

Važnost cikloturizma u razvoju destinacije s gledišta pravne regulative

The importance of cycle tourism in destination development from the aspect of legal regulation

¹Marijana Jurišić Mustapić, ²Marija Radonić
Veleučilište ASPIRA, Mike Tripala 6, 21000 Split
e-mail: ¹marijana.jurasic@aspira.hr, ²marija.radonic@aspira.hr

Sažetak: *Rastući trend cikloturizma prikazuje jedan od najperspektivnijih specifičnih oblika u razvoju destinacija s obzirom na trend ekspanzije turističke potrošnje. U kreiranju razvoja cikloturizma destinacije nužna je integracija i participacija svih sudionika. Potrebno je uključiti i određena područja u razvoj kao što su zaštita okoliša, održivi razvoj, marketing, pravna regulativa i mnogi drugi što iziskuje multidisciplinarni pristup razvoja destinacije. Zakonska regulativa koja je primjerena, korisna i ujedno na takav način kvalitetna pruža učinkovitu koordinaciju svih aktivnosti te olakšava da se izvrše poduzetničke aktivnosti u području cikloturizma. Cilj ovoga rada ustanoviti je korisnost pravne regulative za rast cikloturizma kroz komparaciju važeće zakonske regulative Republike Hrvatske i koncepcije zemalja Europske unije s razvijenim cikloturizmom. Destinacije sve više privlače organizirane biciklističke ture pri čemu je iznimno važno usuglasiti zakonske regulative koje su trenutačno vezane uz sigurnost na cestama s regulativom Europske unije pri čemu bi se izbjegli konflikti i smanjili negativni učinci razvoja. Izvršena evaluacija ukazuje da je u Republici Hrvatskoj u području cikloturizma ustanovljena najmanja i neznatna zakonska regulativa, ali i da bi udio cikloturizma u BDP-u imao viši efekt i rezultat na rast hrvatskoga gospodarstva, odgovornost je na subjektima kojima je u području interesa cikloturizam te su potrebni dodatni naponi djelovanja kako bi se zakonodavca prisililo na ostvarenje učinkovitoga i manje represivnoga regulatornoga okvira.*

Gljučne riječi: *cikloturizam, pravna regulativa, razvoj, Europska unija, Republika Hrvatska*

Abstract: *The growing trend of cycle tourism shows one of the most promising specific forms in the development of destinations with regard to the trend of expansion of tourist consumption. Integration and participation of all participants is necessary in creating the development of cycle tourism of a destination. It is necessary to include certain areas in development such as environmental protection, sustainable development, marketing, legal regulation and many others, which requires a multidisciplinary approach to destination development. Legislation that is appropriate, useful and at the same time high-quality provides efficient coordination of all activities and facilitates entrepreneurial activities in the field of cycle tourism. The aim of this paper is to establish the usefulness of legal regulations for the growth of cycle tourism through a comparison of the current legal regulations of the Republic of Croatia and the concept of European Union countries with developed cycle tourism. Destinations are increasingly attracting organized bicycle tours, where it is extremely important to harmonize the legal regulations that are currently related to road safety with the regulations*

of the European Union, in order to avoid conflicts and reduce the negative aspects of development. The evaluation carried out indicates that in the Republic of Croatia in the field of cycle tourism, the smallest and insignificant legal regulations have been established, but also that the share of cycle tourism in the GDP would have a higher effect and result on the growth of the Croatian economy, the responsibility rests with the entities that have cycle tourism in their area of interest, tourism and additional efforts are needed to force the legislator to implement an effective and less repressive regulatory framework.

Keywords: *cycle tourism, legal regulation, development, European Union, Republic of Croatia*

1. Uvod

U turističkoj ponudi destinacije su prepoznale potencijal razvoja cikloturizma (Cecere i sur., 2021). Cikloturizam je zauzeo svoje mjesto na svim razinama djelovanja. Turistička destinacija koja temelji ponudu na globalnim trendovima zasigurno osigurava porast broja posjetitelja (Šerić i Jurišić, 2015). Cilj istraživanja u ovom radu je utvrditi važnost pravne regulative te implementacije europskih propisa u cikloturizmu u hrvatsko zakonodavstvo s ciljem uspješnijega razvoja cikloturizma. Predmet istraživanja je analiza stanja pravne regulative u cikloturizmu. U tu svrhu, s obzirom da su ukazane slabosti i nedostaci pravne regulative namjera je da se potaknu daljnje aktivnosti u smjeru razvoja cikloturizma.

