

UTJECAJ CIKLOTURIZMA NA TURISTIČKI RAZVOJ GRADA SPLITA I OKOLICE

Šore, Vjekoslav

Master's thesis / Diplomski rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of economics Split / Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:124:065433>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-07**

Repository / Repozitorij:

[REFST - Repository of Economics faculty in Split](#)



**SVEUČILIŠTE U SPLITU
EKONOMSKI FAKULTET**

DIPLOMSKI RAD

**UTJECAJ CIKLOTURIZMA NA TURISTIČKI
RAZVOJ GRADA SPLITA I OKOLICE**

Mentor:

Prof.dr.sc. Snježana Pivac

Student:

Šore Vjekoslav, 2190680

Split, rujan, 2022.

SADRŽAJ

1. UVOD	4
1.1. Problem istraživanja	4
1.2. Predmet istraživanja	5
1.3. Istraživačke hipoteze	8
1.4. Cilj istraživanja	10
1.5. Metode istraživanja	11
1.6. Doprinos istraživanja	12
1.7. Struktura diplomskog rada	12
2. TEORIJSKE ODREDNICE POJMA CIKLOTURIZMA	14
2.1. Cikloturizam	14
2.1.1. Definicija, klasifikacija i značajke	15
2.1.2. Povijest razvoja cikloturizma u Europi	17
2.1.3. EuroVelo rute u Hrvatskoj i projekt „MEDCYCLETOUR“	21
2.1.4. Povijest razvoja cikloturizma u Hrvatskoj	25
2.1.5. Biciklistički koridori u Hrvatskoj	26
2.2. Utjecaj pandemije „korona“ virusa na cikloturizam	29
3. ANALIZA STANJA CIKLOTURIZMA URBANE AGLOMERACIJE SPLIT	31
3.1. Prirodna i kulturna resursna osnova Urbane aglomeracije Split	32
3.2. Analiza ponude cikloturizma UAS	34
3.2.1. Sustav javnih bicikala	40
3.3. Analiza potražnje za cikloturizmom UAS	45
3.4. Potencijali i razvojne mogućnosti cikloturizma ovog područja	48
4. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE	52
4.1. Metodologija istraživanja	52
4.2. Testiranje postavljenih hipoteza i rezultati istraživanja	53
4.3. Testiranje postavljenih hipoteza	61
4.4. Kritički osvrt na rezultate istraživanja	72
5. ZAKLJUČAK	75
LITERATURA	76
POPIS SLIKA, GRAFOVA I TABLICA	79
SAŽETAK	81

SUMMARY	81
PRILOZI	82

1. UVOD

1.1. Problem istraživanja

Turizam nije djelatnost koja se lako uklapa u **koncept održivog razvoja**. Međunarodni turizam uključuje glavne prometne sastavnice, mješavine kultura i neprekidnu intenzivnu borbu za resursima. Svjetska turistička organizacija (WTO) definira održivi turizam kao sredstvo za zadovoljenje sadašnjih potreba postojećih turističkih regija, istodobno štiteći i unaprjeđujući prilike za budućnost. Održivi turistički razvoj funkcionira na način da upravlja svim resursima kako bi se zadovoljile ekonomske, društvene i estetske potrebe, uz istodobno održavanje kulturnog integriteta, osnovnih ekoloških procesa, biološke raznolikosti i sustava za održanje života. Svaka od bezbroj definicija turistički održivog razvoja ističe najvažnije ključne čimbenike održivosti, odnosno naglašava se da održivost zahtijeva prikladno razmatranje dugoročne ekonomske, političke i društveno-kulturalne dobrobiti svih sudionika.¹

Posljednjih nekoliko desetljeća obilježena su intenzivnim rastom i disperzijom turizma na sve dijelove svijeta te njegovu diversifikaciju na različite oblike i vrste koje turistička teorija tretira posebnim, specifičnim, alternativnim ili selektivnim oblicima suvremenog turizma. Oni se javljaju u segmentu želja i potreba sve zahtjevnije turističke potražnje, a realiziraju u okviru turističke ponude sukladno raspoloživim resursima i izgrađenoj turističkoj infrastrukturi.²

Selektivni turizam (naziva se još i odgovornim/alternativnim turizmom ili turizmom posebnih oblika) predstavlja suprotnost negativnostima što ih je donio masovni turizam, a cilj mu je potpunije zadovoljavanje posebnih želja i potreba suvremenih turista.³

Cikloturizam i srodni oblici korištenja bicikla u turizmu spadaju u rastuće oblike turističkih aktivnosti. Procjenjuje se da će u europskim okvirima udio putovanja tijekom kojih je bicikl osnovno prijevozno sredstvo ili vožnja bicikla osnovna aktivnost porasti u idućih deset godina za više od deset posto. Još značajniji tržišni segment predstavljaju oni turisti kojima je vožnja bicikla tijekom odmora neizostavna dodatna aktivnost u destinaciji. Iz ovoga proizlazi da cikloturizam predstavlja turistički proizvod s najvećom perspektivom razvoja.⁴

¹Cooper, C., Fletcher, J., Fyall, A., Gilbert, D., Wanhill, S. (2008): Ekonomija turizma-načela i praksa, EKOKON, Split, str. 200.

²Geić, S. (2011): Menadžment selektivnih oblika turizma, Sveučilište u Splitu, Split, str. 211.

³Ibid., str. 222.

⁴Akcijnski plan razvoja cikloturizma, Institut za turizam Zagreb, 2015.str.3., [Internet], dostupno na: https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/151014_AP_cikloturizam.pdf (10.04.2021.)

Neke od komparativnih prednosti za razvoj cikloturizma koje Hrvatska sadrži jesu povoljna klima, blizina velikih tržišta, atraktivan i raznolik prirodni okoliš kao i bogata kulturno-povijesna baština iz različitih razdoblja te sigurnost zemlje i mnoštvo cesta s manjim intenzitetom prometa motornih vozila (posebice u periodima izvan turističke sezone). One su prepoznate i u Strategiji razvoja turizma RH do 2020. godine zbog čega je Ministarstvo turizma potaknulo izradu posebnog akcijskog plana razvoja cikloturizma čiji je temeljni cilj pozicioniranje Hrvatske na mjesto jedne od vodećih mediteranskih cikloturističkih destinacija.⁵

Glavna prepreka intenzivnijem razvoju cikloturizma u Hrvatskoj jest nepostojanje osnovne prometne infrastrukture (Nacionalne mreže cikloturističkih putova), mali broj posebno izgrađenih biciklističkih traka i staza, loše održavanje postojećih cikloturističkih ruta i njihova nepovezanost zbog nedostatka prometnih veza (biciklističkih staza) koje bi ujedinile udaljenije regije u kompaktnu cjelinu. Osim što Hrvatska zaostaje u pogledu razvijenosti infrastrukture za bicikliste, veliki problem predstavlja i činjenica što postoji vrlo niska razina, odnosno nedostatna razina smještajno-ugostiteljske ponude za cikloturiste kao i neopremljenost turističkih atrakcija. To ima za posljedicu prilično mali broj cikloturista koji posjećuju Hrvatsku usprkos svim povoljnim čimbenicima za snažniji razvoj cikloturizma, od spomenute atraktivnosti i raznolikosti krajolika do sigurnosti zemlje.⁶

Nekoliko trendova koji se predviđaju u narednim sezonama poput razvijanja cjelogodišnjeg turizma, manjih grupa turista i privatnih tura, boravka na otvorenom te aktivnog turizma s naglaskom na očuvanje okolišaukazuju na to da cikloturizam predstavlja svojevrsno sredstvo za ublažavanje utjecaja sezonalnosti i aktualne „korona“ krize koja prevladava u svijetu.

1.2.Predmet istraživanja

U radu se istražuje utjecaj koji cikloturizam ima na cjelokupni turistički razvoj grada Splita i okolice i razmatraju se načini putem kojih daljnji razvoj cikloturizma na ovom području može prometnuti grad Split u cikloturistički centar Dalmacije i nadići aktualne probleme s kojima se suočava čitavi svijet poput sezonalnosti turizma i „korona“ krize.

Razlikuje se cikloturizam u širem i užem smislu. Cikloturizam u **širem smislu** predstavlja turističko putovanje biciklom, biciklistički izlet, dodatnu sportsko-rekreativnu ponudu vožnje biciklom, sportski trening, sportsku manifestaciju ili povremenu vožnju. Kada se definira

⁵Ibid., str. 3.

⁶Ibid., str. 4.

cikloturizmu **užem smislu** valja naglasiti kako je se ono odnosi na turistička putovanja u kojima je bicikl glavno prijevozno sredstvo, odnosno vožnja bicikla osnovna turistička aktivnost i ono obuhvaća prilično uzak segment turističke potražnje za razliku od skupine koju čine turisti kojima bicikl predstavlja samo dodatnu aktivnost.⁷

Neka od osnovnih obilježja cikloturizma usklađena su s glavnim razvojnim ciljevima Europske Unije stoga ne čudi veliki broj projekata koji se financiraju iz EU fondova kojima je cilj razvoj cikloturizma i sličnih turističkih proizvoda koji su po svojim obilježjima komplementarni cikloturizmu. Ta su obilježja sljedeća:

1. cikloturizam predstavlja oblik turizma koji se pretežno odvija u ekološki očuvanom, visokovrijednom i atraktivnom prirodnom krajoliku,
2. cikloturizam predstavlja turističku aktivnost koja je u prostornom smislu minimalno invazivna, odnosno ne rezultira značajnijim intervencijama u okolišu,
3. razvojem cikloturističkih ruta mogu se na ekološko i cjenovno prihvatljiv način povezati europske regije i time povećati teritorijalna jedinstvenost zemalja EU,
4. korištenje bicikala može poboljšati opće zdravstveno stanje stanovništva,
5. razvojem cikloturizma može se podići razina kvalitete boravka turista u destinaciji kao i razina životnog standarda domicilnog stanovništva.⁸

Glavni motiv putovanja cikloturista je aktivno ili pasivno sudjelovanje u biciklizmu. Budući da oblike cikloturizma definira dužina trajanja odmora, razlikuje se:

- A) Jednodnevni cikloturizam** (koji predstavlja najčešći oblik cikloturizma, karakterističan za domaće turiste, odnosno izletnike na jedan dan)
- B) Odmorišni cikloturizam** (oblik cikloturizma u kojem je biciklizam čini jednu od aktivnosti turista tijekom odmora)
- C) Aktivni cikloturizam** (u kojem je biciklizam osnovni motiv putovanja).⁹

Prioritetne aktivnosti razvoja cikloturizma u Hrvatskoj odnose se prvenstveno na izradu Programa razvoja cikloturizma, opremanje novih i postojećih biciklističkih staza odgovarajućom turističkom signalizacijom i interpretacijom (putokazi, informacijski

⁷Ibid., str. 3.

⁸Ibid., str. 10.

⁹Ibid., str. 25.

punktovi), daljnji razvoj manifestacija i natjecanja (uključujući i one međunarodnog karaktera) te daljnji razvoj smještajnih kapaciteta prema „Bed&bike“ standardima (primjerice mali hoteli, pansioni, seoska gospodarstva, planinarski domovi, kampovi i slični objekti) s razvijenim osjećajem za lokalno okruženje, tradiciju i ljude te uklapanje tih objekata u takvu sredinu. Ostale aktivnosti razvoja cikloturizma odnose se na stvaranje specijaliziranih agencija za razvoj i promociju ponude cikloturizma u destinaciji, profesionalno vođenje nacionalne udruge cikloturizma s funkcijama istraživanja tržišta, edukacije, partnerstva sa sportskim savezima, članstva u međunarodnim udrugama, kao i na daljnju integraciju javnog prijevoza i cikloturizma (primjerice bicikl na vlak/trajekt) te razvoj ponude lokalnih proizvoda (uključujući gastronomiju).¹⁰

Glavne aktivnosti razvoja cikloturizma u Splitsko-dalmatinskoj županiji odnose se na:

1. dovršenje biciklističkih staza na području cijele SDŽ,
2. unaprjeđenje web stranice i njeno kontinuirano nadopunjavanje novim sadržajima i informacijama,
3. izgradnju potrebne infrastrukture (bike odmorišta),
4. provođenje certifikacije B&B smještaja,
5. organiziranje međunarodnih bike utrka i događanja te
6. marketing na međunarodnim sajmovima.¹¹

Kada se govori o povijesnom aspektu biciklizma u Splitu valja naglasiti kako je posljednjih godina 19. stoljeća u Splitu već postojao značajan broj bicikala, ali organiziran rad i osnutak prvog biciklističkog društva uslijedio je tek 1898. godine pod nazivom „Cyclistic Club Spalato“.¹²

U ljeto 2019. godine „Split parking d.o.o. za komunalne usluge“ je u suradnji s gradom Splitom, u okviru europskog projekta „REMEDIIO“, uveo „Sustav javnih bicikala“ koji

¹⁰Prijedlog Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, Vlada Republike Hrvatske, Zagreb, 2013. str. 43., [Internet], dostupno na: <https://mint.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/Strategija-turizam-2020-veljaca2013.pdf>(12.04.2021.)

¹¹Glavni plan razvoja turizma Splitsko-dalmatinske županije (2017 – 2027) sa strateškim i operativnim planom marketinga, Institut za turizam Zagreb, 2018. str.150., [Internet], dostupno na: https://www.dalmatia.hr/wp-content/uploads/2021/02/Glavni_plan_razvoja_turizma_SDZ.pdf(13.04.2021.)

¹²Cukrov, M. (2015): Talijanska sportska društva u Splitu do 1914., Gradska knjižnica Marka Marulića Split, [Internet], dostupno na: <https://www.gkmm.hr/stranica/talijanska-sportska-drustva-u-splitu-do-1914->(13.04.2021.)

postaje novi oblik javnog gradskog prijevoza. To je jedan od najznačajnijih projekata realiziranih u gradu Splitu koje se tiču razvoja cikloturizma na ovom području.¹³

Provest će se online istraživanje putem Google Forms anketnog upitnika nad uzorkom od 120 ispitanika te će uzorkom biti obuhvaćen muški i ženski spol uz nivo signifikantnosti od 95% i slučajnu pogrešku od 5%. Instrument koji će se koristiti tijekom istraživanja jest anketni upitnik priložen na kraju rada. Upitnik je namijenjen ispitivanju lokalnog stanovništva grada Splita i njegove aglomeracije koje će se provesti indirektno putem društvenih mreža. Upitnik se sastoji od ukupno 12 pitanja. Prva četiri pitanja ukratko otkrivaju sociodemografski profil ispitanika, dok se ostatak pitanja bazira na njihova razmišljanja i stavove o utjecaju i ulozi cikloturizam na turistički razvoj grada Splita i okolice. Shodno tome, u anketi se nalazi niz tvrdnji koje su sastavljene pomoću Likertove ljestvice putem koje se od ispitanika očekuje iskreno iskazivanje stupnja slaganja s navedenim tvrdnjama.

1.3. Istraživačke hipoteze

Istraživačkim hipotezama nastoji se odgovoriti na ključna pitanja vezana uz tematiku rada i njegovu svrhu, a to je kakav utjecaj ima razvoj cikloturizma u gradu Splitu i njegovoj užoj okolini koja mu gravitira (područje od grada Trogira na sjeveru do Omiša na jugu te unutrašnjost zagore s gradom Sinj i općinama Dugopolje, Klis, Dicmo i Muć); kakav utjecaj je postigao sustav javnih bicikala te koji su stavovi korisnika o utjecaju razvoja cikloturizma kao posebne vrste turizma u gradu Splitu.

H1: Razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolini pozitivno djeluje na njihov cjelokupni turistički razvoj

Pretpostavlja se da razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolini pozitivno djeluje na cjelokupan turistički razvoj grada Splita i okolice, upotpunjava turističku ponudu ovog područja i samim time privlači veći broj turista.

Iznesena glavna hipoteza testirat će se pomoćnim hipotezama:

H1.1: Razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolini pozitivno utječe na privlačenje turista u grad Split

Grad Split je kroz posljednjih nekoliko godina doživio potpunu preobrazbu iz tranzitnog lučkog grada u kojem turisti provode nekoliko sati zatim odlaze do ciljnih destinacija

¹³Turistička zajednica grada Splita, [Internet], dostupno na: <https://visitsplit.com/hr/4280/javni-bicikli> (13.04.2021.)

(ponajprije srednjodalmatinskih otoka ili Dubrovnika i njegovog akvatorija) do sadašnjeg turističkog centra Dalmacije gdje turisti odsjedaju duži period i gdje se svake sezone nanovo ruše turistički rekordi posjećenosti. Istraživanjem će se ispitivati mišljenja lokalnog stanovništva o utjecaju razvoja cikloturizma u gradu Splitu i okolici na privlačenje turista i njihovu dodatnu motivaciju za posjet gradu Splitu.

H1-2: Razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici pozitivno utječe na život lokalnog stanovništva

Putem istraživanja će se ispitati kakav utjecaj ima razvoj cikloturizma na svakodnevni život lokalnog stanovništva i promatra li se razvoj ove vrste turizma u gradu kao prilika za iskorištavanje svih potencijala i resursa koje ovo područje posjeduje ili se gleda na to kao na prijetnju zbog prometnog kaosa koji može izazvati preveliki broj bicikala u gradu koji tek razvija kulturu bicikala i trenutno nema razvijenu mrežu biciklističkih staza i ruta.

H1-3: Sustav javnih bicikala podigao je svijest građana o važnosti korištenja bicikala iz zdravstveno/rekreativnih razloga

Istraživanjem će se nastojati ispitati stavovi i mišljenja lokalnog stanovništva o novopostavljenom sustavu javnih bicikala koji sve više dobivaju na popularnosti. Ispitat će se je li sustav javnih bicikala potakao svijest građana o važnosti korištenja bicikala iz zdravstveno/rekreativnih razloga, je li smatraju da vožnja bicikla može utjecati pozitivno na zdravstveno stanje pojedinca kao i na njegovu fizičku spremu te je li vožnja bicikla predstavlja optimalan način rekreacije u gradu.

H1-4: Sustav javnih bicikala podigao je svijest građana o očuvanju okoliša i smanjenju prometne gužve/buke

Sve češće korištenje bicikala kao prijevoznog sredstva u velikim gradovima svijeta dosta je doprinijelo određenom smanjenju prometnih gužvi (osobito u najkritičnijim satima kada ljudi odlaze na posao i kada se vraćaju s njega). Također, korištenje bicikala dovelo je do smanjenja prometnih „čepova“ te do smanjenog zagađivanja zraka ispušnim plinovima koja u sebi sadržavaju automobili i srodna prijevozna sredstva. Istraživanjem će se ispitati stavovi lokalnog stanovništva o sustavu javnih bicikala iz aspekta brige o čuvanju okoliša te smanjenju prometnih gužvi i buke.

H1-5 : Razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici pozitivno djeluje na smanjenje utjecaja sezonalnosti turizma

Sezonalnost turizma jedan je od ključnih problema s kojima se turistička djelatnost suočava desetljećima unazad. Pronalazak adekvatnog rješenja ovog problema, odnosno poticanje cjelogodišnjeg turizma u određenoj destinaciji predstavlja cilj koji svaka zemlja želi dosegnuti i postići. Cikloturizam predstavlja selektivnu vrstu turizma koju možemo svrstati u kategoriju sportsko-rekreativnog turizma i ono u povoljnim prostornim i vremenskim uvjetima može biti temelj razvitka cjelogodišnjeg turizma određene destinacije. Istraživanjem će se ispitati razmišljanja lokalnog stanovništva o utjecaju koji ima razvoj cikloturizma u Splitu i okolici kada se govori o suzbijanju sezonalnosti turizma, odnosno je li moguće razvijati ovakvu vrstu turizma izvan „vršnih“ mjeseci turističke sezone.

H1-6: Cikloturizam u gradu Splitu i okolici poželjna je i prihvatljiva vrsta turizma u vrijeme pandemije „korona“ virusa

Istraživanjem će se ispitati mišljenja i stavovi lokalnog stanovništva u cikloturizmu kao posebnoj vrsti turizma koja može predstavljati jedan od mogućih načina ublažavanja utjecaja krize izazvane pandemijom korona virusa s početka 2020. godine koja traje i danas. Cikloturizam se smatra najpogodnijom vrstom turizma u ovim izazovnim vremenima jer se odvija na otvorenom, u manjim grupama na distanci i najčešće u prirodnom okruženju van centra velikih gradova, a istraživanjem će se pokazati je li lokalno stanovništvo smatra cikloturizam prihvatljivim u ovakvim vremenima kada postoji mogućnost zatvaranja državnih granica i oslanjanja na isključivo domaće turiste.

H1-7 : Grad Split sa svojom okolicom nudi dovoljno sadržaja i adekvatnu ponudu za privlačenje cikloturista

Istraživanjem će se ispitati stavovi lokalnog stanovništva o dostupnim sadržajima i ponudi cikloturizma grada Splita i okolice i njihovoj marketinškoj promociji za privlačenje turista. Razmotrit će se i eventualni prijedlozi ispitanika kako poboljšati ponudu cikloturizma ovog područja kako bi se Split prometnuo u cikloturistički centar ovog dijela Dalmacije i šire.

1.4. Cilj istraživanja

Cilj ovog istraživanja jest definirati utjecaj i ulogu koju cikloturizam kao posebna vrsta turizma ima na ovom području kao i načine na koji se ta uloga može povećati i pozitivno utjecati na zajednicu iskorištavanjem svih potencijala koje ova regija posjeduje. Oblikovanjem ponude i kvalitetnom valorizacijom svih resursa pogodnih za daljnji razvoj cikloturizma postoji realno ostvariva mogućnost privlačenja većeg broja posjetitelja u grad Split, bez obzira jesu li to cikloturisti motivirani isključivo biciklizmom ili turisti čiji boravak

dodatno obogaćuje iskustvo vožnje biciklom atraktivnim dijelovima grada i okolice. Ovim se radom želi ukazati na pomak koji se događa posljednjih nekoliko godina u vidu poboljšanja turističke ponude cikloturizma ovog područja kao i na brojne ideje i projekte koji se tek trebaju realizirati, a sve za svrhu da grad Split sa svojom okolicom postane turistički centar koji, osim masovnog turizma „sunca i mora“, nudi i kvalitetne alternativne oblike turizma za turiste koji će znati cijeniti specifičnost i širinu turističke ponude koju grad nudi.

1.5. Metode istraživanja

U radu će se koristiti sljedeće metode istraživanja:

A) Induktivna metoda

Induktivna metoda predstavlja primjenu induktivnog načina zaključivanja kojim se na temelju analize pojedinačnih činjenica dolazi do zaključka o općem sudu.

B) Deduktivna metoda

Deduktivna metoda je primjena deduktivnog načina zaključivanja u kojem se iz općih sudova izvode posebni i pojedinačni zaključci. Deduktivna metoda u znanosti služi za objašnjenje činjenica i zakona, za predviđanje budućih događaja, za otkrivanje novih činjenica i zakona te za dokazivanje postavljenih teza i provjeravanje hipoteza.

C) Metoda analize

Metoda analize je postupak raščlanjivanja složenih pojmova, sudova i zaključaka na njihove jednostavnije elemente.

D) Metoda sinteze

Metoda sinteze je postupak objašnjavanja stvarnosti putem sinteze jednostavnih sudova u složenije.

E) Metoda dokazivanja

Svrha ove metoda je utvrditi točnost određene spoznaje.

F) Metoda deskripcije

Metoda deskripcije je postupak jednostavnog opisivanja činjenica, procesa i predmeta u prirodi i društvu te njihovih empirijskih potvrđivanja odnosa i veza, ali bez znanstvenog tumačenja i objašnjavanja.

G) Metoda kompilacije

Metoda kompilacije je postupak preuzimanja tuđih rezultata znanstvenoistraživačkog rada, odnosno tuđih opažanja, stavova, zaključaka i saznanja.¹⁴

Empirijsko istraživanje o utjecaju cikloturizma na turistički razvoj grada Splita i okolice provodit će se pomoću metode indirektnog anketiranja, a instrument koji će se koristiti za prikupljanje podataka jest upitnik. U istraživanju će biti obuhvaćeno lokalno stanovništvo grada Splita i ostala mjesta i gradovi koji su dio aglomeracije Splita. Za obradu podataka koristit će se statistički program SPSS (engl. Statistical Package for the Social Sciences). Zaključci će se donositi na temelju odgovarajućih statističkih testova uz signifikantnost testa 0.05.

1.6. Doprinos istraživanja

Ovim radom nastoji se istaknuti potencijal koji ovo područje ima koji se kvalitetnom valorizacijom i proširenjem turističke ponude može iskoristiti za razvoj cjelogodišnjeg turizma, a to je cilj koji postavljaju sve relevantne turističke destinacije u svijetu. Cikloturizam predstavlja alternativnu vrstu turizma koji se temelji na održivosti i „zelenom“ turizmu i kao takav pruža otpor masovnom turizmu te je kao takav poželjan i prihvatljiv, osobito u aktualno doba „korona“ krize. Ovaj rad može poslužiti kao podloga za daljnja istraživanja na ovu temu, a može predstavljati uvid u razvoj cikloturizma na ovom području u ovom vremenskom periodu. Može poslužiti za razmatranje utjecaja razvoja cikloturizma na cjelokupan turistički razvoj grada Splita s određenim vremenskim odmakom te za usporedbe nekog budućeg stanja sa stanjem cikloturizma opisanog u radu.

1.7. Struktura diplomskog rada

Diplomski rad će se sastojati od pet dijelova.

Prvi dio jest uvodni dio u kojem će se definirati problem i predmet istraživanja na temelju kojih će se oblikovati glavna istraživačka hipoteza proizašla iz samog naslova teme i nekoliko podhipoteza. Nadalje, u uvodnom dijelu rada će se definirati ciljevi rada, navesti i objasniti metode korištene u istraživanju i navesti doprinose koji ovaj rad donosi.

Drugi dio rada odnosi se na temeljne odrednice pojma cikloturizma u kojem će se iznijeti definicija pojma cikloturizma, njegova klasifikacija i značajke koje karakteriziraju ovu vrstu

¹⁴Nastavni materijali, Sveučilište u Zadru, [Internet], dostupno na: http://www.unizd.hr/portals/4/nastavni_mat/1_godina/metodologija/metode_znanstvenih_istrazivanja.pdf (15. 4. 2021.)

turizma. Slijedi kratak pregled povijesti razvoja cikloturizma u Europi i Hrvatskoj, uz osvrt na biciklističke koridore u Hrvatskoj s posebnim naglaskom na europsku mrežu biciklističkih ruta (EuroVelo) koje prolaze kroz Hrvatsku. Zatim se cikloturizam stavlja u kontekst aktualnog stanja u svijetu pa tako i u Hrvatskoj, a koje se odnosi na utjecaj pandemije „korona“ virusa na ovu vrstu turizma.

Treći dio rada odnosi se na analizu stanja cikloturizma u gradu Splitu i okolici, odnosno na prirodno-resursnu osnovu i geografske karakteristike područja, na analizu ponude cikloturizma s osobitim naglaskom na sustav javnih bicikala te na analizu potražnje za cikloturizmom. Na kraju ovog dijela rada navode se potencijali i razvojne mogućnosti cikloturizma ovog područja kao i njegova razvojna perspektiva u budućnosti.

U četvrtom dijelu se provodi empirijsko istraživanje gdje će se testirati hipoteze i donijeti zaključci primjenom metode anketnog ispitivanja. Pitanja će se kroz formu upitnika postavljati lokalnom stanovništvu grada Splita i njegove aglomeracije i na temelju rezultata će se iznijeti zaključak te iskazati vlastiti kritički osvrt na rezultate istraživanja.

