



Project co-financed by the European
Regional Development Fund

Projekt MedCycleTour Mediteranska ruta – EuroVelo 8

Plan aktivnosti razvoja rute za Hrvatsku
za razdoblje od 2018 do 2030. g.



1	Uvod i kontekst	3
2	Korist i potencijal razvoja Mediteranske rute – EuroVelo 8 za Hrvatsku	4
2.1	SWOT analiza	5
3	Rezultati analize rute	6
4	Realni razvojni ciljevi i prikladna realizacija po fazama Plana aktivnosti	8
4.1	Kratkoročno Rok – do 2020. g.	10
4.2	Srednjoročno Rok – do 2025. g.	12
4.3	Dugoročno Rok – do 2030. g.	13
5	Detaljan prikaz aktivnosti	14
5.1	Infrastruktura	14
5.1.1	Uklanjanje zapreka	14
5.1.2	Povećanje sigurnosti biciklista na dionicama po prometnim cestama	15
5.1.3	Priprema za infrastrukturne radove (studije, planovi, prijava projekata)	18
5.1.4	Izgradnja nedostajućih biciklističkih prometnih površina	18
5.1.5	Uređenje teže vozljivih makadamskih dionica i ostali popravci	23
5.1.6	Postavljanje biciklističke signalizacije	26
5.1.7	Poboljšanje usluga javnog prijevoza putnika s biciklima	27
5.1.8	Uvođenje brojača biciklističkog prometa	33
5.1.9	Održavanje biciklističkih prometnih površina	34
5.1.10	Održavanje biciklističke signalizacije	34
5.2	Usluge	34
5.2.1	Mreža za najam bicikala i opreme	34
5.2.2	Servis za bicikle	36
5.2.3	Taksi prijevoz za bicikle (auto ili brod)	37
5.2.4	Usluga prijevoza putnika bicikala i prtljage duž cijele rute	39
5.2.5	Vođene rute po EuroVelo 8	40
5.2.6	Razvoj osnovnih smještajnih kapaciteta na mjestima gdje nedostaju	40
5.2.7	Izgradnja biciklističkih odmorišta	41
5.2.8	Prilagodba ugostiteljskih objekata i atrakcija potrebama cikloturista	42
5.2.9	Razvoj novih specifičnih turističkih proizvoda i usluga	43
5.2.10	Sustav za podršku razvoja	44
5.3	Promocija / Marketing	45
5.3.1	Dostupnost detaljnih informacija o ruti EuroVelo 8 u Hrvatskoj	45
5.3.2	Integracija rute EuroVelo 8 s hrvatskim turizmom	45
5.3.3	Tiskane karte i vodiči	45
5.3.4	Promotivne akcije	46
5.3.5	Plan marketinga i istraživanje korištenja rute	46
5.4	Organizacija	46
5.4.1	Koordinacija sustavnog razvoja rute	46
5.4.2	Nastavak istraživanja i optimiranja rute	47
5.4.3	Integriranje ovog Plana aktivnosti za razvoj rute sa svim relevantnim razvojnim planovima	47
5.4.4	Certificiranje rute	48
5.4.5	Radionice i konferencije za promociju razvoja rute	48
5.4.6	Treninzi i studentska putovanja	48
5.5	Pregled aktivnosti po vrstama	49
6	Mogućnosti financiranja	50
6.1	Preduvjeti	50
6.2	Razvojni kontekst	50
6.3	Izvori financiranja, natječaji i prihvatljivi prijavitelji	52
7	Zaključak	57
8	Dodatak	58

1 Uvod i kontekst

Ovaj **Plan aktivnosti za razvoj Mediteranske cikloturističke rute – EuroVelo 8 kroz Hrvatsku** nastao je u sklopu EU projekta Mediteranska cikloturistička ruta za održivi obalni turizam skraćenog naziva MedCycleTour sufinanciranog iz Europskog fonda za regionalni razvoj u okviru programa teritorijalne suradnje Interreg Mediterranean.

Cilj projekta jest razvoj održivog i odgovornog turizma kroz razvoj i promociju Mediteranske cikloturističke rute. Projekt uključuje aktivnosti umrežavanja dionika, utvrđivanja točnog stanja na ruti i potreba za razvojem, izradu plana aktivnosti, izradu web stranica za korisnike i profesionalce, promotivne akcije, razvoj usluga i poduzetništva, pilot akcije postavljanja putokaza na dijelu rute i konačno osiguranje nastavka razvoja po završetku projekta.

Na ovom međunarodnom projektu u kojem sudjeluje 10 partnera i 8 pridruženih partnera iz 7 zemalja, projektni partneri iz Hrvatske su Hrvatska turistička zajednica i Cluster za eko društvene inovacije i razvoj – CEDRA, a teritorijalno projekt pokriva cijelu rutu kroz Hrvatsku kroz svih 7 županija uz obalu.

Više informacija o projektu:

<https://medcycletour.interreg-med.eu/>

<https://htz.hr/hr-HR/projekti-i-potpore/medcycletour>

<https://cikloturizam.hr/projekti/medcycletour/>

Plan aktivnosti razvoja rute bazira se na sadašnjem stanju rute u Hrvatskoj. U prethodnim fazama projekta napravljene su konzultacije s dionicima u svim županijama, obavljeno je opsežno istraživanje na terenu i prema tome definirana trasa rute za koju je napravljena detaljna analiza i evaluacija rute prema metodologiji ECS – European certification standard. Ključni rezultati evaluacije bit će kratko predstavljene i ovdje, a detaljnije informacije mogu se vidjeti u dokumentu Route Evaluation Report Croatia, EuroVelo 8 – Mediterranean Route https://www.htz.hr/sites/default/files/2018-07/Croatia_EuroVelo%208%20Route%20Evaluation%20Report.pdf

U sklopu izrade Plana aktivnosti u ožujku i travnju 2018. organizirano je 7 radionica u svih 7 obalnih županija kroz koje ruta prolazi. Na radionicama su sudjelovali predstavnici TZ (turističkih zajednica), JLS (jedinica lokalne samouprave), poduzetnika iz područja cikloturizma, županijskih cesta, MUP-a – sigurnost u prometu, biciklističkih udruga i ostalih. Na radionicama su predstavljeni rezultati analize rute i diskutirano je o primjerenim razvojnim aktivnostima, koje su u konačnici ušle u ovaj Plan. Dodatno na te radionice održani su bilateralni sastanci i razgovori s brojnim stručnjacima iz raznih područja, kako bi ovaj Plan bio što potpuniji i kvalitetniji.

Ovaj plan ima za cilj pružiti strukturirani pregled različitih aktivnosti potrebnih za razvoj rute s kratkim objašnjenjima i pregledom na kojim su mjestima na 1123 km rute te aktivnosti relevantne. U fazi istraživanja rute pregledano je i evaluirano još dodatnih 600 km koji nisu dio rute EuroVelo 8 nego se nude kao moguće alternative. Plan aktivnosti se prvenstveno fokusira na osnovnu rutu.

Plan obuhvaća razvoj rute za relativno dugo Rok, do 2030. godine tako da su smjernice i preporuke za aktivnosti u kasnijim godinama podložne promjenama pod utjecajem novih situacija i novih spoznaja. Plan aktivnosti razvoja Mediteranske rute EuroVelo 8 u Hrvatskoj treba biti „živ dokument“ kojeg povremeno treba recenzirati i aktualizirati.

Cilj je da ovaj Plan sa svojim katalogom predloženih aktivnosti posluži kao konkretan priručnik i pomoć svim dionicima koji će u budućim godinama raditi na razvoju ove rute. Struktura plana i katalog aktivnosti mogu biti dobra osnova za izradu sličnih planova aktivnosti razvoja ostalih ruta i općenito razvoja cikloturizma u Hrvatskoj.

U skladu s ciljevima projekta plan je napravljen na engleskom jeziku, a za potrebe što šireg kruga domaćih subjekata napravljena je i istovjetna verzija dokumenta na hrvatskom jeziku.

2 Korist i potencijal razvoja Mediteranske rute – EuroVelo 8 za Hrvatsku

Cikloturizam kao oblik aktivnog korištenja slobodnog vremena je u porastu od 10-15% godišnje i trenutno se europsko tržište procjenjuje na oko 60 mrd.€. ¹ U 2012. godini, ovo je tržište po prihodima u EU bilo 12,8% veće od tržišta brodova na kružnim putovanjima (tzv. kruzerska industrija). Tržišni potencijal na Mediteranu za 2020. prognozira 24 mrd. € godišnje, od čega samo na rutu EuroVelo otpada 3,8 mrd. € godišnje. Mediteran, kao jedna od najatraktivnijih regija svijeta koja privlači 18,5% međunarodnih dolazaka ima idealnu klimu za cjelogodišnji cikloturizam kojim može iskoristiti svoje komparativne prednosti i unaprijediti svoju konkurentnost ispred ostalih sve atraktivnijih globalnih turističkih destinacija. Istodobno, društveno-gospodarski i ekološki utjecaji cikloturizma su višestruko povoljniji za lokalne zajednice. Ipak, cikloturizam na cijelom Mediteranu, a pogotovo u Hrvatskoj, još uvijek je relativno nerazvijen i neafirmiran: iako uglavnom nisu potrebna velika ulaganja, postojeća infrastruktura i usluge nisu još prilagođeni potrebama cikloturista.

Hrvatska zadnjih godina razvija cikloturističku ponudu, ali gotovo isključivo kao destinacijski cikloturizam: razvoj kraćih kružnih ruta za dnevne izlete biciklom u destinaciji.

U cikloturistički razvijenim državama popularne su duže rute koncipirane kao višednevno putovanje biciklom i noćenje svakog dana na drugom mjestu. Ovaj segment zauzima značajan udio svjetske cikloturističke potražnje (prema istraživanju ADFC-a za Njemačke cikloturiste oko 75%). ²

Napravljeni koraci u razvoju destinacijskog cikloturizma u više priobalnih županija Hrvatske u zadnjim godinama odlična su osnova na kojoj se može razviti cikloturizam na atraktivnoj ruti duž jadranske obale.

EuroVelo (www.eurovelo.com, www.eurovelo.org) je projekt Europske biciklističke federacije (ECF) (www.ecf.com) koji zadnjih dvadesetak godina razvija paneuropske cikloturističke rute. Najpopularnija od tih ruta, EuroVelo 6 spaja Atlantik i Crno more, a njezin najrazvijeniji dio, 340 km kroz Austriju od Passaua do Beča godišnje prođe više od 300 000 cikloturista.

Ruta EuroVelo 8 (www.eurovelo8.com), čiji razvoj se potiče i promovira projektom MedCycleTour, sa svojih 5900 km povezuje Sredozemlje i procjenjuje se kao ruta s najvećim potencijalom i perspektivom razvoja. Hrvatska sa svojih 1.100 km čini gotovo petinu rute, i vjerojatno njezin najatraktivniji dio, zbog visoke razvedenosti obale, raznovrsnosti pejzaža i bogatstva prirodne i kulturne baštine.

Hrvatska može dobro iskoristiti prepoznatljivost imena EuroVelo i međunarodni zamah ovog EU projekta kako bi znatno povećala promet cikloturista. Cikloturizam preferira predsezonu i posezonu, što je odlična prilika za bolje korištenje postojećih kapaciteta i velik doprinos „Hrvatskoj 365”. <https://croatia.hr/en-GB/experiences/active/cycling/eurovelo-and-other-international-cycling-routes-in-croatia> Cikloturisti manje opterećuju destinaciju od motoriziranih turista, u prosjeku troše više od drugih gostiju, a udio prihoda od cikloturizma koji ostaje u destinaciji je nekoliko puta veći nego kod npr. „all-in” ili kruzerskog turizma. Nove usluge, za kojima cikloturistička putovanja stvaraju potražnju, dodatna su prilika za otvaranjem novih radnih mjesta.

Važnost razvoja rute EuroVelo 8 – Mediteranske rute u Hrvatskoj prepoznata je od brojnih dionika, a njezin prioritet potvrđen je Akcijskim planom razvoja cikloturizma http://www.mint.hr/UserDocsImages/arhiva/151014_AP_cikloturizam.pdf kojeg je donijelo Ministarstvo turizma a izradio Institut za turizam Zagreb još 2015. g. Važne poveznice ova dva plana su u tome što Akcijski plan razvoja cikloturizma daje brojne informacije i preporuke za razvoj cikloturizma u Hrvatskoj općenito, dok s druge strane ovaj Plan aktivnosti konkretno i detaljno razrađuje jednu od bitnih preporuka: razvoj Mediteranske rute EuroVelo 8 u Hrvatskoj.

¹ Procjena se zasniva na zadnjoj opsežnoj studiji Vijeća Europe iz 2012 <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EP%20study%20on%20EuroVelo%20network.pdf> i trendovima porasta u proteklim godinama, vidi 2)

² <https://www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse-2018>

2.1 SWOT analiza

Početno stanje u Hrvatskoj i mogućnosti daljnjeg razvoja ukratko su prikazane prema modelu „SWOT analize”

Snage	Slabosti
<ul style="list-style-type: none">▫ Hrvatski Jadran je etabliran kao privlačna i prepoznatljiva globalna turistička destinacija▫ Hrvatska je globalno prepoznata kao zemlja sporta, kvalitetne zdrave hrane i zabave▫ Postojeći izgrađeni turistički kapaciteti, turistička tradicija i organizacijska struktura▫ Velik dio usluga potrebnih cikloturistima postoji ili se unapređuje razvojem destinacijskog cikloturizma▫ Raspoloživost mreže sporednih, manje prometnih cesta za sigurnije i atraktivnije vođenje ruta▫ Konkurentne cijene usluga u odnosu na ostale mediteranske države▫ Hrvatska je članica EU▫ Hrvatski dio EuroVelo 8 rute čini gotovo 1/5 rute i to s najvećom gustoćom i raznovrsnošću prirodnih i kulturnih atrakcija▫ Hrvatska može dobro iskoristiti potencijal projekta MedCycleTour obzirom da u njemu sudjeluje s najvećim dijelom rute i pokriva cijelu državu▫ Postojanje nacionalne koordinacije za razvoj cikloturizma i EuroVelo koordinacije	<ul style="list-style-type: none">▫ Trenutno stanje rute uključuje neizbježne kratke dionice s intenzivnim prometom – prikladno samo za iskusne cikloturiste▫ Nedovoljno razvijen javni prijevoz za bicikle – za pristup ruti i za kretanje uz rutu▫ Hrvatska još nema prepoznatljivost kao „bike friendly” država▫ Hrvatska još nema prepoznatljivost kao „bike friendly” destinacija – nedovoljno razvijena prateća cikloturistička infrastruktura▫ Sklonost neodgovarajućem i neodrživom gospodarenju prostorom i neplanskom razvoju▫ Visoka politiziranost, politički i interesni konflikti▫ Tradicionalno nedovoljno razvijen model i nesklonost umrežavanju, suradnji i partnerstvima
Prilike	Prijetnje
<ul style="list-style-type: none">▫ Globalni trendovi pokazuju snažan rast aktivnog turizma, brige za zdravlje i okoliš▫ Razvoj i afirmacija održivog turizma koji manje opterećuje destinaciju, a više joj ostavlja▫ Korištenje EU i dr. razvojnih fondova koji potiču ulaganje u održivi promet i turizam▫ Produženje sezone na period najmanje od ožujka do listopada▫ Povećanje broja turističkih dolazaka i noćenja u segmentu održivog turizma▫ Ravnomjernija disperzija turističke potražnje u prostoru▫ Poticanje razvoja manje razvijenih krajeva Hrvatske▫ Povratak posebice mlađih ljudi u ruralne prostore, kao posjetitelja, ali i poduzetnika i djelatnika, a potom i kao stanovnika▫ Razvoj novih turističkih proizvoda i usluga, otvaranje novih radnih mjesta posebice atraktivnih i za mlade ljude	<ul style="list-style-type: none">▫ (Geo)politička, ekonomska i ekološka/klimatska negativna kretanja▫ Nedovoljno razumijevanja prilika za razvojem i potreba od strane važnih dionika▫ Nedovoljno sklonosti u cikloturističkom povezivanju županija u veće cjeline▫ Previše spor proces saniranja ključnih nedostataka i daljnjeg razvoja▫ Nedostatak nositelja zajedničke razvojne inicijative▫ Manjak ljudskih i ostalih resursa potrebnih za održivi razvoj područja, rute, te proizvoda i usluga▫ Nedovoljna posvećenosti problematici sigurnosti biciklista u prometu

3 Rezultati analize rute

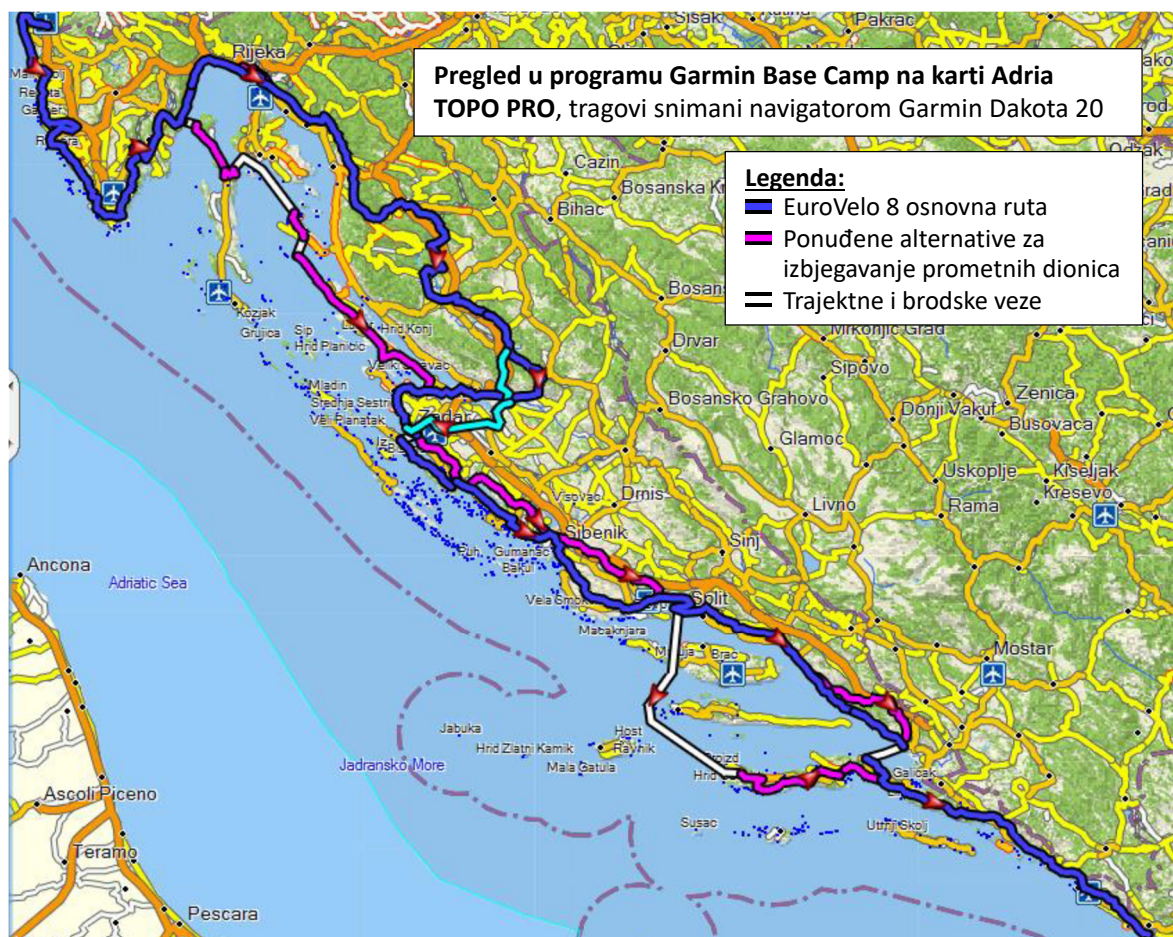
Analiza sadašnjeg stanja rute napravljena je pomoću metode ECS – European Certification Standard <http://www.eurovelo.org/routes/european-certification-standard/#>. Metoda je razvijena od Europske biciklističke federacije – ECF-a za potrebe sustavne evaluacije dugih cikloturističkih ruta, utvrđivanje ključnih nedostataka i podizanje kvalitete. Među članovima hrvatskog projektnog tima projekta MedCycleTour nalaze se ovlašteni ECF-ovi inspektori ruta po metodi ECS.

Metoda ECS razmatra i detaljno analizira brojne aspekte kvalitete ruta podijeljene u tri osnovne grupe: **infrastruktura**, **usluge** i **promocija**. Pojedini aspekti analiziraju se na razini dnevnih dionica a neki i na razini svakog kilometra rute.

Usklađenost aspekata kvalitete s kriterijima ECS provjerava se na tri razine i shodno tome ruta ocjenjuje prikladna za tri grupe cikloturista različitog iskustva. Ruta koja zadovoljava samo **bitne kriterije** pogodna je za *iskusne* bicikliste, za *prosječne* bicikliste preporučljiva je ruta koja većinom (barem 70%) dodatno zadovoljava i **važne kriterije**, dok se ruta ili dio rute koji zadovoljava **dodatne kriterije** može preporučiti i *zahtjevnim i neiskusnim* grupama biciklista (početnici, djeca, tandemi, prikolice i slično). Takav način analize prikladnosti kriterija odlično podržava evolucijski razvoj rute: prvo se teži zadovoljiti ključne kriterije da bi se ruta promovirala za prve (iskusne) cikloturiste, a onda se postupno ruta dalje razvija i za ostale zahtjevnije grupe cikloturista.

Ključni rezultati analize rute:

- ♦ Vrlo atraktivna krajobrazno lijepa ruta s brojnim znamenitostima uključujući UNESCO lokalitete, nacionalne parkove, parkove prirode, kulturno i povijesno nasljeđe, autentičnost i očuvanu tradiciju
- ♦ Kombinacija obale, otoka i zaleđa
- ♦ Ruta je upotrebljiva zaiskusne cikloturiste
- ♦ Zadovoljenje bitnih kriterija ECS-a i 70% važnih te certificiranje rute može biti realan cilj za nekoliko godina
- ♦ Ruta sadrži više neizbježnih kraćih dionica s visokim i vrlo visokim intenzitetom motornog prometa, pogotovo u sezoni – za neke od njih su ponuđene alternativne obilazne dionice
- ♦ Odlična raspoloživost smještajnih kapaciteta i prehrane
- ♦ Ograničena raspoloživost javnog prijevoza s prihvatom bicikala



Ključni elementi neusklađenosti s kriterijima ECS-a:

<http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Certification-Standard-Short-Manual-English.pdf>

Područje / Razina	Infrastruktura	Usluge	Promocija
Ključni kriteriji	Dva mjesta na kojima je ruta neprohodna Ukupno oko 2% rute na dionicama po vrlo prometnoj cesti Ruta nema putokaze Nema javnog prijevoza s prihvatom bicikala za pristup ruti najmanje svakih 150 km Dnevne dionice s prevelikim usponima i nizbrdicama	Raspoloživost smještaja je ograničena na dionici od Bribira do Krasnog Polja Servisne stanice nedostaju na 7 od 20 dnevnih dionica	Ne postoji web stranica s osnovnim informacijama o ruti Ne postoji tiskano izdanje vodiča niti detaljne karte za cijelu rutu
Važni kriteriji	Stubište (i do 80 stuba) na 5 mjesta na ruti Ukupno oko 8% rute na dionicama po prometnoj cesti 3 vrlo opasna raskrižja na ruti Ukupno oko 0,7% rute na dionicama po teško vozljivom makadamu Nema javnog prijevoza s prihvatom bicikala za pristup ruti najmanje svakih 75 km	Biciklistički servisi nedostaju na 7 od 20 dnevnih dionica Ponude agencija za cikloturistički odmor ne pokrivaju svaku dionicu rute EuroVelo 8	Ne postoji web stranica s detaljnim informacijama o ruti Nedostatak info-centara ili info-ploča na pojedinim dionicama rute
Dodatni kriteriji	Na nekoliko mjesta pojedina stuba, zapreka ili dionica na kojoj bicikl treba gurati kroz pješačku zonu Ukupno oko 15% rute na dionicama po umjereno prometnoj cesti 25 opasnih raskrižja na ruti Ukupno oko 3% rute na dionicama po srednje dobrom makadamu Usponi i uzbrdice veći od 7% – na 0,6% rute Opasnost od medvjeda na oko 10 km rute i prolazak pokraj minski sumnjivog područja na 2 km rute	Hrana, pitka voda i odmorište često nije na raspolaganju svakih 15 km Mjesta za punjenje električnih bicikala nisu na raspolaganju na svakoj dnevnoj dionici	

Više pojedinosti o kreiranju i analizi rute može se naći u dokumentu **Route Evaluation Report Croatia, EuroVelo 8 – Mediterranean Route** [https://www.htz.hr/sites/default/files/2018-07/Croatia EuroVelo%20%20Route%20Evaluation%20Report.pdf](https://www.htz.hr/sites/default/files/2018-07/Croatia%20EuroVelo%20Evaluation%20Report.pdf)

Napomena: razvoj nove verzije metode ECS od strane ECF-a, dovršen u travnju 2018. vremenski se preklapio s aktivnostima na projektu MedCycleTour. Definiranje rute i analiza rute nastojale su što više uzeti u obzir nove kriterije ECS-a i u tome su u većoj mjeri uspjele. Ipak, ostao je dio promjena koje nisu anticipirane u analizi rute, što ostaje tema za jedno kasnije usklađenje kad Hrvatska uznapreduje s razvojem i pristupi certificiranju svog dijela rute.