Istraživanje je temeljeno na tzv. sekundarnom istraživanju. Za ukazivanje važnosti pravne regulative u cikloturizmu koristit će se komparativna metoda kojom se ukazuju sličnosti i razlike između zakona Republike Hrvatske i propisa Europske unije. Metoda usporedbe ukazuje mogući potencijal razvoja cikloturizma i uzroke problema u uspostavljanju pravne regulative u razvoju cikloturizma. Prikupljenim sekundarnim podacima daje se uvid u stanje pravne regulative istraživane problematike.

2. Teorijsko poimanje cikloturizma

Kako bi turističke destinacije obogatile ponudu u svojim planovima i strategijama bilježe razvoj cikloturizma. Cikloturizam je specifični oblik turizma u kojem je vožnja bicikla glavni ili sporedni motiv dolaska i boravka turista (Institut za turizam, 2015, 3). Lumdson (1996, 27) definira cikloturizam kako čini spektar biciklističkih aktivnosti s naglaskom na fundamentalnu komponentu koju čini korištenje bicikle izvan uobičajene sredine. U kontekstu turizma cikloturizam predstavlja rekreativne biciklističke aktivnosti od dnevnoga ili poludnevnoga izleta do višednevnih ciklotura na duge staze (Faulks i sur., 2007, 7). Prema Bartoluciju (2006, 271) biciklizam se definira kao način kretanja kopnom uz uporabu bicikla, prijevoznoga sredstva na ljudski pogon. Iz svih navedenih definicija evidentno je kako ovaj specifičan oblik razvoja turizma podrazumijeva korištenje bicikla u emitivnim turističkim zemljama.

Zbog specifičnosti geografskoga prostora i nejednakoga razvoja područja biciklistička infrastruktura nije svugdje podjednako razvijena. Najizraženiji problemi u biciklističkoj infrastrukturi ogledaju se u malom broju posebno izgrađenih biciklističkih staza, lošem održavanju postojećih staza te nepovezanost cikloturističkih ruta. Također, izdvaja se još problema (Jurišić i sur., 2016): postojanje skromnijega broja biciklističkih centara i odmorišta s upotrebljivim i vrsnim sadržajima javne i turističke infrastrukture kao što su toaleti, odmorišta, informacijski punktovi, smještajni objekti i drugi ugostiteljski sadržaji, nedostatna pogodnost iznajmljivanja bicikla (odnosi se i na sustav dijeljenja bicikla tzv. „*bikesharing*“ sustav) koji bi turistima stvorili uvjete da biciklom posjete i razgledavaju turističku destinaciju odnosno da pruže posjete turističkih ikona koje su predaleko da se pohode pješice, određene postojeće

biciklističke staze uglavnom prolaze uz prometnice koje su prilagođene za cestovna motorna vozila, što narušava sigurnost biciklista i umanjuju kvalitetu i atraktivnost turističkoga iskustva.

Postavlja se pitanje kako bi se trebao promatrati cikloturizam, kao turistički oblik ili prometni oblik. U turističkom obliku prepoznata je uloga i važnost cikloturizma kao specifičnoga oblika turizma, dok u segmentu prometnoga oblika korištenje bicikla ovisi o kojem području Republike Hrvatske se radi jer grad Zagreb bilježi puno veće korištenje bicikla u odnosu na grad Split. Jedan od razloga je što je u Zagrebu više razvijen sustav javnih gradskih bicikla te se lokalno stanovništvo više služi biciklom kao prijevoznim sredstvom pri odlasku na posao. Isto tako, u turističkom segmentu izrada popratnih sadržaja na biciklističkim stazama je zahtjevna i skupa što zahtjeva od turističkih destinacija dodatna financijska ulaganja koja su nedostatna.

3. Zakonski propisi koji reguliraju materiju cikloturizma

Važnost usklađivanja postojeće hrvatske zakonske regulative s regulativom Europske unije leži u činjenici pripadnosti Hrvatske Europskoj uniji od 2013. godine te integriranosti u EuroVelo mrežu biciklističkih ruta koje povezuju cijeli europski kontinent.

Dokumenti koji definiraju i kontroliraju područje biciklizma i cikloturizama od pravnih izvora u Republici Hrvatskoj osobito vrijednost imaju Strategija razvoja održivoga turizma do 2030. godine (Narodne novine, 2/23), Strategija prometnoga razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine (Narodne novine, 84/2017), Zakon o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/80, 85/22, 114/22) te Pravilnik o razvrstavanju, kategorizaciji i posebnim standardima ugostiteljskih objekata iz skupine hoteli (Narodne novine, 56/16, 120/19).