Peti dio sumira sve činjenice iskazane u radu i donosi opći zaključak o temi rada.

Na kraju rada će se nalaziti popis literature, popis slika i tablica, prilozi te sažetak rada na hrvatskom i engleskom jeziku.

2. TEORIJSKE ODREDNICE POJMA CIKLOTURIZMA

2.1. Cikloturizam

Cikloturizam se često vezuje uz pojmove kao što su avanturistički turizam, sportsko-rekreativni turizam, turizam „posebnog interesa“, turizam prirode, seoski turizam, održivi turizam i slično. Cikloturizam se odnosi na putovanja biciklom između odredišta u svrhu zabave, odnosno razonode gdje je biciklizam sastavni dio turističkog iskustva. Osnovna motivacija cikloturista jest relaksacija, provođenje slobodnog vremena u prirodi i promicanje zdravog načina života.¹⁵

Ljudi preferiraju aktivnosti koje ih opuštaju u fizičkom, mentalnom i duhovnom smislu i koji su ugodni te se mogu obavljati u slobodnom vremenu. Jedna od tih aktivnosti jest svakako biciklizam koji je kroz godine zauzeo bitnu poziciju u životima ljudi i oduvijek je bio privlačan kao alternativno sredstvo prijevoza. Općenito cikloturizam odnosi se na putovanja biciklom između odredišta u svrhu razonode, odnosno rekreacije te biciklizam predstavlja sastavni dio turističkog iskustva. U širem smislu, cikloturizam podrazumijeva putovanja određenom rutom za istraživanje odredišta biciklom u svrhu bavljenja sportom, traženja avanture, izazova i fizičkog, mentalnog i duhovnog opuštanja, približavanja prirodi i slično. Porast broja korištenja bicikla, koji predstavlja održiv oblik sportsko-rekreacijskih i turističkih aktivnosti, zajedno s razvojem cikloturizma predstavlja dobru osnovu za razvoj održivog, inteligentnog i uključivog društva.¹⁶

Cikloturizam podrazumijeva široko područje proučavanja. Brojni autori nude tehničke i konceptualne definicije kako bi obuhvatili ovaj fenomen u svrhu istraživanja i mjerenja. Cikloturizam se može manifestirati u brojnim oblicima stoga je teško dati konačnu i jasnu definiciju s obzirom na to da je utvrđeno da postoji više razina „sudjelovanja“ turista u cikloturizmu koje ovisi o ponašanju turista (aktivno i pasivno sudjelovanje), te ulogi koju biciklizam ima kao motiv putovanja, odnosno posjeteodređenoj destinaciji.¹⁷

¹⁵Poljićak, A.M., Šego, D. and Periša, T., (2021): Analysis of Cycling Tourism: Case-Study Croatia. International Journal for Traffic and Transport Engineering, 11(3), str.454., [Internet], dostupno na:https://www.academia.edu/49355182/Analysis_of_cycling_tourism_Case_study_Croatia (16.02.2022.)

¹⁶DURAN, E., SEVİNÇ, F. and HARMAN, S., (2018): Cycle tourism as an alternative way of tourism development in Canakkale, Turkey. Journal of Awareness, 3(4), pp.25-34., [Internet], dostupno na: https://www.researchgate.net/publication/328315056_Cycle_Tourism (09.02.2022.)

¹⁷Lamont, M., (2014): Introduction: cycling and tourism. Tourism review international, 18(1), str.2., [Internet], dostupno na:https://www.researchgate.net/publication/264461674_Introduction_Cycling_and_Tourism/link/5b8ccc15299b1d5a73a0b48/download (16.02.2022.)

2.1.1. Definicija, klasifikacija i značajke

Selektivni turizam javlja se kao protuteža turističkom konceptu masovnog turizma. Njegova najvažnija odrednica jest pozicioniranje turista u centar istraživanja i oblikovanja turističke ponude i proizvoda. Bitno obilježje selektivnih turističkih vrsta jest disperzija, odnosno raznolikost turističke ponude i turističkih proizvoda. Veliki broj turističkih proizvoda prilagođava se zahtjevima i željama manjih skupina turista, odnosno potrošača. Strateški razvoj proizvoda u ponudi selektivnih turističkih vrsta primjer je upotrebe strategije diverzifikacije kao razvojne strategije koja prevladava. Selektivne turističke vrste potiču regionalni koncept razvoja turizma u kojem se ponuda koju nude subjektiputem svojih turističkih proizvoda razvija koristeći komparativne prednosti resursa receptivne destinacije. Sustav upravljanja na nižim razinama stvara se određivanjem izborom kompetentnih subjekata procesa strateškog menadžmenta destinacije, bilo lokalne ilione na regionalnoj razini. Država sve dinamičnije prihvaća svoju novu ulogu u globalnom razvoju koja se odnosi na to da ona postaje servis razvoja, partner, kontrolira i koordinira procesom, te postavlja razvojnu logistiku i taj razvoj podupire prikladnom infrastrukturom. S obzirom na to da selektivne vrste turizma svoju politiku i strategiju razvoja proizvoda temelje na resursima receptivne destinacije, raste interes tih vrsta za poticanjem koncepta održivog razvoja na vlastitom tržištu i ono postaje ključan činitelj razvoja destinacije. Kada se govori o konceptu održivog razvoja destinacije, dva su bitna aspekta koji potiču i podržavaju selektivne vrste turizma, a odnose se porast razine sigurnosti turista u destinaciji i na određivanje standarda za zaštitu prirodnih resursa destinacije. Sigurnost turista postaje sve bitniji čimbenik u ocjeni kvalitete destinacije i turističke ponude i bitan čimbenik u procesu donošenja odluke o posjeti određenoj turističkoj destinaciji.¹⁸

Značajna karakteristika selektivnih turističkih vrsta uviđa se u poticanju gospodarskog razvoja destinacije, to se odnosi prvenstveno na mala gospodarstva. Ova značajka traži više pozornosti od strane državne administracije Hrvatske i svih zemalja u tranziciji obzirom da se veći dio nacionalne ekonomije temelji na malom i srednjem poduzetništvu.¹⁹

Temeljne prednosti razvoja posebnih, selektivnih vrsta turizma najlakše se mogu uvidjeti iz stvaranja pozitivnih rješenja koja se prvenstveno odnose na strukturalno jačanje i poboljšanje postojeće te stvaranja nove vrijednosti, ali i identiteta određenog turističkog proizvoda ili pojedine destinacije; zatim na značajno vremensko produženje turističke sezone i turističkog

¹⁸Luković, T., (2008): Selektivni turizam, hir ili znanstveno-istraživačka potreba. Acta turistica nova, 2(1), pp.51-74., [Internet], dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/37744> (15.02.2022.)

¹⁹Ibid

poslovanja te, konačno, na značajan prostorni obuhvat rasta i razvoja turizma i svih njegovih tržišnih segmenata. Selektivni turizam koji se temelji na humanističkom i eko/sociokulturnom pogledu putem selektivnih vrsta turizma bitno osnažuje i podržava domaći turizam.²⁰

Cikloturizam odnosi se na putovanja na minimalnoj udaljenosti od 40 kilometara od kuće, uz noćenje (za višednevne izlete) ili putovanja koja uključuju barem jednu neciklirajuću komponentu povratnog puta od 50 kilometara i najmanje 4 sata boravka izvan kuće (za jednodnevne izlete) uključujući aktivno sudjelovanje ili pasivno promatranje, odmor i opuštanje, slobodno vrijeme ili natjecanje gdje biciklizam predstavlja glavnu svrhu putovanja.²¹

Parametri koji definiraju cikloturizam uključuju nekoliko teza:

1. biciklističko iskustvo se odvija daleko od okruženja u kojem osoba živi,
2. cikloturizam se može proširiti na jednodnevna ili višednevna putovanja,
3. priroda biciklističke aktivnosti nije natjecateljska,
4. vožnja biciklom trebala bi biti glavna svrha putovanja,
5. sudjelovanje u biciklizmu odvija se samo u aktivnom kontekstu,
6. cikloturizam je oblik rekreacije i razonode.²²

Značajne koristi od kojih destinacija može profitirati **razvojem cikloturizma** mogu biti identificirane putem sljedećih aspekata:

- jednaka ili veća turistička potrošnja od strane cikloturista u odnosu na druge turističke skupine,
- generiranje potražnje (i razvoj ponude) za određene proizvode i usluge u odredištu,
- povećanje financijskog priljeva u lokalno gospodarstvo korištenjem usluga lokalnih turističkih djelatnika,
- minimalni ekološki utjecaj na odredište i smanjenje inteziteta prometnih tokova,
- korištenje ili prenamjena postojećih i nedovoljno iskorištenih, dotrajalih ili zastarjelih infrastruktura,
- poboljšanje imidža destinacije i privlačenje novih i različitih posjetitelja,

²⁰Jadrešić, V. (2010): Janusovo lice turizma: Od masovnog do selektivno-održivog turizma, Plejada, Zagreb, str.195.

²¹Lamont, M., (2014): Introduction: cycling and tourism. Tourism review international, 18(1), op.cit. str.2.

²²Lamont, M., (2009): Reinventing the wheel: A definitional discussion of bicycle tourism. Journal of Sport & Tourism, 14(1), op. cit. str. 11.

- povećanje aktivnosti, odnosno snažnije sudjelovanje lokalne zajednice u turističkim aktivnostima.²³

2.1.2. Povijest razvoja cikloturizma u Europi

1885. godina je ključna kada se govori o počecima biciklizma jer je to godina u kojoj je dizajniran bicikl onakav kakvim ga danas poznajemo. John Kemp Starley je britanski izumitelj koji je proizvodio „sigurne“ bicikle u svojoj kompaniji pod brendom Rover koji su imali jednaku veličinu kotača, usmjerljiv prednji kotač i lančani pogon na zadnji kotač, dakle sve one karakteristike bicikla kakvog danas poznaje svijet.²⁴



Slika 1: Rover bicikl iz 1886. godine izložen u Britanskom muzeju motora

Izvor:

[https://en.wikipedia.org/wiki/John_Kemp_Starley#/media/File:1886_Starley_'Rover'_Safety_Cycle_British_Motor_Museum_09-2016_\(29928044262\).jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/John_Kemp_Starley#/media/File:1886_Starley_'Rover'_Safety_Cycle_British_Motor_Museum_09-2016_(29928044262).jpg)

U počecima je biciklizam bio najrašireniji u Velikoj Britaniji te je u Londonu već 1870. osnovan prvi biciklistički klub pod nazivom „Pickwick Cycle Club“. 1892. osnovan je u Londonu i Međunarodni biciklistički savez (ICA), kasnije preimenovan u današnji „Union Cycliste Internationale“, odnosno Međunarodnu biciklističku uniju.²⁵

Biciklizam kao sport nalazi se na službenom programu modernih Olimpijskih igara od 1896. kontinuirano. Najpoznatiju europsku biciklističku utrku „Tour de France“ osnovao je francuski biciklist i novinar Henry Desgrange 1903. godine.²⁶

²³Mrnjavac, E., Kovačić, N. and Topolšek, D., (2014): The logistic product of bicycle destinations. *Tourism and hospitality management*, 20(2), pp.171-184., [Internet], dostupno na:<https://hrcak.srce.hr/file/193250> (16.02.2022.)

²⁴Wikipedia: John Kemp Starley, [Internet], dostupno na: https://en.wikipedia.org/wiki/John_Kemp_Starley (02.03.2022.)

²⁵Sportilus: Povijest biciklizma, [Internet], dostupno na: <https://www.sportilus.com/sportopedia/povijest-biciklizma>(08.03.2022.)

²⁶Ibid

Tijekom 1890-ih godina bicikl je za većinu ljudi predstavljao neovisno prijevozno sredstvo za sve društvene klase prije masovne proizvodnje motornih vozila. Biciklizam je bio izuzetno popularan do oko 1920. godine kada su motorna vozila postala pristupačna višim i srednjim klasama društva, da bi zatim postupno njihova popularnost opadala sve većim prihvaćanjem motoriziranih putovanja.²⁷

Biti na biciklističkoj ruti i odlučivati o biciklističkim rutama u Europi postalo je važno s rastom utjecaja ekonomskih, društvenih i održivih koristi. Stoga takve organizacije kao što su Europska biciklistička federacija, Europska mreža biciklističkih ruta i slične odlučuju o rutama i organiziraju ture za razvoj ove vrste turizma. Biciklističke ture postaju sve popularnije u europskim zemljama i ekonomski doprinos cikloturista omogućilo je da cikloturizam ima nepobitno važan udio u prihodima u turizmu. Zemlje koje žele investirati u ovakvu vrstu turizma moraju stvoriti proširene biciklističke rute i biti na biciklističkoj ruti međunarodnih dimenzija te razvijati različite projekte vezane uz poboljšanje cikloturističke ponude. Čak se u određenim zemljama razmatra mogućnost preuređivanja i prenamjena zapuštenih i nekorištenih željezničkih pruga u svrhu stvaranja biciklističke rute (tzv. „zeleni putovi/staze“).²⁸

Urbane zelene staze pojavljuju se kao potencijalne turističke atrakcije u gradovima i dobro su prepoznati po svojim mogućnostima za razonodu i rekreaciju. Budući da se svaka destinacija odlikuje svojom fiziografijom koja uključuje prirodu i izgled krajolika, temelj turizma i ono najosnovnije jest prirodno okruženje urbane sredine. Druga dimenzija destinacije jest izgrađeno okruženje koje su stvorili ljudi. Ono obuhvaća kulturu, infrastrukturu, tehnologiju i informacije. Infrastruktura urbanih turističkih destinacija uključuje hotele, restorane, kongresne centre i druge izgrađene atrakcije poput urbanih parkova i staza koje je trebalo izgraditi kako bi se stvorilo najbolje moguće iskustvo za posjetitelje. Razvoj zelene infrastrukture kao što su zelene staze važan je element u održivom razvoju i može pomoći destinacijama da se razvijaju na uravnoteženiji način. Danas gradovi i mnoge organizacije traže revitalizaciju u urbanim sredinama promoviranjem zelenih staza koje povezuju urbana i ruralna područja i poboljšavaju mogućnosti rekreacije i alternativnog prijevoza. Zelene staze koriste se kao turistička atrakcija s obzirom da predstavljaju zelenu

²⁷Prema Tobin, 1974. Lamont, M., 2009. Reinventing the wheel: A definitional discussion of bicycle tourism. *Journal of Sport & Tourism*, 14(1), str. 5., [Internet], dostupno na: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/14775080902847363?needAccess=true> (02.02.2022.)

²⁸DURAN, E., SEVİNÇ, F. and HARMAN, S., (2018): Cycle tourism as an alternative way of tourism development in Canakkale, Turkey. *Journal of Awareness*, 3(4), op.cit. str..25-34.

infrastrukturu temeljenu na prirodnim karakteristikama destinacije u kojoj se nalaze. Transformiranje nekadašnjih željezničkih pruga u zelene staze namijenjene za bicikliste i pješake dovodi do realizacije novih jedinstvenih turističkih atrakcija čime se potiču gospodarske aktivnosti na područjima gdje su te trase prolazile. Pružajući alternativne mogućnosti prijevoza, zelene staze također mogu imati povoljan utjecaj na degradaciju okoliša smanjenjem automobilskeg prometa.²⁹

Brojna pozitivna iskustva iz svijeta dokazuju kako je **transformiranje zapuštenih željezničkih pruga u zelene staze** dovelo do rasta kvalitete života ljudi koji žive u neposrednoj blizini prolaska trasa željeznice te do poticanja gospodarskih aktivnosti kroz povećanje turističkih kretanja i razvoj usluga namijenjenih turistima. To je veoma bitno i za prostor Hrvatske jer se veliki dio takvih pruga pruža u dijelovima zemlje koji su izloženi snažnom utjecaju depopulacije stanovništva i smanjenju gospodarskih aktivnosti na tim područjima. Posebna prednost ovakvih biciklističkih staza leži u činjenici da su ovakve rute veoma blagih nagiba i prolaze kroz dijelove zemlje na najučinkovitiji način, s obzirom na potrebe željezničkog prijevoza, čime otvara mogućnost bicikliranja osobama slabije fizičke kondicije. Ulaganja u prenamjenu željezničkih pruga u zelene staze su znatno manja od stvaranja i opremanja potpuno novih biciklističkih staza pošto su za potrebe pružanja željezničkih pruga već stvorene trase koje samo treba urediti i nasuti šljunkom potom betonom za potrebe bicikliranja. Također je i pitanje vlasništva zemljišta za potrebe uređivanja biciklističkih staza uvelike olakšano i lako rješivo jer se najčešće radi o zemljištu u državnom vlasništvu.³⁰

Europa je ključno izvorno tržište za avanturistički turizam (uključujući cikloturizam) jer ono predstavlja rastuće veliko tržište. Biciklističke ture postaju sve popularnije u europskim zemljama, a cikloturizam čini sve značajniji udio u prihodima od turizma. Prema istraživanjima koja se redovito provode na području Europe, u 2019. godini na području EU prodano je više od 15 milijuna bicikli, što dovoljno govori o popularnosti biciklizma u Europi. Prema izvješću Europske biciklističke federacije (ECF) iz 2018. godine, gospodarske koristi proizašle iz razvoja cikloturizma u 28 članica EU iznosila je između 150 i 155 milijardi

²⁹Chon, J.H., (2004): Aesthetic responses to urban greenway trail corridors: implications for sustainable development in tourism and recreation settings. Texas a&m University., str. 15-30., [Internet], dostupno na: <https://www.semanticscholar.org/paper/Aesthetic-responses-to-urban-greenway-trail-%3A-for-Chon/84061561ff4d0352b63fef80d9ad5e28485dfdf6> (09.02.2022.)

³⁰Kos, G., Klarić, Z., Brlek, P. and Feletar, P., (2021): Metodologija trasiranja cikloturističke rute u koridoru napuštene željezničke pruge. Radovi Zavoda za znanstvenoistraživački i umjetnički rad u Bjelovaru, (15), str.47., [Internet], dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/file/391114> (25.02.2022.)

eura. Vrijednost biciklističkog tržišta 2016. godine iznosio je oko 13 milijardi eura, s procjenjenim godišnjim rastom od oko 5.5% do 2022. Cikloturizam generira 552 000 radnih mjesta u EU i stvara višu vrijednost i više radnih mjesta nego kruzerski turizam. Svaki euro uloženi u cikloturizam u urbanim sredinama donosi 12,3 eura koristi i dodane vrijednosti. Godišnji troškovi korištenja i održavanja bicikla su 10 ili čak više puta niže od onih za automobile.³¹

Prema procjenama UNWTO-a u Europi trenutno postoji više od 60 milijuna aktivnih biciklista, 60 posto muškaraca i 40 posto žena, različitih dobnih skupina. Otprilike 90 posto cikloturističkih putovanja organizirano je samostalno, a tek 10 posto putem turističkih posrednika. Cikloturisti uglavnom pripadaju skupini visoko ili srednje obrazovanih ljudi koji najčešće putuju u paru (oko 50 posto) i većina njih mijenja smještaj nekoliko puta za vrijeme putovanja. Cikloturisti u najvećoj mjeri koriste usluge lokalne trgovačko-ugostiteljske ponude stoga im je iznimno bitna njena kvaliteta i raspoloživost. Prilikom odabira smještaja cikloturisti daju prednost smještajnim objektima koji su prilagođeni njihovim potrebama, odnosno smještaju koji zadovoljava kriterije „Bike and bed“ standarda.³²

Osnovni „Bike and bed“ standardi koji određuju je li smještaj prilagođen željama i potrebama cikloturista su:

- spremnost prihvata cikloturista samo na jednu noć,
- raspoloživost prostora za sušenje odjeće i ostale putne opreme,
- postojanje lako dostupnog prostora za spremanje bicikla,
- raznovrsna ponuda doručka ili mogućnost korištenja kuhinje,
- mogućnost korištenja alata za manje popravke na biciklu i blizina servisa za bicikle u destinaciji i okolici,
- raspoloživost i dostupnost informativnih brošura i letaka o destinaciji i rutama u regiji te ažurirani popis voznih redova autobusa i vlakova u destinaciji.³³

Postotak korištenja bicikla ukazuje na važnost i utjecaj biciklizma u nekoj zemlji. Bicikli su najčešće korišteno prijevozno sredstvo za oko 8% euroljana što predstavlja oko 41 milijun ljudi. Ovaj postotak značajno varira između europskih zemalja, a prednjači Nizozemska (36%)

³¹Poljičak, A.M., Šego, D. and Periša, T., (2021): Analysis of Cycling Tourism: Case-Study Croatia., str. 455. (16.02.2022.)

³²Glavni plan razvoja turizma SDŽ (2017 – 2027) sa strateškim i operativnim planom marketinga, Institut za turizam Zagreb, 2018., op.cit. str.131.

³³Akcijski plan razvoja cikloturizma (2015), Institut za turizam Zagreb, str. 53., [Internet], dostupno na: https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/151014_AP_cikloturizam.pdf (08.03.2022.)

i Danska(23%). Premda su te zemlje površinski relativno male, njihove biciklističke navike i cikloturistička tradicija čine ih zanimljivim ciljnim tržištima u smislu razvoja domaćeg cikloturizma. Što se Hrvatske tiče, postotak korištenja bicikla kao primarnog sredstva prijevoza iznosi oko 6% prema istraživanju EU iz 2014. o navikama putovanja što predstavlja ispodprosječnu razinu u odnosu na europski prosjek.³⁴

Sociodemografski profil europskog cikloturista može se sažeti u nekoliko točaka:

- češće su to pripadnici muškog spola,
- najčešća životna dob kreće se između 40 i 60 godina,
- općenito su to visoko obrazovani ljudi s visokim primanjima,
- obično prakticiraju vožnju bicikla kao oblik sportske aktivnosti ili fizičke rekreacije,
- vole provoditi vrijeme u prirodi,
- često putuju u paru ili u manjim grupama,
- najčešće sami organiziraju svoj plan putovanja i smještaj.³⁵

2.1.3. EuroVelo rute u Hrvatskoj i projekt „MEDCYCLETOUR“

EuroVelo rute je razvila Europska biciklistička federacija (ECF) 1995. godine i njima koordinira razvoj mreže visokokvalitetnih biciklističkih ruta koje povezuju čitavu Europu. Rute se koriste u svrhu turističkih putovanja biciklom na veće udaljenosti te u lokalnim terminima za dnevna putovanja lokalnog stanovništva. EuroVelo ima trenutno 17 biciklističkih ruta od kojih njih 4 prolaze kroz Hrvatsku, a to su: EuroVelo 6 (Atlanski ocean - Crno more, tzv. "Dunavska ruta"), EuroVelo 13 (Ruta Željezne zavjese, tzv. "Dravska ruta"), EuroVelo 8 (Mediterska ruta) i EuroVelo 9 (Baltičko - Jadransko more, koja se proteže od Slovenije do Pule u Istri).³⁶

Mediterska biciklistička tura (EuroVelo 8) proteže se od Andaluzije do Cipra i duga je ukupno otprilike 7 500 kilometara. Ona prolazi svjetski poznatim destinacijama i kroz prirodne ljepote koju te destinacije nude kao i plaže te putujući kroz 10 zemalja može se doživjeti spektakularan spoj prirodnih i kulturnih bogatstava i baština. Procjenjuje se kao ruta s najvećim potencijalom i perspektivom razvoja.³⁷

³⁴CBI – Centre for the Promotion of Imports. (2018): Cycling tourism from Europe., [Internet], dostupno na: <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cycling-tourism/europe> (23.02.2022.)

³⁵Ibid

³⁶EuroVelo8, portal, [Internet], dostupno na: <https://eurovelo8.hr/eurovelo#ev8-croatia> (24.01.2022.)

³⁷Mišćin, B., (2020): Nova EuroVelo 8

brošurazaplaniranjevišednevnevožnjeMediterskombiciklističkomrutom, [Internet], dostupno na:

Ukupna duljina rute podijeljena je u 15 etapa s informacijama o smještajnim objektima prilagođenim za bicikliste, servisnim stanicama za bicikle i turističkim informativnim centrima u kojima se izlažu sve zanimljive atrakcije u neposrednoj blizini. S tehničke strane, možete se informirati o prometnoj signalizaciji i propisima na koje možete naići u određenoj zemlji, o njihovim prometnim pravilima kao i naučiti korisne jezične izraze i fraze korištene u toj zemlji s aspekta biciklističke terminologije. Nadalje, svaka je etapa obogaćena prijedlozima za izlete u kojima se mogu obići neke manje poznate, a značajne i zanimljive lokacije bliske etapi prolaska rute.³⁸

Ukupna duljina EuroVelo 8 rute u Hrvatskoj iznosi 1 116 kilometara i prolazi kroz 8 lokaliteta UNESCO baštine, 3 nacionalna parka i 4 parka prirode te 7 rijeka i njihovih ušća u Jadransko more.³⁹

EuroVelo biciklistička mreža sadrži standarde certificiranja biciklističkih ruta od kojih se ističu 4 temeljna kriterija prilikom trasiranja biciklističkih ruta, a to su:

1. Sigurnost (poželjne su trase biciklističkih ruta po posebnim, od prometa odvojenim biciklističkim stazama ili trakama na kolniku),
2. Atraktivnost (biciklističke rute je potrebno trasirati po atraktivnom i raznolikom okolišu, odnosno trasa mora biti vjerni vjerodostojan prikaz suštinske ljepote i prirodno-kulturne baštine područja kroz koje prolazi i pritom svakih 40, 50 kilometara sadržavati smještajni i ugostiteljski objekt za cikloturiste),
3. Koherentnost/neprekidnost i cjelovitost rute (ruta ne smije imati prekide u vidu fizičkih prepreka ili dionica ceste koje ne zadovoljavaju sigurnosne uvjete),
4. Udobnost (poželjna podloga je asfalt ili kraće dionice po tvrdoj i stabilnoj podlozi i na ovakvim rutama izbjegava se nagib veći od 10%, a na duljim relacijama se toleriraju uzbrdice do 6% nagiba).⁴⁰

Osnovne prednosti i koristi koje se mogu uvidjeti iz **razvoja EuroVelo ruta** odnose se na njegov potencijal da može:

- unaprijediti domaći turizam i smanjiti utjecaj emisija Co2,
- poticati prekogranični turizam s minimalnim utjecajem na okoliš,

<https://www.pedala.hr/biciklisticki-izleti-putovanja/nova-eurovelo-8-brosura-za-planiranje-visednevne-istrazi-vacke-voznje-mediteranskom-biciklistickom-rutom> (24.01.2022.)

³⁸Ibid

³⁹Ibid

⁴⁰Cikloturizam.hr: EuroVelo, [Internet], dostupno na: <https://cikloturizam.hr/eurovelo> (18.02.2022.)

