

Strategija razvoja cikloturizma destinacije Južna Istra

Zagorec Ivanović, Ivana

Master's thesis / Diplomski rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Pula / Sveučilište Jurja Dobrile u Puli**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:137:905451>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-05**



Repository / Repozitorij:

[Digital Repository Juraj Dobrila University of Pula](#)



SVEUČILIŠTE JURJA DOBRILE U PULI
FAKULTET EKONOMIJE I TURIZMA „DR. MIJO MIRKOVIĆ“
DIPLOMSKI SVEUČILIŠNI STUDIJ KULTURA I TURIZAM

STRATEGIJA RAZVOJA CIKLOTURIZMA DESTINACIJE JUŽNA ISTRA
DIPLOMSKI RAD

Pula, veljača 2022.

SVEUČILIŠTE JURJA DOBRILE U PULI
FAKULTET EKONOMIJE I TURIZMA „DR. MIJO MIRKOVIĆ“
DIPLOMSKI SVEUČILIŠNI STUDIJ KULTURA I TURIZAM

STRATEGIJA RAZVOJA CIKLOTURIZMA DESTINACIJE JUŽNA ISTRA
DIPLOMSKI RAD

Studentica: Ivana Zagorec Ivanović

JMBAG: 0125033740

Mentor: dr.sc. Tea Golja, izv. prof., MBA

Studijski smjer: Kultura i turizam

Predmet: Strateški menadžment u kulturi i turizmu

Znanstveno područje: interdisciplinarne znanosti

Znanstveno polje:

Znanstvena grana:

Pula, veljača 2022.



IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, dolje potpisana **Ivana Zagorec Ivanović**, kandidat za magistra kulture i turizma, ovime izjavljujem da je ovaj Diplomski rad rezultat isključivo mogega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na objavljenu literaturu kao što to pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da niti jedan dio Diplomskog rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz kojega necitiranog rada, te da ikoji dio rada krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za koji drugi rad pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili radnoj ustanovi.

Student

U Puli, 03. ožujka 2022.



IZJAVA

o korištenju autorskog djela

Ja, **Ivana Zagorec Ivanović**, dajem odobrenje Sveučilištu Jurja Dobrile u Puli, kao nositelju prava iskorištavanja, da moj diplomski rad pod nazivom „**STRATEGIJA RAZVOJA CIKLOTURIZMA DESTINACIJE JUŽNA ISTRA**“ koristi na način da gore navedeno autorsko djelo, kao cjeloviti tekst trajno objavi u javnoj internetskoj bazi Sveučilišne knjižnice Sveučilišta Jurja Dobrile u Puli te kopira u javnu internetsku bazu završnih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice (stavljanje na raspolaganje javnosti), sve u skladu s Zakonom o autorskom pravu i drugim srodnim pravima i dobrom akademskom praksom, a radi promicanja otvorenoga, slobodnoga pristupa znanstvenim informacijama.

Za korištenje autorskog djela na gore navedeni način ne potražujem naknadu.

U Puli, 03. ožujka 2022.

Potpis

SAŽETAK

Cikloturizam je jedan od posebnih oblika turizma danas u ekspanziji, kao i svi oblici aktivnog odmora na otvorenom. Turistička destinacija, da bi bila zanimljiva, atraktivna, ali i konkurentna na globalnom turističkom tržištu mora osigurati određene standarde -diverzificirati svoju ponudu i pružiti „ono nešto više“ u odnosu na druge destinacije, a sve kako bi potencijalni turist, odnosno u ovom slučaju cikloturist, odabrao baš tu destinaciju za svoj odmor i dolazak.

Cikloturisti su kategorija turista koja prakticira aktivan odmor i zdrav život što se ne smije zanemariti prilikom kreiranja sadržaja i ponude za njih. Zemljopisni položaj, povijesne znamenitosti i mnogo drugih prednosti destinacije južna Istra, odnosno gradova Pula i Vodnjan te općine Fažana, preduvjet su da destinacija zauzme visoko mjesto na ljestvici poželjnih destinacija cikloturistima na globalnoj razini. Da bi se to ostvarilo potrebno je dodatno razviti i unaprijediti postojeće sadržaje i infrastrukturu koji su na raspolaganju cikloturistima, detektirati nedostatke, ali i stav građana i biciklista o cikloturizmu u destinaciji. Nadalje, valja usuglasiti smjernice razvoja i predvidjeti ih kroz strategije i akcijske planove destinacije.

Ključne riječi: cikloturizam, južna Istra, razvoj destinacije, strategija razvoja cikloturizma

ABSTRACT

Cycling tourism is one of the special forms of tourism in expansion today, as well as all forms of active outdoor recreation. A tourist destination, in order to be interesting, attractive, but also competitive in the global tourism market, must ensure certain standards - diversify its offer and provide "something more" compared to other destinations, all to a potential tourist or, in this case, a cyclist, chose this destination for his vacation and arrival.

Cycling tourists are a category of tourists who practice active vacation and healthy living, which should not be neglected when creating content and offers for them. Geographical position, historical sights and many other advantages of the destination south Istria, even the cities of Pula and Vodnjan and the municipality of Fažana, are a prerequisite for the destination to occupy a high place on the list of desirable destinations for cyclists globally. In order to achieve this, it is necessary to further develop and improve the existing facilities and infrastructure available to cyclists, to detect shortcomings, but also the attitude of citizens and cyclists about cycling in the destination. Furthermore, development guidelines need to be agreed and anticipated through destination strategies and action plans.

Key words: cyclists, cycling tourism, southern Istria, destination development

SADRŽAJ

UVOD	1
1. CIKLOTURIZAM.....	3
1.1. Što je cikloturizam	3
1.2. Tko su cikloturisti	5
2. CIKLOTURIZAM KROZ POVIJEST.....	7
2.1. Razvoj cikloturizma u Europi	8
2.2. EuroVelo.....	9
2.3. Razvoj cikloturizma u Republici Hrvatskoj	12
3. CIKLOTURIZAM U DESTINACIJI JUŽNA ISTRA	14
3.1. Odabrane destinacije na području destinacije južna Istra	14
3.1.1. Grad Pula	15
3.1.2. Grad Vodnjan	17
3.1.3. Općina Fažana	17
3.2. Biciklističke staze na području južne Istre	18
3.2.1. Biciklističke staze na području grada Pule	20
3.2.2. Biciklističke staze na području grada Vodnjana	21
3.2.3. Biciklističke staze na području općine Fažana	22
3.3. SWOT matrica cikloturizma južne Istre	23
4. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE: ISTRAŽIVANJE PERCEPCIJE I MOGUĆNOSTI RAZVOJA CIKLOTURIZMA DESTINACIJE JUŽNA ISTRA	26
4.1. Cilj istraživanja	26
4.2. Metoda istraživanja	27
4.3. Rezultati provedenog istraživanja	28
4.3.1. Građani.....	29
4.3.2. Biciklisti.....	34

5. STRATEGIJA RAZVOJA CIKLOTURIZMA DESTINACIJE JUŽNA ISTRA	44
5.1. Vizija i misija cikloturizma na području južne Istre	44
5.2. Smjernice razvoja infrastrukture za razvoj cikloturizma na području grada Pule, grada Vodnjana i općine Fažana	45
5.3. Smjernice razvoja smještajnih kapaciteta, karakteristike i usmjerenost smještajnih kapaciteta za razvoj cikloturizma.....	54
ZAKLJUČAK.....	60
POPIS LITERATURE:	62
POPIS SLIKA	65
POPIS GRAFIKONA	66
POPIS TABLICA.....	68
POPIS PRILOGA.....	69

UVOD

U današnje vrijeme sve veći trend u turističkoj ponudi, kao i turističkoj potražnji, predstavlja sportski turizam. Način života, većinom poslovi koji se obavljaju sjedeći, užurbani tempo, radni tjedan kod većine ljudi od 6 radnih dana te razne druge obveze naginju čovjeka na promišljanje o svom zdravlju i kvaliteti života. Svjedočimo tome sve većem broju rekreativaca koji nakon takvog radnog dana večernje sate (ili ranojutarnje za one veće entuzijaste) provode u hodanju ili trčanju. Sve više ljudi provodi aktivne vikende planinareći, vozeći bicikl i provodeći ih u prirodi, sami, sa prijateljima ili obitelji. Ne samo da boravak u prirodi čini ljudskom zdravlju veliku uslugu, nego i pruža mir i puni ih energijom potrebnom za sve druge predstojeće obaveze. Također povezuje ljude koji se u opuštenoj atmosferi druže. Takav način provođenja slobodnog vremena tjera ljude na upoznavanje raznih krajeva, kako domovine tako i susjednih zemalja. Tu se pruža prilika lokalnom stanovništvu, lokalnoj zajednici, te lokalnim resursima za napredak i razvitak, te promociju.

U ovom će radu naglasak biti na strategiji razvoja cikloturizma destinacije južna Istra odnosno strategiji razvoja cikloturizma na području gradova Pule i Vodnjana te općine Fažana.

Cilj je rada trojaki:

- a) istražiti percepciju i mišljenje građana i biciklista o današnjem stupnju razvoja cikloturističkog proizvoda odnosno doživljaja na području južne Istre te potencijalima razvoja ovakvog proizvoda odnosno doživljaja u budućnosti,
- b) potaknuti kreiranje zajedničkih inicijativa i cikloturističkih proizvoda odnosno doživljaja na području južne Istre, povezivanjem destinacija i stvaranjem dobrih preuvjeta razvoja cikloturizma,
- c) dati strateške smjernice razvoja cikloturizma na području južne Istre.

Samo područje destinacije južna Istra kao i regionalni dio države bogato je prirodnim i kulturnim atrakcijama koje dobro osmišljene i povezane u cjelinu zasigurno imaju velike šanse postati prepoznatljiv turistički proizvod.

Dinamika terena, smještajni kapaciteti, te sadržaji i lokacija pogoduju gotovo svakoj dobroj populaciji turista kao što zadovoljavaju i društvenu formu. Ovdje se poglavito misli na populaciju tjelesno aktivnih pojedinaca (koji se bave sportom, rekreativno ili profesionalno), obiteljske dolaske, samce, aktivne mlade ljude, razne uspješne *menagere* te firme sa naglaskom na *team building*.

U prvom poglavlju ovog rada bit će riječi o cikloturizmu i cikloturistu općenito.

U drugom poglavlju prikazat će se karakteristike, povijest i nastanak cikloturizma u Europi i u Republici Hrvatskoj.

U trećem poglavlju osvrnut će se na područje gradova Pula i Vodnjan, područje općine Fažana, smještajne kapacitete, sadržaje, atrakcije u neposrednoj blizini kao i na biciklističke staze, njihovo unaprjeđenje, sadržaje uz staze sa naglaskom na prijedlog za poboljšanje biciklističkih staza. Uz sve rečeno prezentirana je i SWOT matrica cikloturizma južne Istre.

U četvrtom poglavlju prezentirat će se rezultati empirijskog istraživanja percepcije cikloturizma na području gradova Pula i Vodnjan te općine Fažana, a koje je imalo direktan utjecaj na spoznaju mogućnosti razvoja i donošenje strategije razvoja cikloturizma same destinacije.

U petom poglavlju bit će prezentirana strategija razvoja cikloturizma, odnosno smjernice za unaprjeđenje smještajnih kapaciteta i biciklističke infrastrukture te prezentiran prijedlog novog proizvoda / doživljaja cikloturizma Biciklistički dani južne Istre.

Na kraju se nalazi zaključak te popis literature, slika, grafikona, tablica i priloga.

Za potrebe ovog rada obrađena je stručna i znanstvena literatura u tom području, korišteni su i potrebni internetski izvori. Od metoda istraživanja otišlo se u smjeru provođenja kvantitativnog istraživanja, a pritom se koristio anketni upitnik usmjeren odabranim uzorcima – građani i biciklisti s područja južne Istre. Pitanja su obrađena odabranim statističkim metodama.

1. CIKLOTURIZAM

U ovom poglavlju dat će se osvrt na značenje cikloturizma, definiranje pojma kao i osobe koja koristi bicikl za vrijeme odmora. Obradit će se karakteristike cikloturizma te cikloturizam kroz povijest kao i njegov razvoj u Europi i Hrvatskoj.

1.1. Što je cikloturizam

Kako se cikloturizam javlja kao novija grana u turizmu nema neke jedinstvene definicije, međutim kao jednu od općenitih definicija kojom bi se objasnilo značenje cikloturizma možemo reći da je to aktivnost koja uključuje bicikl sa svrhom uživanja.

Akcijski plan razvoja cikloturizma u najširem smislu definira cikloturizam kao „turističko putovanje biciklom, biciklistički izlet, dodanu sportsko rekreativnu ponudu vožnje biciklom uređenim ili neuređenim stazama, sportsku manifestaciju te povremenu vožnju.“¹ U užem smislu cikloturizam kao oblik turističkih putovanja tijekom kojih je vožnja bicikla glavna aktivnost ili je bicikl glavno prijevozno sredstvo obuhvaća razmjerno uzak segment turističke potražnje dok znatno veću skupinu čine turisti kojima je vožnja biciklom dodatna aktivnost.

Cikloturizam je znan kao prirodi bliski turizam budući se temelji na očuvanoj prirodi, visokom stupnju zaštite prirode kao i kulturno-povijesnoj baštini. Nema nepovoljnog utjecaja na lokalnu zajednicu, a može se razvijati cijele godine čime se znatno produljuje turistička sezona. Možemo ga promatrati i kao segment „*soft*“ avanturizma (mekog avanturizma, engl. „*soft adventure*“) koji osim biciklizma uključuje šetnje, hodanje, jahanje, ribolov te promatranje biljnog i životinjskog svijeta uključujući fizički manje zahtjevne sportove na vodi. Kako suvremeni turisti imaju sve veću potrebu za fizičkom aktivnosti i brigom o zdravlju trendovi iz područja „*soft*“ avanturizma imaju sve veći rast u potražnji. Također osim što je cikloturizam jedan podsegment mekog avanturizma, može ga se stoga promatrati i kao podsegment eko turizma.²

¹ Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015., str. 3

² Ibid., str. 24.

Po kriteriju dužine trajanja odmora cikloturizam se može podijeliti na sljedeće vrste:³

- JEDNODNEVNI CIKLOTURIZAM – najčešći oblik cikloturizma, karakterističan za domaće turiste, odnosno jednodnevne izletnike,
- ODMORIŠNI CIKLOTURIZAM – oblik cikloturizma u kojem je biciklizam jedna od aktivnosti turista tijekom odmora i
- AKTIVNI CIKLOTURIZAM – biciklizam je glavni motiv putovanja.

Za cikloturizam kao sve atraktivniju granu turizma jako je važna izgradnja biciklističke infrastrukture koja podrazumijeva sigurnu vožnju biciklom poglavito za turiste rekreativce te obitelji koje odmor provode sa djecom, a čiji interesi idu u smjeru aktivnog odmora.

Biciklističku infrastrukturu dijeli se na:⁴

- BICIKLISTIČKU CESTU – koja je prometnica namijenjena za promet bicikala s izgrađenom i uređenom kolničkom konstrukcijom izvan profila ceste i označena odgovarajućom prometnom signalizacijom,
- BICIKLISTIČKI PUT – je prometnica s uređenom površinom izvan profila ceste namijenjena za promet bicikala,
- BICIKLISTIČKA STAZA – je prometnica namijenjena za promet bicikala, izgrađena odvojeno od kolnika i označena odgovarajućom prometnom signalizacijom, može biti izvedena kao jednosmjerna ili dvosmjerna,
- BICIKLISTIČKA TRAKA - je dio kolnika namijenjen za promet bicikala, označen odgovarajućom prometnom signalizacijom, od prometne trake je odvojena razdjelnom crtom. U pravilu je namijenjena jednosmjernom prometu biciklista i izvodi se uz desni rub kolnika,

³ Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015., str. 3

⁴ Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi, čl 4, Narodne Novine 28/16.

- BICIKLISTIČKO-PJEŠAČKA STAZA – je prometna površina namijenjena za kretanje biciklista i pješaka, izgrađena odvojeno od kolnika i označena odgovarajućom prometnom signalizacijom i
- CESTA ZA MJEŠOVITI PROMET – je prometna površina po kojoj se zajednički odvija biciklistički i motorni promet. Takve dionice potrebno je dodatno označiti prometnim znakovima i oznakama na kolniku kojima se vozači motornih vozila upozoravaju na pojavu biciklista u prometu.⁵

1.2. Tko su cikloturisti

Osobu koja koristi bicikl za odmor, relaksaciju, uživanje u prirodi i zdrav život može se nazvati cikloturist.

Cikloturisti se dijele na dvije kategorije:⁶

- BICIKLISTI REKREATIVCI - koji povremeno koriste bicikl kao sredstvo rekreacije i
- PASIONIRANI BICIKLISTI – kojima je vožnja biciklom osnovni oblik provođenja slobodnog vremena u što spadaju i natjecatelji odnosno sportski biciklisti.