Najvažniji pravni dokument koji regulira i potiče razvoj cikloturizma jest Strategija razvoja održivoga turizma do 2030. godine te pripadajući Nacionalni plan razvoja održivoga turizma do 2027. godine koji predstavljaju programsko polazište za daljnji razvoj turizma i u kojima je jedan od prioriteta naveden razvoj održivoga i inovativnoga turizma (Strategija razvoja održivog turizma do 2030. godine).

U Strategiji prometnoga razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. godine do 2030. godine (2017, str. 1-5) jasno je naznačeno kako znatniji broj europskih zemalja usvaja i primjenjuje nacionalne biciklističke strategije pri čemu su jasno određene aktivnosti i velikom jasnoćom i točnošću ciljevi razvoja biciklizma na nacionalnoj razini. Republika Hrvatska je u srpnju 2023. godine donijela ključni akt pod nazivom Nacionalni plan razvoja biciklističkoga prometa za razdoblje od 2023. godine do 2027. godine (Narodne novine, 83/23) koji za cilj ima pridonijeti masovnijem korištenju bicikla kao prijevoznoga sredstva, većoj sigurnosti u prometu i razvoju cikloturizma. Ovakva nacionalna biciklistička strategija pospješuje biciklističke uvjete kao dio integrirane prometne politike za sve vrste prijevoza u korelaciji s društveno-ekonomskim politikama (namjena zemljišta, ubrzani infrastrukturni razvoj, zdravlje građana itd.), budući ti uvjeti utječu jedni na druge. Odličan primjer prakse je EU projekt „*Danube Cycle Plans*“ u okviru kojega se provodila koordinacija strateških dokumenata razvoja biciklističkoga prometa u dunavskoj regiji te su u projektu, uz Hrvatsku, sudjelovale i Slovenija, Austrija, Češka, Slovačka, Mađarska, Bugarska, Rumunjska i Srbija (Danube Cycle Plans, 2022). Kroz ovaj prekogranični projekt implementirala se najbolja EU praksa razvoja biciklističkoga prometa koja se koristila prilikom razrade Nacionalnoga plana razvoja biciklističkoga prometa.

Neophodno je posmatrati kreiranje naprijed navedenoga Plana i u kontekstu znatnih povećanja cijena goriva te primjera dobre prakse gradova u Republici Hrvatskoj, pri čemu se značajno ističe grad Varaždin, prvi hrvatski član mreže gradova i regija Europske biciklističke federacije (Varošaneć, 2022). Naime, grad Varaždin je putem Sindikata biciklista pokrenuo

inicijativu za ishođenje certifikata Poslodavac-prijatelj biciklista, odnosno izradom kvalitetnoga zakonodavnoga okvira poslodavcima kako bi se osiguralo da po poticaju razvijenih europskih zemalja financijski animiraju zaposlenike za odlaskom na posao biciklom čime se stvara aktivnija uloga urbanoga biciklista (Varaždinski, 2023).

Unatoč perspektivnosti cikloturizma kao turističkoga proizvoda, radnje svih dionika na zakonodavnoj, a potom i na izvršnoj razini nisu osuvremenile ponudu i prilagodile biciklističku infrastrukturu po želji i mjeri cikloturista. Globalna orijentiranost na klimatske promjene i onečišćenje okoliša usmjereno je na različite projekte te se apostrofiraju turistička putovanja bez automobila i aviona radi smanjenja emisije štetnih plinova, a turisti koriste ekološki prihvatljiva putovanja (bicikl, pješačenje) (Gazzola i sur., 2018) čime bi se Hrvatsku pozicioniralo kao destinaciju gdje se turistička kretanja ravnomjernije ostvaruju tijekom cijele godine.

Akcijski plan razvoja cikloturizma (2015., 39-51) kao smjernicu razvoja cikloturizma u pogledu zakonske regulative ističe usuglašavanje zakonskih odredbi vezanih uz sigurnost na cestama s regulativom država Europske unije s razvijenim cikloturizmom. Usuglašavanje zakonskih odredbi vezanih uz cikloturizam s praksom država Europske unije nužna je zbog toga što je Republika Hrvatska članica Europske unije te su velikim dijelom cikloturisti koji posjećuju Republiku Hrvatsku iz zemalja Europske unije. Posebno je važna regulativa vezana uz sigurnost na cestama jer se želi pridobiti veći broj organiziranih sportskih biciklističkih tura, stoga se u ovom radu daje naglasak na analizi nacionalnih odredbi o sigurnosti na cestama te izvršena je analiza s regulativom jedne od država Europske unije koja je najpoznatija po razvijenom cikloturizmu-Nizozemskoj.

