



# Projekt MedCycleTour

Obrada rezultata radionica za  
prikupljanje inicijalnih podataka

**Interreg**  
Mediterranean



EUROPEAN UNION

Project co-financed by the European  
Regional Development Fund



MEDCYCLETOUR

1	Kontekst i svrha dokumenta .....	3
2	Pregled važnih informacija .....	5
2.1	Zajedničke informacije relevantne za više županija ili cijelu rutu .....	5
2.2	Specifične informacije iz pojedinih županija .....	9
2.2.1	Istarska županija .....	9
2.2.2	Primorsko-goranska županija .....	9
2.2.3	Zadarska županija .....	11
2.2.4	Šibensko-kninska županija .....	11
2.2.5	Splitsko-dalmatinska županija .....	11
2.2.6	Dubrovačko-neretvanska županija .....	12
3	Preporučeni glavni pravac rute i alternative .....	13
3.1	Specifične informacije iz pojedinih županija .....	13
3.1.1	Istarska županija .....	13
3.1.2	Primorsko-goranska županija .....	14
3.1.3	Ličko-senjska županija .....	15
3.1.4	Zadarska županija .....	16
3.1.5	Šibensko-kninska županija .....	18
3.1.6	Splitsko-dalmatinska županija .....	18
3.1.7	Dubrovačko-neretvanska županija .....	20
4	Preporuka za Operativne planove razvoja cikloturizma .....	21
4.1	Načela i opće preporuke .....	21
4.1.1	Motivacija i kontekst: .....	21
4.1.2	Fokus razvoja .....	22
4.1.3	Prioritetne aktivnosti .....	22
4.1.3.1	Infrastruktura .....	22
4.1.3.2	Putokazi .....	23
4.1.3.3	Razvoj usluga .....	24
4.1.3.4	Informiranje i promocija .....	25
4.2	Specifične preporuke za pojedine županije .....	26
4.2.1	Istarska županija .....	26
4.2.2	Primorsko-goranska županija .....	26
4.2.3	Ličko-senjska županija .....	26
4.2.4	Zadarska županija .....	26
4.2.5	Šibensko-kninska županija .....	26
4.2.6	Splitsko-dalmatinska županija .....	27
4.2.7	Dubrovačko-neretvanska županija .....	27
5	Zaključak .....	28
6	Dodatak .....	29

# 1 Kontekst i svrha dokumenta

---

Ovaj dokument nastao je u sklopu EU projekta MEDiteranean CYcle route for sustainable coastal TOURism (Meditranska biciklistička ruta za održivi obalni turizam) skraćenog naziva MEDCYCLETOUR.

Projekt je proizašao iz nastojanja rješavanja ključnog problema što, unatoč iznimnom potencijalu i atraktivnosti Mediterana, njegove duge obale, bogate gastronomije i drevne kulture, u osam zemalja uključenih u ovaj projekt, potencijal cikloturizma nije odgovarajuće iskorišten. U nastojanju rješavanja tog izazova, osmišljen je projekt koji nastoji doprinijeti razvoju cikloturizma na Sredozemlju kroz uspostavu rute EuroVelo 8 Mediteranske rute i promoviranje bicikliranja duž rute. EuroVelo 8 Mediteranska ruta nastoji povezati cijelu regiju Mediterana, počevši od Cadiza na zapadu do Cipra na istoku.

Opći cilj projekta jest unaprijediti Razvoj održivog i odgovornog obalnog i pomorskog turizma u području Sredozemlja koristeći cikloturizam kao alat budući se radi o jednom od najodrživijih oblika turizma.

U sklopu projekta međunarodna cikloturistička ruta EuroVelo 8 Mediteranska ruta se razvija suradnjom 18 partnerskih institucija/organizacija iz osam zemalja. Hrvatski partneri u projektu su Hrvatska turistička zajednica (HTZ) i Cluster za eko-društvene inovacije i razvoj CEDRA HR.

Najznačajniji ciljevi projekta u Hrvatskoj su definicija EuroVelo 8 Mediteranske rute kroz cijelu državu, evaluacija rute prema kriterijima ECS (*European certification standard*), izrada plana aktivnosti (*action plan*) za razvoj rute u budućim godinama, pilot projekt signalizacije, izrada web stranice rute sa svim bitnim informacijama za cikloturiste i osiguranje nastavka razvoja i nakon završetka projekta.

Više informacija o projektu: <http://cikloturizam.hr/projekti/medcycletour/>

U svibnju i lipnju 2017. HTZ je u suradnji sa CEDRA-om organizirao radionice za prikupljanje postojećih iskustava, informacija o stanju razvoja cikloturizma općenito te posebice informacije relevantne za razvoj EuroVelo 8 Mediteranske rute. Radionice su organizirane s dionicima u svih 7 županija koje se pružaju dužobalno od sjevera prema jugu planiranom trasom rute EuroVelo 8. To su redom Istarska, Primorsko-goranska, Ličko-senjska, Zadarska, Šibensko-kninska, Splitsko-dalmatinska i Dubrovačko-neretvanska županija. Radionice su uključile ključne stručnjake, predstavnike svih relevantnih dionika u ciljanim županijama, te predstavnike nacionalne razine (Hrvatske ceste i MUP).

Ovaj dokument sistematizira spoznaje i zaključke svih 7 radionica s ciljem da posluži kao:

1. Vrijedan sažetak informacija o stanju na terenu temeljen na sedam razgovora s ukupno više od 100 dionika koji su uključeni u razvoj cikloturizma u hrvatskom obalnom području Poglavlje 2
2. Polazna osnova za utvrđivanje optimalne rute EuroVelo 8 Mediteranske rute kroz Hrvatsku i istraživanja na terenu Poglavlje 3
3. Sažetak preporuka za nastavak i bolju međužupanijsku koordinaciju razvoja cikloturizma u Hrvatskoj, pogotovo u kontekstu razvoja značajne Mediteranske rute EuroVelo 8 i s posebnim naglaskom na aktualne poticaje Ministarstva turizma i županijske operativne planove razvoja cikloturizma Poglavlje 4

## 2 Pregled važnih informacija

Sistematiziranje važnih informacija, problema, prijedloga, preporuka i zaključaka sa svih sastanaka

### 2.1 Zajedničke informacije relevantne za više županija ili cijelu rutu

U ovom poglavlju sažete su zajedničke informacije relevantne za više županija, dok su informacije za pojedine županije sažete u sljedećem poglavlju.

#### Županije razvijaju svoje lokalne rute

Počevši od Istarske županije prije dvadesetak godina, u zadnjih nekoliko godina mnoge županije su započele razvoj cikloturizma na svom području i tu postigle vidljive rezultate i prepoznatljivost. Za sada svaka županija izolirano razvija svoje kružne rute namijenjene turistima u destinaciji. Ideja razvoja dužih linijskih ruta za putovanja biciklom nije još zaživjela ni unutar pojedinih županija, a pogotovo ne na način da duža ruta povezuje više županija. Štoviše, neke županije se čak i dijele na odvojena manja područja u kojima razvijaju zasebne nepovezane cjeline cikloturističkih ruta.



Višednevne rute koje povezuju više županija razvijaju jedino turističke agencije za potrebe svojih cikloturista. Ruta EuroVelo 8 Mediteranska ruta prva je javna višednevna linijska ruta koja se razvija uz hrvatsku jadransku obalu i tek će njezin razvoj započeti integraciju lokalnih kružnih ruta u jedan jedinstven cikloturistički prostor.

Dosadašnji naponi i rezultati razvoja destinacijskog cikloturizma svakako su dobra osnova za sljedeći korak: razvoj turističke ponude za cikloturiste putnike. Razvoj EuroVelo 8 Mediteranske rute odlična je prilika za poticanje takvog razvoja.

#### Izazovi u spajanju rute u cjelinu i alternative

Unatoč postojanju brojnih kružnih ruta u većini županija i postojanju brojnih lokalnih prometnica, nije uvijek moguće povezati rutu na kvalitetan način. Kreiranje dužobalne rute EuroVelo 8 na više mjesta je neizvedivo bez dionica prometne ceste, dionica ceste s lošom podlogom, većeg zaobilaska, većeg i napornijeg uspona ili dužih dionica bez naseljenog mjesta. Kako su različite grupe cikloturista različito osjetljive na ova ograničenja,

bit će smisleno već u startu ponuditi alternative. Na primjer iskusni cestovni biciklisti će radije odabrati nekoliko kilometara magistrale s većim prometom i kvalitetnim asfaltom, dok će početnici radije proći kroz nekoliko kilometara makadama okolnim putem da izbjegnu promet.



### Izgradnja biciklističke infrastrukture

Na kritičnim mjestima neizbježnim spojevima rute po prometnim cestama bit će potrebno izgraditi biciklističke staze ili trake. Taj zahvat je prilično složen i dugotrajan, obzirom da proširenje ceste uključuje i zahtjevno financiranje i vlasničke odnose. Kreiranje rute može pomoći u financiranju tog rješenja preko odgovarajućih fondova: biciklistička ruta koja prolazi po magistrali nije više pitanje razvoja cikloturizma nego problem sigurnosti u prometu. U prijelaznom razdoblju treba omogućiti alternativne pravce, a na dijelovima gdje se prometne ceste preklapaju s cikloturističkim rutama postaviti znakove opasnosti „biciklisti na cesti” (A39) i ograničiti brzinu po mogućnosti na 50 km/h.

Nekoliko dionica rute s lošijim makadamom također će trebati poboljšati (po mogućnosti asfaltirati) kako bi ruta odgovarala potrebama cikloturista i standardima kvalitete.



### Javni prijevoz bicikl na vlak/autobus

Vlak i autobus su prvenstveno interesantni zbog pristupa ruti za turiste koji dolaze voziti rutu. Dok cikloturisti u destinaciji često dolaze osobnim automobilima, cikloturisti putnici trebaju doći javnim prijevozom na polaznu točku i vratiti se kući s drugog mjesta. Pristup vlakom s biciklom moguć je do Rijeke (iz Zagreba 3 puta dnevno), do Splita samo u sezoni, do Pule ili Šibenika nikako, pruga od Knina do Zadra je trenutno u remontu a do Ploča više ne voze nikakvi vlakovi. Autobusni prijevoznici su spremni ponekad ukrcati bicikl ako imaju dosta mjesta što je prilično ograničenog kapaciteta, a u turističkoj sezoni često nemoguće.





























Za potrebe razvoja cikloturizma, uključujući i destinacijskog a pogotovo putovanja biciklom, potrebno je razvijati mogućnosti prijevoza bicikala vlakom i autobusom. Osim pristupa ruti, javni prijevoz može pomoći i za premoštenje kritičnih dionica. Npr. ako bi autobus od Opatije do Rijeke mogao prevoziti bicikle, to bi omogućilo znatno sigurniji pristup Rijeci te vođenje rute od Pule do Rijeke po kopnu i certificiranje takve rute.