Biciklisti rekreativci su:⁷

- a) Povremeni cikloturisti - rekreativci i dnevni izletnici koji najčešće preferiraju kreće i manje fizički zahtjevne ali atraktivne biciklističke rute s malo automobilskeg prometa i
- b) Cikloturisti na manje udaljenosti - osobe koje za odredište svojih cikloturističkih putovanja ne uzimaju uvijek mjesto boravka nego drugi lokalitet na koji vlastitim prijevoznim sredstvom prevoze bicikle ili bicikle iznajmljuju u mjestu u koje su došli. Biciklistička ruta im je jako važna.

⁵ Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi, čl 4., Narodne Novine 28/16

⁶ Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015., str. 22. – 23.

⁷ Ibid., str. 22. – 23.

I jedni i drugi imaju organiziran i isplaniran itinerar, traže udoban smještaj i predstavljaju veći potrošački segment. Spadaju u srednju i zreliju dobnu skupinu (30-65 godina) te najčešće putuju sa obitelji ili u grupama.

Biciklisti koji iznajmljuju bicikl dolaskom na određenu destinaciju, na jednodnevni izlet ili duži boravak, željni su maknuti se iz svojih automobila koje koriste cijele godine, te određene lokacije istražiti biciklom, udisati svježi zrak, boraviti u prirodi. Tada oni bicikl iznajme te se upute ka cilju koji žele posjetiti. Ovaj način je pogotovo popularan kod obitelji koje se biciklom kreću po biciklističkim stazama, izbjegavajući prometnice, pogotovo ako su sa malom djecom. Upoznavajući kraj kojim prolaze najčešće susreću razne životinje od domaćih i to krave, koze, ovce, konji te divljih kao što su zmije, razni kukci, vjeverice, fazane, razne ptice i slično. To pogotovo za djecu predstavlja poseban doživljaj jer većina njih odrasta u gradovima te o takvim životinjama čita samo u knjigama ili ih gledaju na TV programu. Prilikom vožnje susreće se lokalno stanovništvo sa kojima ulaze u komunikaciju te od kojih mogu kupiti neki autohtoni domaći proizvod, a također se i fotografirati sa životinjama. Na brojnim lokacijama postoje rančevi gdje mogu jahati na konjima i hraniti životinje. Takve uspomene nose sa sobom povratkom u svoje domove, a prepričavajući prijateljima svoje doživljaje značajno rade na promociji kraja koji su posjetili.

Pasionirani biciklisti su:⁸

- a) Cikloturisti na duge staze – kojima je važan segment postojanja dugih, preko 100 kilometara, uređenih biciklističkih ruta, dok im je važna i smještajna ponuda prilagođena cikloturistima te ponuda ugostiteljskih i servisnih sadržaja duž rutu te
- b) Sportski biciklisti – važan segment im je postojanje dugih i uređenih biciklističkih ruta, a dodatnu važnost im predstavlja automobilski promet odnosno njegov intenzitet kao i povoljni klimatski uvjeti te kako se radi o grupama važna je kvaliteta smještajne ponude prilagođena cikloturistima točnije raspoloživost većih hotela.

⁸ Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015., str. 22. – 23.

„Ovdje se govori o osobama mlađe životne dobi (20 -30 godina). Dolaze većinom vlastitim biciklima, samo manji dio njih iznajmljuje bicikle dolaskom na destinaciju, obično nemaju razrađen plan putovanja. Zanimaju ih zahtjevnije biciklističke staze, vožnja kroz prirodu te prirodne i kulturne atrakcije duž rute kojom prolaze. Specifični su po tome što najčešće sudjeluju na raznim natjecanjima, nacionalnog i međunarodnog karaktera.“⁹

Također cikloturisti se mogu podijeliti i prema vrsti rute ovisno o njenoj težini i udaljenosti, i to u skladu sa iskustvima vodećeg svjetskog ciklo turoperatera „*Saddle Skedaddle*“:¹⁰

- 0 - blaga ruta – 15 do 35 kilometara dnevno, teren pretežno ravan s blagim usponom,
- 1 - lagana ruta – 25 do 40 kilometara dnevno, teren blagi sa blagim usponom,
- 2 – umjerena ruta – 35 do 65 kilometara dnevno, zahtjevniji usponi, za bicikliste rekreativce koji redovito vježbaju,
- 3 – ruta višeg intenziteta – 40 do 80 kilometara, veće udaljenosti, zahtjevniji usponi, za aktivne bicikliste,
- 4 – izazovna ruta – 65 do 120 kilometara dnevno, izazovni usponi i staze, za iskusne bicikliste i
- 5 – zahtjevna ruta – 90 do 160 kilometara, izazovne, duge i zahtjevne staze koje zahtijevaju visoku razinu fizičke spremnosti, za pasionirane bicikliste.¹¹

2. CIKLOTURIZAM KROZ POVIJEST

Na ulicama se u današnje vrijeme mogu vidjeti razne vrste bicikala i to brdski, gradski, električni, raznih boja i dezena, sa ili bez mjenjača, a zastupljen je među svim generacijama, od najmlađih pa sve do najstarijih. Glavni element bicikla je kotač. Velika

⁹ Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015., str. 22. – 23.

¹⁰ Ibid., str. 22- 23.

¹¹ Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015., str 27.

zanimljivost je da se prvi bicikl u povijesti pojavljuje skoro pet tisuća godina nakon otkrića kotača.

Razlika između prvih i današnjih bicikla je ogromna. Dok su današnji bicikli konstruirani za svaki ukus, potrebu, uzrast, fizičku spremu, teren, te vožnju čine udobnom i sigurnom, prvi bicikli su kod nekih vozača izazivali, može se reći, strahopoštovanje. Izuzev malenog i tvrdog sjedala, prednji kotač je bio vrlo velikog promjera, a što je sve zajedno zahtijevalo i vrlo dobru vještinu upravljanja.

Prvi bicikl u povijesti bio je izumljen od francuskog izumitelja koji je 1790. postavio jedan kotač za drugim, taj bicikl nije imao pedale te se pokretao koračajući. 1842. škotski kovač Kirkpatrick Macmillan uvodi pogon pedalama. Britanski izumitelj John Boyd Dunlop ugradio je na kotače gumene navlake.¹² Tako da se slobodno može reći da je bicikl sa svim svojim elementima zapravo nastao kombiniranjem ideja i izuma više osoba.

Polovinom 19. stoljeća pojavljuje se naziv bicikl, a ubrzo biciklizam postaje grana sporta. Biciklizam kao sport danas je iznimno popularan, ali mnogo ljudi bicikliraju rekreativno. Sve veći je udio onih koji bicikl koriste i kao prijevozno sredstvo. Najčešće na kraćim relacijama, za odlaske na posao, kako bi izbjegli gužve u prometu, beskrajna stajanja u kolonama te pretrpanost u javnom gradskom prijevozu.

Kako je već spomenuto tempo života, sve više obveza, sjedilački način života te sve veća svijest o brizi za zdravlje potiče ljude na kretanje. Opuštanje i uživanje u prirodi puni čovjeka energijom i daje mu snagu za nove izazove. Stoga ne čudi da je sve veća zainteresiranost čovječanstva za biciklizmom, a biciklistički turizam prepoznat je kao rastući segment koji ima velikih potencijala, a pruža veliko zadovoljstvo korisniku.

2.1. Razvoj cikloturizma u Europi

Danas sve rasprostranjenija grana turizma svoje početke ima u Velikoj Britaniji negdje u 19. stoljeću, a najznačajnije ciklo destinacije u novije vrijeme su Njemačka, Francuska, Austrija, zemlje Beneluxa te Velika Britanija.

¹² <https://www.huni-bike-shop.hr/hr/blog/106-mala-povijest-bicikla>, 29.8.2020.

Jako rano zemlje zapadne Europe prihvatile su bicikl, izuzev sportskog rekvizita za slobodno vrijeme, kao i glavno prijevozno sredstvo. Sve veći broj turista sa sobom na odmor dovozi i svoje bicikle te po kriterijima koji zadovoljavaju njihove ciklo potrebe biraju i destinaciju.

Procjenjuje se da će u europskim okvirima udio putovanja tijekom kojih je vožnja bicikla glavna aktivnost ili je bicikl glavno prijevozno sredstvo porasti u idućih desetak godina više od deset posto, a još je značajniji tržišni segment onih kojima je tijekom odmora vožnja biciklom važna dodatna aktivnost. Iz toga proizlazi da cikloturizam predstavlja jedan od turističkih proizvoda s najvećom perspektivom razvoja.¹³

2.2. EuroVelo

Obzirom na rastući trend razvijen je projekt Europska mreža biciklističkih ruta Euro Velo (slika 1), koji je pod vodstvom Europske biciklističke federacija (ECF) zajedno sa nacionalnim i regionalnim partnerima, a glavni mu je cilj povezati postojeće i planirane nacionalne i regionalne biciklističke rute u jedinstvenu europsku mrežu.

¹³ Ministarstvo turizma Republike Hrvatske (2013). Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. Zagreb: MINT, str 8.- 9.

Slika 1:Europska mreža biciklističkih ruta EuroVelo



Eurovelo (2022). Welcome to the EuroVelo.com – the website for people interested in cycling in Europe. Dostupno na: <https://en.eurovelo.com/about-us>, pristupljeno: 12. siječnja 2022.

Među EuroVelo standardima certificiranih biciklističkih ruta ističu se četiri osnovna pravila ili kriterija prilikom trasiranja biciklističkih ruta:¹⁴

- **SIGURNOST** : poželjne su trase biciklističkih ruta po posebnim, od prometa odvojenim biciklističkim stazama ili trakama kolnika, te javne ceste s motoriziranim cestovnim prometom ispod 500 vozila dnevno. Ukoliko je promet veći od 2.000 vozila dnevno tada maksimalna brzina kretanja motornih vozila mora biti ispod 30km/h. Na javnim cestama obavezna je izgradnja posebnih biciklističkih traka, dok se uz ceste s prometom većim od 10.000 vozila dnevno promet biciklista smije odvijati samo po

¹⁴ www.istra-bike-com.hr, 10.01.2022.

posebnim biciklističkim stazama udaljenih od cesta tj po posebnim biciklističkim koridorima.

- **ATRAKTIVNOST:** biciklističke rute potrebno je trasirati po atraktivnom okolišu na način da ruta ide kroz što više atrakcija, prirodnih i kulturno-povijesnih, te da uz rutu, minimalno u razmacima od 40-50kilometara, postoje smještajni i ugostiteljski sadržaji (*bike-friendly* ponuda). Ne preporučaju se rute kroz područja gdje je okoliš neatraktivan, gdje postoji opasnost od napada životinja ili izloženost kriminalu te onečišćenom okolišu.

- **KOHERENTNOST** (Neprekidnost ili cjelovitost rute): ruta ne smije biti prekinuta u vidu fizičkih prepreka kao npr. željezničkih pruga bez uređenog prijelaza, vodenih površina na kojima ne postoje skele, trajektne ili brodske veze s mogućnošću prijevoza bicikla kao i dionice ceste koje ne zadovoljavaju uvjet sigurnosti - maksimalno skretanje u jednom smjeru od 5-7 kilometara se tolerira, te kako se radi o više kilometara mora postojati ponuda smještajnog sadržaja u okviru skretanja s glavnog pravca rute.

- **UDOBNOST:** asfaltna podloga je preporuka, ali se dozvoljavaju i kraće dionice po drugoj podlozi ako je ta podloga tvrda, stabilna i laka za vožnju. Udobnost vožnje je važna zbog prelaženja i savladavanja većeg broja kilometara u vožnji po EuroVelo rutama, nekvalitetna makadamska podloga ili druga prometna površina na kojoj nije moguća vožnja *trekking* biciklima nije prihvatljiva, dok treba izbjegavati i uzbrdice veće od 10%, a na dugim relacijama one iznad 6%.¹⁵

Prije nešto više od godine dana Hrvatska turistička zajednica, u sklopu EU projekta *Medcycletour*, izradila je internetsku stranicu koja je posvećena hrvatskom dijelu Mediteranske biciklističke rute EuroVelo 8.¹⁶

Cilj stranice je pomoć u planiranju cikloturističkog odmora i što boljem snalaženju u regijama kroz koje prolazi spomenuta EuroVelo biciklistička ruta u Republici Hrvatskoj, a stranica je dostupna na hrvatskom i engleskom jeziku.

¹⁵ <https://cikloturizam.hr>, 29.12.2021.

¹⁶ <https://croatia.hr/hr-HR/dozivljaji/aktivni-odmor/biciklizam/eurovelo-i-druge-medunarodne-biciklisticke-rute-u-hrvatskoj>, 1.9.2020.

2.3. Razvoj cikloturizma u Republici Hrvatskoj

Biciklizam u Hrvatskoj ne seže daleko u prošlost, tako prvi spomen biciklizma na ovim terenima datira iz 1860., a krajem 19. stoljeća u Hrvatskoj je utemeljen prvi biciklistički savez.¹⁷ Prvi bicikl u Zagreb donio je Ladislav Beluš sa svjetske izložbe u Parizu 1867.¹⁸

Svi strateški dokumenti vezani za biciklizam ističu važnost primjerene realizacije četiri EuroVelo pravca kroz Republiku Hrvatsku i to:¹⁹

- EuroVelo 6 Atlantik – Crno more / u Hrvatskoj Dunavska ruta (granica Mađarske – Batina – Osijek – Vukovar – Ilok – granica Srbije) duljine oko 150 kilometara,
- EuroVelo 8 Mediteranska ruta / u Hrvatskoj Jadranska ruta (granica Slovenije – Umag – Pula – Rijeka – Zadar – Šibenik - Split – Dubrovnik – granica Crne Gore) duljine oko 630 kilometara bez 150 kilometara rute EuroVelo 9 koja se preklapa sa rutom Euro Velo 8,
- EuroVelo 9 Baltik – Jadran (granica Slovenije – Umag – Poreč – Rovinj – Pula) duljine oko 150 kilometara,
- EuroVelo 13 Ruta željezne zavjese / u Hrvatskoj Dravska ruta (granica Mađarske – Gola – Sopje – Donji Miholjac – Petlovac – Batina – granica Srbije) duljine oko 190 kilometara.²⁰

Razvoj cikloturizma u Republici Hrvatskoj u bližoj prošlosti nije bio prioritet na državnoj razini nego je u većini slučajeva bio rezultat volje entuzijasta pojedinca te prepušten lokalnim inicijativama. Bez obzira na nedostatak strategije i koordinacije Hrvatska ima dva kvalitetna biciklistička odredišta, a to su Istra i Međimurje.

Hrvatska obiluje makadamskim putevima pogodnim za brdski biciklizam kao i asfaltiranim cestama za obiteljske izlete, odnosno u Hrvatskoj se može pronaći staza

¹⁷ Tour of Croatia 2017., službeni vodič, str.10.

¹⁸ <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=7480>, 29.12.2021.

¹⁹ www.en.eurovelo.com, 10.01.2022.

²⁰ Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015., str. 12.

za svačiji ukus, neovisno i tome radi li se o biciklistu rekreativcu ili profesionalnom sportašu. Atraktivnost područja, već postojeća turistička infrastruktura, dobar položaj, povoljna klima, bogata gastronomska ponuda predstavlja veliki potencijal za razvitak cikloturizma u budućnosti te viziju da Hrvatska u budućnosti postane atraktivna, sigurna, posjećena tijekom cijele godine i prepoznatljiva u Europi i svijetu, cikloturistička destinacija.

Kao važna manifestacija koja nema samo sportski značaj već uvelike utječe na promociju Hrvatske kao ciklo destinacije te njenih prirodnih ljepota u svijetu je međunarodni biciklistički događaj „*Tour of Croatia*“. Izuzev „*Tour of Croatia*“ u Hrvatskoj se održava još 5 cestovnih utrka po UCI-evom kalendaru (Svjetske biciklističke organizacije). Od pet cestovnih utrka četiri su u Istri, a jedna u Zagrebu. Za napomenuti je još 8 MTB utrka u UCI-evom kalendaru od Premanture, Lošinja, Vodica, Sutivana, Samobora i Grožnjana.²¹

Iz svega navedenog vidljivo je da je Istra važna destinacija na ciklo sportskim kao i ciko turističkim događajima stoga će se u nastavku rada dati primjer kako još bolje unaprijediti i razviti područje juga Istre, konkretno područje gradova Pula, Vodnjan i općine Fažana u tom smjeru.

²¹ Tour of Croatia 2017., službeni vodič, str. 14.

3. CIKLOTURIZAM U DESTINACIJI JUŽNA ISTRA

Istra je najveći hrvatski poluotok, smješten na sjevernom dijelu Jadranskog mora te predstavlja najzapadniji dio državnog teritorija Republike Hrvatske. Sam geografski položaj Istru čini lako dostupnom brojnim turistima kako domaćim tako i stranim, a koji svoj dolazak mogu planirati kopnenim, zračnim te pomorskim putem.

Kako većina istarskog poluotoka, s naglasnom na njegovu zapadnu i južnu obalu, slovi kao povijesno atraktivno područje, sa dobrom gastro i eno ponudom, ne začuđuje činjenica da je privlačna skoro svim profilima turista. Brojne vinske ceste, ceste maslinovog ulja s bogatom ponudom svojih kvalitetnih proizvoda te konobe, restorani i agroturistička domaćinstva spajaju i nude vrhunsku eno-gastronomsku ponudu domaće proizvodnje.