- ukazati na ponovno korištenje državne imovine kao što su zapuštene željezničke pruge,
- poticati gospodarski razvoj u ruralnim područjima (koja ne spadaju u „primarnu sliku“ destinacije tj. njena najatraktivnija odredišta),
- potaknuti diverzifikaciju turističke ponude u vidu pružanja smještaja (npr: B&B smještaj), atrakcija, te ponude hrane i pića,
- ponuditi lokalnom stanovništvu poboljšanu kvalitetu života kroz unaprijeđenje rekreacijskih aktivnosti i tjelovježbe,
- ponuditi oblik „sporog putovanja“ koji potiče interes za bogatstvo lokalne gastronomije, kulturne i prirodne baštine te prikaz života zajednice u različitim zemljama i regijama EU.⁴¹

Cikloturizam kao oblik aktivnog korištenja slobodnog vremena je u porastu od 10-15% godišnje, a Mediteran kao jedna od najatraktivnijih regija svijeta privlači 18,5% međunarodnih dolazaka i ima idealnu klimu za cjelogodišnji turizam kojim može iskoristiti svoje komparativne prednosti i poboljšati razinu svoje konkurentnosti nad ostalim globalnim turističkim destinacijama. Društveno-gospodarski utjecaji kao i oni ekološke prirode cikloturizma su višestruko povoljniji za lokalne zajednice. Ipak, cikloturizam na Mediteranu (posebice u Hrvatskoj) još uvijek je relativno nerazvijen i neafirmiran premda većinom nisu potrebna iznimna financijska ulaganja, postojeće usluge i infrastrukture nisu još prilagođeni potrebama cikloturista. Uspostavljanje kvalitetne cikloturističke rute u sklopu **projekta „MEDCYCLETOUR“** zamišljena je kao alat koji nastoji povezati mediteranske regije na principima održivog prometa i turizma kao i poticati te promovirati vožnju biciklom. Hrvatska treba dobro iskoristiti prepoznatljivost imena EuroVelo i međunarodni polet ovog EU projekta kako bi znatno povećala promet cikloturista. Cikloturizam preferira pred i sezonom što predstavlja iznimnu priliku za popunjavanje kapaciteta izvan glavne turističke sezone čime bi se značajno djelovalo na jedan od najbitnijih turističkih problema, a to je smanjenje utjecaja sezonalnosti turizma. Cikloturisti manje opterećuju destinaciju od "motoriziranih" turista (onečišćenje bukom, prometne gužve i sl.) i u prosjeku troše više od drugih gostiju te udio prihoda od cikloturizma koji ostaje u destinaciji je nekoliko puta veći

⁴¹McKibbin, D., (2014): Cycling for leisure, recreation and tourism. Research and Information Service Briefing Paper, 24, str.15., [Internet], dostupno na: <http://www.niassembly.gov.uk/globalassets/documents/raise/publications/2015/regdev/2415.pdf> (15.02.2022.)

nego što je to slučaj kod kruzerskog turizma. Nove vrste usluga za kojima cikloturistička putovanja stvaraju potražnju dovode do stvaranja novih radnih mjesta.⁴²

Planom aktivnosti razvoja rute EuroVelo za Hrvatsku u regijama koje uključuje projekt „MEDCYCLETOUR“, predlaže se ulaganje u iznosu od 21 milijun eura za aktivnosti poboljšanja razine kvalitete rute, a vrijedi naglasiti da je riječ o 248 ukupnih aktivnosti usmjerenih na razvoj rute.⁴³

Razmatra se mogućnost realizacije pješačko biciklističke staze uz more od Splita do Omiša.⁴⁴

U Hrvatskoj već postoji iskustvo s prijevozom bicikala na gradskim i lokalnim autobusnim linijama i potvrđeno je da je ova mjera izvediva mogućnost. Mogućnost unosa bicikla tj. montiranja nosača za bicikl na autobus javnog prigradskog prijevoza značajno bi djelovalo na povećanje sigurnosti cikloturista na ruti i samim time učinilo je privlačnijom.⁴⁵

Hrvatske željeznice su u zadnjim godinama unaprijedile uslugu prijevoza bicikala (primjerice vlak na relaciji Split-Zagreb prevozi bicikle cijele godine, a ne samo u sezoni kako je to bio slučaj godinama ranije).⁴⁶

Većina zrakoplovnih prijevoznika prihvaća bicikle pa brojni inozemni cikloturisti organiziraju odmor u Hrvatskoj tako da slete u jednu zračnu luku, a odlaze kući iz neke druge zračne luke.⁴⁷

Za provjeru i analizu rezultat korištenja rute kao i planiranja daljnjih marketinških aktivnosti poželjno i potrebno je postaviti brojače biciklističkog prometa na nekoliko specifičnih lokacije (za početak dvije po županiji).⁴⁸

U tijeku je izrada EuroVelo strategije do 2030. godine koja se bavi razvojem, koordiniranim upravljanjem, financiranjem i održavanjem mreže europskih ruta. Neki od temeljnih ciljeva koji se navode u strategiji su povećanje razine kvalitete EuroVelo mreže ruta, postizanje

⁴²Hrvatska turistička zajednica, Projekt MedCycleTour: Mediteranska ruta – EuroVelo 8., (2018): Plan aktivnosti razvoja rute za Hrvatsku za razdoblje od 2018 do 2030. g., str. 4., [Internet], dostupno na:

<https://www.htz.hr/sites/default/files/2018-09/Akcijски%20plan%20za%20razvoj%20rute%20EV8%20u%20Hrvatskoj.pdf> (24.01.2022.)

⁴³EuroVelo 8., (2020): Potaknimo razvoj i povećajmo utjecaj cikloturizma., str.5., [Internet], dostupno na: https://www.htz.hr/sites/default/files/2020-10/HTZ-2020-EuroVelo8%20brosura_HR_web_simplex.pdf (24.02.2022.)

⁴⁴Hrvatska turistička zajednica, Projekt MedCycleTour: Mediteranska ruta – EuroVelo 8., (2018): Plan aktivnosti razvoja rute za Hrvatsku za razdoblje od 2018 do 2030. g., op.cit., str. 22.

⁴⁵Ibid., str. 28.

⁴⁶Ibid., str. 33.

⁴⁷Ibid

⁴⁸Ibid

politike i prakse održivosti u vidu transporta i turističkog sektora, podržavanje održivosti u turističkom sektoru i osiguravanje čvrste organizacijske i financijske osnove za razvoj EuroVelo mreže.⁴⁹

Dugoročni ciljevi za 2030. godinu mogu se sumirati pod jedan osnovni cilj, a to je da ruta EuroVelo 8 u Hrvatskoj postane prepoznata kao globalna atrakcija koja značajno utječe na održivi razvoj turizma, gospodarstva i zajednica. Neke od najvažnijih aktivnosti koje mogu dovesti do ostvarenja tog cilja odnose se na certificiranje rute, nastavak marketinških aktivnosti, razvoj novih specifičnih proizvoda i usluga i održavanje izgrađene biciklističke infrastrukture. Očekuje se oko 100 000 cikloturista godišnje na ovoj ruti od čega barem 15% čine domaći gosti. Također se očekuje vidljiv utjecaj rute na povećanje broja turističkih noćenja i produženje sezone čime bi se potakao razvoj i ostalih oblika cjelogodišnjeg aktivnog turizma.⁵⁰

2.1.4. Povijest razvoja cikloturizma u Hrvatskoj

Kao prometno sredstvo bicikl se pojavio u Hrvatskoj šezdesetih godina 19. stoljeća, a kao sportska grana javlja se 20 godina kasnije. Prvi bicikl u Zagreb donio je trgovac Ladislav Beluš sa svjetske izložbe u Parizu 1867. godine. Rad prve biciklističke organizacije u Hrvatskoj (Hrvatsko društvo biciklista) odobren je 26. lipnja 1885. godine i to označava početak biciklizma kao sportske grane. Prvo hrvatsko društvo biciklista je 29. lipnja 1886. godine organiziralo prvu biciklističku utrku i to na Zrinskom trgu u Zagrebu.⁵¹

14. kolovoza 1892. godine organizirana je prva međugradska cestovna biciklistička utrka. Vozila se od Zagreba do Petrinje stazom dugom 56 kilometara na kojoj je sudjelovalo 12 sudionika. Ta je utrka odigrala veliku ulogu u promociji biciklizma ne samo kao sporta i razbibrige, već i kao jeftinog prijevoza. Vožnja biciklom tih se godina uhodavala kao dio gradskog prometa ne samo u Zagrebu nego i u Karlovcu, Samoboru, Varaždinu i u drugim hrvatskim gradovima. 1884. godine u Hrvatskoj je osnovan biciklistički savez pod nazivom Savez hrvatskih biciklista sa sjedištem u Zagrebu.⁵²

⁴⁹EuroVelo strategija 2030., [Internet], dostupno na: <https://pro.eurovelo.com/download/document/EV-Strategy2030-web.pdf> (24.01.2022.)

⁵⁰Hrvatska turistička zajednica, Projekt MedCycleTour: Mediteranska ruta – EuroVelo 8., (2018): Plan aktivnosti razvoja rute za Hrvatsku za razdoblje od 2018 do 2030. g., op.cit. str.13.

⁵¹Tour of Croatia (2017): Službeni vodič, str. 10., [Internet], dostupno na: <https://www.crorace.com/press/2017/Roadbook%20Tour%20of%20Croatia%202017.pdf> (26.01.2022.)

⁵²Enciklopedija: biciklizam, [Internet], dostupno na: <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=7480> (26.01.2022.)

Poduzetni zagrebački obrtnik Ivan Dirnbacher nazvao je svoju radionicu Prvom hrvatskom tvornicom kotača – Croatia. Na međunarodnoj industrijskoj izložbi u Londonu njegov je bicikl osvojio prvu nagradu 1896. godine.⁵³

Tour of Croatia je međunarodno biciklističko natjecanje kroz Hrvatsku koje se održava od 2015. godine. Na prvom natjecanju sudjelovalo je dvadesetak profesionalnih momčadi dok se natjecalo oko 160 natjecatelja. Događaj je trajao 6 dana i ruta je prolazila kroz 6 regija, a sve je prenosio program Hrvatske radiotelevizije i Eurosport. Uz utrku organiziralo se niz kulturnih i zabavnih događanja. Gledano s aspekta turizma, događaj poprima veliku važnost s obzirom na to da se održava u travnju čime se pozitivno djeluje na utjecaj sezonalnosti turizma, a ujedno se promoviraju prirodne i kulturne ljepote Hrvatske širokom spektru i broju gledatelja.⁵⁴



Slika 2: Logotip biciklističke utrke Tour of Croatia

Izvor: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/hr/a/a9/Tdc.logo.mali.jpg>

Na originalnom logotipu utrke stoji slogan koji glasi: „Utrka kroz prirodne ljepote“ i time se direktno sažima opis čitave utrke koja prolazi nekim od najljepših i najatraktivnijih puteva raznih regija Hrvatske.

2.1.5. Biciklistički koridori u Hrvatskoj

Hrvatska je prema procjeni europskih stručnjaka jedna od najpogodnijih destinacija za razvoj cjelogodišnjeg turizma. Blaga klima koja nije izrazito hladna tijekom zimskih mjeseci ni iznimno vruća tijekom ljetnih mjeseci pogoduje dolasku cikloturista cijele godine. Premda postoji mnogo potencijala, problem predstavljanedovoljna razina kvalitete infrastrukture za

⁵³Tour of Croatia (2017): Službeni vodič, op. cit., str. 12.

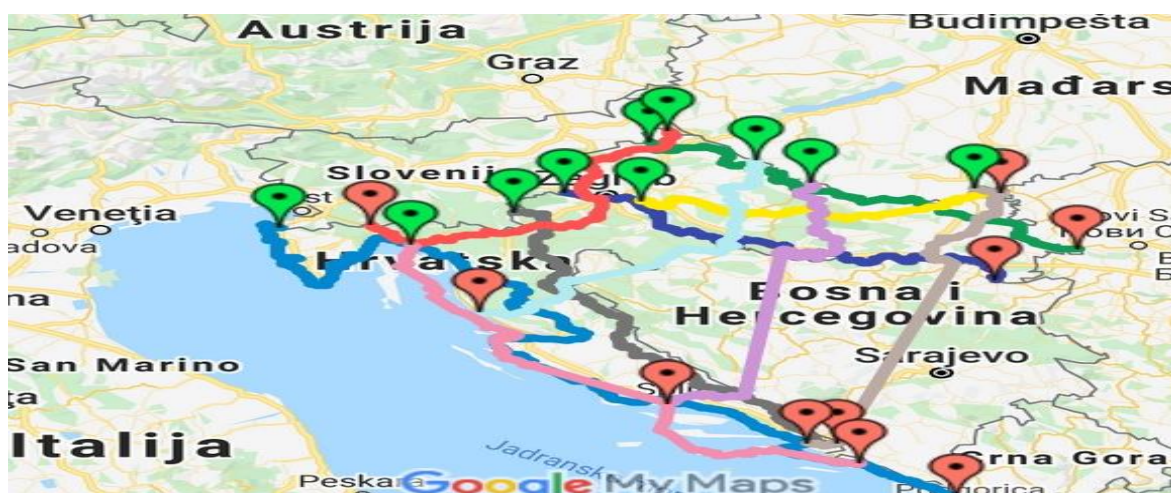
⁵⁴Wikipedia: Tour of Croatia, [Internet], dostupno na : https://hr.wikipedia.org/wiki/Tour_of_Croatia (27.01.2022.)

bicikliste. Čak 57% turista izrazilo je svoje nezadovoljstvo biciklističkom infrastrukturom u Hrvatskoj.⁵⁵

Razvoj cikloturističke ponude u Hrvatskoj rezultirao je definiranjem i obilježavanjem novih biciklističkih staza i ruta. Hrvatska u ovom trenutku službeno ima 10 vlastitih biciklističkih ruta, a kroz Hrvatsku prolaze i 4 velike europske biciklističke rute. Stoga se može zaključiti kako je Hrvatska kroz sva svoja geografska područja odlično povezana biciklističkim rutama što je sjajan temelj za daljnji razvoj cikloturizma. Europski analitičari naglašavaju kako Hrvatska ima nekoliko vrlo kvalitetnih pojedinačnih projekata na razini države, ali nužno je sve to složiti u jednu smislenu cjelinu koja će privući više cikloturista.⁵⁶

Slika 3 prikazuje svih 10 biciklističkih ruta u Hrvatskoj i to redom:

1. **D1**-Dravska biciklistička ruta (393km),
2. **D2**- Savska ruta (430km),
3. **D3**- Dinarska ruta (538km),
4. **D4**- Jadranska ruta (1124km),
5. **D5**-Moslavina i Sjeverna Slavonija ruta (304km),
6. **D6**-Zagorska Karolina ruta (384km),
7. **D7**-Jadran, Plitvice, Lonjsko polje, Balaton ruta (394km),
8. **D8**- Jadran-Drava ruta (457km),
9. **D9**-Neretva-Slavonija ruta(414km),
10. **D10**- ruta Jadranski otoci (556km).⁵⁷



⁵⁵Biciklisti.hr: Cikloturizam., [Internet], dostupno na : <https://biciklisti.hr/cikloturizam/#cikloturizam> (28.02.2022.)

⁵⁶Ibid.

⁵⁷Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture RH: Biciklističke rute u Hrvatskoj,[Internet], dostupno na : <https://mmpi.gov.hr/infrastruktura/biciklisticka-infrastruktura/biciklisticke-rute-u-hrvatskoj/22604> (28.02.2022.)

Slika 3: Biciklističke rute u Hrvatskoj

Izvor:Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture RH <https://mmpi.gov.hr/infrastruktura/biciklisticka-infrastruktura/biciklisticke-rute-u-hrvatskoj/22604>

Dokument Tomas istraživanje Hrvatska 2019. odnosi se na ispitivanje stavova i potrošnje turista u Hrvatskoj, po prvi put provedeno u cijeloj Hrvatskoj, od svibnja 2019. do ožujka 2020. godine. Bilo je planirano da se obuhvati cjelogodišnje razdoblje turističke potražnje kroz 12 mjeseci, ali je pandemija Covid-19 gotovo u potpunosti zaustavila turističke tokove u ožujku 2020. godine stoga je istraživanje naglo prekinuto i skraćeno kako se ne bi utjecalo na reprezentativnost i pouzdanost prikupljenih podataka. Stupanj zadovoljstva turista biciklističkim stazama i rutama koje se nalaze u Jadranskoj Hrvatskoj jest srednje razine, ali je u usporedbi sa stupnjem zadovoljstva biciklističkim stazama i rutama Kontinentalne Hrvatske na višoj razini jer je potonji ocjenjen kao onaj niske razine zadovoljstva. Kada se uspoređuje godina 2017. i 2019. uviđa se kako je 2019. zabilježena viša razina zadovoljstva biciklističkim stazama i rutama što ukazuje na bolje upravljanje i povećanje kvalitete cikloturizma u Jadranskoj Hrvatskoj.⁵⁸

U razdoblju od 1997. do 2017. godine zabilježen je trend rasta motivacije turista za dolazak u Hrvatsku koji se tiče tzv. „aktivnog odmora“ (to se prvenstveno odnosi na sport i rekreaciju, kulturu, zdravstvene razloge i prirodne ljepote), odnosno raste važnost novih iskustava i doživljaja te gastronomije kao primarnog motiva dolaska u Hrvatsku. Shodno tome, smanjuje se dojam o Hrvatskoj kao zemlji koja svoju turističku ponudu temelji isključivo na turizmu „sunca i mora“, odnosno „pasivnom odmoru“. Također, rezultat u 2019. godini ukazuje na nastavljanje trenda povećane motivacije turista povezane s aktivnim odmorom.⁵⁹

EuroVelo 8 ruta u Hrvatskoj podijeljena je na 20 etapa o kojih 11 spadaju pod sjevernu dionicu, a preostalih 9 pod južnu dionicu rute.

Slika 4 prikazuje EuroVelo 8 (Meditranska ruta) koja prolazi najvećim dijelom jadranskom obalom Hrvatske i u Hrvatskoj se prepoznaje pod nazivom Jadranska ruta.

⁵⁸Marušić, Z., Čorak, S., Ivandić, N., Beroš, I. and Ambrošec, M., (2020): Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj: TOMAS Hrvatska 2019., str.38-41., [Internet], dostupno na: https://www.htz.hr/sites/default/files/2020-10/TOMAS%20Hrvatska%202019_0.pdf (05.02.2022.)

⁵⁹Ibid., str. 49-50.



Slika 4: EuroVelo8 (Meditranska ruta)

Izvor: <https://www.eurovelo8.hr>

Iako je članica Europske Unije u kojoj cikloturizam predstavlja rastući tržišni segment, Hrvatska zaostaje za aktualnim trendovima. Sustavni pristup razvoju cikloturizma još je uvijek u svojim ranim fazama. Pitanje biciklizma kao alternativnog oblika mobilnosti i održivog oblika turizma obrađen je tek u najnovijoj prometnoj strategiji Vlade Republike Hrvatske iz 2014. godine i u strategiji turizma koje je izdalo Ministarstvo turizma 2013. godine i nema adekvatno provedenog istraživanja domaće potražnje za cikloturizmom. Sve dok tijela nadležna za razvoj hrvatskog turizma ne priznaju važnost statističkog praćenja pojedinih specifičnih oblika turizma od posebnog interesa, već samo provode sumarno praćenje dolazaka i noćenja turista, cikloturizam neće moći postići svoj maksimalan doprinos cjelokupnoj pozitivnoj turističkoj slici Hrvatske.⁶⁰

2.2. Utjecaj pandemije „korona“ virusa na cikloturizam

Značajno smanjenje potražnje za turizmom općenito, uslijed pandemije Covid-19, dovodi do stvaranja duboke ekonomske krize koja se ne odnosi samo na lokalne zajednice, već na sve sudionike uključene u turistički sektor i na samu državu i njenu politiku. Nakon pandemije želja za putovanjima neće se promijeniti drastično i ostat će trajna, ali bi utjecaj Covid-19 mogao poticati korištenje održivih turističkih aktivnosti uz mjere i instrumente za državno praćenje njihovog razvoja. Glavni cilj ostaje da teritorije (osobito unutarja područja) i ljudske zajednice budu savršeno integrirane u ekosustave koji ih okružuju u nastojanju da minimiziraju svoj ekološki otisak koji ostavljaju u skladu sa ciljevima održivog razvoja.⁶¹

⁶⁰Kovačić, N., (2015): Profiling bicycle tourists: A case of Croatia, *Tourism and Hospitality Management*, str. 160., [Internet], dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/149961> (22.01.2022.)

⁶¹Petino, G., Reina, G., Privitera, D., (2021): *Cycling Tourism and Revitalization in the Sicilian Hinterland: A Case Study in the Taormina–Etna District*, str.1., [Internet], dostupno na:

Spori turizam ili turizam sporog kretanja označava stil života usvojen u raznim područjima i ima dvije temeljne svrhe koje se odnose na to da turisti odvoje svoje vrijeme te da se vežu za mjesto koje posjećuju. Naglasak je stavljen na element vremena kako bi se produbilo znanje o odredištu gdje dimenzija svijesti (znanja o sebi i drugima) poprima važnost u obnavljanju odnosa između posjetitelja, lokalne zajednice i kulture posjećenog mjesta. Ovakva vrsta turizma glavna je spona održivom turizmu jer se temelji na očuvanje okoliša i preferenciji ka prijevoznim sredstvima s minimalnim utjecajem na okoliš. Osnovna ideja jest odvajanje vremena za uživanje u ljepotama prirode i krajolika kao i ostvarivanje kontakta s lokalnim stanovništvom čime posjetitelj ne postaje samo gledatelj, već sudionik kulture destinacije.⁶²

Cikloturizam je dugo prisutan u svijetu, ali se trenutno "vratio u modu" i više je no ikad prisutan i poželjan kao vrsta turizma koja može ublažiti tjeskobu proizašlu iz Covid-19 pandemije pa se može reći kako bicikl predstavlja svojevrсно terapeutско sredstvo. Biciklizam pruža bezbroj mogućnosti koje turisti mogu iskoristiti za otkrivanje i posjet lokacijama koje sadrže važne segmente materijalne ili nematerijalne kulturne baštine određene destinacije (ne zanemarujući pritom bitnu rekreativnu stavku koju biciklizam nudi).Cikloturizam se može razmatrati kao jedna od **najotpornijih vrsta turizma u pandemijskom razdoblju** koje još traje.⁶³

Europska biciklistička federacija (ECF) izdala je komplet preporuka za europske, nacionalne i lokalne vlasti s ciljem promicanja cikloturizma koje se svode na nekoliko ključnih ideja, a odnose se na cjelovitost ove vrste turizma kao i njegovu sigurnosnu i zdravstvenu komponentu. Osnovna ideja odnosi se na promociju vožnje biciklom kao zdrave i sigurne cjelogodišnje aktivnosti na otvorenom. Pandemija Covid-19 imala je izrazito negativan utjecaj na sektor turizma stoga je potreban potpuno novi set politika za održivije i logički povezane proizvode i usluge u budućnosti čime se nanovo dokazuje „ranjivost“ i visoka promjenjivost turizma kao specifičnog sektora u gospodarstvu neke zemlje. Stoga su posvećenost održivosti, bioraznolikosti prirode te uzajamnosti povjerenja lokalnog stanovništva i posjetitelja destinacije važnija nego ikad.⁶⁴

https://www.academia.edu/58602929/Cycling_Tourism_and_Revitalization_in_the_Sicilian_Hinterland_A_Case_Study_in_the_Taormina_Etna_District (24.01.2022.)

⁶²Ibid., str. 2.

⁶³Ibid., str. 16.

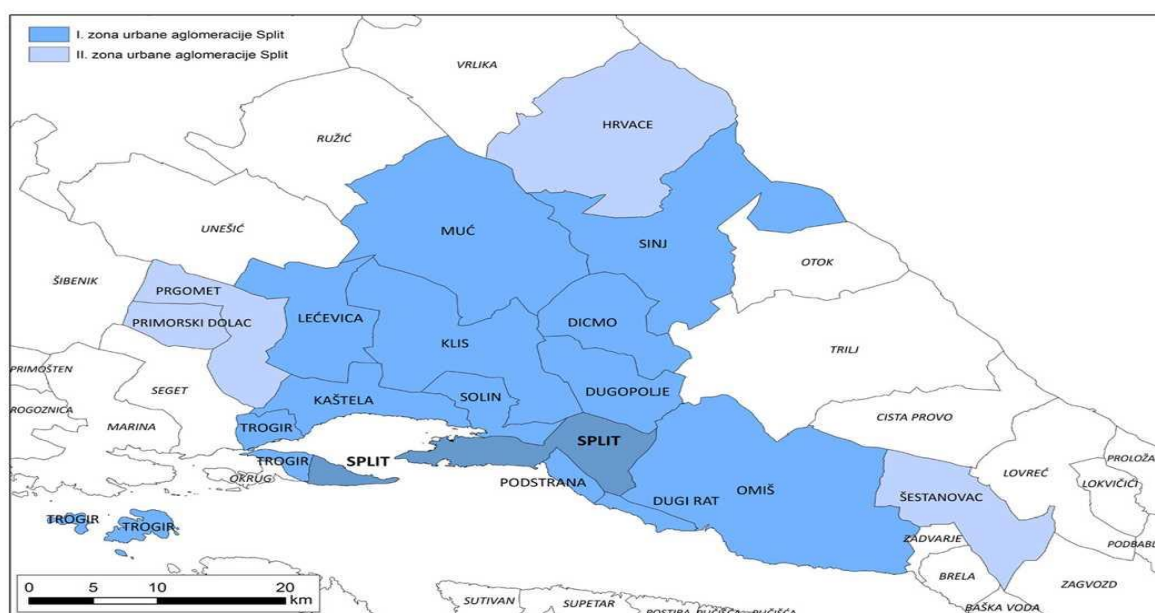
⁶⁴EuroVelo 8., (2020): Potaknimo razvoj i povećajmo utjecaj cikloturizma., op. cit., str.8. (24.02.2022)

3. ANALIZA STANJA CIKLOTURIZMA URBANE AGLOMERACIJE SPLIT

Kada se govori o stupnjevima razvoja biciklizma, razlikujemo gradove početnike, gradove u usponu i gradove predvodnike. Grad Split i njegovu aglomeraciju trenutno ne možemo smjestiti ni u jednu fazu pošto sadrži karakteristike kako prve tako i druge faze biciklizma stoga ga možemo svrstat u svojevrsnu međufazu grada početnika i grada u usponu. Imajući u vidu da se kroz posljednjih nekoliko godina poboljšala biciklistička infrastruktura, uveden je sustav javnih bicikala i nastoji se promovirati vožnja bicikla kao adekvatan supstitut ostalim oblicima javnog prijevoza, grad Split je zadovoljio kriterije koji bi ga identificirali kao grad u usponu kada se govori o biciklizmu. S druge strane, postoji nekoliko činjenica zbog kojih grad Split s okolicom ne može u potpunosti pripadati drugoj fazi razvoja biciklizma i to prvenstveno zbog neadekvatnih uvjeta za biciklizam (što se prvenstveno odnosi na činjenicu da grad i dalje nije kompletno povezan biciklističkim stazama u logičku cjelinu, već na isprekidane dijelove). Biciklistička infrastruktura najsnažniji je dokaz promocije biciklizma i njena temeljna svrha je učiniti putovanje biciklom sigurnim. Infrastrukturna unaprjeđenja otvaraju mogućnost stvaranja intenzivnije marketinške strategije i promocije biciklizma u urbanim sredinama (promoviranjem sustava javnih bicikala stvaraju se potpuno novi korisnici te se privlače i turisti koji obilaze grad kroz čitavu godinu). Što se tiče promocije, bitno je osmisliti načine podizanja svijesti i informiranja javnosti putem prezentacija, biciklističkih vodiča i karti te primjerice svečanim otvaranjima nove infrastrukture čime bi se pridobila i medijska pozornost.⁶⁵

⁶⁵Dufour, D., (2010): PRESTO Vodič za strategiju razvoja biciklizma: Opći okvir., str.10., [Internet], dostupno na:https://www.zagreb.hr/UserDocsImages/arhiva/PRESTO_Vodic_Opci_okvir_Infra_Promocija_El_bic.pdf (22.02.2022.)