### Javni prijevoz bicikl na brod/trajekt

Treba poticati razvoj mogućnosti prijevoza cikloturista brodom. Na nekim mjestima to može biti integralni dio rute, na nekim mjestima to može biti način premoštenja dionice s previše prometnom cestom, a prijevoz brodom/katamaranom je i atraktivan način prijevoza uz rutu (ubrzanje, skraćivanje) ili povratka na početak gdje je npr. ostao parkiran automobil ili manje sportski dio obitelji/društva. Dok je ova usluga od neznatnog značenja za kružne kratke izlete biciklom u destinaciji, u cikloturističkim putovanjima je izuzetno važna i treba je poticati i razvijati. Ovo su (postojeće, bivše ili poželjne) brodske linije koje su posebno značajne za razvoj rute EuroVelo 8 Mediteranske rute u Hrvatskoj:

- ◆ Prijevoz bicikala na liniji katamarana Pula Mali Lošinj (nekada je tuda plovio trajekt) omogućio bi vođenje rute preko Lošinja i Cresa po znatno manje prometnim cestama nego što je D66 na potezu oko Plomina i pogotovo od Opatije do Rijeke. Obzirom da ta linija plovi i do Zadra, to bi omogućilo povratak na dijelu rute ili ubrzanje brodom u slučaju potrebe
- ◆ Brod Limski kanal Rovinj uvođenje takve linije omogućilo bi izbjegavanje prometne ceste D21 na kojoj su biciklisti posebno ugroženi kad se sporo uspinju
- ◆ Brodska linija po staroj trasi trajekta Črišnjeva Voz (Krk-kopno) omogućila bi sigurno biciklističko povezivanje Krka s kopnom (promet na mostu je >20.000 vozila dnevno) i time ogranak rute preko Krka i Rijeke koja je važan grad, prometno čvorište (vlak, autobus) i grad kulture 2020.
- ◆ Brodska linija Poveljana Vir (ili Poveljana Nin) omogućila bi cikloturistima da izbjegnu 17 km prometne ceste D106 na Pagu što bi znatno povećalo sigurnost i atraktivnost rute i privuklo nove grupe cikloturista.
- ◆ Brodska linija Dubrovnik Cavtat, ako bi primala cikloturiste, omogućila bi potpuno izbjegavanje najopasnije dionice na ruti D8 južno od Dubrovnika
- ◆ Sve sadašnje i buduće dužobalne linije kao npr. Rijeka Zadar ili Split Dubrovnik koje prevoze ili bi prevezile bicikle omogućile bi dodatnu fleksibilnost u pogledu povratka na početak rute ili kombiniranje rute s brodom, što bi ruti bitno diglo njezinu atraktivnost i posjećenost

Za prijevoz bicikla brodom bitno je da se on može planirati. To znači da mogućnost dobivanja usluge prijevoza bicikla ne ovisi o trenutnoj situaciji i odluci kapetana broda. Isto tako, potrebno je da prijevoz ima dovoljan kapacitet i da se može rezervirati unaprijed, da se ne bi dogodilo da grupa cikloturista mora čekati nekoliko dana dok se ne prevezu svi koji su došli prije zato što npr. katamaran ima mjesta za samo četiri bicikla.

Rijeka Hrvatska		
CJENIK - TARIFFS - TARIFE - TARIFS - TARIFFE (KN)		
LINIJA - LINEA - LINIE - LINE		632 DRVENIK - SUĆURAJ
		13,00
	3 - 12 god.	6,50
 	≤ 2,00 m ≤ 9 ≤ 5,0 m	90,00
  	> 2,00 m ≤ 9 > 5,0 m	155,00
	≤ 3 m *	53,00
  	≤ 5,0 m	155,00
	5,01 m - 7,0 m	195,00
	> 7,0 m	255,00
	10 - 17 	273,00
	18 - 33 	390,00
	34 - 54 	650,00
 	> 54 	845,00
	3 t	102,00
	4 t (3,001 t - 4 t)	136,00
	5 t (4,001 t - 5 t)	170,00
	> 6 t (5,001 t - 40 t)**	34,00
		25,00
  		37,00
		13,00

\* Za prilježnu prikolicu dužine 3,01 m do 5,00 m naplaćuje se cijena kao za osobni automobil do 5,00 m dužine.  
 \*\* Cijena za svaku tonu novosti preko 5 t.  
 \*\*\* Cijena za svaku tonu novosti preko 5 t.  
 \*\*\*\* Cijena za svaku tonu novosti preko 5 t.



Isto tako, važno je da se prijevoz bicikala može ponuditi po prihvatljivoj cijeni. Mnoge županije zalažu se u pregovorima s brodarima da se cijene prijevoza bicikala snize. Svi se slažu da su cijene za prijevoz bicikala trajektima često apsurdne u usporedbi s cijenom prijevoza putnika (jednako ili više) ili cijenom bicikla koji je zamotan pa se zove „prtljaga“ (i u tom slučaju košta višestruko manje) ili se besplatno vozi na krovu automobila.

### Cikloturisti već voze duž obale

Hrvatski Jadran je vrlo atraktivan i već godinama brojni cikloturisti dolaze na odmor i voze duž naše obale i bez da je razvijena službena ruta. Nažalost to ima za posljedicu da zbog nedovoljnog poznavanja terena uglavnom biraju glavne prometnice čime ugrožavaju svoju sigurnost i bitno smanjuju kvalitetu doživljaja putovanja. Svi se slažu da bi preporuke za vožnju i skoro trasiranje i označavanje rute EuroVelo 8 Mediteranske rute u Hrvatskoj bilo od velike pomoći da ljudi mogu korištenje prometnih cesta svesti na najmanju moguću mjeru. To bi značajno povećalo sigurnost cikloturista koji putuju po Hrvatskoj obali, kvalitetu njihovog odmora i privuklo više novih turista.





## 2.2 Specifične informacije iz pojedinih županija

### Napomene:

Ovdje su ukratko navedene informacije i primjeri dobre prakse koji su najvažniji i relevantni za razvoj rute EuroVelo 8 Mediteranske rute. Potpune i detaljne informacije za svaku županiju mogu se naći u bilješkama sa sastanaka iz pojedinih županija.

Preporuke i prijedlozi u vezi trase rute EuroVelo 8 sistematizirane su zbog preglednosti uglavnom u sljedećem poglavlju zajedno s odgovarajućim kartama.

### 2.2.1 Istarska županija

Analiza doprinosa cikloturizma za Istarsku županiju ogromna turistička potražnja turista s motivom bicikla i biciklizma (cikloturizma), čak i po konzervativnim procjenama.

U zadnjim godinama izgrađeno 13 km, a u projektiranju je još 20 km biciklističke infrastrukture na prometnicama. Trošak izgradnje 1 km biciklističke trake/staze je oko 450.000 kn + PDV. Dodatno na to ide trošak otkupa zemljišta



Hrvatske ceste d.o.o i projekti u planu:

- ◆ Veli Vrh Vodnjan
- ◆ Bašerinka Tar
- ◆ Vodnjan Bale 15 km u 3 faze

Pula Bale, biti će spojeno za 5 godina  
Funtana se „ne može” riješiti

Treba razmotriti mogućnost povezivanja Vrsara i Rovinja brodskom linijom (privatni mali brodari). Time bi se izbjegla (inače neizbježna) prometna dionica D303 (13.000 auta dnevno u sezoni) i uspon oko Linskog kanala. Možda primjenjivo i za Antenal.

### 2.2.2 Primorsko-goranska županija

Katamaranska linija Pula Lošinj Zadar sufinancirana je od gradova i županija koje povezuje, tako da bi oni od brodarka mogli tražiti da osigura određeni broj mjesta za prijevoz bicikala. Katamaranska linija prometuje cijele godine. To je veliki katamaran s 350 mjesta.

Prednost trajekta u odnosu na katamaran je što on gotovo uvijek može ukrcati sve bicikle koji dođu, tako da planiranje i rezerviranje nije potrebno. U slučaju katamarana, potrebno je uvesti i sustav rezerviranja koji bi onda omogućio i praćenje potražnje i prilagodbu kapaciteta.

Na otocima se mjestimično izgrađuju biciklističke staze, ali često to nije na onim mjestima na kojima su najpotrebnije.

Auti po glavnoj otopčoj cesti na Cresu često voze i 150 km/h (?!? To mora biti moguće riješiti i financirati iz kazni prekršitelja.). Postoji „Županijski savjet za sigurnost prometa na cestama PGŽ”. Edukacija i promjene navika lokalnog stanovništva (ne samo u PGŽ nego posvuda u Hrvatskoj!) su nužni za povećanje sigurnosti biciklističkog prometa.

Hrvatske ceste planiraju cestu 101 (od Meraga na Cresu do glavne otopčke ceste 100) proširiti trećom prometnom trakom to će biti red za čekanje na trajekt. Sad je pravo vrijeme da se zatraži u istom zahvatu i izgradnja biciklističke staze. Realizacija će biti za oko dvije godine.

Kretanje biciklom po Rabu:

- ◆ Na potezu Lopar Snuga (iznad Raba) napravljen je širi nogostup (kojeg koriste i bicikli ako se boje prometa po cesti)
- ◆ U planu je izgradnja staze od Snuge do Mišnjaka (20 km)

Obratiti pažnju na „Oči vinodola” [http://www.tz-vinodol.hr/hr/vidikovci\\_oci\\_vinodola/114/32](http://www.tz-vinodol.hr/hr/vidikovci_oci_vinodola/114/32) ruta EuroVelo 8 prolazi blizu 4 od 6 vidikovaca!



Očekivanja za autobusni prijevoz (Autotransport Rijeka):

Bilo bi odlično da se omogući prijevoz bicikala na nekoliko važnih linija:

- ◆ Rijeka Zagreb (prometna veza s državama odakle nam dolaze turisti)
- ◆ Rijeka Split Dubrovnik (skraćenje i premoštenje rute, povratak do auta), isto tako Rijeka Pula
- ◆ Premoštenje preko Krčkog mosta

### 2.2.3. Ličko-senjska županija

Bicikl nije u kategorizaciji vozila za zatvaranje ceste zbog bure. U prvoj kategoriji su autobusi na kat, motocikli i kamp prikolice. Bicikli bi trebali biti zajedno s njima.

Gotov je projekt obnove ceste graditeljske baštine Lovinac Tulove grede Jasenice.

D23 od Vratnika do Senja je opasna i nije preporučljiva za bicikle (7800 vozila dnevno u sezoni, dosta kamiona).

Mogućnost prehrane na ruti prije Otočca ne postoji. Brinje ima restoran, ali je udaljeno 14 km od Melnica po D50 (van rute) što nije prikladno. Žuta Lokva ima restoran 3 km van rute po D23. Po putu nema niti trgovine prehrambenim namirnicama.

Novi pravilnik za iznajmljivanje soba će biti labaviji što bi moglo olakšati razvoj kapaciteta. Krivi put bi mogao biti dobar kandidat. Ima odličan položaj (po prilici na pola puta između Selca i Otočca)

U Perušiću se planira otvoriti bike smještaj i servis Stjepan Dasović

Oprez za bicikliste, zbog medvjeda preko ceste u dijelu: Kuterevo, Janjče



### 2.2.3 Zadarska županija

Izlazak iz Zadra na jug oprez, neo-svijetljeno kroz industrijsku zonu prema luci Gaženica (polazna luka za sve trajekte i brodove u/iz Zadra).