3.1. Odabrane destinacije na području destinacije južna Istra

Osvrnuvši se na turiste, posebno kategoriju cikloturista koja i je ciljana skupina ovog rada za navesti je da jug Istre svojom konfiguracijom terena može zadovoljiti potrebe i afinitete svakog ponaosob. Iako je poznato da jug Istre ima najlakše biciklističke staze pogodne za bicikliste rekreativce, te iste staze glase kao jedne od najatraktivnijih budući prolaze lijepim krajolikom. Nije rijetkost da staze prolaze uz obalu mora, impozantne suhozide, između maslinika, starih kažuna, ostacima nekadašnjih vremena te vinskim cestama pružajući time izuzev atrakcije i nezaboravni doživljaj.

Navedeno područje obiluje i mnogobrojnim atrakcijama. Važno je spomenuti Nacionalni park Brijuni kao središnji dio općine Fažana te najčešće primarni interes dolaska u Fažanu, do okolnih atrakcija koje izlaze iz teritorijalne nadležnosti općine ali pričom kao da se samo nadovezuju. U neposrednoj blizini općine Fažana, na samo nekoliko kilometara lagane vožnje biciklom nalazi se grad Vodnjan sa svojom povijesti te obližnji Park Kažuna. Krećući se prema Barbarigi put vodi do Crkve Sv Foške. Krene li se južnije put vodi do grada Pule sa poznatom pulskom Arenom, Augustovim hramom, slavolukom Sergijevaca, koji čine nezaobilaznu točku posjeta, može se navesti za gotovo svakog turista koji svoj odmor provodi u Istri. Nešto južnije od grada Pule nalazi se zaštićeno područje rta Kamenjak, do kojeg je posjet biciklom predviđen

za one ipak nešto spremnije bicikliste. Izlazeći iz okvira interesno ciljanog područja, za istu kategoriju cikloturista, onih nešto fizički spremnijih, u blizini se nalazi i grad Rovinj od kojeg državnom cestom uz atraktivni krajolik put dalje vodi prema Limskom kanalu gdje se ionako prolazeći cestom susreću biciklisti ali najčešće biciklistički klubovi ili pojedinci u dnevnom treningu, dok rjeđe rekreativci.

Kako je interesno područje ovog rada područje koje okružuje grad Pulu, grad Vodnjan i općinu Fažana u nastavku će bit riječi o svakom dijelu zasebno, dok će u narednim poglavljima atrakcije po kojima su ta područja poznata biti uvrštene u same biciklističke staze odnosno rute.

3.1.1. Grad Pula

Grad Pula (slika 2) najveći je grad istarske županije te je gospodarsko i kulturno središte. Djelatnost grada Pule sa dugom tradicijom svakako je turizam, čijem razvoju pogoduje sam geografski položaj grada, klima koja je blaga mediteranska, očuvan prirodni okoliš, bogata kulturno spomenička baština, čisto more te dobra prometna povezanost.²²

²² <https://www.brijunirivijera.hr/>, 29.12.2021.

Slika 2: Područje grada Pule



Izvor: Pula City Tour (2022). Dostupno na: Pula City Tour, mapa sa kartama, <http://pulacitytour.com/karta-s-rutom/>. Pristupljeno: 18. siječnja 2022.

Kako je Pula, od nekada industrijskog i vojno-mornaričkog grada, postala grad turizma i ugostiteljstva, u njenom središtu kao i uz obalu nalazi se veliki broj hotela, hostela, kampova, apartmanskih naselja te u cilju razvijanja nautičkog turizma izgrađeno je nekoliko nautičkih marina.

Izuzev atrakcija koje se nalaze u samom gradu u neposrednoj blizini nalazi se Nacionalni park Brijuni. Pulu okružuju turistička naselja i manja mjesta poput Peroja, Fažane, Ližnjana, Premanture sa zaštićenim područjem rt Kamenjak te grad Vodnjan.

Obzirom na svoj zemljopisni položaj prometna funkcija grada Pule zauzima značajno mjesto kako u dosadašnjem tako i u budućem razvoju grada i okolice. U gradu kao i njegovoj bližoj okolici koncentrirane su točke svih vidova prometa i to zračnog, cestovnog, pomorskog i željezničkog.

Mrežom lokalnih i županijskih cesta te državnom cestom Istarski ipsilon, dobro je povezana sa kontinentalnim dijelom Hrvatske i zapadnom Europom. Za napomenuti je da se kroz Istarski ipsilon prometuje u dva prometna traka, a u izgradnji je i druga dionica tunela Učka.

3.1.2. Grad Vodnjan

Grad Vodnjan nalazi se u blizini grada Pule na udaljenosti od oko desetak kilometara, dok je od obale mora udaljen oko šest kilometara. Samo područje grada obuhvaća zapravo četiri naselja i to Vodnjan, Galižanu, Peroj i Gajanu. Grad je u svojoj staroj jezgri sačuvao srednjovjekovni izgled koji karakteriziraju uske, vijugave i nepravilne ulice te brojne crkve. Zsigurno je najpoznatija crkva sv Blaža u kojoj se nalaze mumije svetaca i svjetski poznata relikvija. Zvonik crkve sv Blaža, najviši zvonik u Istri, po svojim stilskim značajkama podsjeća na toranj sv. Marka u Veneciji.

Stanovnici Vodnjana bave se stočarstvom, vinogradarstvom, trgovinom i to najčešće domaćih proizvoda (istarskog pršuta, meda, vina, likera, rakija, ulja i drugih proizvoda od masline) i tradicionalno maslinarstvom. U gradu je smješteno i nekoliko uljara. Upravo na tradiciju bavljenja poljoprivredom i to maslinarstvom i vinogradarstvom ukazuju brojni kašuni koji su izrađeni u tehnici suhozida, a koji kašuni su u prošlosti označavali vlasništvo. Dio stanovništva bavi se poduzetništvom, a veliki udio je zaposlen u turizmu i to u samom gradu kao i u okolnim gradovima.

3.1.3. Općina Fažana

Općina Fažana smještena je na jugozapadnoj obali Istarskog poluotoka, okrenuta prema moru i Brijunskom otočju. Od Pule je udaljena svega 8 kilometara. Nadomak pulskim antičkim spomenicima, Fažana i Valbandon, koji čine cjelinu općine, nalaze se na području starorimskih ladanjsko-gospodarskih vila u krajoliku koji je obrastao mediteranskim raslinjem. Maslina, vinova loza, smokva i drugo voće prekrivaju teren sve do same obale.²³

Stanovnici općine zaposleni su u različitim djelatnostima, dok unazad nekoliko desetljeća sve više se bave ugostiteljskom i turističkom djelatnošću. Navedenim djelatnostima u prilog ide tradicija Fažane kao ribarskog mjesta i lučice prema Nacionalnom parku Brijuni. Obzirom na Nacionalni park, Fažana je i odredište raznim

²³ https://www.fazana.hr/hr/o_opcini_fazana/zemljopisni_polozaj/, 30.12.2021.

učeničkim i studentskim ekskurzijama, osobama iz javnog života, državnicima, kao i raznim nacionalnim i međunarodnim tvrtkama.

Također sam položaj obilježava Fažanu kao dobro polazište prema okolnim mjestima. Svojevrsno je raskrižje koje turistu, u kojem god smjeru krenuo, može ponuditi putokaz na nove i zanimljive lokacije.

3.2. Biciklističke staze na području južne Istre

Istra, kao i cijela Hrvatska, je zbog svog položaja, raznolikosti terena te klime idealna destinacija za razvitak cikloturizma. Istra ima standardizirane oznake biciklističkih ruta prema kojima se dijeli u sedam biciklističkih zona, a svaka ruta ima jedinstvenu brojčanu oznaku od 1 do 699.²⁴

Svaka oznaka pokazuje razinu težine biciklističke rute i to bojom:²⁵

- CRVENA: uglavnom su tehnički zahtjevne staze – imaju puno uspona i spustova, uglavnom su veće duljine te su namijenjene iskusnim korisnicima,
- ŽUTA: staze umjerene težine i duljine, iako mogu sadržavati tehnički zahtjevne pa i opasne dionice tj teže uspone, namijenjene su aktivnim rekreativcima koji traže više izazova na vožnjama,
- ZELENA: kraće i lagane staze namijenjene ležernoj vožnji, po laganoj i ravnoj podlozi, za rekreativce i fizički slabije spremne bicikliste, kao i obitelji.

²⁴ <https://croatia.hr/hr-HR/doživljaji/aktivni-odmor/biciklizam>, 31.12.2021.

²⁵ <http://istra-bike.com/hr/staze/signalizacija-i-oznake>, 5.1.2022.

Područje Istre bogato je sa 105 službenih biciklističkih staza te 42 avanturističke biciklističke staze. Službene biciklističke staze objavljene su na Internetu, redovito su održavane, dostupne su putem GPS uređaja te cijelom svojom dužinom označene biciklističkom signalizacijom ili oznakama. Avanturističke staze također su objavljene na Internetu, dostupne putem GPS uređaja ali nije u obvezi da cijelom dužinom budu prohodne, održavane i označene.²⁶

Govoreći o području južne Istre najviše ima MTB biciklista, koje slijede cestovni biciklisti, sportaši i rekreativci te rekreativci koji voze *trekking* bicikle. Cikloturisti dolaskom na područje južne Istre uglavnom su smješteni na jednom mjestu i obično onda više dana koriste kružne staze. Stoga je važno osigurati korištenje lokalnih cesta sa što manje prometa. U ponudu je također vrlo važno uvrstiti mogućnost loknog smještaja sa autohtonom gastro ponudom uz prateće prirodne i kulturne atrakcije. Navedenu vrstu turističke ponude Istra razvija jako uspješno.²⁷

Za napomenut je da mnoge prometnice u Istri imaju veliku frekvenciju prometa dok je u zadnje vrijeme sve više zastupljen i biciklistički promet. Istru biciklisti najčešće posjećuju u predsezoni kao i podsezoni, međutim nevezano za godišnje doba njihovo sudjelovanje u prometu predstavlja sigurnosni problem kako za njih same tako i za ostale sudionike u prometu. Kako se velika većina takvih prometnica nalazi uz obalu, gdje je i najviše turističkih smještajnih kapaciteta taj problem se može riješiti alternativnim pravcima.

Alternativnim pravcima je namjera:²⁸

- preusmjeravanje biciklista na ceste s manje prometa
- rasterećenje prometa
- veća sigurnost sudionika prometa
- prolazak biciklista kroz atraktivnu prirodu.

²⁶ Smjernice za unaprjeđenje cestovnih biciklističkih prometnica u Istri, IRTA, 2017

²⁷ Cikloturizam u Istri: Budućnost su biciklističke trake uz ceste, Glas Istre od 08.06.2018.

²⁸ Smjernice za unaprjeđenje cestovnih biciklističkih prometnica u Istri, IRTA, 2017.

U Pravilniku o biciklističkoj infrastrukturi definirano je na koji se način koristi prometna signalizacija i oznake. Tako se signalizacija, prometni znakovi i oprema na biciklističkim površinama projektiraju i izvode u skladu sa važećim propisima kojima je propisana boja, dimenzija, vrsta i postavljanje signalizacije, prometnog znaka i opreme na cestama. Dok se postavljaju tako da budu jednoznačni, razumljivi te da pružaju točne informacije o zabranama, ograničenjima, opasnostima kao i ostalim informacijama i obavijestima koje su potrebne biciklistima.²⁹

U kampovima u Republici Hrvatskoj gosti se biciklom koriste najčešće kao aktivnost za vrijeme boravka u određenoj destinaciji te bicikl koriste kao prijevozno sredstvo. Više od polovice gostiju nisu zadovoljni biciklističkim stazama. Za vrijeme boravka u destinaciji vožnja bicikla kao aktivnost u srpnju i kolovozu je veća nego u rujnu i listopadu. To je i očekivano obzirom je najveći broj dolazaka i noćenja turista u ljetnim mjesecima.

Dok po rezultatima istraživanja u mjesecu rujnu i listopadu bicikl se više koristi kao prijevozno sredstvo. U Istarskoj županiji gosti su izrazili srednji stupanj zadovoljstva prema elementima organizacije prometa u mjestu te biciklističkim stazama.

3.2.1. Biciklističke staze na području grada Pule

Pula je poznata kao grad koji privlači turiste zbog svoje povijesti te znamenitosti koje se u njoj mogu vidjeti. Manje je poznata kao atraktivna lokacija za cikloturiste, a da tome ne bi trebalo biti tako govore brojne biciklističke staze u samom gradu i njegovoj okolici. Postojeće staze mahom su laganijeg tipa te predviđene za laganu opuštajuću vožnju uz koju se kombinira razgled grada i okolice.

Staza 308 Kroz Pulu lagana je avanturistička kružna staza, dužine 41 kilometar od čega najvećim dijelom asfalta te samo kratka dionica otpada na makadam. Svoju startnu poziciju ima na pulskom Kaštelu, a staza biciklista vodi, kako joj to i sam naziv govori, kroz grad.

²⁹ Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi, čl. 42., Narodne Novine, 28/16

Staza 309 Lungo Mare lagana je staza, avanturistička, dužine 16 kilometara. Gotovo cijelom svojom dužinom stazu prati asfaltna podloga. Prolazi pulskom rivom, bulevarom, pulskim naseljima Stoja, Veruda i Verudella gdje staza vozi uz more te se dalje spušta u sami centar grada sve do mjesta polaska.

Staza 310 Puntizela također je avanturistička staza laganog tipa i dužine oko 14 kilometara. Izlazi iz okvira samoga grada u kojem je startna pozicija te vodi do pulskog naselja Štinjan te Puntizele, nakon čega staza vodi nazad u grad. Najvećim svojim dijelom prolazi se asfaltom, a makadamska podloga u ukupnoj dužini prolazi svega jednim kilometrom.

Staza 311 Šijanska šuma u tipu je avanturističkih staza, dužine je 13 kilometara te iako u nazivu ima riječ šuma ipak cijelim svojim dijelom prolazi po asfaltu. Makadam je ovdje iznimka.

Staza 312 Labinska službena je staza, laganog tipa i dužine 3,7 kilometara te većinu puta prolazi se makadamom. Polazak joj je kraj crkve na Šijanskoj cesti te prolazeći kroz polja između kuća dolazi se do ulice Partizanski put gdje dalje svaki biciklist odlučuje ovisno o svojim afinitetima da li će svoj put nastaviti biciklističkim stazama Pule ili biciklističkim stazama Vodnjana.

Staza 313 Adrifort Štinjan također je službena staza, srednje težine i dužine 10 kilometara. Svojom dionicom prolazi većinom po makadamu dok na asfalt otpada oko 2 kilometara staze. Start ima u Štinjanju, na njegovom nogometnom igralištu, te dalje put vodi kroz prirodne i povijesne ljepote Štinjana i Pule kao što su utvrda Munida - Monte Monett, uvale Zonchi – Žunac , mjesnog groblja Štinjan, utvrde Monte Grosso sa čijeg se vrha pruža zasigurno jedan od najljepših pogleda na bivše sidrište ratnih brodova u Pulskom zaljevu, lukobran, Muzil, Fažanski kanal i Brijunsko otočje te utvrdu Punta Christo.

3.2.2. Biciklističke staze na području grada Vodnjana

Svako područje drugačije se doživljava ovisno o načinu kako kroz njega prolazimo. Doživljaj osobnim osjetilima, boraveći i prolazeći stazama netaknute prirode najbolji je

način. Vodnjansko područje stoga se može pohvaliti sa više od 120 kilometara biciklističkih staza, a koje su obuhvaćene sa njih četiri i to staza 321 Carega del vescovo, 326 Ulike, 327 Kažuni i suhozidi i 329 Stare bazilike.

Staza 321 Carege del vescovo glasi kao avanturistička staza budući nema službenih oznaka. Dostupna je putem GPS uređaja, a kreće i završava u Galižani. Staza je dužine 16 kilometara, a izmjenjuju se asfalt i makadam koja vodi kroz vrtove i maslinike.

Staza 326 Ulike svoj je naziv dobila budući prolazi mnogobrojnim maslinicima. Dužine je nešto više od 35 kilometara te je time i najduža staza na Vodnjanskom području. Slovi kao lagana staza, vozeći kojim se izmjenjuje makadam i asfalt. Prolazi okolnim mjestima kao što su Peroj, Barbariga i naseljem Betiga.

Staza 327 Kažuni i suhozidi kružna je staza, laganog tipa, dužine nešto više od 16 kilometara. Vožnja se može započeti iz centra grada Vodnjana, njegove Istarske ulice ili sa Parka Kažuna. Lagano se vozeći ovom stazom prilazi se maslinicima koji su okruženi suhozidima, između kojih se nalaze kažuni. Uz samu stazu ili samo malo skrenuvši sa nje susreće se bazilika sv Foške, crkva sv Martina i spomenuti Park Kažuna u kojem je prikazama gradnja kažuna u četiri faze.