3.1. Prirodna i kulturna resursna osnova Urbane aglomeracije Split



Slika 5: Obuhvat urbane aglomeracije Split

Izvor: <https://www.split.hr/urbana-aglomeracija-split/opce-informacije/obuhvat-uas>

Urbana aglomeracija Split (UAS) nalazi se na dodiru triju reljefnih mikroregija: zaobalno, priobalno i otočno područje. Svaka regija ima svoje posebne karakteristike i specifičnosti počevši od zaobalnog područja koje obuhvaća općina Lećevice, Klis, Dugopolje, Muć, Dicmo i grad Sinj koju karakteriziraju više nadmorske visine. Druga reljefna cjelina jest priobalje koje je gusto urbanizirano i obuhvaća gradove Trogir, Kaštela, Solin, Split i Omiš te općinu Podstrana i Dugi Rat. Treća mikroregija jest otočje kojeg obuhvaćaju dijelovi otoka Čiova te otoci Drvenik Mali i Drvenik Veli.⁶⁶

Na području aglomeracije Split nalazi se 13 lokaliteta zaštićenih područja prirode obuhvaćenih u 5 kategorija zaštite:

1. park-šuma Marjan sa Sustjepanom,
2. dva posebna rezervata (ihtiološki rezervat u gornjem toku rijeke Jadro i ihtiološki-ornitološki rezervat Pantan kod Trogira),
3. dva značajna krajobraza (Sutina i kanjon rijeke Cetine),
4. četiri spomenika prirode (špilja Vranjača kod Dugopolja, stara maslina u Kaštel Štafilicu, stablo hrasta duba u Kaštel Gomilici i stablo močvarnog čempresa uz rijeku Jadro) te

⁶⁶Strategija razvoja urbane aglomeracije Split (2016), str. 10-11., [Internet], dostupno na: <https://www.split.hr/urbana-aglomeracija-split/strategija-razvoja-urbane-aglomeracije-split> (27.04.2022.)

5. četiri spomenika parkovne arhitekture (park Vitturi u Kaštel Lukšiću, park kraj hotela Palace u Kaštel Starom, botanički vrt O.Š. „Ostrog“ u Kaštel Štafiliću i park ex Fanfogna u Trogiru).⁶⁷

Uočava se kako Mediteranska ruta (EuroVelo 8) upravo povezuje gotovo sve lokalitete zaštićenih područja prirode čime se dokazuje itekakav smisao daljnjeg razvoja i unaprjeđenja ove rute kao i njena turistička atraktivnost.

Uže područje grada Splita na splitskom poluotoku ima nešto manje od 50km razvijene obale dok se računajući i obalu Čiova ta brojka penje na oko 66km. Na spomenutom prostoru nalazi se nekoliko uređenih plaža kao što su Bene, Kašjuni, Kaštelet, Ježinac, Bačvice, Firule, Trstenik, Žnjan i Kamp u Stobreču.⁶⁸

Područje grada Splita obiluje kulturnim dobrima i zasigurno predstavlja značajnu kulturnu destinaciju Mediterana. Dioklecijanova palača i srednjovjekovni Split nalaze se na Listi kulturnih dobara od nacionalnog značenja kao kulturno-povijesna cjelina i predstavljaju iznimno vrijedan lokalitet koji je s godinama postao najatraktivnija turistička znamenitost ovog područja (nalazi se pod zaštitom UNESCO-a). U neposrednoj blizini grada Splita nalazi se i grad Trogir čija je jezgra uvrštena na UNESCO-vu listu materijalne kulturne baštine čovječanstva dok Salona predstavlja najbitniji arheološki lokalitet ovog područja. Povijesna jezgra Stobreča predstavlja zanimljivu kulturno-povijesnu cjelinu kao i mnoge poluurbane i ruralne cjeline okolnih gradića i sela koje okružuju Split (Srinjine, Sitno Gornje, Muć, Sinj i dr.). Najvažnija i turistički najatraktivnija kulturna dobra nalaze se na potezu koji prati obalnu liniju područja aglomeracije Splita stoga se uočava poveznica s Mediteranskom rutom (kao što je bio slučaj s prirodnim dobrima) čime ova ruta još više dobiva na važnosti.⁶⁹

Split i okolica, kao i čitava županija, obiluje velikim brojem raznovrsnih prirodnih i kulturnih resursa, riječ je u vrlo specifičnom području koje sadrži jedinstvenu ponudu materijalne i nematerijalne baštine. Stoga je ovaj prostor pogodan za stvaranje čitavog niza turističkih proizvoda ovisno o razvoju specifične selektivne turističke vrste. Nažalost, unatoč brojnim prirodnim i kulturnim resursima kojima grad Split raspolaže, postoji ogroman broj dobara koji nisu prepoznate ni valorizirane na adekvatan način poput tvrđave Gripe koja predstavlja vrijedni kulturno-povijesni resurs koji se može iskoristiti za održavanje predstava i koncerata

⁶⁷Strateški marketinški plan destinacije Split 2017-2022 (2017), str. 31., [Internet], dostupno na: <file:///C:/Users/User/Downloads/5dnzypa85onms73.pdf> (02.05.2022.)

⁶⁸Ibid., str. 32.

⁶⁹Ibid., str. 32-34.

pružajući jedinstveni ambijent fortifikacijskog resursa. Turistička valorizacija prirodnih i kulturnih resursa ovisi o razini njihove prilagodljivosti potražnji kvalitetnim upravljanjem i interpretacijom te o suradnji dionika na razini grada.

3.2. Analiza ponude cikloturizma UAS

U godišnjem programu rada Turističke zajednice Splitsko-dalmatinske županije navodi se provođenje aktivnosti povezane s poboljšanjem kvalitete i tržišne pozicije postojećih kao i razvoj novih turističkih proizvoda u svrhu kreiranja novih motiva dolazaka turista. Snažnija konkurencija među destinacijama ukazuje na potrebu za usmjerenjem prema diferenciranim turističkim proizvodima koji zadovoljavaju potrebe sve zahtjevnijih gostiju specifičnih turističkih motiva. Potiče se stvaranje inovativnih i posebnih turističkih proizvoda s visokom dodanom vrijednošću namijenjenih specifičnim turističkim nišama.⁷⁰

U programu rada za 2022. godinu posebno se ističe razvoj cikloturizma kao specifičnog turističkog proizvoda, odnosno daljnji razvoj cikloturizma i nastavak projekta poboljšanja sustava biciklističkih staza. Zasad je ukupno trasirano 3 000 kilometara biciklističkih trasa, a do kraja godine osnovne aktivnosti i ciljevi jesu povećati broj i kilometraže postojećih staza, bolje povezivanje različitih regija županije, rast stupnja opremljenosti staza i sigurnosti prometovanja te potrebe dodatnog tematiziranja staza. Fokus je stavljen na kreiranje i unaprjeđenje jedinstvenog turističkog proizvoda cikloturizma na području Splitske rivijere istok/zapad, Makarske rivijere, Dalmatinske zagore i otoka.⁷¹

Dio Mediteranske rute koja prolazi kroz šire Splitsko područje čini ruta 15 (Trogir - Split) i ruta 16 (Split-Makarska). Ruta 15 kreće iz Trogira i vodi cestom kroz atraktivno močvarno područje ihtiološko-ornitološkog rezervata Pantan, s obnovljenim renesansnim mlinicama i vlastitim izvorom potom prolazi uz zračnu luku Split. Mirniji dio rute nailazi prolaskom zračne luke i obilaskom Kaštelanskih utvrda kroz 7 Kaštela. Vožnja cestom uz more kroz stari dio grada Kaštela, praćeno naizmjeničnim drvoredom tamarisa i palmi, stvara jedinstveni mediteranski ugođaj. Zatim ruta vodi prometnijim i urbaniziranijim ulaznim dijelom grada Solina uz arheološki lokalitet Salonu do Splita u kojem se nalazi jedno od najvažnijih djela kasnoantičke arhitekture Dioklecijanova palača koja od 1979. godine uvrštena na UNESCO-ov popis svjetske baštine. To je jedina palača na svijetu u kojoj se kontinuirano odvija svakodnevni život gdje lokalni stanovnici i dalje žive unutar zidina palače. Ruta prolazi i

⁷⁰TZ SDŽ (2021): Godišnji program rada za 2022., str. 20., [Internet], dostupno na : https://www.dalmatia.hr/wp-content/uploads/2022/01/Godisnji-program-rada-TZSDZ-za-2022_.pdf (18.02.2022.)

⁷¹Ibid., str. 21.

park-šumom Marjan te završava na splitskoj rivi u kojoj se može uživati u pravom ugođaju Mediterana. Duljina rute iznosi 39 kilometara.⁷²

Park-šuma Marjan predstavlja veoma zanimljiv cikloturistički resurs, osobito turistima koji žele osjetiti istinski spoj prirode, morskog ugođaja i kulturno-povijesne baštine ovog područja (brojne marjanske crkvice i vidikovci). Marjan sadrži glavnu cestu kojom ne prometuju automobili (u nekim dijelovima prometuju samo oni s posebnom dozvolom te autobusna linija 12) i kojom turisti mogu odabrati obilazak stazom bez većih uspona ili stazu do vrha Marjana. Također postoji bezbroj manjih stazica i makadamskih/vatrogasnih puteva za koje je najpogodniji brdski bicikl zbog strmijih nagiba i zahtjevnijih ruta.

U sklopu projekta „Marjan 2020 – Brdo prošlosti, oaza budućnosti“, grad Split je proveo postupak nabave u kojem uređuje dionicu na području park-šume (sjeverna strana Marjana). Zahvat uređenja brdskih biciklističkih putova unutar park-šume Marjan predstavlja projekt kojim je planirana reparacija brdskih puteva sa završnim šljunčanim slojem. Većinu staze potrebno je nadohraniti ili reparirati, a na mjestima izvršiti popravke svih slojeva i rubova. Valja naglasiti kako su radovi i dalje u tijeku prema dostupnim informacijama.⁷³



Slika 6: Rekonstrukcija marjanskih brdskih biciklističkih putova

Izvor: Odsjek za međunarodne i EU projekte, Grad Split

Ovaj projekt je od važnog značaja za razvoj cikloturizma i promociju biciklističke aktivnosti ovog područja, osobito brdskog biciklizma gdje ljubitelji izazovnijeg oblika biciklizma mogu uživati u čarima marjanskih staza i stazica u prirodi. Panoramski pogledi na grad Split i čitavu aglomeraciju i otoke stvaraju impresivan način promocije kako cikloturizma tako i samog grada Splita. Pravovaljanom marketinškom suradnjom svih dionika, odnosno turističke

⁷²EuroVelo8, portal, [Internet], dostupno na: <https://eurovelo8.hr/etapa/15-trogir-split> (25.01.2022.)

⁷³Podaci dobiveni od voditeljice Odsjeka za međunarodne i EU projekte, Grad Split

zajednice, moguće je ostvariti značajnu turističku promidžbu i svojevrsan „brend“ destinacije Split kao cikloturističke ili „bike friendly“ destinacije.

Slika 7 prikazuje rutu 15 (Trogir–Split).



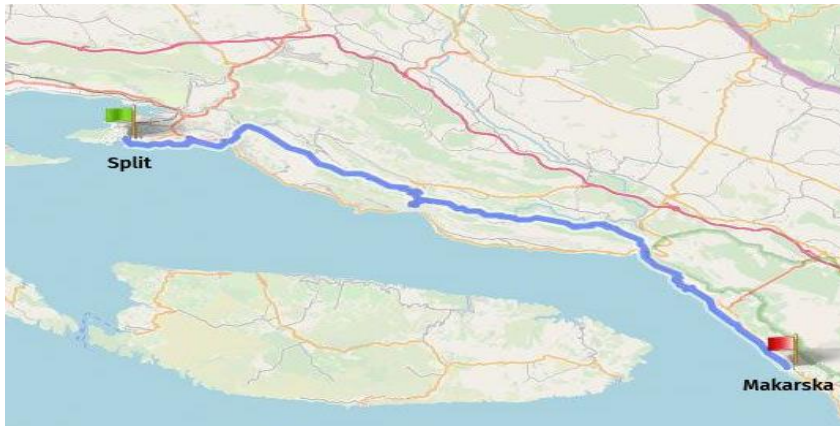
Slika 7: Ruta 15 (Trogir-Split)

Izvor: <https://www.eurovelo8.hr/etapa/15-trogir-split>

Ruta 16 (Split - Makarska) kreće iz Splita rutom uz more preko plaža na Žnjanu do Stobreča. Zatim prati tok rijeke Žrnovnice omogućujući lijep pogled na planinu Mosor. Nakon toga se cesta zavojito spušta do Omiša što predstavlja i najatraktivniji dio rute s panoramskim pogledom na kanjon rijeke Cetine. Dolaskom u Omiš prelazi se omiški most i nastavlja se južnom obalom kanjona Cetine visokih stijena planine zvane Omiška Dinara. Cesta se nastavlja prema početku makarske rivijere koje karakteriziraju iznimno lijepe plaže i čisto more te turističkim mjestima Brela i Baška Voda do grada Makarske koje je ciljno odredište ove rute. Planina Biokovo koja se strmovito obrušava na Jadranskom more jedna je od najupečatljivijih slika i uspomena koje turistima ostaju u sjećanju kada se spominje ova ruta. Duljina rute iznosi 74 kilometra.⁷⁴

Slika 8 prikazuje rutu 16 (Split-Makarska).

⁷⁴Eurovelo8, portal, [Internet], dostupno na: <https://eurovelo8.hr/etapa/16-split-makarska> (25.01.2022.)



Slika 8: Ruta 16 (Split-Makarska)

Izvor: <https://www.eurovelo8.hr/etapa/16-split-makarska>

U sklopu projekta unaprjeđenja cikloturizma provodi se i certificiranje B&B smještaja (hoteli, privatni smještaj). Specijalna oznaka kvalitete Central Dalmatia Bike and Bed nudi dodatne informacije o kvaliteti i osobinama posebnih oblika turističke ponude.⁷⁵



Slika 9: : B&B certifikat (Split)

Izvor: Vlastiti izvor

Što se tiče B&B smještaja u Splitu i okolici postoji veći broj objekata (apartmana, „villa“) koji su identificirani kao oni koji mogu primiti biciklističkog turista i njegov bicikl, a kada se govori o „bike hotelima“ u Splitu je hotel Atrium jedini koji zadovoljava kriterije i sadrži spremišta za bicikle. U okolici Splita također hotel Split u Podstrani i Sveti Križ u Trogiru primjer su „bike hotela“ koji mogu zadovoljiti osnovne potrebe cikloturista koji odsjeda u hotelu. Što se tiče biciklističkih kampova, odnosno kampova koji mogu zadovoljiti osnovne

⁷⁵TZ SDŽ (2021): Godišnji program rada za 2022., op. cit. str. 22.

potrebe za prihvat i čuvanje bicikla, u splitskoj aglomeraciji postoji tek jedan kamp i to kamp Galeb u Omišu.⁷⁶

Osnovni uvjeti za dobivanje certifikacijske oznake B&B smještaja jest rješenje o kategorizaciji objekta. Treba biti omogućena prostorija za siguran smještaj bicikla te iznajmljivač treba biti spreman osigurati smještaj cikloturistu i za (samo) jednu noć. Iznajmljivač treba osigurati dostupnost kompleta osnovnog alata i dijelova za bicikle. Također, iznajmljivač treba znati pružiti informacije o stazama u blizini te o trgovinama i servisima. B&B ne prelaze 6 soba, a smještaj je prilagođen potrebama cikloturista. Ovakav tip smještaja mora sadržavati i popis ostalih B&B smještaja u okruženju, svakodnevnu vremensku prognozu i knjigu gostiju za bicikliste.⁷⁷

U glavnom planu razvoja turizma SDŽ kao ciljna pozicija do koje se želi doći navodi se gusta mreža cikloturističkih ruta u županiji, dobro opremljenih s kvalitetnim sadržajima i atrakcijama. Cilj je imati raznoliki izbor ruta koji može privući sve ciljne segmente, od rekreativaca do profesionalnih biciklista. Ciljna tržišta koja se žele privući su, osim domaćeg tržišta, susjedna Slovenija, zatim Austrija i Njemačka kao velika emitivna tržišta, te Skandinavske zemlje koje imaju visok stupanj kulture prometa biciklom. Potrošački segmenti na koje se cilja su prvenstveno mlađa populacija i parovi te zrela dob.⁷⁸

Aktivnosti usmjerene ka unaprjeđenju prodaje odnose se na konstantno ažuriranje službene web stranice cikloturizma Splitsko-dalmatinske županije (Dalmatia-Bike.com) i poticanje destinacijskih menadžment kompanija na stvaranje te plasiranje cikloturističkih tura na tržište putem tematiziranih tura i sukladno s time potrebno je stvoriti kvalitetnu bazu cikloturističkih vodiča. U vidu unaprjeđenja komunikacije bitno je unaprijediti mobilne aplikacije te istaknuti cikloturističku ponudu kao zaseban segment na web stranicama turističkih zajednica. Stvaranje jedinstvenih kvalitetnih mapa za cikloturiste s jasno istaknutim atrakcijama na određenom području kao i smještajnim/ugostiteljskim objektima može uvelike doprinijeti razvoju kvalitetne razine komunikacije prema ovom tržišnom segmentu. Aktivnosti poput izrade promotivnih brošura i objava na društvenim mrežama te kontinuirano ažurno pružanje informacija o cikloturističkim aktivnostima u destinaciji kao i brendiranje destinacije kao cikloturističke može dovesti do snažnog impulsa koji u konačnici vodi do povećanja broja

⁷⁶Dalmatia-Bike.hr., [Internet], dostupno na : https://www.dalmatia-bike.com/filter-bike-objekata/?keyword=®ija=&tip_smjestaja=dalmatia (19.02.2022.)

⁷⁷Ibid.

⁷⁸Glavni plan razvoja turizma SDŽ (2017 – 2027) sa strateškim i operativnim planom marketinga, Institut za turizam Zagreb, 2018., op.cit. str. 167.

cikloturista u destinaciji. Cikloturizam se smatra strateški važnim turističkim proizvodom u kojega je potrebno ulagati jer diferencira turističku ponudu Hrvatske, smanjuje utjecaj sezonalnosti turizma i jedan je od najpogodnijih oblika turizma ako ga se stavi u kontekst trenutne globalne pandemije.⁷⁹

Cikloturistima specijalizirani smještajni objekti (tzv. Bike hoteli) i elementi njihove ponude predstavljaju jedan od najvažnijih kriterija prema kojima se određuju za dolazak u određenu destinaciju. Visoka rangiranost objekata za skladištenje i sigurno održavanje bicikala garantira dolazak cikloturista u takvu destinaciju. Percipiraju se i turističke destinacije kroz komponente njihove biciklističke ponude. Prilikom donošenja odluka vezanih uz putovanja, cikloturisti smatraju da je dostupnost informacija vezanih uz biciklizam ključan aspekt njihovog privlačenja u destinaciju.⁸⁰

Dalmatinska zagora kao cikloturistička destinacija sadrži ogroman potencijal zbog svoje očuvane prirode, raznolikih prirodnih bogatstava i razgranate mreže cestovnih i makadamskih puteva s niskim intezitetom prometa stoga su se turističke zajednice gradova Vrlike, Sinja i Trilja kao i općine Klis i Dugopolje združile u cilju promicanja i brendiranja destinacije Splitskog zaleđa i Zagore na emitivnim tržištima. Cikloturistički stručnjaci su analizirali ukupno 21 rutu s 656 kilometara biciklističkih trasa. Stvaranjem jedinstvene cjelovite i atraktivne cikloturističke ponude na ovom području i brendiranjem ovog područja kao cikloturističkog, dovest će zasigurno do rasta potražnje cikloturista za istraživanjem zaleđa Splita.⁸¹

Prema informacijama dobivenim iz Turističke zajednice SDŽ, ciklo regija središnje Dalmacije, „Dalmatinska zagora: Dugopolje – Trilj – Sinj – Vrlika“ sadrži 20 biciklističkih ruta koje su raspoređene u blizini navedenih gradova. U Dugopolju se nalaze dvije staze: „Vranjača“ (36km) i „Rera Dugopolje“ (12km). U okolici Sinja nalazi se 5 ruta: „Cetina-Sinj“ (36km), „Aeuqum“ (28km), „Orlova staza“ (36km), „Pet Izvora“ (35km) i „Oko Visoke“ (25km).

⁷⁹Ibid.

⁸⁰Ibid., str. 173.

⁸¹Hot Spots, Croatian Tourist Guide(2021): Turističke zajednice Dalmatinske zagore zajednički krenule u projekt razvoja suvremene cikloturističke ponude., [Internet], dostupno na: <http://hotspots.net.hr/2021/04/turisticke-zajednice-dalmatinske-zagore-zajednicki-krenule-u-projekt-razvoja-suvremene-cikloturisticke-ponude> (28.02.2022)

Ostale ciklo regije središnje Dalmacije odnose se na dio Zagore (Imotski i okolica), Makarsku rivijeru, otok Brač, otok Hvar te Splitska rivijera istok/zapad čija je konačna izrada i prezentacija još u pripremi.

Na web stranici „Happy to visit“ nailazi se na nekoliko cikloturističkih ponuda vezanih uz obilazak grada Splita u pratnji turističkog vodiča u jutarnjim ili popodnevним terminima e-biciklom ili običnom biciklom i takve su ture naglašene kao pogodne za obitelji te mlade i starije osobe. Rezervirati termin moguće je već početkom travnja a cijene variraju od 260 kuna pa nadalje (po osobi) ovisno o vrsti bicikla, terminu i trajanju ture. Ture su uglavnom koncentrirane na prostoru centra grada i obilasku park-šume Marjan uz panoramski pogled na grad Split.⁸²

3.2.1. Sustav javnih bicikala

„Nextbike“ je njemačka tvrtka osnovana 2004. godine koja djeluje u 25 država. „Nextbike“ sustav javnih bicikala prvi je i najveći ovakav sustav u Hrvatskoj, a trenutno se u gradu Splitu nalazi 51 stanica raspoređena kroz čitavi grad.⁸³

Partnerstvo Grada Splita na EU projektu „REMEDIIO“, koji je usmjeren na poticanje korištenja nisko-ugljičnih prometnih sustava kroz testiranje operativnog načina upravljanja zagušenim prometnicama i prometno opterećenim urbanim područjima, dovelo je do uspostave sustava javnih bicikala u gradu Splitu i postavljenjem prvih terminala na frekventnim lokacijama u gradu na proljeće 2019. godine. Aktivnosti Grada Splita uključivale su nabavu mješovitog kontigenta električnih i konvencionalnih bicikala u sklopu implementacije Integralnog sustava javnog prijevoza, provođenje analize trenutnog stanja postojećih ograničenja za lokalnu implementaciju nisko-ugljičnih prometnih rješenja te simulacije sadašnjih i budućih scenarija uz analizu rezultata.⁸⁴

Strateški projekt „Biraj biciklu“ sufinancira se sredstvima Europske unije u sklopu Mehanizma integriranih teritorijalnih ulaganja (ITU), koji je namijenjen financiranju aktivnosti održivog urbanog razvoja iz Europskog fonda za regionalni razvoj, na temu „Urbana mobilnost – Razvoj sustava javnih bicikala na području Urbane aglomeracije Split“. Projektну prijavu izradila je Razvojna agencija Split – RaST, uz podršku službe za međunarodne i EU projekte Grada Splita. Ukupna vrijednost projekta iznosi 13.6 milijuna

⁸²Happy to visit: Vožnja bicikla i biciklističke ture., [Internet], dostupno na:

<https://happytovisit.com/hr/Split/Voznja-bicikla-i-biciklisticke-ture/tours-g2-n12> (04.03.2022.)

⁸³Split Parking, [Internet], dostupno na: <https://www.splitparking.hr/javne-bicikle> (28.04.2022.)

⁸⁴Podaci dobiveni od voditeljice Odsjeka za međunarodne i EU projekte, Grad Split

kuna, od čega bespovratna sredstva iznose ukupno 10.8 milijuna kuna. Sredstva će biti utrošeni na izgradnju nove biciklističke prometnice i pješačke staze u Splitu i Trogiru. Ovim se projektom nastoji pridati važnost biciklu kao alternativnom prijevoznom sredstvu koje bi predstavljalo supstitut ostalim javnim prijevoznim sredstvima bilo da je riječ o automobilima ili gradskim autobusima. Daljnjom valorizacijom bicikla kao najpogodnijeg alternativnog prijevoznog sredstva za gradsku i prigradsku vožnju dolazi se i to problema prateće infrastrukturne biciklističke mreže koja mora biti u sprezi sa sve intenzivnijim rastom i razvojem biciklističkog prometa u gradu, odnosno u splitskoj aglomeraciji. Dakle, bez kvalitetne infrastrukturne potpore koja bi pratila ovakav intenzivan rast broja korisnika javnih bicikala u gradu, u vidu povećanja broja biciklističkih stanica za preuzimanje ili ostavljanje javnih bicikala i razvojem biciklističkih trasa, ovakav projekt ne bi imao smisla. Cjelokupni radovi na instalaciji terminala na području čitave urbane aglomeracije trebali bi biti dovršeni tijekom idućih nekoliko mjeseci. Dogovoreno je da će se prve funkcionalne postaje nalaziti na području Podstrane, a lokacije su već spremne za prijem bicikala. Istaknuto je također da će se veći dio novog kontingenta bicikala za Split postaviti na području park-šume Marjan te na rubnim dijelovima grada. Najkasnije do sredine godine očekuje se završetak izgradnje i označavanja biciklističkih prometnica na području grada Trogira. Usklopu aktivnosti ovog integriranog projekta, Grad Split i sedam partnera – gradova i općina s područja Urbane aglomeracije Split (Solin, Trogir, Kaštela, Podstrana, Klis, Dugopolje i Dicmo), dobit će 41 novu postaju (terminal) s ukupno 242 bicikla, od čega 116 klasičnih i 126 bicikli na električni pogon. Dakle, početkom ljeta ove 2022. godine područje od Trogira do Podstrane, Splita do Dicma bit će povezan sustavom javnih bicikala.⁸⁵

Putem razgovora te na temelju podataka dobivenih od voditeljice Odsjeka za međunarodne i EU projekte iz uprave Grada Splita, trenutno stanje razvoja projekta „Biraj biciklu!“ jest postavljeni i osposobljeni terminali na lokacijama Klis i Prugovo (ukupno 2 terminala; 8 običnih i 4 električne bicikle) te Podstrana (2 terminala; 6 običnih i 6 električnih bicikala) dok se još čeka dovršenje ostalih zadatih terminala u Solinu (6 terminala), Trogiru (3), Dugopolju (4), Dicmu (2), Kaštelima (6) i Splitu koji će dobiti još 16 dodatnih terminala (uz postojećih 51). Svi ovi terminali trebali bi omogućiti bolju povezanost unutar općine i sa susjednim općinama.

⁸⁵Dalmatinski portal (2022): Biraj biciklu, [Internet], dostupno na: <https://dalmatinskiportal.hr/vijesti/biraj-biciklu-splitska-urbana-aglomeracija-do-ljeta-povezana-javnim-biciklima/122718> (28.01.2022.)

U sklopu projekta „Biraj biciklu!“ planira se napraviti i analitička podloga integriranog sustava biciklističkih prometnica UAS, odnosno studije potencijala razvoja biciklističkih prometnica za uspostavu integriranog sustava biciklističkih prometnica na području UAS-a. Izrađena analitička podloga utvrdit će prostorne i sigurnosne opcije razvoja cijele mreže koja će biti temelj izgradnje i označavanja biciklističkih prometnica te sigurnijeg korištenja i optimalne iskorištenosti sustava javnih bicikala na području urbane aglomeracije. Obilježja i infrastruktura sustava dijeljenih bicikala omogućit će integraciju i unaprjeđenje sustava javnog prijevoza te povećanje broja multimodalnih putovanja.⁸⁶

Prema informacijama dobivenim iz uprave tvrtke „Split Parking d.o.o.“, Sustav javnih bicikli pušten je u promet u srpnju 2019. godine i do kraja travnja 2022. (trenutno) taj sustav čine 51 postaja i 281 bicikl. Sustav trenutno broji 1 200 korisnika godišnje pretplate.