Preko ZADRA-e i Grada Zadra (g. Šime Erlić, pročelnik Odjela za EU fondove) ispitati mogućnosti trase biciklističkih traka na kolniku i staza na nogostupu u okviru projekta Zadar ITU (Instrument urbanog teritorijalnog razvoja) obuhvaća grad Zadar i šire gradsko područje.

Povezivanje sa HGSS-om u budućim inicijativama organizacije sigurnosti trase EV8 rute kroz Zadarsku županiju bude li išla i dijelom preko planine Velebit, također i za HGSS kartografiju.



### 2.2.4 Šibensko-kninska županija

Prijelaz preko Šibenskog mosta za pješake (koji guraju bicikl) je dozvoljen sjevernom stranom. Znak zabrane na južnoj strani je zbog povremenog bungee jumpinga. Ograda mosta je prilično niska.

Diskusija kojim putem povući prvu osnovnu rutu:

- ♦ bliže moru (bolja raspoloživost usluga, atraktivnost mora, ali i izazov prometnih i brzih dionica rute po Jadranskoj magistrali) ili
- ♦ po zaleđu (manje prometne ceste, odvojenost od mora, rijetka naselja, slabija raspoloživost usluga, ali baš zato razvojni potencijal i prioritet, također atraktivno ali na drugi način ljepota autentičnog ruralnog prostora dalmatinskog zaleđa, kulturno-povijesne i prirodne atrakcije prostora, dr.).



Zaključak da se od samog početka EuroVelo 8 dionice kroz Hrvatsku cikloturistima pokuša ponuditi obje mogućnosti obalu i zaleđe.

Treba razmisliti i o biciklističkom povezivanju rute s POIs NP Krka i NP Kornati.

### 2.2.5 Splitsko-dalmatinska županija

Prijedlog da se ruta promovira od strane HTZ-a na nacionalnoj razini i na inozemnim turističkim sajmovima (ITB, Stuttgart, Utrecht, Amsterdam, EuroBike, sl.).

Katamarani imaju ograničen prostor i dopuštenu težinu pa masovniji prijevoz može biti problematičan. Primjer prijevoza bicikla katamaranima: tvrtka Krilo-Kapetan Luka ima veće katamarane i prostor za nekoliko bicikala.

Joško Stella i gđin. Bućan rade na intermodalnom prijevozu u Splitu i Županiji.



Komentar Biciklističkog saveza SDŽ, na Braču povećan broj biciklista zadnjih godina i nova mreža biciklističkih ruta TZ SDŽ i BS SDŽ utječe na prometnu kulturu i vozi se puno sporije, a dionici u prometu sve se više međusobno uvažavaju i uočavaju jedni druge na otočkim prometnicama. Na Braču se i požarni putevi (uglavnom makadami) pretvaraju u biciklističke staze (rute).

## 2.2.6 Dubrovačko-neretvanska županija

Na Pelješcu postoji Napoleonova cesta koja se uređuje (graditeljska baština). Trenutno je uređena dionica Sv. Mihajlo Gornje Selo spoj na D414 kod Bautovića dobar makadam. Do proljeća će se urediti dio od Popove Luke do Dubrave. Taj pravac bi se mogao koristiti kao dobra varijanta rute EuroVelo 8 po Pelješcu.

Dionica Pelješkog mosta dužine 2.404 m preko Malostonskog zaljeva od Komorne do Brijesta na Pelješcu u nadležnosti Hrvatskih cesta, a uz financiranje Europske komisije trebala bi imati biciklističku traku ili stazu. Također je potrebna prilagodba prilaznih cesta za biciklistički promet.



## 3 Preporučeni glavni pravac rute i alternative

Kao što je objašnjeno u poglavlju 2.1 u ovoj početnoj fazi ruta neće biti „savršena” i uključivat će povremene kraće dionice s većim prometom, lošijom cestom, obilasko s više uspona ili rjeđe mogućnosti opskrbe. Različiti cikloturisti su različito osjetljivi na ova ograničenja, a sâm opseg tih ograničenja nije do kraja poznat. Stoga je preporučljivo prilikom istraživanja, definiranja i evaluacije rute razmotriti i ispitati više različitih mogućnosti. Lako moguće da će već na početku kreiranja i objave rute na nekoliko dionica biti ponuđena alternativa.

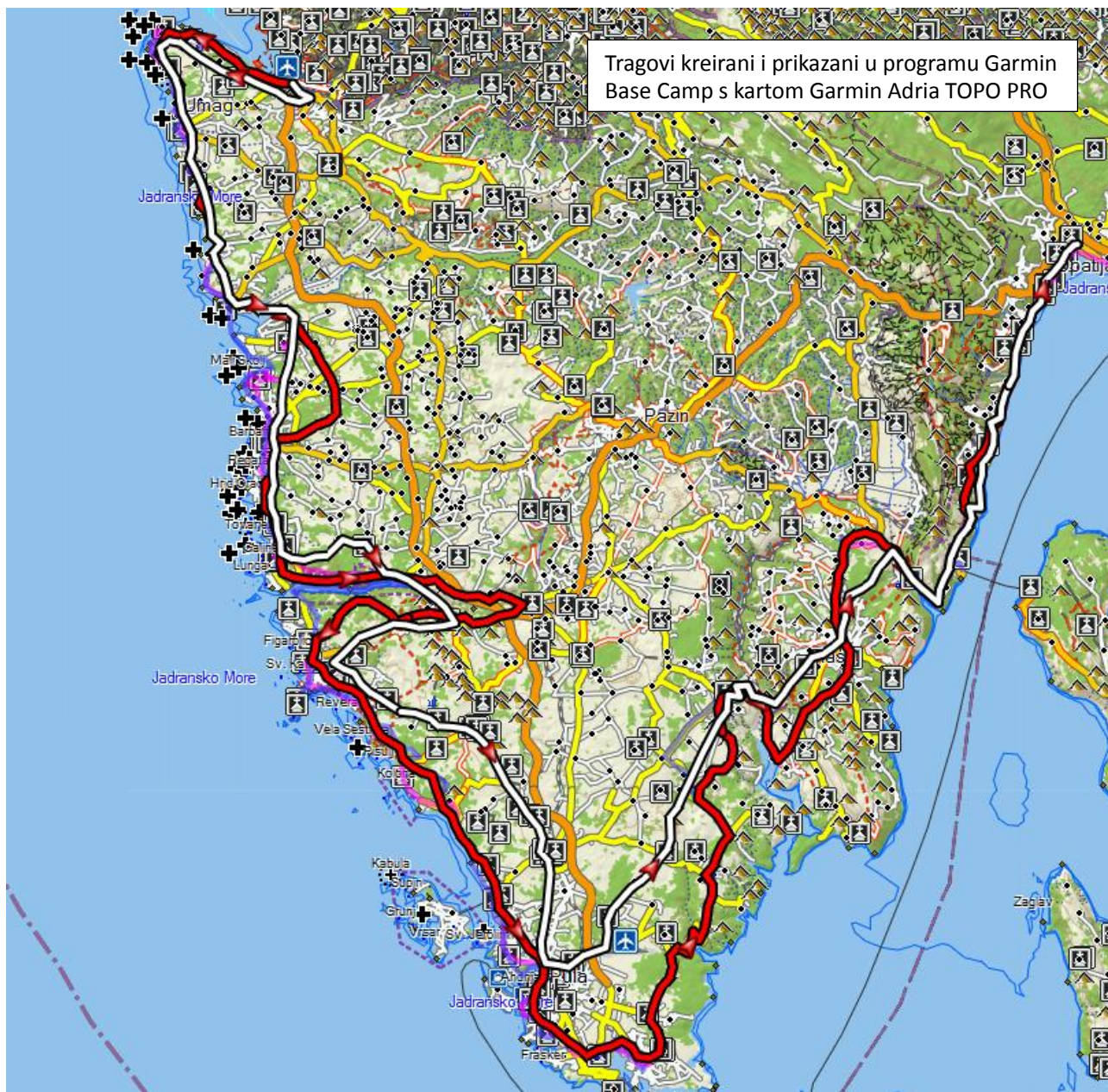


Ovo poglavlje donosi rute nacrtane na kartama i objašnjenja za svaku županiju. Dio preporuka za rute prikupljen je i nakon ovih sastanaka. Sve rute koje su prikazane na kartama kopirane su kao GPX trag i snimljene na CD u okviru primopredaje ovog dokumenta i njegov su sastavni dio.

### 3.1 Specifične informacije iz pojedinih županija

#### 3.1.1 Istarska županija

Nije se uvijek moguće približiti obali, obzirom da su uz obalu mnogi kampovi i kroz njih nije dozvoljen prolaz. Česti su slučajevi da su uz more loše makadamske ceste pa ih je bolje izbjegavati. Ovisno o stanju na terenu možemo u nekim slučajevima ponuditi dvije varijante rute i izbor cikloturistima žele li radije bolju cestu ili manje prometa.



Rute su predložene od Martina Čotara iz IRTA-e. Prvobitno predložena ruta prije sastanka (bijelo) po glavnim cestama nije podesna za rutu EuroVelo iz više razloga: ceste s previše prometa koje su opasne za vožnju bicikla, a zbog prometa i udaljenosti od obale neće biti atraktivne čak ni ako se uz njih naprave biciklističke staze, što je u planu.

Crveno je nacrtan novi prijedlog od Martina Čotara koji je 2 tjedna nakon sastanka kreirala IRTA u dogovoru s JLS I TZ. Ta ruta izbjegava prometne ceste i gdje god je moguće približava se obali. I ona je polazna osnova za istraživanje na terenu.