4 Realni razvojni ciljevi i prikladna realizacija po fazama Plana aktivnosti

Utvrđeni nedostaci iz analize rute po metodi ECS svakako su dobra osnova za promišljanje prikladnih ciljeva razvoja i skupa aktivnosti. ECS je provjerena metoda koja analizira brojne aspekte kvalitete rute, a certificiranje prema ECS-u u budućim godinama može imati vrlo velik promotivni efekt za EuroVelo 8 u Hrvatskoj, pa stoga vrijedi ozbiljno razmotriti sve nedostatke prema ECS-u.

Ipak, analiza ECS-a u fokusu ima kvalitetu same rute s pozicije cikloturista i ne pokazuje sve elemente potrebne za sustavan razvoj rute sa stanovišta i na korist zajednice koja rutu razvija. Stoga u razmatranje o prikladnim aktivnostima za razvoj rute i korištenje njezinih potencijala treba uključiti još nekoliko bitnih elemenata i aspekata.

Sljedeća tablica prikazuje ukupan pregled područja prikladnih aktivnosti koje treba uzeti u obzir – iz rezultata analize ECS-a i iz dodatnog razmatranja razvoja rute.

Područje / Izvor	Infrastruktura	Usluge	Promocija	Organizacija
Analiza nedostatka po ECS-u	Kontinuitet Prometne dionice Opasna raskrižja Loš makadam Uspori Putokazi Javni prijevoz bicikala za pristup ruti Socijalna sigurnost	Smještaj Servis Agencijske ponude Hrana/voda Odmorišta Punjenje e-bicikala	Web stranice Karta/vodič Info centri	
Ostali potrebni elementi		Napredan najam bicikala Javni prijevoz bicikala duž rute Taksi prijevoz za bicikle (auto/brod) Prijevoz prtljage Čuvanje bicikala s prtljagom Novi tematski turistički proizvodi	Info brošure Nastup na sajmovima Promotivne akcije za novinare/blogere Promocija preko biciklističkih časopisa Društvene mreže	Koordiniranje sustavnog razvoja rute među svim dionicima Optimiranje trase rute, definiranje pristupnih ruta Certificiranje rute Integracija u turističku ponudu Istraživanje korištenja rute (brojanje biciklističkog prometa, anketiranje)

U usporedbi s naprednim cikloturističkim rutama koje su razvijane desetljećima, naša ruta koja je na početku svog razvoja pokazuje mnoštvo potreba za poboljšanjima. U takvoj situaciji potrebno je osmisliti prikladnu strategiju i za početak se fokusirati na najbitnije aktivnosti, koje će najbrže doprinijeti tome da se ruta približi europskim i svjetskim standardima i očekivanjima cikloturista.

U razvoju rute postoje tri kratkoročna prioriteta:

- ◆ Informacije
Osigurati javno dostupne sve informacije o ruti koje su potrebne budućim cikloturistima kako bi jasno znali što mogu očekivati, da bi mogli planirati svoj biciklistički odmor i snaći se na terenu (poglavljja 5.3.1, 5.3.3).
- ◆ Sigurnost
Izgradnja svih adekvatnih biciklističkih prometnih površina koje nedostaju će potrajati više godina. Stoga u međuvremenu treba na kritičnim dionicama unaprijediti sigurnost prometa signalizacijom i nadzorom (5.1.2) i omogućiti premoštenje kritičnih dionica javnim (5.1.7.1) i privatnim (5.2.3) prijevozom koji prihvaća bicikle. Javno dostupne informacije (5.3.1) će uključiti sigurnosni aspekt i omogućiti realna očekivanja i adekvatnu pripremu cikloturista koji dolaze na rutu.

- ◆ Dostupnost rute

Osigurati mogućnost prijevoza bicikala autobusom ili vlakom do još nekoliko bitnih odredišta na ruti koja će biti tipično mjesto početka i završetka biciklističkog odmora. Kao alternativnu razviti uslugu mreže za najam kvalitetnih bicikala i opreme, uključujući i e-bicikala, s mogućnošću povratka na drugom mjestu (5.2.1) prijevoz duž rute (5.2.4) uključujući i ponudu agencija za vođenje po ruti (5.2.5)

Za osiguranje kontinuiteta razvoja rute kako bi ona dugoročno dala najbolje rezultate postoje četiri prioriteta:

1. Konsenzus ključnih dionika za nastavak razvoja rute po završetku EU projekta MedCycleTour 31.1.2020. i formiranje adekvatne organizacije koja će ga poticati i koordinirati (5.4.1)
2. Sustavan marketing rute (5.3)
3. Pripreme aktivnosti za radove na unaprjeđenju infrastrukture (5.1.3) kako bi oni u dogledno vrijeme mogli započeti
4. Uspostava sustava poticanja i promicanja razvoja i korištenja ključnih pratećih usluga: servis, najam bicikla i opreme, prijevoz ljudi, bicikla, opreme i prtljage (5.2)

Plan aktivnosti radi se za tri razdoblja:

- ◆ Kratkoročno, do 2020. g.
- ◆ Srednjoročno do 2025. g.
- ◆ Dugoročno do 2030. g.

Dio bitnih aktivnosti u kratkoročnom razdoblju podržan je projektom MedCycleTour koji traje do siječnja 2020. godine.

Obzirom na rezultate analize rute po ECS-u i ostale razmatrane razvojne ciljeve ovaj plan predlaže grupe aktivnosti po razdobljima. Na ovoj razini se aktivnosti navode i kratko objašnjavaju, dok je detaljni opis svake aktivnosti u poglavlju 5, uključujući i procjenu troška i mjesta u kojima je ta aktivnost relevantna.

Za potrebe razrade Plana aktivnosti na projektu MedCycleTour ECF je pripremio opsežnu tablicu sa strukturiranim prikazom velikog broja (71) aktivnosti. Obzirom da je Hrvatska na početku razvoja rute, da (za razliku od ostalih partnera na projektu) pokriva veliko područje cijele države, 1123 km kroz 7 županija, ovaj plan se fokusira na bitne aktivnosti i ne predviđa sve od 71 klase aktivnosti predložene od ECF-a, niti radi uvijek tako detaljnu podjelu. Ipak, aktivnosti predložene u ovom planu referiraju se i na strukturu aktivnosti predloženu od ECF-a. Zbog sistematizacije vrsta aktivnosti i dobivanja relevantnih sumarnih podataka, sve pojedine aktivnosti bit će unesene u zajedničku tablicu i razvrstane prema toj strukturi. Tablica je na raspolaganju kao sastavni dio ovog Plana aktivnosti.



4.1 Kratkoročno Rok – do 2020. g.

Cilj za 2020. godinu: Ruta je zaživjela

- ◆ Prepoznatljiva ruta po Hrvatskoj obali kao dio EuroVelo 8 Mediteranske rute
- ◆ Ruta je prikladna za iskusne cikloturiste koji počinju dolaziti
- ◆ Raspoložive su sve informacije o ruti
- ◆ Lokalni turistički subjekti znaju za rutu i integriraju je u svoju ponudu i promociju
- ◆ Ruta je prepoznata u Hrvatskoj i potiče se njezin daljnji razvoj

Cilj za 2020. godinu: ruta je poznata i cikloturisti je počinju koristiti; razvoj rute nacionalno prepoznat kao prioritet

- ◆ Ruta je prepoznata u Hrvatskoj i inozemstvu kao dio EuroVelo 8 Mediteranske rute
- ◆ Ruta je prikladna za iskusne cikloturiste koji počinju dolaziti i koristiti je
- ◆ Dijelovi rute su prikladni za manje iskusne cikloturiste i oni se aktivno promoviraju
- ◆ Raspoložive su sve informacije o ruti i svim njezinim svojstvima, te prikladnosti za pojedine kategorije cikloturista
- ◆ Sve informacije se redovno ažuriraju
- ◆ Lokalni turistički subjekti znaju za rutu i integriraju je u svoju ponudu i promociju
- ◆ Ključni dionici prepoznaju koristi i prilike koje ruta nudi te se uključuju u razvoj rute i pratećih usluga
- ◆ Sve jedinice lokalne samouprave i županije i njihov sustav turističkih zajednica, ključna nacionalna tijela (Ministarstvo turizma, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture i Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova EU) prihvatile su EuroVelo 8 rutu kao strateško opredjeljenje, aktivno surađuju na njenom razvoju i uspostavi, planiraju sredstva i provode zajednička ulaganja barem u signalizaciju



Aktivnosti za ostvarenje kratkoročnog cilja do 2020.g.

Područje	Aktivnost	Više inf. u poglavlju	ECF-ova klasifikacija
Infrastruktura	Pilot projekt putokaza (aktivnost iz projekta MedCycleTour)	5.1.6	1.3.5
	Osiguranje kontinuiteta (prohodnost)	5.1.1	1.3.4
	Povećanje sigurnosti biciklista na dionicama po prometnim cestama (znakovi upozorenja, ograničenje brzine, nadzor brzine)	5.1.2	1.3.2
	Pristup ruti javnim prijevozom s prihvatom bicikala na svakih 150 km	5.1.7	1.4.2
	Razvoj usluga lokalnog i javnog prijevoza na kritičnim dionicama	5.1.7	1.4.2
	Saniranje velikih stuba na ruti	5.1.4	1.1.2
Usluge	Usluga naprednog najma bicikala: razna mjesta povrata, razni bicikli, oprema	5.2.1	2.3.3
	Biciklistički servis dostupan na svakoj dionici	5.2.2	2.3.1
	Razvoj taksi prijevoza bicikala autom ili brodom za kraće dionice	5.2.3	2.3.6 +
	Razvoj usluga: ponuda organiziranog turističkog vođenja po EuroVelo 8	5.2.5	3.3.1
	Razvoj osnovnih smještajnih kapaciteta na dionicama gdje ga nema dovoljno	5.2.6	2.1.1
	Prilagodba ugostiteljskih objekata i atrakcija potrebama cikloturista	5.2.8	2.2.2
Promocija	Dostupnost detaljnih i pouzdanih informacija o ruti (web stranice, aktivnost iz projekta MedCycleTour)	5.3.1	3.3.2
	Informacija o EuroVelo 8 integrirana u turističke informacije i aktivnosti mreže TZ i biciklističkih organizacija	5.3.2	3.2.3. 3.2.5
	Razvoj info brošure za korisnike (aktivnost iz projekta MedCycleTour)	5.3.2	3.3.3
	Tiskane karte i vodiči dostupni u prodaji	5.3.3	3.3.3
	Promotivne akcije: sajmovi, novinari, blogeri (aktivnost iz projekta MedCycleTour), časopisi, društvene mreže i sl.	5.3.4	3.2.6, 3.2.7, 3.3.5, 3.3.7, 3.3.8
Organizacija	Integriranje ovog Plana aktivnosti za razvoj rute sa svim relevantnim razvojnim planovima na razini jedinica lokalne i regionalne/područne samouprave	5.4.3	4.3.*
	Istraživanje i definiranje novih dijelova rute (pristup atrakcijama, drugi smjer, razmatranje alternativa i poboljšanja, anticipiranje promjena iz okruženja)	5.4.2	4.2.1

Ostale bitne aktivnosti koje su presudne kao pripremne aktivnosti za razvoj rute u budućim razdobljima:

Područje	Aktivnost	Više inf. u poglavlju	ECF-ova klasifikacija
Infrastruktura	Pripreme za infrastrukturne radove: studije izvodljivosti, procjene troškova, priprema dokumentacije za natječaje i slično	5.1.3	1.1.1
Organizacija	Osiguranje kontinuiteta razvoja rute nakon završetka projekta MedCycleTour – organiziranje nacionalnog foruma za razvoj rute Potpisana Povelja sa svim dionicima bitnim za razvoj rute Izrađen i ključnim dionicima distribuiran Plan aktivnosti razvoja rute, uspostavljena i funkcionalna platforma za razvoj i promociju rute	5.4.1	4.3.3

4.2 Srednjoročno Rok – do 2025. g.

Cilj za 2025. godinu:

atraktivna ruta koja privlači brojne svjetske cikloturiste i razvija se dalje

- ♦ Većina rute prikladna je za prosječne cikloturiste a značajan dio i za obitelji i početnike
- ♦ Cijela ruta je označena u skladu sa standardom
- ♦ Ruta je kvalitetno povezana s ostalom cikloturističkom ponudom (lokalne, županijske i međuzupanijske, kao i međunarodne mreže ciklo-ruta, staza i putova)
- ♦ Ruta je, zajedno s ukupnom cikloturističkom ponudom, predstavljena na većini međunarodnih događanja i u međunarodnim medijima kao globalna atrakcija i kao dio ukupne ponude Mediterana
- ♦ Većina rute ima uspostavljene sve potrebne usluge na ruti
- ♦ Uspostavljeni brojači i sustav praćenja zadovoljstva korisnika rute na ključnim dijelovima rute
- ♦ 50.000 cikloturista godišnje na ruti, od čega više od 50% izvan srpnja i kolovoza, od čega barem 20% domaćih gostiju
- ♦ Doprinos produljenju zapošljavanja u turizmu primorskih županija za najmanje 2 mjeseca

Aktivnosti za ostvarenje srednjoročnog cilja do 2025. g.

Područje	Aktivnost	Više inf. u poglavlju	ECF-ova klasifikacija
Infrastruktura	Rješenje za sve dionice <u>vrlo</u> visokog intenziteta motornog prometa	5.1.4	1.1.2 1.1.4
	Rješenje za 50% dionica visokog intenziteta motornog prometa	5.1.4	1.1.2 1.1.4
	Rješenje za sva 3 vrlo opasna raskrižja na ruti	5.1.4	1.1.5
	Uređenje svih teže vozljivih makadamskih cesta	5.1.5	1.1.3
	Postavljanje putokaza na cijeloj ruti	5.1.6	1.3.5
	Pristup ruti javnim prijevozom s prihvatom bicikala na svakih 75 km	5.1.7	1.4.2
	Postavljanje brojača biciklističkog prometa na 10-15 lokacija na ruti	5.1.8	1.7.1
	Održavanje postavljenih putokaza (redovni pregledi, zamjena, popravci)	5.1.10	1.8.2
Usluge	Usluga prijevoza bicikala i prtljage duž cijele rute	5.2.4	2.3.x
	Izgradnja biciklističkih odmorišta na dugim relacijama izvan naselja	5.2.7	2.1.3
Promocija	Plan marketinga rute	5.3.5	3.1.1
	Istraživanja tržišta i korištenja rute EuroVelo 8 u Hrvatskoj	5.3.5	3.1.2
	održavanje web stranice EuroVelo 8 u Hrvatskoj	5.3.1	3.3.2
	Promotivne akcije: sajmovi, novinari, blogeri, časopisi, društvene mreže, promotivni događaji na ruti (bicikljade, utrke i sl.)	5.3.4	3.2.x 3.3.x
Organizacija	Certificiranje najmanje 70% rute	5.4.4	4.4.2
	Radionice i konferencije za promociju razvoja rute	5.4.5	4.1.1
	Treninzi i studijska putovanja	5.4.6	4.1.2
	Nastavak koordinacije razvoja	5.4.1	4.3.3



4.3 Dugoročno Rok – do 2030. g.

Cilj za 2030: ruta EuroVelo 8 u Hrvatskoj prepoznata kao globalna atrakcija, te značajno utječe na održivi razvoj turizma, gospodarstva i zajednica

- ◆ Cijela ruta je certificirana na razini bitnih i važnih kriterija ECS-a
- ◆ 50% dnevnih dionica certificirano je na razini dodatnih kriterija ECS-a (obitelji, početnici)
- ◆ Uspostavljeni brojači i sustav praćenja zadovoljstva korisnika rute diljem cijele rute
- ◆ Uspostavljene sve usluge, te pokrenut sustav razvoja novih proizvoda i usluga za cikloturiste
- ◆ 100.000 cikloturista godišnje na ruti od čega barem 15% domaćih gostiju
- ◆ Utjecaj rute na broj turističkih noćenja i produženje sezone potiče razvoj ostalih oblika cjelogodišnjeg aktivnog turizma
- ◆ Vidljiv utjecaj rute na razvoj lokalnog gospodarstva i zajednice s trendovima povećanja broja MSP-ova u turizmu, transportu, pratećim uslugama, te trgovini, povećanjem cjelogodišnjih radnih mjesta u turizmu za 10%

Aktivnosti za ostvarenje dugoročnog cilja do 2030. g.

Područje	Aktivnost	Više inf. u poglavlju	ECF-ova klasifikacija
Infrastruktura	Rješenje za sve dionice visokog intenziteta motornog prometa	5.1.4	1.1.2, 1.1.4, 1.1.5
	Rješenje za dio dionica umjerenog intenziteta motornog prometa: 50% dnevnih dionica pogodno za zahtjevne korisnike	5.1.4	1.1.2, 1.1.4, 1.1.5
	Održavanje izgrađene biciklističke infrastrukture	5.1.9	1.8.1
Usluge	Razvoj novih specifičnih turističkih proizvoda i usluga	5.2.9	
Promocija	Nastavak marketinških aktivnosti	5.3.4 5.3.5	3.x.x
Organizacija	Nastavak koordinacije razvoja	5.4.1	4.3.3
	Certificiranje rute	5.4.4	4.4.2



5 Detaljan prikaz aktivnosti

5.1 Infrastruktura

5.1.1 Uklanjanje zapreka

Zapreke na ruti onemogućavaju ili bitno otežavaju prolaz biciklima. Treba uzeti u obzir da na cikloturističkoj ruti tipično imamo bicikle s dvadesetak kg prtljage, a da se u cikloturizmu pojavljuju i starije osobe i e-bicikli i tandemi i prikolice. Kvalitetna ruta mora biti prohodna za sve njih bez problema i frustracija.



Ograda otežava ili onemogućava raniji izlaz biciklistima na sporednu cestu kod Prosike



Zapreka za pristup pješačko-biciklističkoj stazi protiv motocikala otežava prolaz i biciklima, Split (zapreka je u međuvremenu uklonjena 😊)

Uklanjanje ili modifikacija zapreke je relativno jednostavan zahvat kojeg svaka jedinica lokalne samouprave (JLS) može napraviti u sklopu redovnog održavanja.

Spisak lokacija na kojima treba ukloniti zapreke nalazi se u sljedećoj tablici:

Br.	Kriterij ECS	Razdoblje	Lokacija	Dionica	km	Županija	Procjena troška [€]
1	dodatni	2020	3 km iza Umaga - zapreka na bic. stazi, obilazak po travi moguć	97	28	IŽ	100
2	dodatni	2020	Barbariga - ulaz na stazu uz more	98	55	IŽ	100
3	dodatni	2020	Nin - guranje bicikla preko mosta	107	39	ZŽ	100
4	dodatni	2020	Zadar - guranje bicikla preko mosta	107	60	ZŽ	100
5	dodatni	2020	Izlaz s magistrale nakon Prosike	109	13	ŠKŽ	100
6	dodatni	2020	Povratak na magistralu nakon Prosike	109	15	ŠKŽ	100
7	važan	2020	prag od 40 cm na ogradi između dva turistička naselja	110	51	SDŽ	50
8	važan	2020	izlaz iz Dubrovnika na cestu kod Orsule	116	6	DNŽ	100

5.1.2 Povećanje sigurnosti biciklista na dionicama po prometnim cestama

Unatoč maksimalnom trudu oko izbjegavanja prometnih cesta pri kreiranju rute i dalje postoji više neizbježnih kratkih segmenata rute po prometnim cestama. Prometne dionice, iako kratke, objektivno predstavljaju povećan rizik za sigurnost cikloturista, a subjektivno se često percipiraju kao još veći rizik, znatno umanjuju kvalitetu turističkog doživljaja i odbijaju brojne cikloturiste od korištenja rute. Prema klasifikaciji ECS-a oko 2% rute preklapa se s vrlo prometnim cestama što je nedostatak na razini bitnih kriterija, a oko 8% cesta je prometno što je nedostatak na razini važnih kriterija.

Ovakvi problemi trajno se rješavaju izgradnjom kraćih dionica staza ili traka koje premoštavaju problematične dijelove i povezuju sigurne dijelove u cjelinu. (Više o izgradnji u poglavlju 5.1.4). Takvi zahvati su dugotrajni, obzirom na relativno visoke troškove investicija i dugu proceduru oko otkupa zemljišta, dozvola, suglasnosti i traženja financiranja i do njihove realizacije može potrajati nekoliko godina.

U međuvremenu je moguće značajno unaprijediti sigurnost biciklista na tim dijelovima na sljedeći način:

- ◆ Upozorenje vozačima bicikala da izlaze na prometnu cestu (informacije o prometnim dionicama bit će poznate i na webu, poglavlje 5.3.1 i u literaturi, poglavlje 5.3.3)
- ◆ Upozorenje vozačima motornih vozila da se dionica ceste preklapa s biciklističkom rutom (prometni znak A39 – biciklisti na cesti)
- ◆ Razmatranje ograničenja brzine vožnje na tim dionicama, naročito na mjestima gdje trenutno uopće nema ograničenja, pred raskrižjima gdje biciklistička ruta izlazi na cestu i pred nepreglednim zavojima iza kojih se može „iznenada pojaviti“ bicikl
- ◆ Dosljedno pridržavanje ograničenja: upozorenja treptućima, radarska kontrola i sankcioniranje prekršitelja u skladu sa zakonom



Prometni znak A39 – biciklisti na cesti, spust prema Limskom kanalu

Na nekim dijelovima rute već postoji prometni znak A39. Postavljanje tih prometnih znakova predlažemo za svako preklapanje rute s dionicama prometnih cesta. Na dionicama dužim od približno 3 km trebalo bi povremeno ponoviti prometni znak.

Detaljna evaluacija rute pokazuje da na većini prometnih dionica koje se preklapaju s rutom velikim dijelom već postoji ograničenje brzine i da ga je potrebno tek neznatno modificirati. To najčešće znači nekoliko stotina metara produžiti postojeće ograničenje. Na dionicama bez ograničenja koje se preklapaju s rutom prijedlog je ograničiti brzinu na maksimalno 70 km/h. Fizikalno modeliranje pokazuje da razlika brzine 90 km/h i 70 km/h vozaču automobila daje dvostruko više vremena za reakciju nakon što uoči bicikl, a tom razlikom gubi svega 11 sekundi po kilometru.

Iz radionica u županijama u sklopu donošenja ovog Plana aktivnosti saznajemo da je u planu nabava veće količine radara za nadzor brzine. Predlažemo da se prilikom odabira lokacija uzme u obzir i trasa rute EuroVelo 8 kroz Hrvatsku, odnosno njezino preklapanje s nekim prometnim cestovnim dionicama.

Tablica na sljedećoj stranici daje pregled prometnih dionica na kojima se predlaže postavljanje znakova A39 – „biciklisti na cesti“ i razmatranje modifikacije ograničenja brzine. Znakove treba postaviti u oba smjera. Radi se o okvirnim i načelnim procjenama, a pojedinosti treba dogovoriti s nadležnim osobama za sigurnost cestovnog prometa iz MUP-a.

