću konkurenciju. Turoperatori i turističke agencije, pružatelji usluga i javni sektor moraju surađivati kako bi se zadovoljili standardi i održala kvaliteta. Pažljivo planiranje i kontroliranje turističke ponude je nužno za održavanje kvalitete. Danji razvoj cikloturizma mogao bi dovesti do potrebe za poboljšanjem zakonodavstva koje se odnosi na cikloturizam i biciklizam uključujući sigurnosne propise i odgovornosti svih sudionika.

Ekonomski faktori poput globalne recesije ili pandemije, mogu utjecati na budući razvoj cikloturizma u Španjolskoj. Zbog velikog utjecaja globalizacije ni turizam Španjolske ne može biti u potpunosti otporan na gospodarske šokove i globalne nestabilnosti. Zbog toga je potrebno je razmotriti načine za prilagodbu i održavanje održivosti u takvim uvjetima, te konstantno unaprjeđivati krizni menadžment.

Može se zaključiti kako je Španjolska uspješno razvila svoju cikloturističku ponudu. Bogatstvo prirodnih atrakcija, pogodna klima i duga tradicija u turizmu daju joj veliku prednost pred konkurencijom. Španjolska na cijelom svojem teritoriju ima mnoštvo smještajnih kapaciteta i turističkih sadržaja koji se mogu zadovoljiti potrebe cikloturista. Bogata je i povijest biciklizma ove zemlje, te putem biciklističkih kompanija i događaja kao što je La Vuelta privlače cikloturiste iz svih dijelova svijeta. Uvedena je i prva biciklistička strategija koja se među ostalim bavi i razvojem cikloturizma. Španjolska ima brojne svjetski poznate cikloturističke destinacije od kojih su najpoznatije Girona, Mallorca i Granada, te posebno treba istaknuti regije Andaluziju i Baskiju. Izazov Španjolskom cikloturizmu predstavljaju klimatske promjene uzrokovane globalnim zatopljenjem, nezadovoljavajuća

razina suradnje mikro i malih poduzetnika u cikloturizmu, održavanje visokih standarda kvalitete i sigurnosti te nedovoljno dobro geografski raspoređena infrastruktura.

5. ZAKLJUČAK

Specifični oblici turizma zauzimaju sve veći udio u ukupnom turističkom prometu, tako i cikloturizam postaje sve značajniji oblik turizma. Cikloturizam se smatra održivim oblikom turizma, budući da smanjuje emisiju ugljičnog dioksida i ima manji ekološki otisak od drugih oblika turizma, dok ima priliku poboljšati kvalitetu života u destinaciji. Taj oblik turizma ima potencijal donijeti značajne ekonomske koristi lokalnim zajednicama kroz povećanje turističkog prometa i potrošnje u objektima poput restorana, lokalnih trgovina, hotela i ostalih vrsta smještaja. Značajan je za razvoj ruralnih destinacija s manjim turističkim prometom. Razvojem cikloturističke ponude moguće je smanjiti sezonalnost turizma.

Turistička politika igra ključnu ulogu u poticanju razvoja cikloturizma. Za optimalan razvoj cikloturizma u destinaciji potrebna je suradnja javnog i privatnog sektora. Upravljanje razvojem cikloturizma, njegovim usmjeravanjem, ocjenjivanjem uspješnosti i koordinacijom svih dionika bave se nositelji turističke politike. Strategije razvoja i razvojni planovi su alat za uspostavljanje razvoja otpornog i održivog cikloturizma. Stupanj uspješnosti i konkurentnosti cikloturističkog proizvoda postignutog u destinaciji osim o infrastrukturi uvelike ovisi i o uspješnosti suradnje svih dionika u destinaciji. Nositelji turističke politike izdvajaju prepreke razvoju cikloturizma i svojim mjerama oblikuju razvoj istog. Na nositeljima turističke politike je da uspostave poticajno okruženje za poduzetnike i investitore, uključe lokalne zajednice u procese odlučivanja, unaprijede kvalitetu života lokalnog stanovništva i osiguraju kvalitetna radna mjesta. Putem razvoja cikloturizma nositelji turističke politike razvijaju nove destinacije, produljuju sezonu, vode računa o održivom razvoju cikloturizma i stvaraju cikloturističku ponudu visoke dodane vrijednosti.