### 3.1.2 Primorsko-goranska županija

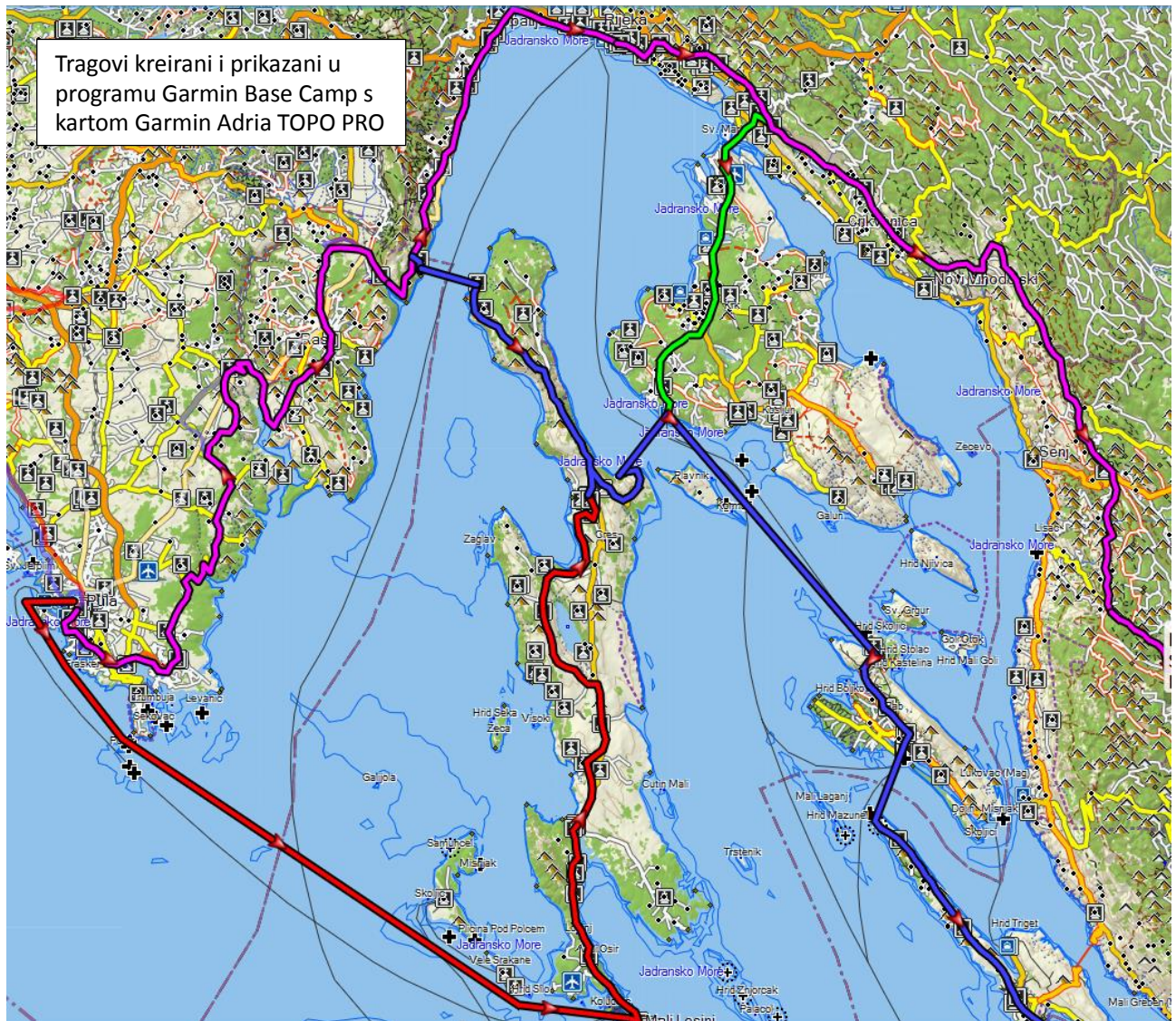
Za realizaciju rute trebalo bi koristiti trajektnu liniju Brestova Porozina za otok Cres. Dok katamaran za Lošinj ne prima bicikle to je jedina pouzdana veza s Cresom.

Trajektna linija Krk Rab (Valbiska Rab) plovi jednom dnevno! U sezoni 2 puta dnevno.

Bilo bi šteta zaobići Rijeku. Rijeka je važno središte i prometna veza prema hrvatskom kontinentu i Europi (vlak, autobus) i EU prijestolnica kulture 2020. Trebamo riješiti siguran biciklistički pristup Rijeci za širi krug cikloturista. Trenutni prilazi (D66 preko Opatije, Prilaz preko Krčkog mosta) su previše prometni.

Ideje: lokalni „shuttle bus” koji bi prevozio bicikliste preko mosta (od/do adekvatnog odvojka s prometne ceste) više puta dnevno ili prijevoz brodom kao nekadašnji trajekt Črišnjeva Voz.

Dionica D66 od Mošeničke Drage do Opatije ide kroz naseljena mjesta, tako da je svugdje ograničena brzina na 50 ili 60 km/h. U planu je i izgradnja „Liburnijske obilaznice“ do Lovrana ili Mošeničke Drage.



#### Legenda:

- █ Ruta po kopnu kroz Liku
- █ Ruta preko otoka
- █ Da bi se ruta preko Lošinja mogla realizirati mora biti dogovoren prijevoz bicikala katamaranskom linijom
- █ Veza varijante preko otoka s Rijekom: da bi se ta ruta realizirala potrebna je sigurna alternativa Krčkom mostu

### 3.1.3 Ličko-senjska županija

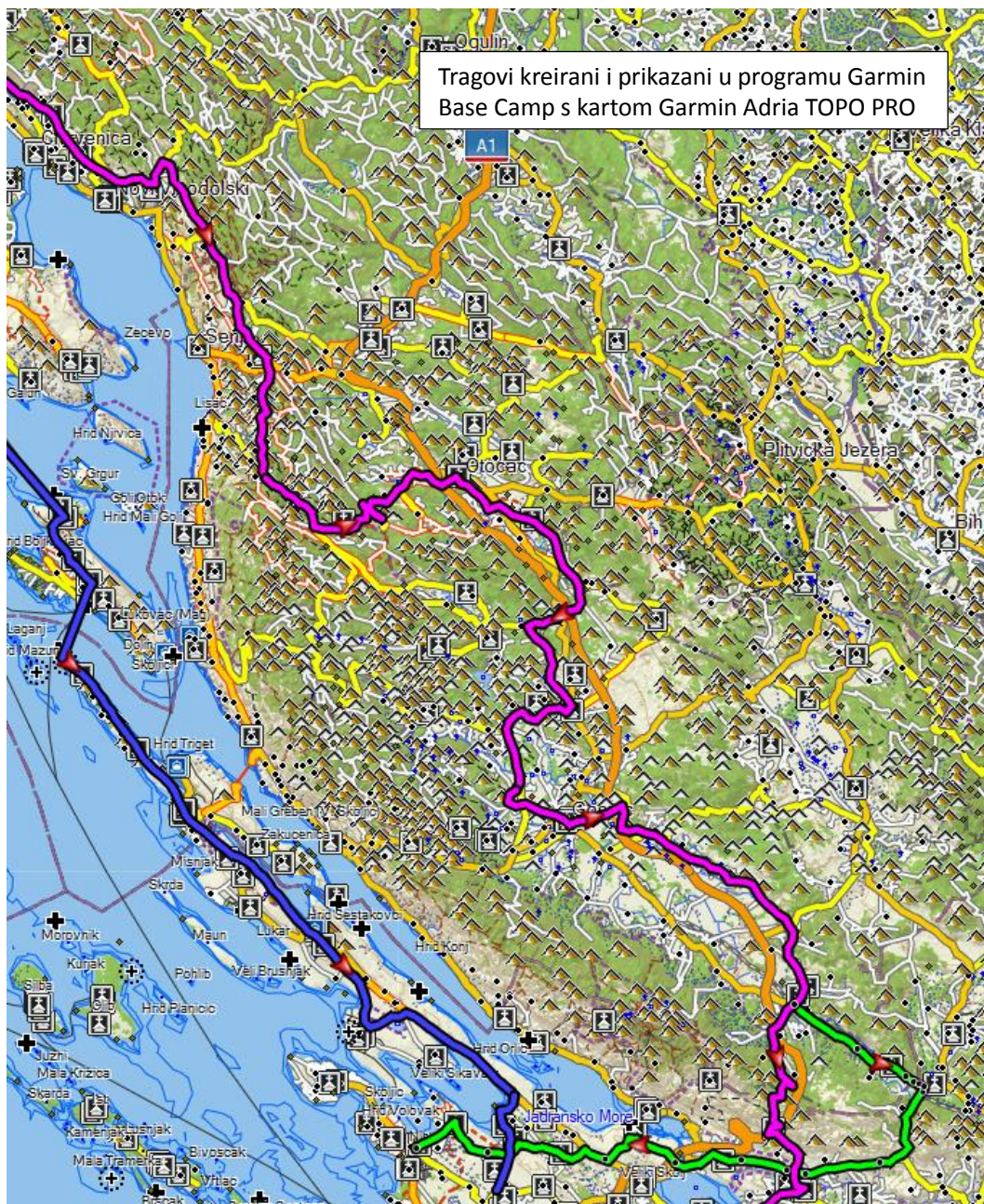
Na otoku Pagu dionica ceste Lun-Novalja: ideja za posebnu biciklističku traku na kolniku u koordinaciji i suradnji s Gradom Novalja.

Brodská linija: Rab-Lun ([http://www.rapska-plovidba.hr/rab-pag\\_hr.html](http://www.rapska-plovidba.hr/rab-pag_hr.html)) prevozi bicikle i plovi cijele godine (nažalost van sezone ne plovi svaki dan).

Preporuka za poboljšanje rute: Francikovac Veljun Primorski prolaz kroz Vratnik. Tako se znatno skрати zadržavanje na D23.

Postoji direktan spoj sa sjevera na Švicu (Otočac) bez potrebe da se izlazi na D50

Direktor TZG Senja, Viktor Samaržija, naknadno je javio da postoji dobra ruta od Vratnika preko Oltara do Krasnog Polja čime bi se u potpunosti izbjegla cesta D23. U zoni oko Krivog Puta postoji ugostiteljski objekt. U Krasnom Polju postoji obrt Dragec za kombi prijevoz ([dragec-prijevoz.hr](http://dragec-prijevoz.hr)) biciklisti i oprema.



Tragovi kreirani i prikazani u programu Garmin Base Camp s kartom Garmin Adria TOPO PRO

**Legenda:**

- █ Ruta po kopnu kroz Liku
- █ Ruta preko otoka
- █ Da bi se ruta preko Lošinja mogla realizirati mora biti dogovoren prijevoz bicikala katamaranskom linijom
- █ Ruta preko Gračaca po D50, D27 dok se ne popravi cesta preko Tulovih greda (trenutno u lošem stanju na zadarskoj strani)

Vjerojatno će biti najbolje predložiti Liku kao ljetnu varijantu (kad je na moru gužva i vruće), a rutu po otocima u proljeće i jesen (kad je u Lici hladnije).

### 3.1.4 Zadarska županija

Prema želji TZ Preko možemo varijantu Zadar (trajekt) Preko (most) Tkon (trajekt) Biograd predložiti kao alternativnu rutu.

Makadam preko Tulovih greda je sada u dosta lošem stanju i mogao bi biti nepogodan za natovarene trekking bicikle. Treba pregledati stanje ceste, a sa ŽUC ZDŽ provjeriti planove za njezino održavanje. Radi se o cesti graditeljske baštine koja bi se mogla urediti, ali vjerojatno ne i asfaltirati.