	Postaja	Najmovi	Povrati	Postaja	Najmovi	Povrati
1	Riva	33936	35098	Lokve	6684	6226
2	Split 3	26622	23439	Trstenik - plaža	6649	6783
3	Pazar	25136	25615	Trg Gaje Bulata	6522	6576
4	Dom Spinut	23101	24509	Visoka - jug	6144	5983
5	Stari plac	22385	22818	Kman - jug	5787	5762
6	Zvončac	21101	22580	Kman - sjever	5287	5003
7	Žnjan	19923	20925	Neslanovac	5173	5124
8	Sukoišanska	18641	18419	Pujanke	5049	5000
9	Kampus	16353	15844	Bračka	4908	4777
10	Knjižnica Marka Marulića	13531	13803	Koteks	4804	4651
11	Joker	13236	12993	Brda - Ravne Njive	4323	4210
12	Bošnica Firule	12057	12168	Sučidar - sjever	4193	3736
13	Bačvice	11299	11505	OŠ Mertojak	3862	3856
14	Trstenik - Poljička cesta	11155	11136	City Centar one	3578	3615
15	Vukovarska (Higijenski)	10957	10318	Kampus FESB	3326	2707
16	Sučidar - istok	10843	10863	Mertojak - Dom zdravlja	3245	3074
17	Đardin	10366	10403	Duilovo	3165	3138
18	Spinut - Teslina	9546	9584	Kopilica	2954	3142
19	West Gate	9154	9038	Kocunar	2864	2850
20	Stadion Poljud	8692	9034	Stobreč centar	2549	2734
21	Trajektna luka	8284	8765	OŠ Žnjan-Pazdigrad	2259	2222
22	Sučidar zapad	8116	8103	Blatine	2249	2141
23	Žnjanski blizanci	7656	7556	Lovrinac	2180	2059
24	Mažuranićevo šetalište FINA	7424	7269	Sirobuja	638	675
25	Općina	7033	6810	OŠ Kamen-Šine	512	512
26	Ravne Njive - Dom Rata	6737	6702	UKUPNO:	472188	471853

Tablica 1: Popis postaja i broj najmova/povrata

Izvor: Izrada autora prema dobivenim podacima („Split Parking“)

Tablica 1 prikazuje trenutni popis postaja u gradu Splitu kao i broj najmova i povrata do kraja travnja ove godine. Ukupan broj najmova, odnosno povrata bicikla iznosi približno 472 000 podijeljen na 51 lokaciju. Najfrekventnije postaje očekivano se nalaze u centru grada (postaja Riva, Pazar i Stari plac) te u blizini studentskih centara (postaja Split 3 i Studentski dom

⁸⁶Podaci dobiveni od voditeljice Odsjeka za međunarodne i EU projekte, Grad Split

Spinut), potonje ukazuje na moguću veću razinu interesa studenata i mlađe populacije za korištenje sustava javnih bicikli.



Graf 1: Broj korisnika koji su ostvarili barem 1 najam

Izvor: Izrada autora prema dobivenim podacima („Split Parking“)

Grafički prikaz daje na uvid broj korisnika koji su ostvarili najmanje jedan najam od početka puštanja sustava u promet do sadašnjeg trenutka (kraj travnja 2022.). Uviđa se opći trend rasta broja korisnika pogotovo u ljetnim mjesecima te se očekuje premašivanje brojke od 4000 korisnika koji su ostvarili barem jedan najam u mjesecu.

U srpnju 2022. godine proslavljena je treća godišnjica uspostave sustava javnih bicikli u gradu Splitu, a ostvareni rezultati prikazuju preko pola milijuna najmova (točnije 539 040) i sustav broji čak 36 930 registriranih korisnika do sada. Ovaj sustav pružio je stanovnicima grada i aglomeracije alternativniji, zdraviji i jeftiniji način kretanja po gradu. Od svoje uspostave, sustav ima konstantnu tendenciju rasta koji nije spriječila ni „korona“ kriza 2020. godine.⁸⁷

Velika vrijednost ovog projekta leži u tome što će se izraditi studija potencijala razvoja biciklističkih prometnica. Koristit će se kao temeljni dokument za razvoj integriranog sustava biciklističkih prometnica na području Urbane aglomeracije Split. Istodobno, vrijednost ovog projekta leži u činjenici što promovira „zelene“ politike te promiče i ističe važnost zdravog načina života. Projekt uvelike pridonosi urbanoj mobilnosti stanovništva ovog područja i samom povezivanju općina aglomeracije Split. Ovim projektom nastoji se smanjiti korištenje

⁸⁷Split parking, [Internet], dostupno na: <https://www.splitparking.hr/novosti/trecja-godisnjica-rada-sustava-javnih-bicikala> (20.07.2022.)

osobnih automobila u vidu mobilnosti, a u planu je i inicijativa koja nadopunjava ovaj projekt i odnosi se na edukaciju te poticanje djece školskog uzrasta na korištenje bicikli.⁸⁸

Registrirati se može na samom terminalu, putem internetske stranice „nextbike.hr“ ili putem mobilne aplikacije „nextbike“. Nakon registracije dobije se PIN kod za prijavu, zatim se odabere vrsta najma, unese broj mobitela i PIN za prijavu te se unese broj bicikla kojeg se želi unajmiti i povuče se bicikl iz stalka. Za povrat bicikla obavezno se gurne bicikl u stalak i spusti poluga na bravi za zaključavanje, a zvučni signal i poruka na uređaju potvrđuju uspješan povrat i automatski završetak najma bicikla. Ukoliko je osoba već postojeći korisnik ove usluge, može kupiti nextbike kredit za unajmljivanje bicikala putem usluge mPrijevoz kako bi nadoplatio svoj nextbike račun.⁸⁹

Na stranici Split Parkinga mogu se dobiti ažurirane informacije o cijenama najma javnih bicikala. Postoje 3 opcije plaćanja, a odnose se na kartično plaćanje („Pay as you go“) gdje se aktivacija računa plaća jednokratno 10 kuna i najam svaki narednih 30 minuta 5 kuna za klasični te 10 kuna za električni bicikl. Zatim postoji tjedna pretplata koja iznosi 100 kuna i koja omogućuje neograničeni broj vožnji u trajanju do 30 minuta za 1 bicikl besplatno, a svakih dodatnih 30 minuta najma iznose 5 kuna za klasični i 10 kuna za električni bicikl. Treća opcija se odnosi na godišnji najam koji iznosi 200 kuna i time se dobiva isti paket kao i u tjednoj opciji (neograničeni broj besplatnih vožnji u trajanju do 30 minuta i naplata svakog narednog 30-minutnog perioda 5 ili 10 kuna) samo proširen na čitavu godinu.⁹⁰

Novina uvedena kroz travanj 2022. godine odnosi se na mogućnost unajmljivanja dviju bicikli istovremeno preko jednog korisničkog računa, što dosada nije bilo moguće. Uvjeti pretplate vrijede za jednu biciklu, a istovremeni najam druge plaća se prema „pay as you go“ opciji.⁹¹

Električni bicikli posebno su prikladni za odmor i istraživanje destinacije jer omogućuju osobama koje ne dijele istu razinu kondicije s profesionalnim biciklistima i rekreativcima da zajedno uživaju u biciklističkim aktivnostima. Pomažu biciklistima da se lakše kreću na rutama s uzbrdicama i na dužim udaljenostima. Ta činjenica omogućava širi raspon odredišta dostupnim širem krugu cikloturista, uključujući i one starije životne dobi što dovodi i do većeg broja korisnika usluge javnih bicikala i viših prihoda destinacije.

⁸⁸Split.hr.(2022): Osam gradova i općina odabralo je biciklu! Započinje širenje sustava javnih bicikala na području urbane aglomeracije Split, [Internet], dostupno na: <https://www.split.hr/clanak/osam-gradova-i-opcina-odabralo-je-biciklu-zapocinje-sirenje-sustava-javnih-bicikala-na-podrucju-urbane-aglomeracije-split> (08.02.2022.)

⁸⁹Split Parking, [Internet], dostupno na: <https://www.splitparking.hr/javne-bicikle> (05.05.2022.)

⁹⁰Ibid.

⁹¹Ibid.

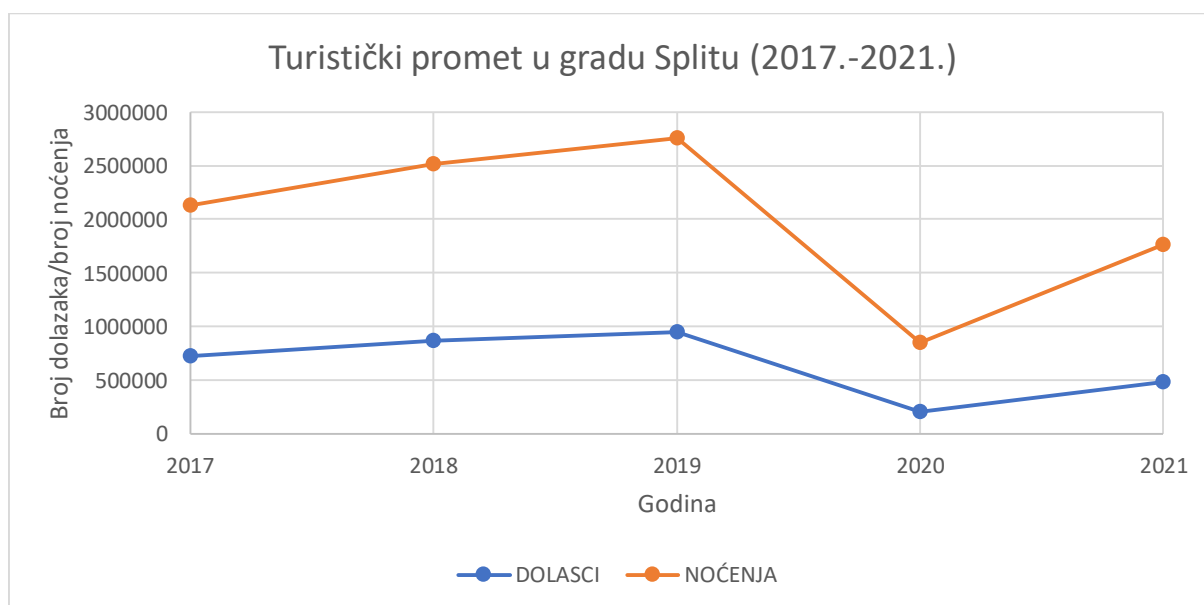
3.3. Analiza potražnje za cikloturizmom UAS

Tablica 2 prikazuje broj dolazaka i noćenja domaćih i stranih turista u grad Split kroz period od 2017. do 2021. godine. Iz tablice je vidljivo kako je 2020. godine kada je pandemija „korona“ virusa bila aktualna broj noćenja i dolazaka bio gotovo četverostruko manji od prethodne godine. Prošla 2021. godina bila je u znaku oporavka turističke djelatnosti premda je pod snažnim mjerama („COVID“ putovnice, potvrde) turistima bilo onemogućeno potpuno slobodno kretanje i putovanja. Prestankom gotovo svih restrikcija u vezi pandemije, odnosno proglašenjem kraja pandemije, konačno se očekuju brojke dolazaka i noćenja nalik onim iz pret pandemijskog razdoblja.

	DOLASCI			NOĆENJA		
	DOMAĆI	STRANI	UKUPNO	DOMAĆI	STRANI	UKUPNO
2017.	59 791	660 534	720 325	121 860	2 005 490	2 127 350
2018.	70 943	791 152	862 095	153 249	2 356 922	2 510 171
2019.	75 794	868 113	943 907	166 703	2 589 646	2 756 349
2020.	43 308	160 537	203 845	124 207	724 370	848 577
2021.	66 858	415 301	482 159	172 386	1 584 836	1 757 222

Tablica 2: Dolasci i noćenja domaćih i stranih turista 2017.-2021.

Izvor: Izrada autora prema podacima dobivenim iz TZ grada Splita



Graf 2: Kretanje turističkog prometa grada Splita od 2017. do 2021. godine

Izvor: Izrada autora prema podacima dobivenim iz TZ grada Splita

Obujam cikloturističke potražnje u čitavoj Hrvatskoj pa tako i u Splitu teško je utvrditi zbog činjenice da se podaci vezani uz takvu potražnju mogu skupiti samo za organizirane skupine cikloturista ili sportskih biciklista na pripremama, koji čine neznatan dio sveukupne cikloturističke potražnje. Dakle, zasad ne postoje podaci koji bi u svome obuhvatu uzeli u obzir turiste koji koriste usluge unajmljivanja bicikala ili koji koriste vlastite bicikle dovezene motornim vozilom. Bez obzira na nepostojanje provjerenih brojčanih podataka, očekuje se rast interesa za cikloturizmom u Hrvatskoj koju se često proglašava kao iznimno atraktivnu zemlju za razvoj cikloturizma.⁹²

Ciljna tržišta gledano geografski svakako jest domaće tržište i susjedne zemlje (Slovenija, Srbija, Bosna i Hercegovina) te Njemačka, Austrija i Skandinavske zemlje. Razdoblje pandemije dovelo je do većeg značaja domaćih turista za turizam općenito, s obzirom na manjak putovanja zbog restrikcija i mjera. Obilježja dobnih skupina cikloturista odnose se na mlade (18-25) koji imaju izraženu potrebu za druženjem i za istraživanjem destinacije, zatim na mlade parove/prijatelje (25-35) koji su vremenski ograničeni i najčešće im odmor kratko traje, oni imaju novaca i traže doživljajima ispunjena putovanja dok treća skupina, koja se odnosi na zrele dob, traži holistički pristup putovanjima, nisu cjenovno osjetljivi te putuju tijekom cijele godine. Glavni izvori informacija cikloturista jesu društvene mreže, preporuke prijatelja, Internet te časopisi o putovanjima. Ciljna pozicija cikloturizma u budućnosti jest da ono bude izbor svim ciljnim segmentima od rekreativnih do strastvenih biciklista zbog guste mreže cikloturističkih ruta opremljenih kvalitetnim sadržajima i atrakcijama.⁹³

Prema TOMAS istraživanju iz 2017., tek oko 5 posto turista se koristilo biciklom tokom svog boravka u županiji što je relativno nisko u usporedbi s ostalim obalnim županijama gdje 13 posto predstavlja okviran prosjek vožnje biciklom za vrijeme boravka u destinaciji.⁹⁴

⁹²Akcijski plan razvoja cikloturizma (2015), op. cit. str. 22.

⁹³Glavni plan razvoja turizma SDŽ (2017 – 2027) sa strateškim i operativnim planom marketinga, Institut za turizam Zagreb, (2018), str. 160.

⁹⁴Glavni plan razvoja turizma SDŽ (2017 – 2027) sa strateškim i operativnim planom marketinga (2018), op.cit. str. 131.

	PREDESEZONA	SEZONA	POSEZONA
Najčešći motivi putovanja:	%	%	%
kultura/povijest	17,6	17,8	21,2
priroda	17,6	16,3	21,5
aktivni odmor	17,2	20,4	22,8
pasivni odmor	14,0	15,1	11,5
gastronomija	11,6	9,3	9,5
rodbina/prijatelji	7,9	6,6	5,6
zdravlje/wellness	5,4	3,3	2,1
posao	4,5	3,6	1,8
noćni život	4,3	7,2	3,4
Motivi ovog putovanja:	%	%	%
kultura/povijest	25,8	20,6	28,9
priroda	18,4	18,2	20,9
aktivni odmor	19,1	21,7	23,0
pasivni odmor	14,1	16,9	10,3
gastronomija	11,2	9,1	9,7
rodbina/prijatelji	4,5	1,7	1,8
zdravlje/wellness	2,2	2,4	2,0
posao	0,7	1,0	0,7
noćni život	3,0	8,4	2,7

Tablica 3: Motivi putovanja turista u Split

Izvor: Strateški marketinški plan destinacije Split 2017-2022 str.61.
<file:///C:/Users/User/Downloads/5dnzypa85onms73.pdf>

Iz tablice⁹⁵ vidljiva je preferencija turista ka aktivnom odmoru kada se razmatraju najčešći motivi putovanja. Kada se govori o specifičnom putovanju (u grad Split), tada se uočava još izraženija preferencija turista ka aktivnim oblicima odmora (u koje spada dakako sportsko-rekreativni turizam, odnosno cikloturizam) koji postaje drugi najčešći motiv dolaska u Split (pored upoznavanja s kulturom i povijesti ove destinacije). Ova tablica predstavlja svojevrsan uvod, odnosno temelj na kojem će se graditi buduća strategija turizma i oblikovati turistička ponuda jer znajući za ovako visoku razinu motivacije koju aktivni turizam stvara turistima sigurno se i sama turistička ponuda unaprjeđuje i upotpunjuje imajući tu činjenicu na umu.

Korištena prometna sredstva	Ukupno	Jadranska Hrvatska	Kontinentalna Hrvatska
Lokalni javni prijevoz (bus, tramvaj, vlakić, brod i sl.)	27,2	27,2	27,4
Taxi	22,3	21,8	29,9
Vlastiti automobil, motor	60,7	61,8	42,2
Unajmljeni automobil, motor (rent-a-car)	8,8	9,0	6,6
Vlastiti bicikl	9,1	9,5	2,6
Unajmljeni bicikl (rent-a-bike)	9,7	10,0	4,0
Vlastiti brod	2,9	3,1	0,0
Unajmljeni brod (rent-a-boat)	10,4	11,0	0,1
Neko drugo prijevozno sredstvo	3,3	3,1	6,8
Nije korišteno niti jedno prijevozno sredstvo	10,0	9,8	12,2

* Mogućnost više odgovora.

Tablica 4: Korištenje prometnih sredstava u destinaciji

Izvor: Istraživanje Tomas 2019. str. 39., <http://www.iztg.hr/files/file/RADOVI/KNJIGE/TOMAS-Hrvatska-2019.pdf>

⁹⁵Izdvojena tablica iz dokumenta Strateški marketinški plan destinacije Split 2017-2022 gdje je uzorak iznosio 1150 ispitanika uz zastupljenost svih kategorija demografskih obilježja

Korištenje prometnih sredstava za kretanje u destinaciji također je jedan od bitnih pokazatelja razine održivosti turizma određene destinacije. Kao posljedica visokog udjela osobnog automobila za dolazak u destinaciju, ono predstavlja i najčešći način kretanja u destinaciji (vlastiti ili unajmljeni automobil). Kada izuzmemo korištenje usluga javnog prijevoza i taxi usluga, evidentno je da postoji određeni značajni postotak turista koji za kretanje po destinaciji koriste bicikl (vlastiti ili unajmljeni). Kada se uspoređuje obalni pojas Hrvatske sa kontinentalnom, uviđa se izraženiji postotak korištenja bicikla na račun Jadranske Hrvatske (oko 9,5% vlastiti i 10% unajmljeni bicikl). Podaci datiraju iz 2019. godine, odnosno posljednje godine prije pandemijskog razdoblja i znajući za brojne projekte koje se tiču cikloturizma kako Splita tako i čitave Hrvatske, očekuje se daljnji rast broja korisnika bicikla u svrhu istraživanja destinacije.

Vrlo je nezahvalno doći do stvarnih podataka o broju turista koji su vlastitim biciklom došli u Split ili unajmili bicikl i njime istraživali područje grada Splita i okolnih lokacija stoga je za buduća istraživanja nužno evidentiranje ovakvih turista kako bi se dobio relativno realan broj cikloturista koji posjećuju Split. Evidencija zapravo se odnosi na pojačano anketiranje i mjerenje razine biciklističke aktivnosti (prometa) na frekventnijim rutama i lokacijama, suradnju lokalnih iznajmljivača kako bi se dobio okviran broj najмова bicikala kroz godinu (sustav javnih bicikala ima svoju evidenciju koju vodi Split Parking koji bi mogao selektirati inozemne i domaće korisnike) i slične aktivnosti.

Nastavak trenda ubrzanog rasta cikloturizma očekuje se i u budućnosti s obzirom na sve izraženije i jasnije potrebe potrošača za aktivnim i zdravim načinom odmora. Shodno tome, očekuje se daljnja diverzifikacija proizvoda te razvitak kombiniranih proizvoda koji povezuju primjerice cikloturizam s kulturnom ili pustolovni turizam s gastronomijom.⁹⁶

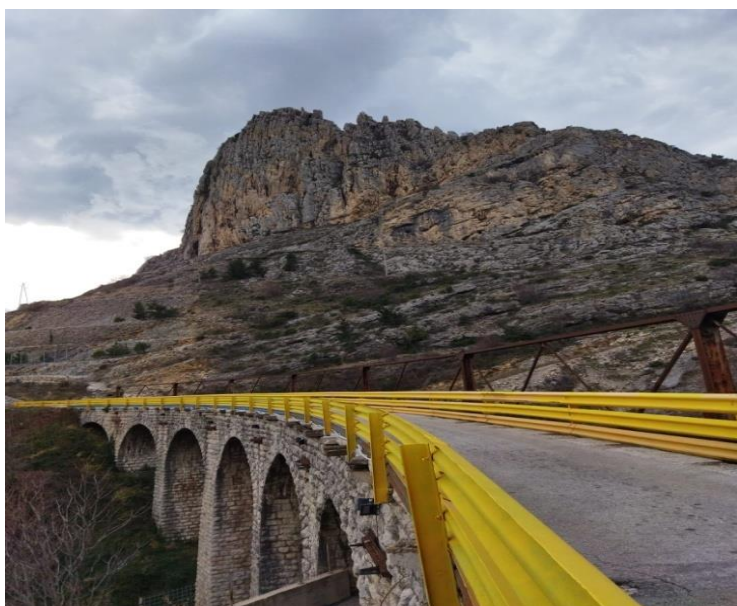
3.4. Potencijali i razvojne mogućnosti cikloturizma ovog područja

Obiteljska putovanja veoma su tražena među pustolovnim, odnosno cikloturistima, posebice višegeneracijska putovanja gdje zajedno putuju bake, djedovi, roditelji i djeca. Europsko stanovništvo starije životne dobi i zadovoljavajuće fizičke forme potiču ovaj trend. Mnogi stariji ljudi gledaju na putovanja kao na mogućnost dodatnog zbližavanja i stvaranja uspomena s djecom i unucima, a električni bicikli čine biciklistički odmor pogodnim za ovakva obiteljska putovanja. Kada se cilja na ovaj segment tržišta, treba obratiti pažnju na

⁹⁶Prijedlog Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine (2013), op. cit. str. 27.

prilagođavanje ruta u turističkoj ponudi i na fleksibilnost. Također valja uključiti ponude koje obitelji mogu dodati svom postojećem odmoru kao što su jednodnevni biciklistički izleti.⁹⁷

Što se tiče spomenutog svjetskog trenda transformiranja zapuštenih željezničkih pruga u biciklističke staze (hrvatski primjer bila bi trasa Rovinj-Kanfanar), s obzirom na slabu rasprostranjenost željeznica u ovom dijelu Hrvatske, predlažem projekt koji bi rekonstruirao puteve kojima je prolazila Sinjska rera (razorena željeznička pruga koja je povezivala Split sa unutrašnjosti Zagore, odnosno gradom Sinjom) i u skladu sa najoptimalnijim cikloturističkim rješenjima bio predstavljen kao svojevrsna cikloturističko-povijesna atrakcija. Staza ne bi morala striktno pratiti trasu željezničke pruge (koja ionako više ne postoji), ali bi okvirno dala uvid u nekadašnju povijest ovog kraja i pritom unaprijedila cikloturističku ponudu grada Splita spajanjem s unutrašnjosti te bi se dobila staza duga nekoliko desetaka kilometara koja bi uz adekvatnu infrastrukturu i obogaćena povijesnim zanimljivostima napisanim na tabelama duž rute predstavljala pravu cikloturističku atrakciju. Trenutno se manja dionica ove rute koristi u biciklističke svrhe, ali potpunim razvojem ove trase dobila bi se cjelovitost same rute, odnosno jedna kompletna duga biciklistička staza. Slika 5 prikazuje dio trase Sinjske rere koji se zove Vetmin most i koji se trenutno koristi kao cesta koja spaja naselje Klis-Kosa s Klisom s gornje i sa Majdanom i Solinom s donje strane Kliškog polja, ali i kao biciklistička staza s obzirom na rijedak promet i atraktivnu dionicu ceste. Povezivanjem svih rascjepkanih dijelova rute „Rera“ može se dobiti kompletna cikloturistička, kulturno-povijesna turistička atrakcija.



⁹⁷CBI – Centre for the Promotion of Imports. (2018): Cycling tourism from Europe., Ibid., (23.02.2022.)

Slika 10: Dio rute Sinjske rere kod prijevoja Vetmin most

Izvor: Vlastiti izvor

Također, potrebno je isticati važnost nužne provedbe povezivanja destinacija unutar urbane aglomeracije Split gdje bi se povezivanjem turističkih znamenitosti poput Kliške tvrđave, antičke Salone, kaštelanskih utvrda, starog grada Trogira i sličnih atraktivnih kulturno-povijesnih i prirodnih znamenitosti dobio jedinstveni cikloturistički proizvod. Najveći problem realizaciji ove ideje predstavlja gust intezitet prometa na određenim dijelovima ovog područja stoga je bitno savjesno pristupiti konačnom rješenju kvalitetnim označavanjem i trasiranjem ruta i/ili stvaranjem novih biciklističkih rješenja (u vidu zaobilaznica ili sigurnih prečica van dosega automobilskog prometa) u svrhu povećanja sigurnosti cikloturista. Kvalitetnim označavanjem i trasiranjem biciklističkih dionica (bilo proširivanjem postojećih cesta ili podjelom pločnika na dio za bicikliste i dio za pješake) riješio bi se, barem donekle, važan problem odnosa pješaka i automobila prema biciklistima koji bi zakonski trebali voziti bicikl po kolnicima bliže desnom rubu, ali zbog manjka biciklističkih staza se odlučuju na vožnju po pločniku gdje se nalaze pješaci i tu mogu nastati sukobi, ali i prometni udesi između biciklista i pješaka.

Na području UAS postoji nekolicina cesta slabijeg inteziteta prometa, a koja se mogu pretvoriti u zanimljive cikloturističke rute kao što su ruta od Kaštel Starog strmim serpentinama do planinarskog doma Malačka (s kojeg se pruža panoramski pogled na čitav splitski kanal) ili ruta koja bi se pružala od Žrnovnice do Zvezdanog sela Mosor (koja prolazi kroz sela Splitske aglomeracije Sitno Donje i Sitno Gornje i pruža predivan pogled na grad Split). Obje rute su srednje zahtjevne zbog svojih nagiba i relativno su kratke (procijenjeno vrijeme trajanja vožnje u jednom smjeru umjerenim tempom bilo bi oko sat do 2 sata, imajući na umu da bi se povratna vožnja uvelike vremenski skratila zbog spusta, odnosno niza nizbrdica.

Stvaranje jedinstvene i cjelovite biciklističke rute koja bi obuhvatila čitavi Splitski poluotok (čiji su začeci vidljivi na isprekidanim dijelovima postojećih biciklističkih staza i odvojenim projektima poput staze na Trsteniku/Žnjanu realizirane u proljeće 2021. godine) sigurno će ponukati lokalno stanovništvo, ali i turiste na aktivno samostalno istraživanje grada putem bicikla kroz atraktivne dijelove poput Marjana ili čitavog obalnog područja staza.