Uređaje za nadzor brzine trebalo bi prvenstveno postavljati na dionicama izvan naselja. Točne lokacije, način nabave i model financiranja bi trebala utvrditi posebna analiza u suradnji sa stručnjacima iz MUP-a. Okvirna procjena je da je potrebno 10-15 uređaja na cijeloj ruti.

Br.	Kriterij ECS	Razdoblje	Dionica rute	Cesta	Mjesto	Dužina [km]	Promet - godišnji prosjek	Promet - ljetni prosjek	Trenutno ograničenje brzine [km/h]	Županija	Potrebno znakova A39	Potrebno znakova ograničenja	Trep-tač	Radar	Trošak za prometne znakove [€]
1	važan	2020	1	D75	Zambratija	2,0	5000	10000	30-90	IŽ	2	2	1		600
2	važan	2020	1	D75	Karigador	3,0	5000	10000	90	IŽ	2		1	1	300
3	važan	2020	1	D75	Antenal	3,0	5000	10000	30-70	IŽ	2		1		300
4	važan	2020	1	D75	Funtana	0,4	6500	13500	30-50	IŽ	2				300
5	važan	2020	2	D75	Limski kanal	6,0	4000	7000	40-60	IŽ	2				300
6	važan	2020	2	Lokalna	Fažana-Valbandon	4,0	5000	10000	40-60	IŽ	4				600
7	važan	2020	2	Pula	Pula	6,0	5000	10000	50	IŽ	4				600
8	važan	2020	3	D66	Barban-Raša	6,0	3000	4700	50	IŽ	4				600
9	bitan	2020	4	D64/D500	Kršan-Vozilići	2,0	4500	6600	60-90	IŽ	2	2	1		600
10	važan	2020	4	D66	Medveja-Rijeka	20,0	4300	7600	40-60	PGŽ	6				900
11	važan	2020	4		Rijeka	4,0	10000	10000	50	PGŽ	4				600
12	bitan	2020	5	D8	Rijeka – Bakar – Križišće	12,0	3700	4600	50-90	PGŽ	6	6	1	1	1800
13	važan	2020	11	D8	Maslenica	1,5	4500	10000	60	ZŽ	2				300
14	bitan	2020	13	D8	Prosika	2,7	5000	10500	90	ŠKŽ	2	2	1	1	600
15	bitan	2020	13	D8	Pirovac 1	1,7	5000	10500	dio 90	ŠKŽ	2	2	1	1	600
16	bitan	2020	13	D8	Pirovac 2	1,8	5000	10500	dio 90	ŠKŽ	2	2	1		600
17	bitan	2020	13	D8	Most – Šibenik	1,7	15000	23000	90	ŠKŽ	2	2	1	1	600
18	bitan	2020	14	D8	Brodarica Grebaštica	5,3	5500	11000	1 km 90	ŠKŽ	4	2	2		900
19	važan	2020	14	D8	Seget Vranjica	0,3	4600	8900	60	SDŽ	2	2			600
20	važan	2020	14	Trogir	Trogir ulaz	1,0	4000	8000	50	SDŽ	2				300
21	važan	2020	15	Trogir	Trogir - izlaz	2,5	16000	27000	50	SDŽ	2				300
22	važan	2020	15	Franje Tuđmana	Kaštel Gomilica Sućurac	2,0	5500	11000	50	SDŽ	2				300
23	važan	2020	15	Frane Bulića	Solin	1,3	12000	14000	50	SDŽ	2			1	300
24	važan	2020	15	Splitska	ulaz u Split	0,6	14000	20000	50	SDŽ	2				300
25	važan	2020	16	D8	Brela	4,0	5600	11000	50	SDŽ	2			1	300
26	važan	2020	17	D8	Podgora	2,3	3500	7000	60	SDŽ	2				300

27	važan	2020	17	D8	Živogošće Drvenik	8,0	2900	6200	50-60; 1 km 80	SDŽ	6	2	2	1	1200
28	važan	2020	17	D8	Gradac Ploče	11,0	2900	5600	40-60	DNŽ	6			1	900
29	važan	2020	18	D414	Dubrava Ston	20,0	1800	3700	14 km 90	DNŽ	8	8	4	2	2400
30	bitan	2020	19	D8	Zaton – Dubrovnik most	8,0	8500	15000	40-60, 500m 90	DNŽ	8	2			1500
31	bitan	2020	20	D8	Dubac	1,0	14000	22000		DNŽ	2	2			600
32	bitan	2020	20	D8	Kupari Zvekovica	8,0	14000	22000	50-60, kratko 90	DNŽ	6	2	2	1	1200

Izvor podataka o prometu: Brojenje prometa na cestama republike Hrvatske godine 2016.

https://hrvatske-ceste.hr/uploads/documents/attachment_file/file/44/2016.pdf

5.1.3 Priprema za infrastrukturne radove (studije, planovi, prijava projekata)

Radovi na izgradnji biciklističke infrastrukture traže prethodno planiranje i pripremu što uključuje:

- ◆ Detaljnu tehničku dokumentaciju i preciznije procjene troškova
- ◆ Analizu potrebe za otkupom zemljišta, procjenu troškova
- ◆ Pripremu imovinsko-pravne dokumentacije i dozvola (gdje je potrebno)
- ◆ Studiju izvodljivosti/analizu troškova i učinaka („cost-benefit analiza“)
- ◆ Procjenu utjecaja na okoliš (gdje je potrebno)
- ◆ Definiranje izvora financiranja
- ◆ Prijavu na adekvatne natječaje (gdje je potrebno i moguće)

Plan je da radovi na izgradnji biciklističke infrastrukture (stavke 5.1.4 i 5.1.5) počnu u srednjoročnom razdoblju, 2020-2025. g. Da bi se to ostvarilo nužno je da se u kratkoročnom razdoblju, 2018-2020. g. posveti dovoljno pažnje svim pripremanjima.

Troškovi pripreme procijenjeni su na 5-10% od troškova izgradnje i zbog preglednosti su specificirani u poglavljima 5.1.4 i 5.1.5.

5.1.4 Izgradnja nedostajućih biciklističkih prometnih površina

Velika većina rute, oko 90%, već sad je pogodna za ugodan cikloturistički odmor prosječnih biciklista, a velik dio je prilagođen i potrebama onih zahtjevnijih. Desetak posto rute u ovom trenutku nema alternativu i vodi se po prometnijim cestama. Tih 10% nije koncentrirano da bi se moglo jednostavno premostiti u jednom koraku nego je raspoređeno u tridesetak kraćih segmenata koji ima gotovo na cijelom području rute. Takva situacija ima i neke prednosti: svako saniranje bilo koje kratke dionice vidljivo će unaprijediti rutu stvaranjem većeg povezanog područja. Nadalje, troškovi i organizacija izgradnje podijeljeni su između više subjekata.

U izgradnji biciklističke infrastrukture prednost treba dati onim dionicama koje su na prometnijim cestama kako bi se prvo sanirali najveći problemi. Takvih cesta ima ukupno oko 2% rute.

Pri odluci o tome kakva biciklistička prometna površina (staza ili traka uz cestu, izdvojena biciklistička cesta) je adekvatna za pojedini segment treba se voditi Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi <https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/dodatni/439893.pdf> i situacijom na terenu. Obzirom na količinu prometa i brzine to bi uglavnom trebala biti biciklistička staza odvojena od ceste ogradom ili zaštitnim pojasom. Pokazalo se da je u slučajevima teškog terena – cesta usječena u strmu padinu – povoljnije raditi izdvojenu biciklističku cestu nego proširivati postojeću cestu, a to ima i dodatne prednosti: ugodnije je za vožnju a radovi na izgradnji ne ometaju normalnu upotrebu ceste. Zbog visokih cijena zemljišta, vjerojatno će izgradnja biciklističkih staza u naseljima biti vrlo skupa ili zbog izgrađenosti čak nemoguća, ali naselja su uglavnom manji problem zbog ograničenja brzine i čestog postojanja alternativnih, manje prometnih ulica. Prednost treba dati rješavanju problema brzih prometnih cesta izvan naselja.



Biciklistička staza uz prometnu cestu kraj Umaga

Popis prometnijih dionica rute za koje je potrebna izgradnja infrastrukture nalazi se u sljedećoj tablici. Procjena troškova rađena je uvažavajući različite troškove izgradnje na raznim konfiguracije terena kao i njihovu stvarnu zastupljenost na pojedinim segmentima. Za procjenu troškova otkupa zemljišta uzet je neki prosjek cijena. Iako u okvirima ovog projekta nije bilo moguće razraditi preciznije projekte i troškovnike za svaki segment, ove procjene mogu svakako poslužiti da se dobije grubi pregled troškova pojedinih zahvata i time omogućiti njihova priprema i planiranje.

U tablici se zbog preglednosti nalazi iste 32 kritične dionice na ruti koje se razmatraju i u izvještaju o evaluaciji rute i u poglavlju 5.1.1. Za većinu dionica procijenjene su cijene i predložena izgradnja dok je za neke izgradnja ocijenjena kao „nemoguća” a za neke još vrijedi provjeriti postojanje povoljnijih alternativa. Komentari s objašnjenjima dani su nakon tablice.

Osim izgradnje biciklističkih staza zbog izmještanja biciklističkog prometa s prometnih cesta, potrebno je na nekoliko mjesta napraviti zahvate u prostoru i zbog drugih razloga:

- ♦ Izrada alternativne staze umjesto velikog stubišta
- ♦ Nadvožnjaci ili tuneli za rješavanje vrlo opasnih raskrižja

I ti slučajevi su specificirani u tablici.



Stubište kod Tučepa. 100m staze bi riješilo problem.



Vrlo opasno raskrižje u Zatonu (Dubrovačkom) – nepregledno skretanje lijevo

Br.	Kriterij ECS	Rok	Dionica rute	Cesta	Mjesto	Dužina [km]	Promet – godišnji prosjek	Promet – ljetni prosjek	Trenutno ograničenje brzine [km/h]	Županija	Procijenjen trošak [€]	Procijenjen trošak projek-tiranja [€]
1	bitan	2025	1	D75	Zambratija	2,0	5000	10000	30-90	IŽ	398500	15000
2	važan	2025	1	D75	Karigador	3,0	5000	10000	90	IŽ	372000	22500
3	važan	2030	1	D75	Antenal	3,0	5000	10000	30-70	IŽ	960000	54000
4	važan	*1)	1	D75	Funtana	0,4	6500	13500	30-50	IŽ		
5	važan	*2)	2	D75	Limski kanal	6,0	4000	7000	40-60	IŽ		
6	važan	*3)	2	Lokalna	Fažana-Valbandon	3,4	5000	10000	40-60	IŽ		
7	važan	*4)	2	Pula	Pula	5,0	5000	10000	50	IŽ		
8	važan	2030	3	D66	Barban-Raša	6,0	3000	4700	50	IŽ	1080000	90000
9	bitan	2025	4	D64/D500	Kršan-Vozilići	2,0	4500	6600	60-90	IŽ	248000	15000
10	važan	*5)	4	D66	Medveja-Rijeka	20,0	4300	7600	40-60	PGŽ		
11	važan	*6)	4		Rijeka	4,0	10000	10000	50	PGŽ		
12	važan	*7)	5	D8	Rijeka – Bakar – Križišće	12,0	3700	4600	50-90	PGŽ		
13	važan	2025	11	D8	Maslenica	1,0	4500	10000	60	ZŽ	126000	10500
14	bitan	2025	13	D8	Prosika	2,7	5000	10500	90	ŠKŽ	393200	28000
15	bitan	2025	13	D8	Pirovac 1	1,7	5000	10500	dio 90	ŠKŽ	376000	18750
16	bitan	*8)	13	D8	Pirovac 2	1,8	5000	10500	dio 90	ŠKŽ		
17	bitan	2020	13	D8	Most – Šibenik	1,7	15000	23000	90	ŠKŽ	210800	12750
18	bitan	2025	14	D8	Brodarica Grebaštica	5,3	5500	11000	1 km 90	ŠKŽ	930000	74000
19	važan	2025	14	D8	Seget Vranjica	0,3	4600	8900	60	SDŽ	127500	2250
20	važan	2025	14	Trogir	Trogir ulaz	1,0	4000	8000	50	SDŽ	425000	7500
21	važan	*9)	15	Trogir	Trogir – izlaz	2,5	16000	27000	50	SDŽ		
22	važan	2020 *10)	15	Franje Tuđmana	Kaštel Gomilica – Sućurac	2,0	5500	11000	50	SDŽ		
23	važan	2025	15	Frane Bulića	Solin	1,3	12000	14000	50	SDŽ	597500	13650
24	važan	2025	15	Splitska	ulaz u Split	0,6	14000	20000	50	SDŽ	277500	6450
25	važan	2025	16	D8	Brela	4,0	5600	11000	50	SDŽ	880000	80000
26	važan	2030	17	D8	Podgora	2,3	3500	7000	60	SDŽ	506000	46000
27	važan	2030	17	D8	Živogošće Drvenik	8,0	2900	6200	50-60; 1 km 80	SDŽ	1760000	160000
28	važan	2030	17	D8	Gradac – Ploče	11,0	2900	5600	40-60	DNŽ	2420000	220000

29	dodatni	*11)	18	D414	Dubrava – Ston	20,0	1800	3700	14 km 90	DNŽ		
30	bitan	2030	19	D8	Zaton – Dubrovnik most	8,0	8500	15000	40-60, 500 m 90	DNŽ	2000000	180000
31	bitan	2025	20	D8	Dubac	1,0	14000	22000		DNŽ	280000	25000
32	bitan	2025	20	D8	Kupari Zvekovic	8,0	14000	22000	50-60, kratko 90	DNŽ	3000000	146000
33	važan	2025	16		stube Brela	0,3				SDŽ	66000	6000
34	važan	2025	17		stube Tučepi	0,1				SDŽ	26400	2400
35	važan	2025	17		stube Podgora	0,3				SDŽ	66000	6000
36	važan	2025	14		proširenje mosta u Brodarici	10m	5500	11000		ŠKŽ	20000	2000
37	važan	2025	14		raskrižje u Grebašćici	10m	5500	11000		ŠKŽ	50000	5000
38	važan	2025	19		raskrižje u Zatonu Dubrovačkom	20m	8500	15000		DNŽ	80000	8000
39	važan	2030	11		raskrižje Maslenica	20m	4500	10000		ZŽ	80000	8000

- 1) u Funtani je „nemoguće” proširiti cestu biciklističkom stazom zbog blizine kuća. Ograničenje brzine je već sada dijelom na 30 km/h i možda je bolje rješenje proširiti ga na svih 400m te dionice. Moguće je razmotriti i obilazak sporednim cestama ali to za osnovni smjer rute traži dva prelaska prometne ceste što je veći rizik od ostajanja na njoj uz odgovarajuću disciplinu vozača motornih vozila
- 2) Trošak izgradnje na 6 km zahtjevnog terena bio bi oko 1,7 mil € i vjerojatno je bolje rješenje tražiti u brodskoj liniji i/ili disciplini prometa.
- 3) proširenje ceste u naselju je vrlo skupo zbog cijena zemljišta i ovaj zahvat se procjenjuje na 1,5 mil € i trebalo bi još jednom razmotriti alternative
- 4) proširenje gradskih ulica biciklističkom stazom u gradu je gotovo nemoguće i treba još jednom razmotriti alternativne prolaskes manje prometnim ulicama
- 5) 20 km prometne dionice kroz naseljena mjesta je također ogroman zahvat, jako skup ili „nemoguć”. I ovdje treba problem riješiti alternativno: javni prijevoz ili alternativni pravci rute
- 6) Prolazak kroz Rijeku rješavat će se u sklopu ITU mehanizama aglomeracije Rijeka, EuroVelo 8 može biti razlog više ali nema još dovoljnu snagu da bude pokretač promjena
- 7) Izgradnja staze uz cestu na tih 12 km koštala bi oko 3 mil € što ruta u početnoj fazi ne može opravdati. Trebalo bi ograničiti brzinu na dijelu koji je još uvijek na 90 km/h, a neiskusnijim biciklistima preporučiti alternativni izlaz preko sv. Kuzma.
- 8) Cijena izgradnje za Pirovac 2 bila bi oko 350 000 €, znatno je povoljnije i kvalitetnije urediti direktan spoj o Pirovca prema Ivinju po postojećem makadamskom putu (5.1.5)
- 9) prije planiranja radova treba vidjeti rezultate sadašnjih radova na proširenju ceste i posljedice koje će donijeti izgradnja novog mosta za Čiovo i pristupnih cesta
- 10) iscrtavanje biciklističke staze na širokom pločniku je već u planu
- 11) Ovaj zahvat je dosta skup (oko 3 mil. €) a nije prioritetan zbog relativno malog prometa. Rješenje treba tražiti u alternativnom pravcu koji bi se mogao omogućiti obnovom cesta graditeljske baštine. Treba vidjeti i koje promjene će donijeti izgradnja Pelješkog mosta i pristupnih cesta.

Ove potrebe za radovima bi bilo dobro povezati s planovima JLS i Hrvatskih/županijskih cesta te koristiti svaku priliku kad se inače rade zahvati u prostoru da se po mogućnosti ujedno napravi i nešto od ovih radova. Kod planiranja izgradnje biciklističke infrastrukture uz ceste treba se fokusirati na najbitnije radove, one gdje će se s najmanje uloženi sredstava (kratka dionica) dobiti najviše (značajno povećanje sigurnosti, velik povezan prostor, pristupačnost za širi krug cikloturista) i tim dionicama dati prioritet.

Potrebe za stvaranjem većeg povezanog prostora za sigurno kretanje biciklom postoje i mnogo šire od konteksta razvoja Mediteranske rute: urbani prijevoz biciklom. Najproblematičnije dionice rute uglavnom su su na prilazu velikim gradovima i u urbanim centrima. Neki od njih su preko EU ITU mehanizama (integrirana teritorijalna ulaganja) pokrenuli inicijative za sigurno povezivanje šireg gradskog područja (aglomeracija) biciklom. Od ITU gradova na ruti su Pula, Rijeka, Zadar i Split i sigurno kretanje biciklom kroz ta središta je važan zajednički cilj i tih aglomeracija i rute EuroVelo 8. Najvažniji ciljevi su:

- ◆ Siguran pristup Puli iz od Fažane i prolazak kroz Pulu
- ◆ Siguran pristup Rijeci od Opatije i prolazak kroz Rijeku
- ◆ Prolazak kroz Trogir, ulaz u Solin, ulaz u Split

Neki od projekata su već u planu kao npr. uređenje biciklističke staze na širokom pločniku između Kaštela Gomilice i Kaštela Sućurca (2 km).

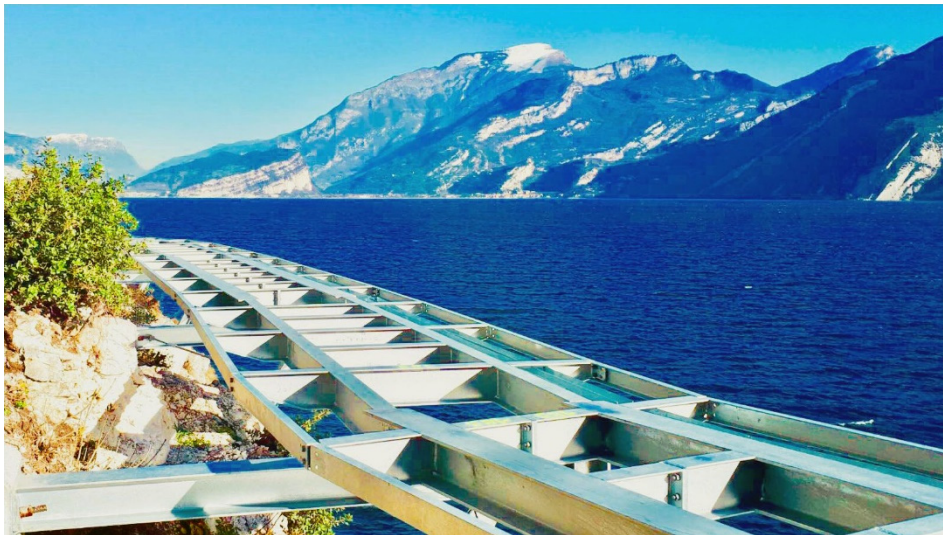
Iako je ruta u svom početnom stadiju razvoja, motivirajuće je razmišljati i o malo ambicioznijim atraktivnim ciljevima u daljoj budućnosti. Na radionicama smo spominjali na primjer:

- ◆ Vransko jezero – uređenje atraktivne panoramske staze (koja je već sad proglašena biciklističkom stazom ali je pogodna samo za brdske bicikle) sa sjeverozapadne strane da bude pogodna za rutu EuroVelo 8
- ◆ Obrovac – Posedarje – uređenje stare ceste s panoramskim pogledom na Zrmanju, pješačko-biciklistički most preko Karinskog Ždrila i spoj na Novigrad i Posedarje panoramskom cestom uz Novigradsko more
- ◆ SDŽ – pješačko biciklistička staza od Splita do Omiša uz more
- ◆ ŠKŽ – pješačko biciklistička staza uz more od Grebaštice do Primoštena i Rogoznice

Ovakve izuzetno atraktivne dionice privlače sve grupe cikloturista i stvaraju prepoznatljivost rute u cjelini.



Stara panoramska cesta kod Obrovca s pogledom na Zrmanju



Izgradnja panoramske staze oko Lago di Garda u Italiji

Izvor:

<https://edition.cnn.com/travel/article/lake-garda-cycle-path-italy/index.html>

5.1.5 Uređenje teže vozljivih makadamskih dionica i ostali popravci

Trasiranje rute na način da se što više izbjegne promet ima za posljedicu povremeno uključanje dionica s lošijim makadamom. Loš makadam je onaj koji ima oštre i grube komade „žive stijene“, nasut šljunak u kojeg upadaju kotači, blato ili lokve i kao takav je neprohodan ili opasan za kretanje prosječnim biciklistima s natovarenim biciklom. Izbor „lošiji makadam“ ili „više prometa“ ovisit će o tome koliko je makadam loš i koliko je to više prometa i svaki biciklist će naći svoj odgovor na to pitanje. U kreiranju rute, a u skladu s kriterijima ECS-a, radije je izabrano više makadama nego više prometa i to iz dva razloga: sigurnost i cijena izgradnje (uređenje makadama je znatno jeftinije i pravno jednostavnije od izgradnje biciklističke staze uz cestu).

ECS klasificira makadam na 5 vrsta po vozljivosti. Za dvije najgore kategorije „nevozljiv“ i „teško vozljiv“ makadam potrebno je što prije obaviti uređenje, po mogućnosti u kratkoročnom razdoblju do 2020. g. U međuvremenu cikloturistima će biti kao alternative ponuđene kraćeobilaznice koje uključuju više prometa. U srednjoročnom periodu 2021-2025. treba napredovati s uređenjem „srednje vozljivih“ makadamskih dionica.

Makadam je najčešće loš na nekim dijelovima i uređenje nije potrebno raditi na cijeloj dužini. Za neke dionice vrijedi razmotriti je li dugoročno povoljnije asfaltirati makadam nego ga svake godine (ili nakon svake bujice) ponovo uređivati.

