

# Značaj cikloturizma za turizam Grada Poreča

---

**Legović, Martin**

**Master's thesis / Diplomski rad**

**2022**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Rijeka, Faculty of Tourism and Hospitality Management / Sveučilište u Rijeci, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:191:742728>

*Rights / Prava:* [Attribution 4.0 International](#)/[Imenovanje 4.0 međunarodna](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-11-28**



*Repository / Repozitorij:*

[Repository of Faculty of Tourism and Hospitality Management - Repository of students works of the Faculty of Tourism and Hospitality Management](#)



**SVEUČILIŠTE U RIJECI**  
**Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu Opatija**  
**Diplomski sveučilišni studij**

**MARTIN LEGOVIĆ**

**Značaj cikloturizma za turizam Grada Poreča**

**Importance of cycling tourism for the tourism of the City of Poreč**

Diplomski rad

Opatija, 2022.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI**  
**Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu Opatija**  
**Diplomski sveučilišni studij**  
Studijski smjer

**Značaj cikloturizma za turizam Grada Poreča**

**Importance of cycling tourism for the tourism of the City of Poreč**

Diplomski rad

Kolegij: **Ekonomska održivost turizma** Student: **Martin Legović**

Mentor: **dr. sc. Daniela Soldić Frleta** Matični broj: **DS3459/20**

Opatija, lipanj 2022.



SVEUČILIŠTE U RIJECI UNIVERSITY OF RIJKA  
FAKULTET ZA MENADŽMENT U TURIZMU I UGOSTITELJSTVU  
FACULTY OF TOURISM AND HOSPITALITY MANAGEMENT  
OPATIJA, HRVATSKA CROATIA

## IZJAVA O AUTORSTVU RADA I O JAVNOJ OBJAVI RADA

Ime i prezime studenta: Martin Legović  
Matični broj: DS3459

Izjavljujem da sam diplomski rad pod naslovom

Značaj cikloturizma za turizam Grada Poreča  
(Naslov rada)

izradio samostalno te sam suglasan o javnoj objavi rada u elektroničkom obliku.

Svi dijelovi rada, nalazi ili ideje koje su u radu citirane ili se temelje na drugim izvorima, bilo da su u pitanju knjige, znanstveni ili stručni članci, Internet stranice, zakoni i sl. u radu su jasno označeni kao takvi te adekvatno navedeni u popisu literature.

U Opatiji, 14. rujna 2022

Martin Legović  
Potpis studenta

## Sažetak

Turistički trendovi današnjice ukazuju na porast složenosti turističke potražnje, s naglaskom na porast zahtjevnosti turista. Suvremeni turisti pasivan odmor sve više zamjenjuju aktivnim odmorom i bavljenjem sportskim aktivnostima u destinaciji. Na međunarodnom turističkom tržištu javlja se porast potražnje za sportskim turizmom, s osobitim naglaskom na cikloturizam. Temeljni preduvjeti razvoja cikloturizma su prirodni resursi i atraktivnost područja, međutim za razvoj cikloturizma neophodno je osigurati odgovarajuću infrastrukturu i pripadajuće elemente turističke ponude. Smatra se kako je cikloturizam danas jedan od najbrže rastućih specifičnih oblika turizma, koji ujedno ima i vrlo velik razvojni potencijal. Grad Poreč je jedan od predvodnika razvoja turizma u Istri, pa i Hrvatskoj, a kao takav, prepoznao je trendove i zahtjeve potražnje u pogledu cikloturizma. Cikloturizam donosi brojne koristi za destinaciju u kojoj se razvija, a koje se ogledaju u njihovom društvenom i ekonomskom razvoju. U razvijanju proizvoda cikloturizma neophodno je integrirano i koordinirano djelovanje svih dionika, kako bi se u potpunosti ispunili zahtjevi i očekivanja turista te kako bi razvoj cikloturizma bio dugoročan i donio korist svim dionicima. Primarnim istraživanjem provedenim za potrebe rada utvrđeno je

***Ključne riječi:*** cikloturizam, Poreč, Istra.

# Sadržaj

<b>Uvod</b>	<b>1</b>
<b>1. Sportski turizam</b>	<b>2</b>
1.1. Povezanost turizma i sporta	3
1.2. Definiranje sportskog turizma	4
<b>2. Cikloturizam kao specifični oblik turizma</b>	<b>8</b>
2.1. Obilježja cikloturizma	8
2.2. Potražnja za cikloturizmom	10
2.3. Infrastruktura cikloturizma	14
<b>3. Cikloturizam u Hrvatskoj</b>	<b>17</b>
3.1. Osnovna obilježja cikloturizma u Hrvatskoj	18
3.2. Ponuda cikloturizma u Hrvatskoj	21
<b>4. Cikloturizam na području Istarske županije</b>	<b>24</b>
4.1. Istra kao turistička destinacija	24
4.2. Obilježja cikloturizma u Istri	26
<b>5. Grad Poreč kao destinacija cikloturizma</b>	<b>36</b>
5.1. Turistički promet na području Grada Poreča	36
5.2. Turistička ponuda Grada Poreča	39
5.3. Ponuda cikloturizma na području Grada Poreča	42
5.3.1. Biciklistički smještaj	45
5.3.2. Poreč kao dio projekta EuroVelo	46
5.3.3. Biciklističke manifestacije	47
<b>6. Empirijsko istraživanje: razvijenost cikloturizma i njegov značaj za Grad Poreč</b>	<b>50</b>
<b>Zaključak</b>	<b>59</b>
<b>Reference</b>	<b>60</b>
<b>Popis ilustracija</b>	<b>64</b>

# Uvod

Cikloturizam je specifični oblik turizma, koji dobiva sve veći značaj u suvremenim turističkim kretanjima. Zahvaljujući trendovima koji se odnose na aktivna putovanja i zdrav način života, cikloturizam je danas jedan od najbrže rastućih i najperspektivnijih oblika turizma. Tema ovog rada je „Značaj cikloturizma za turizam Grada Poreča“. Cilj rada je ukazati na važnost cikloturizma za razvoj turističke destinacije, dok je svrha rada identificirati koji je značaj cikloturizma za turističku ponudu Grada Poreča i na koji način treba razvijati cikloturizam, kako bi koristi od njegovog razvoja bile dugoročne za sve dionike. Radna hipoteza definirana je na sljedeći način: „Cikloturizam predstavlja značajan dio ukupne turističke ponude Grada Poreča te ga u skladu s time treba razvijati kao zaseban turistički proizvod koji doprinosi smanjenju sezonalnosti turističke ponude i donosi dugoročne koristi za sve dionike njegovog razvoja“.

Rad se sastoji od šest poglavlja. U prvom poglavlju rada polazi se od definiranja sportskog turizma i naglašavanja povezanosti turizma i sporta. Drugo poglavlje rada govori o cikloturizmu kao specifičnom obliku turizma. U ovom poglavlju opisana su obilježja cikloturizma te su prikazana obilježja potražnje za cikloturizmom. Nadalje, u istom je poglavlju prikazana i definirana infrastruktura cikloturizma, sukladno važećim zakonskim propisima. Treće poglavlje rada govori o cikloturizmu u Hrvatskoj. Iznose se temeljna obilježja cikloturizma u Hrvatskoj te je analizirana ponuda cikloturizma. U četvrtom poglavlju rada pristupa se analizi cikloturizma na području Istarske županije. Kako bi se shvatila povezanost cikloturizma s ukupnom turističkom ponudom županije, najprije je Istra prikazana kao turistička destinacija. Zatim su navedena i opisana obilježja cikloturizma u Istri, odnosno značajke Istre kao destinacije cikloturizma. U petom poglavlju rada opisuje se Grad Poreč kao destinacija cikloturizma. Prikazana je turistička ponuda Grada Poreča te je analiziran turistički promet na području Grada Poreča. Ponuda cikloturizma zasebno je analizirana i to kroz biciklistički smještaj, projekt EuroVelo te biciklističke manifestacije u Gradu Poreču. U posljednjem poglavlju rada prikazani su rezultati empirijskog istraživanja, putem kojeg se nastojala utvrditi razina razvijenosti i značaj cikloturizma za Grad Poreč.

Rad je nastao korištenjem različitih znanstvenih metoda: metode indukcije i dedukcije, metode analize, sinteze, komparacije, metoda kompilacije i desk research metoda. Istraživački dio rada nastao je na temelju provedenog istraživanja putem anketnih upitnika.

# 1. Sportski turizam

Turizam je brzorastuća globalna pojava, na temelju koje se brojne svjetske zemlje gospodarski razvijaju. Suvremeni turistiiskusni su i zahtjevni putnici, zbog čega pred nositelje turističke ponude postavljaju sve viši zahtjevi u pogledu raznovrsnosti i kvalitete turističkog proizvoda. Kao posljedica navedenog razvili su se pojedini specifični oblici turizma, među kojima je i sportski turizam.

Turizam i sport u današnjem su društvu postale jedne od najpopularnijih društvenih aktivnosti, koje imaju i zajedničke nositelje. Broj turista na međunarodnoj razini kontinuirano raste (UNWTO, 2020). Usporedno s time, raste i broj putovanja koji su povezani sa bavljenjem sportskim aktivnostima i rekreacijom, čija se stopa rasta procjenjuje na oko 10% godišnje (Bartoluci et al 2004, 11). Prema istraživanjima, oko 25% od ukupno ostvarenih svjetskih prihoda od turizma ostvaruje se upravo zahvaljujući sportu (Bartoluci et al. 2004, 11). Turizam i sport dvije su međuovisne pojave, koje čine značajan dio industrije slobodnog vremena.

Koncepcija sportskog turizma postala je veoma popularna u posljednjih dvadesetak godina, kako s aspekta znanstvenih istraživanja tako i s aspekta razvoja turističkog proizvoda (Tichaawa, Bob, i Swart 2018). Smatra se kako je povezanost turizma i sporta započela još u doba antike, kad su ljudi putovali izvan svog mjesta boravka radi natjecanja u snazi, trčanju i drugim sličnim aktivnostima. Upravo iz takvih natjecanja razvile su se antičke olimpijske igre. Danas je nemoguće zamisliti svijet bez sporta, a također je nemoguće zamisliti svijet bez putovanja. Upravo zbog toga mnogi smatraju kako su sport i turizam vrlo slične pojave, odnosno pojave koje se nadopunjuju. Sport se oslanja na turizam kroz smještaj, prijevoz i ugostiteljstvo, a turizam se oslanja na sport s aspekta motiviranosti za uključivanje u turističke tijekove. Na taj način sport zapravo utječe na razvoj turizma i rast turističkog prometa (Saayman 2012, 3).

Sportski turizam kao specifični oblik turizma bilježi snažnu ekspanziju te ima značajan potencijal rasta na globalnoj razini (UNWTO, 2020). Sportski turizam razvija se uz preduvjet postojanja prirodnih atrakcija, sportske infrastrukture, prometne infrastrukture i odgovarajuće razvojne turističke politike (Happ 2020). Zdrav način života kao trend te povećanje individualnih sportskih aktivnosti potaknuli su razvoj oblika turizma vezanih uz sport. Osobe koje se uključuju u turističke tijekove radi sporta traže autentičan doživljaj destinacije,



moćnosti održavanja i unaprjeđenja svog fizičkog zdravlja tijekom odmora te konzumaciju domaćih proizvoda i usluga (Herbold, Thess i Philipp 2020). U sportskom turizmu, turisti su sve zahtjevniji, a od svog putovanja ne traže samo pasivan odmor, sunce i more, već teže ka provođenju aktivnog odmora, uz nove aktivnosti unutar destinacija koje će im pružiti jedinstvene doživljaje. Kao pojava koja se razvila iz potrebe za promjenom svakodnevice, za odmorom i kvalitetnim provođenjem slobodnog vremena te iz brige o vlastitom zdravlju, turizam je usko vezan uz sport i sportske aktivnosti. S druge strane, sport je također aktivnost kojom se ljudi bave radi kvalitetnog provođenja vremena, pomicanja vlastitih mogućnosti, ostvarivanja određenih rezultata, stjecanja raznih iskustava i brige o zdravlju.

### **1.1. Povezanost sporta i turizma**

Francuski sociolog Magnane (1964) navodi kako je sport jedan od temeljnih motivatora čovjekove aktivnosti. Magnane je istraživao povezanost rada, sporta i dokolice te je došao do zaključka kako je sport „vrsta tjelesnog vježbanja ili aktivnost slobodnog vremena, čija je dominantna fizičko jačanje igrom i radom istovremenom“ (Bartoluci 2003, 37). U povijesti su sportska natjecanja imala primitivan oblik, dok su danas njihova pravila detaljno određena te su sportovi vrhunski uređeni i organizirani. Svrha sporta uvijek su natjecanje ili borba, što je povijesno usađeno u ljudsku svijest (Bartoluci i Škorić, 2009).

Sport se veže uz ljudsko zdravlje, kako fizičko tako i psihičko. Kroz sport ljudi napreduju i fizički jačaju, a bavljenje sportom, bilo profesionalno ili rekreativno, unaprjeđuje motoričke, funkcionalne, psihičke i socijalne vještine ljudi. U današnjem se društvu osobito promiče zdrav životni stil i bavljenje sportom, stoga se sve veći broj ljudi uključuje u neki oblik sportskih aktivnosti, profesionalno, rekreativno ili amaterski. Sport kao takav mnoge motivira na putovanja u različite destinacije, kako bi se uključivali u različita natjecanja, bavili se sportom u drugačijem prirodnom okruženju ili kako bi sudjelovali kao gledatelji u sportskim manifestacijama. Na taj način sport potiče uključivanje ljudi u turistički promet i dolazi do povezivanja sporta i turizma, odnosno do novog specifičnog oblika turizma – sportskog turizma. Sport je postao značajan element turističkog proizvoda i važan sadržaj turističkog boravka, koji se ostvaruje uključivanjem turista u sportske aktivnosti u destinaciji.

Razvoj turizma povezan je uz razvoj sporta, ali i obrnuto. Povezanost navedenih dviju pojava vidljiva je kroz njihov obuhvat. Turizam se u jednom svom dijelu temelji na sportu, jer je za

određeni broj turista sport jedan od motivatora uključivanja u turističke tokove. S druge strane, sport jednim dijelom zahvaća turističke aktivnosti, odnosno putovanja radi natjecanja ili bavljenja sportskim aktivnostima (Kostelac et al. 2016). Povezanost sporta i turizma uvjetovana je sociološkim i ekonomskim promjenama, koje su uvjetovale da putovanja i sport postanu dostupni i privlačni širem dijelu ljudske populacije te su ujedno dio njihovog životnog stila.

Otočan (2016) smatra kako se povezanost sporta i turizma ogleda kroz njihove temeljne funkcije:

- društvene funkcije,
- ekonomske funkcije.

Društvene funkcije koje su zajedničke sportu i turizmu su odgojno-obrazovna funkcija, socijalno-politička funkcija i zdravstvena funkcija. Ekonomska funkcija odnosi se na direktne i indirektne učinke razvoja turizma i sporta. Direktni učinci su oni koji se ostvaruju na temelju izravne prodaje usluga u turizmu i sportu, dok su indirektni učinci oni koji proizlaze iz turističke potrošnje turista kojima je sport glavni motiv putovanja.

## **1.2. Definiranje sportskog turizma**

Kod definiranja sportskog turizma, potrebno je najprije definirati sam pojam turizma, kako bi se istaknule njegove temeljne odrednice. Prema Svjetskoj turističkoj organizaciji definicija turizma glasi: „Turizam uključuje aktivnosti proizašle iz putovanja i boravka osoba izvan njihove uobičajene sredine ne duže od jedne godine radi odmora, poslovnog putovanja i drugih razloga nevezanih uz aktivnosti za koje bi primili ikakvu naknadu u mjestu koje posjećuju“ (UNWTO 2021). Prema ovoj definiciji, vidljivo je kako su osnovni preduvjeti za razvoj turizma dokolica i raspoloživ dohodak.

Uključivanje u turističke tokove zahtijeva određenu razinu motivacije turista. Kada se govori o motivaciji, potrebno je razlikovati ljudske potrebe, koje se dijele na primarne i sekundarne potrebe, a mijenjale su se kroz povijest promjenom društvenih uvjeta, ekonomskog i političkog okruženja. Primarne potrebe ljudi su fiziološke potrebe, a sekundarne potrebe su potreba za pripadnošću, poštovanjem, samoostvarenjem, znanjem i razumijevanjem i potreba za estetikom (Šušić 2017). Iz potreba ljudi proizlazi njihovo ponašanje i motivacija. U tom kontekstu, potreba za turizmom se može promatrati kao dio sekundarnih potreba, koje se javljaju nakon što su zadovoljene primarne potrebe. Turističke potrebe odnose se na skupinu pojedinačnih

potreba koje se mogu zajednički zadovoljiti putovanjem, boravkom, odmorom i rekreacijom izvan mjesta stalnog boravka. Važno je istaknuti kako se one stvaraju u mjestu stalnog boravka, a zadovoljavaju putovanjem u turističku destinaciju, što uvjetuje turistička kretanja (Geić 2011). Turističke potrebe proizlaze iz motivacije čovjeka, a najčešći motivi koji se spominju kao pokretači su odmor, oporavak, sport i rekreacija, vjerski motivi, kulturni motivi i poslovni motivi (UNWTO 2021).

U literaturi postoje brojne definicije sportskog turizma, koje ovise o stajalištu autora koji definira ovu pojavu i potrebama definiranja. Međutim, važno je istaknuti kako se u definiranju sportskog turizma polazi od motivacije. Bartoluci (2003, 71) definira sportski turizam kao „turizam u kojem je sport glavni motiv putovanja i boravka turista u turističkom odredištu“. UNWTO navodi da je sportski turizam „aktivnost sportaša, osoba koje se sportom bave iz rekreativnih razloga, gledatelja i putnika, koje poduzimaju u mjestima izvan njihovog uobičajenog mjesta boravka u razdoblju ne duljem od godine dana, radi sudjelovanja u sportu, praćenju sporta i ostalog odmora motiviranog sportskim razlozima” (UNWTO, prema Bartoluci, Škorić i Šindilj 2013, 87). Hudson (2003) objašnjava da “sportski turizam podrazumijeva putovanje za vrijeme odmora s ciljem bavljenja sportom, putovanje u destinacije kako bi se promatrao sportski događaj te putovanje s ciljem posjeta sportskim atrakcijama“ (Hudson, prema Čavlek, Bartoluci et al. 2007, 11). S navedenom definicijom slažu se i autori Vukonić i Čavlek (2001) koji pod pojmom sportskog turizma podrazumijevaju specifičan oblik turizma u kojem su sportski motivi temeljni pokretač putovanja i boravka u turističkim destinacijama.

U svim navedenim definicijama zajednička je motiviranost turista sportom. U određenim turističkim destinacijama razvoj turizma uvjetovan je upravo razvojem sporta te su sportske aktivnosti temeljni dio turističkog proizvoda. Sportskim turizmom turisti zadovoljavaju urođene ljudske potrebe za igrom, aktivnim provođenjem odmora, kretanjem, rekreacijom, zabavom i očuvanjem vlastitog zdravlja. Na rast sportskog turizma na globalnoj razini utjecale su već ranije spomenute društvene i ekonomske promjene, ali i sve jača promocija i sve veći broj sportskih događaja i rast značaja sporta u modernom društvu. Pod takvim uvjetima razvijaju se nove turističke destinacije ili turističkih nerazvijena područja, jer turisti dolaze u destinacije u kojima se odvijaju sportski događaji i koje inače ne bi posjetili. Zbog kontinuiranog povećanja broja turista, turističke destinacije moraju svoju ponudu stalno mijenjati i prilagođavati rastućim zahtjevima turističke potražnje, kako bi prepoznale potrebe tržišta, oblikovale odgovarajući turistički proizvod i ostale tržišno konkurentne. U brojnim destinacijama sportski turizam kroz svoje izravne i neizravne učinke doprinosi produljenju

turističke sezone, ekonomskom rastu, zapošljavanju, poticanju poduzetništva, očuvanju okoliša i gospodarskom razvoju općenito.

U širem smislu, pojam sportskog turizma odnosi se na pasivno ili aktivno sudjelovanje u sportskim manifestacijama. U užem smislu, sportski turizam je aktivno rekreativno sudjelovanje u nekom obliku sporta tijekom boravka u destinaciji (Čavlek, Bartoluci et al. 2007).

Sportski turizam može se promatrati s dva aspekta. To je specifični oblik turizma u kojem su sportski motivi, poput sportskih manifestacija i natjecanja temeljni pokretači turista, no ujedno podrazumijeva i putovanja turista u turističke destinacije koje nude sportske i rekreacijske sadržaje i time privlače turiste koji su želji aktivnog odmora (Bartoluci 2003).