Staza 329 Stare bazilike također je kružna staza, laganijeg tipa i dužine oko 23 kilometara na kojem se izmjenjuju asfalt i makadam. Staza biciklista vodi kroz Vodnjansku okolicu i to kroz naselja Majmajola, Boduleri, Kacana i Stancija Falaš.

3.2.3. Biciklističke staze na području općine Fažana

Kako bi se Fažana i njena okolica doživjela na posve novi način potrebno se uputiti biciklom i istražiti njenu okolicu. Dvije biciklističke staze 301 Vasianum i 302 Sv. Elizej izmijenjaju dionice asfaltiranje ceste, šetnice uz more te makadamske ceste uz koju raste nisko mediteransko raslinje, omeđuju je suhozidi te maslinici. Staze su međusobno povezane i označene.³⁰

³⁰ <https://www.infofazana.hr/dozivite/outdoor-i-aktivni-odmor/raj-za-bicikle-i-pkješacenje/bicikliranje>, 6.1.2022.

Staza 301 Vasianum dužine je 13 kilometara te povezuje Fažanu – Valbandon - Šumu Ližnje moro - Fažanu, težina staze je lagana i namijenjena je rekreativcima i obitelji sa djecom. Dijelom prolazi asfaltiranom cestom, a dijelom makadamom. Prolazi starogradskom rivom sa pogledom na Brijunsko otočje te šetnicom kroz maslinik pa dalje pored kampa *Bi Village*. Kroz naselje Valbandon dolazi se do šume Ližnje moro. Nastavlja se makadamskim putem kroz maslinike i obrađena polja, nisko mediteransko raslinje od kojeg se najviše ističe smrikva, prolazi se pored kažuna te ponovo dolazi na asfaltiranu cestu. Oko jedan kilometar je vožnje po asfaltu da bi se ponovno krenulo makadamskim putem kroz vrtove, borovu šumu i maslinike. Ubrzo slijedi ponovno vožnja po asfaltu sve do fažanskog zaljeva i povratka na mjesta sa kojeg je bio polazak.³¹

Staza 302 Sv Elizej dužine je 11 kilometara i povezuje Fažanu – Valbandon - Crkvu Sv Elizeja – Fažanu. Težina staze je lagana, a prolazi kraćim dijelom po asfaltnoj podlozi, a nešto dužim dijelom po makadamu. Staza počinje u Fažani te nastavlja uz more do kampa *Bi Village* prolaskom kojeg se nastavlja do naselja Valbandon. Prolaskom kroz naselje već na njegovom samom kraju staza skreće na makadamski put te bicikliste vodi kroz maslinike i vinograde. Prolaskom sadnica i biljaka tipičnih za ovaj kraj ponovno sijedi dio asfaltnog puta sa kojeg se skreće na makadam koji put vodi do romaničke crkve Sv Elizeja koja datira iz šestog stoljeća. Prolaskom crkve staza i dalje vijuga makadamom s dva prijelaza asfaltne ceste nakon čega slijedi vožnja kroz borovu šumicu sve do obale Fažanskog zaljeva od kuda se pruža pogled na Brijunsko otočje.³²

3.3. SWOT matrica cikloturizma južne Istre

Prednosti i nedostaci cikloturističke destinacije južna Istra prezentirani su kao snage i slabosti odnosno prilike i prijetnje kroz SWOT matricu sadržanu u tablici broj 1.

³¹ istra-bike.com/hr/staze/popis_staza/116-ch-0?&l_over=1, 10.1.2022.

³² istra-bike.com/hr/staze/popis_staza/117-ch-0?&l_over=1, 10.1.2022.

Tablica 1. SWOT matrica cikloturizma južne Istre

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> - Relativno blaga i ugodna klima - Povoljan geografski položaj i blizina emitivnih tržišta - Prometna povezanost destinacije i pristup istoj kopnom, morem i zrakom - Očuvana i atraktivna priroda - Broj biciklističkih staza - Blizina biciklističkih staza morskoj obali - Raznovrsnost i raznolikost biciklističkih staza - GPS mapiranost biciklističkih staza - Veliki broj alternativnih puteva i staza koji se mogu koristiti kao biciklističke staze - Postojanje Istra bike i bed sustava - Bogata povijesna i kulturna baština - Blizina i dostupnost otočja Brijuni - Bogata gastro i eno ponuda - Raspoloživost, kvaliteta i raznovrsnost smještajnih kapaciteta - Tradicija održavanja reprezentativnih biciklističkih utrka odnosno prolaska trase istih područjem destinacije 	<ul style="list-style-type: none"> - Loša međusobna povezanost biciklističkih staza - Deficit biciklističkih staza uz prometnice i šetnice - Loša označenost biciklističkih staza - Nedostatak popratne infrastrukture i opskrbe uz biciklističke staze - Niska razina sigurnosti biciklističkih staza - Loše redovito održavanje pojedinih biciklističkih staza - Nedostatna ulaganja u razvoj izgradnju i održavanje biciklističke infrastrukture - Veliki intenzitet prometa motornih vozila tijekom turističke sezone - Niska razina prometne kulture i sigurnosti u prometu - Nedovoljna servisna potpora za potrebe cikloturista - Nepostojanje adekvatnih rješenja za smještaj i odlaganje bicikala u smještajnim jedinicama - Loše poznavanje specifičnih potreba cikloturista od strane pružatelja turističkih usluga na području destinacije - Pristup destinaciji željeznicom
PRILIKE	PRIJETNJE
<ul style="list-style-type: none"> - Prenamjena raznih nerazvrstanih staza u biciklističke staze - Povezivanja gradova i općina na području destinacije alternativnim biciklističkim stazama koje nisu vezane uz glavne prometnice što umanjuje potrebu za skupom izgradnjom biciklističkih staza uz prometnice - Izgradnja određenih kapitalnih turističkih projekata i sadržaja u neposrednoj blizini postojećih biciklističkih staza - Visoka razina opće sigurnosti turista u odnosu na druge inozemne destinacije - Korištenja fondova EU za razvoj infrastrukture - Trend podizanja važnosti bavljenja sportom i aktivnog načina odmora - Spajanje cikloturističke sa gastro i eno ponudom - Kreiranje i osmišljavanje novih proizvoda u cikloturizmu 	<ul style="list-style-type: none"> - Konkurentske destinacije koje se ubrzano razvijaju u tom smjeru - Administrativne zapreke za izgradnju određenih infrastrukturnih projekata - Nedovoljan interes za prilagodbu smještaja za cikloturiste od strane pružatelja usluga smještaja - Nedostatak sredstava za financiranje izgradnje i održavanja određenih infrastrukturnih projekata - Loša suradnja između administrativnih jedinica i čelnika zbog političkih razloga - Porast broja prometnih nesreća u kojima sudjeluju biciklisti - Nedostatak specijalističkih usluga i trend napuštanja destinacije kvalificiranih pružatelja istih u potrazi za boljim socijalnim i životnim uvjetima

U tablici broj 1 prikazane su snage, prilike, slabosti i prijetnje odnosno čimbenici koji mogu bitno utjecati na ishod razvoja cikloturizma na području destinacije južna Istra. Mnogi od tih čimbenika su već općepoznati, neki su i potvrđeni kroz empirijsko istraživanje provedeno prilikom izrade ovog rada, dok su neki prepoznati sagledavanjem i praćenjem trenutne situacije u neposrednom okruženju destinacije ali i šire.

4. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE: ISTRAŽIVANJE PERCEPCIJE I MOGUĆNOSTI RAZVOJA CIKLOTURIZMA DESTINACIJE JUŽNA ISTRA

U ovom poglavlju diplomskog rada bit će prezentirano istraživanje koje je provedeno za potrebe izrade samog rada ali koje može poslužiti i kasnije za dodatno unapređenje i razvoj određenih čimbenika bitnih za cikloturizam ali i turizam općenito na području destinacije južna Istra.

4.1. Cilj istraživanja

Prije samoga početka istraživanja provedenog za potrebe diplomskog rada, kroz svakodnevni život, kretanje i razgovor sa građanima, uočeno je da postoje određeni nedostaci u biciklističkoj infrastrukturi, da smještaj koji je na raspolaganju biciklistima - cikloturistima nije na razini na kojoj bi kvalitetno ispunjavao njihove potrebe i da je nužno napraviti određene promijene ali i promijeniti pristup cikloturizmu odnosno biciklistima kao turistima koji dolaze na područje destinacije, u broju koji nije zanemariv.

Iako se iz svega toga već dalo naslutiti koje su promijene nužne, moralo se provesti određeno istraživanje kojim bi se potvrdilo ili opovrgnulo postojanje određenih nedostataka, dobila povratna informacija o samoj percepciji građana i biciklista o pojmu cikloturizma i biciklistima kao turistima, stanju biciklističke infrastrukture te odredila strategija razvoja cikloturizma na području same destinacije.

Cilj istraživanja je trojaki:

- a) istražiti percepciju i mišljenje građana i biciklista o današnjem stupnju razvoja cikloturističkog proizvoda odnosno doživljaja na području južne Istre te potencijalima razvoja ovakvog proizvoda odnosno doživljaja u budućnosti,
- b) potaknuti kreiranje zajedničkih inicijativa i cikloturističkih proizvoda odnosno doživljaja na području južne Istre povezivanjem destinacija i stvaranjem dobrih preduvjeta razvoja cikloturizma,
- c) dati strateške smjernice razvoja cikloturizma na području južne Istre,

dakle, prvenstveno dobiti prikladne povratne informacije o stanju biciklističke infrastrukture, percepciji i stavu građana i biciklista o cikloturizmu i cikloturistima, mogućnostima i prijedlozima za razvoj i daljnje unapređenje infrastrukture i turističke ponude prvenstveno usmjerene na bicikliste te uz pomoć tih informacija predložiti smjernice razvoja i unapređenja proizvoda cikloturizma na području južne Istre.

Uz pomoć novih spoznaja i saznanja ali i samim promišljanjem o određenim stvarima i pojavama, mnogi od ispitanika mogu postati i određeni čimbenici neizostavni za unapređenje cikloturizma.

4.2. Metoda istraživanja

Za potrebe provođenja istraživanja odabrala se metoda anketiranja. Za potrebe istraživanja kreirane su dvije vrste anketnih upitnika (primjeri upitnika sa svim pitanjima nalaze se u prilogu 1 i 2 diplomskog rada), rezultati kojih su pretvoreni u kvantitativne podatke i potom analizirani.

Jedna vrsta anketnih upitnika bila je namijenjena građanima odnosno usmjerena građanima i pitanja su kreirana na način kako bi se dobila povratna informacija o percepciji i stavu samih građana među kojima je i određen broj i djelatnika u turizmu, ali i privatnih iznajmljivača smještaja, prema cikloturizmu, biciklistima kao turistima i trenutnoj biciklističkoj infrastrukturi.

Druga vrsta upitnika usmjerena je prema biciklistima. Ovdje se pod pojmom biciklista podrazumijevalo da se radi o osobama koje voze bicikl i poznaju biciklističke staze na svom području ili području cijele destinacije južna Istra ili šire.

Dakle, nije bilo toliko bitno radi li se o osobama koje profesionalno ili rekreativno voze bicikl (anketirani su članovi biciklističkih klubova, triatlonci koji mnogo vremena provode na biciklu, ali i rekreativni biciklisti kao i obitelji koje često zajedno voze bicikl) koliko je bitno da osobe poznaju biciklističku infrastrukturu, staze, prednosti i nedostatke, određene potrebe i navike biciklista koje su u dobroj mjeri jedinstvene u cijelom svijetu.

Za potrebe istraživanja anketirano je po dvadeset ispitanika biciklista i dvadeset ispitanika građana sa tri područja destinacije južna Istra odnosno grada Pule, grada Vodnjana i općine Fažana.

Uzorak čini ukupno 120 ispitanika.

Više je razloga zbog kojih se pristupilo anketiranju domaćih građana i biciklista za potrebe izrade strategije razvoja cikloturizma na području destinacije, a ne cikloturista koji dolaze posjetiti destinaciju.

Prvenstveno domaći biciklisti bolje poznaju nedostatke ili određene prednosti biciklističke infrastrukture na svom području od nekoga tko dolazi ili je došao povremeno i realno je pretpostaviti da će dati konstruktivnije primjedbe ili prijedloge s ciljem daljnjih poboljšanja i otklanjanja nedostataka u odnosu na nekoga tko je došao prvi put ili je boravio jako kratko.

Danas su potrebe biciklista na globalnoj razini uglavnom jednake i realno je pretpostaviti da rezultati dobiveni anketiranjem domaćih biciklista, od kojih su mnogi i sami cikloturisti na drugim destinacijama, neće u bitnoj mjeri odskakati od možebitnih rezultata koji bi se dobili anketiranjem stranih biciklista, a koji usto ne poznaju dobro područje destinacije kao domaći biciklisti.

Još jedna otegotna okolnost za provođenje ankete među turistima biciklistima je i upitna reprezentativnost onih koji trenutno borave na području destinacije, jer mnogi iskusni biciklisti - turisti koji dobro poznaju destinaciju i njenu biciklističku infrastrukturu, zbog mjera vezanih uz pandemiju korona virusa trenutno ne dolaze na područje destinacije.

4.3. Rezultati provedenog istraživanja

Analiza rezultata istraživanja, odnosno provedene ankete, može se provoditi kao cjelokupna analiza za područje cijele destinacije ili kao zasebna analiza za gradove Pulu i Vodnjan te općinu Fažana. Može se također provoditi zasebno za bicikliste i zasebno za građane.

Prosječna dob svih ispitanika osoba uključujući i građane i bicikliste sa područja destinacija koja su bila obuhvaćena anketom je 36,2 godine dok je od 120 ispitanika 51 ispitanik, odnosno 42,5% ispitanika, ženskog spola i 69 ispitanika, odnosno 57,5% ispitanika, muškog spola.

Određena pitanja kao što je prvo pitanje u anketnom upitniku usmjerenom biciklistima, a odnose se na učestalost vožnje bicikla, imala su za cilj dati određenu težinu prijedlozima i komentarima za daljnji razvoj i poboljšanje cikloturizma koje je ispitanik eventualno upisao na kraju popunjavanja upitnika.

4.3.1. Građani

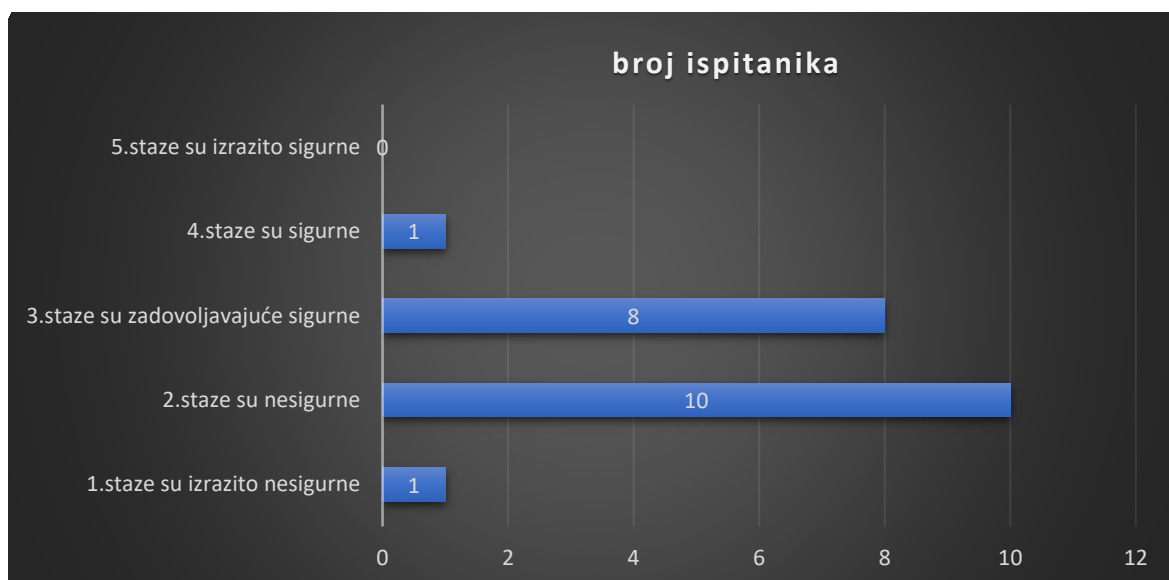
Prosječna dob ispitanika građana sa područja destinacije koja su bila obuhvaćena anketom je 37,6 godina, od kojih je 31 ispitanik, odnosno 51,66% ispitanika, ženskog spola i 29 ispitanika, odnosno 48,34% ispitanika, muškog spola.