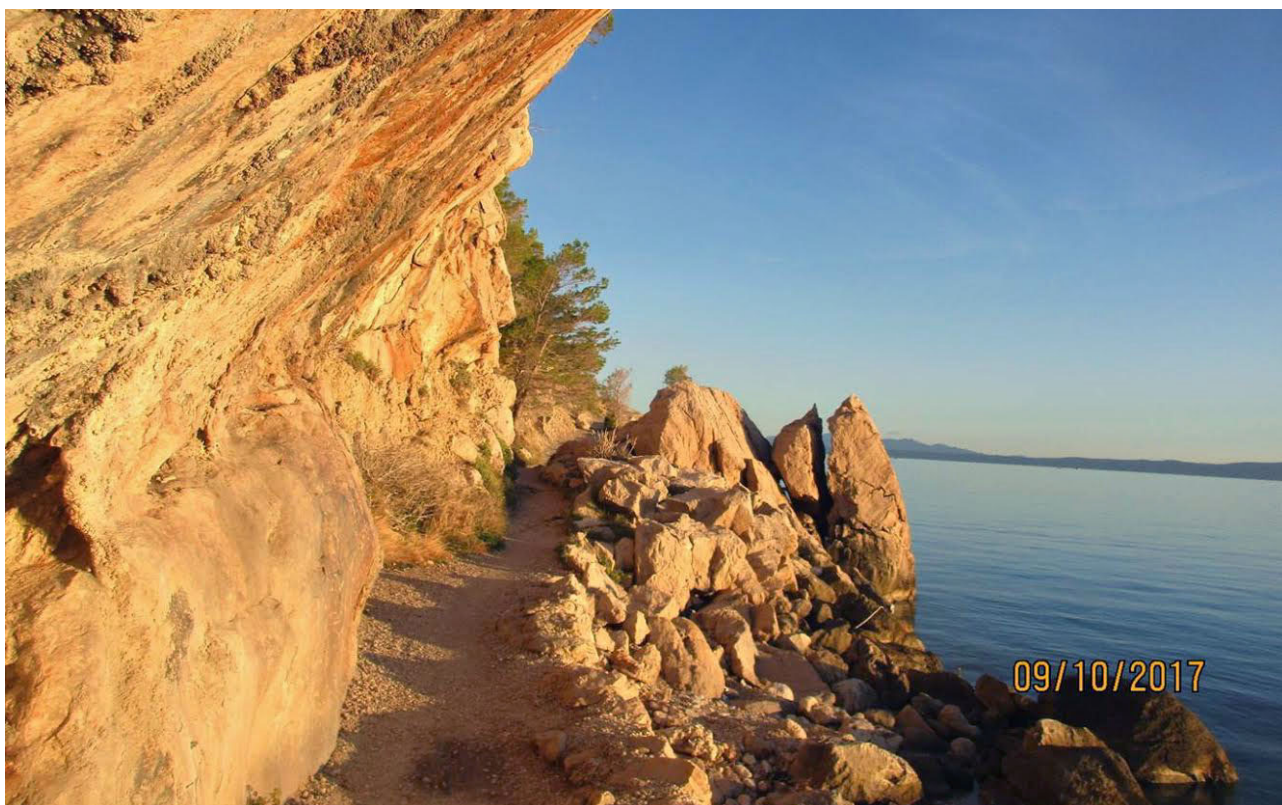


Dionica lošeg makadama s blatom, ulaz u Šibenik, 350 m

Sljedeća tablica daje pregled makadamskih dionica na ruti koje bi trebalo urediti u sklopu razvoja prema kvalitetnoj Mediteranskoj ruti u Hrvatskoj. U tablicama su uglavnom navedene cijene za uređenje makadamskih dionica i uzimaju u obzir dio dionice koju treba urediti. Asfaltiranje dionica je kvalitetnije i dugoročno isplativije obzirom da asfalt ne treba učestalo održavati.

Br.	Kriterij ECS	Rok	Mjesto	Vozljivost	Aktivnost	Dužina [km]	Županija	Procijenjen trošak izgradnje [€]	Procijenjen trošak projektiranja [€]
1	važan	2020	Pomer - Medulin	Loše vozljivo	urediti	0,5	IŽ	15000	1500
2	bitan	2020	Vratnik	Nije vozljivo	asfaltirati	1,7	LSŽ	170000	17000
3	važan	2020	Stolac - Oltari	Loše vozljivo	urediti	6,0	LSŽ	24000	2400
4	važan	2020	Uz Vransko jezero, dionice između Drage i Prosike	Loše vozljivo	urediti	2,0	ŠKŽ	60000	6000
5	važan	2020	odvojak od D8 prema Šibeniku	Loše vozljivo	urediti	0,4	ŠKŽ	12000	1200
6	bitan	*1)	Krvavica - Makarska	Nije vozljivo		0,7	SDŽ		
7	važan	2020	Konjevac - Orašac	Loše vozljivo	urediti	0,5	DNŽ	15000	1500
8	važan	2025	Gospić - Ostrvica	Srednje vozljivo	urediti	3,0	LSŽ	36000	3600
9	važan	2020	blizu Medulina	Loše vozljivo	urediti	1,0	IŽ	30000	3000
10	važan	2020	blizu Kavrana	Srednje vozljivo	urediti	2,0	IŽ	24000	2400
11	važan	2025	kratke dionice prije Šibenskog mosta	Srednje vozljivo	urediti	1,5	ŠKŽ	45000	4500
12	važan	2020	Između Sapina Doca i Gustirne	Srednje vozljivo	urediti	1,0	ŠKŽ	12000	1200
13	važan	2025	između TN Medena i TN Belvedere	Srednje vozljivo	urediti	1,0	SDŽ	12000	1200
14	važan	2020	dio oko Splitske zračne luke	Srednje vozljivo	urediti	1,0	SDŽ	12000	1200
15	važan	2025	dio između Makarske i Tučepa	Srednje vozljivo	urediti	2,0	SDŽ	12000	1200
16	važan	2020	prije Igrana	Srednje vozljivo	urediti	3,0	SDŽ	12000	1200
17	važan	2025	prije Drvenika	Srednje vozljivo	urediti	1,0	SDŽ	12000	1200
18	važan	2020	Konjevac - Orašac	Srednje vozljivo	urediti	1,0	DNŽ	12000	1200
19	važan	2025	Tušići - D8	Srednje vozljivo	urediti	2,0	DNŽ	12000	1200
20	bitan	2025	Pirovac - Ivinj	Loše vozljivo	urediti	2,0	ŠKŽ	60000	6000

*1) izgradnja pješačko-biciklističke staze je u planu.



Nevozljiva dionica od 800 m između Krvavice i Makarske

U međuvremenu je moguć obilazak koji uključuje 100m uspona i 3 km po prometnoj cesti D8 (Jadranskoj magistrali)

Osim podizanja kvalitete makadama, na javnim cestama postoje još neki nedostaci koji posebno pogađaju bicikliste pa bi ih trebalo sanirati u sklopu razvoja rute EuroVelo 8.



Trogir, ulica kneza Trpimira, opasne rupe u koje biciklisti odgurnuti s ceste (vrlo intenzivan promet!) mogu upasti



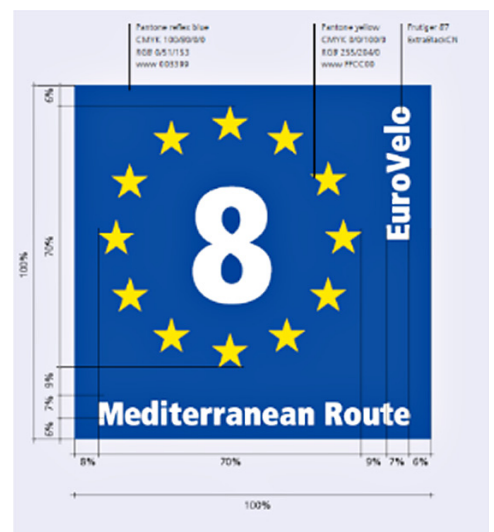
Tugare, ul. Kneza Trpimira, dionica neograđene ceste s koje biciklisti mogu pasti 2 m ispod ceste.

5.1.6 Postavljanje biciklističke signalizacije

Biciklistička signalizacija omogućava laku i sigurnu orijentaciju na ruti. Unatoč rasprostranjenosti uređaja za navigaciju putokazi nisu izgubili na svojoj važnosti kako za motorna vozila tako ni za bicikle. ECS standard na razini bitnih kriterija zahtijeva da ruta ima putokaze. Biciklistička signalizacija predviđa znakove „biciklistički putokaz“ za vođenje prometa i „biciklistička ruta“ koji se postavlja kao potvrda rute na dužim dionicama bez putokaza. Dodatno, ova aktivnost predviđa i informativne ploče u većim gradovima i turističkim središtima.

Osim snalaženja, signalizacija ima i dodatne važne funkcije:

- ◆ Sigurnost prometa:
 - ◆ Biciklistički putokaz na cesti sve sudionike u prometu upozorava da se tu nalazi biciklistička ruta i upućuje na oprez
 - ◆ Biciklistički putokaz vodi biciklistički promet na način da se biciklisti što kraće zadržavaju na prometnoj cesti i miču se s nje na prvi postojeći alternativni pravac. Trenutno se zbog nedovoljne informiranosti biciklisti previše često viđaju na Jadranskoj magistrali čak i na dionicama gdje imaju jako dobru alternativu
- ◆ Promocija:
 - ◆ Biciklistički putokaz rute EuroVelo 8 svima koji ga vide ukazuje na to da ruta postoji
 - ◆ Informativne ploče u turističkim središtima promovirat će rutu kod brojnih potencijalnih korisnika ali i dionika



Primjer putokaza za EuroVelo 6 u Srbiji i dizajn izgleda logotipa za EuroVelo 8 Mediteransku rutu

Na ruti još ne postoje putokazi EuroVelo rute. U nekim priobalnim županijama dio lokalnih ruta, koje se djelomično prekapaju s EuroVelo 8, ima putokaze, najčešće samo u jednom smjeru.

U sklopu projekta MedCycleTour planira se postavljanje pilot dionice putokaza u dužini od najmanje 100 km. Kako su putokazi značajni zbog više razloga, prijedlog je da se po mogućnosti već u kratkoročnom razdoblju do 2020. g. na još nekim dionicama postave putokazi, a da se svakako u srednjoročnom razdoblju do 2025. g. putokazi postave na cijeloj ruti. Prilikom postavljanja putokaza treba voditi računa o novom *Pravilniku o prometnoj signalizaciji i opremi na cestama* koji je u postupku donošenja do kraja 2018.

Sljedeća tablica daje procjenu potrebnog broja znakova i troškova prema dionicama rute i županijama. Količine putokaza i oznaka rute su ukupne količine za oba smjera. Putokazi se postavljaju na svakom raskrižju, osim kad ruta jednoznačno prati glaviju cestu. Znakovi „biciklistička ruta“ postavljaju se na mjestima gdje duže nema raskrižja s putokazom na razmacima od 2-3 km.

Dionice rute 3, 4, 10 i 20 nisu uvrštene u ovaj pregled jer se na njima još uvijek razmatraju alternative (vidi 5.4.2). Signalizaciju na tim dionicama treba postavljati tek kad se ruta konačno definira.

Br.	Kriterij ECS	Rok	Dionica	Dužina [km]	Putokaza	Oznaka rute	Info ploča	Župa-nija	Procjena troška [€]
1	bitni	2020	EV8-97 (HR 1) Slovenija – Vrsar	76	186	8	4	IŽ	22000
2	bitni	2020	EV8-98 (HR 2) Vrsar – Pula	73	98	14	1	IŽ	12000
3	bitni	2020	EV8-101 (HR 5) Rijeka – Bater	57	46	16	1	PGŽ	6500
4	bitni	2020	EV8-102 (HR 6) Bater – Krasno	14	4	6	1	PGŽ	1000
5	bitni	2020	EV8-102 (HR 6) Bater – Krasno	38	18	18	1	LSŽ	3500
6	bitni	2020	EV8-103 (HR 7) Krasno – izvor Gacke	41	28	16	1	LSŽ	4500
7	bitni	2020	EV8-104 (HR 8) izvor Gacke – Gospić	47	36	14	1	LSŽ	5000
8	bitni	2020	EV8-105 (HR 9) Gospić – Lovinac	42	28	18	1	LSŽ	4500
9	bitni	2020	EV8-107 (HR 11) Maslenica – Zadar	60	46	22	2	ZŽ	7000
10	bitni	2020	EV8-108 (HR 12) Zadar – Pakoštane	43	78	10	2	ZŽ	10000
11	bitni	2020	EV8-109 (HR 13) Pakoštane – Šibenik	6	10	2		ZŽ	1000
12	bitni	2020	EV8-109 (HR 13) Pakoštane – Šibenik	42	76	2	2	ŠKŽ	9000
13	bitni	2020	EV8-110 (HR 14) Šibenik – Trogir	41	56	8		ŠKŽ	6500
14	bitni	2020	EV8-110 (HR 14) Šibenik – Trogir	15	22	4	1	SDŽ	3000
15	bitni	2020	EV8-111 (HR 15) Trogir – Split	39	76	8	2	SDŽ	9500
16	bitni	2020	EV8-112 (HR 16) Split – Makarska	75	80	18	3	SDŽ	11000
17	bitni	2020	EV8-113 (HR 17) Makarska – Trpanj	45	70	12	1	SDŽ	8500
18	bitni	2020	EV8-113 (HR 17) Makarska – Trpanj	12	8	8	2	DNŽ	2000
19	bitni	2020	EV8-114 (HR 18) Trpanj – Ston	54	40	24	2	DNŽ	7000
20	bitni	2020	EV8-115 (HR 19) Ston – Dubrovnik	56	52	14	1	DNŽ	7000

5.1.7 Poboljšanje usluga javnog prijevoza putnika s biciklima

Frekventna duga linijska cikloturistička ruta stvara potražnju za različitim vrstama usluga prijevoza biciklista zajedno s njihovim biciklima i prtljagom. Ovaj plan prati strukturu ECS-a po kojoj se javni prijevoz za pristup ruti smatra infrastrukturom, a ostali prijevozi uslugama, iako ta granica nije oštra. Pregled koje vrste prijevoza su prikladne za koje usluge i poglavlja u kojima je tema obrađena nalazi se u sljedećoj tablici:

Vrsta i svrha prijevoza	Vlak	Autobus međugradski redovna linija	Zrakoplov	Brod / trajekt	Autobus prigradski	Posebna autobusna linija	Taksi auto, kombi, minibus	Taksi brod	
	Infrastruktura					Usluge			
Integralni dio rute				5.1.7.1	5.1.7.1				
Kratka premoštenja					5.1.7.1		5.2.3	5.2.3	
Dolazak do rute	5.1.7.2	5.1.7.2	5.1.7.2						
pomicanje po ruti	5.1.7.2	5.1.7.2		5.1.7.2		5.2.4			
Usluga prijevoza prtljage						5.2.4	5.2.3 5.2.4		
Pomoć							5.2.3		

5.1.7.1 Integralni dio rute i opcionalna premoštenja

Dok se ne izgradi adekvatna infrastruktura na ruti će postojati više dionica s visokim i vrlo visokim intenzitetom motornog prometa. U tim godinama traži se rješenje za premoštenje onih najkritičnijih pomoću javnog prijevoza. To su dionice:

- ♦ Mošćenička Draga (Opatija) – Rijeka
- ♦ Dubrovnik – (Zvekovica) Cavtat

Za ove dvije dionice treba u kratkoročnom periodu do 2020. g. razviti javni prijevoz koji prevozi bicikle. Takav prijevoz bi se mogao organizirati prigradskim autobusom i/ili brodom. Za početak bi bilo dovoljno krenuti s 2-3 polaska dnevno po 4 bicikla, pa ovisno o potražnji prilagođavati kapacitete.

Brodovi

U Dubrovniku već postoje brodovi koji redovno voze u Cavtat, ali treba organizirati da preuzimaju bicikle kao i pristup s biciklima do luke – trenutno je to pješačka zona po kojoj nije dozvoljeno niti guranje bicikala (!).

Na području Rijeke i Opatije operira više turističkih izletničkih brodova što može biti dobra osnova za uvođenje mogućnosti prijevoza bicikala brodom na toj relaciji.

Prijevoz brodom na tim relacijama, osim što bi omogućio izbjegavanje duže dionice neatraktivne i rizične prometne ceste, bio bi i izuzetan doživljaj za cikloturiste.

Siguran smještaj bicikala na brodovima ne bi trebao biti prevelik problem: bicikle za vrijeme plovidbe treba učvrstiti da se ne pomiču, a na manjim brodovima, gdje postoji mogućnost špricanja morske vode, treba imati cerade za zaštitu. Treba omogućiti da se bicikli na brod ukrcavaju guranjem a ne nošenjem kao i mogućnost da se bicikli smještaju bez skidanja prtljage s njih. Trošak opreme koji nije velik (procjena 100-200 € po mjestu za bicikl) bi mogli snositi sami brodari ako prepoznaju svoj interes u uvođenju ove usluge ili bi se mogao na početku financirati iz nekog drugog izvora (projekta) uz obvezu raspoloživosti usluge neko vrijeme.

Razvoj intermodalnog prijevoza koji uključuje bicikle i brodove dobro se uklapa u brojne slične inicijative. Za primjer treba istaknuti EU projekt MOSES http://www.italy-croatia.eu/sites/default/files/moses_27743546_1.pdf koji je posebno interesantan za EuroVelo 8, obzirom da u njemu sudjeluju dvije hrvatske i jedna talijanska županija koje su na ruti. Rezultati MOSES-a mogli bi biti od velike koristi za razvoj prijevoza na ruti EuroVelo 8.

Autobusi

Prigradska linija riječkog Autotroleja 32 <https://www.autotrolej.hr/att/wp-content/uploads/2018/06/l-3232a.pdf> ima dnevno 30 polazaka od Rijeke do Opatije, od kojih više od 10 dolaze do Mošćeničke Drage. Obzirom na kratku, relaciju isti autobus je prelazi više puta dnevno. Ako bi se na samo jedan autobus montirali nosači za bicikl to bi omogućilo prijevoz od nekoliko desetaka bicikala dnevno što je odličan početak.

Prigradska linija dubrovačkog Libertasa br. 10 povezuje Dubrovnik i Cavtat više od 30 puta dnevno. I tu bi nosači za bicikle na samo jednom autobusu mogli spasiti nekoliko desetaka biciklista dnevno od uvjerljivo najopasnijeg dijela cijele rute.

Osim te dvije najvažnije linije koje bi do izgradnje infrastrukture na ove dvije kritične dionice trebale biti preporučene kao osnovni način kretanja po ruti, postoji još nekoliko prigradskih linija čije bi uvođenje omogućilo premoštenje nekih problematičnih segmenata rute i učinilo je atraktivnijom i pristupačnom za širi krug broj korisnika. Osim velikog značaja za razvoj rute EuroVelo 8, takve mogućnosti javnog prijevoza za bicikle značajno bi unaprijedile i korištenje bicikla za osobni prijevoz i proširile mogućnosti i atraktivnost destinacijskog cikloturizma.

U Hrvatskoj već postoji iskustvo s prijevozom bicikala na gradskim i lokalnim autobusnim linijama (npr. ZET Zagreb, Autotransport na Braču). Radionice u sklopu izrade ovog plana, na kojima su sudjelovali i predstavnici gradskih autobusnih prijevoznika, dubrovačkog Libertasa i splitskog Prometa potvrđuju da je ova mjera izvediva mogućnost.

U tablici slijedi prikaz spomenute dvije najvažnije dionice za rutu i još nekoliko vrlo značajnih dionica na kojima bi mogućnost javnog prigradskog prijevoza značajno podiglo sigurnost kretanja po ruti i učinilo je privlačnijom i znatno dostupnijom širem krugu cikloturista.

Cilj je da se ove usluge uvedu po mogućnosti u kratkoročnom razdoblju, do 2020. g. Ovo je vrlo učinkovita mjera obzirom da uz mala ulaganja postiže znatno poboljšanje u povezanosti i cjelovitosti rute.

Br.	Kriterij ECS	Rok	Dionica	Prijevoz	Prijevoznik	Linija	Broj polazaka dnevno RD/Ned	Trajanje min	Polazaka s prihvatom bicikala	Kapacitet dnevno (bicikala po smjeru)	Županija	Trošak uvođenja [€]
1	Bitno	2020	(Mošćenička Draga) Opatija-Rijeka	Brod	Privatni brodari		Ne postoji	50 30	1	8	PGŽ	2000
2	Bitno	2020	Dubrovnik – Cavtat	Brod	Razni privatni brodari		16 u sezoni, 10 u V i IX	75	2	16	DNŽ	2000
3	Bitno	2020	Mošćenička Draga (Opatija) – Rijeka	Autobus	Autotrolej Rijeka	32	MD 14/9 Opatija 30	50-75 30	4	20	PGŽ	2000
4	Bitno	2020	Dubrovnik – Zvekovica (Cavtat)	Autobus	Libertas Dubrovnik	10	36	25	6	30	DNŽ	2000
5	Važno	2020	Limski Kanal – Rovinj	Brod	Privatni brodari		Ne postoji		2	16	IŽ	2000
6	Važno	2020	Rab – Lun	Brod	Rapska Plovidba		3/1 u sezoni	20	3	12	PGŽ	1000
7	Važno	2020	Rijeka – Križišće	Autobus	Autotrolej Rijeka	29 29a	13 u sezoni, 16 izvan	40-55	3	15	PGŽ	2000
8	Važno	2020	Vodice – Šibenik	Autobus	Autotransport Šibenik		18/6	20-30	5	25	ŠKŽ	2000
9	Važno	2020	Šibenik – Grebaštica	Autobus	Autotransport Šibenik		4/0	20	2	10	ŠKŽ	2000
10	Važno	2020	Trogir – Kaštel Štafilić (Kaštel Stari)	Autobus	Promet Split	37	57 / 42	15	4	20	SDŽ	2000
11	Važno	2020	Zaton – Dubrovnik	Autobus	Libertas Dubrovnik	12, 35, 15	15x (18 u sezoni i r. dan) lokalni	20	3	15	DNŽ	2000



Lokalna autobusna linija s nosačima za 4 bicikla, Zell am See, Austrija



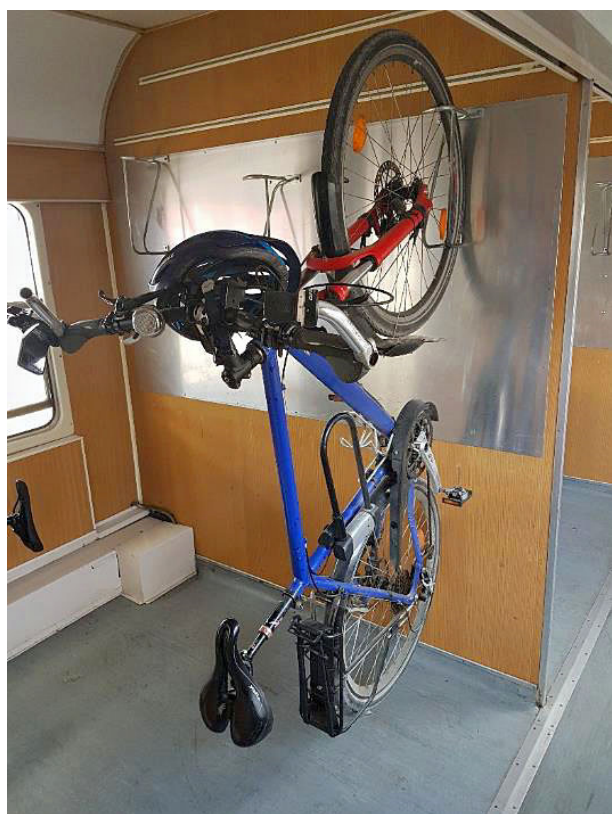
Limski Kanal: ovaj brod bi umjesto da stoji mogao prevoziti cikloturiste do Rovinja da izbjegnu strm uspon po prometnoj cesti

5.1.7.2 Dolazak do rute i prijevoz uzduž rute

Za razliku od destinacijskog cikloturizma, na koji se u Hrvatsku tipično dolazi osobnim automobilom, cikloturistička putovanja počinju na jednom a završavaju na drugom mjestu, često udaljenom 500 – 1000 pa i više kilometara. Time je potreba da cikloturisti za odlazak do rute i povratak kući koriste javni prijevoz još izraženija. Potražnja za javnim međugradskim prijevozom koji uz putnike na jednostavan način može prevesti i bicikle će biti u porastu.

Standard ECS na razini bitnih kriterija traži pristup ruti javnim prijevozom, koji prevozi i bicikle, najmanje svakih 150 km rute najmanje dva puta dnevno. Na razini važnih kriterija javni prijevoz mora biti dostupan svakih 75 km.

Osim pristupu do rute, cikloturistima je važna i mogućnost kretanja javnim prijevozom uzduž rute zbog povratka na polaznu točku ili mogućnost ubrzanja kretanja, preskakanja težih ili manje atraktivnih dionica. Dok na dugim rutama uz riječne doline veza vlakom odlično pokriva i pristup ruti i kretanje uzduž rute, mediteranska konfiguracija terena traži da se ta dva aspekta promatraju odvojeno. Npr. veza između Rijeke i Pule vlakom ide zaobilazno preko Ljubljane.