Sportski turizam razvija se kroz više oblika. Prema vrsti sportskih atrakcija, sportski turizam dijeli se na (Vuković 2019):

- aktivni sportski turizam,
- manifestacijski sportski turizam,
- povijesni sportski turizam.

Aktivni sportski turizam je boravak turista u destinacijama i uključivanje u sportske i rekreacijske aktivnosti tijekom boravka. U ovom obliku sportskog turizma sportski sadržaji turističke destinacije čine važan motiv dolaska turista. Postoje turističke destinacije u koje turisti dolaze upravo zbog sportskih sadržaja i mogućnosti bavljenja određenim sportom, kao što su Brisbane u Australiji (za surfanje), St. Andrews u Škotskoj (za golf turizam) ili Mui Ne u Vietnamu (za kite surfing).

Kod manifestacijskog sportskog turizma glavni motiv turista za dolazak u određenu destinaciju su velike sportske manifestacije i događanja. Primjer takvih manifestacija su ATP teniski turnir u Umagu, Snježna kraljica u Zagrebu, Olimpijske igre, svjetska prvenstva u raznim sportovima i slično.

Povijesni sportski turizam je oblik turizma u kojem turisti tijekom svog odmora posjećuju poznate objekte koji su povezani uz određene sportove ili sportske ličnosti. U to spadaju posjeti poznatim nogometnim stadionima, sportskim muzejima ili kućama slavnih sportaša.

Bartoluci (2003) navodi tri pojavna oblika sportskog turizma u Hrvatskoj:

- natjecateljski sportski turizam,
- zimski sportski turizam,
- ljetni sportski turizam.

Natjecateljski sportski turizam je putovanje u svrhu sudjelovanja na sportskim natjecanjima, što podrazumijeva putovanja zbog natjecanja ili samo praćenja sportskog događaja. Zimski sportski turizam obuhvaća putovanja radi bavljenja zimskim sportovima, poput skijanja, snow boardinga, klizanja, planinarenja i slično. Ljetni sportski turizam je najzastupljeniji oblik sportskog turizma. U njemu sudjeluju profesionalni i rekreativni sportaši, ali i svi turisti koji se tijekom svog odmora bave sportskim i rekreacijskim aktivnostima u destinaciji. On obuhvaća jedrenje, biciklizam, plivanje, veslanje, ronjenje, razne treninge i sportske pripreme u ljetnim turističkim destinacijama, pješaćenje, golf, tenis, odbojku i razne druge sportove i aktivnosti.

## **2. Cikloturizam kao specifični oblik turizma**

Cikloturizam je oblik sportskog turizma, koji se smatra ekološki održivim i odgovornim oblikom turizma, stoga se promatra kao specifični oblik turizma (Jadrešić 2001). Preduvjet razvoja cikloturizma su dokolica i slobodno vrijeme. Uz biciklistička natjecanja, cikloturizam uključuje putovanje, istraživanje, upoznavanje i razgledavanje turističkih destinacija u kojem je primarno prijevozno sredstvo bicikl te vožnju biciklom tijekom boravka u destinaciji (Interreg Danube Transnational Programme 2021).

### **2.1. Obilježja cikloturizma**

Cikloturizam se najjednostavnije opisuje kao biciklistički turizam, što podrazumijeva korištenje bicikla kao prijevoznog sredstva, čime ovaj oblik turizma promiče zdrav i aktivan način života. Prema procjenama, na području Europe nalazi se više od 20 milijuna aktivnih biciklista, što cikloturizam čini jednim od najbrže rastućih i najperspektivnijih oblika turizma (Vukonić 2010). Iako se u svijetu bilježi stalan rast cikloturizma, ovaj specifični oblik turizma relativno je nov. Može ga se definirati i kao turističko putovanje biciklom, a obuhvaća korištenje bicikla u destinaciji tijekom boravka, vožnju biciklom uređenim i neuređenim stazama, izlet biciklom, biciklističke manifestacije, biciklističke pripreme i biciklističke treninge (Institut za turizam Zagreb 2015).

Europska biciklistička federacija (EFC) (2021) cikloturizam opisuje kao „putovanje biciklom u svrhu odmora, motivirano željom za bicikliranjem u prirodi izvan svog uobičajenog mjesta okruženja”. EFC (2021) navodi kako je cikloturizam višegodišnji trend i nova pojava na turističkom tržištu te podrazumijeva vožnju ili obilazak turističke destinacije vlastitim ili iznajmljenim biciklom. Turističke destinacije diljem svijeta prepoznale su potencijal cikloturizma, zbog čega nastoje oblikovati turističku ponudu koja uključuje dobro umrežene i označene biciklističke rute, kao i dodatne sadržaje i usluge u svrhu pružanja sigurnog i udobnog boravka za bicikliste. Podaci pokazuju kontinuirani rast cikloturizma na međunarodnoj razini, a predviđa se i porast cikloturizma za 10% u sljedećih deset godina, na globalnoj razini (Bike Friendly Standard 2021).

U današnje vrijeme promet biciklima postao je značajan dio ukupnog prometa. U razvijenim sredinama, ali i u ruralnim područjima, ljudi često koriste bicikl kao prijevozno sredstvo, što je osobito vidljivo u posljednjih desetak godina, porastom razine ekološke osviještenosti stanovništva. Osim što doprinosi ekološkoj održivosti, biciklistički promet vožnja biciklom kao oblik vježbanja i rekreacije utječe na poboljšanje fizičke kondicije ljudi i zaštitu ljudskog zdravlja. Iako ne osigurava brzinu i mobilnost na veće udaljenosti, bicikl kao prijevozno sredstvo značajno unaprjeđuje putovanja, omogućujući korisniku izbjegavanje prometnih gužvi, skraćivanje vremena dolaska na kraće relacije, izbjegavanje stresa uslijed nemogućnosti pronalaska parkirnog mjesta i slično (Mihalinač et al. 2020). Usporedno s razvojem biciklizma i rastućom upotrebom bicikla u svakodnevnom životu, počela se povećavati potražnja za cikloturizmom.

U cikloturizmu je temeljni motiv putovanja turista pasivno ili aktivno bavljenje biciklizmom, dok sudjelovanje u biciklističkim natjecanjima i promatranje manifestacija vezanih uz biciklizam čine sekundarne motive. Postoji više pojava oblika cikloturizma, a oni se najčešće dijele s obzirom na dužinu trajanja. Prema tome, razlikuje se (Institut za turizam Zagreb 2015):

- jednodnevni cikloturizam,
- odmorišni cikloturizam,
- aktivni cikloturizam.

Jednodnevni cikloturizam je najčešći oblik cikloturizma. On se manifestira putem jednodnevnih izleta biciklom, koji su karakteristični za domaće turiste. U odmorišnom cikloturizmu turisti provode odmor u nekoj turističkoj destinaciji, a biciklizam je jedna od aktivnosti kojima se bave tijekom odmora. Aktivni cikloturizam je oblik cikloturizma u kojem je biciklizam vodeći motiv uključivanja u turističke tijekove.

Galičić (2014, 135) navodi tri načina korištenja bicikla u cikloturizmu, a to su:

- bicikl kao isključivo prometno sredstvo tijekom odmora,
- korištenje bicikla u destinaciji u svrhu rekreacije i razgledavanja,
- korištenje bicikla u brdskim predjelima destinacije.

Prema Europskoj biciklističkoj federaciji, cikloturizam je jedna od najodrživijih i najzdravijih vrsta turizma za ljude i okoliš. Ostale prednosti cikloturizma koje navodi ECF (Institut za turizam i poljoprivredu Poreč 2021) su:

- smanjenje emisije ugljičnog dioksida, što doprinosi ostvarenju globalnih ciljeva održivosti,
- razvoj turizma u nerazvijenim područjima i razvoj novih turističkih destinacija,

- smanjenje prekomjernog turističkog prometa u popularnim turističkim destinacijama, što doprinosi održivosti na lokalnoj razini,
- poboljšanje lokalne i ruralne infrastrukture,
- poticanje lokalnog gospodarstva te malog i srednjeg poduzetništva.

Turističke destinacije moraju posjedovati određenu razinu atraktivnosti, kako bi privukle cikloturiste. Temelj razvoja cikloturizma jesu prirodni resursi, odnosno prirodna atrakcijska osnova. Uz nju, za razvoj cikloturizma neophodno je postojanje turističkog proizvoda prilagođenog cikloturistima, koji obuhvaća označene uređene i neuređene biciklističke rute, smještaj prilagođen cikloturistima, usluge iznajmljivanja bicikala, usluge servisa i popravaka bicikala i druge usluge namijenjene turističkoj potrošnji cikloturista.

Cikloturizam je jedan od oblika turizma koji se smatra održivim. Razvoj cikloturizma u područjima u kojima nije razvijen masovni turizam donosi ekonomske, društvene i ekološke koristi za to područje. Cikloturizam se može razvijati u ruralnim, ali i urbanim područjima, osobito u onima u kojima su očuvane društvene i ekološke vrijednosti, koje čine jedan od temeljnih čimbenika razvoja ovog oblika turizma (Gazzola 2018). Zbog navedenog, cikloturizam kao održivi oblik turizma mora se razvijati u smjeru koji minimizira negativne učinke turizma na okruženje i doprinosi stvaranju pozitivnih učinaka. Razvoj cikloturizma mora biti usmjeren prema oblikovanju cjelovite turističke ponude namijenjene biciklistima, u čemu mora sudjelovati i lokalno stanovništvo kroz prepoznavanje želja i potreba cikloturista (Rotar et al 2012). Razvijena biciklistička infrastruktura motivira i potiče cikloturiste na intenzivnije korištenje bicikla u svrhu rekreacije i razonode, kao prijevozno sredstvo ili za sudjelovanje u treninzima i sportskim natjecanjima. Cikloturizam može biti pokretač turističkog razvoja destinacije, ali neophodno je da svi dionici usmjeravaju njegov razvoj prema načelima održivosti i odgovornosti (Brščić i Lovrečić 2019). Samo se na taj način može osigurati dugoročan razvoj cikloturizma koji donosi korist za sve njegove dionike.

## **2.2. Potražnja za cikloturizmom**

Prema podacima Europske biciklističke federacije (2021) na području Europe postoji nešto više od 20 milijuna aktivnih biciklista raznih dobnih skupina, od čega 60% čine muškarci i 40% žene. Kada se govori o putovanjima u cikloturizmu, tek 10% od ukupnog broja putovanja organizirano je od strane turističkih posrednika, dok ostatak otpada na samostalna putovanja. S obzirom da je cikloturizam relativno nov specifični oblik turizma, još uvijek se nedovoljno



prati. Međutim, UNWTO (2015) procjenjuje da broj cikloturista koji ostvaruju minimalno jedno noćenje u turističkoj destinaciji iznosi oko 20 milijuna (Institut za turizam Zagreb 2015).

Potražnju za cikloturizmom čine cikloturisti kao glavni sudionici u ovom obliku turizma. Cikloturist je „osoba koja je udaljena od mjesta stalnog prebivališta u razdoblju od najmanje 24 sata u svrhu odmora, a za koga je bicikl kao način prijevoza tijekom tog vremena sastavni dio odmora“ (Ritchie 1998, 568). Glavni motiv putovanja cikloturista su aktivno provođenje odmora, rekreacija i boravak u prirodi.

Cikloturiste je moguće podijeliti u dvije osnovne kategorije:

- cikloturisti koji iznajmljuju bicikl u turističkoj destinaciji, pretežito za jednodnevne izlete,
- cikloturisti koji koriste bicikl na putovanjima kao glavno prijevozno sredstvo.

Bez obzira o kojoj se kategoriji cikloturista radi, važna je sigurnost cesta u destinaciji, uređenost i označenost biciklističkih ruta, raznolikost ugostiteljske i druge ponude namijenjene turističkoj potrošnji te postojanje odgovarajućeg smještaja za cikloturiste. Cikloturisti su kao specifičan segment turista zahtjevni gosti, koji traže smještajne kapacitete više razine kvalitete usluge, sa sadržajima poput restorana, wellnessa, fitness centra, bazena i slično (Ekonomski portal 2021).

Osim u ranije spomenute dvije kategorije, cikloturiste je moguće podijeliti ovisno o načinu provođenja odmora i korištenja bicikla (Institut za turizam Zagreb 2015):

- povremene cikloturiste,
- cikloturiste na kratke udaljenosti,
- cikloturiste na duge staze,
- profesionalne cikloturiste.

U povremene cikloturiste ubrajaju se odrasle osobe mlade životne dobi, obitelji s djecom i zrele osobe koje se u cikloturizam uključuju radi kraćih obilaska s prijateljima, obitelji i djecom. Povremeni cikloturisti ne putuju često, a kad putuju obično putuju na kratke udaljenosti, koje podrazumijevaju sat do dva sata kontinuirane vožnje biciklom. Ova skupina cikloturista u prosjeku ima nižu brzinu vožnje, ispod 20 kilometara na sat, obilježenu čestim zaustavljanjima. Glavna motivacija povremenih cikloturista je rekreacija, zabava i provođenje vrijeme s društvom.

Cikloturisti na kratke udaljenosti su odrasle osobe zrele dobi i umirovljenici, koji se u cikloturizam uključuju sami, sa organiziranim skupinama, obitelji ili prijateljima. Njihovo kretanje je na tjednoj i mjesečnoj bazi, a vožnje su duge u prosjeku oko 30 do 40 kilometara.

Brzina njihovog kretanja je oko 25 kilometara na sat, također s čestim zaustavljanjima. Temeljni motiv njihovog uključivanja u cikloturizam jesu druženje i provođenje vremena s obitelji. Cikloturisti se vrlo često odlučuju na kupnju turističkih paket aranžmana od strane posrednika, a često putuju i u inozemstvo (Institut za turizam Zagreb 2015).

Cikloturisti na duge staze su odrasle osobe i umirovljenici, koji voze bicikl u društvu odrasle djece, obitelji, grupa ili samostalno. Oni voze u prosjeku jednom tjedno ili odlaze jednom mjesečno na duže vožnje. Ova skupina cikloturista u prosjeku prijeđe 65 do 100 kilometara na dan, brzina vožnje im je 25 do 30 kilometara na sat te imaju nekoliko zaustavljanja. Temeljna motivacija cikloturista na duge staze je trening i rekreacija, ali i stjecanje novih doživljaja i iskustava. Ova skupina cikloturista često radi bicikliranja putuje u inozemstvo, a čine ju zahtjevniji gosti koji traže smještaj i druge turističke sadržaje sukladno njihovim primanjima (Institut za turizam Zagreb 2015).

Profesionalni cikloturisti su mlade ili zrele osobe koje putuju samostalno ili u grupama. To su osobe koje redovito voze bicikl radi treninga i održavanja kondicije. Profesionalni cikloturisti dnevno prelaze u prosjeku od 100 do 160 kilometara, voze maksimalnom brzinom te se zaustavljaju samo ukoliko je to stvarno potrebno. Profesionalni cikloturisti, osim zbog treninga, bicikl voze i zbog iskustva uživanja te natjecateljskog izazova. Oni voze bicikl uglavnom po prometnicama ili popločenim cestama s manjom gustoćom cestovnog prometa, a na putovanjima koriste povoljne smještaje (Institut za turizam Zagreb 2015).

Prema tipu bicikla i vrsti prometnice koje koriste, cikloturisti se cijele u tri skupine (Institut za turizam Zagreb 2015).

- rekreativni i touring cikloturisti,
- brdski biciklisti,
- cestovni biciklisti.

Rekreativni i touring biciklisti voze se uređenim biciklističkim stazama i traže smještajne kapacitete koji su prilagođeni njihovim potrebama. Oni voze gradske ili trekking bicikle, preferiraju asfaltirane staze i uređene makadamske putove ili javne ceste s malim prometom. Ova skupina biciklista odabire atraktivne lokacije, radi razgledavanja i uživanja tijekom vožnje (Institut za turizam Zagreb 2015).

Brdski biciklisti su skupina cikloturista motivirana adrenalinom, zabavom i uzbuđenjem. Oni sudjeluju u biciklističkim utrkama te koriste brdske bicikle za vožnju po makadamu, kamenim i strmim putovima. Brdski biciklisti su uglavnom mlađa dobna skupina cikloturista (Institut za turizam Zagreb 2015).

Cestovni biciklisti su napredni biciklisti, koji se biciklizmom bave rekreativno ili sportski. Oni voze cestovne bicikle po uređenim i održanim asfaltiranim cestama. Cestovni biciklisti motivirani su natjecanjem i sudjelovanjem u biciklističkim utrkama (Institut za turizam Zagreb 2015).

Sveučilište Oregon je 2010. godine provelo istraživanje u svrhu analize potražnje za cikloturizmom, kojim se nastojalo upoznati profil cikloturista (Lee 2015). Prema rezultatima istraživanja, tržište cikloturizma može se podijeliti u nekoliko segmenata, sukladno različitim kriterijima, kao što su demografska obilježja, učestalost vožnje bicikla, dnevni broj prijeđenih kilometara, brzina vožnje, motivacija, lokacija vožnja, preferencije u vezi hrane i smještaja, vrsta traženih sadržaja, dnevni budžet i slično. U svrhu planiranja razvoja cikloturizma, moraju se uzeti u obzir obilježja svih skupina cikloturista kako bi se identificirale potrebe svih segmenata i prema tome oblikovala ponuda cikloturizma (Lee 2015).

Isto istraživanje pokazalo je da su cikloturisti skupina turista koja uživa u ugostiteljskoj ponudi, kampiranju, planinarenju, drugim sportskim sadržajima destinacije, kupovini, muzejima, obilasku povijesnih znamenitosti, razgledavanju, golfu i skijanju. Za cikloturiste je posebno važna ugostiteljska ponuda, kao i ponuda smještaja prilagođenog biciklistima s kvalitetnom uslugom doručka. Od ostalih sadržaja, cikloturisti su naveli kako im je važno postojanje trgovine opremom i dijelovima i radionice za popravak i održavanje bicikala, odgovarajuće mjesto za sigurno parkiranje bicikala i dobro označene biciklističke rute. Cikloturisti preferiraju smještaj u hotelima, u kojem postoji sigurno odlagalište za bicikle ili mogu uvesti svoje bicikle do smještajne jedinice (Lee 2015).

Turistički promet koji se ostvaruje kroz cikloturizam još uvijek se ne prati statistički na međunarodnoj razini, no postoje podaci o profilu i potrošnji cikloturista na razini Europe, koje prikuplja Europska biciklistička federacija – *European Cyclists' Federation*. Prema podacima ove organizacije, prosječan cikloturist je dobi od 45 do 55 godina, srednje obrazovan ili visoko obrazovan te je osoba viših primanja. Više cikloturista je muškog spola, a oko 20% svih osoba uključenih u cikloturizam čine samci, 50% cikloturista putuje u paru, dok ostali putuju u manjim grupama, od tri do pet osoba. S obzirom na to da su cikloturisti u prosjeku viših primanja i višeg stupnja obrazovanja u odnosu na ostale turiste, oni su i zahtjevniji u pogledu kvalitete i sadržaja turističke ponude. U skladu s time, prosječna potrošnja cikloturista iznosi oko 53 eura dnevno, uključujući smještaj, dok prosječna potrošnja cikloturista izletnika iznosi oko 16 eura dnevno (Ekonomski portal 2021).

U posljednjih desetak godina primjetan je stalan rast potražnje za cikloturizmom. Sukladno tome, sve su izraženiji određeni trendovi u cikloturizmu, koji se odnose na povećanje upotrebe

električnih bicikala, prilagođavanje putovanja individualnim željama i potrebama cikloturista, kombiniranje vožnje biciklom s drugim aktivnostima u destinaciji te planiranje putovanja samostalno putem interneta (Institut za turizam Poreč 2021).

### 2.3. Infrastruktura cikloturizma

Postojanje odgovarajuće biciklističke infrastrukture je uz atraktivnost destinacije jedan od glavnih preduvjeta razvoja cikloturizma. Biciklističku infrastrukturu čine (*Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi* 2016, čl. 3):

- biciklističke prometnice,
- prometna signalizacija i oprema,
- parkirališta za bicikle i njihova oprema,
- spremišta za pohranu bicikala,
- sustavi javnih bicikala.

Biciklističke prometnice dijele se na:

- biciklističke ceste,
- biciklistički putovi,
- biciklističke staze,
- biciklističke trake,
- biciklističko-pješačke staze.