Analizom rezultata istraživanja došlo se do određenih konkretnih saznanja:

- većina građana grada Pule, grada Vodnjana i općine Fažana pojam cikloturizam poznaje jako slabo i površno,
- nitko od anketiranih građana grada Pule, grada Vodnjana i općine Fažana nema negativan stav prema turistima -biciklistima,
- većina građana grada Pule (55% ispitanika), grada Vodnjana (75% ispitanika) i općine Fažana (75% ispitanika) zadovoljavajućim je ocijenilo kvalitetu smještajnih kapaciteta i turističkih sadržaja na svome području namijenjenom za prihvata smještaj i potrebe turista biciklista,
- različit su stavovi građana naspram broja biciklističkih staza pa tako većina ispitanih građana općine Fažana smatra da je broj staza na njihovom području zadovoljavajući dok većina ispitanika sa područja grada Pula i grada Vodnjana smatra da je broj biciklističkih staza na njihovom području nedovoljan,
- ispitanici sa područja grada Pule, grada Vodnjana i općine Fažana ne smatraju da su biciklističke staze na njihovom području kvalitetne.

U anketnom se upitniku dotaklo pitanja same povezanosti biciklističkih staza na području južne Istre kao i sigurnosti istih pa se u nastavku prikazuju rezultati koji ukazuju na mišljenje anketiranih građana o povezanosti biciklističkih staza, grafikoni 1, 2, 3, 4, 5 i 6.

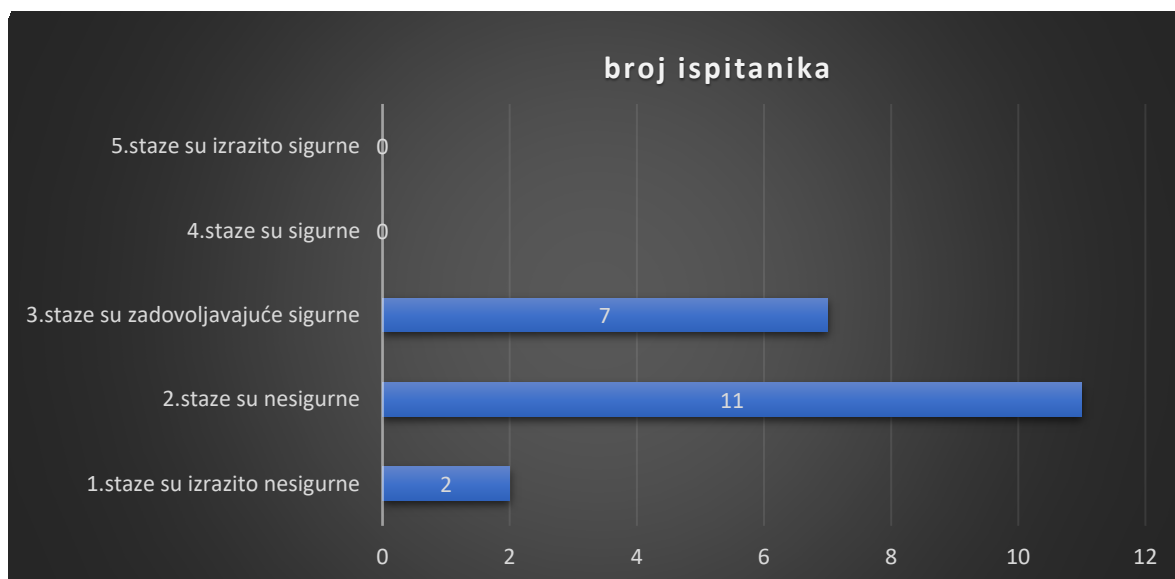
Grafikon 1: Mišljenje anketiranih građana grada Pule o sigurnosti biciklističkih staza



Izvor: obrada autora

Od ukupno 20 ispitanika 1 ispitanik smatra da su biciklističke staze izrazito nesigurne, 10 ispitanika smatra da su nesigurne, 8 ispitanika smatra da su zadovoljavajuće sigurne i 1 ispitanik smatra da su sigurne.

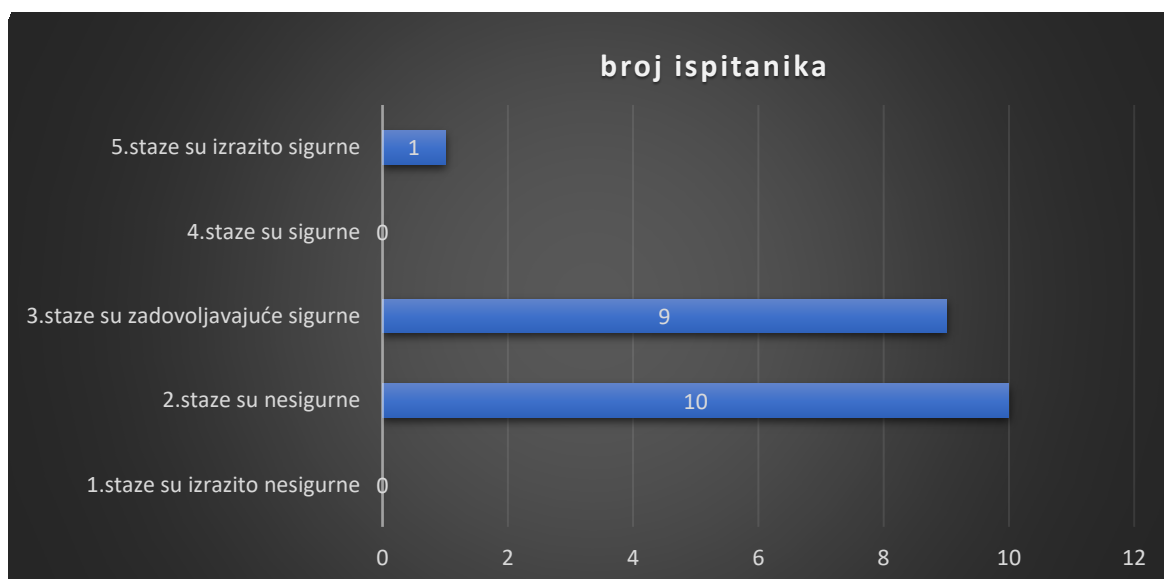
Grafikon 2: Mišljenje anketiranih građana grada Vodnjana o sigurnosti biciklističkih staza



Izvor: obrada autora

Od ukupno 20 ispitanika 2 ispitanika smatraju da su biciklističke staze izrazito nesigurne, 11 ispitanika smatra da su nesigurne i 7 ispitanika smatra da su zadovoljavajuće sigurne.

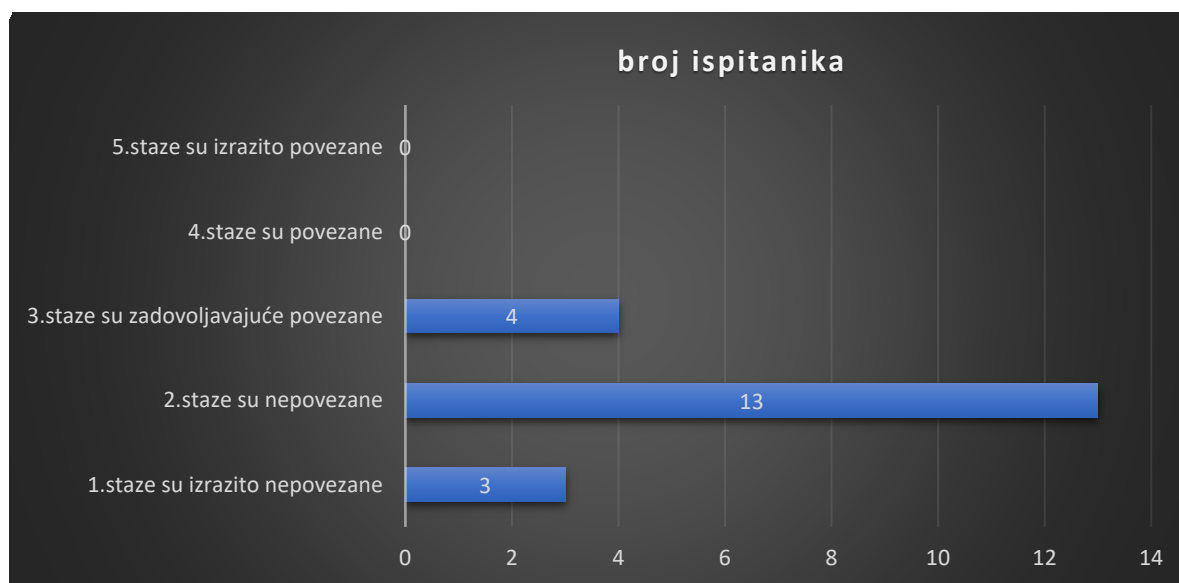
Grafikon 3: Mišljenje anketiranih građana općine Fažana o sigurnosti biciklističkih staza



Izvor: obrada autora

Od ukupno 20 ispitanika 10 ispitanika smatra da su biciklističke staze nesigurne, 9 ispitanika smatra da su zadovoljavajuće sigurne i 1 ispitanik smatra da su izrazito sigurne.

Grafikon 4: Mišljenje anketiranih građana grada Pula o povezanosti biciklističkih staza



Izvor: obrada autora

Od ukupno 20 ispitanika 3 ispitanika smatraju da su biciklističke staze izrazito nepovezane, 13 ispitanika smatra da su nepovezane i 4 ispitanika smatraju da su zadovoljavajuće povezane.

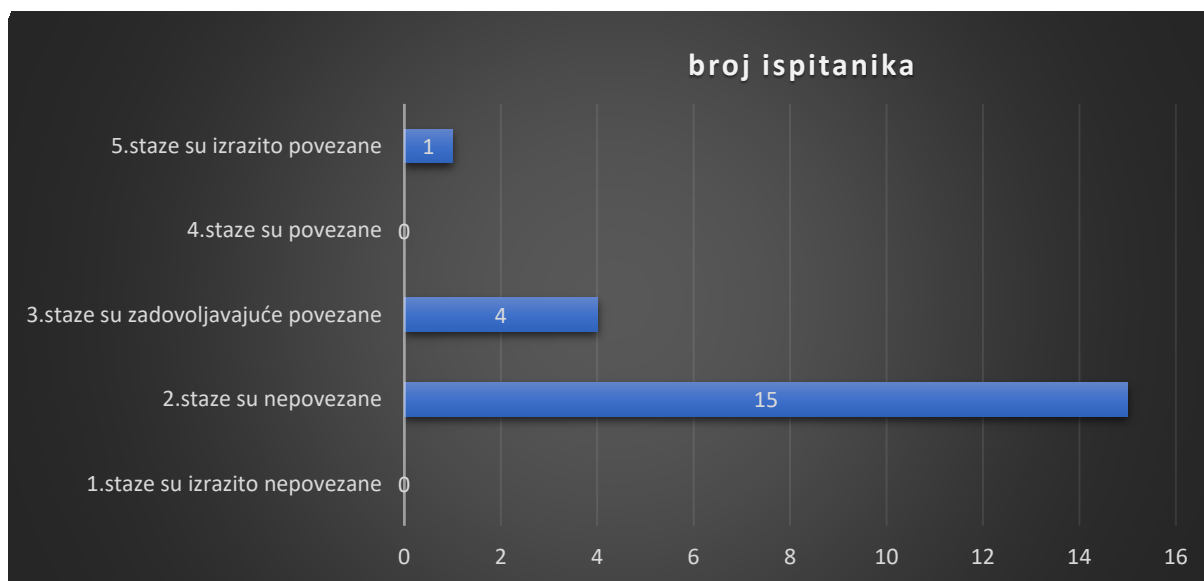
Grafikon 5: Mišljenje anketiranih građana grada Vodnjana o povezanosti biciklističkih staza



Izvor: obrada autora

Od ukupno 20 ispitanika 2 ispitanika smatraju da su biciklističke staze izrazito nepovezane, 14 ispitanika smatra da su nepovezane i 4 ispitanika smatraju da su zadovoljavajuće povezane.

Grafikon 6: Mišljenje anketiranih građana općine Fažana o povezanosti biciklističkih staza



Izvor: obrada autora

Od ukupno 20 ispitanika 15 ispitanika smatra da su biciklističke staze nepovezane, 4 ispitanika smatraju da su zadovoljavajuće povezane i 1 ispitanik smatra da su izrazito povezane.

Iz prezentiranih rezultata vidljivo je da većina ispitanika ne cijeni sigurnim i povezanim biciklističke staze na svom području nego su one većinom ocijenjene kao nesigurne / zadovoljavajuće sigurne ili nepovezane odnosno tek zadovoljavajuće povezane što ukazuje na potrebu izrade smjernica kako bi se rečeni nedostaci uklonili.

Istraživanjem je utvrđeno da velika većina ispitanika sa područja grada Pule i grada Vodnjana kao i općine Fažana nema negativan stav naspram održavanja biciklističkih manifestacija / okupljanja / natjecanja na prometnicama na svom području te nema negativan stav naspram iznajmljivanja vlastite smještajne jedinice cikloturistima.

Utvrđeno je i da ispitanici građani sa svih gore navedenih područja cijene važnim za razvoj cikloturizma, ali i turizma općenito, povezivanje biciklističkih staza na svom području sa biciklističkim stazama drugih područja, kao i da im nije važno dolaze li cikloturisti tijekom turističke sezone ili izvan nje.

4.3.2. Biciklisti

Prosječna dob ispitanika biciklista sa područja destinacije koja su bila obuhvaćena anketom je 34,9 godina od kojih je 20 ispitanika, odnosno 33,33% ispitanika, ženskog spola i 40 ispitanika, odnosno 66,67% ispitanika, muškog spola.

Prvo pitanje iz anketnog upitnika namijenjenog biciklistima odnosilo se učestalost vožnje biciklom i odgovori na samo pitanje bili su disperzirani. Kako je već navedeno pitanje je odabrano kako bi eventualno dalo određenu težinu prijedlozima i sugestijama za razvoj i unapređenje cikloturizma na ispitanikovom području, koje bi ispitanik eventualno iznio. Učestalija vožnja biciklom na određenom području znači i bolje poznavanje biciklističke infrastrukture, kao i prednosti i nedostataka, ali i trenutnog stanja iste.

Daljnjom analizom rezultata istraživanja došlo se do slijedećih konkretnih saznanja:

- ispitanici biciklisti sa područja destinacije ne smatraju da se dodatni ugostiteljski sadržaji kao što su ugostiteljski objekti i objekti za okrepu moraju nalaziti uz biciklističke staze ali većina biciklista sa područja grada Vodnjana smatra da je poželjno da se ti objekti nalaze uz staze. Većini biciklista sa područja grada Pula i općine Fažana svejedno nalaze li se uz staze odnosno smatra da se mogu nalaziti ali i ne moraju,

- većina ispitanika biciklista grada Pule, grada Vodnjana i općine Fažana zadovoljavajućim je ocijenilo kvalitetu smještajnih kapaciteta i turističkih sadržaja na svome području namijenjenom za prihvrat smještaj i potrebe turista biciklista.

Rezultati ispitivanja odnosno stav anketiranih biciklista sa područja destinacije naspram nužnosti dodatnih servisnih točaka (mjesto sa alatom za nužne popravke bicikla i slično) uz biciklističke staze prikazan je kroz grafikone 7, 8 i 9.

Grafikon 7: Mišljenje anketiranih biciklista grada Pule o nužnosti dodatnih servisnih točaka uz biciklističke staze



Izvor: obrada autora

Od ukupno 20 ispitanika 2 ispitanika smatraju da dodatne servisne točke uz biciklističke staze nisu nužne, 11 ispitanika smatra da se mogu nalaziti ali i ne moraju, 4 ispitanika smatraju da su poželjne uz biciklističke staze i 3 ispitanika smatraju da se moraju nalaziti uz biciklističke staze.

Grafikon 8: Mišljenje anketiranih biciklista grada Vodnjana o nužnosti dodatnih servisnih točaka uz biciklističke staze



Izvor: obrada autora

Od ukupno 20 ispitanika 4 ispitanika smatraju da se dodatne servisne točke uz biciklističke staze mogu nalaziti ali i ne moraju, 9 ispitanika smatra da su poželjne uz biciklističke staze i 7 ispitanika smatra da se moraju nalaziti uz biciklističke staze.

Grafikon 9: Mišljenje anketiranih biciklista općine Fažana o nužnosti dodatnih servisnih točaka uz biciklističke staze



Izvor: obrada autora

Od ukupno 20 ispitanika 1 ispitanik smatra da se dodatne servisne točke ne trebaju nalaziti uz biciklističke staze, 2 ispitanika smatraju da nisu nužne, 6 ispitanika smatra mogu nalaziti ali i ne moraju, 9 ispitanika smatra da su poželjne uz biciklističke staze i 1 ispitanik smatra da se moraju nalaziti uz biciklističke staze.

U anketnom se upitniku dotaklo broja biciklističkih staza na području južne Istre pa se u nastavku prikazuju rezultati koji ukazuju na mišljenje anketiranih biciklista po tom pitanju što je prikazano kroz grafikone 10,11 i 12.

Grafikon 10: Mišljenje anketiranih biciklista grada Pula o broju biciklističkih staza na svom području



Izvor: obrada autora

Od ukupno 20 ispitanika 2 ispitanika smatraju da je broj biciklističkih staza na svome području iznimno nedovoljan, 4 ispitanika smatraju da je broj staza nedovoljan, 10 ispitanika smatra zadovoljavajućim broj staza, 4 ispitanika smatraju da je broj staza dovoljan i 1 ispitanik smatra da je iznimno dovoljan broj staza.