Iskustva cikloturizma sve se više predlažu kao dio programa turističkog posjeta destinaciji. Turisti vole kombinirati vožnju biciklom s drugim (pustolovnim) aktivnostima. U suradnji s

lokalnim dionicima može se stvoriti zanimljiv niz aktivnosti (turistički paket) za turiste u destinaciji.

Tržište cikloturizma je pretežno domaće, te za privući inozemne cikloturiste valja naglasiti jedinstvene elemente cikloturističke ponude destinacije koje turisti ne mogu pronaći u konkurentskim zemljama.

Potrebno je integrirati cikloturističke usluge u sveobuhvatnu turističku ponudu na svim razinama i poticati lokalne turističke agencije na stvaranje turističkih programa fokusiranih na najzanimljivije cikloturističke rute. Također je nužno osmisliti cikloturističku ponudu u suradnji s lokalnim hotelima i ostalim smještajnim objektima u jedinstvenu cjelinu. Treba zajednički promovirati cikloturističku ponudu na svim razinama kao i umrežiti te kvalitetno educirati pružatelje usluga.⁹⁸

⁹⁸EuroVelo 8., (2020): Potaknimo razvoj i povećajmo utjecaj cikloturizma., op. cit., str.20., (24.02.2022.)

4. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE

4.1. Metodologija istraživanja

Cilj ovog istraživanja jest proučiti i izraziti kakav je utjecaj cikloturizma na cjelokupni turistički razvoj aglomeracije Split i grada Splita općenito, koji su njegovi razmjeri i kakvi su stavovi lokalnog stanovništva.

Istraživanje je provedeno putem upitnika kreiranog u Google Forms obliku. Istraživanjem je obuhvaćen broj od 120 ispitanika raznih demografskih kategorija s prebivalištem na području Grada Splita. Istraživanje je provedeno u travnju 2022. godine.

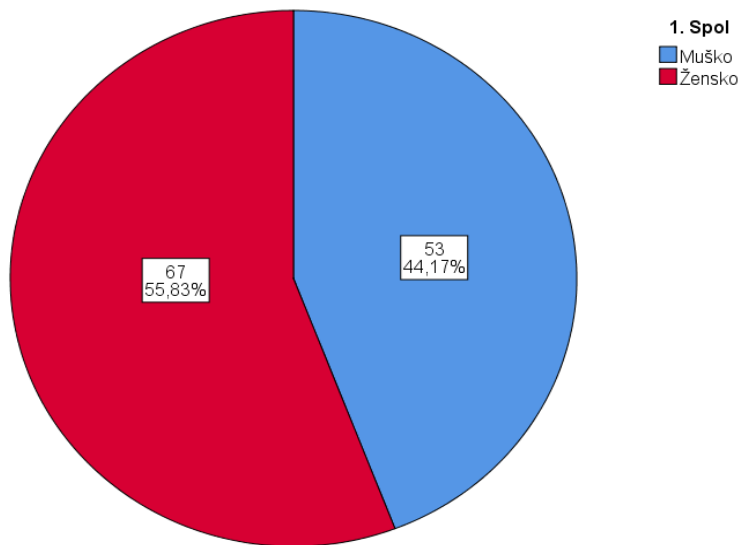
Za potrebe istraživanja kreiran je i proveden anketni upitnik koji sadrži 12 pitanja. Anketni upitnik se sastoji od dva dijela. U prvom se ispituje sociodemografski profil ispitanika u kojem se iznose podaci o spolu, dobi, razini obrazovanja i trenutnom statusu zaposlenja ispitanika. Drugi dio donosi pitanja o zadovoljstvu ispitanika trenutnom turističkom ponudom grada Splita, ali i konkretna pitanja o tematici istraživanja koja se odnose učestalost korištenja bicikla kao sredstva za rekreaciju/ prijevoznog sredstva, na upoznatost ispitanika sa sustavom javnih bicikli u gradu Splitu, te se na kraju upitnika postavljaju se tvrdnje putem kojih se testiraju hipoteze rada.

Demografske karakteristike ispitanika prezentiraju se tablično i grafički. Stavovi i mišljenja ispitanika iskazani su tablično. Upotrebom metoda deskriptivne statistike prezentiraju se srednje vrijednosti i to aritmetička sredina, mod, medijan, dok se za pokazatelje odstupanja od srednjih vrijednosti koristi standardna devijacija, raspon i interkvartilni raspon. Postavljene hipoteze rada ispituju se upotrebom Wilcoxon testa za jedan nezavisan uzorak (budući da varijable imaju obilježje ordinalne mjerne skale) kojim se ispituje prisutnost razlike u ostvarenoj srednjoj razini slaganja na ponuđene tvrdnje u odnosu na zadanu vrijednost koja je u ovom radu 3, odnosno indiferencija slaganja iz neslaganja u slaganje s ponuđenim tvrdnjama.

Analiza je provedena u statističkom programu SPSS 25.

4.2. Testiranje postavljenih hipoteza i rezultati istraživanja

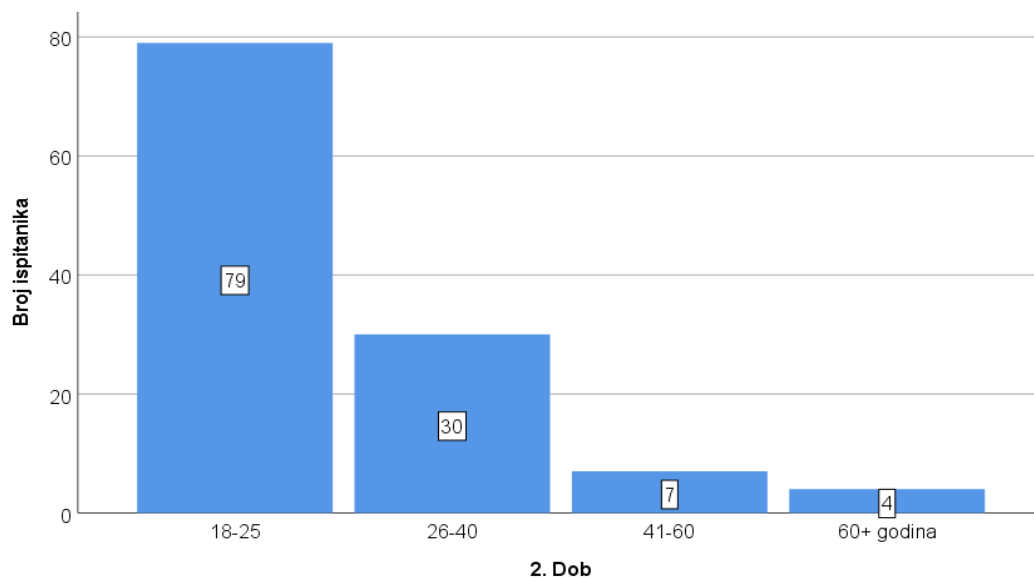
U istraživanju je sudjelovalo 120 ispitanika od čega 53 muškarca (44,17%) i 67 žena (55,83%).



Graf 3: Struktura ispitanika prema spolu

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

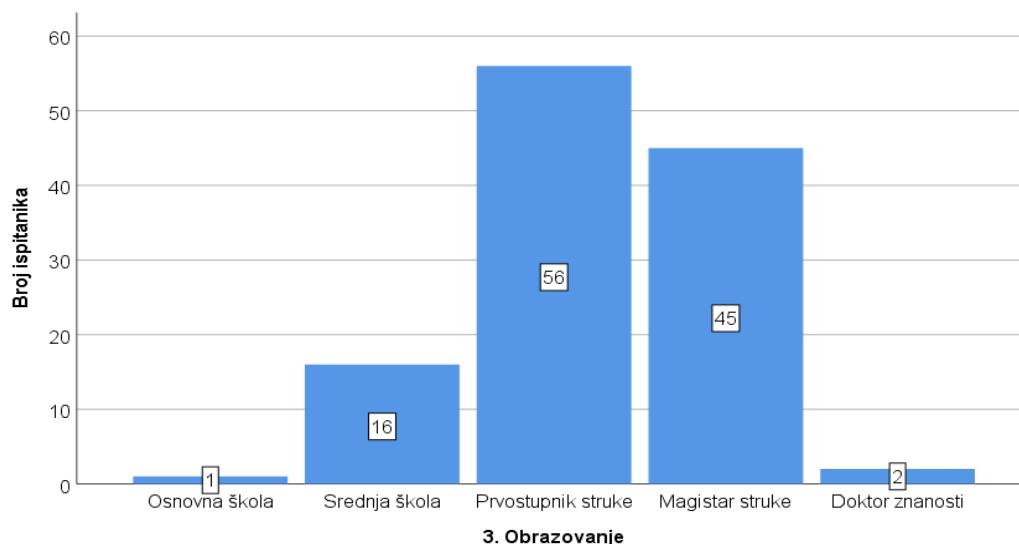
Najzastupljenija starosna skupina jest ona između 18 i 25 godina (n=79; 65,83%) dok je 30 ispitanika zastupljeno u skupini između 26 i 40 godina (25,00%) te je 7 ispitanika u skupini između 41 i 60 godina (5,83%) i 4 ispitanika iznad 60 godina (3,33%).



Graf 4: Struktura ispitanika prema dobi

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

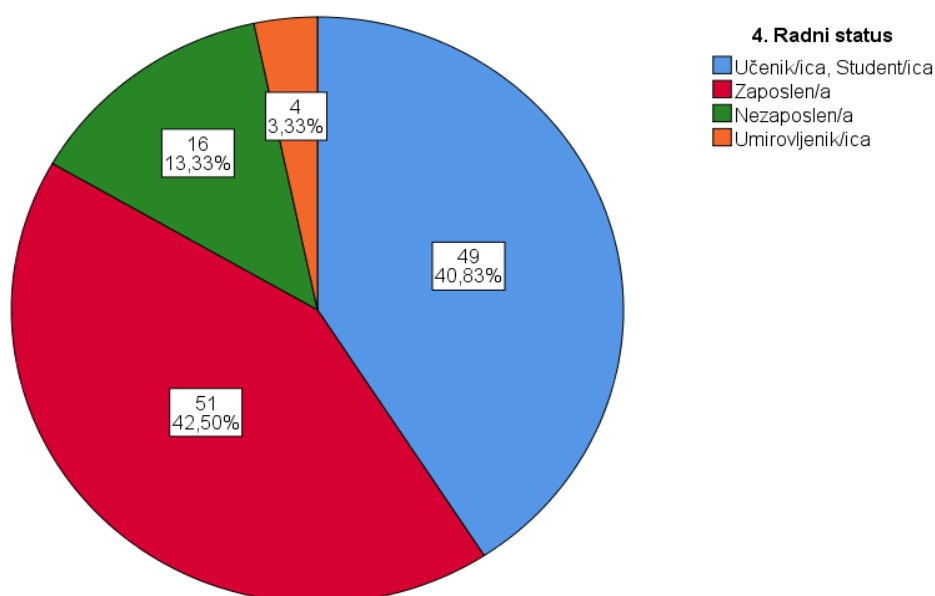
Prema strukturi uzorka obzirom na obrazovanje vidljivo je kako najveći broj ispitanika pripada skupini prvostupnika struke (n=56; 46,67%) dok su najmanje zastupljeni ispitanici s titulom doktora znanosti (n=2; 1,66%) i sa završenim osnovnoškolskim obrazovanjem (n=1; 0,83%).



Graf 5: Struktura ispitanika prema ostvarenoj razini obrazovanja

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

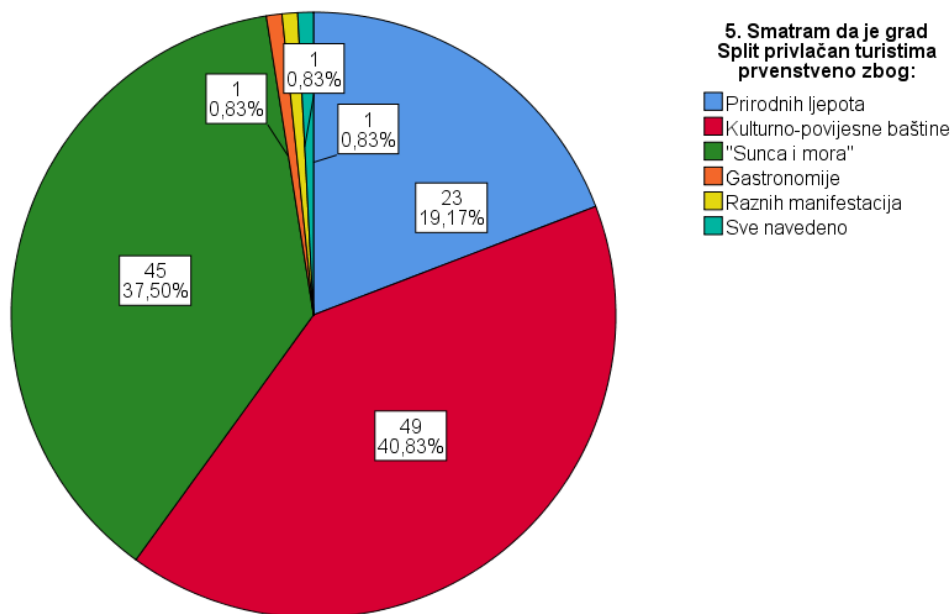
Što se tiče radnog statusa ispitanika, najveći broj ispitanika je zaposleno (n=51; 42,50%) ili su u statusu učenika/studenta (n=49; 40,83%) dok je 16 ispitanika nezaposleno (13,33%) te 4 ispitanika predstavljaju skupinu umirovljenika (3,33%).



Graf 6: Radni status ispitanika

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

Što se tiče osnovnih razloga zbog kojih ispitanici smatraju grad Split privlačnim turistima, najviše ispitanika je odgovorilo da je to zbog kulturno-povijesne baštine (n=49; 40,83%) dok je odgovor zbog „sunca i mora“ idući najzastupljeniji odgovor (n=45; 37,50%). Nadalje, razlog zbog kojeg je grad Split privlačan turistima prema mišljenju ispitanika jesu prirodne ljepote (n=23; 19,17%) dok po jedan ispitanik (0,83%) smatra da razlozi leže u gastronomskoj ponudi te raznih manifestacija odnosno svega navedenog.



Graf 7: Razlozi privlačnosti grada Splita turistima

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

Ispitanici su na skali od 1 do 5 ocjenjivali raznovrsnost turističke ponude grada Splita. Prosječna ocjena raznovrsnosti jest 3,47 sa prosječnim odstupanjem od aritmetičke sredine 0,86. Medijan (središnja vrijednost) iznosi 3,00 odnosno polovica ispitanika je dala ocjenu 3,00 ili manje dok je polovica dala 3,00 ili više. Mod (najčešća vrijednost, ocjena) jest 3,00. Interkvartilni raspon kreće se od 3,00 do 4,00.

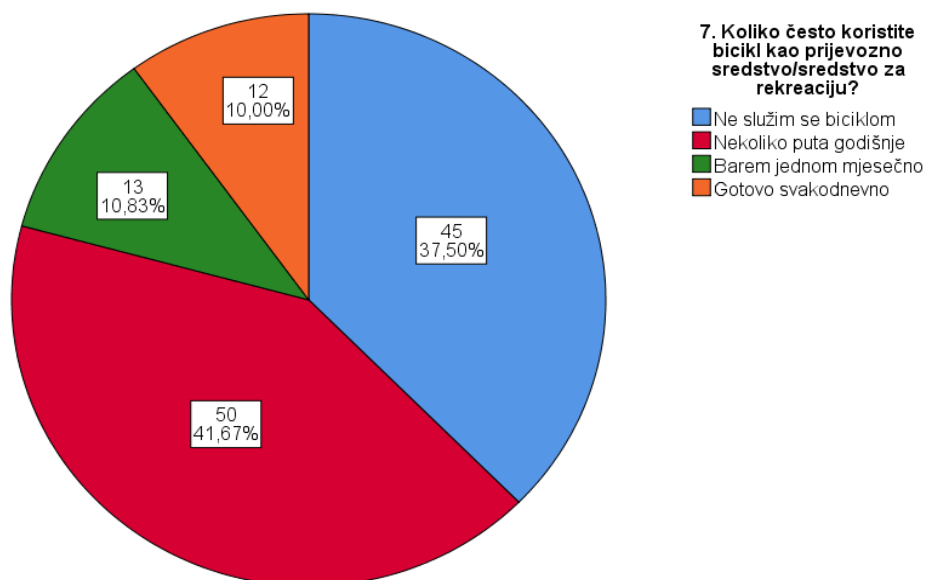
6. Na skali od 1 do 5 ocijenite raznovrsnost turističke ponude grada Splita:

N	Valid	120
	Missing	0
Mean		3,47
Median		3,00
Mode		3,00
Std. Deviation		,86
Minimum		1,00
Maximum		5,00
Percentiles	25	3,00
	50	3,00
	75	4,00

Tablica 5: Deskriptivna statistika ocjene raznovrsnosti turističke ponude grada Splita

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

Što se tiče učestalosti korištenja bicikla kao prijevoznog sredstva za rekreaciju i ostale namjene, najveći broj ispitanika koristi bicikl nekoliko puta godišnje (n=50; 41,67%) dok se 13 ispitanika (10,83%) služi biciklom barem jednom mjesečno te 12 ispitanika (10,00%) gotovo svakodnevno. 45 ispitanika (37,50%) se ne služi biciklom uopće.

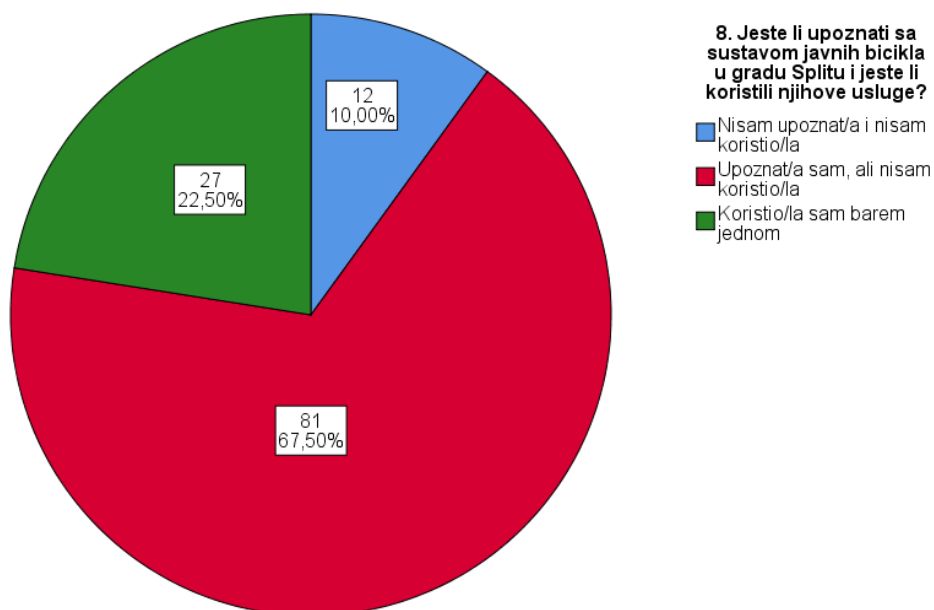


Graf 8: Učestalost korištenja bicikla kao prijevoznog sredstva/sredstva za rekreaciju

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

Kada je u pitanju sustav javnih bicikli uspostavljen u Splitu, 81 ispitanik (67,50%) iznio je stav da je upoznat sa sustavom javnih bicikli u Splitu, ali nije koristio dok 12 ispitanika

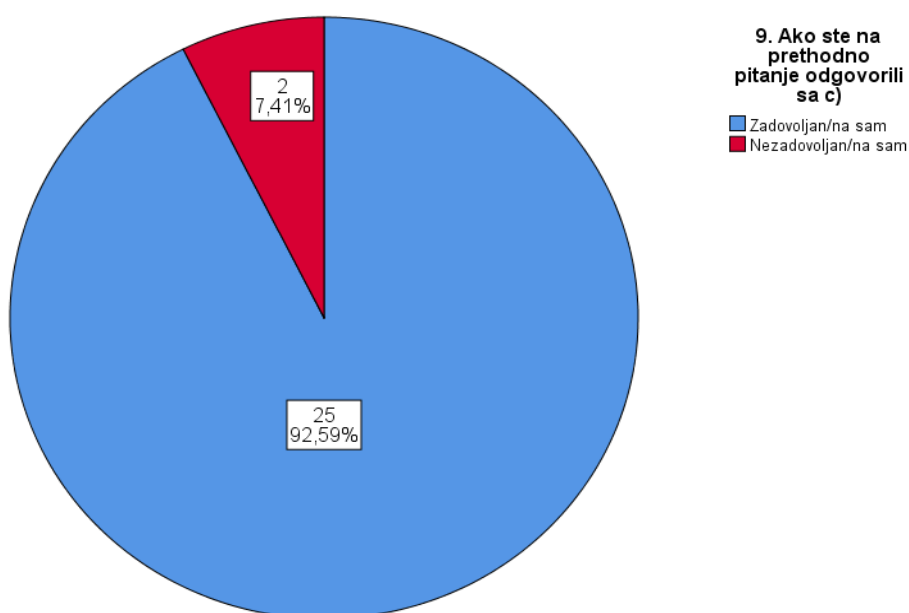
(10,00%) nije upoznato i samim time nije koristilo. U konačnici, 27 ispitanika (22,50%) je barem jednom koristilo javne bicikle u gradu Splitu.



Graf 9: Upoznatost sa sustavom javnih bicikla u gradu Splitu i korištenje njihove usluge

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

Od 27 ispitanika koji su se koristili sustavom javnih bicikli u gradu Splitu daleko veći je broj zadovoljnih korisnika (n=25; 92,59%) u odnosu na nezadovoljne korisnike (n=2; 7,41%). Ovaj rezultat predstavlja ključan pokazatelj da je projekt javnih bicikala ostavio dobar dojam i zadovoljne korisnike.



Graf 10: Zadovoljstvo korisnika sustava javnih bicikli

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

Ispitanici su na skali od 1 do 5 ocjenjivali zadovoljstvo cikloturističkom ponudom grada Splita i njegove okolice (aglomeracije). Prosječna razina zadovoljstva iznosi 3,11 sa prosječnim odstupanjem od aritmetičke sredine 0,94. Medijan iznosi 3,00, odnosno polovica ispitanika je dala ocjenu 3,00 ili manje dok je polovica dala 3,00 ili više. Najčešća ocjena jest 3,00. Interkvartilni raspon se kreće od 3,00 do 4,00.

10. Molim vas da na skali od 1 do 5 iskažete svoje zadovoljstvo cikloturističkom ponudom grada Splita i okolice?

N	Valid	120
	Missing	0
Mean		3,11
Median		3,00
Mode		3,00
Std. Deviation		,94
Minimum		1,00
Maximum		5,00
Percentiles	25	2,00
	50	3,00
	75	4,00

Tablica 6: Deskriptivna statistika zadovoljstva cikloturističkom ponudom grada Splita i okolice

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

Sudeći prema rezultatima na specifično pitanje, uviđa se kako ocjena 3,11 ipak ne predstavlja mnogo razloga za ponos gradu Splitu, odnosno ovakav stav ispitanika odražava stanje u kojem postoji mnogo prostora za napredak i daljnje unaprjeđivanje cikloturističke ponude grada i okolice.

Na iduću sekciju pitanja ispitanici su imali ponuđenih 10 tvrdnji za koje su trebali na skali od 1 do 5 iskazati svoju razinu slaganja s navedenim tvrdnjama vezanim za cikloturizam grada Splita i okolice. Vrijednost 1 označavala je tvrdnju „Uopće se ne slažem“ dok je 5 označavala tvrdnju „U potpunosti se slažem“.

Najveći broj ispitanika se uopće ne slaže sa tvrdnjom „Razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici ne nailazi na odobravanje lokalnog stanovništva nenaviknutog na povećan broj bicikala u gradu“ (n=14; 11,67%) dok se najveći broj ispitanika u potpunosti slaže s tvrdnjom „Smatram da češće korištenje bicikala kao prijevoznog sredstva može smanjiti prometnu gužvu/buku u gradu Splitu“ (n=62; 51,67%).

	1		2		3		4		5		\bar{x}^*	SD**
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%		
[Razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici predstavlja dodatnu motivaciju za dolazak u Split.]	4	3,33	4	3,33	34	28,33	56	46,67	22	18,33	3,73	0,91
[Razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici ne nailazi na odobravanje lokalnog stanovništva nenaviknutog na povećan broj bicikala u gradu.]	14	11,67	42	35,00	35	29,17	23	19,17	6	5,00	2,71	1,06
[Korištenjem sustava javnih bicikala potakla se svijest građana o važnosti rekreacije.]	8	6,67	6	5,00	28	23,33	44	36,67	34	28,33	3,75	1,12
[Sve veće korištenje bicikla kao prijevoznog sredstva posljedica je jačanja svijesti građana o očuvanju okoliša.]	8	6,67	12	10,00	24	20,00	41	34,17	35	29,17	3,69	1,18
[Smatram da češće korištenje bicikala kao prijevoznog sredstva može smanjiti prometnu gužvu/buku u gradu Splitu.]	4	3,33	3	2,50	13	10,83	38	31,67	62	51,67	4,26	0,98
[Cikloturizam u gradu Splitu i okolici može se odvijati tijekom cijele godine.]	5	4,17	5	4,17	22	18,33	36	30,00	52	43,33	4,04	1,08
[Cikloturizam u gradu Splitu i okolici poželjna je i prihvatljiva vrsta turizma u vrijeme pandemije „korona“ virusa.]	5	4,17	4	3,33	20	16,67	30	25,00	61	50,83	4,15	1,08
[Grad Split sa svojom okolicom nudi dovoljno sadržaja i adekvatnu ponudu za privlačenje cikloturista.]	8	6,67	17	14,17	25	20,83	44	36,67	26	21,67	3,53	1,17
[Smatram da bez snažnije marketinške kampanje i promocije cikloturizma u Splitu ta vrsta turizma neće u potpunosti zaživjeti.]	4	3,33	3	2,50	14	11,67	54	45,00	45	37,50	4,11	0,94

[Smatram da grad Split i okolica ne posjeduju dovoljno infrastrukturnih resursa (biciklističkih staza, ruta) za intenzivniji razvoj cikloturizma.]	7	5,83	12	10,00	16	13,33	30	25,00	55	45,83	3,95	1,23
--	---	------	----	-------	----	-------	----	-------	----	-------	------	------

* \bar{X} =aritmetička sredina

**SD= standardna devijacija

*pri izračunu ukupne dimenzije korištene inverzne vrijednosti odgovora

Tablica 7: Deskriptivna statistika slaganja s tvrdnjama o učincima cikloturizma

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

Ukupna razina slaganja dobivena je kao prosjek svih odgovora. Pri izračunu ukupne dimenzije korištene su inverzne vrijednosti određenih odgovora.

Prosječna razina slaganja sa svim tvrdnjama zajedno je 3,44 sa odstupanjem od aritmetičke sredine 0,53.

Učinak cikloturizma

N	Valid	120
	Missing	0
Mean		3,44
Median		3,50
Mode		3,80
Std. Deviation		,53
Minimum		1,50
Maximum		4,50
Percentiles	25	3,10
	50	3,50
	75	3,80

Tablica 8: Deskriptivna statistika ukupne razine slaganja sa svim tvrdnjama zajedno

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

Na posljednje pitanje ispitanici su označavali odgovor koji određuje njihov stav. Ponuđene su 4 tvrdnje na koje su imali opciju odgovaranja sa Da, Ne i Ne znam ili Ne želim odgovoriti.