Biciklistička cesta je „prometnica namijenjena za promet bicikala s izgrađenom i uređenom kolničkom konstrukcijom sa završnim slojem od materijala koji zadovoljavaju kriterije vozne površine, a izvodi se izvan profila ceste i pješačkog kolnika“ (Mihalinač et al. 2020, 182). Biciklistički putovi predstavljaju prometnice koje su također namijenjene prometu biciklima, no njihova je površina uređena od šljunka ili drugih sličnih materijala te se izvode izvan profila ceste i pješačkih kolnika. Za razvoj cikloturizma ovo je značajna vrsta biciklističke prometnice, koja se vodi odvojeno od cestovnih prometnica i obično se proteže kroz šume, parkove, područja za rekreaciju, planinarska područja, uz mora, jezera, rijeke i slično. To su biciklističke staze koje prolaze atraktivnim područjima i koje su namijenjene pretežito trail i brdskim biciklima. Primjer biciklističkog puta prikazan je slikom 1.



**Slika 1.** Biciklistički put

Izvor: Bike and Hike 2022

Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi definira da je biciklistička staza „prometnica namijenjena za promet bicikala, izgrađena odvojeno od kolnika te označena odgovarajućom prometnom signalizacijom“ (*Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi* 2016, čl. 3). Biciklistička traka je „dio kolnika namijenjen za promet bicikala koji je od prometne trake odvojen razdjelnom crtom te označen odgovarajućom prometnom signalizacijom“ (Mihalinač et al. 2020, 182). Biciklističko-pješakačka staza je prometna površina koja je namijenjena kretanju biciklista i pješaka, odvojena je od kolnika i ima odgovarajuću prometnu signalizaciju (Mihalinač et al. 2020).

Uz biciklističke prometnice, za razvoj cikloturizma važna je i druga infrastruktura. Ona se odnosi na (Innovation Norway 2022):

- cestovnu signalizaciju,
- dobro organizirane i umrežene biciklističke rute,
- punktovi za zaustavljanje,
- mjesta za sigurno parkiranje bicikala,
- mogućnosti kupovine, razgledavanja i stjecanja kulturnih iskustava,
- kvalitetne biciklističke karte,
- usluge iznajmljivanja bicikala i električnih bicikala,
- kvalitetnu ugostiteljsku uslugu,
- usluge prijevoza bicikala i prtljage,
- smještaj s doručkom, u smještajnim kapacitetima više i visoke razine kategorizacije,

- suradnju između posrednika u turizmu i pružatelja usluga,
- usluge interneta i Wi-Fi punktove,
- dobru prometnu povezanost unutar destinacije.

Navedeni elementi infrastrukture cikloturizma zapravo su dio turističkog proizvoda cikloturizma. Uz njih, infrastrukturu cikloturizma čine svi drugi elementi turističke ponude destinacije koji su namijenjeni turističkoj potrošnji. Neizostavni dio infrastrukture cikloturizma svake destinacije je „Bike & Bed“ smještaj.

„Bike & Bed“ smještaj je smještaj namijenjen i prilagođen biciklistima. Naziv za ovaj oblik smještaja potječe od engleskih riječi „bike“, što znači bicikl i „bed“, što znači krevet. Prema tome, „Bike & Bed“ u doslovnom prijevodu znači „bicikl i krevet“. To je smještaj koji mora ispunjavati određene osnovne zahtjeve za prihvata cikloturista, a koji se odnose na (Bike and Hike 2022):

- mogućnost prihvata cikloturista, pa i za samo jednu noć,
- sigurna prostorija pod ključem za besplatno i sigurno odlaganje bicikala preko noći,
- prostorija za sušenje odjeće i putne biciklističke opreme,
- ponuda doručka ili mogućnost korištenja kuhinje,
- dostupnost biciklističkih karata s lokalnim biciklističkim rutama ili biciklističkim rutama u regiji,
- informacije o rasporedu vožnje za autobus, trajekt, vlak i druga prijevozna sredstva,
- informacije o lokacijama, radnom vremenu i kontakt brojevima radionica i servisa za bicikle,
- mogućnost korištenja osnovnih alata za jednostavne popravke bicikala (zamjena guma, pumpanje guma, podmazivanje lanaca i slično).

Dodatna ponuda „Bike & Bed“ smještajnih objekata može biti iznajmljivanje bicikala, transferi, ponuda dnevnih izleta, rezervacija usluga smještaja u drugim „Bike & Bed“ objektima ili drugih usluga na zahtjev cikloturista, raspolaganje rezervnim dijelovima za bicikle i slično. Danas postoje i kampovi koji su prilagođeni prihvatu cikloturista, a koji nude fizički odvojene površine unutar kampa, namijenjene nemotoriziranim gostima, zatim ravne, travnate površine za šatore, parkirna mjesta za bicikle u vidokrugu šatora i druge usluge za cikloturiste.

### 3. Cikloturizam u Hrvatskoj

Hrvatska ima dobre preduvjete za razvoj sportskog turizma, a osobito cikloturizma, kojeg je zahvaljujući prirodnim resursima moguće razvijati u svim dijelovima zemlje. Hrvatski turizam još uvijek ima brojna obilježja masovnog turizma te se specifičnim oblicima turizma ne pridaje dovoljno pozornosti. U Strategiji razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. Godine definirano je kako bi razvoj hrvatskog turizma trebao biti temeljen na upravljanju resursima koje zadovoljava osnovne ekonomske, socijalne i ekološke kriterije dugoročne održivosti, uz očuvanje kulturne baštine i ekoloških sustava te ostvarenje koristi za sve dionike. Ova strategija davala je izniman značaj cikloturizmu kao turističkom proizvodu kroz kojeg se turizam može razvijati i u nerazvijenim regijama, uz naglasak na povećanje održivosti i mogućnosti za produljenjem turističke sezone. (Ministarstvo turizma 2013). U Strategiji do 2020. godine, cikloturizam bio definiran kao jedan od specifičnih oblika turizma koje bi Hrvatska trebala razvijati, na temelju obilježja turističke ponude i kvalitativnih značajki Hrvatske kao turističke destinacije. Prema Strategiji, definirano je i deset ključnih proizvodnih grupa na kojima bi se trebao graditi turistički proizvod Hrvatske, među kojima je i cikloturizam.

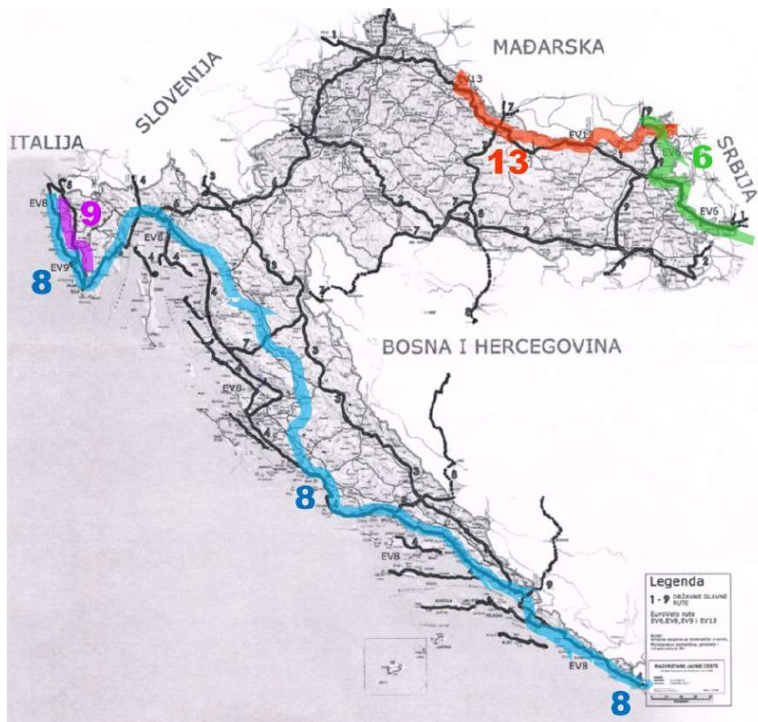
U razdoblju koje je obuhvaćeno prethodnom strategijom u Hrvatskoj su se dogodili određeni pomaci u razvoju cikloturizma. Unatoč tome, Hrvatska i dalje nije prepoznatljiva destinacija za cikloturiste. Hrvatska posjeduje dobre prirodne preduvjete razvoja cjelogodišnjeg cikloturizma, međutim potencijal kojim zemlja raspolaže nedovoljno je iskorišten. Hrvatska spada u kategoriju europskih država čiji je prihod od cikloturizma manji od 40 eura po stanovniku godišnje, dok razvijene cikloturističke destinacije imaju taj prihod veći od 100 eura po stanovniku godišnje (Biciklisti 2022). U Hrvatsku je u 2019. godini biciklom došlo tek 0,2% turista, dok većina cikloturista dolazi drugim oblicima prijevoza te koriste vlastite ili unajmljene bicikle tijekom boravka. (Biciklisti 2022). Jedan od uzroka loše razvijenosti cikloturizma u Hrvatskoj svakako je i biciklistička infrastruktura. Naime, čak 57,5% turista u Hrvatskoj nezadovoljno je biciklističkom infrastrukturom (Biciklisti 2022), što potvrđuje potrebu za daljnjim investicijama u biciklističku infrastrukturu, kako bi se destinacije bolje povezale i kako bi javni prijevoz te turistički i drugi sadržaji bili dostupniji i prilagođeniji biciklistima.

### 3.1. Osnovna obilježja cikloturizma u Hrvatskoj

Kao što je ranije u radu već istaknuto, Hrvatska ima povoljne uvjete za razvoj cikloturizma, no ovaj oblik turizma ne razvija se sukladno mogućnostima. Tek je posljednjih nekoliko godina stavljen naglasak na razvoj cikloturizma i to uključivanjem Hrvatske u projekt EuroVelo 2016. godine, kada je Hrvatska postala članicom Europske biciklističke federacije. EuroVelo je europska mreža biciklističkih ruta, projekt Europske biciklističke federacije i partnera, koji za cilj ima povezati planirane i postojeće biciklističke rute u jedinstvenu europsku mrežu. Kao dio Ministarstva turizma, u Hrvatskoj djeluje Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma, u sklopu kojeg je formiran Nacionalni EuroVelo koordinacijski centar za Hrvatsku, čiji su članovi pripadnici Koordinacijskog tijela i Udruge Sindikat biciklista. Njihov je cilj umrežiti postojeće biciklističke rute, razviti biciklističku infrastrukturu i potrebnu turističku ponudu cikloturizma, kao i stvoriti jedinstvenu bazu podataka o njima. Koordiniranim djelovanjem nastoji se stvoriti označena mreža biciklističkih ruta u Hrvatskoj, promovirati Hrvatsku kao destinaciju cikloturizma i uspješnije ju integrirati u EuroVelo mrežu biciklističkih ruta (Cikloturizam 2021).

EuroVelo projekt pruža Hrvatskoj mogućnost transfera znanja, iskustava i standarda Europske biciklističke federacije, kao i prilagodbu i unaprjeđenje biciklističkih ruta europskim standardima u smislu sigurnosti, komfora, sadržaja i interpretacije ponude. Na taj način cikloturizam bi mogao postati jedan od vodećih turističkih proizvoda Hrvatske, koji svojim razvojem može utjecati na smanjenje sezonalnosti turizma i razvoj turistički nerazvijenih područja. Na slici 2. prikazani su koridori glavnih državnih cikloturističkih ruta u Hrvatskoj.





**Slika 2.** Koridori glavnih državnih cikloturističkih ruta u Hrvatskoj

Izvor: Institut za turizam Zagreb 2015

Prikazane rute su (Institut za turizam Zagreb 2015):

- Dunavska ruta (EV 6) – prolazi kroz 10 europskih zemalja, povezuje četiri lokaliteta svjetske baštine UNESCO-a i 6 europskih rijeka te je ukupne duljine 3.653 kilometra; u Hrvatskoj prolazi kroz Osječko-baranjsku i Vukovarsko-srijemsku županiju,
- Mediteranska ruta (EV 8) – ukupne je duljine 5.888 kilometara, prolazi kroz 11 zemalja Europe, a Hrvatskom prolazi u dužini od 1.100 kilometara, od Istarske županije do Dubrovačko-neretvanske županije,
- Baltičko – jadransko more (EV 9) – ruta ukupne duljine 1.900 kilometara koja spaja šest europskih zemalja, a završava u Jadranskom moru, u Puli,
- Ruta željezne zavjese (EV 13) – ukupne dužine 10.400 kilometara, prostire se duž granice tzv. Željezne zavjese, koja je dijelila Europu na istočnoeuropske zemlje i zapadnoeuropske zemlje, prolazi kroz 20 europskih zemalja i spaja 14 UNESCO-vih lokaliteta svjetske baštine; u Hrvatskoj prolazi u dužini od 240 kilometara.

Hrvatska po biciklističkoj infrastrukturi i dalje značajno zaostaje za europskih zemljama. Unatoč prirodnim resursima, povijesnom nasljeđu i atraktivnosti, Hrvatsku i dalje posjećuje relativno mali broj cikloturista. Temeljni razlog tomu valja potražiti u neadekvatnim smještajnim kapacitetima i nedovoljnoj ugostiteljskoj ponudi za cikloturiste, ali u slaboj prilagodbi i opremljenosti poznatih turističkih atrakcija za cikloturiste.

U nastavku rada dana je SWOT analiza cikloturizma u Hrvatskoj. Kroz ovu analizu utvrđene su prednosti i slabosti Hrvatske kao destinacije cikloturizma te su prikazane prilike i prijetnje iz okruženja koje mogu imati utjecaj na njegov budući razvoj.

**Tablica 1.** SWOT analiza cikloturizma u Hrvatskoj

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> <li>• prirodni resursi i atrakcije pogodne za biciklizam</li> <li>• raznolikost prirode i krajolika na malom prostoru</li> <li>• očuvan ruralni prostor</li> <li>• ugodna klima</li> <li>• geoprometni položaj</li> <li>• visoka razina očuvanosti prirodne osnove</li> <li>• bogata i raznolika kulturno-povijesna baština</li> <li>• dobra opća prometna dostupnost</li> <li>• velik broj lokalnih cesta s niskim intenzitetom prometa</li> <li>• velik broj šumskih putova i riječnih nasipa pogodnih za bicikliranje</li> <li>• velik broj označenih biciklističkih ruta</li> <li>• uspostavljena zakonska regulative vezana uz razvoj cikloturizma</li> <li>• usklađivanje zakonske regulative vezane uz biciklizam sa zakonskom regulativom EU</li> <li>• visoka razina osobne sigurnosti</li> <li>• opća podrška javnog sektora razvoju cikloturizma</li> <li>• tradicija biciklizma u sjeverozapadnoj Hrvatskoj</li> <li>• gostoljubivost stanovništva</li> <li>• postojanje turističke infrastrukture, osobito smještajnih kapaciteta i ugostiteljske ponude u priobalnom dijelu zemlje</li> <li>• postojanje sustava turističkih zajednica i destinacijskih menadžment kompanija</li> <li>• komplementarnost s ostalim oblicima turizma</li> <li>• veliki udio zaštićenih prirodnih površina</li> <li>• ulaganje u podizanje razine stručnih znanja vezanih uz cikloturizam</li> <li>• potencijal za sportske pripreme biciklista</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vizualna narušenost krajolika neprimjerenom izgradnjom, osobito u primorskom prostoru</li> <li>• niska razina uređenosti i obilježenosti turističkih atrakcija</li> <li>• mali broj turističkih područja opremljen je biciklističkom infrastrukturom</li> <li>• mali broj uređenih biciklističkih prometnica u urbanim sredinama</li> <li>• nedovoljna povezanost biciklističkih ruta</li> <li>• niska razine kvalitete biciklističke mreže u gradovima i drugim naseljima</li> <li>• niska razina sigurnosti u cestovnom prometu</li> <li>• niska razina prometne kulture</li> <li>• slaba mogućnost prijevoza bicikala željeznicom, autobusima i brodovima</li> <li>• neujednačena prometna i turistička signalizacija</li> <li>• postojeća regulativa vezana uz prometnu sigurnost</li> <li>• nepovoljna investicijska i poduzetnička klima</li> <li>• nepostojanje biciklističke koordinacije na nacionalnoj razini</li> <li>• nedostatak stručnih znanja kod subjekata koji se bave biciklizmom</li> <li>• niska razina suradnja između dionika turističkog razvoja</li> <li>• nedovoljno informacija za cikloturiste</li> <li>• nedovoljan broj kvalitetnih i pouzdanih kartografskih podloga</li> <li>• slaba smještajna i ugostiteljska ponuda namijenjena cikloturistima, osobito u kontinentalnom dijelu zemlje</li> <li>• niska razina kvalitete usluge u privatnom smještaju</li> <li>• ograničenost turističke ponude izvan ljetne sezone</li> <li>• ponuda pratećih usluga i sadržaja namijenjenih cikloturistima</li> <li>• nedovoljna prepoznatost i promocija Hrvatske kao destinacije cikloturizma</li> <li>• nedostatak sredstava za zaštitu prirodne i kulturne baštine</li> <li>• nedostatak sredstava za financiranje biciklističke prometne infrastrukture</li> <li>• slaba razvijenost željezničkog prometa</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• poskupljenje cijena trajekata i nemogućnost korištenja katamarana za prijevoz cikloturista, bicikala i opreme na otoke</li> <li>• nemogućnost izgradnje biciklističke infrastrukture zbog imovinsko-pravnih problema</li> <li>• neprilagođenost fiskalne i regulatorne politike zahtjevima razvoja cikloturizma</li> <li>• nedovoljno privlačenje sredstava iz europskih fondova</li> <li>• pad broja stanovnika u ruralnim područjima i nedostatak radne snage</li> <li>• ograničena sredstva za promociju cikloturizma</li> <li>• nedovoljna suradnja između lokalnih zajednica i županija na razvoju cikloturizma</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>PRILIKE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• uključenost u EuroVelo projekt</li> <li>• dostupnost sredstava iz EU fondova</li> <li>• rast potražnje za cikloturizmom</li> <li>• širenje bike – share sustava u većim gradovima i turističkim središtima</li> <li>• ulazak u Schengenski režim kretanja</li> <li>• olakšavanje kretanja prema susjednim zemljama na istoku, uslijed njihovog ulaska u EU</li> <li>• korištenje novih tehnologija radi informiranja cikloturista</li> <li>• povećanje razine ekološke osviještenosti</li> <li>• rastući trend zdravog življenja</li> <li>• orijentacija posrednika u turizmu prema tržištu cikloturizma</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><b>PRIJETNJE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• degradacija prirodnog okoliša</li> <li>• zagađenje okoliša</li> <li>• porast automobilskeg prometa</li> <li>• porast broja prometnih nesreća u kojima sudjeluju biciklisti</li> <li>• rastuća konkurencija na turističkom tržištu</li> <li>• nestabilna politička situacija</li> <li>• prijetnja od terorizma</li> <li>• prijetnja od epidemija i pandemija</li> <li>• prijetnja od ratova</li> <li>• prijetnja od ekonomske krize</li> </ul>

Izvor: Vlastita izrada, prema: Institut za turizam Zagreb 2015

Iz SWOT analize uočava se kako su temeljne prednosti za razvoj cikloturizma u Hrvatskoj prirodna obilježja prostora i atrakcijska osnova, dok se nedostaci vežu uz nepostojanje adekvatne biciklističke infrastrukture, ali i turističke ponude i pratećih sadržaja za cikloturiste. Moguće je zaključiti kako cikloturizam kao dio turističkog proizvoda u Hrvatskoj još uvijek nije dovoljno razvijen te su njegova valorizacija i promocija niske.

### 3.2. Ponuda cikloturizma u Hrvatskoj

Hrvatska nudi veliki broj atraktivnih biciklističkih ruta, no one su loše uređene i markirane. Podaci iz biciklističkih udruga pokazuju kako Hrvatska ima 13.000 kilometara biciklističkih ruta, no one su pretežito koncentrirane na području Istre, što dokazuje da je Istra najrazvijenija regija cikloturizma u Hrvatskoj (Istria Bike 2022). Od ostalih regija, cikloturizam je relativno

dobro razvijen na području Zagreba i okolice, u Međimurju, Hrvatskom Podunavlju i na nekim otocima, osobito na Kvarneru. Ostali sadržaji i turistička ponuda namijenjena cikloturistima relativno su slabo razvijeni. Nerazvijenost cikloturističke ponude osobito je vidljiva u kontinentalnom dijelu Hrvatske, gdje turizam općenito nije dovoljno razvijen. Međutim, zbog prepoznatog značaja cikloturizma i razvojnih mogućnosti koje on nudi, sve veći broj smještajnih kapaciteta u Hrvatskoj počeo se prilagođavati prihvatu cikloturista (Munitić 2017).