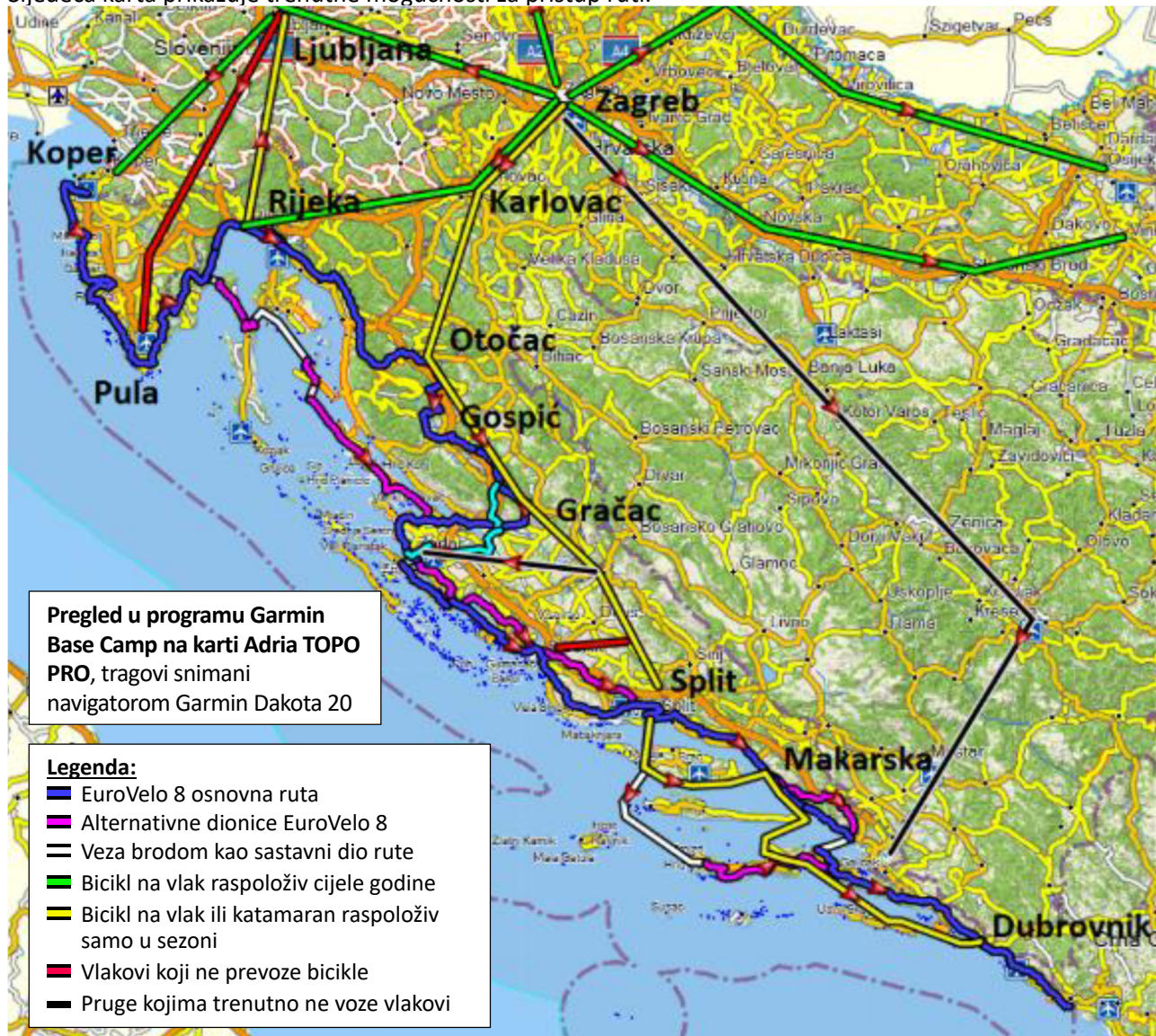


U vlaku Ljubljana – Zagreb dva odjeljka su preuređena za prijevoz bicikala. Takvo rješenje se može koristiti i u drugim vlakovima.



Autobus s biciklima na putu iz Danske prema Švedskoj. Zašto ne uskoro i prema Hrvatskoj?

Sljedeća karta prikazuje trenutne mogućnosti za pristup ruti.



Uzevši u obzir kriterije ECS-a, početno stanje na terenu raspored velikih gradova i turističkih središta sljedeća tablica prikazuje prijedlog za uvođenje dodatnih mogućnosti za prijevoz bicikala:

Br.	Kriterij ECS	Rok	Transport	Linije / Dostupnost	Polazaka dnevno	Kapacitet (bicikala dnevno)	Trošak uvođenja [€]
1	Bitan	2020	Vlak	Ljubljana – Pula, uvođenje mogućnosti za prijevoz bicikala	1	6	5000
2	Bitan	2020	Autobus	Rijeka – Pula	2	10	4000
3	Bitan	2020	Autobus	Zagreb – Zadar – Šibenik – Split – Makarska – Ploče – Dubrovnik (kombinacija dvije linije)	2	10	8000
4	Važan	2020	Autobus	Rijeka – Zadar preko Like Rijeka – Zadar duž obale	1 1	5	4000
5	Bitan	2020	Brod	Katamaranska linija Pula – Mali Lošinj da prevozi bicikle – određen kapacitet i mogućnost rezervacije	(1)	6	3000
6	Važan	2025	Autobus	Dostupnost prijevoza bicikala dva puta dnevno po zapadnoj obali Istre od Umaga do Pule	2	10	4000
7	Važan	2025	Autobus	Dostupnost prijevoza bicikala dva puta dnevno iz Maslenice, Nina, Biograda, Rogoznice, Primoštena, Trogira, Omiša, Brela, Makarske, Drvenika, Stona, Slanog, Trstena, Cavtata	2	10	8000
8	Važan	2030	Vlak	Zagreb – Split, mogućnost prijevoza bicikala u još jednom, dnevnom vlaku	1	10	

9	Važan	2030	Vlak	Zagreb – Zadar i Zagreb – Šibenik	1	10
10	Važan	2030	Vlak	Zadar – Šibenik, Zadar – Split, Šibenik – Split mogućnost prijevoza bicikala dva puta dnevno	2	20

Hrvatske željeznice (HŽ) su u zadnjim godinama unaprijedile uslugu prijevoza bicikala, npr. vlak Split – Zagreb je do prošle godine prevozio bicikle samo u sezoni, a od ove godine je ta usluga dostupna cijele godine. Ipak, daljnji razvoj usluge „bicikl na vlak” ima ograničenja zbog vrste vlakova u prometu i on će se dogoditi dugoročno zajedno s općenitim razvojem željeznice. U međuvremenu se za razvoj pojedinih linija više treba osloniti na međugradske autobuse.

U dugoročnom razdoblju 2025-2030. g. treba nastaviti s razvojem javnog prijevoza s prihvatom bicikala prilagođavajući se razvoju rute i razvoju potražnje u budućim godinama. Ključno je da se na sve usluge javnog prijevoza bicikala uvede mogućnost rezervacija, što s jedne strane bitno podiže kvalitetu usluge – omogućava pouzdano planiranje, a s druge strane omogućava praćenje potražnje i razvoj primjerenih kapaciteta.

U slučaju značajnog povećanja potražnje za prijevozom bicikala na autobusnim linijama vrijedi razmotriti uvođenje posebnih linija za bicikliste s prikolicama za bicikle. Privatni prijevoznici se već bave time.

U Hrvatskoj se zadnjih godina spominje ponovno uvođenje dužobalne brodske linije ali još uvijek nema pouzdanih informacija hoće li se one i kada uvesti. Takva linija bi bila idealna za cikloturiste i taj aspekt treba svakako razmotriti prilikom uvođenja dužobalnih linija i odluka o njima.

Većina zrakoplovnih prijevoznika prihvaća bicikle i brojni inozemni cikloturisti organiziraju odmor u Hrvatskoj tako da slete u jednu zračnu luku, a vraćaju se kući iz druge. U Metkoviću se npr. razvila i posebna usluga pakiranja bicikla za prijevoz zrakoplovom i montaže bicikla koji je stigao zrakoplovom kao paket. Ako se trend dolaska cikloturista zrakoplovima nastavi i proširi, vrijedi razmotriti prilagodbu transfera iz zračne luke tako da može prevesti i bicikle. To je pogotovo važno za zračne luke do kojih nema sigurnog puta biciklom (Dubrovnik, Rijeka). Transfer iz zračne luke Dubrovnik mogao bi ujedno riješiti i problem premoštenja kritične dionice Dubrovnik – Zvekovica (5.1.7.1).

5.1.8 Uvođenje brojača biciklističkog prometa

Za provjeru kakve rezultate donosi razvoj rute i planiranje marketinških aktivnosti (5.3.5) potrebno je, između ostaloga, utvrditi koliko ljudi zaista vozi po trasi EuroVelo 8. Osnovnu informaciju mogu dati brojači biciklističkog prometa postavljeni na nekoliko karakterističnih lokacija, za početak dvije po županiji.



Brojač biciklističkog prometa na ruti Pustertal u Dolomitima u Italiji

323 prolaska 1. 9. do 16h,
39000 od početka godine

Aktivnosti i procjena troškova

Br.	Rok	Aktivnosti	Županija	Trošak uvođenja [€]
1	2025	Uvođenje 2 brojača biciklističkog prometa	IŽ	3000
2	2025	Uvođenje 2 brojača biciklističkog prometa	PGŽ	3000
3	2025	Uvođenje 2 brojača biciklističkog prometa	LSŽ	3000
4	2025	Uvođenje 2 brojača biciklističkog prometa	ZŽ	3000
5	2025	Uvođenje 2 brojača biciklističkog prometa	ŠKŽ	3000
6	2025	Uvođenje 2 brojača biciklističkog prometa	SDŽ	3000
7	2025	Uvođenje 2 brojača biciklističkog prometa	DNŽ	3000

5.1.9 Održavanje biciklističkih prometnih površina

Kad se izgrade biciklističke prometne površine (5.1.4) treba početi voditi brigu i o njihovom održavanju. Za održavanje biciklističkih traka i staza koje su dio ceste nadležna je organizacija koja se brine o dotičnoj cesti, a u slučaju samostalne biciklističke ceste JLS na čijem se teritoriju ona nalazi. Troškovi održavanja nisu predmet ovog Plana aktivnosti.

Shodno dobrim praksama cikloturistički razvijenih država, biciklističke udruge bi mogle preuzeti periodički pregled rute i dojavu potreba za popravcima.

5.1.10 Održavanje biciklističke signalizacije

Biciklističke putokaze treba održavati kao i ostale putokaze, a nadležnost ovisi o nadležnosti za prometnu površinu na kojoj se oni nalaze. I u ovom slučaju troškovi održavanja ne mogu biti predmet Plana aktivnosti za razvoj rute. Godišnji troškovi održavanja se procjenjuju na oko 10% vrijednosti investicije (5.1.6)

I ovdje bi biciklističke udruge mogle preuzeti nadzor i dojavu oštećenih i nestalih putokaza.

5.2 Usluge

5.2.1 Mreža za najam bicikala i opreme

Najam bicikala razvija se kao usluga destinacijskog cikloturizma, ali biciklistička putovanja su u tom pogledu zahtjevnija. Dok je za kratku vožnju prihvatljiv gotovo bilo kakav bicikl, za putovanje bicikl treba biti odgovarajuće veličine, podešen prema vozaču, opremljen nosačima prtljage i ostalom opremom potrebnom za duži put. Cikloturisti putnici zbog toga često ne razmatraju najam bicikla u određitu nego na put nose svoje bicikle.

Obzirom da su mogućnosti dopremanja vlastitih bicikala na Mediteransku rutu u Hrvatsku prilično ograničene, uspostavljanje funkcionalne mreže za najam kvalitetnih bicikala i opreme dobiva još više na važnosti. Takva usluga bi uključivala:

- ◆ Mogućnost unajmljivanja bicikla na jednom mjestu a povratka na drugom
- ◆ Ponuda kvalitetnih trekking bicikala s adekvatnom opremom za putovanja (nosači prtljage, nosači boca za vodu, rasvjeta, osnovni alat, rezervna guma)
- ◆ Ponuda različitih veličina bicikala
- ◆ Mogućnost dobivanja SPD pedala³
- ◆ Mogućnost najma opreme za putovanja (kvalitetne torbe za prtljagu, sajla za vezivanje bicikla, karte ruta, kaciga)

Napredne usluge uključivale bi još dodatno:

- ◆ Mogućnost najma kvalitetnih dječjih bicikala, prikolica, dječjih „aktivnih” prikolica, tandem bicikala
- ◆ Mogućnost deponiranja (za putovanje biciklom suvišnog) dijela donesene prtljage na mjestu najma i njezinog preuzimanja na mjestu povrata bicikla
- ◆ Mogućnost dostave i preuzimanja bicikla u hotel, na željezničku stanicu i sl.

³ Shimano Pedalling Dynamics – standard koji omogućava čvrstu vezu između pedala i biciklističkih cipela, koriste ga brojni biciklisti

Neki uspješni primjeri iz svijeta:

Bikeiberia – mreža za najam bicikala u Španjolskoj i Portugalu

<https://www.bikeiberia.com/rentals/>



Papin sport – mreža za najam bicikala u Južnom Tirolu – bicikl je moguće posuditi i vratiti na bilo kojem od 40 mjesta

<https://www.suedtirol.info/en/experience/bike-rent-papin-sport-activity-68000>

U Hrvatskoj postoji više lokalnih iznajmljivača kvalitetnih bicikala u raznim županijama koji se često međusobno poznaju i surađuju. Mnogi iznajmljivači nude i usluge prijevoza i voljni su dostaviti bicikl. To bi mogla biti dobra osnova za uspostavljanje nacionalne mreže za najam.

Posebno je važno istaknuti potrebu za uključenjem e-bicikala (bicikla s pomoćnim elektromotorom)⁴ u ponudu. Mediteranska ruta uključuje dosta uspona i fizički je zahtjevnija nego ravničarske rute. Uz pomoć e-bicikla fizička zahtjevnost atraktivne Mediteranske ruta ne bi bila zapreka i ruta bi bila dostupna znatno širem krugu cikloturista. Prema istraživanju njemačkog biciklističkog udruženja, ADFC-a <https://www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse-2018> oko 60% njemačkih cikloturista načelno je zainteresirano za najam bicikala, od toga polovica za najam e-bicikala, čak i za dnevne izlete iz destinacije. Udio e-bicikala kod njemačkih cikloturista u stalnom je porastu i došao je već do 18%.

S obzirom da je za razvoj ovakve usluge potrebna kvalitetna suradnja i umrežavanje, ali prije svega informiranje, animiranje i educiranje dionika kako bi se uspostavili cjenovno konkurentne, isplative, a time i dugoročno održive usluge, već se projektom MedCycleTour planira raditi na ovome kroz radionice s dionicima te uspostavu interaktivne online platforme za umrežavanje i suradnju dionika. Naravno, velika je vjerojatnost da se održivost ovakvih usluga neće moći postići na kratke staze, pa će trebati osmisliti i sustav poticaja koji će pomoći razvoju ovakve usluge. Kako ista usluga nije samo vezana uz razvoj EuroVelo 8 rute, već predstavlja i doprinos razvoju ukupne ponude aktivnog turizma Jadranske Hrvatske (jer se ova usluga može koristiti i za dnevne izletnike, odnosno sve zainteresirane za obilazak pojedinog područja putem bicikla), potrebno je proširiti perspektivu razvoja ovakve usluge kako bi se postigla ekonomija obujma. Ove aktivnosti treba nastaviti poticati i razvijati kroz sustave poticaja Ministarstva turizma, ali i ostale oblike vanjskog financiranja, posebice kroz projekte regionalne i transregionalne suradnje, lokalne i županijske poticaje i slično. Tek kada se dođe do zadovoljavajućih brojki cikloturista, može se očekivati puna profitabilnost i prestanak potrebe za subvencioniranjem ovakvih usluga.

Predložen model predviđa poticanje usluge mreže za najam bicikala na način da se iznajmljivačima za početak subvencionira prijevoz njihovih bicikala natrag, jednom tjedno u sezoni. U prve dvije godine cilj bi bio organizirati najmanje 4 umrežene stanice za najam u Rijeci, Zadru, Splitu i Dubrovniku. U sljedećih 3-5 godina cilj bi bio proširiti mrežu na najmanje 10 stanica, nakon čega bi usluga trebala biti samoodrživa. Mogući su i

⁴ Pod pojmom e-bicikala ovdje se prvenstveno misli na bicikle koji imaju regulaciju kojom pomažu vozaču do maksimalne brzine od 25 km/h, što ih pravno svrstava među bicikle i jasno razlikuje od mopeda i motocikala na električni pogon

drugi modeli subvencija ili fond kojim bi se sufinancirali troškovi projekata uspostave, promocije i rada kroz 24 mjeseca (do kraja 2020.). Primjerice, svaka županija ili na nacionalnoj razini mogu se osigurati sredstva za iznajmljivače kroz godišnji natječaj koji će definirati ključne aktivnosti i prihvatljive troškove sufinanciranja kako bi se ubrzala uspostava usluge na ciljanom području.

Br.	Rok	Mjera	Trošak uvođenja [€]
1	2020	Subvencija uvođenja mreže za najam bicikala – razvoj 4 stanice	40.000 (20.000 godišnje)
2	2025	Subvencija uspostave sustava e-bicikala (npr. 40% cijene za 250 e-bicikala prosječne cijene 1.500 eura)	150.000 (30.000 godišnje)
3	2025	Subvencija uvođenja mreže za najam bicikala – razvoj 10 stanica	100.000 (20.000 godišnje)

Ovdje predložen model i iznos subvencija je jedna moguća varijanta. U praksi se razvoju usluga, i najma bicikala i ostalih opisanih u poglavlju 5.2, može poticati kroz različite mjere s više ili manje ulaganja. U slučaju nalaženja prikladnih načina financiranja bolje je poticajima ubrzati razvoj koji bi se prirodnom evolucijom ili simboličnim poticanjem razvijao znatno sporije.

5.2.2 Servis za bicikle

ECS zahtijeva da svaka dnevna dionica ima najmanje jednu stanicu za servis bicikala, makar i jednostavnu samoposlužnu. Servisi nedostaju na 7 od 20 dionica hrvatskog dijela Mediteranske rute. Kao hitna i jednostavna mjera moglo bi se nabaviti 7 samoposlužnih servisnih stanica.



Samoposlužna servisna stanica na Makarskoj rivijeri.

U srednjem roku, do 2025. trebalo bi razvijati mrežu pravih servisnih radionica gdje cikloturisti mogu dobiti profesionalnu uslugu od majstora koji imaju sav potreban specijalan alat, rezervne dijelove i stručnost.

Jedan od mogućih načina uvođenja takve usluge je da se identificiraju lokalni automehaničari (ili mehaničari općenito) koji bi htjeli u ponudu svojih usluga uključiti i servisiranje bicikala. Za njih bi se moglo organizirati adekvatno školovanje za mehaničara za bicikle, što bi profesionalni mehaničari mogli usvojiti brzo i lako. Mogla bi se razmotriti i podrška na početku dok usluga ne bude samoodrživa: npr. financiranje specijalnog alata i inicijalne količine rezervnih dijelova uz preuzimanje obveze da usluga bude na raspolaganju javnosti najmanje 3 godine.

Servisne radionice bi trebalo uvesti najmanje na ovih 7 dionica gdje ih nema, po mogućnosti i češće. Isto tako, samoposlužne stanice bi trebalo uvesti i češće nego jednom po dnevnoj dionici.

Također, bilo bi dobro subvencionirati i marketing ovih stanica (promotivne table, unošenje podataka u ključne web stranice i sl.) jer je za očekivati da ova usluga neće u startu biti profitabilna.

Sljedeća tablica prikazuje prijedloge za uvođenje biciklističkih servisa.

Br.	Rok	Kriterij ECS	Razvoj usluge	Pogodna lokacija	Županija	Procjena troška [€]
1	2020	Bitan	servisna stanica na dionici EV8-101 (HR 5) Rijeka – Bater	Bribir	PGŽ	600
2	2020	Bitan	servisna stanica na dionici EV8-105 (HR 9) Gospić – Lovinac	Lovinac	LSŽ	600
3	2020	Bitan	servisna stanica na dionici EV8-106 (HR 10) Lovinac – Maslenica	Maslenica	ZŽ	600
4	2020	Bitan	servisna stanica na dionici EV8-110 (HR 14) Šibenik – Trogir	Trogir	ŠKŽ	600
5	2020	Bitan	servisna stanica na dionici EV8-113 (HR 17) Makarska – Trpanj	Trpanj	DNŽ	600
6	2020	Bitan	servisna stanica na dionici EV8-114 (HR 18) Trpanj – Ston	Ston	DNŽ	600
7	2020	Bitan	servisna stanica na dionici EV8-116 (HR 20) Dubrovnik – granica	Cavtat	DNŽ	600
8	2020	Važan	subvencija marketinga servisa za bicikle			3000
9	2025	Važan	Uvođenje 10 novih servisera za bicikle			15000

Za ovu, za razvoj cikloturizma vrlo važnu uslugu, potrebno je na sličan način kao za usluge najma, u prvaj fazi osigurati stimulativne poticaje za lokalne poduzetnike, kao i za programe samozapošljavanja koje organizira HZZ na područjima svih sedam županija. Svakako je poželjno aktivnosti pripreme, razvoja i širenja ovakvih usluga provoditi kao dio projekata razvoja cikloturizma koji poput i prethodne usluge, ne moraju biti vezano samo za EuroVelo 8 rutu. U istim projektima, sugerira se razrada poslovnih modela, uključivo i modela pokrivanja troškova koji se potom može diseminirati putem Web stranica kako bi bio dostupan svim zainteresiranim postojećim i novim poduzetnicima.

Sve cikloturističke destinacije u Jadranskoj Hrvatskoj trebale bi razmotriti načine uspostave samoposlužnih stanica u ključnim čvorištima, najbolje na mjestima gdje se križaju EuroVelo 8 i lokalne cikloturističke rute kako bi se osigurala održivost, odnosno dugoročna ekonomija obujma. Izvjesno da će isti u početku trebati biti sufinancirani od strane lokalnih i/ili županijskih i/ili nacionalnih dionika, ali će njihovo postojanje dati vrlo veliku dodatnu vrijednost i prepoznatljivost destinaciji.

I ova usluga će se kroz projekt MedCycleTour promovirati i poticati putem radionica s dionicima kao i putem interaktivne platforme.

5.2.3 Taksi prijevoz za bicikle (auto ili brod)

Dodatno na uslugu prijevoza bicikala na redovnim linijama (5.1.7), kvalitetu rute bi znatno unaprijedila raspoloživost taksi usluge koja prevozi i bicikle. Taksi usluge su idealne za kraće relacije i specifične potrebe manjih grupa što uključuje:

- ◆ Premoštenja kritičnih (prometno ili fizički zahtjevnih) dionica
- ◆ Hitan prijevoz u slučaju potrebe (kvar, bolest, nevrijeme, nezgoda)
- ◆ Prijevoz prtljage uz rutu, za turiste koji žele preko dana voziti s minimumom opterećenja

Raspoloživost ovakve usluge pomogla bi da se brojni dodatni cikloturisti na Mediteranskoj ruti kroz Hrvatsku osjećaju sigurnije i udobnije i time bi im ruta postala dostupnija i privlačnija.

Brojni lokalni poduzetnici iz cikloturizma u Hrvatskoj, koji nude uslugu najma bicikala i turističkog vođenja, nude i uslugu prijevoza bicikala. Prijevoz preko prometno zahtjevne dionice Gradac – Ploče već funkcionira kao i usluga prijevoza od zračne luke Dubrovnik i sastavljanja bicikla koji je stigao zrakoplovom. Treba prikupiti informacije o raspoloživosti tih usluga i promovirati ih preko internetskih stranica rute (5.3.1) te potaknuti i druge poduzetnike da ponude takve usluge.

Osim toga, u Hrvatskoj je široko rasprostranjena usluga prijevoza i transfera turista kao i taksi usluge. Uz montažu nekoliko nosača za bicikle, svim tim poduzetnicima se otvara jedan novi segment tržišta čiji rast se očekuje potaknut razvojem rute EuroVelo 8 i općenito razvoja cikloturizma u Hrvatskoj.