Španjolska spada u sam vrh turistički najpopularnijih zemalja u svijetu, zbog velikog broja turista u destinacijama nositelji turističke politike okreću se smanjenju masovnosti turizma i potiču održivi razvoj turizma, te razvijaju Strategiju održivog turizma Španjolske 2030. godine. Španjolska je 2021. godine donijela prvi nacionalni plan razvoja biciklizma, koji se ujedno bavi i razvojem cikloturizma. Španjolska prepoznaje potencijal cikloturizma i razvija mjere kojim bi ga podržala, uključujući investicije u biciklističke staze, promociju cikloturizma putem marketinških kampanja i podršku lokalnim zajednicama u razvoju biciklističkih ruta i cikloturističke ponude. Predstavljen je klub proizvoda za cikloturizam kao

javno-privatno partnerstvo kojemu je cilj poticanje cikloturizma, sredstvo je za osiguravanje kvalitete proizvoda i doprinos održivom lokalnom razvoju destinacija koje podržavaju ovaj proizvod. Jedan od glavnih ciljeva Španjolskog razvojnog plana razviti je integrirane mreže ruta i lokaliteta prilagođenih biciklističkim aktivnostima, kako bi se biciklističkim rutama povezali svi atraktivni lokaliteti i destinacije.

Osim nacionalne strategije razvoja, regionalne razvojne politike turizma u Španjolskoj su ključne za razvoj diversificiranog i otpornog turizma. Cikloturizmom se upravlja i na razini samih destinacija, te je Španjolska razvila velik broj atraktivnih cikloturističkih destinacija popularnih tijekom cijele godine. Posebno se ističu destinacije s blagom klimom zimi. Španjolska tako postaje sinonim za zimske kampove, destinacija koju turisti biraju za bijeg iz hladnih i zimskih uvjeta neugodnih za bicikliranje. Bogatstvo prirodnih i kulturnih resursa geografski rasprostranjenih diljem Španjolske temelj je razvoja cikloturističkih ruta koje ih objedinjuju. Uspješna poduzeća tako u svoje biciklističke ture uključuju prirodne atrakcije koje rute čine zanimljivima i različitima od ruta koje koriste u domicilu, ali i upoznaju ih s kulturnim naslijeđem prostora te tradicijom lokalnog stanovništva suradnjom s lokalnim proizvođačima i pružateljima usluga.

Kako bi se dalje unaprijedio cikloturizam u Španjolskoj, potrebno je usmjeriti napore na promociju, podizanju svijesti o važnosti cikloturizma i razvoju mreže biciklističkih ruta. Suradnja među poduzećima koja se bave cikloturizmom, koja su obično mala i mikro poduzeća, je relativno mala. Osim u suradnju poduzeća važno je uložiti dodatne napore u razvoj suradnje i s lokalnom vlasti, biciklističkim udrugama i klubovima, ostalim pružateljima komplementarnih usluga i s državnim tijelima.

Popis literature

1. Anvar, K. (2023). Foreign Experience in the Development of Sports Tourism. *International journal of business diplomacy and economy*, 2(4), str.1-10.
2. Aschauer, F., Gauster, J., Hartwig, L., Klementsitz, R., Michael, M., Pfaffenbichler, P., & Unbehaun, W. (2021). Guidelines for sustainable bicycle tourism. EU. *Institute for Transport Studies. Vien: Interreg Danube. 1(1)*.
3. Bakogiannis, E., Vlastos, T., Athanasopoulos, K., Christodouloupoulou, G., Karolemeas, C., Kyriakidis, C., ... & Tzika, E. (2020). Development of a cycle-tourism strategy in Greece based on the preferences of potential cycle-tourists. *Sustainability*, 12(6), 2415.
4. Brščić, K., & Lovrečić, K. (2019). How to plan the development of cycle tourism?—example of Istria county. *Tourism International Scientific Conference Vrnjačka Banja-TISC*,4(2), str. 603-620.
5. Ciascai, O. R., Dezzi, Š., & Rus, K. A. (2022). Cycling tourism: A literature review to assess implications, multiple impacts, vulnerabilities, and future perspectives. *Sustainability*, 14(15), 8983.
6. Čep, D., & Krajnović, V. (2021). Održivi sportski turizam kao potencijal razvoja kontinentalne Hrvatske. *Ekonomika misao i praksa*, 30(2), str.439-456.
7. de Bruijn, K., Dirven, RJAG., Eijgelaar, E., & Peeters, PM. (2011). *Travelling large in 2009 : the carbon footprint of Dutch holidaymakers in 2009 and the development since 2002*. NHTV University of Applied Sciences [et al.].
8. Deenihan, G., & Caulfield, B. (2015). Do tourists value different levels of cycling infrastructure?. *Tourism Management*, 46, str. 92-101.
9. Dekker, H. J. (2022). Cycling Pathways: The Politics and Governance of Dutch Cycling Infrastructure, 1920-2020. *Amsterdam University Press*.