Grafikon 11: Mišljenje anketiranih biciklista grada Vodnjana o broju biciklističkih staza na svom području



Izvor: obrada autora

Od ukupno 20 ispitanika 4 ispitanika smatraju da je broj biciklističkih staza nedovoljan, 9 ispitanika smatra zadovoljavajućim broj staza i 7 ispitanika smatraju da je broj staza dovoljan.

Grafikon 12: Mišljenje anketiranih biciklista općine Fažana o broju biciklističkih staza na svom području



Izvor: obrada autora

Od ukupno 20 ispitanika 7 ispitanika smatra da je broj biciklističkih staza nedovoljan, 10 ispitanika smatra zadovoljavajućim broj staza, 4 ispitanika smatraju da je broj staza dovoljan i 1 ispitanik smatra da je iznimno dovoljan broj staza.

Daljnjom analizom rezultata istraživanja utvrđeno je da biciklisti sa područja grada Pule, grada Vodnjana i općine Fažane ne smatraju kvalitetnim biciklističke staze na svom području.

Većina biciklista sa područja grada Pula i općine Fažana smatra svoje biciklističke staze zadovoljavajuće sigurnim dok većina biciklista grada Vodnjana biciklističke staze na svom području smatra nesigurnim.

Stav većine biciklista sa odabranih područja destinacije naspram povezanosti biciklističkih staza je da su staze nepovezane.

Također je utvrđen pozitivan stav većine biciklista sa odabranih područja destinacije naspram održavanja biciklističkih manifestacija na prometnicama na svom području.

Utvrđeno je i da ispitanici biciklisti, sa svih gore navedenih područja, cijene važnim za razvoj cikloturizma, ali i turizma općenito, povezivanje biciklističkih staza na svome području sa biciklističkim stazama drugih područja, kao i da im nije važno dolaze li cikloturisti tijekom turističke sezone ili izvan nje.

Stav anketiranih biciklista naspram usporedbe biciklističke infrastrukture i ponude na svom području sa biciklističkom infrastrukturom i ponudom drugih (inozemnih ali i domaćih) destinacija prezentiran je kroz grafikone 13,14 i 15.

Grafikon 13: Mišljenje anketiranih biciklista grada Pula o usporedbi biciklističke infrastrukture na svom području sa infrastrukturom i ponudom drugih destinacija



Izvor: obrada autora

Od ukupno 20 ispitanika 3 ispitanika smatraju da pri usporedbi biciklističke infrastrukture na svom području sa infrastrukturom i ponudom drugih destinacija izrazito zaostaju, 8 ispitanika smatra da zaostaju i 9 ispitanika smatra da nisu bolji, a niti lošiji u odnosu na druge destinacije.

Grafikon 14: Mišljenje anketiranih biciklista grada Vodnjana o usporedbi biciklističke infrastrukture na svome području sa infrastrukturom i ponudom drugih destinacija



Izvor: obrada autora

Od ukupno 20 ispitanika 1 ispitanik smatra da pri usporedbi biciklističke infrastrukture na svom području sa infrastrukturom i ponudom drugih destinacija izrazito zaostaju, 5 ispitanika smatra da zaostaju i 14 ispitanika smatra da nisu bolji a niti lošiji u odnosu na druge destinacije.

Grafikon 15: Mišljenje anketiranih biciklista općine Fažana o usporedbi biciklističke infrastrukture na svome području sa infrastrukturom i ponudom drugih destinacija



Izvor: obrada autora

Od ukupno 20 ispitanika 3 ispitanika smatraju da pri usporedbi biciklističke infrastrukture na svom području sa infrastrukturom i ponudom drugih destinacija izrazito zaostaju, 7 ispitanika smatra da zaostaju i 10 ispitanika smatra da nisu bolji, a niti lošiji u odnosu na druge destinacije.

Iz prezentiranih rezultata vidljivo je da nitko od ispitanika ne smatra da je biciklistička infrastruktura i ponuda bolja ili iznimno kvalitetnija i bolja u odnosu na druge destinacije.

Tijekom provođenja istraživanja mnogi ispitanici su u anketne upitnike unijeli svoje prijedloge za unapređenje i daljnji razvoj cikloturizma, a zbog velikog broja ispitanika navođenje tih prijedloga premašilo bi kapacitete diplomskog rada.

Prijedlozi će poslužiti ka usmjeravanju i definiranju odrednica za daljnji razvoj i unapređenje cikloturizma.

Tijekom provođenja ispitivanja odnosno ankete veliki broj ispitanika, neovisno radi li se o građanima ili biciklistima iznio je podatak da su već mnogo puta čuli pritužbe turista biciklista kako smještajne jedinice na njihovom području, na koje inače nemaju zamjerki, nemaju odgovarajuće kapacitete za siguran smještaj i pohranu bicikala koje turisti dovezu sa sobom.

Slijedom te informacije provedeno je dodatno blic istraživanje za potrebe diplomskog rada, kojom prilikom se telefonskim putem kontaktiralo desetak turističkih subjekata na području destinacije (uglavnom hotela) i utvrđeno je da samo jedan manji obiteljski hotel (iz razumljivih razloga neće se navoditi podaci) ima osigurane prikladne i sigurne prostorije namijenjene isključivo za smještaj bicikala u vlasništvu gosta koji kod njih boravi. Dok u ostalim smještajnim subjektima gosti svoje bicikle ostavljaju na vlastitu odgovornost ili osigurane na najjednostavniji način i to lokotom i lancem te se pouzdajući u eventualno postojanje video nadzora mjesta na kojem se bicikli ostavljaju poglavito tijekom noći.

5. STRATEGIJA RAZVOJA CIKLOTURIZMA DESTINACIJE JUŽNA ISTRA

Prilikom izrade strategije razvoja potrebno je realno sagledati sve čimbenike, uvažiti rezultate provedenoga istraživanja ali i onih ne manje bitnih saznanja do kojih se došlo tijekom samog provođenja istraživanja, koja nisu obuhvaćena i bila predmetom ispitivanja, a mogu u većoj ili manjoj mjeri utjecati na razvoj cikloturizma promatrane destinacije. Poželjno je strategiju donijeti na kratkoročnoj razini (očekivani i realni rok izvršenja projekata ili radova do jedne godine), srednjeročnoj razini (očekivani i realan rok izvršenja projekata ili radova od dvije do pet godina) te dugoročnoj razini (očekivani i realan rok izvršenja projekata ili radova više od 5 ili čak deset godina).

U ovim okvirima strategiji razvoja pristupit će se i u tri koraka odnosno na tri načina, gdje bi prvi korak bio poboljšanje ili izgradnja postojeće infrastrukture i približavanje turističkih kapaciteta biciklistima zasebno na svakom području odnosno gradu Puli, gradu Vodnjanu i općini Fažana. Drugi korak bi bio kvalitetnije povezivanje (što je nedvojbeno definirano kroz rezultate provedenih istraživanja kao veći nedostatak) tih zasebnih cjelina kroz izgradnju novih i optimizaciju postojećih biciklističkih staza, dok bi treći korak bio dodatno unaprjeđenje i kategorizacija ili tematsko određenje smještajnih kapaciteta i staza.

5.1. Vizija i misija cikloturizma na području južne Istre

Istra kao regija već odavno je poznata kao atraktivna, razvijena, pristupačna i zanimljiva turistička destinacija. Ako se ovim epitetima doda i visoka razina sigurnosti koju imaju turisti koji borave u Istri onda održivost i konkurentnost destinacije na turističkom tržištu nije upitna. Uz sve rečeno Istra je već dugi niz godina prepoznatljiva cikloturistička destinacija što podrazumijeva i postojanje kvalitetne ponude proizvoda cikloturizma.

Vizija cikloturizma na području južne Istre je atraktivna, zanimljiva i kvalitetna cikloturistička destinacija južna Istra koja je po kvaliteti ponude cikloturističkih proizvoda i usluga na mnogo većoj razini od drugih dijelova Istre ali i od mnogih drugih cikloturističkih destinacija, kako u Republici Hrvatskoj tako i u inozemstvu.

Destinacija koja neprestano postavlja nove standarde u cikloturizmu ali i turizmu općenito.

Misija cikloturizma na području južne Istre je prepoznati i stalno otkrivati nove potencijale za razvoj i unaprjeđenje već postojeće biciklističke infrastrukture na području grada Pule, grada Vodnjana i općine Fažana. Unaprijediti i održavati postojeću biciklističku infrastrukturu te uz optimalan omjer uloženog i dobivenog izgraditi novu ili dodatnu infrastrukturu.

Upoznati sa benefitima vožnje bicikla i zdravog načina življenja turista na području destinacije ali i lokalno stanovništvo svih uzrasta. Stalno kreirati i osmišljavati nove cikloturističke proizvode i ponudu što će osigurati atraktivnost i prepoznatljivost destinacije kao i ponovni povratak turista odnosno cikloturista koji su već posjetili i upoznali južnu Istru. Podići razinu prometne kulture na području destinacije i indirektno utjecati na sigurnost smanjenjem broja prometnih nezgoda u kojima sudjeluju biciklisti. Pridonijeti zaštiti prirode, smanjenju zagađenja i onečišćenja prirode animiranjem što većega broja ljudi na korištenje bicikla odnosno vožnju bicikla.

5.2. Smjernice razvoja infrastrukture za razvoj cikloturizma na području grada Pule, grada Vodnjana i općine Fažana

Izgradnja novih biciklističkih staza na području ovih zasebnih cjelina zahtjeva određena sredstva i ulaganja, povlači mnogo drugih pitanja administrativne prirode, pa se teško može planirati na kratkoročnoj razini. Bez obzira na te poteškoće postoji mnogo mogućnosti za brzo i efikasno podizanje razine kvalitete postojeće infrastrukture.

Već postojeće staze potrebno je dodatno i kvalitetnije označiti i urediti, a pojedine i kategorizirati.

Mnoge puteve ili puteljke koje biciklisti već koriste, a nisu registrirani i označeni kao staze, potrebno je pretvoriti u označene biciklističke staze.

Prijelaze biciklističkih staza preko kolnika potrebno je prilagoditi biciklistima, odnosno ukloniti oštre rubnjake.

Smještajne jedinice ali i određeni ugostiteljski objekti, trebaju izdvojiti i osigurati dodatne prostore za siguran smještaj bicikala. Turisti često dolaze sa biciklima velike vrijednosti koje su prisiljeni vezati za razne ograde, ostavljati na auto-nosačima ili slično gdje im nitko ne želi garantirati sigurnost bicikla, česte su i krađe takvih bicikala pa je materijalna šteta koju cikloturist pretrpi višestruko veća od cijene njegovog boravka u destinaciji. Nisu potrebna velika ulaganja u smještajnim jedinicama, na bilo kojoj razini, da bi se takvi prostori osigurali i to se može napraviti već danas ako za to postoji volja (u slijedećoj točki ovog poglavlja diplomskog rada bit će detaljnije obrađena tematika smještajnih kapaciteta).

To sve naravno treba adekvatno i prezentirati i istaknuti kao prednost destinacije odnosno smještajnih jedinica.

Bez mnogo ulaganja i jako brzo se uz postojeće staze mogu se postaviti i točke odnosno stanice za brzi popravak i održavanje bicikla. Kao jedan takav primjer postavljanje je stanice za brzi popravak i servis bicikla na području grada Vodnjana, točnije kod Parka Kažuna (slika 3), koja lokacija se nalazi na stazi 327 Staza Kažuni. Također sama lokacija atraktivna je i obitelji sa djecom, a budući da se nedaleko od nje nalazi makadamski put za predvidjeti je da će njeno postojanje biti od koristi. Sukladno provedenom istraživanju bez obzira što mnogi biciklisti sa sobom nose alat i opremu, najčešće rezervnu zračnicu, utvrđena je potreba za postavljanjem takvih točaka koje značajno olakšavaju hitni servis i popravak bicikla.

Slika 3: Stanica za brzi popravak i servis bicikla na području Vodnjana



Izvor: vlastiti album

Izgradnja novih objekata i info pultova uz postojeće staze često zahtijeva velika ulaganja i može se realizirati na srednjeročnoj i dugoročnoj razini, ali se zato jako brzo već postojeći objekti mogu približiti biciklistima, proširenjem asortimana namijenjenog biciklistima (karte, informacije, specifična prehrana, nužni rezervni dijelovi i slično).

Cikloturiste ne treba promatrati kao subjekte od kojih je potrebno izvući što više novca na svakom koraku i bitna stavka (česta primjedba anketiranih ispitanika) je osiguravanje besplatne pitke vode uz staze namijenjene biciklistima. Mnogi biciklisti koriste na leđima mješine odnosno „*camelbackove*“ u kojima se voda može zagrijati i njihova percepcija same destinacije bit će drukčija ako im se osigura često besplatno

mijenjanje vode, za razliku od pretjeranog naplaćivanja vode u boci koju su onda prisiljeni kupovati.

Nužno je održavati biciklističke staze i često to zahtijeva malo truda, jer bez obzira koliko kvalitetno bile napravljene, neodržavanje staza kvari opći dojam. Prikaz loše održavane biciklističke staze (slika 4 i 5), naslage zemlje na lijepo uređenoj i označenoj betonskoj stazi, značajno ne utječu na sigurnost vožnje, ali kvare opći dojam.

Slika 4: Kvalitetno uređena i označena biciklističke staza, sa prijelazom preko kolnika u Vodnjanskoj ulici u Puli



Izvor: vlastiti album

Slika 5: Loše održavana biciklistička staza



Izvor: vlastiti album

Prilikom planiranja izrade novih biciklističkih staza ili oformljivanja novih ruta treba se voditi računa da one što više obuhvate turističke znamenitosti na određenom području. Bilo bi dobro kada bi Arenu Pula ili druge znamenitosti na području Pule, ali isto tako i

Vodnjana ili Fažane, smjestili u neposrednu blizinu određenih ruta, naravno uz izgradnju nove ili prilagodbu postojeće infrastrukture.

Grad Vodnjan odnosno neposredna, a i šira okolica, pruža mogućnosti doživljaja jedinstvene istarske prirode spojenog sa vožnjom bicikla, dok Fažana pruža spektakularan pogled na otočje Brijuni i osjet čistog morskoga zraka tijekom vožnje.

Ništa manje odnosno mnogo više takvih mogućnosti pruža i grad Pula.

Za planiranje i provedbu mnogih od ovih projekata uz stalno podizanje svijesti i biciklističke kulture domicilnog stanovništva ali i turista, potrebno je uključiti i same bicikliste, turističke djelatnike, pripadnike javnih službi kao i druge.

Postojeće nedostatke, ako je za njihovo otklanjanje potrebno vrijeme ili značajna ulaganja, potrebno je na adekvatan način umanjiti i prikriti.

Implementacijom određenih kreativnih ideja i rješenja uz beznačajna ulaganja može se utjecati na samu percepciju biciklista i određene projekte koji su nesvršeni i odaju dojam površnosti i neorganiziranosti te ih prikazati u potpuno drukčijem svjetlu (slika 6 i 7).

Slika 6: Završetak biciklističke staze na izlazu iz Pule prema Vodnjanu



Izvor: vlastiti album

Slika 7: Detaljniji prikaz završetka biciklističke staze



Izvor: vlastiti album

Biciklist doživljava razočarenje iznenadnim završetkom staze prikazanim na slici 6 i 7 te percipira stazu kao nedovršen projekt.

Kada bi se uz bunar koji se nalazi na slici 7, a koji ima svoju priču, postavio jednostavan edukativni panel sa opisom i povijesti samoga bunara, klupa za odmor, stanica za popravak bicikla i pitka voda, te sve to označilo kao planirani kraj odnosno krajnju točku staze sa daljnjim usmjerenjem i prikazom daljnjeg smjera vožnje (u konkretnom slučaju povratak stotinjak metara u smjeru Pule i dolazak do obližnje makadamske staze kojom se isto tako može stići do Vodnjana) cijeli taj prostor dobio bi sasvim drugu dimenziju i bio drugačije percipiran.

Kada se uredi i unaprijedi dobar dio onoga o čemu je bilo spomena u prethodnom tekstu može se pristupiti slijedećem koraku razvoja strategije cikloturizma na području destinacije, odnosno kvalitetnijem povezivanju zasebnih cjelina destinacije odnosno grada Pule, grada Vodnjana i općine Fažana.

Tu postoje mnoga ograničenja. Projekti povezivanja i izgradnje novih staza uz postojeće prometnice kojima su te cjeline povezane često su limitirani uslijed privatnog vlasništva nad potrebitim zemljištem, visokom cijenom, predviđenim dugim rokovima realizacije i slično. Kako postoje mnoga ograničenja isto tako postoje i mnoge mogućnosti odnosno u mnogim slučajevima često i kvalitetnija i jeftinija rješenja.

Za vrijeme dok se Pula ne poveže sa Vodnjanom izgradnjom biciklističkih staza uz samu prometnicu, treba poraditi na unapređenju ali i daleko kvalitetnijem markiranju već postojećih makadamskih ili drugih staza, koje se često protežu paralelno sa glavnom prometnicom i indirektno ili direktno povezuju te dvije cjeline.