Usluga prijevoza cikloturista brodom također ima svoju primjenu za premoštenje kraćih segmenata rute ili varijacije na ruti, a uz to je i vrlo atraktivna. U prvim godinama razvoja rute bit će možda teško ili neisplativo razviti redovne linije na nekim potrebnim mjestima i taj prostor mogu za početak popuniti privatni prijevoznici s malim brodovima koji plove kao taksi na poziv. Pregled postojećih ponuda usluge taksi brodova za putnike pokazuje da bi i prijevoz bicikala malim taksi brodom mogao biti cjenovno pristupačan. Neka mjesta na kojima bi prijevoz taksi brodom bio praktičan navedena su u poglavlju 5.1.7.1 a još nekoliko brodskih veza bi učinilo rutu pristupačnom i ugodnijom manje iskusnim cikloturistima.

Sljedeća tablica daje prijedlog mjera za poticanje razvoja usluga taksi prijevoza autom i brodom.

Br.	Kriterij ECS	Rok	Razvoj usluge	Županija	Procjena troška [€]
1	važan	2025	Subvencija nosača i zaštite od kiše za 4 bicikla za 2 broda za liniju Novigrad (Istra) – Červar Porat	IŽ	1500
2	važan	2025	Subvencija nosača i zaštite od kiše za 4 bicikla za 2 broda za liniju Limski Kanal – Rovinj	IŽ	1500
3	bitan	2020	Subvencija nosača i zaštite od kiše za 4 bicikla za 2 broda za liniju Opatija – Rijeka	PGŽ	1500
4	dodatni	2030	Subvencija nosača i zaštite od kiše za 4 bicikla za 2 broda za liniju Poveljana – Vir	ZŽ	1500
5	važan	2025	Subvencija nosača i zaštite od kiše za 4 bicikla za 2 broda za liniju Srima – Šibenik	ŠKŽ	1500
6	važan	2025	Subvencija nosača i zaštite od kiše za 4 bicikla za 2 broda za liniju Trogir – Kaštel Štafilić	SDŽ	1500
7	važan	2025	Subvencija nosača i zaštite od kiše za 4 bicikla za 2 broda za liniju Kaštel Sućurac – Split	SDŽ	1500
8	dodatni	2030	Subvencija nosača i zaštite od kiše za 4 bicikla za 2 broda za liniju Gradac – Ploče	SDŽ/ DNŽ	1500
9	važan	2025	Subvencija nosača i zaštite od kiše za 4 bicikla za 2 broda za liniju Zaton – Dubrovnik	DNŽ	1500
10	bitan	2020	Subvencija nosača i zaštite od kiše za 4 bicikla za 2 broda za liniju Dubrovnik – Cavtat	DNŽ	1500
11	dodatni	2025	Subvencija po 4 krovna nosača za bicikle za 4 taksi prijevoznika	IŽ	3000
12	dodatni	2025	Subvencija po 4 krovna nosača za bicikle za 4 taksi prijevoznika	PGŽ	3000
13	dodatni	2025	Subvencija po 4 krovna nosača za bicikle za 4 taksi prijevoznika	LSŽ	3000
14	dodatni	2025	Subvencija po 4 krovna nosača za bicikle za 4 taksi prijevoznika	ZŽ	3000
15	dodatni	2025	Subvencija po 4 krovna nosača za bicikle za 4 taksi prijevoznika	ŠKŽ	3000
16	dodatni	2025	Subvencija po 4 krovna nosača za bicikle za 4 taksi prijevoznika	SDŽ	3000
17	dodatni	2025	Subvencija po 4 krovna nosača za bicikle za 4 taksi prijevoznika	DNŽ	3000

U razvoju taksi usluge u kojoj sudjeluje više individualnih pružatelja treba organizirati mrežu tako da usluga prema korisnicima bude uvijek dostupna i pristupačna na jedinstven način, npr. preko pozivnog centra ili agencije koja može naći slobodan taksi. Ili automatski preko sustava koji poziv prema jedinstvenom broju preusmjerava dežurnom taksisti. Bilo bi dobro da je usluga taksi prijevoza za bicikle po mogućnosti raspoloživa na cjelokupnom teritoriju rute.

Auto taksi usluga se može dobro kombinirati s uslugom servisa: u slučaju kvara bicikla uglavnom je bolje rješenje dopremiti rezervni dio, popraviti bicikl i nastaviti put nego cijelu grupu dovesti autom do hotela i tamo popravljati bicikl.

Privatni poduzetnici u turizmu se prilagođavaju potražnji. Za razvoj ovakvih taksi usluga dovoljno je proširiti informaciju o potražnji i promovirati ponudu. Ponuda svih raspoloživih usluga bit će poznata preko internetskih stranica rute EuroVelo 8 u Hrvatskoj (5.3.1). Kao i kod prethodnih dviju usluga, za informiranje potencijalnih poduzetnika o poslovnim mogućnostima koje donosi Mediteranska ruta u sklopu projekta MedCycleTour bit će organizirane radionice sa zainteresiranim poduzetnicima, a koristit će se i interaktivna platforma koja će informirati, animirati i uključivati dionike u razvoj ovakvih usluga, te ih promovirati na nacionalnim stranicama za cikloturizam.

5.2.4 Usluga prijevoza putnika bicikala i prtljage duž cijele rute

Usluga prijevoza uzduž rute, objašnjena u poglavlju 5.1.7.2 na razvijenim rutama se često realizira posebnom autobusnom linijom koja prevozi cikloturiste i bicikle uzduž cijele rute.

U primjeru s Murske rute kroz Austriju tvrtka Bacher Reisen <https://www.bacher-reisen.com/murradweg/> (koja inače nudi različite usluge cikloturistima) u sezoni održava autobusnu liniju 5 puta tjedno uzduž cijele rute. Dio korisnika usluge ostavlja aute na startu rute i vraća se po njih autobusom, dio koristi autobus za prijevoz od željezničke stanice do starta i od cilja do vlaka, dio koristi autobus kao priliku za odmor i preskakanje jedne dionice. Usluga prijevoza se najavljuje i rezervira, a agencija ovisno o broju putnika odabire prikladnu veličinu autobusa i prikolice za bicikle.



Autobus Bacher Reise iskrca putnike i bicikle u St. Michaelu na Murskoj ruti u Austriji

Obzirom na zahtjevan teren s dosta uspona, EuroVelo 8 u Hrvatskoj bi bio pogodno mjesto za ponudu usluge prijevoza prtljage cikloturistima. Biciklisti bi planiranu dnevnu dionicu odvozili s minimumom prtljage a tijekom dana bi agencija koja pruža uslugu pokupila njihovu prtljagu s mjesta u kojem su noćili i dostavila je na novo mjesto noćenja na kraju dnevne etape.

Razvoj ovakvih usluge na hrvatskom dijelu Mediteranske rute mogao bi postupno evoluirati iz usluge taksi prijevoza i iz usluge agencija za vođenje cikloturista kad se stvori dovoljna potražnja.

I ovdje se očekuje da o takvim uslugama treba razgovarati u krugu sadašnjih i zainteresiranih budućih poduzetnika, promovirati je na pravim mjestima i pustiti da se prirodno razvije što će se kao i kod prethodnih usluga raditi kroz programe radionica te kroz interaktivnu online platformu.

5.2.5 Vođene rute po EuroVelo 8

Neovisno o raspoloživim informacijama koje omogućuju samostalnu organizaciju putovanja, dio cikloturista preferira organizirane i vođene rute. ECS traži na razini bitnih kriterija da postoji turistička ponuda vođenja na cijeloj ruti EuroVelo 8.

U Hrvatskoj gotovo svaki kilometar rute pokriva barem jedna cikloturistička agencija uslugama organizacije i vođenja cikloturista. Ime EuroVelo 8 se još ne koristi, obzirom da je ruta tek u nastajanju. Aktivnosti u sklopu projekta MedCycleTour, kako u Hrvatskoj tako i međunarodno, svakako će doprinijeti prepoznatljivosti rute i očekivano će i agencije prepoznati i iskoristiti prednosti koju brand EuroVelo donosi i shodno tome upotpuniti svoju ponudu koju mogu promovirati preko internetskih stranica rute.

Vjerojatno će trebati poraditi na izgradnji kapaciteta vođenja, pa će sve dionike koji razvijaju cikloturizam na razini pojedinih županija trebati potači da sustavno rade na razvoju novih ponuda povezanih s EuroVelo 8 rutom. Dobra je stvar što se u nekoliko županija (Zadarska, Šibensko-kninska, Ličko-senjska), provode paralelni EU projekti (Centar za održivi aktivni turizam BioSfera Biograd i Podzemni grad u srcu Velebita: razvoj cjelogodišnjeg održivog i sigurnog aktivnog turizma u NP Paklenica i širem velebitskom području) koji uključuju obuku cikloturističkih vodiča u kojima aktivno sudjeluju i dionici ovog projekta. Već je tijekom prethodnog ciklusa (input) radionica za trasiranje rute uspostavljena inicijalna komunikacija s dijelom zainteresiranih turističkih zajednica, udruga i poduzetnika, pa se isto planira nastaviti kroz sljedeće radionice u kojima će se nastojati dogovoriti modeli povezivanja ovih projekata i koordinacije aktivnosti kako bi se postigli optimalni učinci za sve uključene, kao i za same projekte.

Kroz radionice i interaktivnu platformu, ali i kroz nacionalne i lokalne web stranice će se nastojati promovirati razvoj ovih usluga koje su iznimno važne u trenutcima kada infrastruktura, kao i skup ostalih usluga nije dostatno razvijen pa su usluge vođenja posebice važne i s aspekta promocije, ali i sigurnosti. S druge strane, razvoj ovakvih usluga je iznimno zanimljiv i s aspekta (samo)zapošljavanja posebice mladih ljudi. Postojanje značajnog broja mjera poticanja (samo)zapošljavanja, međutim, najčešće samo po sebi nije dovoljno da bi se uspostavio održiv posao, pa će svi dionici trebati ustrajno pomagati u svim fazama razvoja ovih poduzetničkih inicijativa. Postojeći poduzetnički inkubatori i akceleratori bi trebali također biti uključeni u razvoj ovakvih poduzetničkih inicijativa te pružiti svu potrebnu podršku kako bi se ovakve usluge učinile široko dostupnima i održivima kroz najveći dio godine, ili čak cjelogodišnje gdje god je to moguće.

5.2.6 Razvoj osnovnih smještajnih kapaciteta na mjestima gdje nedostaju

Hrvatsko Sredozemlje je razvijena turistička destinacija koja obiluje smještajnim kapacitetima. Ipak, postoji dio rute na kojem udaljenost između dva smještaja odnosno kapacitet raspoloživog smještaja može predstavljati problem. Radi se o dijelu između Bribira i Krasnog (PGŽ – LSŽ), što je 65 km zahtjevnog brdovitog terena s ukupno oko 1200 m uspona s ograničenim mogućnostima opskrbe. Prelazak takve dionice u jednom danu zahtjevan je cilj, prikladan samo za iskusne cikloturiste u dobroj formi. Da bi se prelazak preko te dionice, a time i povezanost cijele rute, omogućio širem krugu cikloturista, potrebno je razviti kapacitete smještaja u zoni **Bater – Luka Krmpotska – Alan – Podbilo – Krivi Put – Veljun** što bi omogućilo podjelu kritične dionice na dvije kraće koje bi prosječni cikloturisti mogli proći u dva dana.

Smještajne kapacitete moguće je razvijati u domaćinstvima – stara naselja imaju dosta stambenog prostora koji se ne koristi – ili za početak organiziranjem kampova (pogodno samo u ljetnom periodu).

Predložene aktivnosti:

Br.	Kriterij ECS	Rok	Razvoj usluge	Županija	Procjena troška [€]
1	bitan	2020	subvencija razvoja jednostavnog „bike-friendly“ smještajnog kapaciteta u jednoj kući za 5-6 gostiju	PGŽ	15000
2	važan	2020	subvencija razvoja jednostavnog „bike-friendly“ kampa za 10 šatora	PGŽ	10000
3	bitan	2020	subvencija razvoja jednostavnog „bike-friendly“ smještajnog kapaciteta u dvije kuće za po 5-6 gostiju	LSŽ	30000
4	dodatni	2025	razvoj jednostavnog smještajnog i ugostiteljskog kapaciteta u Mogoriću za 20 biciklista	LSŽ	40000



Kamp u Batajnici na ruti EuroVelo 6 – jednostavan smještaj u ovakvim kućicama sasvim je dobro rješenje za bicikliste koji ne nose šator i za malo hladnije noći

I ovdje je dobro napomenuti da postoje paralelni projekti koji će obuhvatiti ove aktivnosti te da će postojati mogućnost replikacije dobrih praksi na cijelo područje rute što će biti posebice apostrofirano tijekom svih faza ovog projekta svim dionicima kako bi se iskoristi mogući sinergijski učinci ovih projekata na području cijele EuroVelo 8 rute.

5.2.7 Izgradnja biciklističkih odmorišta

Biciklistička odmorišta nisu presudna za kvalitetu rute i spadaju u dodatne kriterije prema ECS-u. ECS traži odmorišta svakih 15 km ukoliko nema na raspolaganju restorana ili kafića.

Biciklistička odmorišta trebaju po mogućnosti imati klupe, stol, pitku vodu, zaklon od sunca i kiše, dobro došao je i WC i alat za održavanje bicikla.



Odmorište na Dravskoj ruti u Austriji: osim pitke vode, klupa, stolova i alata tu je i nasad bobičastog voća kao dobrodošlica cikloturistima.

Na ruti EuroVelo 8 kroz Hrvatsku dobro bi došla biciklistička odmorišta na sljedećim dionicama rute:

Br.	Kriterij ECS	Rok	Razvoj usluge	Županija	Procjena troška [€]
1	dodatni	2025	Izgradnja biciklističkog odmorišta između Križišća i Bribira	PGŽ	8000
2	dodatni	2025	Izgradnja biciklističkog odmorišta između Krivog puta i Oltara	LSŽ	8000
3	dodatni	2025	Izgradnja biciklističkog odmorišta između Vrila Gacke i Perušića	LSŽ	8000
4	dodatni	2025	Izgradnja biciklističkog odmorišta između Gospića i Mogorića	LSŽ	8000
5	dodatni	2025	Izgradnja biciklističkog odmorišta u Mogoriću	LSŽ	8000
6	dodatni	2025	Izgradnja biciklističkog odmorišta između Žuljane i Stona	DNŽ	8000

Osim izgradnje novih odmorišta treba razmotriti mogućnost da se neka postojeća odmorišta u naseljima ili uz ceste unaprijede i prilagode potrebama cikloturista.

Ne treba prenaplaćavati važnost i specifičnost biciklističkih odmorišta. U području koje obiluje naseljima, parkovima i plažama nema nikakve potrebe dodatno izgrađivati posebna biciklistička odmorišta.



Kaštela – „obično” odmorište u hladu u blizini plaže, tuša, kafića i restorana

5.2.8 Prilagodba ugostiteljskih objekata i atrakcija potrebama cikloturista

Cikloturisti su nadprosječno zainteresirani turisti za okruženje kroz koje se kreću i dok putuju žele usput razgledati „sve na što naiđu”. Prilikom posjete atrakcije po putu tipičan izazov je kako na siguran način ostaviti natovaren bicikl s vrijednim stvarima. Potreba za tim postoji u muzejima, gradskim središtima, restoranima, kafićima, plažama,... Ova potreba će biti dodatno izražena na Mediteranskoj ruti gdje će zbog klime cikloturisti prirodno težiti tome da više voze ujutro i predvečer, a vruću sredinu dana iskoriste za razgledavanje, prehranu i odmor.

U tu svrhu mogu se izraditi zaključana parkirališta za bicikle koja su nešto skuplja i zauzimaju dosta prostora. Dobro rješenje je odvojiti čuvanje prtljage od čuvanja bicikala: prtljaga se sprema u sefove kakvi se uobičajeno koriste na kolodvorima, a bicikli se vezuju za stalke. Ovisno o financijskim mogućnostima i poslovnoj politici, usluga se može naplaćivati ili biti besplatna za goste.

Cikloturisti s e-biciklima bi sigurno rado iskoristili priliku da za vrijeme dok bicikl stoji parkiran nadopune baterije. Za to nisu potrebne specijalizirane punionice nego je dovoljan običan produžni kabel, a trošak energije jednog punjenja bicikla je zanemariv (manje od 1 kn). Vjerojatno bi svaki vlasnik restorana ili kafića čim postane svjestan takve potrebe svojih gostiju ovu uslugu odmah stavio besplatno na raspolaganje i promovirao kao prednost. Stoga, informiranje o ovim mogućnostima dio je stalne kampanje razvoja cikloturizma u koju se mogu uključiti svi dionici zainteresirani za razvoj i promociju cikloturizma, a kao dio ovog projekta bit će uključeno u serije radionica te kroz online platformu kao i za ostale usluge.



Zatvoreno zaključano parkiralište za bicikle s prtljagom s mogućnošću punjenja e-bicikla, Murska ruta, Austrija

Predložene aktivnosti:

Br.	Rok	Razvoj usluge	Županija	Procjena troška [€]
1	2025	Sigurno zaključavanje ukupno 20 bicikala s prtljagom raspoređeno na 2-3 mjesta u županiji	IŽ	15000
2	2025	Sigurno zaključavanje ukupno 20 bicikala s prtljagom raspoređeno na 2-3 mjesta u županiji	PGŽ	15000
3	2025	Sigurno zaključavanje ukupno 20 bicikala s prtljagom raspoređeno na 2-3 mjesta u županiji	LSŽ	15000
4	2025	Sigurno zaključavanje ukupno 20 bicikala s prtljagom raspoređeno na 2-3 mjesta u županiji	ZŽ	15000
5	2025	Sigurno zaključavanje ukupno 20 bicikala s prtljagom raspoređeno na 2-3 mjesta u županiji	ŠKŽ	15000
6	2025	Sigurno zaključavanje ukupno 20 bicikala s prtljagom raspoređeno na 2-3 mjesta u županiji	SDŽ	15000
7	2025	Sigurno zaključavanje ukupno 20 bicikala s prtljagom raspoređeno na 2-3 mjesta u županiji	DNŽ	15000

5.2.9 Razvoj novih specifičnih turističkih proizvoda i usluga

Cikloturisti su zainteresirani za okruženje kroz koje putuju: prirodu, kulturu, povijest, način života, običaje, gastronomiju,... Afirmiranje Mediteranske rute nudi mogućnost povezivanja atrakcija biciklom i etabliranje novih specifičnih ponuda za turiste, npr. „biciklom u masline“, „biciklom u berbu grožđa“, „4 nacionalna parka i 3 parka prirode“, „biciklom po rimskim nalazištima“, „sir, pršut i slane srdele biciklom“,...

Iskustva iz Austrije pokazuju da turisti dobro prihvaćaju čak i „tjedan bundeva“, a hrvatsko Sredozemlje svakako ima što pokazati i od toga napraviti „priču“. Ovakve ideje bilo bi najbolje razvijati u suradnji turističkih zajednica i cikloturističkih poduzetnika. I ovdje je vrlo važno spomenuti da u okviru tri EU projekta postoje posebni projekti osmišljavanja novih turističkih proizvoda koji uključuju cikloturizam i s njim povezane proizvode koji se provode u suradnji s 6 parkova (3 nacionalna parka i 3 parka prirode) pa će se ovaj dio također moći koristiti u diseminaciji primjera dobre prakse za cijelo područje rute.



„Biciklom u berbu grožđa”
– Pelješac

5.2.10 Sustav za podršku razvoja

Projektom MedCycleTour predviđa se uspostava sustava podrške koji, kao što je spomenuto u prethodnim poglavljima, ima dimenziju destinacijskog sustava upravljanja kroz tzv. „crowdsourcing poslovni model”.

Već tijekom radionica koje će uključivati informiranje, animiranje i educiranje ključnih dionika o svim mogućnostima ne samo EuroVelo 8 rute već i ukupnih mogućnosti razvoja cikloturizma, odnosno proizvoda održivog aktivnog turizma, pokrenut će se proces participativnog planiranja, odnosno istraživanja potreba, mogućnosti i interesa, ali i potencijala razvoja, suradnje i umrežavanja na razvoju EuroVelo 8 rute i pratećih usluga.

Pored toga, projekt uključuje izradu interaktivne komunikacijske i kolaborativne web platforme koja uključuje tri razine funkcija, odnosno perspektiva: destinacijsko-razvojnu, posjetiteljsku i poslovnu (ponuđači proizvoda i usluga) kao što prikazuje shema na slici ispod.



Ovim projektom se tako stvara osnova za dugoročno održivu suradnju na razvoju EuroVelo 8 rute, cikloturizma i ostalih pratećih ponuda kroz stvaranje informacijskog, komunikacijskog i interakcijskog okvira koji treba sustavno povezivati i umrežavati sve ključne dionike u zajednički cilj razvoja kvalitetnog iskustva na području Jadranske Hrvatske.

Platforma je zamišljena i kao svojevrsna zabavna gejmfikacijska aplikacija koja će poticati i nagrađivati doprinose bodovanjem i pogodnostima za one koji aktivno doprinose razvoju i promociji proizvoda, usluga i sadržaja. Na ovaj način, stvara se eksperimentalno, razvojno-inovacijski okvir za razvoj svih ključnih usluga spomenutih u prethodnim poglavljima.

5.3 Promocija / Marketing

5.3.1 Dostupnost detaljnih informacija o ruti EuroVelo 8 u Hrvatskoj

U istraživanju postojećih interesantnih ruta, donošenju odluke gdje otići na biciklistički odmor i planiranju puta cikloturisti trebaju raznorazne detaljne informacije: atrakcije na ruti, infrastruktura, dostupnost, raspoloživost usluga,... Informacije se u toj fazi velikom većinom prikupljaju s interneta.

U sklopu projekta MedCycleTour napraviti će se prvi put internetske stranice rute EuroVelo 8 u Hrvatskoj. Ovo je prilika da barem u jednom aspektu – kvalitetne i detaljne informacije koje cikloturisti trebaju – brzo nadoknadimo zaostatke i dođemo na razinu razvijenih ruta.

Nakon inicijalne verzije internetskih stranica treba predvidjeti aktivnost aktualiziranja informacija. Obzirom da je ruta na samom početku svog razvoja, može se očekivati velika dinamika pojave novih informacija zbog uzajamnog utjecaja informacija o ponudi usluga i razvoja novih usluga.

Inicijalna verzija interneta bit će financirana iz projekata, a u kasnijim fazama treba razraditi model financiranja koji će osigurati dugoročnu održivost aktualnih informacija i aktivnu podršku razvoju rute.

Za kvalitetno i aktivno informiranje treba dodatno razmotriti integracije s društvenim mrežama, mogućnost redovitog informiranja zainteresiranih korisnika o novostima i napretku u razvoju rute (newsletter) i mogućnost osobnog kontakta za pripremu puta („EuroVelo 8 Hrvatska hotline“).

Predložene aktivnosti:

Br.	Kriterij ECS	Rok	Aktivnost	Procjena troška [€]
1	bitan	2020	Ažuriranje internetskih stranica rute novim informacijama u 2019 i 2020. g.	10000
2	važan	2020	Nastavak razvoja internetskih stranica (napredne mogućnosti, društvene mreže, newsletter, aplikacije)	8000
3		2020	pilot usluge „Hot line“ za EuroVelo 8 u Hrvatskoj 2020.g	3000
4	bitan	2025	Održavanje web stranice 2021-2022. g.	5000
5	bitan	2025	Uspostava modela financijski samoodrživog ažuriranja detaljnih informacija o ruti od 2021. g.	5000

5.3.2 Integracija rute EuroVelo 8 s hrvatskim turizmom

Hrvatska je razvijena i vrlo organizirana turistička destinacija. Treba osigurati da Mediteranska cikloturistička ruta EuroVelo 8 u Hrvatskoj, kao nov i atraktivan proizvod, bude uključen u sve primjerene aktivnosti, od promotivnih aktivnosti HTZ-a do informacija o ruti u svakoj turističkoj zajednici na terenu. To se može organizirati kroz sustav turističkih zajednica, a činjenica da je HTZ partner na projektu MedCycleTour i jedan od bitnih nositelja razvoja rute u tome znatno pomaže.

5.3.3 Tiskane karte i vodiči

Osim web stranica rute, bitan kriterij ECS-a traži raspoloživost tiskanih karata i vodiča. Tiskani materijali se znatno više koriste na samoj ruti. Informacije prikupljene za izradu web stranica mogu se dobro iskoristiti i za izradu tiskanih karata i vodiča bez velikih dodatnih troškova, tako da bi se inicijalno izdanje moglo financirati uglavnom iz prodajne cijene karata i vodiča.