Nizozemska je uistinu bez premca biciklistička prijestolnica svijeta, zemlja sa 17 milijuna stanovnika, od kojih su 13,5 milijuna biciklisti i u kojoj ima 22,3 milijuna bicikala (Grenac, 2018). U Službenom listu Europske unije pod brojem (2017/C 088/10) prema promišljanju Europskoga odbora regija – Plan EU-a za biciklizam predlaže se mijenjati smjer djelovanja u politikama prometa tako da se pristane na cilj udvostručenja korištenja bicikli u državama članicama EU-a tijekom sljedećih 10 godina (putovanje biciklom sadašnji udio čini oko 7-8 % čini u ukupnoj modalnoj raspodjeli prijevoznih sredstava te steći udio na oko 15 %). U Republici Hrvatskoj istodobno, ukoliko se komparira u ovom trenutku udio vožnje biciklom, u obitavanjem izvan uobičajne sredine, odnosno putovanjima iznosi 5,1%, što je ispod europskoga prosjeka (Izvor: Nacionalni prometni model za Republiku Hrvatsku).

Glede sigurnosti u prometu, Europski odbor regija naglašava ograničenja na niske brzine u naseljima i provođenje tih ograničenja među ključnim faktorima koji umanjuju u cestovnom prometu broj smrtnih događaja. Europska unija mišljenja je kako bi se trebale ulice sa standardnim ograničenjem brzine uvesti od 30 km/h (ili 20 mph) u gradskim područjima u kojima se uzimaju u obzir bicikli i ujedno osiguravaju usklađeno zajedničko funkcioniranje različitih sudionika u prometu: pješaka, bicikala, automobila, teških teretnih vozila, vozila za pomoć (hitna pomoć, vatrogasci itd.). Usporedbe radi, u Republici Hrvatskoj, sukladno odredbi iz članka 53. stavka 1. Zakona o sigurnosti prometa na cestama, vozač se ne smije vozilom kretati brzinom većom od 50 km/h, odnosno brzinom većom od brzine dopuštene postavljenim prometnim znakom za cijelo naselje ili njegov dio na cesti u naselju.

Izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine, 85/22 i 114/22). u V.

dijelu, u poglavlju 19. pod nazivom “Promet bicikala, mopeda, motocikala i osobnih prijevoznih sredstava“ regulira se promet bicikala, čime se biciklistima daje legitimno pravo i slobodu kretanja biciklističkom stazom ili trakom, a ako one pak ne postoje, što bliže desnom rubu kolnika. Vožnja biciklom može biti učinkovita za poboljšanje sigurnosti u prometu, a smanjenje stope korištenja korištenja automobila na kraćim udaljenostima će povećati

atraktivnost gradskih središta i umanjiti propadanja povijesnih spomenika što je osobito važno za razvoj cikloturizma.

Unatoč dobroj namjeri zakonodavca u pogledu uvođenja mjere obveznoga nošenja reflektirajuće opreme zbog bolje uočljivosti biciklista na cestama, Sindikat biciklista (2018.) mišljenja je kako su europska i svjetska iskustva pokazala da ta mjera umanjuje privlačnost, djelotvornost i pristupačnost upotrebe bicikla u svrsi korištenja lokalnoga prijevoznoga sredstva, što uklanja i isključuje brojne pozitivne učinke koje nastojanje i djelovanje vožnje bicikla ima u zajednici.

Zakonodavac je propisao novčane kazne za određena ponašanja biciklista, odnosno uveo je biciklistima zabrane od kojih je korisno naglasiti kako vozači bicikli ne smiju skidati obje ruke s upravljača te je potrebno da se pridržavaju za druga vozila; također biciklisti smiju voziti autocestom, brzom cestom i cestom jedino gdje je namijenjeno za promet motornih vozila; ne smiju se služiti slušalicama na uhu jer tako umanjuju sposobnost reagiranja, nije dopušteno imati iznad 0,50 g/kg alkohola u krvi ili biti pod utjecajem droga ili lijekova te ostvariti kretanje po nogostupima i zabranjenim smjerovima, nije dopušteno prelaziti biciklom preko pješačkoga prijelaza (Zakon o sigurnosti prometa na cestama, NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 114/22).