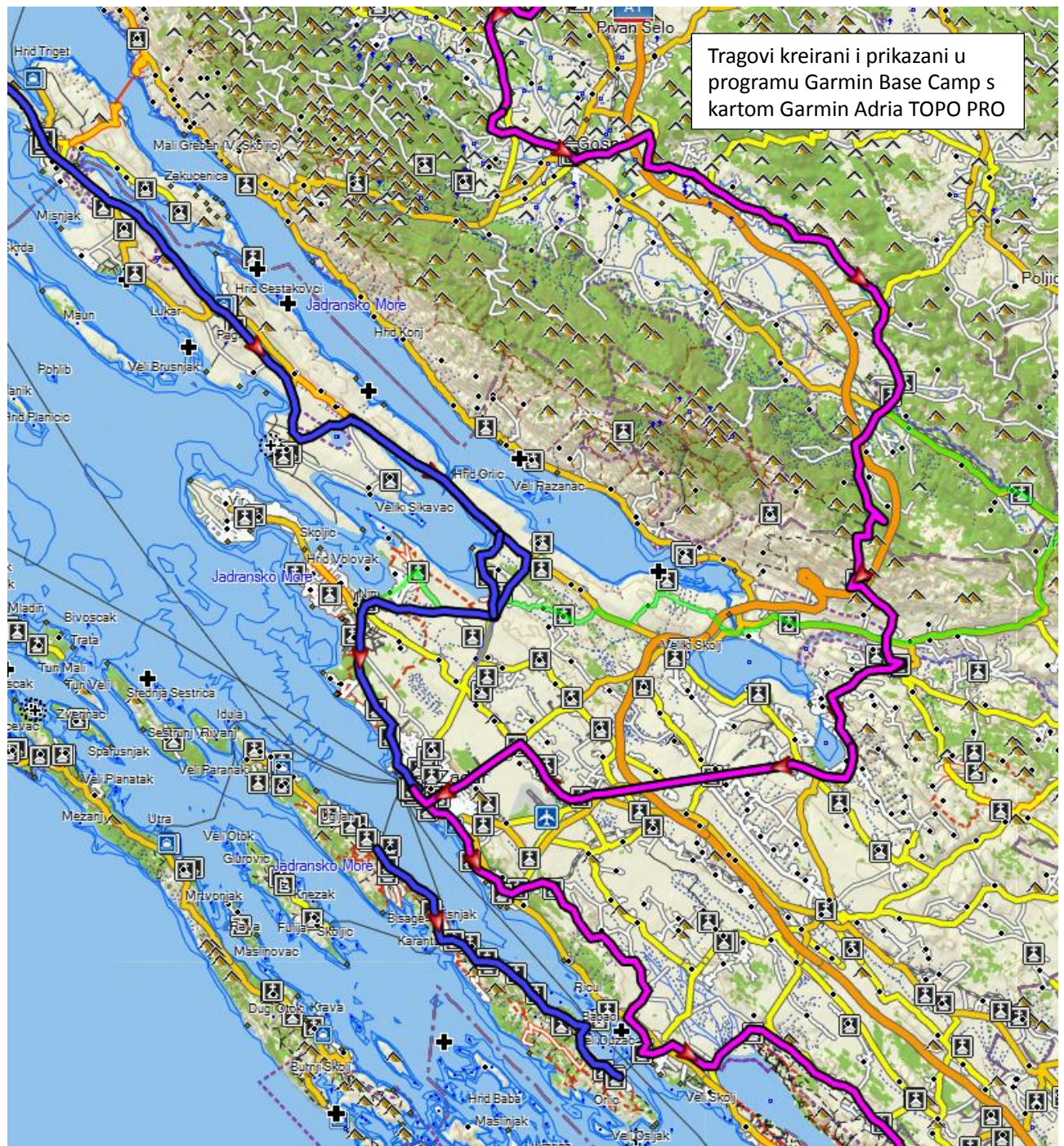


Od Obrovca do Zadra preporučan je pravac Obrovac Karin (D27) i dalje Smilčić Zemunik Donji Murvica Zadar. Cesta 6023 je sada D502 i promet je 2500 motornih vozila dnevno (van sezone 1800).

Dolazak u Zadar preko Paga: cestu 106 je na otoku ugavnom moguće izbjeći, ali zona oko mosta 8 km prije i 4 km nakon nema alternativa (rubno upotrebljivo izvan sezone 3000 vozila; u sezoni previše prometa 7800). 4 km nakon mosta bi se moglo skrenuti uz more na Ljubač, ali je to prilično loš makadam. Ako se ostane još 4 km na D106 to je put kroz naseljena mjesta gdje već postoji ograničenje brzine.

Dalje je najbolji put preko Nina, obzirom da od Nina do Zadra postoji biciklistička staza uz veći dio ceste D 306.

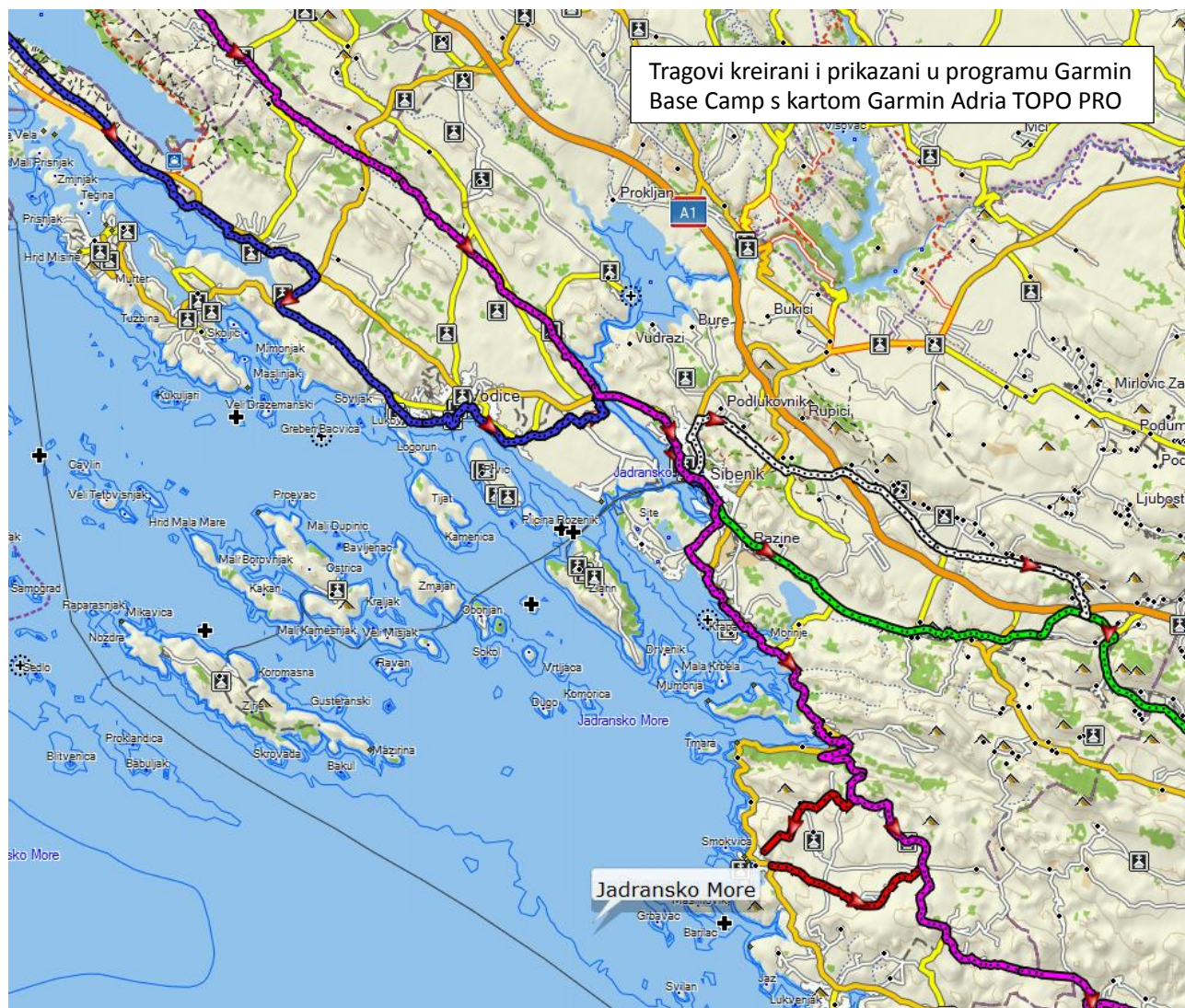
Ulazak u Zadar do centra most na poluotok je pješački, treba ga zaobići ili gurati bicikl preko njega.








#### **Legenda:**

- Ruta kroz zaleđe preko Tulovih greda
- Alternativan pristup preko Gračaca i D27, D54 ako cesta preko Tulovih greda nije upotrebljiva
- Varijanta preko otoka

### 3.1.5 Šibensko-kninska županija



#### Legenda:

-  Osnovna ruta
-  Ruta od Biograda do Šibenika južno od Vranskog Jezera, uz obalu
-  Ruta po kopnu preko Perkovića, Primorskog Dolca i Malačke
-  Još mirnija kontinentalna varijanta preko Danila
-  Pristup Primoštenu sa rute

### 3.1.6 Splitsko-dalmatinska županija

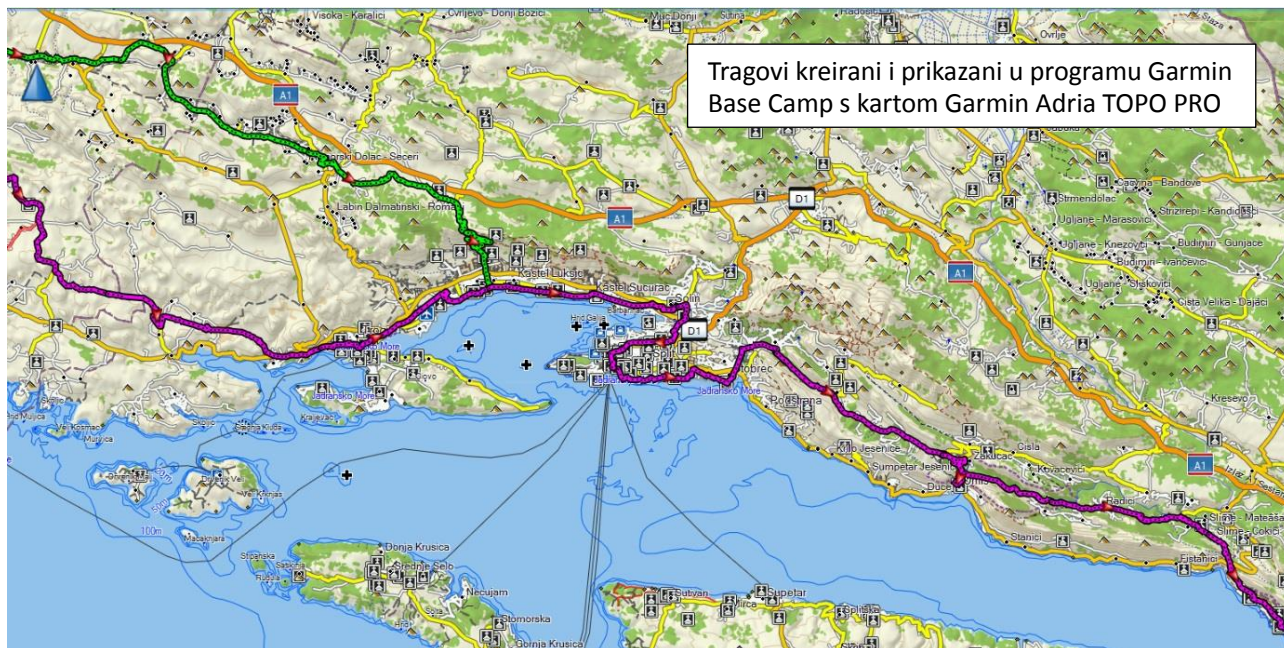
Predloženi ulaz u SDŽ iz ŠKŽ na Gustirnu je u redu. SDŽ-u je draži taj pravac, nego preko Perkovića i Malačke na Kaštel Stari, obzirom da prolazi kroz Trogir (UNESCO baština).