Ponuda cikloturizma u Hrvatskoj može se analizirati kroz tri regije: Istra, Dalmacija i Međimurje. Istra je vodeća cikloturistička regija u Hrvatskoj. Na području Istarske županije nalazi se oko 3.200 kilometara umreženih i označenih biciklističkih staza

Na području Dalmacije cikloturizam je najrazvijeniji u Splitsko-dalmatinskoj županiji. Ova županija provela je projekt izrade biciklističke karte Dalmatinske zagore. Može se reći kako je u ovoj regiji cikloturizam još uvijek u začetku. Iako postoje inicijative i projekti u svrhu njegovog razvoja, nedostaje odgovarajuća smještajna i ugostiteljska ponuda. Dalmacija ima veliki potencijal razvoja cikloturizma zbog veličine i raznolikosti prostora i velikog broja atraktivnih otoka dostupnih trajektom.

Međimurje kao regija ima idealne prirodne preduvjete za rekreativni biciklizam. Na području ove regije postoje rekreativne i brdske biciklističke rute, no one su namijenjene jednodnevnim izletima. Tek se u posljednjih nekoliko godina Međimurje promovira kao cikloturistička destinacija, čemu je pridonijelo otvaranje turističkih sadržaja u ovoj regiji, poput vinskih podruma, vinskih cesta, kuća za odmor i smještajnih objekata s wellnessom.

Ograničenja u razvoju cikloturizma u Hrvatskoj odnose se na nepostojanje ili slabu razinu razvijenosti biciklističke prometne infrastrukture i relativno mali broj biciklističkih staza, koje su loše održavane i nepovezane. Također, dionici razvoja cikloturizma nedovoljno surađuju, što za posljedicu ima da biciklističke rute prolaze glavnim cestovnim prometnicama. Osim toga, u pojedinim dijelovima Hrvatske ne postoji ni prateća smještajna i ugostiteljska ponuda, kao ni druga cikloturistička infrastruktura i atrakcije.

Strategijom razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine cikloturizam je prepoznat kao turistički proizvod s velikim potencijalom. Zbog toga je Ministarstvo turizma pokrenulo inicijativu izrade Akcijskog plana razvoja cikloturizmas ciljem valoriziranja cikloturizma u Hrvatskoj i promocije Hrvatske kao cikloturističke destinacije.

U središte pozornosti plan stavlja prirodnu osnovu koju Hrvatska ima za razvoj cikloturizma, kako bi aktivnosti bile usmjerene na iskorištavanje komparativnih prednosti radi uređenja biciklističkih ruta, njihovog označavanja, povezivanja i opremanja odgovarajućim sadržajima. Biciklističke rute trebale bi biti uređene na način da udovoljavaju važećim hrvatskim zakonima

i propisima, ali i europskim cikloturističkim standardima te projektu EuroVelo. U Hrvatskoj je temelj uređenja prioritetnih pravaca sadržan u Pravilniku o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta, dok su drugi koridori definirani mrežom EuroVelo. Kod izgradnje i uređenja biciklističkih ruta moraju biti ispunjeni svi uvjeti propisani Pravilnikom o uvjetima za projektiranje i izgradnju biciklističke infrastrukture na cestama. Uz biciklističke rute, za razvoj cikloturizma u Hrvatskoj potrebno je osigurati dodatne cikloturističke sadržaje, u prvom redu prilagođene „Bike & Bed“ smještajne objekte i druge turističke sadržaje i atrakcije. Cikloturizam se mora uklopiti u ukupnu turističku ponudu Hrvatske te se može povezati sa drugim specifičnim oblicima turizma, kao što su ekoturizam, pustolovni turizam, ruralni turizam, zdravstveni turizam, kulturni turizam i drugi, kako bi se u potpunosti iskoristio potencijal prostora, osigurali pozitivni socijalni i ekonomski učinci i omogućio dugoročno održiv razvoj ovog oblika turizma.

U Hrvatskoj je 2015. godine donijet i Akcijski plan razvoja cikloturizma, kojim su definirane aktivnosti u cilju razvoja Hrvatske kao destinacije cikloturizma. Iako je Akcijski plan donesen 2015. godine, njegovi ključni razvojni ciljevi još uvijek nisu u potpunosti ispunjeni. Vidljivi su pomaci u razvoju cikloturizma u pojedinim hrvatskim županijama, pri čemu se najviše ističe Istarska županija, koja kontinuirano unaprjeđuje svoju turističku ponudu prilagođavajući ju cikloturistima kroz infrastrukturu, ponudu smještaja i manifestacije. Hrvatskoj nedostaje jasna regulativa i prilagođena infrastruktura za kretanje biciklista po prometnicama s prometom motornim vozilima, kao i supra struktura za bicikliste, poput smještaja prilagođenog biciklistima, odmarališta, biciklističkih servisa i trgovina te prilagođenih prometnih rješenja za bicikliste u gradovima. Postojeće stanje cikloturizma pokazuje da turistički razvijenije županije imaju i bolju ponudu specifičnih oblika turizma, u ovom slučaju cikloturizma. U Hrvatskoj biciklistička mreža još uvijek nije dovoljno razvijena, ne postoji odgovarajući zakonodavni okvir kojim bi se potaknulo poduzetničko okruženje za razvoj cikloturizma, propisi koji se odnose na razvoj cikloturizma nisu u potpunosti usklađeni s europskim propisima te ne postoji jasno regulirano kretanje biciklista na prometnicama. Lokalno stanovništvo nije dovoljno upoznato s društvenim i ekonomskim koristima od razvoja cikloturizma, a suradnja dionika razvoja turizma u svrhu unaprjeđenja turističkog proizvoda također je na nedovoljnoj razini.

## **4. Cikloturizam na području Istarske županije**

Istra je turistički najrazvijenija hrvatska regija, a ujedno je i županija koja ima najbolje razvijen cikloturizam. Cikloturizam je u posljednjih desetak godina postao jedan od najznačajnijih turističkih proizvoda Istarske županije, prvenstveno zahvaljujući uređenim i umreženim biciklističkim stazama, kojih u Istri ima u više od 3.200 kilometara dužine (Istria Bike 2022). Istra je regija koja ima odgovarajuću resursnu osnovu za razvoj cikloturizma, a zbog razvijenih drugih oblika turizma, uz biciklističke staze se nalazi i veći broj drugih sadržaja namijenjenih turistima. Od 2012. godine Upravni odjel za turizam Istarske županije surađuje s odjelom Istria Bike, kao destinacijskim menadžmentom koji potiče i usmjerava razvoj aktivnog turizma u Istri zajedno s Istarskom razvojnom turističkom agencijom, Turističkom zajednicom Istarske županije, lokalnim turističkim zajednicama i vodećim hotelskim kompanijama: Maistra d.d., Valamar Riviera d.d., Istraturist Umag d.d., Laguna Novigrad d.d., Plava laguna d.d te Arena Hospitality Group d.d. (Istria Bike 2022). Istra je tako postala primjer dobre prakse u razvoju cikloturizma, jer već godinama ulaže napore u stvaranju sinergije među subjektima koji sudjeluju u razvoju turizma, radi repositioniranja i restrukturiranja Istre kao turističke regije s visokom razinom kvalitete ponude i destinacije cjelogodišnjeg turizma.

### **4.1. Istra kao turistička destinacija**

Istarski poluotok prostire se na 3.476 kvadratnih kilometara površine, a njegov najveći dio otpada na područje Istarske županije. Ukupna površina županije iznosi 2.820 kvadratnih kilometara te čini 4,98% ukupne površine Hrvatske. Istra je s tri strane okružena morem te graniči sa Slovenijom i Italijom. Zahvaljujući povoljnom položaju u središtu Europe i dobre prometne povezanosti s emitivnim europskim tržištima, Istra je najposjećenija hrvatska turistička regija (Turistička zajednica Istarske županije 2015 – Master plan turizma Istarske županije 2015. – 2025.).

Uz prirodne resurse koji čine osnovu turističke atraktivnosti, Istra je bogata kulturnom baštinom i povijesnim nasljeđem. Najpoznatije atrakcije ovog tipa u Istri su Arena u Puli,

Eufrazijeva bazilika u Poreču koja je pod zaštitom UNESCO-a kao svjetska baština, istarske freske, brojna arheološka nalazišta iz rimskog doba, crkve, muzeji, grad Dvigrad, ranokršćanski spomenici, mozaici i drugi.

Razvijena prometna struktura također čini jedan od čimbenika uspješnosti istarskog turizma. U Istri je najbolje razvijen cestovni promet, a u posljednjih nekoliko godina sve više se razvija i pomorski promet. Na području Istre nalazi se i zračna luka Pula te dva manja sportska aerodroma. Ukupna duljina cesta na području Istarske županije iznosi 1.812,95 kilometara, od čega je 380,2 kilometara državnih cesta, 698,95 kilometara županijskih cesta i 733,80 kilometara lokalnih cesta (Institut za poljoprivredu i turizam 2019 – Operativni plan razvoja cikloturizma Istarske županije za razdoblje od 2019. do 2025. godine).

Istarska županija podijeljena je na 10 gradova i 31 općinu. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine, u Istri živi 208.055 stanovnika, od čega je 51,38% žena i 48,62% muškaraca. Prosječna gustoća naseljenosti u Istri nije velika i iznosi 73 stanovnika po kvadratnom kilometru. Najrazvijenije djelatnosti na području Istre su prerađivačka industrija, hotelijerstvo, ugostiteljstvo i trgovina, što pokazuje na značaj turizma za gospodarstvo ove regije. U Istarskoj županiji nalazi se najveći broj smještajnih kapaciteta u Hrvatskoj. Istra je u 2020. godini raspolagala sa ukupno 281.799 postelja, od čega je 27.665 postelja u hotelima. Udio broja kreveta u Istarskoj županiji u ukupnom broju kreveta u Hrvatskoj iznosio je 2020. godine oko 25% (Hrvatska turistička zajednica 2021 – Turizam u brojkama). U nastavku rada prikazan je broj turističkih dolazaka na području Istarske županije od 2016. do 2020. godine.

**Tablica 2.** Broj dolazaka turista u Istarskoj županiji od 2016. do 2020. godine

	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Domaći turisti</b>	222.421	228.926	267.662	303.954	174.601
<b>Strani turisti</b>	3.540.753	3.875.092	4.605.090	4.177.744	1.561.714
<b>Ukupno IŽ</b>	3.763.174	4.104.018	4.332.752	4.481.698	1.736.315
<b>Ukupno RH</b>	15.463.160	17.430.580	18.666.580	19.566.146	7.001.128
<b>Udio IŽ u RH</b>	24%	23,54%	23,21%	22,91%	24,8%

Izvor: Vlastita izrada, prema: Državni zavod za statistiku 2021

Značaj i razvijenost turizma Istarske županije potvrđuju i statistički podaci o turističkom prometu, odnosno dolascima i noćenjima ostvarenih tijekom godina. U 2019. godini na području Istarske županije ostvareno je ukupno 4.481.698 turističkih dolazaka, što predstavlja

22,91% od ukupnog broja turističkih dolazaka u Hrvatskoj. Ujedno, 2019. godina je u posljednjih nekoliko godina rekordna po ovom pokazatelju te je vidljiv porast broja dolazaka kroz godine. Od ukupnog broja ostvarenih dolazaka, najveći dio ostvaruju strani turisti, koji čine čak 93% turista u Istri. Tablica u nastavku prikazuje broj noćenja na području Istarske županije od 2016. do 2020. godine.

**Tablica 3.** Broj noćenja turista u Istarskoj županiji od 2016. do 2020. godine

	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Domaći turisti</b>	741.019	723.578	834.651	934.792	597.613
<b>Strani turisti</b>	22.387.214	24.702.898	25.344.112	25.453.853	10.855.171
<b>Ukupno IŽ</b>	23.128.233	25.426.476	26.178.763	26.388.645	11.452.784
<b>Ukupno RH</b>	77.918.855	86.200.261	89.651.789	91.242.931	40.794.455
<b>Udio IŽ u RH</b>	29,68%	29,5%	29,2%	28,92%	28,07%

Izvor: Vlastita izrada, prema: Državni zavod za statistiku 2021

Analizirajući broj noćenja također se uočava visok udio ostvarenih noćenja na području Istarske županije u ukupnom broju ostvarenih noćenja u Hrvatskoj, koji se u promatranom razdoblju ne spušta ispod 28%. U 2019. godini Istarska županija ostvarila je 26.388.645 noćenja turista, od čega su čak 96% ostvarili strani turisti. Pad turističkog prometa u Istarskoj županiji, ali i na razini cijele Hrvatske, vidljiv je u 2020. godini zbog pojave pandemije COVID-19, kada je u Istarskoj županiji ostvareno tek 1.736.315 dolazaka turista, što predstavlja pad od oko 40% u odnosu na 2019. godinu.

## **4.2. Obilježja cikloturizma u Istri**

Istra je turistički najrazvijenija hrvatska regija, a ujedno je i županija koja ima najbolje razvijen cikloturizam. Cikloturizam je u posljednjih desetak godina postao jedan od najznačajnijih turističkih proizvoda Istarske županije, prvenstveno zahvaljujući uređenim i umreženim biciklističkim stazama (Istria Bike 2021). Istra je regija koja ima odgovarajuću resursnu osnovu za razvoj cikloturizma, a zbog razvijenih drugih oblika turizma, uz biciklističke staze se nalazi i veći broj drugih sadržaja namijenjenih turistima.

Prostor Istarske županije proteže se na 2.820 kvadratnih kilometara, no obilježen je raznolikošću u pogledu reljefa, klime, vegetacije i kulturne baštine te kao takav pruža komparativnu prednost za razvoj cikloturizma (Turistička zajednica Istarske županije 2015).



Za razvoj cikloturizma u Istri zadužena je TZ Istarske županije, koja surađuje s najvećim hotelijerskim društvima i Upravnim odjelom za turizam Istarske županije i odjelom Istria Bike DMC, koji je osnovan u sklopu Istarske razvojne turističke agencije - IRTA. Upravni odjel za turizam sufinancira aktivnosti koje provodi Istarska razvojna turistička agencija, kako bi se Istra profilirala kao destinacija aktivnog odmora, outdoor destinacija i destinacija cikloturizma (Brščić i Lovrečić 2019, 609).

Ovaj odjel predstavlja središnju točku i polaznu upravljačku organizaciju za biciklistički turizam, označavanje i promociju biciklističkih ruta, organizaciju i promociju biciklističkih manifestacija i za poticanje razvoja biciklističkog smještaja u Istri. Prema podacima Istria Bike portala, Istra danas ima razvijene i označene biciklističke staze i rute u ukupnoj dužini od 4.800 kilometara (Istria Bike 2022).

Današnji cikloturizam u Istri sastoji se od više segmenata, a osnovu njegovog razvoja čine (Istria Bike 2022).

- biciklističke staze i rute,
- biciklistički smještaj „Istria Bike & Bed“,
- biciklističke manifestacije.

Biciklističke staze i rute u Istri raspoređene su prema regijama (Istria Bike 2022).

- Umag/ Novigrad
- Poreč
- Vrsar/ Funtana
- Rovinj
- Labin/ Rabac
- Središnja Istra
- Pula/ Medulin.

Na području regije Umag/ Novigrad nalaze se 23 biciklističke staze. Regija Poreč ima 24 označenih biciklističkih staza. Vrsar/ Funtana je regija koja broji ukupno osam staza, dok regija Rovinj ima 22 staze. U središnjoj Istri ima najveći broj biciklističkih staza, čak 41, dok regija Labin/ Rabac ima deset staza. Na području Pule i Medulina uređeno je 29 biciklističkih staza. Ukupan broj staza u Istri je 157. Većina staza (oko 70%) su biciklističke staze s zemljanom ili makadamskom podlogom, dok oko 30% staza čine asfaltirane staze. Na portalu Istria Bike moguće je vidjeti težinu staza, ukupnu dužinu, vrstu podloge, nadmorsku visinu i preuzeti GPS kartu. Sve staze uređene su kroz zanimljive krajolike ili kulturne znamenitosti, a brojne staze spajaju različite turističke atrakcije. Primjerice, na području središnje Istre postoji staza „5

izvora Ćićarije“, koja prolazi kroz nekoliko sela i spaja izvore pitke vode na istarskoj planini Ćićarija. U Motovunu kreće staza „Voćni put“, kružna staza koja prolazi kroz Kaldir, selo poznato po uzgoju voća, u Premanturi postoji „Staza orhideja“, koja vodi kroz Rt Kamenjak, poznat kao stanište orhideja, dok iz Vrsara kreće kružna staza „Riznica baštine“, koja prolazi kroz 12 mjesta i na kojoj je moguće vidjeti neke od najznačajnijih lokalnih kulturnih znamenitosti (Istria Bike 2022).

„Istra Bike & Bed“ predstavlja sustav specijaliziranih smještajnih objekata za prihvat cikloturista i pruža specifične usluge koje cikloturisti kao gosti traže. Ovaj sustav smještaja povezuje se sa svim drugim uslugama namijenjenim cikloturistima u Istri, radi kreiranja jedinstvenog proizvoda cikloturizma. Objekti u sustavu „Istra Bike & Bed“ promoviraju se putem raznih promotivnih kanala u turističkom sektoru i Istri, kao što su IRTA odjel Istra Bike & Outdoor, Istarska županija – Upravni odjel za turizam, Turistička zajednica Istarske županije, lokalne turističke zajednice na području Istarske županije, privatni iznajmljivači i hotelske kompanije. Danas na području Istre postoji 168 smještajnih objekata u sustavu „Istra Bike & Bed“. Ovi objekti obuhvaćaju apartmane i sobe u privatnom smještaju, vile i kuće za odmor, aparthotele, pansionere, hotele i hotelska naselja.

Ukoliko se analizira broj smještajnih objekata „Istra Bike & Bed“ po regijama, vidljivo je kako se najveći broj takvih objekata nalazi na području regije Umag/ Novigrad, koja raspolaže sa 44 smještajna objekta „Bike & Bed“. Najslabije razvijena ponuda „Bike & Bed“ smještaja je na području Vrsara i Funtane, dok ostale regije raspolažu sa sljedećim brojem smještajnih kapaciteta ova vrste (Istria Bike 2022):

- Poreč – 24,
- Rovinj – 22,
- Labin/ Rabac – 16,
- Središnja Istra – 21,
- Pula/ Medulin – 39.

Svi pružatelji usluge smještaja u turizmu mogu iskazati svoj interes za uvrštenjem njihovog smještaja u „Istra Bike & Bed“ sustav, bez obzira na vrstu smještajnih kapaciteta. Prijava se podnosi putem službene web stranice Istria-Bike, ispunjavanjem online obrasca.

## Obrazac za prijavu u sustav Istria Bike&bed

Putem donjeg obrasca možete prijaviti Vaš objekt u Istra Bike&Bed sustav.  
Nakon prijave dobit ćete potrebne informacije emailom.

Naziv objekta:

Adresa:

Mjesto:

Ime i prezime vlasnika:

E-mail adresa:

GSM broj vlasnika:

Poruka:

**POŠALJI**

**Slika 3.** Online obrazac za prijavu smještaja u sustav „Istra Bike & Bed“

Izvor: Istria Bike 2022

Za uvrštenje u sustav moraju biti ispunjeni određeni uvjeti, koji se odnose na (Istra Bike 2022):

- informacije – smještaj mora nuditi općenite informacije o uslugama koje se nude u okolici, o biciklističkim stazama, pružiti odgovarajuće informativne materijale i savjete za planiranje vožnji,
- biciklističku ponudu okolice, programe i pakete u objektu,
- stručno znanje osoblja i usluge biciklističkih vodiča,
- osiguran i lako dostupan prostor za čuvanje bicikala,
- opremljenost alatima, priborom i sredstvima za održavanje i popravak bicikala te mogućnost prijevoza bicikala do servisa,
- mogućnost pranja i sušenja odjeće,
- najam bicikala i kaciga,
- prehranu prilagođenu potrebama biciklista,
- dodatnu ponudu za bicikliste.

Uvrštenjem u sustav „Istra Bike & Bed“ pružatelj usluge smještaja dobiva certifikat i službenu tabelu odnosno oznaku kao dokaz o uvrštenju u sustav. Certifikat se izdaje na dvije godine, nakon čega se ponovo vrši kontrolni pregled smještajnog objekta te se ovisno o zadovoljenju uvjeta certifikat produžuje.



**Slika 4.** „Istra Bike & Bed“ oznaka

Izvor: Istra Bike 2022

Postoje četiri kategorije u koje se svrstavaju objekti u sustavu „Istra Bike & Bed“:

- Istra Bike & Bed,
- Boutique Bike hotels,
- Bike hotels
- Bike camps.

Kategorija „Istra Bike & Bed“ odnosi se na objekte u vlasništvu privatnih iznajmljivača, kao što su apartmani, sobe ili kuće za odmor. Ovi objekti u pravilu nude manji opseg usluga u odnosu na hotele, no odlikuju se individualnim pristupom gostima. U ovu skupinu mogu ući smještajni objekti svih razina kvalitete, stoga je ovo ujedno i skupina koja broji najviše smještajnih objekata.