Ove zabrane imaju za cilj smanjiti postotak prometnih nesreća pri čemu su biciklisti sudionici u prometu, a osobito onih nesreća sa smrtnom posljedicom, no činjenica je kako su predviđene novčane kazne relativno niske, a zakonodavac nije predvidio mogućnost izricanja zaštitnih mjera kao prekršajno-pravnih sankcija poput zabrane upravljanja motornim vozilom.

Na povećanje sigurnosti u prometu zasigurno utječe i Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske za razdoblje od 2021. godine do 2030. godine (Narodne novine, 86/21) koji je donesen usvajanjem dobrih iskustava tijekom provedbe prethodnoga nacionalnoga programa te pozitivnih svjetskih i europskih smjernica od kojih se osobito ističe Deklaracija iz Vallette (Valletta Declaration), Okvirne politike EU za sigurnost na cestama (EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next Steps Towards Vision Zero), Ususret 12 dragovoljnih globalnih ciljeva za sigurnost na cestama (Towards 12 voluntary global targets for road safety) i Deklaracija o sigurnosti prometa iz Stockholma (Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030). Bez visoke sigurnosti na cestama te smanjenja stope prometnih nesreća u kojima sudjeluju biciklisti, iluziorno je za očekivati veći priljev cikloturista u našu zemlju neovisno o svim ljepotama i povijesnim spomenicima koje Republika Hrvatska pruža. Iz navedenoga Nacionalnoga programa (2021., 16-20) proizlazi da su bicikli sudjelovali u 5 % prometnih nesreća s poginulim osobama u razdoblju od 2010. godine do 2019. godine, dok su vozači bicikla činili 11% od ukupnoga broja poginulih vozača u prometnim nesrećama, pri čemu su vozači bicikla starosti 65 i više godina činili 38 % od tog broja. Poginuli i teže ozlijeđeni vozači bicikla u prometnim nesrećama činili su 15 % od ukupnoga broja poginulih i teže ozlijeđenih vozača.

Od strateških dokumenata na Europskoj razini koji se odnose na cikloturizam posebnu važnost imaju Strategija Europa 2020. i dokumentacija projekta EuroVelo. U EuroVelo mreži nalazi se 15 biciklističkih ruta kroz 42 europske države s više od 70 000 km. (Eurovelo, 2022). S obzirom da Republikom Hrvatskom prolaze četiri EuroVelo rute, EV6 – Dunavska ruta, EV8 – Mediteranska ruta, EV9 – Baltic-Adriatic i EV13– Tragom Željezne zavjese, jedna od osnovnih zadaća Koordinacijskoga tijela za razvoj cikloturizma Hrvatske je, uz definiranje nacionalne mreže cikloturističkih pravaca na bazi postojećih županijskih i lokalnih ruta, integracija na europsku mrežu biciklističkih ruta te rad na njihovom unapređenju.

4. Zaključak

U Republici Hrvatskoj cikloturizam je dodatno značajan kao specifičan oblik turizma jer

svoj razvoj ne ograničava samo na ljetnu turističku sezonu, već bogatstvom prirodnih resursa i pogodne klime pruža mogućnosti razvoja cjelokupnoga gospodarstva. Zsigurno da potencijal postoji, ali traži izrazite napore u stvaranju visoko kvalitetne turističke usluge kako za turiste, tako i za pješake u prometu.

Prioritetne aktivnosti u razvoju cikloturizma su povećanje sigurnosti i osiguravanjem boljih uvjeta za izradu biciklističke infrastrukture. Iznimno je važno za sigurnost cesta regulirati kretanje biciklista po prometnicama. Također, analiza ukazuje da je potrebno rješavanje ukazanih problema u izrađenim strategiji razvoja cikloturizma Republike Hrvatske od strane Ministarstva turizma te u ažurnijem djelovanju i povezivanju interesnih subjekata. Iznesene činjenice rezultiraju tome da pravna regulativa pridonosi razvoju turističke destinacije i razvoju cikloturizma. Uređenost biciklističke infrastrukture i pravne regulative povećava turističku ponudu destinacije. Sinergijom svih razina, od nacionalne do destinacije potrebna je usklađenost pravne regulative.

Korist koja se ostvaruje evidentna je u povećanju cikloturista pa samim time i destinacijama i nacionalnim razinama od ubiranja prihoda, promocije i razvoja specifičnih oblika turizma. Kako bi se postigle navedene sugestije prije svega potrebno je da stanovništvo i donosioci zakonskih propisa budu svjesni važnosti pravne regulative u cikloturizmu. Za provedbu istih educiranost stanovništva je kompetencija bez koje nema napretka i razvoja.