Južnijom alternativom koja bi uključila Dvornicu, Sevid, Marinu i Vinišće se ne bi dobilo puno jer je cesta i dalje visoko iznad mora, a put bi se znatno produžio. Taj pravac se može ostaviti kao neka alternativa u budućem razvoju.

Kaštela su povezana cestom uz more od Štafilića do Gomilice, ali je ta cesta postala jednosmjerna (u smjeru zapada). Problem je kako riješiti drugi smjer. Razmatrane mogućnosti su (1) po nogostupu stare kaštelanske ceste (Ulica Dr. Franje Tuđmana) problem je što nogostup ima nekoliko prekida, a služi i pješacima ili (2) da se po uzoru na neka svjetska rješenja biciklima dozvoli drugi smjer.

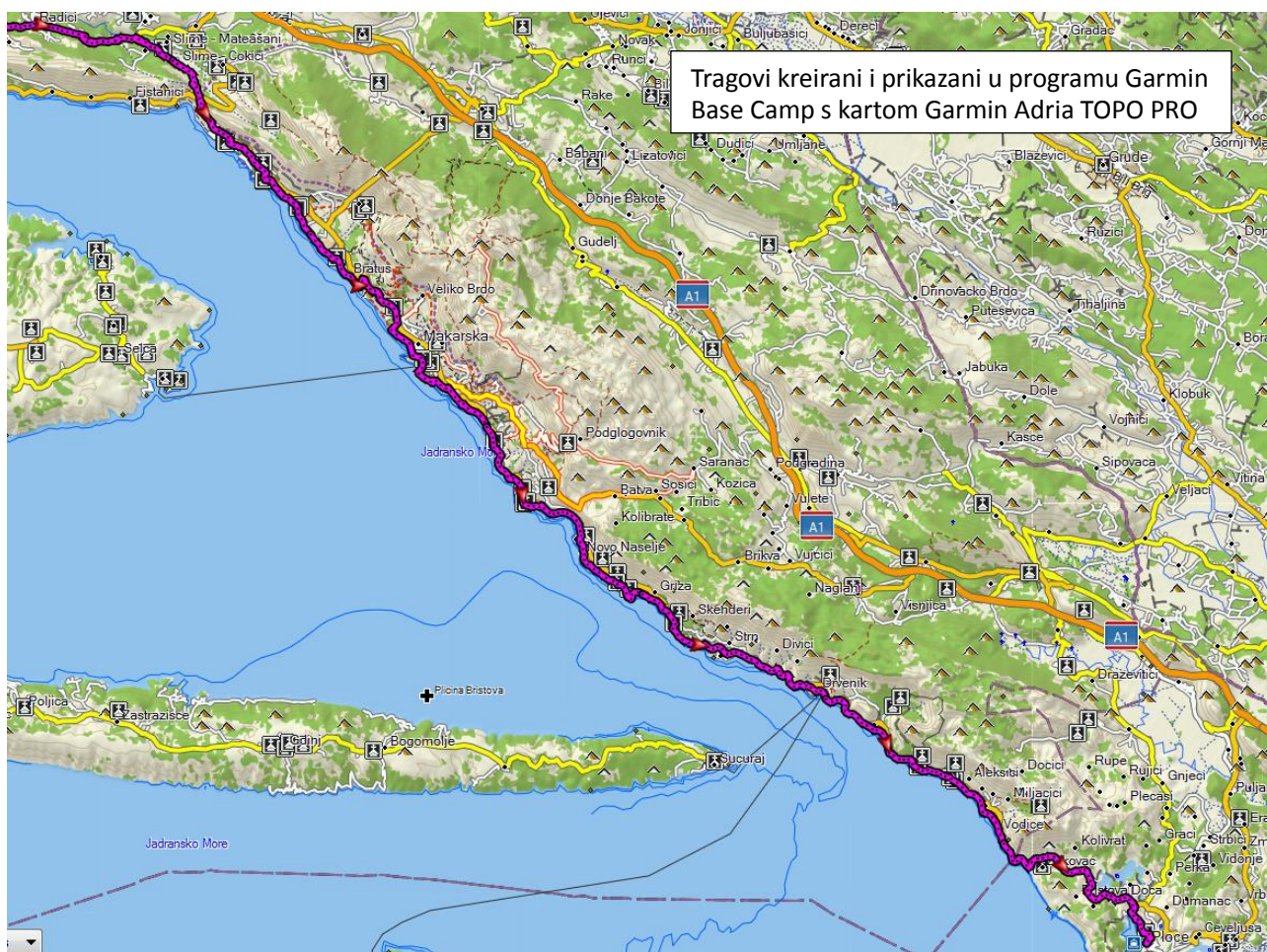
Treba riješiti put od Trogira do Kaštel Štafilića, kritična je prometna cesta Kneza Trpimira D409 izlaz iz Trogira i prolazak kroz/uz Posebni ornitološko-ihtiološki rezervat Pantan (mlinice Pantan). Novi most za Čiovo bi kad bude gotov mogao rasteretiti tu cestu.

Dionica Gradac Ploče je problematična: 13 km po magistrali bez alternative.



**Legenda:**

- Osnovna ruta preko Gustirne i dalje kroz Split pa po zaleđu do Omiša i uz Cetinu do Brela i po Makarskoj rivieri do Ploča
- Alternativna ruta preko Primorskog Dolca



Za rutu južno od Splita za sada se ne razmatra kopnena alternativa iza Biokova. Iako ruta po Makarskoj rivieri uključuje brojne dionice Jadranske magistrale, promet na tim dionicama je znatno slabijeg intenziteta nego na izlazu iz Splita. Dobra alternativa tom putu mogla bi, po potrebi, biti preko Korčule.

### 3.1.7 Dubrovačko-neretvanska županija

Dio od Pelješca do Zatona je rješiv atraktivnim cestama u zaleđu (nešto više uspona oko 1000 m, ali prekrasan pogled). Od Zatona do ulaza u Dubrovnik nema dobre alternative magistrali.

Izlaz iz Dubrovnika prema jugu je moguć alternativnim cestama do Dubca. Nakon toga alternative magistrali po fragmentima nisu preporučljivi: velika strmina, posebne ceste u industrijskoj zoni po kojima nije dozvoljen prolaz.

Najbolje rješenje bi bilo prijevoz brodom od Dubrovnika do Cavtata. Ima više privatnih brodara koji održavaju tu liniju i vjerojatno su poduzetni i znali bi se organizirati. Treba porazgovarati s njima.

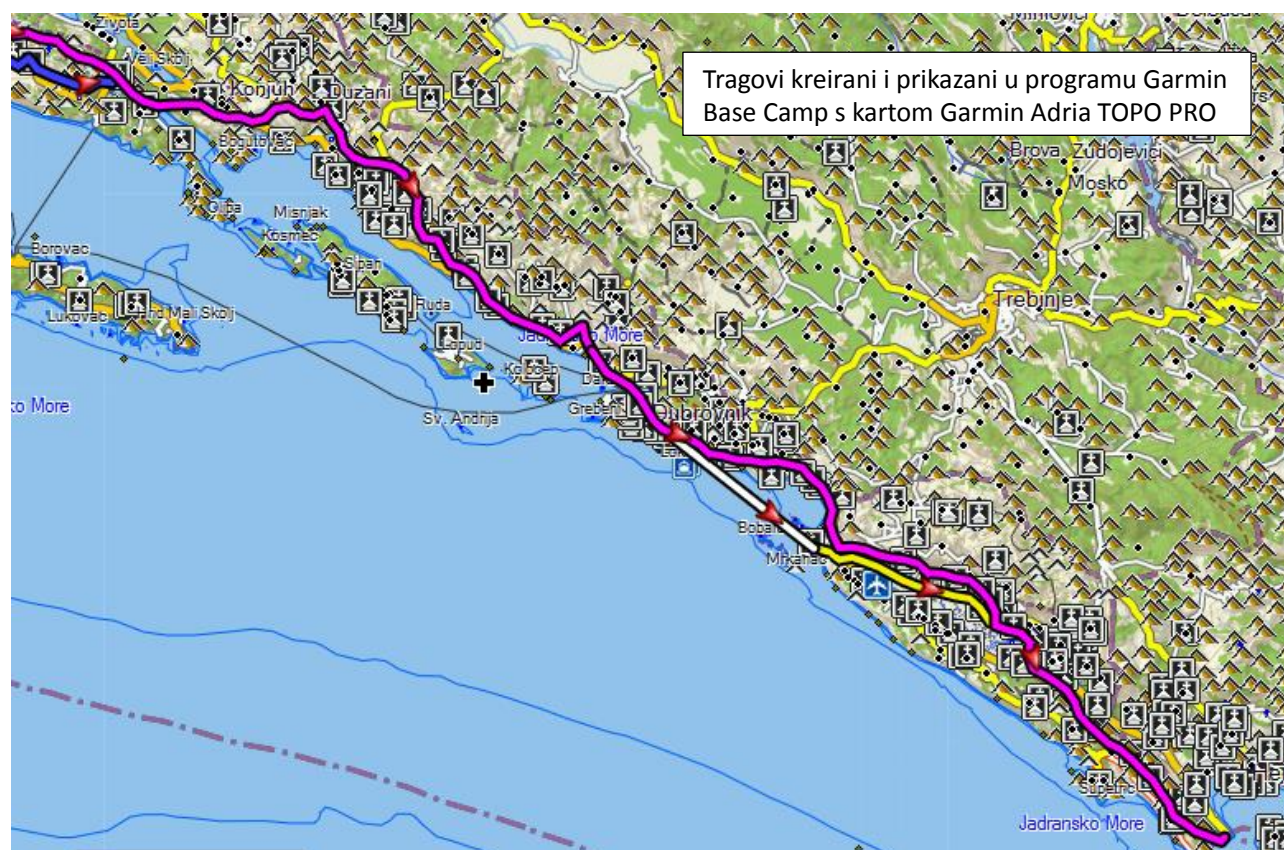
Treba riješiti prolaz biciklima do gradske luke to je pješačka zona od Revelina do Porta. Postoji servisna cesta (za izvlačenje barki) ispod Revelina i to bi bio mali zahvat u tehničkom smislu

Od Cavtata postoji dobra alternativa magistrali kroz Konavosko polje (Uskopolje-Pridvorje-Lovorno-Ljuta-Gruda), pa kasnije cestom D516.



#### Legenda:

- Osnovna ruta
- Alternativa preko Korčule
- Fragmenti Napoleonove ceste koje treba istražiti
- Brodska linija Dubrovnik Cavtat
- Bolja varijanta kroz Konavosko polje



# 4 Preporuka za Operativne planove razvoja cikloturizma

Kratka preporuka za implementaciju glavnih smjernica, ciljeva i nalaza EU projekta MedCycleTour u Operativne planove razvoja cikloturizma 6 obalnih i Ličko-Senjske.

## 4.1 Načela i opće preporuke

### 4.1.1 Motivacija i kontekst:

#### **Segment tržišta cikloturista putnika**

Razvoj cikloturizma počeo je sasvim očekivano temeljem lokalnih inicijativa u destinacijama. Destinacije su prve postale svjesne trendova i potreba gostiju koji na svom ljetnom odmoru tipa „more i sunce” žele, između ostaloga, voziti bicikl. U više obalnih županija razvijaju se usluge prilagođene cikloturistima (najam bicikala, smještaj prilagođen biciklistima), razvijaju se lokalne rute, postavljaju putokazi i cikloturistička ponuda uključuje u turističku promociju. Neke destinacije uspješno napreduju u svojoj prepoznatljivosti kao cikloturističke destinacije, što znači da ih turisti često odabiru kao odredište na kojem će primarno voziti bicikl, često i izvan glavne ljetne turističke sezone.