Postoje i profesionalni izdavači specijalizirani za biciklističke vodiče koji već sad pokazuju interes za izradu biciklističkih publikacija po Hrvatskom Jadranu i sigurno će se pojaviti kad EuroVelo 8 kroz Hrvatsku postane prepoznatljiv.

Br.	Kriterij ECS	Rok	Aktivnost	Procjena troška [€]
1	bitan	2020	Organizacija tiskanja karte i vodiča za rutu EuroVelo 8 u Hrvatskoj	5000

5.3.4 Promotivne akcije

Promotivne akcije uključuju nastupe na turističkim sajmovima, promotivne vožnje za agencije, novinare i blogere, oglašavanje, promotivne akcije, društvene mreže i sl. Pritom treba voditi računa da se već formirao specijalizirani cikloturistički segment tržišta i da se u promotivnim akcijama treba fokusirati na njega. U sklopu projekta MedCycleTour bit će organizirano više promotivnih aktivnosti: izrada brošura, objave za medije, objave na društvenim mrežama, organizacija studijskih putovanja i sudjelovanje na međunarodnim turističkim sajmovima. Te aktivnosti treba iskoristiti da se steknu iskustva i kvalitetno osmisli strategija marketinga i primjeren plan aktivnosti za buduće razdoblje (5.3.5) koji će uključiti i detaljan financijski plan promotivnih aktivnosti.

Okvirna procjena ukupnih troškova:

Br.	Kriterij ECS	Rok	Aktivnost	Procjena troška [€]
1		2020	Ukupno razne promotivne aktivnosti u 2019. i 2020. g.	40000
2		2025	Ukupno razne promotivne aktivnosti 2021-2025. g.	100000

5.3.5 Plan marketinga i istraživanje korištenja rute

Za korištenje punog potencijala ovakve rute potreban je sustavan pristup marketingu. To uključuje više aktivnosti:

- ♦ Sustavno prikupljanje podataka o cikloturističkom tržištu, posebno u segmentu putovanja, navikama i potrebama gostiju
- ♦ Istraživanja o posjetiteljima na ruti u čemu mogu pomoći brojači prometa (5.1.8), ali oni ne isključuju potrebu za anketiranjem gostiju i drugim načinima prikupljanja povratnih informacija (npr. preko weba). Treba razmotriti i mogućnost da se HTZ-ov sustav e-visitor proširi s evidentiranjem nekoliko ključnih podataka o cikloturistima, što bi naravno općenito koristilo razvoju cikloturizma u Hrvatskoj
- ♦ Definiranje ciljeva razvoja (broj posjetitelja, produženje sezone i slično)
- ♦ Izbor i plan prikladnih promotivnih akcija (5.3.4)

Predložene aktivnosti:

Br.	Kriterij ECS	Rok	Aktivnost	Procjena troška [€]
1		2020	plan marketinga do 2022.	10000
2		2025	plan marketinga do 2030.	10000
3		2020	Organizacija sustavnog praćenja podacima o cikloturistima (npr. integracijom u sustav e-visitor)	5000
4		2025	Detaljna istraživanja o korištenju rute (brojači, feedback preko web stranica, anketiranje, obrada rezultata)	25000

U planiranju marketinga može pomoći i kolaborativna web platforma opisana u poglavlju 5.2.10 kojom se može pratiti povratna informacija o zadovoljstvu gostiju i razvoj potražnje, uključujući i usluge koje još nisu razvijene.

5.4 Organizacija

5.4.1 Koordinacija sustavnog razvoja rute

U dosadašnjim aktivnostima u sklopu projekta MedCycleTour projektni tim je komunicirao s brojnim dionicima, što uključuje i dvije serije radionica u svakoj od 7 županija na ruti, uglavnom s više od 20 sudionika. Komunikacija pokazuje velik interes za razvoj i korištenje potencijala rute od gotovo svih dionika, ali jednako tako pokazuje i da se ništa ne događa samo po sebi bez organizacije i inicijative.

Ovaj projekt će ostaviti nekoliko vrlo vrijednih rezultata (umreženi dionici, definirana ruta, analiza rute, ovaj plan aktivnosti, web stranice rute, prvih 100 km putokaza, vidljivost u javnosti) koji su ključni za početak razvoja rute. Potrebno je uspostaviti organizacijsku strukturu koja će biti nositelj inicijative u budućim

godinama i osigurati da se nastavi na razvoju rute. To uključuje koordinaciju svih dionika koji su uključeni u razvoj rute i svih aktivnosti koje su opisane u ovom Planu aktivnosti, štoviše uključuje i brigu o aktualiziranju i prilagodbi samog Plana aktivnosti.

U definiranju organizacije koja bi se bavila time u budućnosti treba uključiti Ministarstvo turizma, HTZ, Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma i EuroVelo koordinaciju u Hrvatskoj.

Br.	Kriterij ECS	Rok	Aktivnost	Procjena troška [€]
1		2025	trošak organizacije (ljudi, putevi, radionice i sl.) 2021-2025.g.	150000
2		2030	trošak organizacije (ljudi, putevi, radionice i sl.) 2026-2030.g.	100000

Treba napomenuti da je program poticanja sustavnog razvoja rute EuroVelo 8 projektom MedCycleTour i ekspertizom iskusnih partnera, prvenstveno ECF-a, velik korak naprijed i odlična prilika da se stečena znanja i iskustva iskoriste i za razvoj cikloturizma u Hrvatskoj općenito.

Uzevši to u obzir, koordinacija za razvoj rute EuroVelo 8 mogla bi imati važnu ulogu i u pokretanju bitnih pitanja poput poboljšanja zakonskog okvira za sigurnost biciklista u prometu ili za izgradnju i održavanje biciklističke infrastrukture.

5.4.2 Nastavak istraživanja i optimiranja rute

Hrvatski projektni tim je odradio velik posao definirajući po prvi put precizno 1123 km rute EuroVelo 8 i oko 600 km alternativa. U budućim godinama treba nastaviti s istraživanjem i optimiranjem rute. Neki faktori odnosno zadaci su već poznati:

- ◆ Definiranje drugog smjera rute na mjestima gdje ruta koristi jednosmjerne ceste
- ◆ Vođenje rute preko Majstorske ceste (Tulove Grede) kad se ona obnovi
- ◆ Provjera mogućnosti vođenja rute preko Lošinja ako se uspije organizirati prijevoz bicikala katamaranom na liniji Pula – Mali Lošinj (5.1.7.2)
- ◆ Anticipiranje promjena koje donosi:
 - Izgradnja Pelješkog mosta i pristupnih cesta
 - Obnova cesta graditeljske baštine na Pelješcu
 - Novi most za Šoltu
 - Regulacija prometa kroz Kaštela
 - Aktivnosti aglomeracija na biciklističkom povezivanju
- ◆ Reorganizacija dnevnih dionica zbog usklađenja s novim standardom ECS
- ◆ Optimiranje rute pod utjecajem povratnih informacija korisnika

Procjena troškova po periodima:

Br.	Kriterij ECS	Rok	Aktivnost	Procjena troška [€]
1		2020	Istraživanje i optimiranje rute do 2020. g.	5000
2		2025	Istraživanje i optimiranje rute do 2021-2025. g.	15000
3		2030	Istraživanje i optimiranje rute do 2026-2030. g.	5000

5.4.3 Integriranje ovog Plana aktivnosti za razvoj rute sa svim relevantnim razvojnim planovima

Brojne mjere za razvoj Mediteranske rute u Hrvatskoj preporučene ovim planom interagiraju s brojnim drugim planovima kao npr. Županijskim planovima razvoja cikloturizma, Prometnim master planovima, Planovima izgradnje i održavanja cestovne infrastrukture,...

Za kvalitetnu realizaciju potrebno je da relevantne stavke ovog plana uđu u standardne planove i da se realiziraju kao dio redovnog procesa.

5.4.4 Certificiranje rute

Certificiranje rute po standardu ECS svakako ima jak marketinški efekt (trenutno je certificirana jedino EuroVelo 15 Rajnska ruta) i treba mu pristupiti kad se stvore uvjeti za to, odnosno unaprijede nedostaci koje je pokazala analiza rute (poglavlje 3). Treba uzeti u obzir da je kriterij ECS od početka projekta promijenjen i sada je znatno stroži, što može imati za posljedicu odgađanje certifikata ili certificiranje rute po dijelovima.

Predložene aktivnosti:

Br.	Kriterij ECS	Rok	Aktivnost	Procjena troška [€]
1		2025	Certificiranje dijela rute	10000
2		2030	Certificiranje kompletne rute	10000

5.4.5 Radionice i konferencije za promociju razvoja rute

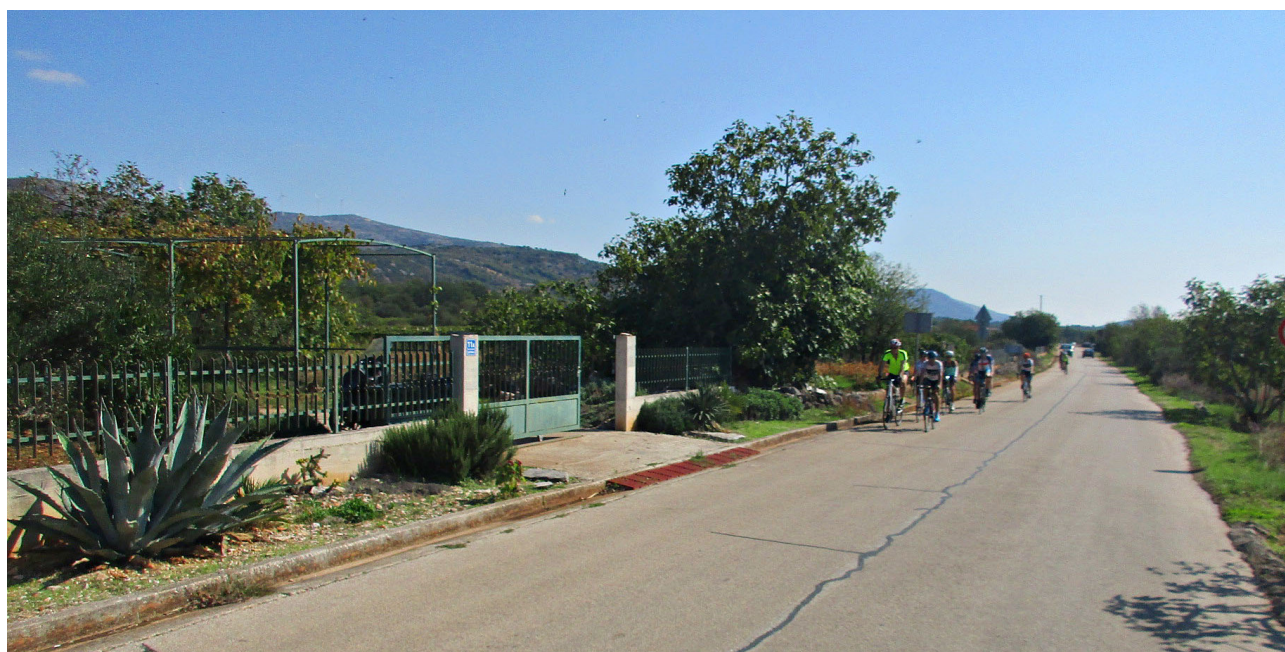
Tematske radionice održane u sklopu projekta MedCycleTour pokazale su da je to dobra metoda za uključivanje raznih dionika, prikupljanje vrijednih informacija i poticanje razvoja. Za nastavak razvoja rute bit će potrebno kontinuirano obrađivati raznolike teme i uključiti širi krug dionika na svim razinama. Zbog toga i u budućim godinama treba nastaviti s ovakvim radionicama.

Br.	Kriterij ECS	Rok	Aktivnost	Procjena troška [€]
1		2020	Radionice i konferencije u 2020. g.	5000
2		2025	Radionice i konferencije 2021-2025.g.	20000

5.4.6 Treninzi i studijska putovanja

Dionici uključeni u razvoj rute trebaju steći potrebna znanja i inspiraciju. Dobre metode su treninzi i radionice s ekspertima iz zemlje i svijeta kao i studijska putovanja s neposrednim doživljajem dobrih primjera razvijenih ruta u praksi.

Br.	Kriterij ECS	Rok	Aktivnost	Procjena troška [€]
1		2020	Treninzi i studijska putovanja do 2020. g.	18000
2		2025	Treninzi i studijska putovanja do 2025. g.	18000



5.5 Pregled aktivnosti po vrstama

Sljedeća tablica daje sumarni pregled troškova aktivnosti predloženih u prethodnim poglavljima, klasificiranim prema vrsti aktivnosti i razdoblju. U prilogu Plana aktivnosti nalazi se tablica sa svim aktivnostima opisanim u poglavlju 5 koja se može sortirati i filtrirati prema različitim kriterijima.

Poglavlje	Vrsta aktivnosti	2020	2025	2030	Ukupno (€)
5.1.1	Uklanjanje zapreka	750			750
5.1.2	Povećanje sigurnosti po prometnim cestama	21.600			21.600
5.1.3	Priprema za infrastrukturne radove	52.550	512.900	758.000	1.323.450
5.1.4	Izgradnja biciklističkih prometnih površina	210.800	8.739.600	8.806.000	17.756.400
5.1.5	Uređenje makadamskih dionica	398.000	189.000		587.000
5.1.6	Postavljanje biciklističke signalizacije	140.500			140.500
5.1.7.1	Poboljšanje usluga lokalnog prijevoza	21.000			21.000
5.1.7.2	Poboljšanje usluga međugradskog prijevoza	24.000	12.000		36.000
5.1.8	Uvođenje brojača biciklističkog prometa		21.000		21.000
5.2.1	Mreža za najam bicikala i opreme	40.000	250.000		290.000
5.2.2	Servis za bicikle	7.200	15.000		22.200
5.2.3	Taksi prijevoz za bicikle (auto ili brod)	3.000	30.000	3.000	36.000
5.2.6	Razvoj smještaja	55.000	40.000		95.000
5.2.7	Izgradnja biciklističkih odmorišta		48.000		48.000
5.2.8	Prilagodba atrakcija potrebama cikloturista		105.000		105.000
5.3.1	Dostupnost detaljnih informacija o ruti	21.000	10.000		31.000
5.3.3	Tiskane karte i vodiči	5.000			5.000
5.3.4	Promotivne akcije	40.000	100.000		140.000
5.3.5	Plan marketinga i istraživanje korištenja rute	15.000	35.000		50.000
5.4.1	Koordinacija sustavnog razvoja rute		150.000	100.000	250.000
5.4.2	Nastavak istraživanja i optimiranja rute	5.000	15.000	5.000	25.000
5.4.4	Certificiranje rute		10.000	10.000	20.000
5.4.5	Radionice i konferencije za promociju razvoja	5.000	20.000		25.000
5.4.6	Treninzi i studijska putovanja	18.000	18.000		36.000
Ukupno		1.083.400	10.320.500	9.682.000	21.085.900

6 Mogućnosti financiranja

6.1 Preduvjeti

Da bi se osigurale mogućnosti održivog ulaganja u razvoj i održavanje biciklističke i cikloturističke infrastrukture, kao i u razvoj i uspostavu svih ostalih potrebnih funkcija, sadržaja i usluga, odnosno u promociju rute potrebno je osigurati nužne preduvjete za pripremu i provedbu ovih ulaganja.

Ključni preduvjeti uključuju:

- ♦ Razumijevanje razvojnog konteksta i osiguranje usklađenosti bicikliranja, cikloturizma i ulaganja u infrastrukturu s ciljevima održivog razvoja na razini globalnih, europskih, nacionalnih, regionalnih i lokalnih razvojnih politika. Ovim se osigurava relevantnost ulaganja, a time i mogućnost financiranja ovih ulaganja kroz brojne vanjske izvore financiranja posebice EU fondove.;
- ♦ Informiranje, izgradnju svijesti, kapaciteta te uspostavu suradnje i koordinacije ključnih dionika određenog područja bitnih za uspješnu pripremu i realizaciju ulaganja. Realizacija razvojnih projekata, posebice onih financiranih iz EU fondova, često podrazumijeva uključivanje i povezivanje dionika različitih razina i tipova nadležnosti, ali i istih ili sličnih dionika različitih geografskih područja kako bi se određeno ulaganje uspješno realiziralo. Često će biti potrebno koristiti više različitih financijskih instrumenata da bi se zaokružile sve razvojne potrebe od izgradnje potrebne infrastrukture sa svim pratećim sadržajima do uspostave nužnih usluga, izgradnje kapaciteta te promocije kako bi se postigla zaokružena i prepoznatljiva ponuda usuglašena sa svim relevantnim standardima bitnim za kvalitetnu, sigurnu, cjelovito zaokruženu, funkcionalnu i održivu EuroVelo 8 rutu. Ovo podrazumijeva i redovnu komunikaciju, gdje je potrebno i zajedničko planiranje s posebnim naglaskom na koordinirano proračunsko planiranje i provedbu, raspodjelu odgovornosti i uloga uključivo i pravodobnu pripremu i prijavu projektnih prijedloga na dostupne izvore vanjskog (su)financiranja i/ili dogovor u svezi planskog i koordiniranog korištenja vlastitih izvora (su)financiranja za realizaciju ključnih ulaganja.
- ♦ Pripremu ključnih podloga za realizaciju ulaganja. Ovo uključuje primjerice rješavanje imovinsko-pravnih odnosa, usklađivanje ulaganja s propisanom važećom prostorno-planskom dokumentacijom, izradu potrebne projektne tehničke (idejno rješenje, idejni projekt, glavni i izvedbeni projekt) i, gdje je to potrebno, studijske dokumentacije (studije izvodljivosti s analizom troškova i koristi, studije utjecaja na okoliš, konzervatorskih studija i drugih studija vezanih za zaštitu okoliša, zaštićenih kulturnih dobara i prirode), dokumentacije o nabavi, prijavne dokumentacije i sve ostale dokumentacije potrebne za podnošenje projektnog prijedloga te izvođenje prihvatljivih projektnih aktivnosti.

Stoga, svi dionici, počevši od jedinica lokalne i regionalne/područne samouprave, odnosno njihovih resornih službi, turističkih zajednica, županijskih i državnih tijela i poduzeća nadležnih za cestovnu infrastrukturu, pa do tijela Vlade RH (nadležnih ministarstava), trebaju aktivno doprinositi pripremi i osiguranju preduvjeta za uspješnu realizaciju ulaganja. S druge strane, potrebno je informirati i aktivno podupirati i ostale dionike, posebice male i srednje poduzetnike, obrtnike, vlasnike poljoprivrednih gospodarstava, pružatelje usluga smještaja, ugostitelje, vodiče i ostale zainteresirane o svim potrebama, mogućnostima i resursima razvoja nužnih usluga.

Međutim, niti jedan dionik ne treba biti pasivan te, bez obzira na kojoj razini se nalazio i koji opseg nadležnosti pokriva, može doprinijeti stvaranju preduvjeta za pripremu i provedbu ulaganja u infrastrukturu, usluge i promociju EuroVelo 8 rute.

Pokretanje partnerskih projekata kroz primjerice projekte teritorijalne suradnje kombiniranjem različitih izvora vanjskog i vlastitog financiranja izvrstan je način ne samo razvoja, izgradnje i uspostave nužno potrebne cikloturističke i biciklističke infrastrukture, već i izgradnje kapaciteta dionika za razvoj, promociju i plasman proizvoda i usluga povezanih s EuroVelo 8 rutom, ali i ostalim oblicima cikloturističke i biciklističke ponude, odnosno ponude aktivnog turizma. Ovim se postižu i brojne druge koristi od šireg društvenog i gospodarskog, ali i ekološkog pozitivnog utjecaja koji mogu promovirati i osnažiti sve dionike kao ključne razvojne čimbenike. Štoviše, projekti cikloturističke i biciklističke infrastrukture često se i ne mogu prijaviti kao samostalna ulaganja već kao dio širih razvojnih projekata promicanja održivog urbanog prometa i mobilnosti, razvoja održivog turizma i drugih projekata koji i izravno mogu imati daleko šire razvojne utjecaje, ali i društveno-gospodarske, stručne i političke pozitivne učinke za sve uključene.

6.2 Razvojni kontekst

Ukoliko se žele kvalitetnije koristiti brojne mogućnosti vanjskog (su)financiranja projekata ulaganja u razvoj i održavanje biciklističke i cikloturističke infrastrukture, usluga i promociju rute, potrebno je razumjeti razvojni

kontekst, odnosno razloge zašto su ovakvi projekti prihvatljivi, odnosno relevantni za brojne razvojne fondove. Na taj način, dionici će lakše moći pristupiti korištenju istih, kako razumijevanjem i poznavanjem dostupnih izvora vanjskog (su)financiranja, tako i kvalitetnijom pripremom projekta i argumentacije njegove relevantnosti za dobivanje traženog vanjskog (su)financiranja.

Naime, razvoj biciklističke i cikloturističke infrastrukture, odnosno bicikliranja i cikloturizma, te uz njih vezanih usluga, kao i njihova promocija uklapaju se, a ponegdje i izrijeком navode u velikom broju ključnih politika i strateških razvojnih dokumenata. Ove teme su relevantne kako na razini Europske unije, Republike Hrvatske, tako i brojnih europskih makroregija (uključivo i Mediteranske, Dunavske i Jadransko-jonske regije, te regije Središnja Europa), prekograničnih područja (npr. prekogranična trilaterala Hrvatska, Bosna i Hercegovina i Crna Gora, te bilateralni prekogranični programi s Italijom i Slovenijom). Nadalje, ove teme dio su i razvojnih politika i prioriteta brojnih županija, gradova i općina na području Jadranske Hrvatske.

Naime, razvoj biciklističke i cikloturističke infrastrukture, odnosno bicikliranja i cikloturizma, usluga i njihova promocija, utječu na ostvarenje brojnih ciljeva održivog razvoja kao što su:

- ◆ Održivi i pristupačan promet i mobilnost;
- ◆ Održivi cjelogodišnji turizam s boljom vremenskom i prostornom disperzijom ekonomskih i društvenih učinaka na destinacije te manjim ekološkim otiskom;
- ◆ Nova radna mjesta kako u razvoju i održavanju biciklističke i cikloturističke infrastrukture, tako u razvoju i ponudi proizvoda i usluga biciklizma i cikloturizma;
- ◆ Unapređenje zdravlja kroz zdravije stilove života i smanjenje zagađenja;
- ◆ Smanjenje potrošnje energije i zagađenja koja proizlaze iz potrošnje energenata posebice onih koji povećavaju ugljični otisak te time doprinose smanjenju stakleničkih plinova.

Primjerice, iako se na razini politika UN-a održivi transport i biciklizam, odnosno cikloturizam ne definiraju kao zasebni ciljevi održivog razvoja (SDGs – Sustainable Development Goals), oni su povezani i mogu izravno doprinijeti 11 od ukupno 17 ciljeva održivog razvoja⁵.

Europska unija u svojim preporukama navodi važnost korištenja bicikla u smislu kvalitetnijeg i učinkovitijeg korištenja skupog i oskudnog prostora u urbanim područjima, unapređenje zdravlja, ali i kao čistog i pristupačnog način prijevoza u gradovima u kojima je većina automobilskih vožnji ispod 5 km udaljenosti. EU ministri transporta su 2015. godine donijeli Deklaraciju o bicikliranju kao „climate-friendly” modu prijevoza⁶. Europska komisija je temeljem ove deklaracije nastavila uključivati bicikliranje („cycling”) kao dio svoje politike multimodalnog transporta.

Republika Hrvatska je također u brojne strateške dokumente uvrstila potrebu razvoja biciklističkih traka, staza, puteva, cesti i ruta. Ovi ciljevi nalaze se danas u većini nacionalnih i županijskih turističkih i prometnih razvojnih strategija (primjerice Strategija razvoja turizma RH do 2020. u kojoj je cikloturizam jedan od jedanaest ključnih turističkih proizvoda RH⁷, Nacionalna strategija prometnog razvitka do 2030.). Temeljem toga, Ministarstvo turizma je 2015. godine izradilo i Akcijski plan razvoja cikloturizma. Sve ovo predstavlja izvrsnu podlogu za korištenje vanjskih izvora financiranja.