Boutique Bike hotels su mali obiteljski hoteli, koji cikloturistima nude individualan pristup i višu razinu kvalitete usluge. Ovakvi hoteli u pravilu imaju vrlo dobar omjer cijene i kvalitete te su čest odabir gostiju raznih profila. Primjer takvog objekta je Boutique Hotel Kaštel u Motovunu.

Bike hotels su hoteli koji su u vlasništvu hotelijerskih kompanija, koji imaju veliki broj smještajnih kapaciteta i nude širok spektar usluga. To su objekti više razine kategorizacije i više kvalitete i smješteni su u obalnom dijelu Istre. Svojim gostima ovi objekti pružaju provjerene turističke usluge turističkih destinacija. Jedan od takvih hotela je specijalizirani bike resort Valamar Girandella Resort. Ovaj resort smješten je na istočnoj obali Istre u Rapcu. Njegova ponuda usmjerena je profesionalnim i rekreativnim biciklistima, ali i aktivnim obiteljima. Resort na jednom mjestu objedinjuje sve sadržaje koji su potrebni cikloturistima, a njegova ponuda sastoji se od smještajnih jedinica, biciklističkog parka s poligonom za treniranje,

informativnog punkta, biciklističke trgovine, usluge najma bicikala, servisa za bicikle, prostora za sigurno skladištenje bicikli, prostora za pranje bicikli i usluga prijevoza bicikli.

Bike camps su kampovi prilagođeni prihvatu cikloturista. U pravilu su smješteni uz obalu, a omogućuju pristup moru i boravak u prirodi. Ova vrsta smještaja cjenovno je prihvatljiva, a opseg usluga je uobičajen za privatne odnosno manje smještajne objekte. U Istri za sad ne postoji ni jedan kamp u sustavu „Istra Bike & Bed“, no potrebno je istaknuti kako svi kampovi ugošćuju rekreativne bicikliste.

Pregled smještajnog objekta i njegovo uvrštenje u sustav su besplatni. Nakon podnošenja prijave, vlasnike smještajnih objekata kontaktiraju predstavnici i savjetnici „Istra Bike & Bed“ sustava, kako bi im pružili sve potrebne informacije i potporu u postupku certificiranja. Smještajni objekti koji se uvrste u sustav dobivaju besplatnu promociju putem službenih promotivnih materijala, službene web stranice, brošure Istra Outdoor i kataloga smještaja Istra Bike & Bed.

Biciklističke manifestacije su u posljednjih nekoliko godina sastavni dio ponude cikloturizma u Istri. One su namijenjene u prvom redu profesionalnim biciklistima, no postoji i nekoliko rekreativnih biciklističkih manifestacija. Ovakve manifestacije organiziraju se u razdobljima predsezona i posezone, zbog povoljnijih vremenskih uvjeta i nastojanja da se njima produži turistička sezona. Najpoznatije manifestacije u Istri koje su namijenjene profesionalnim biciklistima i sportašima su:

- Cro Race, 5. etapa profesionalne biciklističke utrke, na području regije Labin/ Rabac,
- Plava Laguna 5150 Poreč triathlon,
- Lim Bay Challenge u Vrsaru,
- Istria 300 – Ride your limits, biciklistička utrka u Poreču,
- Ocean Lava triathlon u Vrsaru.

Uz navedene manifestacije, u Istri se organiziraju i brojna manja biciklistička događanja, namijenjene prije svega rekreativcima i svima koji su željni aktivnog odmora i rekreacije te razne MTB utrke. Neke od njih su MTB biciklijada Kanfanar, Weekend Bike & Gourmet Tour u Rovinju, rekreativna biciklijada Fešta mladog vina u Svetvinčentu i Limes Tour u Vrsaru.

U Istri je cikloturizam već prepoznat kao specifični oblik turizma velikog potencijala, stoga ova regija kontinuirano ulaže u razvoj biciklističke infrastrukture. Kako bi se omogućio daljnji razvoj i unaprijedilo postojeće stanje cikloturizma u Istri, potrebno je dodatno označiti i povezati biciklističke staze i mreže lokalnih, regionalnih i nacionalnih biciklističkih ruta, kako bi se iste integrirale u europsku mrežu ruta EuroVelo. Također, potrebno je biciklistički promet

preusmjeriti sa prometnica koje su namijenjene prometu motornih vozila na sporedne ceste i biciklističke staze. Kako bi se smanjio broj prometnih nesreća u kojima sudjeluju biciklisti i kako bi se podignula razina sigurnosti biciklista i drugih sudionika u prometu, potrebno je dodatno educirati vozače i biciklisti o kulturi i pravilima ponašanja u prometu.

Temelj razvoja turizma na području Istarske županije je Master plan turizma Istarske županije, koji se odnosi na razdoblje od 2015. do 2025. godine i koji definira sljedeće ciljeve razvoja turizma Istre do 2025. godine su (Turistička zajednica Istarske županije 2015):

- ostvariti 2,5 do 3 milijarde eura novih investicija u turizam;
- podići udio hotela i turističkih naselja na 30% u smještajnoj strukturi;
- podići ukupnu zauzetost kreveta na 30%, a za hotele i naselja iznad 50%;
- doseći minimalno 100 eura prosječne potrošnje po noćenju;
- ostvariti ukupan godišnji prihod od turizma u 2025. godini između 2,5 i 3 milijarde eura.

Ciljevi će se nastojati ostvariti putem provedbe operativnih strategija i aktivnosti master plana, koje se odnose na potrebna nova ulaganja i poboljšanja postojećih osnovnih proizvoda i vezanih usluga, investicije u opću infrastrukturu, inicijative u poboljšanju sustava doživljaja, poboljšanja promocije i prodaje i izgradnju kapaciteta profesionalnog razvoja. Govoreći o infrastrukturi, u Master planu je navedeno da će kao sastavnice turističke infrastrukture, u središtu biti biciklistička infrastruktura, sustavi turističke interpretacije i sportska infrastruktura.

Master plan je Istru kao regiju podijelio na klastere, uzimajući u obzir specifičnosti njihovog prostora, postojeće stanje i preduvjete koje imaju za razvoj turizma u budućnosti. Istra je podijeljena u sljedeće klastere (Turistička zajednica Istarske županije 2015):

- klaster Središnja Istra;
- klaster Labin – Rabac;
- klaster Poreč;
- klaster Južna Istra;
- klaster Rovinj;
- klaster Vrsar – Funtana;
- klaster Sjeverozapadna Istra.

Za svaki klaster utvrđeni su prioriteti i smjernice razvoja, kao i turistički proizvodi koje bi klasteri trebali razvijati. Sportski turizam i biciklistički turizam istaknut je kao važan turistički proizvod u svim navedenim klasterima. Uzimajući u obzir stanje turizma Istre prilikom izrade Master plana, prioritet razvoja u turizmu Istre moraju imati sljedeći turistički proizvodi (Turistička zajednica Istarske županije 2015):

- sunce i more;
- kratki odmori;
- sport i aktivnosti;
- touring i kultura.

U sklopu turističkog proizvoda sport i turizam, za cikloturizam se planira uspostava regionalnog touring cestovnog sustava, uspostava jedinstvenog regionalnog biciklističkog sustava i uspostava sustava turističke interpretacije najpoznatijih istarskih atributa. Razvoj turističkih proizvoda mora biti temeljen na procjenama turističke potražnje i tržišnim trendovima. Za konkurentnost istarskog turizma važna je suradnja svih dionika njegovog razvoja, ali i ulaganje u postojeću i novu turističku i prometnu infrastrukturu. Važno je turističkim portfeljem na razini Istre upravljati kroz integrirani pristup, kako bi se isporučio kvalitetan i konkurentan turistički proizvod, kroz kojeg će se ostvariti ekonomske koristi i doprinijeti ostvarenju razvojnih ciljeva županije. Na temelju Master plana turizma Istarske županije, za razvoj turističkog proizvoda sport i aktivnosti, odnosno konkretno cikloturizma, izrađen je Operativni plan razvoja cikloturizma Istarske županije.

Operativni plan razvoja cikloturizma Istarske županije za razdoblje od 2019. do 2025. godine definirana sljedeće dionike cikloturizma (Cikloturizam 2019):

- jedinice lokalne samouprave – istarski gradovi i općine;
- turističke zajednice;
- turističke agencije;
- destinacijske menadžment kompanije;
- biciklistički klubovi i udruge;
- pružatelji smještajnih, ugostiteljskih i servisnih usluga cikloturizma;
- hotelska poduzeća.

Za razvoj cikloturizma na području Istarske županije vodeću ulogu ima Istarska razvojna turistička agencija (IRTA). IRTA je osnovana 2003. godine kao društvo s ograničenom odgovornošću, čiju vlasničku strukturu čine Istarska županija, Valamar Riviera d.d., Maistra d.d., Plava laguna d.d., Aminess d.d. i Arenaturist d.d. IRTA je zadužena za upravljanje internetskim turističkim portalom Istre te za komunikaciju sa zainteresiranim subjektima koji traže informacije o Istri kao turističkoj destinaciji.

Operativni plan definira viziju cikloturizma Istre do 2025. godine kako slijedi: „Istarska županija je razvijena europska turistička destinacija s različitom i visokokvalitetnom ponudom proizvoda cikloturizma koji su kreirani u skladu s načelima održivog turizma“ (Cikloturizam

2019). Misija cikloturizma Istre je „Upravlјati razvoјem cikloturizma na regionalnoj razini poticanјem suradnje između svih dionika. Edukacijom, ulaganјem u razvoj infrastrukture i kreiranјem novih proizvoda kontinuirano podizati razinu kvalitete proizvoda cikloturizma radi ostvarivanja održivog razvoja destinacije te osiguranja sigurnosti u prometu i dobrobiti za lokalno stanovništvo, turiste i posjetitelјe“ (Cikloturizam 2019):

U operativnom planu definirani su i opći cilјevi razvoja cikloturizma u Istarskoј županiji. Cilјevi su:

- ulaganje u razvoj infrastrukture u svrhu povećanje kvalitete i diversifikacije proizvoda cikloturizma u Istri;
- pozicioniranje Istre kao atraktivne destinacije cikloturizma na međunarodnom turističkom tržištu;
- produljenje turističke sezone izvan glavne sezone putem kvalitetnih biciklističkih proizvoda i manifestacija;
- produljenje vremena boravka turista u Istarskoј županiji kroz ponudu različitih paketa turističkih proizvoda koji uključuju cikloturizam;
- povećanje sigurnosti u prometu i zadovolјstva korisnika bike proizvoda, radi njihovog ponovnog dolaska u destinaciju;
- povećanje potrošnje turista kroz povezivanje različitih turističkih i drugih tipičnih proizvoda;
- promicanje biciklizma kao načina života koji doprinosi zdravlјu.

U svrhu ostvarenja navedenih cilјeva, operativni plan navodi ukupno šest mjera. Za svaku mjeru su određeni specifični cilјevi, kao i aktivnosti koje se moraju provoditi kako bi se cilјevi ostvarili. Mjere u okviru operativnog plana odnose se na (Cikloturizam 2019):

- ulaganje u biciklističku infrastrukturu radi unaprjeđenja i diversifikacije ponude cikloturizma;
- razvoj bike share sustava bicikala i električnih bicikala;
- suradnju dionika radi unaprjeđenja organizacije, standarda i upravljanja na razini destinacije;
- edukacija dionika vezana uz sigurnost u prometu i razvoj proizvoda;
- unaprjeđenje cikloturističke ponude
- unaprjeđenje informativnih sadržaja i promocijske aktivnosti.

Prema operativnom planu, razvoj cikloturizma u Istarskoј županiji trebao bi se temelјiti na smјernicama koje su utvrđene za razvoj cjelokupnog turizma na području županije, a sukladno



ciljevima razvoja cikloturizma, trenutnim trendovima i strateškom usmjerenju Istarske županije. Neophodno je da razvoj cikloturizma u budućnosti u Istri bude temeljen na dosadašnjim dostignućima i postojećim čimbenicima razvoja te da se u njegovom budućem razvoju u obzir uzima socijalna, ekonomska i ekološka dimenzija, odnosno da on bude dugoročno održiv i da doprinosi korist svim dionicima razvoja, uključujući i lokalno stanovništvo.

Istarska županija ima povoljne prirodne preduvjete za razvoj cikloturizma, a posjeduje i odgovarajuću turističku infrastrukturu. Razvojni potencijal cikloturizma u Istri je velik. koja je u posljednjih desetak godina napravila značajne korake u razvoju cikloturizma- U daljnji razvoj cikloturizma u Istri potrebno je uključiti sve dionike koji mogu doprinijeti i sudjelovati u njegovom razvoju, s posebnim naglaskom na lokalne turističke zajednice i lokalno stanovništvo. Podaci ukazuju na povećanje broja biciklističkih staza, ukupne dužine biciklističkih staza, biciklističkih manifestacija i biciklističkog smještaja na području Istarske županije (Institut za poljoprivredu i turizam Poreč, 2021). Istarska županija, njene destinacijske menadžment organizacije i destinacijske menadžment kompanije značajno ulažu u razvoj cikloturizma, no još uvijek postoje brojne mogućnosti koje je potrebno iskoristiti kako bi Istra postala i međunarodno priznata destinacija cikloturizma.

## **5. Grad Poreč kao destinacija cikloturizma**

Poreč je jedna od najpoznatijih i najrazvijenijih turističkih destinacija u Hrvatskoj. Kao afirmirana turistička destinacija na domaćem i međunarodnom turističkom tržištu, Grad Poreč kontinuirano bilježi pozitivne trendove u turističkom prometu i prihodima od turizma. Sukladno tome, Poreč stalno ulaže u unaprjeđenje postojeće i razvoj nove turističke ponude, kako bi prateći suvremene turističke trendove zadovoljio zahtjeve turističke ponude, istovremeno doprinoseći koristima za sve dionike turističkog razvoja.

### **5.1. Turistički promet na području Grada Poreča**

Tijekom 2021. godine na području TZ Grada Poreča ostvareno je ukupno 430,563 dolazaka i 2,609,324 noćenja. U odnosu na 2020. godinu, zabilježeno je povećanje od 226,308 dolazaka i 1.221.174 noćenja, odnosno i dolasci i noćenja povećali su se za više od 100%. S obzirom da 2020. godina nije reprezentativna, za usporedbu se uzima 2019. godina. Grad Poreč je u 2019. godini ostvario 589,074 dolazaka i 3,485,157 noćenja, a usporedi li se turistički promet 2021. godine s 2019. godinom, vidljivo je smanjenje dolazaka od oko 27% te pad broja noćenja od oko 25%. Potrebno je naglasiti kako su ostvarenja u 2021. godini i dalje bila pod utjecajem raznih mjera i ograničenja vezanih uz pandemiju korona virusa te su u skladu s turističkim prometom na nacionalnoj razini.

Grad Poreč je turistička destinacija koju zbog geoprometnog položaja najviše posjećuju turisti iz bliskih europskih emitivnih tržišta. U Poreču su tradicionalno najbrojniji turisti iz Njemačke, Austrije i Slovenije, koji ujedno ostvaruju i najveći broj noćenja u gradu. Turistički promet na području TZ Grada Poreča prema zemlji porijekla turista u 2021. godini dan je tablicom u nastavku.

**Tablica 4.** Turistički promet na području TZ Grada Poreča u 2021. godini, prema zemlji porijekla turista

Zemlja	Dolasci	Udio u dolascima %	Noćenja	Udio u noćenjima %
Njemačka	112,527	26	912,506	35
Austrija	84,967	20	436,528	17
Slovenija	39,273	9	210,507	8
Hrvatska	52,624	12	165,247	6
Češka	18,125	4	113,766	4
Italija	23,886	6	111,051	4
Nizozemska	11,647	3	89,936	3
Poljska	11,120	3	75,665	3
Rusija	7,754	2	73,113	3
Mađarska	14,214	3	71,704	3
Srbija	6,279	1	46,348	2
Ukrajina	5,493	1	43,624	2
Slovačka	7,097	2	43,137	2
Švicarska	6,943	2	41,826	2
Bosna i Hercegovina	4,401	1	28,509	1
Belgija	3,600	1	23,079	1
Francuska	3,031	1	13,911	1
Ostali	17,582	4	108,867	4
<b>Ukupno:</b>	<b>430,563</b>	<b>100</b>	<b>2,609,324</b>	<b>100</b>

Izvor: Vlastita izrada, prema: TZ Grada Poreča, 2022.

U 2021. godini najveći broj noćenja na području Grada Poreča ostvarili su turisti iz Njemačke, koji su ostvarili 35% od ukupnog broja noćenja i 26% od ukupnog broja dolazaka. Slijede gosti iz Austrije, da udjelom od 17% u noćenjima i 20% u dolascima, Slovenci sa 8% noćenja i 9% dolazaka te domaći gosti sa udjelom od 6% u noćenjima odnosno 12% u dolascima. Od stranih gostiju, prema broju noćenja, dominiraju još Česi (4%), Talijani (4%), Nizozemci (3%), Poljaci (3%), Rusi (3%) i Mađari (3%). Na području Poreča strani gosti ostvaruju oko 95% noćenja, dok gosti iz Hrvatske ostvaruju tek preostalih 5% od ukupnog broja noćenja. Prosječno trajanje boravka turista na području Poreča iznosi 6.70 dana za strane turiste i 3.55 dana za domaće turiste.

U tablici u nastavku prikazani su podaci o ostvarenim noćenjima na području Grada Poreča za 2019. godinu, po dobnim skupinama turista.

**Tablica 5.** Noćenja na području Grada Poreča 2019. godine, po dobnim skupinama turista

<b>Dobna skupina</b>	<b>Broj noćenja</b>	<b>Udio u noćenjima</b>
0-5	176,913	5.32%
6-11	284,552	8.55%
12-17	264,748	7.96%
18-24	210,192	6.32%
25-34	332,518	9.99%
35-44	510,681	15.35%
45-54	570,418	17.14%
55-64	509,331	15.30%
Iznad 65	468,533	14.08%
<b>Ukupno 2019.</b>	<b>3,327,886</b>	<b>100.00%</b>

Izvor: Vlastita izrada, prema: TZ Grada Poreča, 2022.

Prema dobnim skupinama, u 2019. godini na području Grada Poreča najbrojniji su bili gosti dobne skupine između 45 i 54 godine starosti, koji su ostvarili 17,14% od ukupnog broja noćenja. Slijede gosti dobne skupine 35 do 44 godine, sa 15,35% ostvarenih noćenja, zatim 55 do 64 godine (15,30%) te gosti iznad 65 godina starosti sa 14,08% ostvarenih noćenja. Navedeni podaci ukazuju na to da je Poreč destinacija obiteljskog odmora i da njegove goste čine parovi s malom ili s odraslom djecom. Poreč se može smatrati i destinacijom za mlade i parove, prije svega zahvaljujući velikom broju turističkih sadržaja i manifestacija namijenjenih mlađim dobnim skupinama. U tablici 6. prikazan je turistički promet na području Grada Poreča 2019. godine prema tipu sezone.

**Tablica 6.** Turistički promet na području Grada Poreča 2019. godine, prema tipu sezone<sup>1</sup>

<b>Tip sezone</b>	<b>Broj noćenja</b>	<b>Broj dolazaka</b>
Glavna sezona	2,828,454.00	411,149.00
Izvan sezone	499,432.00	130,022.00
<b>Ukupno</b>	<b>3,327,886.00</b>	<b>541,171.00</b>

Izvor: Vlastita izrada, prema: TZ Grada Poreča, 2022.

<sup>1</sup> U glavnu sezonu ubrajaju se mjeseci lipanj, srpanj, kolovoz i rujan. Ostali mjeseci u godini smatraju se razdobljem izvan sezone.

Prema podacima iz tablice, vidljivo je kako je turizam u Gradu Poreču obilježen izraženom sezonalnošću. Naime, najveći dio turističkog prometa ostvaruje se u glavnoj turističkoj sezoni i to čak oko 84% turističkih noćenja i oko 75% turističkih dolazaka.

## **5.2. Turistička ponuda Grada Poreča**

Poreč je tradicionalno destinacija ljetnog turizma, čije su osnovne turističke atrakcije sunce i more, zbog kojih se zapravo i počeo razvijati turizam na Poreštini. Prirodni čimbenici kao što su razvedenost obale, klima, vegetacija i geografski položaj, bili su glavni preduvjeti razvoja turizma na području Poreča. Međutim, Poreč danas više nije samo ljetna turistička destinacija, već se na tržištu promovira kao destinacija koja razvija specifične oblike turizma. Zahvaljujući prirodnim ljepotama, kulturnim znamenitostima i visokom stupnju razvijenosti turističke infra i supra strukture, Poreč je danas destinacija kulturnog turizma, nautičkog turizma, gastroturizma, vinskog turizma, kongresnog turizma i sportskog turizma, pri čemu se od sportova ističu rukomet, biciklizam i tenis (Turistička zajednica Grada Poreča 2022).