10. Derman, E., & Keles, H. (2023). A Conceptual Evaluation of Cycling Tourism in the Context of Sustainable Tourism. *Journal of Tourism & Gastronomy Studies*, 11(2), str. 1382-1394.
11. Duran, E., Sevinc, F., & Harman, S. (2018). Cycle tourism as an alternative way of tourism development in Canakkale, Turkey. *Journal of Awareness*, 3(4), str. 25-34.
12. Europska komisija (2022.) *Nacionalni profil sigurnosti cestovnog prometa Španjolske*. Europska komisija, Glavna uprava za promet.
13. Garcia-Buades, M. E., Garcia-Sastre, M. A., & Alemany-Hormaeche, M. (2022). Effects of overtourism, local government, and tourist behavior on residents' perceptions in Alcúdia (Majorca, Spain). *Journal of outdoor recreation and tourism*, 39, 100499.
14. Gazzola, P., Pavione, E., Grechi, D., & Ossola, P. (2018). Cycle tourism as a driver for the sustainable development of little-known or remote territories: The experience of the Apennine regions of Northern Italy. *Sustainability*, 10(6), 1863.
15. Giovannini, A., Malucelli, F., & Nonato, M. (2017). Cycle-tourist network design. *Transportation research procedia*, 22, str. 154-163.
16. Jamieson, D. (2002). Bicycle touring in the late nineteenth century. *Cycle History*, 12, str. 68-75.
17. Jin, J., Zhou, B., & Nadal, J. R. (2022). An assessment of the factors influencing loyalty among active sport event tourists: The case of Mallorca 312 in Spain. *International Journal of Tourism Research*, 24(5), str. 677-688.
18. Katelieva Platzter, M., Mitrofanenko, T., & Palhau Martins, C. (2017). Cooperative development of cycle tourism in Europe-EuBike Project, *Romanian rural tourism in the context of sustainable development, present and prospects*, 40, str. 51-66.
19. Klarić, Z., Kos, G., Krešić, D., & Miličević, K. (2015). *Akcijski plan razvoja cikloturizma.*, Institut za turizam.
20. Koorey, G. (2001). *National cycle touring routes: some thoughts on where to go from here*. In Paper to the New Zealand Cycling Conference: Transport for Living, Christchurch, New Zealand, str. 1-6.

21. Lamont, M., & Buultjens, J. (2011). Putting the brakes on: Impediments to the development of independent cycle tourism in Australia. *Current Issues in Tourism*, 14(1), str. 57-78.
22. Lamont, M. (2009). Reinventing the wheel: A definitional discussion of bicycle tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 14(1), str. 5-23.
23. Mandić, A., Mrnjavac, Ž., & Kordić, L. (2018). Tourism infrastructure, recreational facilities and tourism development. *Tourism and hospitality management*, 24(1), str. 41-62.
24. Maroto-Martos, J. C., Voth, A., & Pinos-Navarrete, A. (2020). The importance of tourism in rural development in Spain and Germany. *Neoendogenous Development in European Rural Areas: Results and Lessons*, str. 181-205.
25. Molina Navarro, F., Rivera Mateos, M., & Millán Vázquez de la Torre, M. G. (2020). Outdoor sports and active tourism company management in Cordoba (southern Spain): An empirical study on the perception and behavior of supply. *Plos one*, 15(12), str. 13-14.
26. Mundet, L., Marin, J., & Figueroa, A. (2022). How to develop a road cycling tourism destination. Girona as a case study. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 39, 100566,
27. Oosterhuis, H. (2016). Cycling, modernity and national culture. *Social History*, 41(3), str. 233-248.
28. Perić, M., Dragičević, D., & Škorić, S. (2019). Determinants of active sport event tourists' expenditure—the case of mountain bikers and trail runners. *Journal of Sport & Tourism*, 23(1), str. 19-39.
29. Piket, P., Eijgelaar, E., & Peeters, P. (2013). European cycle tourism: a tool for sustainable regional rural development. *Applied Studies in Agribusiness and Commerce*, 7, str. 115-119.
30. Pucher, J., & Buehler, R. (2016). Safer cycling through improved infrastructure. *American Journal of Public Health*, 106(12), str. 2089-2091.