Štoviše, brojni europski i nacionalni programi i fondovi omogućuju danas financiranje izgradnje biciklističke infrastrukture, razvoj i uspostavu usluga, proizvoda, ali i informiranje, jačanje svijesti, izgradnju kapaciteta, te konačno i promociju i marketing cikloturizma. Stoga, mudrim koordiniranjem i kombiniranjem vlastitih i vanjskih izvora financiranja, mogući su značajni pomaci u smjeru ostvarenja svih ciljeva razvoja biciklističke infrastrukture, usluga i njihove vidljivosti, pa tako onda i ulaganja u strateške projekte poput projekata izgradnje, opremanja, uspostave nužnih usluga te promocije Mediteranske rute EuroVelo 8.

Spretnim korištenjem prikladnih izvora financiranja moguće je znatno utjecati na opseg i brzinu razvoja Mediteranske rute i svega što ruta dalje razvija. Stoga predložene mjere i iznose u poglavlju 5 treba shvatiti kao jednu moguću varijantu, a težiti tome da se u praksi po mogućnosti ostvare i znatno bolji programi poticanja koji će osigurati znatno brži i širi razvoj.

U namjeri da ovim Planom aktivnosti za razvoj rute pomognemo zainteresiranim dionicima u kvalitetnijoj pripremi vlastitih projekata ulaganja u sljedećoj tablici dajemo prikaz većine dostupnih izvora financiranja.

⁵ EU Cycling Strategy, June 2017, European Cyclists’ Federation (ECF) asbl, https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EUCS_full_doc_small_file.pdf

⁶ Declaration on Cycling as a climate friendly Transport Mode, Informal meeting of EU ministers for Transport Luxembourg, October 7th, 2015, <http://www.eu2015lu.eu/en/actualites/communiqués/2015/10/07-info-transport-declaration-velo/07-Info-Transport-Declaration-of-Luxembourg-on-Cycling-as-a-climate-friendly-Transport-Mode--2015-10-06.pdf>

⁷ Strategija razvoja turizma RH do 2020., <https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/130426-Strategija-turizam-2020.pdf>

6.2.1.1 Izvori financiranja, natječaji i prihvatljivi prijavitelji

Izvor financiranja	Fond	Prioritetne osi	Prihvatljivi prijavitelji	Komentar
EU – Program transnacionalne suradnje Interreg ADRION 2014.-2020.	Europski fond za regionalni razvoj i IPA II	2. Okoliš – Održiva regija – potiče očuvanje, zaštitu, promicanje, vrednovanje i razvoj prirodne i kulturne baštine, biološke raznolikosti, vode, tla, zelenih usluga i usluga ekosustava; 3. Transport – Povezana regija – promiče razvoj i poboljšanje ekološki prihvatljivih transportnih sustava i transportnih sustava s niskom razinom ugljika, uključujući razvoj i poboljšanje unutarnjih vodnih putova, pomorskog transporta, luka, multimodalnih veza i aerodromske infrastrukture u cilju promicanja održive regionalne i lokalne mobilnosti;	Državna, regionalna i lokalna uprava, sva javna tijela i organizacije; Privatne organizacije koje djeluju najmanje 2 godine; Međunarodne organizacije	Očekuje se objava drugog poziva za prioritetnu os 3 tijekom 2018. ili 2019. Moguće je očekivati financiranje aktivnosti koje uključuju pilot ulaganja u ciklo infrastrukturu kojima se mogu urediti i promovirati dijelovi, te razvijati usluge EuroVelo 8, kao i organizirati promocija rute. Također, prihvatljive su i aktivnosti izgradnje kapaciteta lokalnih dionika, odnosno podrške poduzetnika uključivo i pokretanja novih MSP-ova, uvođenja IKT rješenja i sl. U ovo se mogu uključiti i ostale zemlje iz Jadransko-jonske regije relevantne za razvoj, uspostavu i promociju EuroVelo 8 rute (Italija, Slovenija, BiH, Crna Gora, Albanija, Grčka). Uobičajena ulaganja obično ne prelaze 1,5 milijuna kn po partneru.
EU – Program transnacionalne suradnje Interreg Mediteran 2014.-2020.	Europski fond za regionalni razvoj i IPA II	2. Poticanje strategije niskog udjela ugljika i energetske učinkovitosti u specifičnim MED područjima: gradovi, otoci i udaljena područja 3. Zaštita i promicanje prirodnih i kulturnih resursa Mediterana	Nacionalna, regionalna i lokalna javna tijela; Privatne institucije, uključujući privatna poduzeća; Međunarodne organizacije	Očekuje se objava novih poziva kroz 2019. Slično kao i za ADRION, moguće su slične aktivnosti kao dio projekata u koje su uključene i ostale zemlje iz Mediteranske regije relevantne za razvoj, uspostavu i promociju EuroVelo 8 rute (Španjolska, Francuska, Italija, Slovenija, BiH, Crna Gora, Albanija, Grčka). Uobičajena ulaganja obično su do 1,5 mil. kn po partneru.
EU – Program transnacionalne suradnje Interreg Dunav 2014.-2020.	Europski fond za regionalni razvoj, IPA II i ENI (European Neighbourhood Instrument)	2. Okolišno i kulturno odgovorna Dunavska regija 3. Bolje povezana i energetska odgovorna Dunavska regija	Nacionalna, regionalna i lokalna uprava/tijela javne vlasti; Privatne institucije, uključujući privatna poduzeća; Međunarodne organizacije	Za sada nema informacija o novim planiranim pozivima. Međutim, moguće je očekivati slične prihvatljive aktivnosti kao i za prethodna dva programa transnacionalne suradnje.
EU – Program transnacionalne suradnje Interreg Središnja Europa 2014.-2020.	Europski fond za regionalni razvoj	3. Suradnja u području prirodnih i kulturnih resursa za održivi rast u Središnjoj Europi 4. Suradnja u području prometa u svrhu boljeg povezivanja Središnje Europe	Nacionalna, regionalna i lokalna uprava/tijela javne vlasti; Privatne institucije, uključujući privatna poduzeća; Međunarodne organizacije	Za sada nema informacija o novim planiranim pozivima. Međutim, moguće je očekivati slične prihvatljive aktivnosti kao i za prethodna dva programa transnacionalne suradnje.
EU – Program prekogranične suradnje HR-BiH-CG	Europski fond za regionalni razvoj i IPA	2. Zaštita okoliša, poboljšanje prevencije od rizika i promocija održive energije i energetske učinkovitosti s ciljevima: promocija i poboljšanje zaštite prirode i okoliša i upravljanje sustavima za prevenciju rizika i promocija korištenja obnovljivih izvora energije i energetske učinkovitosti,	Neprofitne javne ili privatne organizacije	Očekuje se objava drugog poziva tijekom 2018. ili 2019. Vrijede slična pravila prihvatljivosti aktivnosti kao i za programe transnacionalne suradnje. Podrazumijeva pripremu projekata u koje su uključene i ostale zemlje iz trilateralne za razvoj EuroVelo 8 rute (BiH, Crna Gora), ali samo u JLRS-ovima koji graniče s ove dvije zemlje. Uobičajena

		3. Doprinos razvoju turizma i zaštiti kulturne i prirodne baštine s ciljevima: jačanje i unošenje raznolikosti u turističku ponudu kroz prekogranični pristup i omogućavanje boljeg upravljanja i samoodrživog korištenja kulturne i prirodne baštine		ulaganja obično ne prelaze 2 milijuna kn po partneru.
EU – Program prekogranične suradnje HR-IT	Europski fond za regionalni razvoj	3. Okoliš i kulturna baština 4. Pomorski prijevoz	Tijela javne vlasti i povezani subjekti; Regionalne razvojne agencije; Mali i srednji poduzetnici; Gospodarske komore i druge organizacije; Tehnološki i istraživački instituti te sveučilišta; Nevladine organizacije; Hitne službe i centri obalne straže, usluge prijevoza i transporta; Javne ustanove za upravljanje zaštićenim dijelovima prirode i Javne ustanove u kulturi; Obrazovanje i edukacije.	Za sada nema informacija o novim planiranim pozivima. Vrijede slična pravila prihvatljivosti aktivnosti kao i za programe transnacionalne suradnje. Podrazumijeva pripremu projekata u koje su uključene javne i privatne organizacije iz Hrvatske i Italije (područja moraju imati zajedničku kopnenu ili morsku granicu). Uobičajena ulaganja obično ne prelaze 2 milijuna kn po partneru.
EU – Program prekogranične suradnje HR-SLO	Europski fond za regionalni razvoj	3. Okoliš i kulturna baština	Nacionalna, regionalna i lokalna uprava/tijela javne vlasti; Privatne institucije, uključujući privatna poduzeća; Neprofitne organizacije	Stalno otvoreni poziv. Vrijede slična pravila prihvatljivosti aktivnosti kao i za programe transnacionalne suradnje. Podrazumijeva pripremu projekata u koje su uključene javne i privatne organizacije iz Hrvatske i Slovenije (susjedne regije). Uobičajena ulaganja obično ne prelaze 1,5 milijuna kn po partneru.
EU – Operativni program konkurentnost i kohezija	Europski fond za regionalni razvoj i Kohezijski fond	Prioritetna os 7 Povezanost i mobilnost Primarno: Specifični cilj 7b1 Poboljšanje cestovne sigurnosti na mjestima s visokim miješanim prometom Specifični cilj 7ii1 Razvoj i unapređenje prometnih sustava prihvatljivih za okoliš (uključujući one s niskom razinom buke), i prometni sustavi sa niskim emisijama CO ₂ , uključujući unutarnje plovne putove i pomorski prijevoz, luke, multimodalne veze i aerodromsku infrastrukturu, radi promicanja održive regionalne i lokalne mobilnosti izgradnja i poboljšanje biciklističkih putova i staza: U gradskim i prigradskim područjima često je potrebno poboljšati infrastrukturu za bicikliste i općenito razviti novu	gradovi i općine; poduzeća kao što su Hrvatske ceste i HŽ infrastruktura; više organizacija koje žele graditi određene prometne sadržaje; riječne luke; poduzeća koja se bave prijevozom tereta rijekama; poduzeća koja obavljaju javni prijevoz za otoke; gradovi, općine i tvrtke koje obavljaju javni prijevoz u njima; Zračna luka Dubrovnik	Pješačke i biciklističke staze značajno povećavaju sigurnost cesta i trebaju se primijeniti čak i na regionalnim poveznicama gdje postoji očita potreba za njima. Gradske i prigradske ceste karakterizira mješoviti promet u kojem sudjeluju pješaci, bicikli, motocikli, automobili, autobusi i druga komercijalna vozila. Stoga je važno usredotočiti intervencije na te ceste. Hrvatske ceste, gradovi i općine mogu zatražiti sredstva za izgradnju staza, prolaza i označavanje traka za bicikliste. Ukupno raspoloživo 15 milijuna eura, potrebno je obaviti razgovore s MPPI. Također, moguće je aplicirati i sredstva za MSP koja žele razvijati proizvode i usluge povezane s cikloturizmom i bicikljanjem općenito.

		infrastrukturu kako bi se promicao ta vrsta prijevoza s nultom stopom emisije. Uključuje infrastrukturu poput biciklističkih staza, posebnih prometnih traka na cestama miješanog prometa i posebne prostore za parkiranje.		
EU – Program ruralnog razvoja	Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj	Mjera 7, podmjera 7.4, tip operacije 7.4.1. Ulaganja u pokretanje, poboljšanje ili proširenje lokalnih temeljnih usluga za ruralno stanovništvo, uključujući slobodno vrijeme i kulturne aktivnosti te povezanu infrastrukturu Mjera 6, podmjere 6.2 Potpora ulaganju u pokretanje nepoljoprivrednih djelatnosti u ruralnom području i 6.4. Ulaganja u razvoj nepoljoprivrednih djelatnosti u ruralnim područjima	Za tip operacije 7.4.1.: a) jedinice lokalne samouprave (JLS); b) trgovačka društva u većinskom vlasništvu JLS; c) javne ustanove neprofitnog karaktera u kojima su osnivači JLS osim javnih vatrogasnih postrojbi, lokalnih i regionalnih razvojnih agencija, osnovnih škola; d) udruge koje se bave humanitarnim i društvenim djelatnostima od posebnog interesa za lokalno stanovništvo i čije su djelatnosti sukladno ciljnim skupinama i klasifikaciji djelatnosti udruga, povezane s prihvatljivim ulaganjem, (isključujući lokalne akcijske grupe, zajednice udruga, zaklade, fundacije); e) vjerske zajednice koje imaju organizacijski oblik na lokalnom nivou i koje se bave humanitarnim i društvenim djelatnostima od posebnog interesa za lokalno stanovništvo i f) lokalne akcijske grupe koje su odabrane unutar Programa Za Podmjeru 6.2.: poljoprivredna gospodarstva upisana u Upisnik poljoprivrednika u rangu mikro i malih poslovnih subjekata, fizičke osobe u svojstvu nositelja ili člana OPG-a koji pokreću novu nepoljoprivrednu djelatnost u ruralnim područjima; Za Podmjeru 6.4.: Poljoprivredna gospodarstva upisana u Upisnik poljoprivrednika u rangu mikro i malih poslovnih subjekata, fizičke osobe – nositelji ili članovi OPG-a	Prihvatljive su aktivnosti izgradnje i opremanja biciklističkih staza koje nisu sastavni dio ceste, uključivo i nadvožnjaci i drugi prolazi koji nisu sastavni dio ceste. Trenutačni poziv otvoren do 14. 9. 2018. Vrijednosti ulaganja mogu za javni sektor iznositi do 7,5 milijuna kn (7.4.1.), a za privatni sektor 50.000 eura (6.2) i 200.000 eura (6.4).
EU Operativni program	Europski socijalni fond	1. Zapošljavanje 2. Socijalno uključivanje 3. Obrazovanje	Jedinice lokalne i regionalne samouprave, udruge, razvojne agencije, obrazovne ustanove	Specijalizirane edukacije za vodiče, poduzetnike, mlade (samozapošljavanje), isključene skupine (npr. dugotrajno nezaposlene), pružatelje usluga u

učinkoviti ljudski potencijali		4. Dobro upravljanje		turizmu, TZ, JLS, turističke agencije...; Pokretanje društvenih poduzeća, osmišljavanje novih programa, proizvoda i usluga u obrazovanju, turizmu, IKT i sl. Nabava opreme
RH – Ministarstvo turizma -Program razvoja javne turističke infrastrukture	Fond za razvoj turizma	Razvoj javne turističke infrastrukture; Razvoj novih turističkih proizvoda i usluga (posebice Mjera B – Razvoj posebnih oblika turizma, ali i sve ostale mjere indirektno)	Jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave; Privatni pravni subjekti s iskustvom u turizmu	Poziv u 2018. godini nije omogućavao prijavu JLRS-ovima iz Jadranske Hrvatske. Za privatne subjekte, izrijekom je omogućeno ulaganje u ciklo-turizam kroz ulaganja u cikloturističku infrastrukturu, uređenje bike odmorišta s pametnom klupom, priručnim alatom, punjačem za e-bicikle i druge potrebne infrastrukture, u cilju poboljšanja sigurnosti, povezanosti, održivosti i prepoznatljivosti (prednost će imati cikloturistički sadržaji vezani za EuroVelo ili ostale transeuropske biciklističke rute, te označene biciklističke rute koje povezuju nekoliko hrvatskih županija), uvođenje standarda za Bike&Bed za smještajne objekte, te promotivne aktivnosti vezane uz cikloturističku ponudu. Potpore za mjeru B su do 200.000 kn.
EU – Urbane inovativne akcije (projekti)	Europski fond za regionalni razvoj	7. Promicanje održivog transporta i poboljšanje mrežne infrastrukture	Javni sektor u suradnji s privatnim i civilnim sektorom	Nema informacija o novim pozivima, ali se može očekivati nova serija poziva.
EU Transeuropske transportne mreže	Europski fond za regionalni razvoj i Kohezijski fond	7. Promicanje održivog transporta i poboljšanje mrežne infrastrukture	Javni sektor	Nema informacija o novim pozivima, ali se može očekivati nova serija poziva.
EU Urbact	Europski fond za regionalni razvoj i Kohezijski fond	4. Pomak prema nisko-ugljičnoj ekonomiji 7. Promicanje održivog transporta i poboljšanje mrežne infrastrukture	Gradovi	Nema informacija o novim pozivima, ali se može očekivati nova serija poziva.
EU Program LIFE	Proračun Programa LIFE	Okoliš; Klimatske akcije	Privatni i javni subjekti iz EU	Promocija cikloturizma i biciklizma
EU Connecting Europe Facility	Proračun Programa CEF	<ul style="list-style-type: none"> ▫ Sigurna infrastruktura ▫ Inovacije i nove tehnologije ▫ Inteligentni transportni sustavi ▫ Multimodalne logističke platforme 	Jedna ili više zemalja članica, međunarodne organizacije, zajednički poduhvati, javni ili privatni organizacija iz EU	Razvoj cikloturističke infrastrukture, izgradnja biciklističkih staza i traka
EU Obzor 20202	Proračun Programa Obzor 2020	4. Pomak prema nisko-ugljičnoj ekonomiji 7. Promicanje održivog transporta i poboljšanje mrežne infrastrukture	Znanstveno-istraživački sektor, javni, privatni i civilni sektor	Nema informacija o novim pozivima, ali se može očekivati nova serija poziva. Naglasak je na inovativnim tehnologijama i rješenjima, razvoj e-bike sustava i sl.

Rb.	Opis mjere	1 Interreg ADRIION	2 Interreg MED	3 Interreg DUNAV	4 Interreg CE	5 CBC HR- BH-CG	6 CBC HR-IT	7 CBC HR- SLO	8 OP KIK	9 PRR	10 OP ULJP	11 MINT	12 EU UIA	13 EU TEN-T	14 EU Urbact	15 EU LIFE	16 EU CEF
5.1.1	Uklanjanje zapreka	+	+	+	+	+	+	+	+	+		+	+	+	+	+	+
5.1.2	Povećanje sigurnosti biciklista po prometnim cestama	+	+	+	+	+	+	+	+	+		+	+	+	+	+	+
5.1.3	Priprema za infrastrukturne radove (studije, planovi, prijava projekata)	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
5.1.4	Izgradnja nedostajućih biciklističkih prometnih površina	+	+	+	+	+	+	+	+	+		+	+	+	+	+	+
5.1.5	Uređenje teže vozljivih makadamskih dionica i sl.	+	+	+	+	+	+	+	+	+		+	+	+	+	+	+
5.1.6	Postavljanje biciklističke signalizacije	+	+	+	+	+	+	+	+	+		+	+	+	+	+	+
5.1.7	Poboljšanje usluga javnog prijevoza za bicikliste	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
5.1.8	Uvođenje brojača biciklističkog prometa	+	+	+	+	+	+	+	+			+	+	+	+	+	+
5.1.9	Održavanje biciklističkih prometnih površina	+	+	+	+	+	+	+	+								
5.1.10	Održavanje biciklističke signalizacije	+	+	+	+	+	+	+	+								
5.2.1	Mreža za najam bicikala i opreme	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
5.2.2	Servis za bicikle	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
5.2.3	Taksi prijevoz za bicikle (auto ili brod)	+	+	+	+	+	+	+	+		+	+	+	+	+	+	+
5.2.4	Usluga prijevoza bicikala i prtljage duž cijele rute	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
5.2.5	Vođene rute po EuroVelo 8	+	+	+	+	+	+	+	+		+	+				+	
5.2.6	Razvoj smještajnih kapaciteta gdje nedostaju								+	+		+					
5.2.7	Izgradnja biciklističkih odmorišta	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
5.2.8	Prilagodba ugostiteljskih objekata i atrakcija cikloturistima	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
5.2.9	Razvoj novih specifičnih turističkih proizvoda i usluga	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+				+	
5.2.10	Sustav za podršku razvoja	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+		+			+	
5.3.1	Dostupnost detaljnih informacija o ruti	+	+	+	+	+	+	+	+		+	+	+	+	+	+	+
5.3.2	Integracija rute EuroVelo 8 s hrvatskim turizmom	+	+	+	+	+	+	+	+			+	+	+	+	+	+
5.3.3	Tiskane karte i vodiči	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
5.3.4	Promotivne akcije	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
5.3.5	Plan marketinga i istraživanje korištenja rute	+	+	+	+	+	+	+	+		+	+	+	+	+	+	+
5.4.1	Koordinacija sustavnog razvoja rute	+	+	+	+	+	+	+	+			+	+	+	+	+	+
5.4.2	Nastavak istraživanja i optimiranja rute	+	+	+	+	+	+	+	+		+	+	+	+	+	+	+
5.4.3	Integriranje Plana aktivnosti za razvoj rute u razvojne planove	+	+	+	+	+	+	+	+			+	+	+	+	+	+
5.4.4	Certificiranje rute	+	+	+	+	+	+	+	+			+	+	+	+	+	+
5.4.5	Radionice i konferencije za promociju razvoja rute	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
5.4.6	Treninzi i studijska putovanja	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

Tablica prihvatljivosti aktivnosti i troškova financiranja aktivnosti kroz pojedine programe EU i nacionalne programe sufinanciranja

Napomena: većina ocjena prihvatljivosti su načelne, jer unutar pojedinih programa financiranja pojedini pozivi ne dopuštaju određene aktivnosti i troškove, dok neki da. Stoga, ocjene treba uzeti s rezervom, odnosno prihvatljivost aktivnosti i troškova se trebaju uvijek provjeriti s dostupnom dokumentacijom (uputama za prijavitelje).

7 Zaključak

Projekt MedCycleTour stvorio je preduvjete za početak sustavnog razvoja Mediteranske rute EuroVelo 8 u Hrvatskoj.

Ovaj plan aktivnosti daje detaljan pregled aktivnosti potrebnih razvoj rute u budućim godinama. Uz svaku aktivnost nalazi se kratko objašnjenje njezine važnosti za rutu, način realizacije, relevantna mjesta na ruti, okvirna procjena troškova i mogući nositelji aktivnosti.

Mnoge aktivnosti potrebne za razvoj rute se donekle realiziraju i kroz druge inicijative, što pokazuje da se razvoj rute dobro uklapa u prostorni i vremenski kontekst. Razvoju rute treba pristupiti cjelovito i koordinirano, koristeći priliku za realizaciju aktivnosti koje će imati najveći utjecaj na napredak rute na razini Hrvatske u cjelini.

Mediteranska ruta ima ogroman potencijal i Hrvatska treba iskoristiti svoju priliku kroz sudjelovanje u europskim inicijativama.

Stečena nova znanja i iskustva u strukturiranom i cjelovitom pristupu razvoju rute na ovom projektu mogu se dobro iskoristiti i primijeniti na razvoj ostalih ruta i općenito cikloturizma u Hrvatskoj.



8 Dodatak

Napomene:

U prilogu ovog plana nalazi se MS Excel tablica svih opisanih aktivnosti što omogućava lako filtriranje i sortiranje po kategorijama.

Procjene troškova rađene su temeljem modeliranja opsega aktivnosti i kalkulacije poznatih i procijenjenih cijena. U slučaju interesa dostupni su detaljniji podaci, fotografije, GPX tragovi i lokacije.

Za procjenu troškova izgradnje infrastrukture korištene su informacije dobivene ljubaznošću Hrvatskih cesta d.o.o. iz Zagreba i tehničke analize Održivo d.o.o. iz Splita.

Autor dokumenta:

Davorin Belamarić,
osim tekst poglavlja 6: Ranko Milić

Fotografije:

Davorin Belamarić,
osim u poglavljima 4.1, 4.2 i 5.1.3 Lidija Mišćin

Projektni tim projekta MEDCYCLE TOUR u Hrvatskoj:

Ivana Karuza, HTZ	ivana.karuza@htz.hr
Lidija Mišćin, HTZ	lidija.miscin@htz.hr
Ranko Milić, CEDRA	ranko.milic@cedra.hr
Marko Stančec, CEDRA	marko.stancec@cedra.hr
Davorin Belamarić, vanjski suradnik HTZ-a	davorin.belamaric@gmail.com

Zahvaljujemo svim sudionicima svih radionica, sastanaka i razgovora koji su doprinijeli sadržaju i kvaliteti ovog plana.

Projektni tim vrlo rado stoji na raspolaganju za pomoć svakoj inicijativi i aktivnosti za razvoj Mediteranske rute EuroVelo 8 i općenito cikloturizma u Hrvatskoj.

U Zagrebu 31. 5. 2018.