Povijesna baština Grada Poreča omogućila je razvoj kulturnog turizma na području grada. Nautički turizam razvija se zahvaljujući povoljnom geoprometnom položaju i prirodnim resursima te suvremeno izgrađenoj Marini Poreč, koja se nalazi u samom centru grada. Poreč i okolica imaju bogatu gastronomsku ponudu, koja se sastoji od brojnih tradicionalnih, ali i modernih, fine-dine restorana, koji nude vrlo kvalitetna tradicionalna jela i jela suvremenih svjetskih kuhinja. Vinski turizam na području Grada Poreča razvija se zahvaljujući prirodnim resursima i obilježjima klime, reljefa i tla, kao i zahvaljujući tradiciji proizvodnje vina koja se njeguje na području Poreštine. Govoreći o vinskom turizmu u Poreču svakako je potrebno spomenuti Institut za turizam i poljoprivredu koji doprinosi njegovom razvoju, ali i afirmiranu manifestaciju Vinistra, međunarodnu izložbu vina, koja se u Poreču tradicionalno jednom godišnje održava već 28 godina. Kongresni turizam na području Grada Poreča održava se zahvaljujući izgrađenim prihvatnim kapacitetima, prvenstveno kongresnim dvoranama koje se nalaze u porečkim hotelima visoke razine kategorizacije, a koji omogućuju organizaciju i odvijanje kongresa izvan mjeseci glavne turističke sezone (Turistička zajednica Grada Poreča 2022).

Atraktivnosti prirodnog područja veoma su povoljne i nude izvrsne mogućnosti za sport i rekreaciju. Grad Poreč je destinacija za rekreativne sportaše, ali i za profesionalne sportaše, koji

u Poreč dolaze radi sportskih priprema i sudjelovanja na velikim sportskim događajima. Postojeća infrastruktura grada, njegovi prihvatni kapaciteti i izgrađena suvremena sportska dvorana omogućuju i podržavaju razvoj brojnih oblika sportskog turizma. Brojni hoteli u Poreču nude sportsko-rekreacijske sadržaje, poput fitness centara, manjih sportskih dvorana, trim staza izvan hotela, bazena, sauna i drugih wellness sadržaja. Na području Poreča postoji i velik broj vanjskih igrališta za razne sportove, postoji uređena atletska staza, brojne uređene biciklističke staze i nudi se najam razne sportske opreme i rekvizita.

Turistički proizvod Grada Poreča sastoji se od njegove primarne i dopunske turističke ponude, koju čine smještajni kapaciteti, ugostiteljski objekti, prometna dostupnost te prirodne i izgrađene atrakcije. U 2021. godini na području Turističke zajednice Grada Poreča bilo je registrirano 42,198 kreveta, što je 1% više u odnosu s prethodnom godinom. Ukoliko se uspoređi broj kreveta na području TZ Grada Poreča u 2021. godini s 2019. godinom, zabilježen je porast broja kreveta od 6%. Na području TZ Grada Poreča nalazi se 31 hotel, od čega su dva hotela kategorizirana s 5 zvjezdica, dok su ostali većinom kategorije 3 zvjezdice i 4 zvjezdice. Hoteli i kampovi na području Poreča uglavnom su u vlasništvu dviju velikih turističkih kompanija, Valamar Riviera d.d. i Plave lagune d.d., koje su ujedno i jedni od vodećih nositelja turističke ponude grada. Na području TZ Grada Poreča nalaze se tri kampa, koji po svojoj veličini spadaju u velike kampove. Dva su kampa u vlasništvu Plave lagune d.d., a jedan je u vlasništvu Valamar Riviere d.d. (Turistička zajednica Grada Poreča 2022). Struktura smještajnih objekata na području Grada Poreča, prema vrsti objekta, u 2021. godini i usporedba s 2020. godinom dana je tablicom 7.

**Tablica 7.** Struktura smještajnih objekata na području Grada Poreča, prema vrsti objekta, u 2021. godini i usporedba s 2020. godinom

Vrsta objekta	%	Broj smještajnih jedinica		Indeks	Broj kreveta		Indeks
		2021.	2020.		2021.	2020.	
Hoteli	31	5,794	5,911	98.02	13,132	13,283	98.86
Objekti u domaćinstvu	30	4,127	4,223	97.73	12,621	12,746	99.02
Kampovi	9	1,235	1,235	100	3,705	3,705	100
Nekomercijalni smještaj	30	2,919	2,754	105.99	12,740	11,899	107.07
<b>Ukupno:</b>	<b>100</b>	<b>14,075</b>	<b>14,123</b>	<b>99.66</b>	<b>42,198</b>	<b>41,633</b>	<b>101.36</b>

Izvor: Vlastita izrada, prema: TZ Grada Poreča 2022

Hotelski smještaj i kampovi u 2021. godini brojčano su na razini iz 2020. godine. U usporedbi s 2020. i 2019. godinom, objekti u domaćinstvu zabilježili su neznatan pad kapaciteta, koji je uzrokovan nesigurnošću u poslovanju uslijed pojave pandemije korona virusa. Najveći rast kapaciteta zabilježio je nekomercijalni smještaj, odnosno stanovi i kuće za odmor, čije je povećanje u odnosu na 2020. godinu iznosilo 7%, dok je u odnosu na 2019. godinu iznosilo čak 26%. Međutim, potrebno je napomenuti kako ovaj rast nije realan, već je najvećim dijelom posljedica obveze predočenja potvrde o prijavi gosta u sustavu eVisitor radi prelaska granice.

Prema podacima TZ Grada Poreča, gledano po broju kreveta, hotelski smještaj čini oko 31% ukupnog smještajnog kapaciteta, a slijede objekti u domaćinstvu s 30% kapaciteta i nekomercijalni smještaj sa istim udjelom, dok najmanji udio čine kampovi, sa oko 9% udjela u ukupnim smještajnim kapacitetima u destinaciji. Struktura smještajnih objekata na području Grada Poreča, prema kategorizaciji, 2021. i 2020. godine prikazana je tablicom 8.

**Tablica 8.** Struktura smještajnih objekata na području Grada Poreča, prema kategorizaciji, u 2021. godini i usporedba s 2020. godinom

Vrsta objekta	%	Broj smještajnih jedinica		Indeks	Broj kreveta		Indeks
		2021.	2020.		2021.	2020.	
1*	2	346	365	94.79	1,023	1,078	94.90
2*	5	787	808	97.40	2,232	2,293	97.34
3*	31	5,064	5,349	94.67	12,982	13,569	95.67
4*	29	4,653	4,545	102.38	12,075	11,668	103.49
5*	1	186	186	100.00	628	628	100.00
Nema kategorizacije	31	3,039	2,870	105.89	13,258	12,397	106.95
<b>Ukupno:</b>	100	14,075	14,123	99.19	42,198	41,633	99.72

Izvor: Vlastita izrada, prema: TZ Grada Poreča, 2022.

Iz tablice je vidljivo kako po broju kreveta na području Grada Poreča dominira nekategorizirani smještaj i smještaj kategorije 3 zvjezdice. Nekategoriziran smještaj ima udio od oko 31% u ukupnom broju smještajnih kapaciteta, a slijedi smještaj kategoriziran s 3 zvjezdice (oko 30%), a zatim smještaj kategorije 4 zvjezdice (oko 29%). Struktura smještajnih kapaciteta prema kategorizaciji je takva jer najveći broj kreveta čine kreveti u domaćinstvima i u nekomercijalnom smještaju. Prema broju kreveta, najmanje je smještajnog kapaciteta kategorizirano s 5 zvjezdica, tek oko 1% od ukupnog broja kreveta. U 2021. godini na području

TZ Grada Poreča zabilježeno je povećanje broja kapaciteta više razine kategorizacije, što se vidi kroz smanjenje broja kreveta kategorizacije 3 zvjezdice i povećanje broja kreveta kategorizacije 4 zvjezdice.

### **5.3. Ponuda cikloturizma na području Grada Poreča**

Poreč je idealno odredište za ljubitelje biciklizma. Biciklističke staze Poreča prolaze duž morsku obalu i kroz samo središte grada, ali i ruralnim zaleđem Poreštine i njenom kulturnom baštinom. U Poreču je ponuda cikloturizma relativno razvijena te se stalno unaprjeđuje. Međutim, smatra se kako je ona i dalje nedostatna s obzirom na mogućnosti razvoja cikloturizma.

Prema Operativnom planu razvoja cikloturizma Istarske županije, govoreći o biciklističkim stazama, porečkom području pripadaju općine Vižinada, Kaštelir – Labinci, Tar – Vabriga, Višnjan i sam Grad Poreč. Sve staze koje sa nalaze na ovom području su kružnog oblika, što znači da se njihova početna i završna točka nalaze na istom mjestu (Cikloturizam 2019).

Na području Poreča postoji 11 biciklističkih staza, čija je ukupna duljina 317.02 kilometra. Od toga je devet službenih staza, dok su dvije staze avanturističke. Službene staze objavljene su putem interneta, redovito su održavane i označene su cijelom svojom dužinom biciklističkom signalizacijom te su dostupne putem GPS uređaja. Avanturističke staze također su dostupne putem GPS-a, međutim, nije obvezno da one budu cijelom dužinom prohodne, označene i održavane (Cikloturizam 2019).

Prema podlozi, na području Poreča razlikuju se asfaltirane, MTB i trekking staze. Međutim, vrlo često su staze mješovite podloge, pa je ukupan broj biciklističkih staza raspoređenih po vrstama veći od broja biciklističkih staza kojima Poreč raspolaže. Tako Grad Poreč ima jednu asfaltiranu biciklističku stazu, osam MTB staza i četiri trekking biciklističke staze. Staze je moguće podijeliti i prema zahtjevnosti odnosno težini i to na lagane staze, srednje staze, zahtjevne staze i Family & Recreation staze. Family & Recreation staze su one koje su namijenjene obiteljima s djecom. Prema tome, Grad Poreč raspolaže s devet laganih staza, dvije srednje staze i jednom stazom namijenjenom za obitelji s djecom, dok zahtjevnih staza nema. Biciklističke staze na području Grada Poreča vrlo su dobro povezane s biciklističkim stazama susjednih istarskih općina i gradova, a zahvaljujući blizini i prometnoj povezanosti, sve su ostale staze u Istri vrlo lako i brzo dostupne (Cikloturizam 2019).



Najpoznatija biciklistička staza na području Poreča je staza Parenzana. Ova staza prolazi nekadašnjom željezničkom prugom koja je povezivala Poreč i Trst te pritom prolazi kroz 33 sela i mjesta u sjeverozapadnoj Istri. Pruga je bila dugačka 123 kilometra, dok je današnja biciklistička staza Parenzana ukupne duljine 78,6 kilometara u ide od Poreča do Plovanije.



**Slika 5.** Biciklistička staza Parenzana

Izvor: Parenzana 2022

Projekt staze Parenzana osmišljen je od strane Upravnog odjela za turizam Istarske županije u suradnji s Udrugom za obnovu željeznice Poreč-Kopar-Trst. Projekt je započeo 2002. godine pod nazivom Parenzana – put zdravlja i prijateljstva. Cilj projekta bio je revitalizirati staru željezničku prugu i omogućiti njeno uključivanje u turističku ponudu. Staza Parenzana danas je cijela uređena i označena putokazima te se smatra jednom od najpoznatijih i najatraktivnijih biciklističkih staza u Istri (Cikloturizam 2019).

U svrhu razvoja cikloturizma, Turistička zajednica Grada Poreča surađuje s turističkim kompanijama Valamar Riviera d.d. i Plava laguna d.d., lokalnim poduzetnicima i privatnim iznajmljivačima. Uz biciklističke staze, biciklistički smještaj i biciklističke manifestacije, ponuda cikloturizma Grada Poreča sastoji se još i od (TZ Grada Poreča 2022):

- biciklističkih servisa i trgovina;
- usluge najma bicikala;
- usluge prijevoza biciklista i bicikala;
- usluga turističkih agencija namijenjenih biciklistima;
- punionica za električne bicikle;

- bike-share sustava.

Grad Poreč raspolaže sa četiri trgovine biciklističkom opremom i dijelovima, koji nude i servis bicikala. Na području Poreča postoji sedam agencija i obrta koji se bave uslugom iznajmljivanja bicikala te dvije agencije koje se bave prijevozom biciklista i bicikala. Uz to, postoji nekoliko turističkih agencija koje u svojoj ponudi imaju izlete namijenjene biciklistima, a radi se uglavnom o izletima na području Istre.

S obzirom na rastući trend uporabe električnih bicikala, u suradnji s Turističkom zajednicom Istarske županije i turističkim kompanijama Valamar Riviera d.d. i Plava laguna d.d., Poreč je osigurao nekoliko punionica za električne bicikle. Punionice se nalaze na deset punktova, a radi se o javno dostupnim mjestima u blizini objekata spomenutih turističkih kompanija.



**Slika 6.** Punionica za električne bicikle

Izvor: TZ Grada Poreča 2022

Bike share sustav u Poreču je moderan sustav za automatsko iznajmljivanje bicikala. Bike share sustav omogućen je na šest lokacija na području Grada Poreča, a ostvaren je suradnjom TZ Grada Poreča i kompanije Valamar Riviera d.d. Kroz bike share sustav omogućen je najam bicikala 24 sata dnevno, sedam dana u tjednu. Bike share sustav nudi mogućnost najma 35 električnih i 35 mehaničkih bicikala.





**Slika 7.** Bike share sustav u Gradu Poreču

Izvor: TZ Grada Poreča 2022

Sustav funkcionira tako da se korisnik registrira u sustav putem aplikacije, terminala ili službene internetske stranice. Nakon toga, ovisno o načinu registracije, slijede se upute za najam bicikla i plaćanje. Korisnik svoj bicikl može iznajmiti na jednom od šest punktova, a vratiti ga može na bilo kojem drugom punktu, što omogućuje visoku fleksibilnost.

### *5.3.1. Biciklistički smještaj*

Biciklistički smještaj na području Grada Poreča obuhvaća biciklističke hotele (bike hotels) i bike and bed smještaj. Biciklistički hoteli na području Poreča su hoteli koji svojim sadržajima omogućuju prihvat biciklista i nude mogućnost sigurne pohrane njihovih bicikala, no i hotele koji u sklopu svoje ponude nude mogućnosti iznajmljivanja bicikala. Biciklistički hoteli u Poreču su (Istria Bike 2022):

- Valamar Diamant Hotel & Residence;
- Hotel Molindrio Plava laguna;
- Hotel Plavi Plava laguna.

Hotel Valamar Diamant i Molindrio Plava laguna su hoteli kategorije četiri zvjezdice, dok je hotel Plavi Plava laguna kategoriziran s tri zvjezdice. Valamar i Plava laguna u svojim

biciklističkim hotelima gostima nude visoku razinu kvalitete usluge i udobnosti smještaja, a osim prihvata bicikala, hoteli Diamant i Molindrio opremljeni su fitness centrima, što omogućuje i smještaj profesionalnih biciklista radi sezonskih biciklističkih pripremi.

Osim biciklističkih hotela, na području Grada Poreča nalazi se i nekoliko privatnih smještaja koji nose oznaku „Bike & Bed“. Ovaj smještaj obuhvaća ukupno sedam smještajnih objekata, uglavnom kuća za odmor i apartmana te jedno apartmansko naselje. Potrebno je napomenuti kako u Poreču postoje i brojni drugi smještajni objekti koji nude mogućnost prihvata i spremanja bicikala i dodatne usluge i informacije za bicikliste. Međutim, kako objekti nemaju cjelovitu biciklističku ponudu, oni nisu ni certificirani kao „Bike and Bed“ smještaj.

### *5.3.2. Poreč kao dio projekta EuroVelo*

Europska biciklistička mreža EuroVelo sastoji se od oko 90,000 kilometara biciklističkih ruta, koje vode kroz 42 zemlje. EuroVelo ima određene standarde certificiranja biciklističkih ruta, a kriteriji certificiranja odnose se na (Cikloturizam 2019):

- sigurnost;
- atraktivnost;
- koherentnost;
- udobnost.

U pogledu sigurnosti, EuroVelo određuje da se trase biciklističkih ruta nalaze na posebnim biciklističkim stazama ili trakama na kolniku, koje su odvojeno od ostatka cestovnog prometa i na javnim cestama s motoriziranim cestovnim prometom ispod 500 vozila dnevno. Biciklističke trase mogu prolaziti i cestama na kojima je promet motoriziranim vozilima veći od 2,000 vozila dnevno, no u tom slučaju najveća dopuštena brzina za ta vozila mora biti ispod 30 kilometara na sat. Ukoliko se trase nalaze na javnim cestama kojima prometuje više od 4.000 vozila dnevno ili se na istima prometuje brzinom iznad 80 kilometara na sat, potrebno je izgraditi posebne biciklističke trake. Promet biciklista uz ceste s prometom većim od 10,000 vozila dnevno može se odvijati samo na posebnim biciklističkim stazama koje su udaljene od cesta s motornim vozilima, odnosno na tzv. biciklističkim koridorima (Cikloturizam 2019).

U sklopu biciklističke mreže EuroVelo, biciklističke rute trasiraju se na atraktivnom i raznolikom okolišu, kako bi se uz rute prešlo što više prirodnih i kulturno-povijesnih atrakcija.

Također, potrebno je da rute na razumnim udaljenostima pružaju biciklistima smještaj i ugostiteljski sadržaj prilagođen biciklistima (Cikloturizam 2019).

Koherentnost nalaže da rute ne smiju biti isprekidane fizičkim preprekama, kao što su primjerice zone zabrane prolaza biciklima, željezničke pruge bez uređenog prijelaza, vodene površine bez trajektnih veza i slično. Isto tako, biciklističke rute moraju izbjegavati prevelika skretanja s osnovnog pravca, a maksimalno tolerirano skretanje je od pet do 7 kilometara u smjeru vožnje. Ukoliko je skretanje s glavnom pravca rute veće, potrebno je osigurati smještajne kapacitete i ugostiteljski sadržaj (Cikloturizam 2019).

EuroVelo određuje i udobnost ruta, što znači da je preporučljiva podloga asfalt, međutim dozvoljeno je i da rute imaju kraće dionice po drugoj podlozi ukoliko se radi o stabilnoj, tvrdj podlozi na kojoj je lako voziti bicikl. Udobnost ruta važna je radi prevaljivanja velikog broja kilometara biciklom, stoga makadamska podloga ili druga podloga po kojoj nije moguća vožnja trekking biciklima nije prihvatljiva. EuroVelo rute moraju izbjegavati uzbrdice koje su veće od 10%, odnosno veće od 6% ako se radi o dugim relacijama (Cikloturizam 2019).

Grad Poreč dio je EuroVelo rute EV8 – Mediteranska (Jadranska) ruta. Ruta EV8 je ukupne duljine 7,500 kilometara, od Andaluzije do Cipra i prolazi kroz ukupno 11 mediteranskih zemalja. Ruta u Hrvatskoj broji ukupno 1,116 kilometara, obuhvaća osam UNESCO lokaliteta, tri nacionalna parka i 4 parka prirode. Grad Poreč je dio EV8 rute, a gradom prolazi dionica Plovanija – Vrsar. Ova dionica vodi bicikliste u razgled porečke Eufrazijeve bazilike, koja je na popisu svjetske baštine UNESCO-a (Cikloturizam 2019).

### *5.3.3. Biciklističke manifestacije*

Grad Poreč u suradnji s partnerima svake godine organizira brojne biciklističke manifestacije, koje potvrđuju kako je Poreč vrlo poželjna destinacija za pripreme sportaša i boravak biciklista rekreativaca. Zahvaljujući klimatskim uvjetima i biciklističkim stazama ukupne dužine oko 250 kilometara, Poreč ima izvrsne preduvjete za razvoj cikloturizma i organizaciju biciklističkih utrka. Biciklističke manifestacije na području Grada Poreča održavaju se svake godine u proljeće i jesen, odnosno u predsezoni i posezoni. Najpoznatije biciklističke manifestacije namijenjene profesionalnim biciklistima u Gradu Poreču su:

- Istarsko proljeće;
- Poreč Trophy;

- Plava laguna Iron Man 70,3 Poreč;
- Istria300.