Rute koje su do sada razvijane, kreirane su kao kraće rute u trljanju od 2-3 sata pa do pola ili cijelog dana, koncipirane tako da turisti iz svog odredišta ili iz nekog obližnjeg mjesta krenu na kružnu rutu biciklom bez ili s minimumom prtljage, vraćaju se na polaznu točku i noće u istom odredištu.

S druge strane tzv. „linijske rute”, koncipirane su kao višednevno putovanje biciklom od neke polazne točke do odredišta, podrazumijevaju noćenje svakog dana na drugom mjestu i fokus odmora na kretanje biciklom a „more i sunce” nije primarna a često čak niti usputna aktivnost. Takvi cikloturisti često dolaze izvan glavne ljetne sezone, kad su uvjeti za vožnju bicikla bolji (manje vrućine i manja gužva) i time produžuju turističku sezonu.

Taj segment cikloturizma u Hrvatskoj još nije razvijen, često niti prepoznat, a u svijetu zauzima vrlo značajan segment. Npr. temeljito istraživanje navika njemačkih turista na biciklima <https://www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse-2017> pokazuje kako je „linijskih” biciklističkih putovanja čak tri puta više od odmora u destinaciji s jednodnevnim izletima. Uzimanje u obzir cikloturista putnika i dopuna ponude njihovim potrebama svakako je vrijedno truda. Dosadašnji razvoj destinacijskog cikloturizma svakako je napravio dobru podlogu: najam i servis bicikala, smještaj prilagođen potrebama cikloturista, razvoj lokalnih ruta, opće podizanje svijesti o cikloturizmu jednako je tako potrebna i cikloturistima na duge pruge. Dodatne specifične usluge, koje treba razvijati za potrebe cikloturista putnika, bit će detaljnije objašnjene u poglavlju 4.1.3.3.

#### **Važnost i potencijal rute EuroVelo 8 Mediteranske rute u Hrvatskoj**

Sustav ruta **EuroVelo** (<http://www.eurovelo.org/>) projekt je **Europske biciklističke federacije**, ECF (<https://ecf.com/>), krovne organizacije koja potiče korištenje bicikla kao održivog načina turizma i urbane mobilnosti. Projekt EuroVelo razvija mrežu dugih cikloturističkih ruta koje povezuju cijeli kontinent. Trenutno je predviđeno 15 ruta ukupne dužine 70 000 km od kojih su mnoge već razvijene. Najprometnija dionica rute EuroVelo 6 Atlantik Crno more kroz Austriju ostvaruje godišnji promet od 680 000 biciklista i ističe se kao primjer potencijala razvoja ruta EuroVelo.

Europska biciklistička federacija procjenjuje rutu EuroVelo 8 Mediteransku rutu kao najperspektivniju rutu za razvoj u budućim godinama, što nimalo ne čudi uzimajući u obzir atraktivnost Mediterana kao privlačne i razvijene turističke destinacije.

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](http://www.mint.hr/UserDocsImages/arhiva/151014_AP_cikloturizam.pdf) kojeg je donijelo Ministarstvo turizma a izradio Institut za turizam još 2015. g.

Sustav državnih biciklističkih ruta u Hrvatskoj ([https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2017\\_11\\_114\\_2662.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2017_11_114_2662.html)) definira Državnu glavnu rutu broj 4 kao rutu koja se poklapa s rutom EuroVelo 8 Mediteranskom rutom.

Razvoj rute EuroVelo 8 Mediteranske rute u Hrvatskoj ima ogroman potencijal zbog mogućnosti dodatnog iskorištavanja već postojeće turističke infrastrukture. Izgrađeni smještajni i ugostiteljski kapaciteti, sustav informiranja i atrakcije koje se uglavnom koriste svega 2-3 mjeseca godišnje, mogu se za potrebe cikloturizma koristiti gotovo cijele godine.

#### 4.1.2 Fokus razvoja

Za najučinkovitiji razvoj hrvatske obale kao cjelovite turističke destinacije, što uključuje i razvoj Mediteranske rute EuroVelo 8, treba se fokusirati na mjere koje imaju najveći utjecaj na cjelinu. To su prije svega:

- ◆ Povezivanje postojećih lokalnih ruta unutar županije u duže županijske rute
- ◆ Povezivanje županija u veće cjeline. Razvoj ruta koje povezuju veće gradove i/ili turističke centre različitih županija, npr ruta Zadar Šibenik Split
- ◆ Prioritetno razvijanje i poboljšanje kvalitete onih ruta koje se poklapaju s trasom rute EuroVelo 8 Mediteranske rute
- ◆ Fokus investicija na one najučinkovitije gdje se s relativno malim ulaganjima može postići najviše, npr. asfaltiranje dionice rute koja ima najlošiji makadam, a ne one gdje je makadam relativno dobar; izgradnja biciklističke staze uz 2 km prometne dionice po kojoj važna ruta nema alternative, a ne na mjestu gdje je promet neznatan ili ruta od samo lokalnog značenja

#### 4.1.3 Prioritetne aktivnosti

Opisane prioritetne aktivnosti preporučene su kao posljedica najvećih nedostataka u trenutnom stanju razvoja cikloturizma na obali, uzimajući u obzir i potrebe dosadašnjih cikloturista u destinaciji i novih cikloturista putnika koje želimo privući.

Aktivnosti su sistematizirane u 4 grupe: infrastruktura, putokazi, usluge i promocija.

##### 4.1.3.1 Infrastruktura

Idealna cikloturistička ruta u cjelosti je izdvojena od motoriziranog prometa. Takav idealan slučaj moguć je u ravničarskom kraju nakon desetljeća razvoja i ulaganja u rutu. U našem slučaju, početak razvoja Mediteranske rute EuroVelo 8 u brdovitom kraju uz more, ruta se mora većinom osloniti na postojeće javne ceste sa što manjim prometom motornih vozila. Ova ruta optimirana je tako da u startu uključuje što je manje moguće cesta s visokim (>4000 vozila dnevno) i vrlo visokim (>10 000 vozila dnevno) intenzitetom motoriziranog prometa, ali ih nije mogla u potpunosti izbjeći. Radi se o više relativno kratkih neizbježnih dionica koje ugrožavaju sigurnost i kriterij za certificiranje cijele rute. Stoga je preporučena prioritetna aktivnost:



- ◆ Izgradnja biciklističke staze ili trake kako bi se postigla sigurnost biciklista na kritičnim dionicama prometnih cesta koje su neizbježan dio EuroVelo 8 Mediteranske rute
- ◆ U međuvremenu, dok se ne izgrade adekvatne staze i trake, preporuka je na tim dionicama uvesti znakove opasnosti „biciklisti na cesti” (A39) i razmotriti ograničenje brzine na mjestima gdje to još nije slučaj. U svim informacijama za bicikliste (web, tiskane karte i vodiči, putokazi) treba biti jasno istaknuto da ruta uključuje dionicu s visokim intenzitetom prometa motornih vozila i da je pogodna samo za iskusne bicikliste

Trasiranje rute na način da se izbjegava promet ima za posljedicu povremeno uključenje 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. Zato je još jedna preporučena prioritetna aktivnost obzirom na infrastrukturu:



- ◆ Podizanje kvalitete kritičnih dionica lošeg makadama na način da se po mogućnosti asfaltiraju ili na drugi način uredi da budu prohodne i sigurne za vožnju

#### 4.1.3.2 Putokazi

European Certification Standard, ECS traži putokaze na ruti. Iako se danas ljudi mogu orijentirati i pomoću GPS traga i navigatora, većina cikloturista preferira putokaze. Odmor u prirodi uključuje i odmor od elektronike, a osim toga putokazi su važna oznaka da je ruta tu, što je važno i u promotivne svrhe i zbog podizanja svijesti vozača motornih vozila pa posljedično i sigurnosti.

Preporuka za prioritetne aktivnosti:

- ◆ Postavljanje putokaza na rutama u županijama, prioritetno na onim rutama koje se preklapaju s EuroVelo 8 Mediteranskom rutom
- ◆ Na onim rutama na kojima su postavljeni ili se postavljaju putokazi, a preklapaju se s Mediteranskom rutom postaviti na iste stupove odmah i putokaze za rutu EuroVelo 8



#### 4.1.3.3 Razvoj usluga

Razvoj usluga je započeo za destinacijske cikloturiste, ali brojne usluge još uvijek nisu dovoljno kvalitetne i rasprostranjene, a razvojem putničkog cikloturizma pojavit će se potreba i za novim uslugama. Kratki pregled:

##### Prijevoz bicikala

Cikloturisti u destinaciji često dolaze automobilom, voze kružne rute po vlastitom izboru i vraćaju se kući s istog mjesta te zbog toga mogućnost prijevoza bicikla javnim prijevozom za njih nije toliko važna. S druge strane cikloturisti koji putuju biciklom znatno više trebaju mogućnost prijevoza bicikla zbog sljedećih razloga:

- ◆ Pristup rutii: dolazak na početnu točku i povratak sa završne točke putovanja
- ◆ Kretanje po rutii: povratak na polaznu točku, mogućnost ubrzanja rute ako nedostaje vremena ili su vremenske prilike loše ili da se preskoče manje atraktivne ili naporene dionice
- ◆ Premoštenje kraćih kritičnih dijelova: previše prometnih cesta ili velikih uspona
- ◆ Intervencija u slučaju kvara, bolesti, nevremena ili ozljede



Ovakve potrebe za prijevozom rješavaju se na razne načine: vlakom, autobusom (s nosačima ili prikolicom za bicikle), javnim ili specijaliziranim linijama, brodom, trajektom, katamaranom ili malim privatnim taksi brodovima ili automobilima.

Shodno tome preporuke za prioritetne razvoje usluge prijevoza su (usluge trebaju biti raspoložive po mogućnosti cijele godine a najmanje od travnja do listopada):

- ◆ uvesti (ili obnoviti) mogućnost prijevoza bicikala na željezničkim linijama od Zagreba (a time i od Austrije, Njemačke i posredno cijele Europe) do svih kolodvora na obali (Pula, Rijeka, Zadar, Šibenik, Split) i u zaleđu (Ličko Lešće, Gospić, Gračac) barem jednom dnevno
- ◆ uvesti mogućnost za prijevoz bicikala lokalno između Zadra, Šibenika i Splita barem jednom dnevno
- ◆ uvesti mogućnost prijevoza bicikla autobusom barem do većih gradova na rutii: Poreč, Pula, Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Makarska, Ploče, Dubrovnik (pogotovo važno za gradove koji nemaju pristup vlakom)
- ◆ Razmatranje mogućnosti za prijevoz bicikala prigradskim autobusnim linijama na neizbježnim dionicama prometnih cesta pri ulazu u veće gradove i u turističkim središtima (Pula, Rijeka, Šibenik, Trogir, Split, Makarska riviera, Ploče, Dubrovnik) više puta dnevno
- ◆ Razmatranje mogućnosti za prijevoz bicikala na dužobalnim autobusnim i brodskim linijama barem jednom dnevno
- ◆ Poticanje razvoja usluge taksi automobila i taksi brodova koji mogu po pristupačnoj cijeni ponuditi uslugu prijevoza nekoliko turista s biciklima na kraćim relacijama stalna raspoloživost usluge po telefonskom pozivu





### Servis bicikala

Razvoj destinacijskog cikloturizma potaknuo je razvoj servisa bicikala i mogućnost kupnje rezervnih dijelova. U kontekstu razvoja cikloturističkog putovanja biciklom potrebno je razmotriti dovoljno gustu dostupnost servisa (najmanje na svakih 50 km, po mogućnosti i češće).