31. Ramis, C., Seguí Llinàs, M., & Fuster Uguet, M. (2022). Understanding the competitiveness of a cycling tourism destination from stakeholders' perspective: An exploratory study from Mallorca, Spain. *Gran Tour. Revista de Investigaciones Turísticas*, 26, str. 3-29.
32. Rejón-Guardia, F., Alemany-Hormaeche, M., & García-Sastre, M. A. (2020). Ibiza dances to the rhythm of pedals: The motivations of mountain biking tourists competing in sporting events. *Tourism Management Perspectives*, 36, 100750.
33. Rejón-Guardia, F., García-Sastre, M. A., & Alemany-Hormaeche, M. (2018). Motivation-based behaviour and latent class segmentation of cycling tourists: A study of the Balearic Islands. *Tourism Economics*, 24(2), str. 204-217.
34. Ritchie, B. W. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: Planning and management issues. *Tourism management*, 19(6), str. 567-582.
35. Ritchie, B.W., & Hall, C.M. Bicycle tourism and regional development: A New Zealand case study. *Anatolia* 1999, 10(2), str. 89-112.
36. Simonsen, P. S., Jørgensen, B., & Robbins, D. (1998). *Cycling tourism* (Vol. 13). Bornholm, Denmark: Unit of Tourism Research at Research Centre of Bornholm.
37. Temjanovski, R., & Popeska, B. (2020). The potential of cycling tourism to promote healthy lifestyle habits. *Macedonian International Journal of Marketing*, 6(11), str. 79-88.
38. Weed, M., Bull, C., Brown, M., Dowse, S., Lovell, J., Mansfield, L., & Wellard, I. (2014). A systematic review and meta-analyses of the potential local economic impact of tourism and leisure cycling and the development of an evidence-based market segmentation. *Tourism Review International*, 18(1), str. 37-55.
39. Weston, R., Davies, N. J., Lumsdon, L. M., McGrath, P., Peeters, P., Eijgelaar, E., & Piket, P. (2012). *The European Cycle Route Network, EuroVelo*. Institute of Transport and Tourism, University of Central Lancashire & Centre for Sustainable Transport and Tourism, NHTV Breda University of Applied Sciences.

Internetski članci

40. Amuse, (2021). Why Every Cyclist Should Visit Girona - https://amuse.vice.com/en_us/article/xwbp57/girona-cycling-guide (preuzeto 5.1.2024.)
41. Andalucia, (2023). Cyclotourism Guidebook - <https://www.andalucia.org/en/publications-guia-de-cicloturismo> (preuzeto 8.2.2024.)
42. AusCycling, (2021), Bike economy. AusCycling Infrastructure Strategy 2022-2032 - <https://www.auscycling.org.au/page/auscycling-infrastructure-strategy-2022-2032> (preuzeto 15.9.2023.)
43. Britannica, (2024). Bicycle | Definition, History, Types, & Facts - <https://www.britannica.com/technology/bicycle> (preuzeto 29.1.2024.)
44. Britannica, (2023). Spain | History, Map, Flag, Population, Currency, Climate ... - <https://www.britannica.com/place/Spain> (preuzeto 1.12.2023.)
45. Capo Velo, (2020). Remembering Thomas Stevens –The first man to circle the world by bicycle - <https://capovelo.com/remembering-thomas-stevens-the-first-man-to-circle-the-world-by-bicycle/> (preuzeto 24.11.2023.)
46. CBI, (2022). The European market potential for cycling tourism - <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cycling-tourism/market-potential> (preuzeto 29.1.2024.)
47. Cikloturizam.hr, (2017). Operativni planovi razvoja cikloturizma - <https://cikloturizam.hr/projekti/operativni-planovi-zupanija/> (preuzeto 21.12.2023.)
48. City of Luxembourg, (2024). Cycling infrastructure - <https://www.vdl.lu/en/getting-around/bike-or-foot/cycling-infrastructure> (preuzeto 31.1.2024.)
49. Cycle Fiesta, (2023). Cycling Guide to the Basque Country. - <https://www.cyclefiesta.com/multimedia/articles/cycling-basque-country.htm> (preuzeto 7.12.2023.)
50. Department of Transportation, (b.d.). Woonerf - <https://safety.fhwa.dot.gov/saferjourney1/library/countermeasures/35.htm> (preuzeto 6.10.2023.)