Literatura

1. Baroluci, M. (2006). Unapređenje kvalitete sportsko- rekreacijskih sadržaja u hrvatskom turizmu. Zbornik 15. Ljetne škole kineziologa Republike Hrvatske, Školska knjiga, Zagreb
2. Cecere, R.; Terraferma, M.; Izzo, F.; Masiello, B. (2021). Product innovation and sporting tourism: The case of Terre di Casole bike hub.
3. Davorica Grenac, 2018. <https://www.tportal.hr/vijesti/clanak/kako-su-nizozemska-i-danska-postale-biciklisticke-monarhije-a-kod-nas-su-oni-na-biciklu-jos-drugorazredni-gradani-foto-20180623> [06.10.2022.]
4. Danube Cyle Plans, 2022. URL: <https://mmpi.gov.hr/infrastruktura/biciklisticka-infrastruktura/danube-cycle-plans/22589> [07.11.2022.]
5. Europski odbor regija Europske Unije, 2017, URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016IR1813&from=HR> [6.10.2022]
6. Eurovelo, 2022, URL: <https://cikloturizam.hr/eurovelo/> [5.9.2022]
7. Faulks, P.; Ritchie, B.; Fluker, M. (2007). Cycle tourism in australia:an investigation into its size and scope, pp7
8. Gazzola, P.; Pavione, E.; Grechi, D.; Ossola, P. (2018). Cycle tourism as a driver for the sustainable development of little-known or remote territories: The experience of the Apennine regions of Northern Italy. *Sustainability*, 10(6), 1863.
9. Institut za turizam; (2015). Akcijski plan razvoja cikloturizma, Zagreb
10. Jurišić, M.; Jerkunica, A.; Jelić, M. (2016). 2.Kongres sportskog turizma, Zbornik odabranih znanstvenih radova, ISBN: 978-953,57411-5-2
11. Lumsdon, L. (1996). Cycle Tourism in Britain. Insights, 27-32. English Tourist Bord
12. Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske, URL: <https://www.mup.hr/public/documents/Nacionalni%20programi/Nacionalni%20program%20-%20Sigurnosti%20cestovnog%20prometa.pdf> [11.11.2018]
13. Nacionalni plan razvoja biciklističkog prometa za razdoblje od 2023. do 2027. godine (Odluka o donošenju Nacionalnog plana razvoja biciklističkog prometa za razdoblje od 2023. do 2027. godine i Akcijskog plana za provedbu Nacionalnog plana razvoja biciklističkog prometa za razdoblje od 2023. do 2025. godine, Narodne novine, 83/23)

14. Portal: net.hr URL: <https://net.hr/danas/hrvatska/postrozena-pravila-za-bicikliste-od-jucer-je-na-snazi-novi-zakon-o-sigurnosti-prometa-evo-koje-promjene-donosi/> [11.11.2018]
15. Sindikati biciklista RH, 2018. URL: <http://sindikاتبiciklista.hr/razvoj-cikloturizma-u-hrvatskoj/> [10.11.2018]
16. Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine, Zagreb: Narodne novine, 84/17
17. Strategija razvoja održivog turizma do 2030. godine, Zagreb: Narodne novine, broj 2/23
18. Suzana Varošanec, 2022, <https://www.poslovnih.hr/hrvatska/hrvatska-prvi-put-dobiva-nacionalni-plan-razvoja-biciklistickog-prometa-4339627> [06.10.2022.]
19. Šerić, N.; Jurišić, M. (2015). Methodological approach and model analysis for identification of tourist trends, Proceedings of the Faculty of Economics in East Sarajevo, Issue 10, pp. 47-54
20. Tportal, URL: <https://www.tportal.hr/vijesti/clanak/kako-su-nizozemska-i-danska-postale-biciklisticke-monarhije-a-kod-nas-su-oni-na-biciklu-jos-drugorazredni-gradani-foto-20180623> [11.11.2018.]
21. Varaždinski, 2023. <https://varazdinski.net.hr/vijesti/drustvo/4279160/varazdin-dobio-certifikat-poslodavac-prijatelj-bicikliranja-to-je-dobar-primjer-i-poticaj-drugima/> [10.5.2023]
22. Zakon o sigurnosti prometa na cestama, Zagreb: Narodne novine, broj 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 114/22