Istarsko proljeće je međunarodna etapna biciklistička utrka koja se cijelom rutom vozi u Istri. Utrka se sastoji od četiri dionice, odnosno prologa i tri etape. Utrka traje četiri dana, a prolazi obalnim i središnjim dijelom Istre, obuhvaćajući brojne atrakcije područja. Kroz Poreč prolazi prva etapa utrke, koja zapravo kreće iz Poreča i ukupne je duljine 150 kilometara (Turistička zajednica Grada Poreča 2022).

Poreč Trophy je jednodnevna utrka, dužine 154 kilometra. Utrka je kružna, a vozi se ukupno sedam krugova. Utrka započinje u Poreču i završava u Taru. Poreč Trophy je tradicionalna biciklistička utrka, koja se u Poreču održava više od 20 godina (Turistička zajednica Grada Poreča 2022).

Plava laguna Ironman 70,3 Poreč je najveći triatlon u Hrvatskoj i jedan od najvećih triatlona u regiji. Organizira ga kompanija Plava laguna d.d. u suradnji s Gradom Porečom i partnerima. Održava se svake godine u listopadu u Poreču. S obzirom na to da se radi o triatlonu, natjecanje započinje plivanjem u Zelenoj laguni u Poreču. Drugi dio natjecanja odnosi se na bicikliranje, koje također započinje i završava u Poreču, a vozi se ukupno 90 kilometara. Nakon toga, natjecanje završava trčanjem od Poreča do Funtane i natrag. Staza kojom prolazi utrka je veoma pristupačna i atraktivna. Sportašima su na raspolaganju vrhunski smještajni kapaciteti, dodatni sadržaji namijenjeni sportašima i bogata ugostiteljska ponuda (Plava laguna 2022).

Istria300 je utrka u kojoj sudjeluju biciklisti iz cijelog svijeta. Ova utrka obuhvaća atraktivne biciklističke rute koje prolaze kroz cijelu Istru. Ukupna dužina utrke je 300 kilometara, a utrka započinje i završava upravo u Poreču (Istra300 2022).

Uz navedene utrke za profesionalne bicikliste, Turistička zajednica Grada Poreča organizira i brojne rekreativne biciklističke manifestacije. Najpoznatija rekreativna biciklistička utrka je Parenzana. Sudionici utrke mogu se prijaviti za vožnju punih 40 kilometara ili za pola utrke u duljini od 20 kilometara. Manifestacija uključuje obilazak atraktivnih lokacija na području Poreštine i ručak za sve sudionike (Turistička zajednica Grada Poreča 2022).

Sve utrke su medijski vrlo popraćene i čine vrlo dobru promociju Grada Poreča kao destinacije cikloturizma. Manifestacije se odvijaju u vrijeme izvan glavne turističke sezone, čime doprinose turističkom prometu i turističkoj potrošnji izvan ljetnih mjeseci. Govoreći o biciklističkim manifestacijama u Poreču, važno je napomenuti kako je 15. Etapa 87. utrke Giro d' Italia, jedne od najpoznatijih biciklističkih utrka na svijetu, krenula upravo iz Poreča (Turistička zajednica Grada Poreča 2022).

## 6. Empirijsko istraživanje: razvijenost cikloturizma i njegov značaj za Grad Poreč

U svrhu utvrđivanja razvijenosti cikloturizma na području Grada Poreča i njegovog značaja za Poreč kao turističku destinaciju, provedeno je istraživanje putem anketnog upitnika. Istraživanje je provedeno na području Grada Poreča te je provedeno u kolovozu 2022. godine. U istraživanju su sudjelovali nositelji turističke ponude Grada Poreča i njihovi predstavnici. Anketni upitnik upućen je ukupno 60 ispitanika, a prikupljeno je 56 anketnih upitnika.

Ciljevi istraživanja su:

- utvrditi mišljenje ispitanika o razvijenosti cikloturizma na području Poreča;
- utvrditi na kojoj način biciklisti – cikloturisti kao poseban segment turističkog tržišta utječu na razvoj turizma u Gradu Poreču;
- utvrditi u kojoj mjeri su nositelji turističke ponude upoznati s mogućnostima i prednostima razvoja cikloturizma u Gradu Poreču;
- procijeniti značaj cikloturizma za turizam Grada Poreča.

Definirana su sljedeća istraživačka pitanja:

- Smatraju li dionici da je cikloturizam na području Grada Poreča dovoljno razvijen?
- Postoji li mogućnost da se turistička sezona u Gradu Poreču produlji kroz cikloturizam kao specifični oblik turizma?
- Jesu li dionici razvoja turizma u Gradu Poreču upoznati s cikloturizmom i prednostima njegovog razvoja?
- Smatraju li dionici da cikloturizam utječe na ukupnu turističku ponudu Grada Poreča?
- Kakav stav ispitanici imaju prema cikloturistima kao segmentu turista?

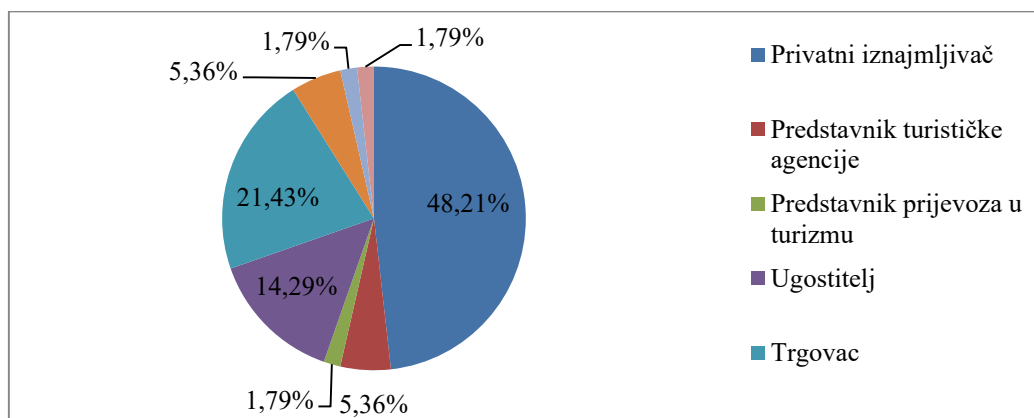
U nastavku rada biti će prikazani i analizirani rezultati provedenog istraživanja.

U prvom dijelu istraživanja utvrđuje se profil ispitanika. Ispitanici su trebali navesti koja su vrsta ispitanika, kakvo je poslovanje turističkog subjekta kojeg predstavljaju prema broju mjeseci u godini te navesti svoje iskustvo rada u turizmu.

## 1. Vrsta ispitanika

Grafikon 1. Prikazuje ispitanike koji su sudjelovali u istraživanju, prema vrsti ispitanika.

**Grafikon 1.** Ispitanici prema vrsti



Izvor: Vlastita izrada

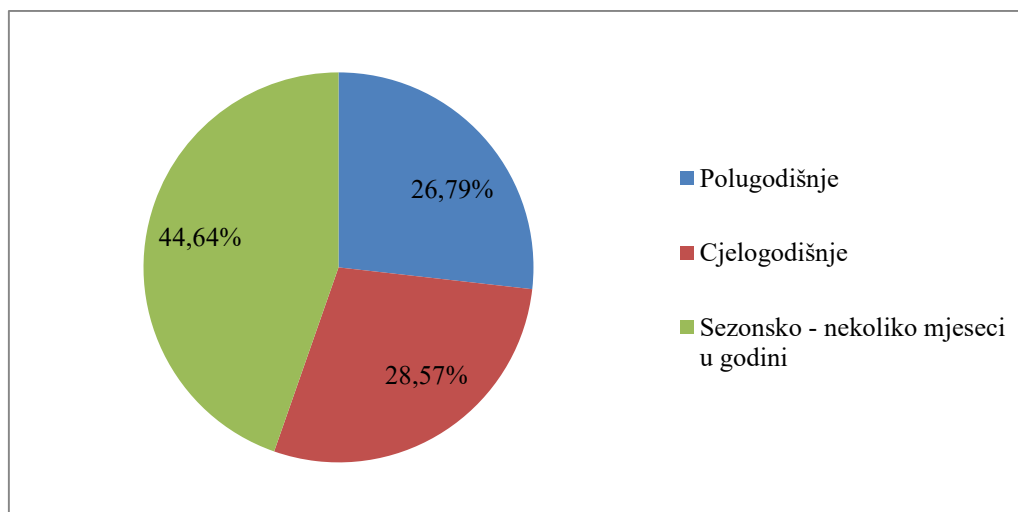
Većina ispitanika koji su odgovorili na anketni upitnik bili su privatni iznajmljivači, koji čine 48,21% ukupnog broja ispitanika. Slijede trgovci, kojih je bilo 21,43% od ukupnog broja ispitanika, zatim ugostitelji (14,29%), dok je predstavnika hotelskih kompanija i predstavnika turističkih agencija bilo u podjednakom broju (5,36% od ukupnog broja ispitanika). Predstavnici prijevoznika u turizmu, sezonski djelatnici i bike vodiči činili su najmanji broj ispitanika. Na anketni upitnik odgovorila je po jedna osoba iz svake od posljednje navedenih tri skupina ispitanika.

## 2. Poslovanje turističkog subjekta

Ponuđeni odgovori o načinu poslovanja turističkog subjekta bili su polugodišnje poslovanje (6 mjeseci u godini), cjelogodišnje poslovanje ili sezonsko poslovanje. Ispitanici koji su kao odgovor naveli sezonsko poslovanje trebali su navesti i broj mjeseci u godini koliko turistički subjekt posluje. Grafikonom 2. Prikazani su ispitanici prema načinu poslovanja turističkog subjekta kojeg predstavljaju.



**Grafikon 2.** Ispitanici prema načinu poslovanja turističkog subjekta

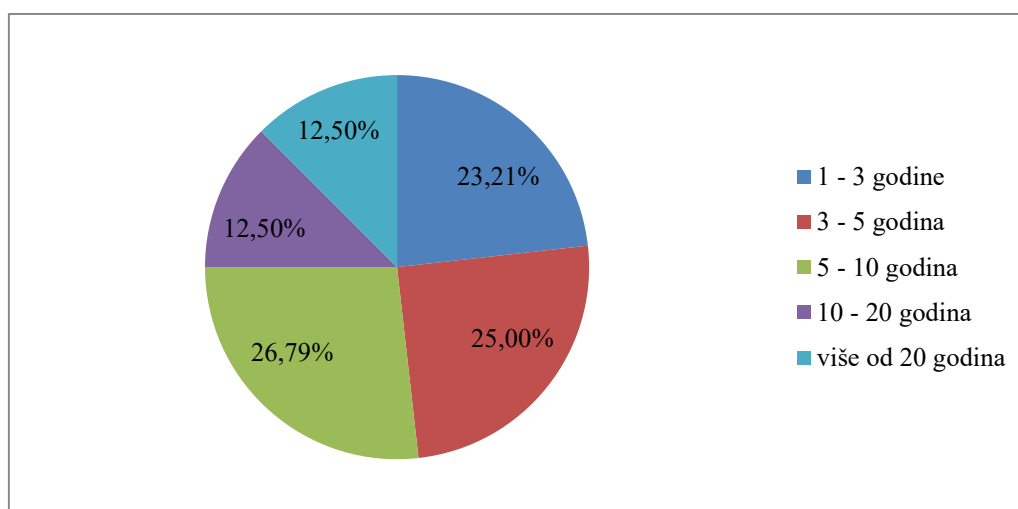


Izvor: Vlastita izrada

Od ukupnog broja ispitanika, cjelogodišnje poslovanje ima 16 ispitanika, odnosno njih 28,57%. Ukupno 15 ispitanika ima polugodišnje poslovanje te oni čine 26,79% od ukupnog broja ispitanika. Oko 45% ispitanika odgovorilo je da posluje nekoliko mjeseci u godini, odnosno od dva mjeseca godišnje do 10 mjeseci godišnje. Od ukupno 25 ispitanika koji posluju nekoliko mjeseci godišnje, većina njih posluje osam mjeseci godišnje (oko 4% ispitanika).

### 3. Iskustvo rada u turizmu

**Grafikon 3.** Ispitanici prema iskustvu rada u turizmu u godinama



Izvor: Vlastita izrada

Prema rezultatima o iskustvu rada u turizmu ispitanika (grafikon 3), može se zaključiti kako ispitanici posjeduju određeno iskustvo rada u turizmu. Nešto manje od 27% ispitanika ima

iskustvo od pet do deset godina rada u turizmu, dok njih 25% ima iskustvo rada u turizmu u trajanju od tri do pet godina. Iskustvo rada u turizmu od jedne do tri godine ima nešto 23,21% ispitanika, dok 12,50% ispitanika ima iskustvo od 10 do 20 godina te jednak broj ispitanika ima iskustvo rada u turizmu dulje od 20 godina.

Drugi dio anketnog upitnika sastoji se od niza ponuđenih tvrdnja gdje su ispitanici zamoljeni da izraze svoje slaganje odnosno neslaganje na ljestvici od 1 do 5, pri čemu 1 označava „uopće se ne slažem“, dok 5 označava „u potpunosti se slažem“.

**Tablica 9.** Stavovi ispitanika o cikloturizmu Poreča

<b>Tvrdnja</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>M</b>	<b>SD</b>
1. Grad Poreč posjeduje potrebnu infrastrukturu za razvoj cikloturizma.	3,60%	30,90%	29,10%	21,80%	14,60%	3,67	0,055
2. Na području Grada Poreča postoji dovoljan broj označenih biciklističkih staza.	9,10%	34,50%	30,90%	16,40%	9,10%	3,2	0,059
3. Nositelji turističke ponude Grada Poreča upoznati su s ponudom cikloturizma Grada Poreča.	3,70%	29,60%	35,20%	22,20%	9,30%	3,78	0,064
4. Nositelji turističke ponude Grada Poreča upoznati su s mogućnostima razvoja cikloturizma.	5,50%	20,00%	40,00%	25,50%	9,10%	3,68	0,067
5. Biciklisti – cikloturisti predstavljaju važan segment turističke potražnje za Gradom Porečom.	1,80%	10,90%	25,50%	27,30%	34,50%	4,62	0,065
6. Grad Poreč u dovoljnoj mjeri promovira cikloturizam.	5,70%	28,30%	37,70%	24,50%	3,80%	3,6	0,070
7. Grad Poreč nema dobra prometna rješenja za razvoj cikloturizma.	1,80%	21,80%	20,00%	34,50%	21,90%	4,21	0,057
8. Cikloturisti stvaraju gužve u prometu.	12,70%	14,50%	23,60%	23,60%	25,60%	4,31	0,046
9. Upoznat/a sam s Operativnim planom razvoja cikloturizma Istarske županije.	25,50%	32,70%	23,60%	10,90%	7,30%	2,53	0,052
10. Upoznat/ a sam s ponudom cikloturizma na području Grada Poreča.	12,70%	18,20%	30,90%	25,50%	12,70%	3,32	0,039
11. Upoznat/a sam s aktivnostima koje TZ Grada Poreča provodi u cilju razvoja cikloturizma.	16,70%	25,90%	29,60%	22,20%	5,60%	3,01	0,045
12. Primjećujem da sve veći broj turista želi svoj odmor provoditi aktivno.	0,00%	9,10%	10,90%	36,40%	43,60%	4,9	0,092
13. Poznajem zahtjeve cikloturista (kvaliteta smještaja, potražnja za dodatnim uslugama i sadržajima i sl.)	5,50%	12,70%	23,60%	38,20%	20,00%	4,1	0,060
14. Svoju ponudu prilagođavam zahtjevima cikloturista.	9,10%	9,10%	47,30%	20,00%	14,50%	3,66	0,078
15. U budućnosti ću svoju ponudu prilagoditi cikloturistima.	3,60%	3,60%	27,30%	40,00%	25,50%	4,6	0,078
16. Cikloturisti su dobri potrošači u turizmu.	5,50%	16,40%	21,80%	32,70%	23,60%	4,03	0,049

17. Razvoj cikloturizma dobra je prilika za produljenje turističke sezone na području Grada Poreča.	3,60%	1,80%	5,50%	21,80%	67,30%	4,57	0,142
18. Biciklističke manifestacije utječu na povećanje broja dolazaka turista u Gradu Poreču.	1,80%	3,60%	9,10%	25,50%	60,00%	4,91	0,119
19. Prilagodбом svoje ponude cikloturistima mogao/ mogla smanjiti sezonalnost svog poslovanja.	5,60%	16,70%	16,70%	33,30%	27,80%	4,17	0,052
20. Prilagodбом svoje ponude cikloturistima mogao/ mogla ostvariti više prihode.	0,00%	10,90%	21,80%	27,30%	40,00%	4,95	0,075
21. Uz daljnju prilagodbu Grad Poreč mogao postati vrlo kvalitetna destinacija cikloturizma.	0,00%	1,80%	3,70%	30,90%	63,60%	4,68	0,135
22. Imam pozitivan stav prema cikloturistima.	1,80%	5,50%	18,20%	18,20%	56,30%	4,67	0,106
23. Cikloturisti s vlastitim biciklima su dobrodošli u mom smještajnom objektu/ trgovini/ ugostiteljskom objektu/ prijevoznom sredstvu.	0,00%	3,60%	10,90%	12,70%	72,80%	4,96	0,147
24. Cikloturisti su skupina turista koja brine o okolišu.	0,00%	1,80%	18,20%	45,50%	34,50%	4,9	0,098
25. Cikloturisti konzumiraju lokalne proizvode.	0,00%	1,80%	32,80%	34,50%	30,90%	4,79	0,086
26. Uključivanjem kulturnih znamenitosti u biciklističke rute može se doprinijeti njihovoj promociji.	0,00%	3,60%	9,10%	21,80%	65,50%	4,72	0,131
27. Uključivanjem kulturnih znamenitosti u biciklističke rute može se doprinijeti njihovoj održivosti.	0,00%	3,70%	11,10%	22,20%	63,00%	4,74	0,123
28. Razvoj cikloturizma utječe na unapređenje ukupne turističke ponude grada Poreča.	0,00%	1,80%	21,80%	14,60%	61,80%	4,36	0,137

Napomena: 1 – uopće se ne slažem; 2 - djelomično se ne slažem; 3 - niti se slažem, niti se ne slažem; 4 - djelomično se slažem; 5 - u potpunosti se slažem; M – prosječna ocjena; SD – standardna devijacija.

Izvor: Vlastita izrada

S tvrdnjom da Grad Poreč posjeduje potrebnu infrastrukturu za razvoj cikloturizma djelomično se ne slaže 30,90% ispitanika, dok se tek njih 21,80% djelomično slaže i 14,60% u potpunosti se slaže. Većina ispitanika ne smatra kako na području Grada Poreča postoji dovoljan broj biciklističkih staza, na što ukazuje prosječna ocjena slaganja koja iznosi 3,2.

Čak 40% ispitanika nije se moglo niti složiti niti ne složiti s tvrdnjom da su nositelji turističke ponude upoznati s mogućnostima razvoja cikloturizma u Poreču, a prosječna vrijednost slaganja za ovu tvrdnju iznosi 3,78. Ispitanici većinom smatraju kako cikloturisti predstavljaju važan segment turističke potražnje za Gradom Porečom, s čime se u potpunosti složilo 34,50% ispitanika. Da Grad Poreč u dovoljnoj mjeri promovira cikloturizam smatra tek 3,80% ispitanika, koji su se u potpunosti složili s izloženom tvrdnjom. Prosječna ocjena slaganja 4,21

ukazuje na relativno visok udio ispitanika koji se slažu kako Grad Poreč nema dobra prometna rješenja za razvoj cikloturizma.

Nedostatak Grada Poreča u pogledu razvoja cikloturizma prepoznat je u lošim prometnim rješenjima za razvoj cikloturizma, a da cikloturisti stvaraju gužve u prometu smatra ukupno 49,2% ispitanika.

Niska prosječna ocjena slaganja u vrijednosti od 2,53 ukazuje na slabu upoznatost nositelja turističke ponude Grada Poreča s Operativnim planom razvoja cikloturizma Istarske županije. Također, relativno je niska razina poznavanja ponude cikloturizma od strane nositelja turističke ponude Grada, a to je potvrđeno i prosječnom ocjenom slaganja od 3,32. S tvrdnjom kako su upoznati s aktivnostima koje TZ Grada Poreča provodi u cilju razvoja cikloturizma u potpunosti se složilo tek 5,60% ispitanika, dok se njih 22,20% djelomično složilo s tom tvrdnjom.