51. Destination Perth, (2024). Perth Cycle Trails - <https://www.destinationperth.com.au/things-to-do/trails/cycle-trails> (preuzeto 31.1.2024.)
52. Eatsleepcycle, (b.d.). Cyclist's guide to Malaga - <https://www.eatsleepcycle.com/cyclists-guide-to-malaga/> (preuzeto 6.12.2023.)
53. ECF, (2019), Detailed information on the practice. Financing systematic Cycling Tourism Development in Croatian counties - https://pro.eurovelo.com/download/document/MEDCYCLETOUR%20Good%20Practices%20CNTB2_long%20template.pdf (preuzeto 21.12.2023.)
54. ECF, (2012). Europska mreža biciklističkih ruta Eurovelo - <https://ecf.com/files/wp-content/uploads/The-european-cycle-route-network-EuroVelo.pdf> (preuzeto 9.7.2023.)
55. ECF, (2020). Korištenje EU fondova za ulaganja u biciklističku infrastrukturu - https://ecf.com/sites/ecf.com/files/UnlockingFunds_Croatia_Translated_final1.pdf (preuzeto 15.12.2023.)
56. ECF, (2020 a). MEDCYCLETOUR Good Practice – Cycling Plan of Andalusia 2014-2020. - https://pro.eurovelo.com/download/document/MEDCYCLETOUR%20GP%20ANDALUSIA%20CYCLING%20PLAN_FINAL.pdf (preuzeto 30.12.2023.)
57. ECF, (2020 b). Programming documents and national cycling strategies. – https://www.ecf.com/sites/ecf.com/files/UnlockingFunds_Italy_final.pdf (preuzeto 9.9.2023.)
58. ECF, (2021). Spain approves its first-ever national cycling strategy - <https://ecf.com/news-and-events/news/spain-approves-its-first-ever-national-cycling-strategy> (preuzeto 18.9.2023.)
59. ECF, (2013). Why it pays to invest in cycling tourism - <https://pro.eurovelo.com/download/document/EuroVelo-Business-Model.pdf> (preuzeto 5.10.2023.)
60. Elisha Sawe, (2019). What Kind Of Climate Does Spain Have? - <https://www.worldatlas.com/articles/what-kind-of-climate-does-spain-have.html> (preuzeto 2.12.2023.)