Izgradnja određenih sadržaja uz te staze kao i prezentacija takvih alternativnih rješenja, odnosno unapređenje već postojećih trebala bi biti na kvalitetnoj razini.

Na isti način moguće je povezati odnosno unaprijediti povezanost Pule sa Vodnjanom, Vodnjana sa Fažanom i Fažane sa Pulom.

Iluzorno je očekivati da će se Pula u skorije vrijeme u potpunosti povezati biciklističkom stazom koja se proteže uz Fažansku cestu, ali težiti toj povezanosti obalom preko Štinjana i u buduću odnosno djelomično već postojeću rutu uklopiti sadržaje i infrastrukturu koji će uskoro nastati uređenjem bivših vojarni Katarina i Monumenti moglo bi dati sasvim drugu dimenziju razvoju infrastrukture i cikloturizma na području destinacije.

Kada se odabirom najbržih i najprikladnijih rješenja, od kojih su samo neka prezentirana u ovom diplomskom radu, infrastruktura i povezanost na području destinacije podignu na višu razinu slijedeći korak u strategiji razvoja cikloturizma na području destinacije je dodatna kategorizacija i usmjerenje kako infrastrukture tako i smještajnih kapaciteta.

Staze se mogu kategorizirati na tematskoj, dobnoj, težinskoj ili drugoj osnovi, a isto tako određeni smještajni kapaciteti mogu se prilagoditi odnosno specijalizirati različitim skupinama odnosno kategorijama biciklista - cikloturista.

Uz sve ovo važno je pratiti nove trendove, a činjenica je da dosta rekreativnih biciklista već koristi električne bicikle pa je potrebno čim prije u planirani razvoj i unapređenje infrastrukture implementirati dio infrastrukture namijenjen potrebama turista sa električnim biciklima (punionice, nužni servis i slično).

5.3. Smjernice razvoja smještajnih kapaciteta, karakteristike i usmjerenost smještajnih kapaciteta za razvoj cikloturizma

Jedan od čimbenika koji može pozitivno utjecati na daljnji razvoj i ubrzati provođenje određenih smjernica za razvoj cikloturizma na području destinacije južna Istra je i postojanje sustava Istra *Bike & Bed* na području Istre, kojim je već obuhvaćen određeni dio smještajnih kapaciteta i biciklističke infrastrukture.

Istra *Bike & Bed* je sustav smještajnih objekata specijaliziranih za prihvat cikloturista koji korisnicima pruža informacije te ih povezuje sa svim ostalim uslugama koje se za bicikliste pružaju u Istri (staze, biciklistički vodiči, pružanje strukovnih usluga poput najma, servisa, prijevoza, sudjelovanja na manifestacijama i slično).³³

Smještajni objektu su raspoređeni po kategorijama i to:³⁴

- *Istra Bike & Bed* – manji objekti u privatnom vlasništvu kao apartmani i kuće za odmor, nude osobniji pristup, najbrojnija skupina koja širi temeljnu ideju *Istra Bike & Bed* sustava, a to je putovanje gostiju iz dana u dan, noćenje svake večeri u drugom mjestu.
- *Boutique Bike hotels* – mali obiteljski hoteli, kombiniran osobni pristup gostu i viša kvaliteta usluge što rezultira povratkom gosta godinama nakon prvog boravka, pružaju najbolji omjer usluge i cijene.

³³ <http://www.istra-bike.com/hr/smjestaj>, 2.1.2022.

³⁴ Ibid. 2.1.2022.

- *Bike hotels* – hoteli s velikim smještajnim kapacitetom i nizom usluga koje pružaju, a nalaze se na obali.
- *Bike camps* – u pravilu smješteni na obali, pružaju pristup moru te istovremeni boravak u prirodi, cjenovno prihvatljivi.

Da bi neki objekt bio uvršten u sustav Istra *Bike & Bed* mora zadovoljavati slijedeće kriterije:³⁵

- Informacije o ponuđenim uslugama u okolici, biciklističkim stazama, savjetima za planiranje vožnje,
- Biciklistička ponuda u okolici, ponuda biciklističkih paketa, opisi i razrađene biciklističke ture, digitalna karta za planiranje izleta, sos telefon,
- Stručno znanje osoblja, usluga biciklističkih vodiča odnosno raspoloživost biciklističkog vodiča i organiziranje trodnevnih tura,
- Izdvojen prostor za bicikle i opremu, koji je dobro osiguran i lako dostupan, punjenje baterija za e-bicikle,
- Opremljenost alatom za servis i popravak bicikala kao i priborom i sredstvima za održavanje te mogućnost prijevoza bicikla do najbližeg servisa,
- Mogućnost za pranje i sušenje odjeće,
- Najam bicikla i kaciga,
- Prijevoz biciklista, bicikla i opreme do iznajmljivača te prijevoz u slučaju kvara,
- Prehrana prilagođena biciklistima kao što je putna hrana, energetske napitke, eventualne specifične dijetalne prehrane ili pojačani obroci i
- Dodatna ponuda za bicikliste kao što je mogućnost dogovora za posljednji dan boravka, tuš, čuvanje prtljage.

³⁵ Ibid. 2.1.2022.

Gosti - cikloturisti u nekoj destinaciji imaju zahtjeve sa vrlo malim prilagodbama postojeće infrastrukture prilagođene njihovim potrebama. Naime jako je važan smještaj prilagođen biciklistima sa odgovarajućim parkirališnim prostorom koji je pod nadzorom. Nažalost svjedočimo, dosta velikom problemu, krađe bicikala koji nisu adekvatno osigurani i koji nisu pod nadzorom. Kvalitetan lokot i bicikl vezan na odgovarajući način, na osvijetljenom, ograđenom i po mogućnosti mjestu koje pokriva video nadzor uvelike će pridonijeti činjenici da će se potencijalni počinitelj sa namjerom otuđenja bicikla morati više potruditi te da je rizik od hvatanja na djelu ili kasnije identifikacije veći te će obično odustati od svoje namjere i potražiti neki lakše dostupan plijen.

Izuzev zaštite od krađe bicikala u nekoj destinaciji koja razvija cikloturizam jako je važna usluga servisa bicikala. Pogotovo bicikli koji se koriste za makadamske staze češće podliježu nekim kvarovima, puknuća gume i slično te je jako važno da je cikloturistu na dohvat ruke i takva usluga.

Nadalje, što se tiče smještajnih objekata na području promatranih lokacija za napomenuti je da Pula obiluje mnogobrojnim privatnim smještajnim kapacitetima, hotelima i hostelima te nekoliko kampova od kojih se velika većina nalazi na atraktivnim lokacijama, blizini mora ili blizini povijesnih znamenitosti.

U gradu Vodnjanu i njegovoj okolici većinom su locirani kapaciteti privatnog smještaja te mali obiteljski kamp u kojem se turistima nudi odmor u *glamping* šatorima, mobilnim kućicama te vlastitim kamperima i šatorima.

U Općini Fažana smještena su dva kampa i to „*Bi Village*“ te kamp „*Pineta*“, dva hostela, Hotel „*Marina*“, *heritage hotel* „*Chersin*“ te *villetta* „*Phasiana*“.

U općini Fažana, kao i na sve tri lokacije, smješteni su mnogobrojni kapaciteti privatnog karaktera od kojih neki od njih ispunjavaju kriterije Istra *Bike & Bed*.

5.4. Prijedlog razvoja i promocije novog proizvoda / doživljaja cikloturizma: Biciklistički dani južna Istra Biciklistički dani južna Istra (u nastavku se dodaje godina održavanja i/ili mjesec uz godinu održavanja u slučaju održavanja dva puta godišnje) zamišljeni su

kao petodnevno okupljanje biciklista, koje bi se održavalo izvan udarne turističke sezone, početkom ili sredinom svibnja odnosno krajem rujna ili početkom listopada.

Prilikom određivanja točnoga termina u obzir bi se uzela vremenska prognoza zbog ovisnosti zamišljenih aktivnosti o dobrim vremenskim uvjetima.

Organizacijom bi se nastojalo privući goste kojima biciklizam zauzima vrlo važno mjesto u životu ali bi se nastojalo privući bicikliste svih profila odnosno fokus bi bio na pojedincima biciklistima ali i njihovim obiteljima.

Za smještaj biciklista tijekom održavanja biciklističkih dana koristili bi se prvenstveno smještajni kapaciteti na području destinacije odnosno šire okolice.

Vizija organiziranja Biciklističkih dana južna Istra je da turisti / biciklisti, svih kategorija i dobnih skupina, kroz ugodno druženje i vožnju biciklima na području destinacije upoznaju većinu znamenitosti tog područja i okolice, te kroz jedan aktivan oblik provođenja odmora dobiju energiju i nadahnuće za svakodnevne i nove životne izazove.

Misija i cilj organiziranja je da se oni koji su jednom sudjelovali na biciklističkim danima svaki put vraćaju na slijedeće organizirane dane, ali ne sami, nego dovodeći svaki put nove članove obitelji, prijatelje i slično.

To se može postići jedino kvalitetnom organizacijom i ponudom sadržaja.

Postoji mnogo mogućnosti kreiranja rasporeda aktivnosti i sadržaja tijekom održavanja biciklističkih dana.

Ono što bi se svakako trebalo izbjeći prilikom planiranja aktivnosti je ponavljanje sadržaja i važnu ulogu u organizaciji manifestacije mora imati kreativnost i maštovitost organizatora odnosno osobe zadužene za planiranje i provedbu aktivnosti i sadržaja.

Cikloturisti koji dolaze sudjelovati na biciklističkim danima moraju biti zadovoljni organizacijom i kvalitetom manifestacije kako bi sa nestrpljenjem iščekivali slijedeće održavanje i okupljanje. Ono svojom kvalitetom, originalnošću i jednako kvalitetnim, ali ne monotonim i ponavljajućim sadržajem, mora opravdati njihova očekivanja i osigurati njihov ponovni dolazak.

Tablica 2: Prijedlog rasporeda aktivnosti i sadržaja Biciklističkih dana južna Istra

BICIKLISTIČKI DANI, SADRŽAJ I RASPORED AKTIVNOSTI PO DANIMA	
1. DAN	<p>-dolazak i smještaj</p> <p>-uvodni pozdrav, upoznavanje sa sadržajem i programom održavanja dana</p> <p>- ručak, smještaj bicikala, priprema za sudjelovanje u pojedinačnim aktivnostima natjecanjima i radionicama</p>
2. DAN	<p>-vožnja biciklističkim stazama na području smještaja (zbog većega broja biciklista moguć je i izvjestan obilazak navedenih staza u više grupa i sa određenim vremenskim odmakom)</p> <p>-radionice (škola vožnje bicikla za najmlađe, pouke o održavanju i servisiranju bicikla sa prezentacijama, izlaganja i prenošenje iskustava poznatih biciklista pozvani u svojstvu počasnih gostiju</p>
3. DAN	<p>-vožnja biciklom i cjelodnevni boravak biciklista i članova obitelji po Brijunima uz organizirani ručak na otvorenom na otočju Brijuni u jednoj od mnogobrojnih uvala ili proplanaka</p>
4. DAN	<p>-prezentacija turističke i gastronomske ponude područja smještaja, slobodne aktivnosti</p>
5. DAN	<p>-organizirani obilazak biciklom područja cijele destinacije (gradova Pula i Vodnjan kao i općine Fažana), uključujući obilazak znamenitosti, predahe konzumiranje gastronomske ponude i slično. Naglasak je na cjelodnevnom druženju biciklista</p> <p>-zatvaranje dana, izvlačenje nagrada, završni govor</p>

Ovo je samo jedna od mnogo mogućnosti načina organiziranja Biciklističkih dana južna Istra.

Potrebno je, uz turističku zajednicu i općinu te županiju, u organizaciju uključiti i mnoga državna tijela (MUP RH kod osiguranja mimohoda prometnicama ili odlaska na biciklističke staze, MORH kod prijevoza biciklista na otočje Brijuni, ekipu Hitne medicinske pomoći u slučaju nezgode, komunalne službe i službe održavanja cesta i druge), prikupiti određene sponzore okupljanja, osigurati zanimljive nagrade za ostvarene rezultate na natjecanjima, angažirati proizvođače, prodavače i servisere bicikala i opreme za bicikliste te sve to kvalitetno prezentirati i popratiti u medijima.

Dobra i kvalitetna organizacija jamac je ostvarivanja vizije, misije i ciljeva organiziranja Biciklističkih dana južna Istra te dodatnog pozicioniranja destinacije na biciklističkoj karti Europe ali i šire.

Održavanje određenog događaja predstavlja dobar način da se promovira određena destinacija. Da bi destinacija, a s njom i određena manifestacija, zaživjela i približila se ciljanoj publici ključnu ulogu ima promocija. Organizacija događanja je sama po sebi zahtjevan i težak posao, a da ne bi bio uzaludan maksimalan trud je potrebno uložiti u njegovu promociju.

Kako se u predmetnom slučaju radi o velikom događaju, sa tendencijom održavanja na godišnjoj ili polugodišnjoj razini, njegov sadržaj potrebno je približiti što većem broju ljudi raznih kategorija.

Prva godina održavanja je najteža, potrebno se povezati sa ciljanom publikom te uspostaviti kontakte i izazvati znatiželju, odnosno predočiti atmosferu događaja.

Danas ima mnogo kanala kojima se nude proizvodi i kojima se privlače ljudi, a kao jedan od njih za spomenuti su društvene mreže. Također potrebno je oglašavanje u medijima, na plakatima te u sklopu drugih sličnih događaja predstaviti svojevrsnu pozivnicu. Nadalje jako je važno pronaći i financijsku potporu – sponzore. Određene firme koje su zainteresirane popratiti događaj također među svojim partnerima šire informaciju o događaju te na taj način informacija postaje sve dostupnija većem broju ljudi.

Jedan vid promocije događaja je i pojavljivanje osoba iz društvenog i javnog života te je stoga potrebno pokušati osigurati prisutnost što većeg broja tih osoba što se može postići „VIP“ pozivnicama ili putem specijalnih pokroviteljstava.

ZAKLJUČAK

Iz svega navedenog vidljivo je da destinacija južna Istra ima potencijala za razvitak i napredak u smjeru privlačenja skupine turista koji su cjelogodišnji, kojima koncept sunce i more nije isključivo presudan za dolazak, iako većem dijelu njih je poželjan. Onih koji svoj odmor žele provesti aktivno te osim obale upoznati i unutrašnjost područja na kojem borave. Konkretno gradovi Pula i Vodnjan te općina Fažana bogati su atrakcijama koje nude užitek za sva osjetila te pružaju jedinstven osjećaj spajanja sa prirodom, poviješću i prošlošću ali i korak sa suvremenosti i napretkom. Na taj način ovo područje može zadovoljiti potrebe čak i najzahtjevnijih gostiju.

Ovim radom predstavljena je mogućnost i primjer kako bi se destinacija južna Istra mogla prezentirati, pozicionirati i razvijati kao kvalitetna cikloturistička destinacija.

Smjernice navedene u ovom radu donesene su dobrim dijelom na osnovu istraživanja provedenog za potrebe izrade samog rada, a koje je dobrim dijelom potvrdilo i neke stvari koje su se i prije provođenja istraživanja nametale kao logične i svrsishodne.

Također smještajni kapaciteti destinacije te njihov atraktivni položaj još su jedan od pluseva koji idu u prilog razvitka. Prednost je i blizina susjednih država Slovenije, Italije, Austrije, Njemačke i drugih, čiji su stanovnici na samo nekoliko sati vožnje udaljeni od destinacije do koje ih vode dobre i udobne prometnice. Izgradnjom dodatnog prometnog traka duž istarskog ipsilona, koji je u svojoj dužini skoro završen, te druge dionice tunela Učka povezanost će postati još kvalitetnija.

Obzirom na događaje koji trenutno pogađaju kako Republiku Hrvatsku, tako i Europu i cijeli svijet, govoreći o pandemiji korona virusa svaka intervencija u vidu razvijanja aktivnosti koja je primarno namijenjena boravku na otvorenom, na zraku, te je jednim dijelom individualna (jer i vozači u skupinama, pa i obitelji voze na određenim udaljenostima) svakako je dobrodošla.

Uz napor koji je potrebno ostvariti da se dodatno poboljša, unaprijedi i razvije infrastruktura neophodna biciklistima na području svakog grada i općine destinacije, ključno je i povezivanje tih zasebnih cjelina kvalitetnim biciklističkim stazama.

Uz sve to nužno je i prilagoditi i unaprijediti smještaj, pratiti najnovije trendove u biciklizmu i turizmu odnosno cikloturizmu.

Jedino ispunjenje ovih uvjeta garantira postojanje, konkurentnost i uspješnost destinacije južna Istra na cikloturističkoj karti Europe ali i svijeta.

Ponekad, određena rješenja i projekti ne zahtijevaju mnogo i moguće ih je brzo provesti, što bitno može doprinijeti razvoju i percepciji destinacije (uz zahtjevnije i složenije projekte) o čemu je navedeno mnogo jednostavnih primjera u ovom diplomskom radu kroz koji su definirane opće smjernice odnosno opća strategija razvoja cikloturizma na području destinacije koja može poslužiti kao polazna osnova za utvrđivanje i donošenje detaljnijih planova na jednakoj ili nižim razinama.