Zanimljiv je podatak kako čak 80% ispitanika primjećuje da sve veći broj turista svoj odmor želi provoditi aktivno. Prema rezultatima istraživanja, ispitanici smatraju kako poznaju zahtjeve cikloturista, što potvrđuje prosječna ocjena slaganja za ovu tvrdnju, koja iznosi 4,1. Relativno mali udio ispitanika prilagođava svoju ponudu zahtjevima cikloturista (prosječna ocjena slaganja 3,66), no veliki udio ispitanika naveo je kako će to učiniti u budućnosti (prosječna ocjena slaganja 4,6). S tezom da su cikloturisti dobri potrošači u turizmu u djelomično se slaže oko trećina ispitanika, dok se oko 23% ispitanika u potpunosti s time slaže.

Većina ispitanika (67,30%) u potpunosti se složilo s tvrdnjom da je razvoj cikloturizma dobra prilika za smanjenje sezonalnosti turističke sezone u Gradu Poreču. Visoka prosječna ocjena od 4,91 ukazuje na to da se ispitanici uglavnom slažu kako biciklističke manifestacije utječu na povećanje broja dolazaka turista. Ispitanici smatraju kako bi prilagodbom svoje ponude cikloturistima mogli smanjiti sezonalnost poslovanja (61,10%) te kako bi isto utjecalo na povećanje njihovih prihoda, što smatra 67,30% ispitanika. Prema odgovorima ispitanika i prosječnoj ocjeni 4,68, moguće je utvrditi kako ispitanici smatraju da bi uz daljnju prilagodbu Grad Poreč mogao postati kvalitetna destinacija za cikloturiste.

Da ispitanici imaju pozitivan stav prema cikloturistima ukazuje prosječna ocjena slaganja za ovu tvrdnju, koja iznosi 4,67. Visoka prosječna ocjena slaganja od 4,96 ukazuju i na to da su cikloturisti dobrodošli kod većine ispitanika. Ispitanici smatraju kako su cikloturisti skupina turista koja brine o okolišu i konzumira lokalne proizvode, što je vidljivo prema visokim prosječnim ocjenama slaganja za iznijete tvrdnje. Prema odgovorima ispitanika, uključivanjem kulturnih znamenitosti u biciklističke rute može se doprinijeti njihovoj promociji i održivosti. Moguće je utvrditi kako većina ispitanika, njih oko 76%, smatra da razvoj cikloturizma utječe na unaprjeđenje ukupne turističke ponude Grada Poreča.

Iz istraživanja je vidljivo kako predstavnici turističke ponude Grada Poreča smatraju da su cikloturisti važan segment turističke potražnje za Gradom Porečom kao turističkom destinacijom. Nositelji turističke ponude svjesni su kako sve veći broj turista provodi aktivan odmor, zbog čega smatraju da će se turistička ponuda morati prilagoditi zahtjevima cikloturista te će u budućnosti i sami to učiniti. Istraživanjem je dokazano kako nositelji turističke ponude Grada Poreča imaju pozitivan stav prema cikloturistima, smatraju ih dobrim potrošačima u turizmu te smatraju kako svojim aktivnostima u destinaciji pozitivno utječu na konzumaciju i promociju lokalnih proizvoda te brinu o okolišu.

Rezultati istraživanja upućuju na porast značajnosti cikloturizma za turističku ponudu Grada Poreča, ali i na sve veću svjesnost subjekata na strani turističke ponude o potrebama planiranog i integriranog razvoja cikloturizma. Ispitanici smatraju kako razvoj cikloturizma nudi mogućnost produljenja turističke sezone, povećanja turističkog prometa na području Grada te može doprinijeti očuvanju i promociji kulturne baštine lokalnog područja. Potvrđeno je kako bi Grad Poreč mogao postati kvalitetna destinacija cikloturizma, ukoliko bi se dalje prilagođavao potrebama i zahtjevima cikloturista, jer trenutno ovaj oblik turizma u destinaciji nije dovoljno razvijen. Kroz istraživanje se potvrdilo kako su od vodećeg značaja za razvoj cikloturizma u Poreču razvoj kvalitetne prometne infrastrukture te donošenje novih prometnih rješenja koja bi se smanjile gužve na cestama za promet motornih vozila i unaprijedila sigurnost cikloturista. Nositelje turističke ponude Grada Poreča potrebno je daljnje informirati o prednostima razvoja cikloturizma, o mogućnostima koje on nudi te o operativnim planovima i politikama njegovog razvoja na regionalnim i lokalnim razinama.

U provedbi istraživanja nametnula su se određena ograničenja. Prvo ograničenje ogleda se u samom prikupljanju odgovora ispitanika. Neki ispitanici nisu željeli sudjelovati u istraživanju, a kod nekih je bilo potrebno dodatno pojasniti razloge provođenja istraživanja kako bi pristali na ispunjavanje anketnih upitnika. Drugo ograničenje ogleda se u malenom uzorku koje je obuhvatilo i kratkom vremenskom periodu u kojem se istraživanje provodilo.

## Zaključak

Cikloturizam se smatra ekološki održivim i odgovornim oblikom turizma, stoga se promatra kao specifični oblik turizma. On obuhvaća korištenje bicikla u destinaciji tijekom boravka, vožnju biciklom uređenim i neuređenim stazama, izlete biciklom, biciklističke manifestacije, biciklističke pripreme i biciklističke treninge. Cikloturizam je višegodišnji trend i relativno nova pojava na turističkom tržištu. Temelji razvoja cikloturizma su prirodni resursi, odnosno prirodna atrakcijska osnova. Uz nju, za razvoj cikloturizma neophodno je postojanje turističkog proizvoda prilagođenog cikloturistima, koji obuhvaća označene uređene i neuređene biciklističke rute, smještaj prilagođen cikloturistima, usluge iznajmljivanja bicikala, usluge servisa i popravaka bicikala i druge usluge namijenjene turističkoj potrošnji cikloturista.

Cikloturizam je u posljednjih desetak godina postao jedan od najznačajnijih turističkih proizvoda Istarske županije, pa tako i Grada Poreča. Cikloturizam u Gradu Poreču kreće se prema željenom smjeru razvoja. Međutim, sav potencijal Poreča kao destinacije nije u potpunosti iskorišten te se može reći kako je cikloturizam u Poreču u razvojnoj fazi. Jedna od glavih prepreka u razvoju cikloturizma jesu neriješeni imovinsko pravni odnosi, koji onemogućuju uređivanje velikog broja biciklističkih staza. Također, problem je stav lokalnog stanovništva i vozača prema biciklistima, nekultura vozača i nedovoljna svijest vozača motornih vozila o važnosti biciklizma i sigurnosti biciklista na cestama. Kako bi se cikloturizam kao turistički proizvod u Poreču podigao na višu razinu, potrebno je osigurati odgovarajuću infrastrukturu, unaprijediti kvalitetu i brojnost biciklističkog smještaja te osigurati sigurno kretanje biciklista, kako na biciklističkim stazama tako i na prometnicama.

Na temelju provedenog istraživanja, utvrđeno je kako cikloturizam predstavlja značajan dio ukupne turističke ponude Grada Poreča. Istraživanje je pokazalo kako nositelji turističke ponude Grada Poreča imaju pozitivan stav prema cikloturizmu, no smatraju kako on u njihovom gradu još uvijek nije dovoljno razvijen. Ustanovljeno je kako je za Grad Poreč cikloturizam značajan turistički proizvod, kojeg treba razvijati kao zaseban turistički proizvod, koji doprinosi smanjenju sezonalnosti turističke ponude i donosi dugoročne koristi za sve dionike njegovog razvoja.

## Reference

- Bartoluci, Mato, Darija Omrčen, Mirna Andrijašević, Sanja Andrijašević, Ivanka Avelini-Holjevac, Vinko Barić, Sunčica Bartoluci, Branka Berc-Radišić, Miljenko Bilen, Branko Blažević, Kristina Bučar, Zdenko Cerović, Nevenka Čavlek, Lovorka Galetić, Jadranko Grgona, Zoran Jašić, Oliver Kesar, Hrvoje Maršanić, Zrinka Marušić, Milena Peršić, Josip Senečić, Sanela Škorić, Vesna Vrtiprah, Boris Vukonić, Zoran Žugić, i Sandra Čorak. 2004. *Menadžment u sportu i turizmu*. Zagreb: Kineziološki fakultet Sveučilišta u Zagrebu.
- Bartoluci, Mato, i Nevenka Čavlek. 2007. *Turizam i sport – razvojni aspekti*. Zagreb: Školska knjiga.
- Bartoluci, Mato, i Sanela Škorić. 2009. *Menadžment u sportu*. Zagreb: Kineziološki fakultet Sveučilišta u Zagrebu.
- Bartoluci, Mato, Sanela Škorić, i Matea Šindilj. 2013. Modeli organizacije i kvaliteta sportsko-rekreacijskog turizma u Istri. <https://www.bib.irb.hr/674320> (pristupljeno 16. ožujka 2022.).
- Bartoluci, Mato. 2003. *Ekonomika i menadžment sporta*. Zagreb: Informator.
- Bike and Hike. *Biciklističke staze*. <http://www.bikeandhike.hr/stranice/biciklisticke-staze/4.html> (pristupljeno 02. travnja 2022.).
- Bike Friendly Standard. *Development of standard for facilities suitable for cyclotourists*. <https://www.bikefriendlystandard.com/wp-content/uploads/2017/04/Vodic-kroz-BFS-engleski-preview.pdf> (pristupljeno 03. travnja 2022.).
- Brščić, Kristina, i Katarina Lovrečić. 2019. How to plan the development of cycle tourism? – Example of Istria County. *Tourism as a Generator of Employment (TISC 2019) – Thematic proceedings II*. <https://www.tisc.rs/proceedings/index.php/hitmc/article/view/317> (pristupljeno 27. ožujka 2022.).
- Cikloturizam – Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma Hrvatske. <https://cikloturizam.hr/> (pristupljeno 27. ožujka 2022.).
- Državni zavod za statistiku. 2021. *Turizam*. <https://podaci.dzs.hr/hr/podaci/turizam/> (pristupljeno 24. ožujka 2022.).
- Ekonomski portal. *Kada turizam postane ciklo*. <https://ekonomskiportal.com/cikloturizam-kada-turizam-postane-ciklo/> (pristupljeno 02. travnja 2022.).

European Cycling Federation. *Cycling tourism*. <https://ecf.com/what-we-do/cycling-tourism> (pristupljeno 03. travnja 2022.).

Galičić, Vlado. 2014. *Leksikon ugostiteljstva i turizma*. Opatija: Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu.

Gazzola, Patrizia, Enrica Pavione, Daniele Grechi, i Paola Ossola. 2018. Cycle Tourism as a Driver for the Sustainable Development of Little-Known or Remote Territories: The Experience of the Apennine Regions of Northern Italy. *Sustainability* 2018 (10). <https://www.mdpi.com/2071-1050/10/6/1863> (pristupljeno 27. ožujka 2022.).

Geić, Stanko. 2011. *Menadžment selektivnih oblika turizma*. Split: Sveučilišni studijski centar za stručne studije.

Herbold, Valentin, Hannes Thees, i Julian Philipp. 2020. The The Host Community and Its Role in Sports Tourism. *Sustainability* 2020 (12). <https://doi.org/10.3390/su122410488> (pristupljeno 02. travnja 2022.).

Hrvatska turistička zajednica. 2020. *Turizam u brojkama*. <https://www.htz.hr/hr-HR/informacije-o-trzistima/analize-s-podrucja-turizma/turizam-u-brojkama> (pristupljeno 01. travnja 2022.).

Innovation Norway. 2016. *Knowledge transfer project: Cycling tourism*. <https://www.innovasjon Norge.no/globalassets/sykkelturisme-rapport.pdf> (pristupljeno 31. ožujka 2022.).

Institut za poljoprivredu i turizam Poreč. 2019. *Operativni plan razvoja cikloturizma Istarske županije za razdoblje od 2019. do 2025. godine*. <https://cikloturizam.hr/wp-content/uploads/2019/04/Operativni-plan-cikloturizam-I%C5%BD-2019.-2025.pdf> (pristupljeno 03. travnja 2022.).

Institut za poljoprivredu i turizam Poreč. 2019. *Studija upravljanja kvalitetom razvoja cikloturizma u Istarskoj županiji*. [https://www.istra-istria.hr/media/filer\\_public/7d/80/7d80ce1f-97b2-42e5-9e4b-98dbca55b96b/406-08-19\\_studija\\_cikloturizam\\_final\\_6\\_2021.pdf](https://www.istra-istria.hr/media/filer_public/7d/80/7d80ce1f-97b2-42e5-9e4b-98dbca55b96b/406-08-19_studija_cikloturizam_final_6_2021.pdf) (pristupljeno 02. travnja 2022.).

Institut za turizam Zagreb. 2015. *Akcijski plan razvoja cikloturizma*. [https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/151014\\_AP\\_ciklotuirizam.pdf](https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/151014_AP_ciklotuirizam.pdf) (pristupljeno 01. travnja 2022.).

Interreg Danube Transnational Programme. 2020. *Strategy of eco-cycling tourism development*. [https://www.interreg-danube.eu/uploads/media/approved\\_project\\_output/0001/43/2a5c9e8f308347c2cf2b21d50311619f303ccc7f.pdf](https://www.interreg-danube.eu/uploads/media/approved_project_output/0001/43/2a5c9e8f308347c2cf2b21d50311619f303ccc7f.pdf) (pristupljeno 02. travnja 2022.).



Istarska razvojna turistička agencija. <http://www.irta.hr/hr/> (pristupljeno 24. ožujka 2022.).

Istra – Terra Magica. <https://www.istriaterramagica.eu/> (pristupljeno 24. ožujka 2022.).

Istra3000. <https://www.istria300.com/hr/> (pristupljeno 24. ožujka 2022.).

Istria Bike. <https://www.istria-bike.com/> (pristupljeno 31. ožujka 2022.):

Jadrešić, Vlatko. 2010. *Janusovo lice turizma, od masovnog do o-održivog turizma*. Zagreb: Plejada.

Jimenez-Garcia, Mercedes, Jose Ruiz-Chico, Antonio Rafael Peña-Sánchez, i José Antonio López-Sánchez. 2020. A Bibliometric Analysis of Sports Tourism and Sustainability. *Sustainability* 2020 (12 – 7). [https://econpapers.repec.org/article/gamjsusta/v\\_3a12\\_3ay\\_3a2020\\_3ai\\_3a7\\_3ap\\_3a2840\\_3ad\\_3a340727.htm](https://econpapers.repec.org/article/gamjsusta/v_3a12_3ay_3a2020_3ai_3a7_3ap_3a2840_3ad_3a340727.htm) (pristupljeno 01. travnja 2022.).

Kostelac, Dražen, Jeremić Zoran, i Emil Priski. 2016. Pristup projektnog menadžmenta na projektu u sportskom turizmu. *Inovacije, tehnologije, edukacija i menadžment* Vol. 4 (4).

Lee, Marissa Rene. 2015. Bicycle Tourism Plan for Economic Development: A Template for Rural Agricultural Towns and a Case Study for the City of Winters, California. <https://digitalcommons.calpoly.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2485&context=theses> (pristupljeno 02. travnja 2022.).

Mihalina, Sandra, Miroslav Šimun, Davor Marković, i Dora Kovačević. 2020. Planiranje i izvođenje biciklističkih prometnica. *Polytechnic and Design* Vol. 8, No. 3. <https://hrcak.srce.hr/en/255955> (pristupljeno 02. travnja 2022.).

Ministarstvo turizma. 2013. *Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine*. <https://mint.gov.hr/UserDocsImages/dokumenti/Strategija-turizam-2020-veljaca2013.pdf> (pristupljeno 02. travnja 2022.):

Munitić, Iva. 2017. Razvojne mogućnosti cikloturizma kao posebnog oblika turističke ponude Splitsko-dalmatinske županije. *Sveučilište u Splitu: Ekonomski fakultet*. <https://repozitorij.efst.unist.hr/islandora/object/efst:1683/preview> (pristupljeno 25. ožujka 2022.).

Njoroge, Joseph Muiruri, Lucy Atieno, i Daniele Vieira Do Nascimento. 2017. Sports tourism and perceived socio-economic impact in Kenya: the case of Machakos county. *Tourism and Hospitality Management* Vol. 23, No. 2. <https://hrcak.srce.hr/en/file/278697> (pristupljeno 02. travnja 2022.).

Otočan, Dajana. 2016. Razvoj sportskog turizma u većim dijelovima Istre. *Kineziološki fakultet Sveučilišta u Zagrebu*. <https://repozitorij.kif.unizg.hr/islandora/object/kif:224> (pristupljeno 25. ožujka 2022.).

- Parenzana. <https://www.parenzana.net/> (pristupljeno 24. ožujka 2022.).
- Plava laguna. <https://www.plavalaguna.com/hr/istra/porec/dogadanja/70-3-ironman> (pristupljeno 24. ožujka 2022.).
- Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi*. 2016. Narodne novine, br. 28. <https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/dodatni/439893.pdf> (pristupljeno 01. travnja 2022.).
- Ritchie, Brent. 1998. Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: Planning and management issues. *Tourism Management* 19 (6). <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0261517798000636> (pristupljeno 02. travnja 2022.).
- Saayman, Melville. 2012. *An Introduction to Sports Tourism and Event Management*. Stellenbosch: African Sun Media.
- Šušić, Vukašin. 2017. Turističke potrebe i motivi turističkih putovanja. *Ekonomске teme* XLVIII Vol. 2 (2010).
- Svjetska turistička organizacija. 2020. *Rječnik turističkih pojmova*. <https://www.unwto.org/glossary-tourism-terms> (pristupljeno 31. ožujka 2021.).
- Svjetska turistička organizacija. 2021. *International tourism Highlights – 2020 Edition*. Madrid: Svjetska turistička organizacija. <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284422456> (pristupljeno 31. ožujka 2022.).
- Tichaawa, Tembi, Bob Urmilla, i Kamilla Swart. 2018. *Africa and sports tourism*. London: Routledge.
- Turistička zajednica Grada Poreča. <https://www.myporec.com/hr> (pristupljeno 24. ožujka 2022.).
- Turistička zajednica Istarske županije. 2015. *Master plan turizma Istarske županije 2015. – 2025*. <https://www.istra.hr/hr/business-information/tzi/master-plan-turizma-istre> (pristupljeno 01. travnja 2022.).
- Vukonić, Boris, i Nevenka Čavlek. 2001. *Rječnik turizma*. Zagreb: Masmedia.
- Vuković, Marino. 2019. Sportski turizam u Splitu, Sadašnje stanje i razvojni potencijal. *Ekonomski fakultet Sveučilišta u Splitu*. <https://repozitorij.efst.unist.hr/islandora/object/efst%3A3182/datastream/PDF/view> (pristupljeno 08. ožujka 2022.).
- Zarotis, George. 2019. Development of sports tourism. *International Journal of Humanities and Social Science Invention* Vol. 8, No. 6. [https://www.researchgate.net/publication/351984762\\_Development\\_of\\_sports\\_tourism/link/60b3b8eb92851cd0d988357a/download](https://www.researchgate.net/publication/351984762_Development_of_sports_tourism/link/60b3b8eb92851cd0d988357a/download) (pristupljeno 31. ožujka 2022.).

# Popis ilustracija

## Slike

Slika 1.	Biciklistički put	15
Slika 2.	Koridori glavnih državnih cikloturističkih ruta u Hrvatskoj	19
Slika 3.	Online obrazac za prijavu smještaja u sustav „Istra Bike & Bed“	29
Slika 4.	„Istra Bike & Bed“ oznaka	30
Slika 5.	Biciklistička staza Parenzana	43
Slika 6.	Punionica za električne bicikle	44
Slika 7.	Bike share sustav u Gradu Poreču	45

## Tablice

Tablica 1.	SWOT analiza cikloturizma u Hrvatskoj	20
Tablica 2.	Broj dolazaka turista u Istarskoj županiji od 2016. do 2020. godine	25
Tablica 3.	Broj noćenja turista u Istarskoj županiji od 2016. do 2020. godine	26
Tablica 4.	Turistički promet na području TZ Grada Poreča u 2021. godini, prema zemlji porijekla turista	37
Tablica 5.	Noćenja na području Grada Poreča 2019. godine, po dobnim skupinama turista	38
Tablica 6.	Turistički promet na području Grada Poreča 2019. godine, prema tipu sezone	38
Tablica 7.	Struktura smještajnih objekata na području Grada Poreča, prema vrsti objekta, u 2021. godini i usporedba s 2020. godinom	40
Tablica 8.	Struktura smještajnih objekata na području Grada Poreča, prema kategorizaciji, u 2021. godini i usporedba s 2020. godinom	41
Tablica 9.	Stavovi ispitanika o cikloturizmu Poreča	52

## Grafikoni

Grafikon 1.	Ispitanici prema vrsti	50
Grafikon 2.	Ispitanici prema načinu poslovanja turističkog subjekta	51
Grafikon 3.	Ispitanici prema iskustvu rada u turizmu u godinama	51