61. ETIAS, (2024). Spain's Tourism Industry Soars to New Heights in 2023 - <https://etias.com/articles/2023-spain-tourism-success-story> (preuzeto 1.2.2024.)
62. ETSC, (2022). Spain launches major new national road safety strategy - <https://etsc.eu/spain-launches-major-new-national-road-safety-strategy/> (preuzeto 3.12.2023.)
63. Europska komisija, (2015). EU Road Safety policy - https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/cyclists_en (preuzeto 22.7.2023.)
64. Garcia, (2020). Mallorca Tries to Tame Tourism - <https://www.gstcouncil.org/mallorca-tries-to-tame-touris/> (preuzeto 1.2.2024.)
65. Griffith University, (2019). Innovative Cycling Infrastructure Funding Models and their potential in Queensland - https://www.griffith.edu.au/_data/assets/pdf_file/0031/1088662/Griffith_TMR_Cycle_Funding_FullReport_201900904.pdf (preuzeto 21.12.2023.)
66. GTP, (2020). Greece Draws Up Strategy to Increase Bicycle Use - <https://news.gtp.gr/2020/09/07/greece-draws-up-strategy-to-increase-bicycle-use/> (preuzeto 2.2.2024.)
67. Highlands and Islands Enterprise, (2023). Cycling Tourism Facilities Fund - <https://findbusinesssupport.gov.scot/service/funding/cycling-tourism-facilities-fund> (preuzeto 21.12.2023.)
68. Hofbauer, (2022). Greek citizens fight for their national cycling strategy - <https://ecf.com/news-and-events/news/greek-citizens-fight-their-national-cycling-strategy> (preuzeto 18.12.2023.)
69. Hoposa hotels, (2024). MALLORCA CYCLING HOTELS - https://www.hoposa.es/?_gl=1*1yqois3*_up*MQ..&gclid=Cj0KCQiAn-2tBhDVARIsAGmStVnJoBiidrIbp7uA6we4l7s49c_R-mUhvXZ9zIMV8P4XqjD92qxcC3MaAklZEALw_wcB (preuzeto 1.2.2024.)
70. Hotels Ultonia, (2022). Inspiring the Girona cycling experience - <https://hotelsultoniagairona.com/en/hotel-bikefriendly/> (preuzeto 1.2.2024.)

71. Hrvatska enciklopedija, (2023). Baski –
<https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=6156> (preuzeto 16.9.2023.)
72. Hrvatska enciklopedija, (2023). Baskija -
<https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=6157> (preuzeto 16.9.2023.)
73. Hrvatska enciklopedija, (2023). Granada -
<https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=23082> (preuzeto 6.12.2023.)
74. Hrvatski sabor, (2013). Strategija razvoja turizma RH do 2020. - https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_05_55_1119.html (preuzeto 15.9.2023.)
75. Interreg Europe, (2020). The cycling plan of Andalusia -
<https://www.interregeurope.eu/good-practices/the-cycling-plan-of-andalusia>
 (1.2.2024.)
76. MINCOTUR, (2023). Sustainable development strategy 2030
<https://www.mdsocialesa2030.gob.es/agenda2030/documentos/eds2030-english.pdf>
 (preuzeto 2.1.2024.)
77. Ministarstvo turizma i sporta, (2023). Nacionalni plan razvoja održivog turizma do
 2027. godine -
https://mint.gov.hr/UserDocsImages//2023_dokumenti//Nacionalni%20plan%20razvoja%20odr%C5%BEivog%20turizma%20do%202027.%20godine%20i%20Akcijski%20plan%20do%202025.%20godine.pdf (preuzeto 15.9.2023.)
78. Ministry of Social Rights, Consumer Affairs and 2030 Agenda, (2020), Diagnosis. -
 Sustainable development strategy 2030
<https://www.mdsocialesa2030.gob.es/agenda2030/documentos/eds2030-english.pdf>
 (preuzeto 2.1.2024.)
79. MITMA, (b.d.). Državna biciklistička strategija - Područje 7 -
<https://esmovilidad.mitma.es/estrategia-estatal-por-la-bicicleta/area-7> (preuzeto
 19.9.2023.)
80. MITMA, (2021). Nacionalna biciklistička strategija - https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/esmovilidad/estrategias/recursos/202108_EExB_ResumenEjecutivo_Final.pdf
 (preuzeto 18.9.2023.)