Nema mnogo destinacija na svijetu gdje turist biciklist u kratkom vremenu ili u jednom danu može uživati u vožnji prirodom u blizini Vodnjana i Fažane, degustirati bogatu gastronomsku ponudu, voziti se uz more uživajući u spektakularnom pogledu na otočje Brijuni i nakon toga uživati u posjetu pulskoj Areni i drugim zametnostima. To su samo neke od mogućnosti koje na kvalitetan način treba prepoznati, unaprijediti ali isto tako i prezentirati.

POPIS LITERATURE:

Knjige

1. Bartoluci M., Čavlek N. i suradnici ,Turizam i sport -razvojni aspekti, Zagreb 2007
2. Byrne D., Biciklistički dnevnik , Zagreb 2010.
3. Gržinić J., Međunarodni turizam, Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Fakultet ekonomije i turizma „Dr Mijo Mirković“ Pula 2014.
4. Geić S. Menadžment selektivnih oblika turizma, Sveučilišni studijski centar za stručne studije Split, Split 2011.
5. Petrić L., Upravljanje turističkom destinacijom, Ekonomski fakultet Split, Split 2006
6. Petrić L., Osnove turizma, Ekonomski Fakultet Split, Split 2003
7. Pivčević S., Upravljanje manifestacijama ,Ekonomski fakultet Split, Split 2015
8. Ružić, P., : Ruralni turizam, Institut za poljoprivredu i turizam, Pula, Pula 2009
9. Simonsen P., S., Jorgensen B., Robins D. 1998 Cycling Tourism Bornholm ,Unit of Tourism Research at Research Centre of Bornholm, Bornholm 1988
10. Strelec M., Moj bicikl: biciklizam-rekreacija i sport, Zagreb 1986.
11. Širola D. Biciklom Kroz Hrvatsku, Zagreb 2005
12. Vrečar Mišćin i Rigo R., Biciklistički vodič,Središnja Hrvatska,Slavonija,Baranja i zapadni Srijem, Mozaik knjiga Zagreb 2017

Publikacije

1. Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015, Institut za turizam , Zagreb 2015
2. Narodne Novine 28/16, Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi
3. Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020
4. Smjernice za unaprjeđenje cestovnih biciklističkih prometnica u Istri, IRTA, 2017
5. Tour of Croatia 2017, službeni vodič

6. Istra bike atlas, Publika d.o.o. Zagreb, 2004
7. Operativni plan razvoja cikloturizma Istarske županije za razdoblje od 2019. do 2025. godine, Poreč 2019
8. Studija upravljanja kvalitetom razvoja cikloturizma u istarskoj županiji , Upravni odjel za turizam istarske županije, Poreč 2021
9. Strategija razvoja Grada Vodnjan -Dignano 2015.-2020., Grad Vodnjan, Vodnjan 2015.

Članci

1. Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj, Tomas, Ljeto 2017
2. Bartoluci, M., Ur.(2006): Unapređenje kvalitete sportsko – rekreacijskih sadržaja u hrvatskom turizmu, Zbornik 15. ljetne škole kineziologa Republike Hrvatske, Školska knjiga Zagreb
3. Andrijašević M. Kineziološka rekreacija i kvaliteta života
4. Cikloturizam u Istri: Budućnost su biciklističke trake uz ceste, Glas Istre od 08.06.2018.
5. Israeli Y., Od ozbiljnog slobodnog vremena do cikloturizma-slučaj brdskog biciklizma , University of Zagreb, Faculty of Economics and Business Zagreb 2019
6. Kovačić. N. ,(2015) : Profiling bicycle tourist: a case of Croatia, Tourism and Hospitality Management, Vol. 21, No 2, pp. 159-177
7. Golob.M., Sirotić T., Golob M.,(2014): Istraživanje kvalitete i razine zadovoljstva turista turističkom ponudom, Zbornik Veleučilišta u Rijeci , Vol. 2 No. 1. str-27-40

Popis mrežnih izvora

1. Huni bike shop: <https://www.huni-bike-shop.hr>, 29. kolovoz 2020.
2. Cikloturizam: <https://cikloturizam.hr>, 29. prosinac 2021.

3. Hrvatska turistička zajednica: <https://www.croatia.hr>, 01. rujan 2020.
4. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 29. prosinac 2021.
5. Fažana: <https://www.fazana.hr>, 30. prosinac 2021.
6. Istra bike: <http://www.istra-bike.com/hr/smjestaj>, 02. siječanj 2022.
7. Croatia; <https://croatia.hr/hr-HR/doživljaji/aktivni-odmor/biciklizam>, 31. prosinac 2021.
8. Istra bike: <http://istra-bike.com/hr/staze/signalizacija-i-oznake>, 05. siječanj 2022.
9. Općina Fažana: <https://www.infofazana.hr/dozivate/outdoor-i-aktivni-odmor/raj-za-bicikle-i-pkješacenje/bicikliranje>, 06. siječanj 2022.
10. Istra bike: istra-bike.com/hr/staze/popis_staza/116-ch-0?&l_over=1, 10. siječanj 2022.
11. Brijuni rivijera d.o.o., <https://www.brijunirivijera.hr/>, 29. prosinac 2021.

POPIS SLIKA

Slika 1: Europska mreža biciklističkih ruta EuroVelo, <https://en.eurovelo.com/about-us>, 12.siječnja 2022.

Slika 2: Područje grada Pule, <http://pulacitytour.com/karta-s-rutom/>, 18. siječnja 2022.

Slika 3: Stanica za brzi popravak i servis bicikla na području Vodnjana

Slika 4: Kvalitetno uređena i označena biciklističke staze, sa prijelazom preko kolnika u Vodnjanskoj ulici u Puli

Slika 5: Loše održavana biciklistička staza

Slika 6: Završetak biciklističke staze na izlazu iz Pule prema Vodnjanu

Slika 7: Detaljniji prikaz završetka biciklističke staze

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1: Mišljenje anketiranih građana grada Pule o sigurnosti biciklističkih staza

Grafikon 2: Mišljenje anketiranih građana grada Vodnjana o sigurnosti biciklističkih staza

Grafikon 3: Mišljenje anketiranih građana općine Fažana o sigurnosti biciklističkih staza

Grafikon 4: Mišljenje anketiranih građana grada Pula o povezanosti biciklističkih staza

Grafikon 5: Mišljenje anketiranih građana grada Vodnjana o povezanosti biciklističkih staza

Grafikon 6: Mišljenje anketiranih građana općine Fažana o povezanosti biciklističkih staza

Grafikon 7: Mišljenje anketiranih biciklista grada Pule o nužnosti dodatnih servisnih točaka uz biciklističke staze

Grafikon 8: Mišljenje anketiranih biciklista grada Vodnjana o nužnosti dodatnih servisnih točaka uz biciklističke staze

Grafikon 9: Mišljenje anketiranih biciklista općine Fažana o nužnosti dodatnih servisnih točaka uz biciklističke staze

Grafikon 10: Mišljenje anketiranih biciklista grada Pula o broju biciklističkih staza na svom području

Grafikon 11: Mišljenje anketiranih biciklista grada Vodnjana o broju biciklističkih staza na svom području

Grafikon 12: Mišljenje anketiranih biciklista općine Fažana o broju biciklističkih staza na svom području

Grafikon 13: Mišljenje anketiranih biciklista grada Pula o usporedbi biciklističke infrastrukture na svome području sa infrastrukturom i ponudom drugih destinacija

Grafikon 14: Mišljenje anketiranih biciklista grada Vodnjana o usporedbi biciklističke infrastrukture na svome području sa infrastrukturom i ponudom drugih destinacija

Grafikon 15: Mišljenje anketiranih biciklista općine Fažana o usporedbi biciklističke infrastrukture na svome području sa infrastrukturom i ponudom drugih destinacija

POPIS TABLICA

Tablica 1: SWOT matrica cikloturizma južne Istre

Tablica 2: Prijedlog rasporeda aktivnosti i sadržaja Biciklističkih dana južna Istra

POPIS PRILOGA

Prilog 1: Anketni upitnik namijenjen građanima

Prilog 2: Anketni upitnik namijenjen biciklistima

ANKETNI UPITNIK NAMIJENJEN GRAĐANIMA, ISTRAŽIVANJE ZA POTREBE
DIPLOMSKOG RADA „STRATEGIJA RAZVOJA CIKLOTURIZMA DESTINACIJE
JUŽNA ISTRA „

SPOL_____ DOB_____

PREBIVALIŠTE/ADRESA STANOVANJA_____ (navesti grad ,mjesto
, općinu)

ANKETNA PITANJA:

(zaokružiti odgovor odnosno redni broj u pitanjima gdje je kao odgovor ponuđena određena mogućnost te dopisati X u kućicu ili svoj prijedlog ili mišljenje u pitanjima gdje se to traži)

1.) Odredite vaš stav prema pojmu cikloturizma/ cikloturista

1-pojam mi je potpuno nepoznat

2-poznat mi je pojam ali jako slabo i površno

3-poznat mi je taj pojam

4-prilično mi je poznat taj pojam

5-vrlo dobro/iznimno poznajem taj pojam

2.) Odredite vaš stav prema turistima –biciklistima

1-iznimno negativan

2-negativan

3-neodređen

4-pozitivan

5-iznimno pozitivan

3.) Kolikom ocjenjujete kvalitetu smještajnih kapaciteta i turističkih sadržaja ,na vašem području za prihvat ,smještaj i potrebe turista biciklista?

1-iznimno loša

2-loša

3-zadovoljavajuća

4-dobra

5-iznimno dobra

4.) Odredite vaš stav naspram broja biciklističkih staza na vašem području

1-iznimno nedovoljan broj

2-nedovoljan broj

3-zadovoljavajući broj

4-dovoljan broj

5-iznimno dovoljan broj

5.) Odredite Vaš stav naspram kvalitete biciklističkih staza na vašem području

1-staze su izrazito nekvalitetne

2-staze su nekvalitetne

3-staze su zadovoljavajuće

4-staze su kvalitetne

5-staze su izrazito/iznimno kvalitetne

6.) Odredite Vaš stav naspram sigurnosti biciklističkih staza na vašem području

1-staze su izrazito nesigurne

2-staze su nesigurne

3-staze su zadovoljavajuće sigurne

4-staze su sigurne

5-staze su izrazito/iznimno sigurne

7.) Odredite Vaš stav naspram povezanosti biciklističkih staza na vašem području

1-staze su izrazito nepovezane

2-staze su nepovezane

3-staze su zadovoljavajuće povezane

4-staze su povezane

5-staze su izrazito/iznimno povezane

8.) odredite vaš stav prema održavanju biciklističkih manifestacija/okupljanja /natjecanja na prometnicama na Vašem području?

1-iznimno negativan

2-negativan

3-neodređen

4-pozitivan

5-iznimno pozitivan

9.) Odredite vaš stav o iznajmljivanju smještajne jedinice u vašem vlasništvu cikloturistima

- ne bih nikada iznajmio/la
- ako nema drugih gostiju iznajmio bih/la
- svejedno mi je radi li se o „običnim“ turistima ili cikloturistima
- volio/la bih iznajmiti cikloturistima
- iznajmio/la bi isključivo cikloturistima

10.) Kolikom ocjenjujete važnost povezivanja i spajanja biciklističkih staza na vašem području sa biciklističkim stazama na drugim područjima za razvoj cikloturizma ali i turizma općenito

- 1-potpuno je nevažno
- 2-mala je važnost
- 3-nema nikakvog utjecaja
- 4-važno je
- 5 -iznimno je važno

11.) Odredite vaš stav naspram perioda dolaska cikloturista na vašem području u odnosu na turističku sezonu

- ne bi trebali dolaziti tijekom udarne-ljetnje turističke sezone odnosno trebali bi dolaziti isključivo izvan sezone
- bilo bi poželjno da ne dolaze tijekom sezone
- svejedno mi je

bilo bi poželjno da dolaze tijekom sezone

trebali bi dolaziti isključivo tijekom sezone

12.) Koji je vaš prijedlog-sugestija za razvoj i unapređenje cikloturizma na vašem području_____

sukladno Zakonu o zaštiti podataka upitnik je anonimn i koristit će se za potrebe izrade diplomskog rada

HVALA!!!

ANKETNI UPITNIK NAMIJENJEN BICIKLISTIMA, ISTRAŽIVANJE ZA POTREBE
DIPLOMSKOG RADA „STRATEGIJA RAZVOJA CIKLOTURIZMA DESTINACIJE
JUŽNA ISTRA „

SPOL _____ DOB _____

PREBIVALIŠTE/ADRESA STANOVANJA _____ (navesti grad
,mjesto , općinu)

ANKETNA PITANJA:

(zaokružiti odgovor odnosno redni broj u pitanjima gdje je kao odgovor ponuđena određena mogućnost te upisati x u kućicu ili dopisati svoj prijedlog ili mišljenje u pitanjima gdje se to traži)

1.) Koliko često vozite bicikl?

- povremeno/ne vozim svaki tjedan
- slabo /1 tjedno
- često/2-3 puta tjedno
- jako često/4-5 puta tjedno
- skoro svakodnevno/6-7 puta tjedno

2.) Odredite vaš stav naspram nužnosti dodatnih ugostiteljskih sadržaja (kao što su ugostiteljski objekti i objekti za okrepu i informacijski paneli) uz biciklističke staze

- ne trebaju se nalaziti uz biciklističke staze

- nisu nužni
- mogu se nalaziti ali i ne moraju
- poželjni su uz biciklistike staze
- moraju se nalaziti uz biciklističke staze

3.) Odredite vaš stav naspram nužnosti dodatnih servisnih točaka (mjesto sa alatom za nužne popravke bicikla i sl) uz biciklističke staze

- ne trebaju se nalaziti uz biciklističke staze
- nisu nužni
- mogu se nalaziti ali i ne moraju
- poželjni su uz biciklistike staze
- moraju se nalaziti uz biciklističke staze

4.) Kolikom ocjenjujete kvalitetu smještajnih kapaciteta i turističkih sadržaja ,na vašem području za prihvata, smještaj i potrebe turista biciklista?

1-iznimno loša

2-loša

3-zadovoljavajuća

4-dobra

5-iznimno dobra

5.) Odredite vaš stav naspram broja biciklističkih staza na vašem području

1-iznimno nedovoljan broj

2-nedovoljan broj

3-zadovoljavajući broj

4-dovoljan broj

5-iznimno dovoljan broj

6.) Odredite Vaš stav naspram kvalitete biciklističkih staza na vašem području

1-staze su izrazito nekvalitetne

2-staze su nekvalitetne

3-staze su zadovoljavajuće

4-staze su kvalitetne

5-staze su izrazito/iznimno kvalitetne

7.) Odredite Vaš stav naspram sigurnosti biciklističkih staza na vašem području

1-staze su izrazito nesigurne

2-staze su nesigurne

3-staze su zadovoljavajuće sigurne

4-staze su sigurne

5-staze su izrazito/iznimno sigurne

8.) Odredite Vaš stav naspram povezanosti biciklističkih staza na vašem području

1-staze su izrazito nepovezane

2-staze su nepovezane

3-staze su zadovoljavajuće povezane

4-staze su povezane

5-staze su izrazito/iznimno povezane

9.) odredite vaš stav prema održavanju biciklističkih manifestacija/okupljanja /natjecanja na prometnicama na Vašem području?

1-iznimno negativan

2-negativan

3-neodređen

4-pozitivan

5-iznimno pozitivan

10.) Kolikom ocjenjujete važnost povezivanja i spajanja biciklističkih staza na vašem području sa biciklističkim stazama na drugim područjima za razvoj cikloturizma ali i turizma općenito

1-potpuno je nevažno

2-mala je važnost

3-nema nikakvog utjecaja

4-važno je

5 -iznimno je važno

11.) Odredite vaš stav naspram usporedbe biciklističke infrastrukture i ponude na vašem području biciklističkom infrastrukturom i ponudom drugih (inozemnih ali i domaćih) destinacija)

izrazito zaostajemo za drugim destinacijama

- zaostajemo za drugim destinacijama
- nismo mnogo bolji a niti lošiji u odnosu na druge destinacije
- naša infrastruktura i ponuda je bolja
- naša infrastruktura i ponuda je iznimno kvalitetnija i bolja

12.) Odredite vaš stav naspram perioda dolaska cikloturista na vašem području u odnosu na turističku sezonu

- ne bi trebali dolaziti tijekom udarne-ljetnje turističke sezone odnosno trebali bi dolaziti isključivo izvan sezone
- bilo bi poželjno da ne dolaze tijekom sezone
- svejedno mi je
- bilo bi poželjno da dolaze tijekom sezone
- trebali bi dolaziti isključivo tijekom sezone

13.) Koji je vaš prijedlog-sugestija za razvoj i unapređenje cikloturizma na vašem području _____

sukladno Zakonu o zaštiti podataka upitnik je anonimn i koristit će se za potrebe izrade diplomskog rada

HVALA!!!