Najveći broj ispitanika smatra da *grad Split sa svojom okolicom sadrži izniman potencijal za razvoj cikloturizma* (n=103; 86,55%) te da *može postati cikloturistički centar Dalmacije* (n=86; 72,88%). Također veliki broj ispitanika ne smatra da *razvoj cikloturizma može donijeti više štete nego koristi turističkom razvoju grada Splita* (n=87; 75,00%). Nadalje, 29 ispitanika (24,58%) nisu se htjela osvrnuti, odnosno nije znalo dati odgovor na tezu kako *prevelika*

ulaganja u razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici potiču sumnju u isplativost razvoja cikloturizma. Uviđa se kako značajan broj ispitanika nije znao ili nije htio odgovoriti na posljednju tvrdnju što ukazuje na kompleksnost teme o kojoj se istražuje i nemogućnosti pravovaljanog predviđanja budućnosti jer se ne može znati koliko razmjere određena vrsta turizma može poprimiti u nekoj okolini.

	DA		NE		NE ZNAM/NE ŽELIM ODGOVORITI	
[Grad Split sa svojom okolicom sadrži izniman potencijal za razvoj cikloturizma.]	103	86,55	5	4,20	11	9,24
[Grad Split može postati cikloturistički centar Dalmacije.]	86	72,88	10	8,47	22	18,64
[Razvoj cikloturizma može donijeti više štete nego koristi turističkom razvoju grada Splita.]	21	18,10	87	75,00	8	6,90
[Prevelika ulaganja u razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici potiču sumnju u isplativost razvoja cikloturizma.]	23	19,49	66	55,93	29	24,58

Tablica 9: Stav ispitanika o postavljenim tezama

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

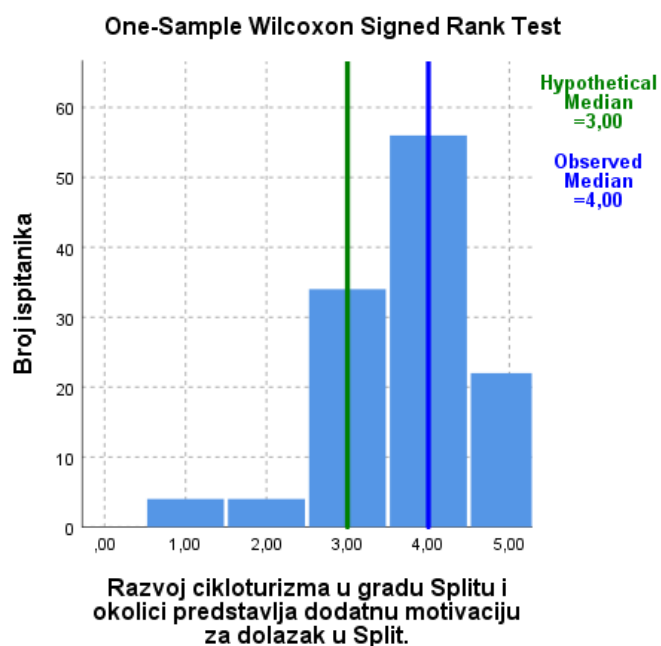
4.3. Testiranje postavljenih hipoteza

H1...Razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici pozitivno djeluje na njihov cjelokupni turistički razvoj

Hipoteza jedan (H1) se ispituje sa sedam pomoćnih hipoteza. Pomoćne hipoteze se ispituju temeljem slaganja ispitanika na određene ponuđene tvrdnje. Uspoređuju se srednje razine slaganja sa graničnom vrijednosti 3 koja predstavlja indifirentnu razinu stava iz neslaganja u slaganje.

H1-1: Razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici pozitivno utječe na privlačenje turista u grad Split

Cikloturizam predstavlja selektivnu vrstu turizma prepoznatu kao onu s najvećom perspektivom razvoja. Prvom hipotezom pretpostavlja se da razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici pozitivno utječe na privlačenje turista u grad Split. Hipoteza se ispituje temeljem slaganja ispitanika s tvrdnjom „Razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici predstavlja dodatnu motivaciju za dolazak u Split.“



Graf 11: Histogram sa istaknutom ostvarenom i graničnom srednjom vrijednošću testiranja hipoteze H1-1

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

Srednja razina slaganja ispitanika s tvrdnjom „Razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici predstavlja dodatnu motivaciju za dolazak u Split.“ je 4,00, što je više u usporedbi s graničnom vrijednošću. Prisutnost razlike se ispituje Wilcoxon testom.

Tablica 10: Testiranje hipoteze H1-1 Wilcoxon testom za jedan nezavisan uzorak

One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test

Summary

Total N	120
Test Statistic	3325,000
Standard Error	221,514
Standardized Test Statistic	6,566
Asymptotic Sig. (2-sided test)	,000

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

Ispitivanjem je utvrđeno da je srednja razina slaganja ispitanika s tvrdnjom „Razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici predstavlja dodatnu motivaciju za dolazak u

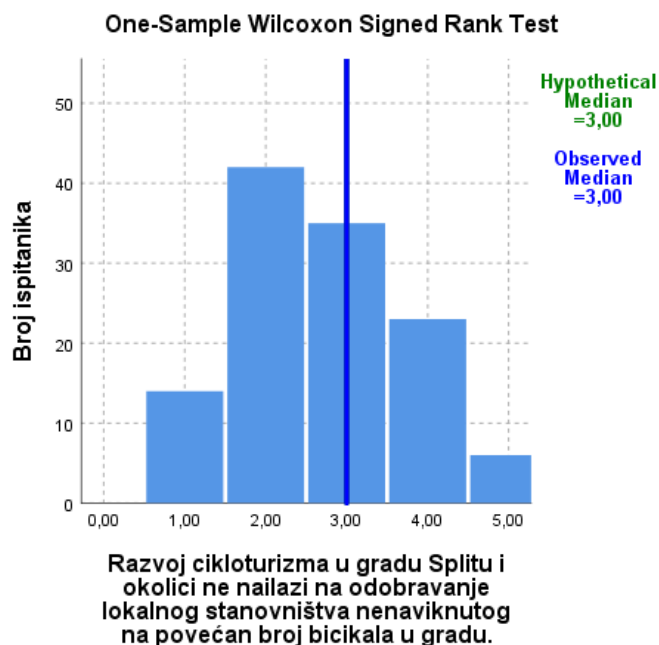
Split. "statistički značajno viša u odnosu na graničnu vrijednost 3,00 te se hipoteza H₁₋₁ prihvaća kao istinita (P<0,001).

H₁₋₂: Razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici pozitivno utječe na život lokalnog stanovništva

Postoje brojni primjeri u europskim gradovima i državama gdje se povećanim razvojem kulture bicikala svjesno mijenja prometna struktura grada i opća svijest njegovih stanovnika. Stoga se ova hipoteza ispituje temeljem slaganja ispitanika s tvrdnjom „*Razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici ne nailazi na odobravanje lokalnog stanovništva nenaviknutog na povećan broj bicikala u gradu.*“ kako bi se ustanovio učinak razvoja cikloturizma na ovom području, odnosno stavovi lokalnog stanovništva o sve intenzivnijem utjecaju kulture bicikala na njihov grad.

Graf 12: Histogram sa istaknutom ostvarenom i graničnom srednjom vrijednostiza testiranje hipoteze H₁₋₂

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja



Srednja razina slaganja je 3 (IQR=2-3), odnosno prisutna je asimetričnost razdiobe razine slaganja.

Tablica 11: Testiranje hipoteze H1-2 Wilcoxon testom za jedan nezavisan uzorak

Medijan	IQR	P*
3,00	(2,00-3,00)	0,004

* Wilcoxon test

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

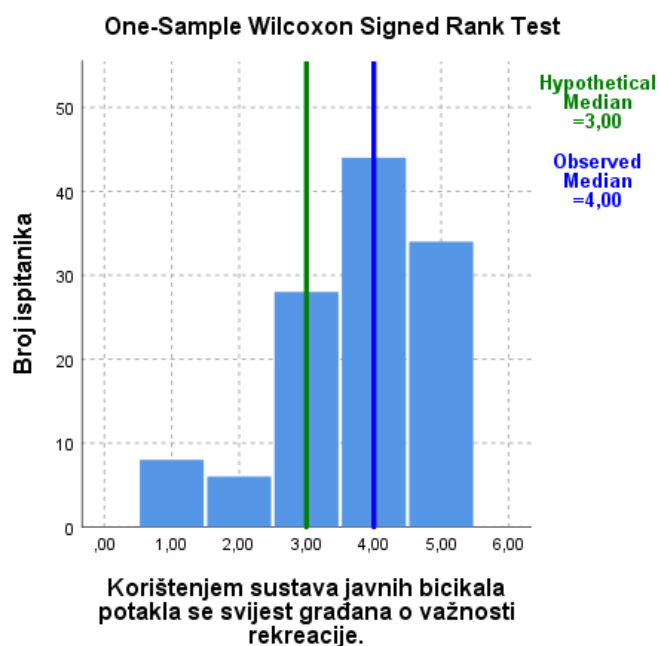
Interkvartilni raspon srednje razine slaganja ispitanika sa tvrdnjom se kreće u rasponu od 2,00 do 3,00 sa srednjom vrijednosti 3,00 te je utvrđena statistički značajna razlika ($P=0,004$) čime se hipoteza H₁₋₂ prihvaća kao istinita.

H₁₋₃: Sustav javnih bicikala podigao je svijest građana o važnosti korištenja bicikala iz zdravstveno/rekreativnih razloga

Uspostavom sustava javnih bicikala u gradu Splitu došlo je zasigurno do sve veće promišljanja lokalnog stanovništva o dobiti za vlastito zdravlje koje promiče rekreativni čin vožnje biciklom. Ova hipoteza se ispituje temeljem slaganja ispitanika s tvrdnjom „Korištenjem sustava javnih bicikala potakla se svijest građana o važnosti rekreacije.“ kako bi se dobio stvaran uvid o stavu lokalnog stanovništva i mijenjanju opće svijesti, osvještavanja o važnosti rekreacije.

Graf 13: Histogram sa istaknutom ostvarenom i graničnom srednjom vrijednosti za testiranje hipoteze H1-3

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja



Srednja razina slaganja ispitanika s tvrdnjom „Korištenjem sustava javnih bicikala potakla se svijest građana o važnosti rekreacije.“ je 4,00, što je više u usporedbi s graničnom vrijednosti. Je li razlika medijan vrijednosti statistički značajna ispituje se Wilcoxon testom.

Tablica 12: Testiranje hipoteze H1-3 Wilcoxon testom za jedan nezavisan uzorak

One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test

Summary

Total N	120
Test Statistic	3553,000
Standard Error	248,610
Standardized Test Statistic	5,688
Asymptotic Sig. (2-sided test)	,000

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

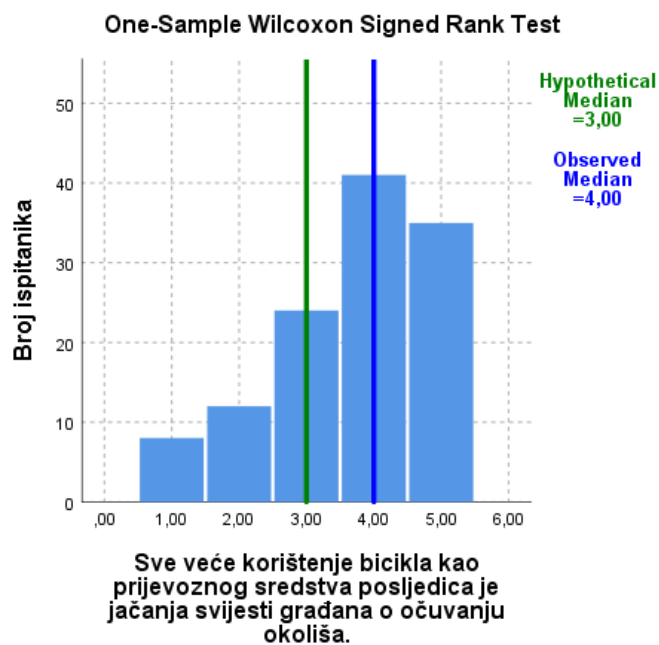
Ispitivanjem je utvrđeno da je srednja razina slaganja ispitanika s tvrdnjom „Korištenjem sustava javnih bicikala potakla se svijest građana o važnosti rekreacije.“ statistički značajno viša u odnosu na graničnu vrijednost 3,00 stoga se hipoteza H1-3 prihvaća kao istinita ($P < 0,001$).

H1-4: Sustav javnih bicikala podigao je svijest građana o očuvanju okoliša i smanjenju prometne gužve/buke

Sustav javnih bicikala osim svoje primarne funkcije usluge prijevoza do određene krajnje točke, ono ima mnoštvo dodatnih učinaka bilo na promet u gradu Splitu direktno ili na svijest korisnika (i ostalih građana) indirektno. Hipotezom H1-4 nastoji se ispitati slaganje ispitanika s dvije tvrdnje: „Sve veće korištenje bicikla kao prijevoznog sredstva posljedica je jačanja svijesti građana o očuvanju okoliša.“ i „Smatram da češće korištenje bicikala kao prijevoznog sredstva može smanjiti prometnu gužvu/buku u gradu Splitu.“.

Graf 14:: Histogram sa istaknutom ostvarenom i graničnom srednjom vrijednosti za testiranje hipoteze H1-4

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja



Srednja razina slaganja ispitanika s tvrdnjom „Sve veće korištenje bicikla kao prijevoznog sredstva posljedica je jačanja svijesti građana o očuvanju okoliša.“ je 4,00.

Tablica 13: Testiranje hipoteze H1-4 Wilcoxon testom za jedan nezavisan uzorak

One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test	
Summary	
Total N	120
Test Statistic	3732,000
Standard Error	264,817
Standardized Test Statistic	5,302

AsymptoticSig.(2-sided test)	,000
------------------------------	------

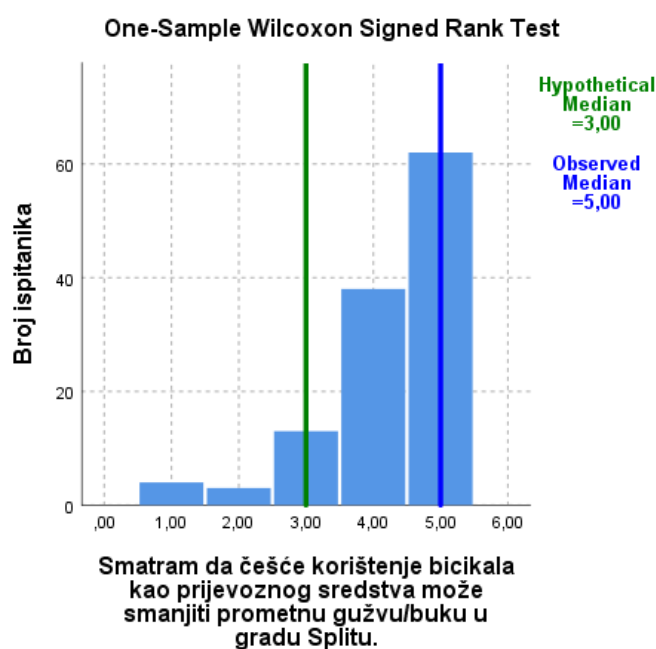
Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

Ispitivanjem je utvrđeno da je srednja razina slaganja ispitanika s tvrdnjom „Sve veće korištenje bicikla kao prijevoznog sredstva posljedica je jačanja svijesti građana o očuvanju okoliša.“ statistički značajno viša u odnosu na graničnu vrijednost 3,00 ($P < 0,001$).

U drugom dijelu se analizira razina slaganja ispitanika s tvrdnjom „Smatram da češće korištenje bicikala kao prijevoznog sredstva može smanjiti prometnu gužvu/buku u gradu Splitu.“

Graf 15: Histogram sa istaknutom ostvarenom i graničnom srednjom vrijednosti za testiranje hipoteze H1-4

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja



Srednja razina slaganja ispitanika s tvrdnjom „Smatram da češće korištenje bicikala kao prijevoznog sredstva može smanjiti prometnu gužvu/buku u gradu Splitu.“ je 5,00.

Tablica 14: Testiranje hipoteze H1-4 Wilcoxon testom za jedan nezavisan uzorak

One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test	
Summary	
Total N	120
Test Statistic	5417,000
Standard Error	309,999
Standardized Test Statistic	8,155
Asymptotic Sig. (2-sided test)	,000

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

Ispitivanjem je utvrđeno da je srednja razina slaganja ispitanika s tvrdnjom „*Smatram da češće korištenje bicikala kao prijevoznog sredstva može smanjiti prometnu gužvu/buku u gradu Splitu.*“. statistički značajno viša u odnosu na graničnu vrijednost 3,00 ($P < 0,001$).

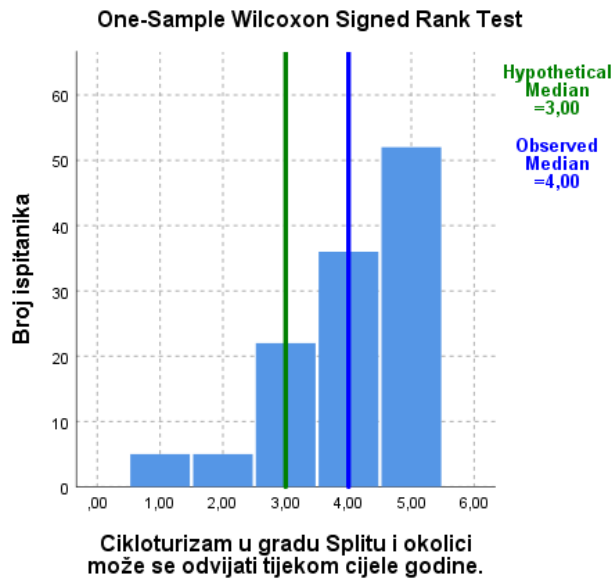
Hipoteza H1-4 se u potpunosti prihvaća kao istinita.

H1-5: Razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici pozitivno djeluje na smanjenje utjecaja na sezonalnost turizma

Hipoteza se ispituje temeljem slaganja ispitanika s tvrdnjom „*Cikloturizam u gradu Splitu i okolici može se odvijati tijekom cijele godine.*“ čime se direktno insinuira na mogućnost ostvarivanja cjelogodišnjeg turizma, odnosno na što snažnije ublažavanje jednog od najvećih pitanja koja se vezuju uz turističku djelatnost koje se odnosi na suzbijanje sezonalnosti turizma.

Graf 16: Histogram sa istaknutom ostvarenom i graničnom srednjom vrijednosti za testiranje hipoteze H1-5

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja



Srednja razina slaganja ispitanika s ponuđenom tvrdnjom „Cikloturizam u gradu Splitu i okolici može se odvijati tijekom cijele godine.“ je 4,00.

Tablica 15: Testiranje hipoteze H1-5 Wilcoxon testom za jedan nezavisan uzorak

One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test Summary	
Total N	120
Test Statistic	4396,000
Standard Error	272,663
Standardized Test Statistic	7,227
Asymptotic Sig. (2-sided test)	,000

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

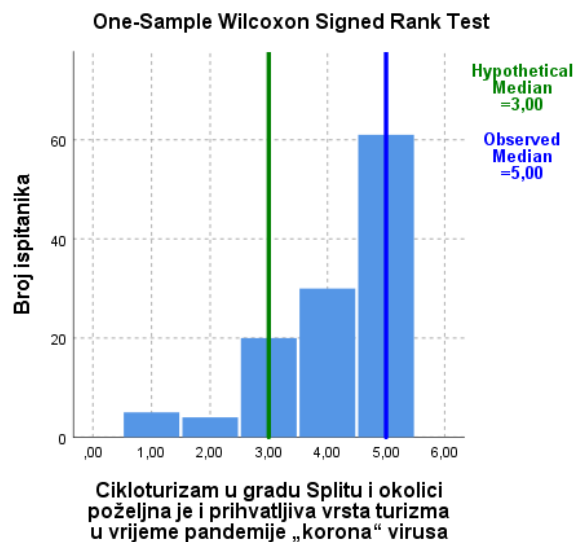
Ispitivanjem je utvrđeno da je srednja razina slaganja ispitanika s tvrdnjom „Cikloturizam u gradu Splitu i okolici može se odvijati tijekom cijele godine.“ statistički značajno viša u odnosu na graničnu vrijednost 3,00 ($P < 0,001$). Hipoteza H1-5 se prihvaća kao istinita.

H1-6: Ciklotruzam u gradu Splitu i okolici poželjna je i prihvatljiva vrsta turizma u vrijeme pandemije "korona" virusa

S ciljem ispitivanja šeste podhipoteze analizira se razina slaganja ispitanika s tvrdnjom, „Cikloturizam u gradu Splitu i okolici poželjna je i prihvatljiva vrsta turizma u vrijeme pandemije „korona“ virusa.“. Imajući u vidu da je pandemija „korona“ virusa u jednom periodu gotovo u potpunosti zatvorila sve turističke tokove, dobro je znati da cikloturizam zasigurno predstavlja vrstu turizma koja je najpogodnija toj situaciji i ovom hipotezom želi se dodatno potvrditi postavljena tvrdnja.

Graf 17: Histogram sa istaknutom ostvarenom i graničnom srednjom vrijednosti za testiranje hipoteze H1-6

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja



Srednja razina slaganja ispitanika s ponuđenom tvrdnjom je 5,00.

Tablica 16: Testiranje hipoteze H1-6 Wilcoxon testom za jedan nezavisan uzorak

One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test

Summary

Total N	120
Test Statistic	4642,500
Standard Error	278,893
Standardized Test Statistic	7,593

Asymptotic Sig.(2-sided test)	,000
-------------------------------	------

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

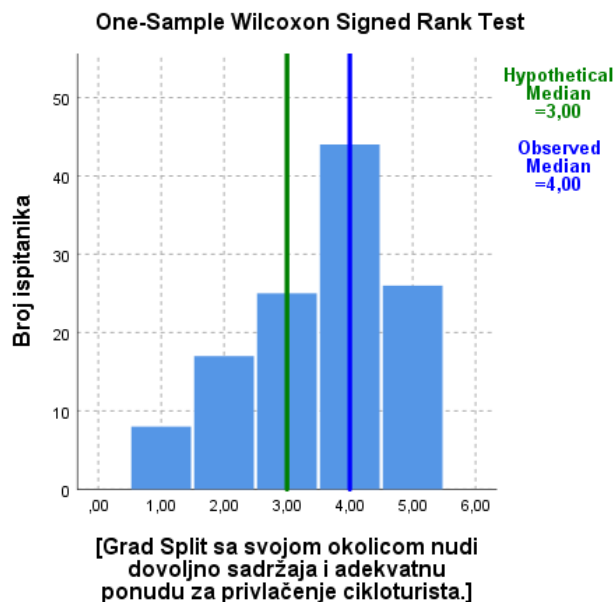
Ispitivanjem je utvrđeno da je srednja razina slaganja ispitanika s tvrdnjom „*Cikloturizam u gradu Splitu i okolici poželjna je i prihvatljiva vrsta turizma u vrijeme pandemije „korona“ virusa.*“ statistički značajno viša u odnosu na graničnu vrijednost 3,00 ($P < 0,001$) te se hipoteza H1-6 prihvaća kao istinita.

H1-7: Grad Split sa svojom okolicom nudi dovoljno sadržaja i adekvatnu ponudu za privlačenje cikloturista

Zadnjom hipotezom se analizira razina slaganja ispitanika s tvrdnjom „*Grad Split sa svojom okolicom nudi dovoljno sadržaja i adekvatnu ponudu za privlačenje cikloturista.*“ Ideja je razmotriti je li grad Split sa svojom aglomeracijom sposoban konkurirati ostalim bližim ili daljim cikloreģijama i destinacijama.

Graf 18: Histogram sa istaknutom ostvarenom i graničnom srednjom vrijednosti za testiranje hipoteze H1-7

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja



Srednja razina slaganja s tvrdnjom „*Grad Split sa svojom okolicom nudi dovoljno sadržaja i adekvatnu ponudu za privlačenje cikloturista.*“ je 4,00.

Tablica 17: Testiranje hipoteze H1-7 Wilcoxon testom za jedan nezavisan uzorak

One-Sample Wilcoxon Signed Rank Test

Summary

Total N	120
Test Statistic	3405,000
Standard Error	258,910
Standardized Test Statistic	4,345
Asymptotic Sig.(2-sided test)	,000

Izvor: Prikaz autora prema rezultatima provedenog istraživanja

Ispitivanjem je utvrđeno da je srednja razina slaganja ispitanika s tvrdnjom „*Grad Split sa svojom okolicom nudi dovoljno sadržaja i adekvatnu ponudu za privlačenje cikloturista.*“. statistički značajno viša u odnosu na graničnu vrijednost 3,00 ($P < 0,001$) te se hipoteza H1-7 prihvaća kao istinita.

Nakon ispitivanja postavljenih hipoteza donosi se zaključak da se hipoteza H1 kojom se pretpostavlja da razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici pozitivno djeluje na njihov cjelokupni turistički razvoj prihvaća kao istinita.

4.4. Kritički osvrt na rezultate istraživanja

Grad Split jedan je od najprepoznatljivijih predstavnika turističke destinacije na obali Jadranskog mora i jedan od vodećih turističkih bisera Hrvatske prema broju dolazaka i noćenja turista. Kada se govori o turističkoj ponudi grada Splita, ispitanici su iskazali svoj stav ocjenama 3 i 4 koje su gotovo podjednako prevladavajuće u istraživanju. Može se zaključiti kako su ispitanici prilično zadovoljni turističkom ponudom koju pruža grad Split, odnosno područje njegove aglomeracije, ali ipak ostaje dosta prostora za napredak i daljnje poboljšanje raznolikosti turističke ponude. Što se tiče razine zadovoljstva ispitanika cikloturističkom ponudom, prevladavajuća ocjena jest 3 što ukazuje na nedovoljnu razinu raznolikosti cikloturističke ponude, manjak infrastrukturnih projekata koji se vežu uz razvoj cikloturizma i opće stanje cikloturizma ovog područja kojem se ne pridaje dovoljna količina pozornosti.

Zabrinjavajuća postaje činjenica kako je u anketi gotovo 40% ispitanika odgovorilo kako se uopće ne služi biciklom, odnosno nešto više od 40% ispitanika odgovorilo je da se služi biciklom tek nekoliko puta godišnje. Ipak, imajući u vidu nekoliko ključnih činjenica koje se

odnose na (trenutačno značajan) nedostatak cjelovitih biciklističkih staza koje nisu „rascjepkane“ po određenim dijelovima grada, manjak kulture vožnje biciklom (koristi se automobil čak i za iznimno kratke udaljenosti) te položaj i prirodnu strukturu grada Splita (mnogobrojne strme uzbrdice/grad nije ravničarskog tipa pogodnog za vožnju biciklom) mogu se, donekle, razumjeti ovakvi postotci u anketi. Sustav javnih bicikli uveden u srpnju 2019. godine zasigurno mijenja svijest građana i navodi ih na razmišljanje o alternativnim oblicima prijevoza. Sudeći prema rezultatima ankete, tek neznatan postotak ispitanika uopće nije upoznat sa sustavom javnih bicikli dok većina zna o čemu je riječ, a onih 23% ispitanika koji su se koristili javnim biciklima u gradu Splitu su zadovoljni uslugom u visokom broju i postotku.