81. OECD, (2017). Tourism Policies for Sustainable and Inclusive Growth - <https://www.oecd.org/cfe/tourism/OECD-Policy-Statement-Tourism-Policies-for-Sustainable-and-Inclusive-Growth.pdf> (Preuzeto 30.1.2024.)
82. OnTheRoadTrends, (2020). The problems of (and solutions to) cycle tourism in Mallorca- <https://www.ontheroadtrends.com/problems-solutions-cycle-tourism-mallorca/?lang=en> (preuzeto 1.2.2024.)
83. Orihuel Ayuso, (2020). Cycling: The Tourism of Tomorrow - <https://revolve.media/features/cycling-the-tourism-of-tomorrow> (preuzeto 31.1.2024.)
84. Ride Granada, (2024). GRANADA (ANDALUCÍA, SPAIN) - <https://www.ridegranada.com/granada/> (preuzeto 30.1.2024.)
85. Sea Otter Europe, (2023). Cycle tourism, a growing segment within international tourism - <https://www.seaottereurope.com/cycle-tourism-a-rising-star-at-the-sea-otter-europe-costa-brava-girona-by-continental/> (preuzeto 4.2.2024.)
86. Svjetska banka, (2021). Interview with David Uniman, Bogotá City Government - <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/c6de7aa3e8b4b081029f639767c1486c-0190062021/original/TDI-paper-Investing-for-Momentum-in-Active-Mobility-October-2021.pdf> (preuzeto 15.9.2023.)
87. Španjolski kongresni ured, (2024). Infrastructures - <https://scb.es/en/why-spain/infrastructures/> (preuzeto 4.1.2024.)
88. Turespaña, (2024). Spain by bike. - <https://www.spain.info/en/discover-spain/cycle-touring-spain/> (preuzeto 3.1.2024.)
89. Turespaña, (2022). Strategic Marketing Plan 2021.-2024. - <https://www.tourspain.es/export/sites/tourspain/.content/pdf/plan-estrategico-marketing/plan-estrategico-marketing-2021-2024-turespana.pdf> (preuzeto 6.2.2024.)
90. Victoria Department of Economic Development, Jobs, Transport and Resources, (2017). Victorian Cycling Strategy 2018-28 - <https://nla.gov.au/nla.obj-2876291986/view> (preuzeto 15.9.2023.)
91. Vitoria-gasteiz, (2023). Green City - Tourism in Vitoria-Gasteiz - https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=en&uid=u_381301f_12c0b0a6541__7fdf (preuzeto 17.9.2023.)

92. Vitoria-gasteiz, (2023) Biking and Mountain Biking. - https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?idioma=en&uid=u7e5a2401_12620fcddfa_7fe4 (preuzeto 7.12.2023.)
93. Vlada Južne Australije, (2021). Cycling strategy for South Australia 2022. – 2032. - https://www.dit.sa.gov.au/_data/assets/pdf_file/0016/1004272/Cycling_Strategy_Refresh_Draft_11022022.pdf (preuzeto 15.9.2023.)
94. WorldData, (2024). Spain - <https://www.worlddata.info/europe/spain/index.php> (preuzeto 30.1.2024.)
95. World Bank Group, (2021). Investing for momentum in active mobility - <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/c6de7aa3e8b4b081029f639767c1486c-0190062021/original/TDI-paper-Investing-for-Momentum-in-Active-Mobility-October-2021.pdf> preuzeto (29.1.2024.)

Popis slika

Slika 1. Kontinuirani model cikloturista.....	10
---	----

Životopis studenta

Životopis

Osobni podaci

Ime / Prezime **Andrej Slugečić**
Adresa(e) Lokošin Dol 9, 10450, Jastrebarsko
E-mail andrej.sluga1@gmail.com
Državljanstvo Hrvatsko
Datum rođenja 27.1.2000.

Spol Muški

Obrazovanje i osposobljavanje

Integrirani prijediplomski i diplomski sveučilišni studij Poslovna ekonomija
Ekonomski Fakultet Zagreb
Trg John F. Kennedyja 6, 10000, Zagreb
2018. - 2024.

Srednjoškolsko obrazovanje – opća gimnazija
Srednja škola Jastrebarsko
Ul. Većeslava Holjevca 11, 10450, Jastrebarsko
2014. - 2018.

Osnovnoškolsko obrazovanje
Osnovna škola Jastrebarsko
Ul. Ante i Davida Starčevića 16, 10450, Jastrebarsko
2006. – 2014.

Osobne vještine i kompetencije

Materinski jezik **Hrvatski jezik**

Drugi jezik
engleski jezik
njemački jezik

Razumijevanje		Govor		Pisanje
Slušanje	Čitanje	Govorna interakcija	Govorna produkcija	
C2	C2	C1	C1	C1
A1	A1	A1	A2	A1

Poznavanje rada na računalu (MS office, Internet)
Vozačka dozvola B kategorije
Stečene vještine rada u timu i prezentacijske sposobnosti tijekom obrazovanja

Dodatne informacije

Višegodišnje bavljenje sportovima izdržljivosti (trčanje, biciklizam, duatlon), te sudjelovanje na brojnim utrkama