Ispitanici smatraju kako razvoj cikloturizma u aglomeraciji Split predstavlja dodatan motiv turistima za dolazak u Split i time pozitivno utječe na njihovo privlačenje u destinaciju Splitšto ne čudi znajući da bicikl uvelike olakšava razgledavanje dijelova grada koji baš i nisu u neposrednoj blizini centra, primjerice park-šuma Marjan. Većina ispitanika smatra kako razvoj cikloturizma u aglomeraciji Split pozitivno utječe na život lokalnog stanovništva što potvrđuje i prihvaćanje pomoćnih hipoteza o podizanju svijesti građana o važnosti korištenja bicikala iz zdravstveno-rekreativnih razloga, zbog očuvanja okoliša i smanjenja prometne gužve i buke. Tvrdnja koja je potvrdila pomoćnu hipotezu koja se tiče smanjenja prometne gužve/buke jest ona s kojom se ispitanici najviše slažu što dovodi do zaključka kako većina ispitanika rješenje prometnog kaosa (pogotovo u ljetnim mjesecima) vidi u češćem korištenju bicikla kao primarnog prijevoznog sredstva čime značaj uspostave sustava javnih bicikli još više dobiva na važnosti. Tvrdnja da se cikloturizam na ovom području može odvijati cijele godine podržava velika skupina ispitanika (ocjenu 5 dalo je čak 52 ispitanika) čime se potvrđuje pomoćna hipoteza kako razvoj cikloturizma pozitivno djeluje na smanjenje utjecaja sezonalnosti turizma pošto se cikloturizam odvija i izvan „vršnih“ mjeseci, odnosno u pred i posezoni zbog najpovoljnijih vremenskih i temperaturnih uvjeta i time se produžuje turistička sezona. Iduća pomoćna hipoteza s kojom se najviše ispitanika slaže jest ona koja dovodi u vezu cikloturizam i (tada) aktualnu pandemiju „korona“ virusa jer nešto više od polovice ispitanika izjasnilo se kako se u potpunosti slaže s tvrdnjom da je cikloturizam poželjna i prihvatljiva vrsta turizma u vrijeme pandemije. Što se tiče tvrdnje kako aglomeracija Split nudi dovoljno sadržaja i adekvatnu ponudu za privlačenje cikloturista, najveći broj ispitanika odgovorio je ocjenom 4 (n=44) čime se stječe dojam kako ispitanici smatraju da grad Split nudi dovoljan broj sadržaja, ali je ostavljen prostor za daljnje unaprjeđivanje cikloturističke

ponude grada i okolice. Također veliki broj ispitanika smatra da bez snažnije marketinške kampanje i promocije cikloturizma ta vrsta turizma neće moći doseći svoj potpuni zamah te da mora postojati veći broj infrastrukturnih resursa (biciklističkih staza, ruta) za intenzivniji razvoj cikloturizma. Izrazito visok postotak ispitanika smatra kako grad Split sa svojom okolicom sadrži veliki potencijal za razvoj cikloturizma te da grad Split može postati cikloturistički centar Dalmacije. Sumirano, ispitanici smatraju kako razvoj cikloturizma može donijeti više koristi nego štete ovom području.

5. ZAKLJUČAK

Selektivni turizam javlja se kao protuteža turističkom konceptu masovnog turizma i njegova najvažnija odrednica jest pozicioniranje turista u centar istraživanja i oblikovanja turističke ponude i proizvoda. Cikloturizam dokazano spada u rastuće oblike turističkih aktivnosti u destinaciji i predstavlja turistički proizvod s najvećom perspektivnom razvoja.

Premda područje grada Splita predstavlja izvanredan turistički doživljaj, što se odnosi na kupališni ili kulturni turizam, u sferi cikloturizma postoji mnogo prostora za napredak s obzirom na mnoštvo komparativnih prednosti kao što su blaga klima i raznovrsna prirodno-kulturna baština. Kako bi se te prednosti bolje valorizirale i time privukao veći broj posjetitelja s ključnih cikloturističkih tržišta (prvenstveno zapadne i sjeverne Europe, te domaćeg tržišta) potrebna je zajednička suradnja ključnih dionika unutar i između zemalja sličnih afiniteta u pogledu razvoja cikloturističke infrastrukture, razvoja proizvoda i zajedničkog brendiranja. Potrebno je integrirati cikloturističke usluge u sveobuhvatnu turističku ponudu te kvalitetno educirati pružatelje usluga kako bi se dobio cjeloviti turistički proizvod. Također je nužno prepoznati cikloturizam kao specifičnu vrstu turizma od posebnog interesa za daljnji razvoj raznovrsnosti turističke ponude te je nužno provoditi sustavno statističko praćenje potražnje za cikloturizmom (postavljanje brojača biciklističkog prometa na frekventnim rutama, provođenje intenzivnijeg anketiranja turista) kako bi se postigao maksimalni doprinos ukupnoj pozitivnoj turističkoj slici Splita, odnosno Hrvatske.

Provedeno anketno ispitivanje u radu ukazuje na indiferentnost ispitanika prema cikloturističkoj ponudi grada Splita, odnosno izostanak visoke razine zadovoljstva čime se zaključuje da je cikloturizam ovog područja tek u početnoj fazi razvoja gdje je potrebno još mnogo ulaganja i marketinških aktivnosti da bi se cikloturizam prometnuo među vodeće oblike turističkih aktivnosti. Najveći postotak ispitanika složio se s tvrdnjom kako Urbana aglomeracija Split sadrži izniman potencijal za razvoj cikloturizma sukladno brojnim prirodnim i kulturno-povijesnim resursima i povoljnom klimom te da može postati jedan od najrelevantnijih „oružja“ u borbi s temeljnim problemom turizma današnjice, a to je suzbijanje utjecaja sezonalnosti i mogućnost uspostave cjelogodišnjeg turizma u destinaciji. Povezivanje Urbane aglomeracije Split uspostavom sustava javnih bicikala predstavlja pozitivan pomak u ostvarivanju cilja promocije cikloturizma ovog područja. Rezultati provedenog istraživanja svode se na zaključak kako razvoj cikloturizma u gradu Splitu i pripadajućoj aglomeraciji pozitivno djeluje na njihov cjelokupni turistički razvoj.

S obzirom na situaciju s trenutnom pandemijom i sukladno suvremenim trendovima, čini se da budućnost turizma pripada upravo cikloturizmu.

LITERATURA

1. Akcijski plan razvoja cikloturizma, Institut za turizam Zagreb, 2015.
https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/151014_AP_cikloturizam.pdf(10.4.2021.)
2. Biciklisti.hr: Cikloturizam., <https://biciklisti.hr/cikloturizam/#cikloturizam>(28.2.2022.)
3. CBI – Centre for the Promotion of Imports. (2018): Cycling tourism from Europe.,
<https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cycling-tourism/europe>(23.2.2022.)
4. Chon, J.H., (2004): Aesthetic responses to urban greenway trail corridors: implications for sustainable development in tourism and recreation settings,
<https://www.semanticscholar.org/paper/Aesthetic-responses-to-urban-greenway-trail-%3A-for-Chon/84061561ff4d0352b63fef80d9ad5e28485dfdf6>(9.2.2022.)
5. Cikloturizam.hr: EuroVelo, <https://cikloturizam.hr/eurovelo>(18.2.2022.)
6. Cooper, C., Fletcher, J., Fyall, A., Gilbert, D., Wanhill, S. (2008): Ekonomija turizma- načela i praksa, EKOKON, Split
7. Cukrov, M. (2015): Talijanska sportska društva u Splitu do 1914., Gradska knjižnica Marka Marulića Split, <https://www.gkmm.hr/stranica/talijanska-sportska-drustva-u-splitu-do-1914->(13.4.2021.)
8. Dalmatia-Bike.hr., https://www.dalmatia-bike.com/filter-bike-objekata/?keyword=®ija=&tip_smjestaja=dalmatia(19.2.2022.)
9. Dalmatinski portal (2022): Biraj biciklu, <https://dalmatinskiportal.hr/vijesti/biraj-biciklu-splitska-urbana-aglomeracija-do-ljeta-povezana-javnim-biciklima/122718>(28.1.2022)
10. Dufour, D., (2010): PRESTO Vodič za strategiju razvoja biciklizma: Opći okvir.,
https://www.zagreb.hr/UserDocsImages/arhiva/PRESTO_Vodic_Opci_okvir_Infra_Promocija_El_bic.pdf(22.2.2022.)
11. DURAN, E., SEVİNÇ, F. and HARMAN, S., 2018. Cycle tourism as an alternative way of tourism development in Canakkale,
https://www.researchgate.net/publication/328315056_Cycle_Tourism(9.2.2022.)
12. Enciklopedija: Biciklizam,
<https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=7480>(26.1.2022.)
13. EuroVelo8, <https://eurovelo8.hr/eurovelo#ev8-croatia>(24.1.2022.)

14. EuroVelo 8., (2020): Potaknimo razvoj i povećajmo utjecaj cikloturizma., https://www.htz.hr/sites/default/files/2020-10/HTZ-2020-EuroVelo8%20brosura_HR_web_simplex.pdf(26.1.2022.)
15. EuroVelo strategija 2030., <https://pro.eurovelo.com/download/document/EV-Strategy2030-web.pdf>(23.3.2022.)
16. Geić, S. (2011): Menadžment selektivnih oblika turizma, Sveučilište u Splitu, Split
17. Glavni plan razvoja turizma Splitsko-dalmatinske županije (2017 – 2027) sa strateškim i operativnim planom marketinga, Institut za turizam Zagreb, 2018. https://www.dalmatia.hr/wp-content/uploads/2021/02/Glavni_plan_razvoja_turizma_SDZ.pdf(28.5.2022.)
18. Happy to visit: Vožnja bicikla i biciklističke ture., <https://happytovisit.com/hr/Split/Voznja-bicikla-i-biciklisticke-ture/tours-g2-n12>(4.3.2022.)
19. Hot Spots, Croatian Tourist Guide (2021): Turističke zajednice Dalmatinske zagore zajednički krenule u projekt razvoja suvremene cikloturističke ponude., <http://hotspots.net.hr/2021/04/turisticke-zajednice-dalmatinske-zagore-zajednicki-krenule-u-projekt-razvoja-suvremene-cikloturisticke-ponude>(28.2.2022)
20. Hrvatska turistička zajednica, Projekt MedCycleTour: Mediteranska ruta – EuroVelo 8., (2018): Plan aktivnosti razvoja rute za Hrvatsku za razdoblje od 2018 do 2030. g., <https://www.htz.hr/sites/default/files/2018-09/Akcijski%20plan%20za%20razvoj%20rute%20EV8%20u%20Hrvatskoj.pdf>(24.1.2022.)
21. Jadrešić, V. (2010): Janusovo lice turizma: Od masovnog do selektivno-održivog turizma, Plejada, Zagreb
22. Kos, G., Klarić, Z., Brlek, P. and Feletar, P., (2021): Metodologija trasiranja cikloturističke rute u koridoru napuštene željezničke pruge. Radovi Zavoda za znanstvenoistraživački i umjetnički rad u Bjelovaru, <https://hrcak.srce.hr/file/391114>(25.2.2022.)
23. Kovačić, N., (2015): Profiling bicycle tourists: A case of Croatia, <https://hrcak.srce.hr/149961>(22.1.2022.)
24. Lamont, M., (2009): Reinventing the wheel: A definitional discussion of bicycle tourism. Journal of Sport & Tourism, 14(1).,

- <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/14775080902847363?needAccess=true>(16.2.2022.)
25. Lamont, M., (2014): Introduction: cycling and tourism, https://www.researchgate.net/publication/264461674_Introduction_Cycling_and_Tourism/link/5b8ccc15299bf1d5a73a0b48/download(18.2.2022.)
 26. Luković, T., (2008): Selektivni turizam, hir ili znanstveno-istraživačka potreba, <https://hrcak.srce.hr/37744>(15.2.2022.)
 27. Marušić, Z., Čorak, S., Ivandič, N., Beroš, I. and Ambrušec, M., (2020): Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj: TOMAS Hrvatska 2019., https://www.htz.hr/sites/default/files/2020-10/TOMAS%20Hrvatska%202019_0.pdf(5.2.2022.)
 28. McKibbin, D., (2014): Cycling for leisure, recreation and tourism., <http://www.niassembly.gov.uk/globalassets/documents/raise/publications/2015/regdev/2415.pdf>(15.2.2022.)
 29. Mišćin, B., (2020): Nova EuroVelo 8 brošura za planiranje višednevne vožnje Mediteranskom biciklističkom rutom, <https://www.pedala.hr/biciklisticki-izleti-putovanja/nova-eurovelo-8-brosura-za-planiranje-visednevne-istrzivacke-voznje-mediteranskom-biciklistickom-rutom>(24.2.2022.)
 30. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture RH: Biciklističke rute u Hrvatskoj., <https://mmpi.gov.hr/infrastruktura/biciklisticka-infrastruktura/biciklisticke-rute-u-hrvatskoj/22604>(28.2.2022.)
 31. Mrnjavac, E., Kovačić, N. and Topolšek, D., (2014): The logistic product of bicycle destinations., <https://hrcak.srce.hr/file/193250>(16.2.2022.)
 32. Nastavni materijali, kolegij: Metode istraživanja, Sveučilište u Zadru, http://www.unizd.hr/portals/4/nastavni_mat/1_godina/metodologija/metode_znanstvenih_istrazivanja.pdf(15.4.2021.)
 33. Petino, G., Reina, G., Privitera, D. (2021): Cycling Tourism and Revitalization in the Sicilian Hinterland: A Case Study in the Taormina–Etna District, https://www.academia.edu/58602929/Cycling_Tourism_and_Revitalization_in_the_Sicilian_Hinterland_A_Case_Study_in_the_Taormina_Etna_District(24.1.2022.)
 34. Poljičak, A.M., Šego, D. and Periša, T., (2021): Analysis of Cycling Tourism: Case-Study Croatia., https://www.academia.edu/49355182/Analysis_of_cycling_tourism_Case_study_Croatia(16.2.2021.)

35. Prijedlog Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, Vlada Republike Hrvatske, Zagreb, 2013.
<https://mint.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/Strategija-turizam-2020-veljaca2013.pdf>(12.4.2021.)
36. Split.hr, <https://www.split.hr/clanak/osam-gradova-i-opcina-odabralo-je-biciklu-zapocinjje-sirenje-sustava-javnih-bicikala-na-podrucju-urbane-aglomeracije-split>(8.2.2022.)
37. Split Parking, <https://www.splitparking.hr/javne-bicikle>(28.4.2022.)
38. Sportilus: Povijest biciklizma, <https://www.sportilus.com/sportopedia/povijest-biciklizma>(8.3.2022.)
39. Strategija razvoja urbane aglomeracije Split (2016), <https://www.split.hr/urbana-aglomeracija-split/strategija-razvoja-urbane-aglomeracije-split>(27.4.2022.)
40. Strateški marketinški plan destinacije Split 2017-2022 (2017),
<file:///C:/Users/User/Downloads/5dnzypa85onms73.pdf>(2.5.2022.)
41. Tour of Croatia, (2017),
<https://www.crorace.com/press/2017/Roadbook%20Tour%20of%20Croatia%202017.pdf>
(26.1.2022.)
42. Turistička zajednica grada Splita, <https://visitsplit.com/hr/4280/javni-bicikli>(24.1.2022.)
43. TZ SDŽ (2021): Godišnji program rada za 2022., https://www.dalmatia.hr/wp-content/uploads/2022/01/Godisnji-program-rada-TZSDZ-za-2022_.pdf(28.2.2022.)
44. Wikipedia : Tour of Croatia, https://hr.wikipedia.org/wiki/Tour_of_Croatia(27.1.2022.)
45. Wikipedia: John Kemp Starley,
https://en.wikipedia.org/wiki/John_Kemp_Starley(2.3.2022.)

POPIS SLIKA, GRAFOVA I TABLICA

Slika 1: Rover bicikl iz 1886. godine izložen u Britanskom muzeju motora	17
Slika 2: Logotip biciklističke utrke Tour of Croatia	26
Slika 3: Biciklističke rute u Hrvatskoj	28
Slika 4: EuroVelo8 (Meditranska ruta)	29
Slika 5: Obuhvat urbane aglomeracije Split.....	32
Slika 6: Rekonstrukcija marjanskih brdskih biciklističkih putova.....	35
Slika 7: Ruta 15 (Trogir-Split)	36
Slika 8: Ruta 16 (Split-Makarska)	37
Slika 9: : B&B certifikat (Split).....	37
Slika 10: Dio rute Sinjske rere kod prijevoja Vetmin most.....	50

Tablica 1: Popis postaja i broj najмова/povrata.....	42
Tablica 2: Dolasci i noćenja domaćih i stranih turista 2017.-2021.....	45
Tablica 3: Motivi putovanja turista u Split.....	47
Tablica 4: Korištenje prometnih sredstava u destinaciji	47
Tablica 5: Deskriptivna statistika ocjene raznovrsnosti turističke ponude grada Splita	56
Tablica 6: Deskriptivna statistika zadovoljstva cikloturističkom ponudom grada Splita i okolice	58
Tablica 7: Deskriptivna statistika slaganja s tvrdnjama o učincima cikloturizma	60
Tablica 8: Deskriptivna statistika ukupne razine slaganja sa svim tvrdnjama zajedno.....	60
Tablica 9: Stav ispitanika o postavljenim tezama.....	61
Tablica 10: Testiranje hipoteze H1-1Wilcoxon testom za jedan nezavisan uzorak.....	62
Tablica 11: Testiranje hipoteze H1-2 Wilcoxon testom za jedan nezavisan uzorak.....	64
Tablica 12: Testiranje hipoteze H1-3 Wilcoxon testom za jedan nezavisan uzorak.....	65
Tablica 13: Testiranje hipoteze H1-4Wilcoxon testom za jedan nezavisan uzorak.....	66
Tablica 14: Testiranje hipoteze H1-4Wilcoxon testom za jedan nezavisan uzorak.....	67
Tablica 15: Testiranje hipoteze H1-5 Wilcoxon testom za jedan nezavisan uzorak.....	69
Tablica 16: Testiranje hipoteze H1-6Wilcoxon testom za jedan nezavisan uzorak.....	70
Tablica 17: Testiranje hipoteze H1-7 Wilcoxon testom za jedan nezavisan uzorak.....	72
Graf 1: Broj korisnika koji su ostvarili barem 1 najam.....	43
Graf 2: Kretanje turističkog prometa grada Splita od 2017. do 2021. godine.....	45
Graf 3: Struktura ispitanika prema spolu	53
Graf 4: Struktura ispitanika prema dobi.....	53
Graf 5: Struktura ispitanika prema ostvarenoj razini obrazovanja	54
Graf 6: Radni status ispitanika	55
Graf 7: Razlozi privlačnosti grada Splita turistima.....	55
Graf 8: Učestalost korištenja bicikla kao prijevoznog sredstva/sredstva za rekreaciju.....	56
Graf 9: Upoznatost sa sustavom javnih bicikla u gradu Splitu i korištenje njihove usluge	57
Graf 10: Zadovoljstvo korisnika sustava javnih bicikli	57
Graf 11: Histogram sa istaknutom ostvarenom i graničnom srednjom vrijednostiza testiranje hipoteze H1-1	62
Graf 12: Histogram sa istaknutom ostvarenom i graničnom srednjom vrijednostiza testiranje hipoteze H1-2	63
Graf 13: Histogram sa istaknutom ostvarenom i graničnom srednjom vrijednosti za testiranje hipoteze H1-3.....	64
Graf 14: Histogram sa istaknutom ostvarenom i graničnom srednjom vrijednosti za testiranje hipoteze H1-4.....	66
Graf 15: Histogram sa istaknutom ostvarenom i graničnom srednjom vrijednosti za testiranje hipoteze H1-4.....	67
Graf 16: Histogram sa istaknutom ostvarenom i graničnom srednjom vrijednosti za testiranje hipoteze H1-5.....	69
Graf 17: Histogram sa istaknutom ostvarenom i graničnom srednjom vrijednosti za testiranje hipoteze H1-6.....	70
Graf 18: Histogram sa istaknutom ostvarenom i graničnom srednjom vrijednosti za testiranje hipoteze H1-7	71

SAŽETAK

Ovim diplomskim radom želi se ukazati na važnost selektivnih turističkih vrsta i uspostavljanja kvalitetne i raznovrsne turističke ponude naspram masovnom turizmu. Cikloturizam predstavlja vrstu selektivnog turizma s najvećim potencijalom razvoja i iznad svake države stoji pitanje hoće li znati valorizirati potencijal koji cikloturizam sadrži. Grad Split sa svojom urbanom aglomeracijom zbog brojnih kulturno-povijesnih resursa i prirodnih ljepota ima dobre pretpostavke za kvalitetni razvoj cikloturizma na spomenutom području. U vrijeme pandemije „korona“ virusa, ova vrsta turizma pokazala se najotpornijom i najpogodnijom vrstom turizma jer se odvija u prirodi i na dovoljnoj distanci.

U teorijskom dijelu rada nastoji se definirati pojam cikloturizma, prikazati povijest cikloturizma u Europi i Hrvatskoj te dati pregled glavnih biciklističkih koridora u Hrvatskoj. Idući dio rada posvećen je analizi stanja cikloturizma Urbane aglomeracije Split kroz pregled prirodne i kulturne resursne osnove ovog područja, analizu ponude cikloturizma na ovom području uz izdvojeno poglavlje posvećeno sustavu javnih bicikli i analizu potražnje za cikloturizmom te potencijale i razvojne mogućnosti cikloturizma u kojem su dati određeni prijedlozi kojima bi se unaprijedila cikloturistička ponuda ovog područja.

U empirijskom istraživanju sudjelovalo je 120 ispitanika anketiranih on-line putem upitnika izrađenog u Google Forms formatu. Na temelju rezultata istraživanja dan je autorov kritički osvrt i opći zaključak rada.

Ključne riječi: *cikloturizam, selektivni turizam, Urbana aglomeracija Split, javni bicikli*

SUMMARY

This graduate thesis aims to point out the importance of selective forms of tourism and to establish quality and diverse tourism supply in opposition to mass tourism. Cyclotourism is a type of tourism with the greatest potential for development and above each country there is a question of whether it will be able to valorize the potential that cyclotourism contains. City of Split with its urban agglomeration due to its numerous cultural and historical resources and natural beauty has good prerequisites for the quality development of cycling tourism. At the pandemic time, this type of tourism proved to be the most resistant and suitable type because it takes place in nature and at a sufficient distance.

The theoretical part of the thesis seeks to define the concept of cycling tourism in Europe and Croatia and give an overview of the main cycling corridors in Croatia. The next part of the

thesis is dedicated to analysis of the state of cycling tourism in the Urban agglomeration of Split through an overview of the natural and cultural resource base of this area, analysis of the cyclotourist supply with a separate chapter dedicated to the system of public bicycles, analysis of the demand for cyclotourism and the potentials and development opportunities of cyclotourism, in which certain proposals were given to improve the cyclotourism supply.

The empirical research involved 120 respondents surveyed online through a questionnaire made in Google Forms format. Based on the results of the research, the author's critical review and general conclusion of the thesis are given.

Key words: *cyclotourism, selective tourism, Urban agglomeration of Split, public bicycles*

PRILOZI

Poštovani!

Zahvaljujem što ste se odazvali ovom istraživanju. Molim Vas da tijekom ispunjavanja ovog anketnog upitnika budete u potpunosti iskreni. Anketa je anonimna, a podaci se koriste isključivo u svrhu izrade diplomskog rada na temu „Utjecaj cikloturizma na turistički razvoj grada Splita i okolice“.Ispitivanju pristupate dobrovoljno i u svakom trenutku možete odbiti sudjelovanje.

SOCIODEMOGRAFSKI PROFIL ISPITANIKA

1. Spol:

- a) Muško
- b) Žensko

2. Dob:

- a) Od 18 do 25 godina
- b) Od 26 do 40
- c) Od 41 do 60
- d) Više od 60 godina

3. Obrazovanje:

- a) Osnovna škola
- b) Srednja škola
- c) Prvostupnik struke
- d) Magistar struke
- e) Doktor znanosti

4. Radni status:

- a) Zaposlen/a
- b) Nezaposlen/a

c) Učenik/ica, Student/ica

d) Umirovljenik/ica

STAVOVI ISPITANIKA O UTJECAJU CIKLOTURIZMA NA RAZVOJ GRADA SPLITA I OKOLICE
--

5. Smatram da je grad Split privlačan turistima prvenstveno zbog:

- a) Prirodnih ljepota
 - b) Kulturno-povijesne baštine
 - c) „Sunca i mora“
 - d) Gastronomije
 - e) Raznih manifestacija
 - f) Drugo (kratko navedite što) :
-
-

6. Na skali od 1 do 5 ocijenite raznovrsnost turističke ponude grada Splita:

- a) 1
- b) 2
- c) 3
- d) 4
- e) 5

7. Koliko često koristite bicikl kao prijevozno sredstvo/sredstvo za rekreaciju?

- a) Ne služim se biciklom
- b) Nekoliko puta godišnje
- c) Barem jednom mjesečno
- d) Gotovo svakodnevno

8. Jeste li upoznati sa sustavom javnih bicikla u gradu Splitu i jeste li koristili njihove usluge?

- a) Nisam upoznat/a i nisam koristio/la
- b) Upoznat/a sam, ali nisam koristio/la
- c) Koristio/la sam barem jednom

9. Ako ste na prethodno pitanje odgovorili sa c) iskažite svoje zadovoljstvo uslugom?

- a) Zadovoljan/na
- b) Nezadovoljan/na

10. Molim Vas da na skali od 1 do 5 ocijenite zadovoljstvo cikloturističkom ponudom grada Splita i okolice?

- a) 1
- b) 2
- c) 3
- d) 4
- e) 5

11. Na skali od 1 do 5 iskažite Vaše slaganje s navedenim tvrdnjama (1 - uopće se ne slažem; 5 - u potpunosti se slažem)

Razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici predstavlja dodatnu motivaciju za dolazak u Split.	1	2	3	4	5
Razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici ne nailazi na odobravanje lokalnog stanovništva nenaviknutog na povećan broj bicikala u gradu.	1	2	3	4	5
Korištenjem sustava javnih bicikala potakla se svijest građana o važnosti rekreacije.	1	2	3	4	5
Sve veće korištenje bicikla kao prijevoznog sredstva posljedica je jačanja svijesti građana o očuvanju okoliša.	1	2	3	4	5
Smatram da češće korištenje bicikala kao prijevoznog sredstva može smanjiti prometnu gužvu/buku u gradu Splitu.	1	2	3	4	5
Cikloturizam u gradu Splitu i okolici može se odvijati tijekom cijele godine.	1	2	3	4	5

Cikloturizam u gradu Splitu i okolici poželjna je i prihvatljiva vrsta turizma u vrijeme pandemije „korona“ virusa.	1	2	3	4	5
Grad Split sa svojom okolicom nudi dovoljno sadržaja i adekvatnu ponudu za privlačenje cikloturista.	1	2	3	4	5
Smatram da bez snažnije marketinške kampanje i promocije cikloturizma u Splitu ta vrsta turizma neće u potpunosti zaživjeti.	1	2	3	4	5
Smatram da grad Split i okolica ne posjeduju dovoljno infrastrukturnih resursa (biciklističkih staza, ruta) za intenzivniji razvoj cikloturizma.	1	2	3	4	5

12. Znakom „X“ u praznom polju označite odgovor koji odražava Vaš stav:

	DA	NE	NE ZNAM / NE ŽELIM ODGOVORITI
Grad Split sa svojom okolicom sadrži izniman potencijal za razvoj cikloturizma.			
Grad Split može postati cikloturistički centar Dalmacije.			
Razvoj cikloturizma može donijeti više štete nego koristi turističkom razvoju grada Splita.			
Prevelika ulaganja u razvoj cikloturizma u gradu Splitu i okolici potiču sumnju u isplativost razvoja cikloturizma.			