- ♦ Provjeriti pokrivenost rute servisima i potaknuti razvoj servisa u područjima gdje oni nedostaju



### Najam bicikala i opreme za putovanje

Najam bicikala razvija se kao usluga destinacijskog cikloturizma, ali cikloturisti putnici imaju znatno složenije zahtjeve, zbog čega često niti ne razmatraju najam bicikla u određitu nego na put nose svoje bicikle. Zbog nedovoljno razvijenog javnog prijevoza za pristup ruti s biciklom kao i zbog činjenice da je Hrvatska često i avionska destinacija preporučeno je:

- ♦ Potaknuti razvoj kvalitetnije ponude usluge najma bicikala za cikloturiste putnike što uključuje:
  - Mogućnost unajmljivanja bicikla na jednom mjestu a vraćanja na drugom
  - Izbor različitih vrsta bicikala (treking, MTB, cestovni bicikl, dječji bicikl, tandem bicikl), izbor različitih veličina, mogućnost dobivanja SPD pedala
  - Najam opreme potrebne za duge rute (kvalitetne torbe za prtljagu, alat za održavanje, ključ za zaključavanje, karte, kacige, prikolice)
  - Najam elektrobicikala/pedaleca (dnevne dionice rute EuroVelo 8 kroz Hrvatsku uključuju i do 1000 m uspona dnevno, u prosjeku oko 500 m)



#### 4.1.3.4 Informiranje i promocija

EuroVelo je prepoznatljiv brend u svijetu cikloturizma. EuroVelo ruta povezuje destinacije, a destinacije pružaju gostoprimstvo turistima i nude usluge. Za najbolji razvoj preporučljivo je da informacije o EuroVelo 8 Mediteranskoj ruti sadrže poveznice na ponudu županija, a da županije ističu da kroz njih prolazi EuroVelo 8 Mediteranska ruta. Mediteranska ruta treba biti ucrtana na županijskim cikloturističkim kartama, vodičima, web stranicama i putokazima. Zbog svoje prepoznatljivosti preporučljivo ju je spominjati i u općim turističkim promotivnim materijalima i aktivnostima.

## 4.2 Specifične preporuke za pojedine županije

Shodno kontekstu i kriterijima detaljnije objašnjenima ranije, slijede preporuke za prioritetne akcije po županijama, uzimajući u obzir specifičnu situaciju i konkretno stanje na terenu.

### 4.2.1 Istarska županija

- ♦ (zajedno s PGŽ) prijevoz bicikala na katamaranskoj liniji Pula Mali Lošinj
- ♦ Razmatranje mogućnosti za prijevozom cikloturista brodom (redovna linija ili taksi brod raspoloživ na poziv) preko Limskog kanala kako bi se izbjegle prometne ceste D21 i D75
- ♦ Povezivanje lokalnih ruta u veće cjeline

### 4.2.2 Primorsko-goranska županija

- ♦ (zajedno s IŽ) prijevoz bicikala na katamaranskoj liniji Pula Mali Lošinj
- ♦ Razvoj kapaciteta za smještaj, prehranu i opskrbu cikloturista u zoni Bater Luka Krmpotska
- ♦ Mogućnost alternative opasnoj vožnji biciklom po Krčkom mostu (autobus ili brod ili dozvola guranja po nogostupu – trenutno je zabranjeno i za pješake?!)
- ♦ Mogućnost prijevoza bicikala javnim prijevozom od Opatije do Rijeke

### 4.2.3 Ličko-senjska županija

- ♦ Uređenje (po mogućnosti asfaltiranje) neprohodne makadamske ceste od Vratnika prema Stolcu (2,5 km)
- ♦ Poboljšanje loše makadamske ceste između Stolca i Oltara
- ♦ Povećanje kapaciteta za smještaj, prehranu i opskrbu cikloturista u zoni Krivi Put Vratnik Stolac Oltari

### 4.2.4 Zadarska županija

- ♦ Uređenje biciklističke staze uz magistralu na dionici uz Marinu Sukošan (1,2 km južno od magistrale)
- ♦ Uređenje makadamske ceste uz Vransko jezero od asfalta (skretanje za Drage) do granice Županije (2,4 km)
- ♦ Uvođenje brodske linije ili taksi broda na relaciji Povljana Vir
- ♦ Popravak Majstorske ceste od kraja asfata do prijevoja Mali Alan koja je sada neprohodna za bicikle (čime bi se izbjegla ruta preko Gračaca po D50, D27, D54)

### 4.2.5 Šibensko-kninska županija

- ♦ Uređenje izlaza iz Šibenika prema Zadru (izgradnja 2 km staze uz magistralu, saniranje 500 m lošeg makadama, omogućavanje prelaska Šibenskog mosta guranjem po nogostupu)
- ♦ Uređenje makadamske ceste južno od Vranskog jezera od granice Županije do izlaska na magistralu (oko 3 km)
- ♦ Uređenje lošeg makadamskog puta od Pirovca do Ivinja (oko 2 km, županijska biciklistička ruta 205) kako bi se izbjeglo 2 km magistrale i 2 km ceste D121
- ♦ Izgradnja biciklističke staze uz magistralu od spoja ceste s Vranskog Jezera na magistralu pa do Prosike (2,7 km)
- ♦ Izgradnja biciklističke staze uz magistralu od spoja bivše rute magistrale do ulaza u Pirovac (1,7 km)

#### Srednjoročni zahvati

- ♦ Izgradnja biciklističke staze uz magistralu od izlaza iz Brodarice do ulaza u Grebašticu (5,6 km)
- ♦ Rješenje za vrlo opasno križanje: lijevo skretanje s magistrale kod Grebaštrice na cestu 6127

## 4.2.6 Splitsko-dalmatinska županija

- ♦ Iscrutati biciklističku stazu na širokom počniku od Kaštel Gomilice do Kaštel Sućurca (2 km)
- ♦ Adekvatno rješenje za rutu kroz Kaštela u smjeru zapada (velik dio ceste uz more je sada jednosmjernan prema istoku) Po ugledu na suvremene trendove cikloturistički razvijenih gradova, preporuka je dozvoliti biciklima promet jednosmjernim ulicama u suprotnom smjeru.
- ♦ Na mjestima gdje su stube sastavni dio lokalnih ruta (6 puta na Makarskoj rivieri, broj varira između 3 i više od 50) napraviti kvalitetno rješenje koje će omogućiti starijim ljudima s natovarenim biciklima da koriste rutu. To može biti kanalica s blagim nagibom uz stube, alternativni put koji se blaže uspinje ili čak lift poput nekih svjetskih rješenja (Bratislava Most SNP, Beograd Brankov most).

### Srednjoročni zahvati

- ♦ Pronaći kvalitetne alternative za dionice na kojima ruta neizbježno izlazi na Jadransku magistralu na Makarskoj rivieri i do granice Županije prema Pločama. Osim staze uz magistralu rješenje može biti i spajanje puta uz more, što je svakako atraktivnije a u nekim slučajevima vjerojatno i jeftinije.

## 4.2.7 Dubrovačko-neretvanska županija

- ♦ Uvođenje prijevoza bicikala na postojećoj brodskoj liniji Dubrovnik Cavtat
- ♦ Povećanje sigurnosti tunela Dingač za bicikliste (upozorenje (A39), ograničenje brzine, rasvjeta u tunelu)
- ♦ Izgradnja biciklističke staze ili trake na dionici od Zatona Malog do Mosta Dubrovnik; kao privremeno rješenje ograničenje brzine na 50 km/h i postavljanje znakova A39

### Srednjoročni zahvati:

- ♦ Izgradnja biciklističke staze uz cestu D414 na Pelješcu na dionici Potomije Pijavično (1,7 km) u međuvremenu A39 i ograničenje brzine
- ♦ Rješenje za dionicu od 15 km na Pelješcu po cesti D414 od Dubrave do Stona na jedan od načina:
  - Uređenje alternativnih makadamskih cesta, po mogućnosti i ceste graditeljske baštine (Napoleonova cesta)
  - Izgradnja biciklističke staze uz cestu
  - u međuvremenu po D414 postaviti znakove A39 i ograničenja brzine na nepreglednim i uskim dijelovima ceste
- ♦ Mogućnost alternative prometnoj cesti (magistrala, D8) na 15 km dionice od Gradca do Ploča
  - Autobusni prijevoz
  - Brodski prijevoz
  - Uređenje staze uz magistralu

### **Napomena:**

Ove preporuke sastavljene su na temelju razgovora s dionicima po županijama, preliminarnog pregleda nekih lokaliteta na terenu i provedene analize, a uzimajući u obzir neke dobre primjere iz svjetske prakse.

U sklopu projekta MEDCYCLETour u budućim tjednima i mjesecima u planu su još neke aktivnosti koje će detaljnije analizirati situaciju na terenu i produbiti analizu:

- ♦ Dovršenje detaljnog pregleda i evaluacije rute po kriterijima ECS (ožujak 2018.)
- ♦ Novi krug razgovora sa svim dionicima u 7 uključenih županija (ožujak ili travanj 2018.)
- ♦ Izrada akcijskog plana razvoja EuroVelo 8 Mediteranske rute u Hrvatskoj (svibanj 2018.)

Očekuje se da će rezultati tih aktivnosti dati još napredniji i detaljniji uvid u situaciju što može upotpuniti ove preporuke.

Za sve detaljnije informacije i pomoć Županijama u razvoju cikloturizma temeljem ovih i budućih analiza tim projekta MEDCYCLETour vrlo rado stoji na raspolaganju.

## 5 Zaključak

Ovih sedam izuzetno konstruktivnih i informativnih radionica u sedam županija odlična su osnova za početak istraživanja i razvoja EuroVelo 8 Mediteranske rute u Hrvatskoj. Ne samo da su razmijenjene bitne informacije nego su se dionici međusobno upoznali i nastavili komunikaciju i suradnju nakon sastanaka.

Projekt MEDCYCLETOUR dolazi na plodno tlo i u pravo vrijeme: Hrvatska je započela razvoj kloturizma i spremna je da joj ovaj projekt donese dodatni zamah i da iskoristi potencijale koje nudi razvoj europske Mediteranske rute.

U tom smislu ovaj sažetak vrlo konkretnih i korisnih informacija sa sedam radionica može koristiti svima koji se na bilo koji način bave razvojem cikloturizma.


































# 6 Dodatak

**Popis GPX tragova** koji su snimljeni na CD kao prilog ovog dokumenta.

Tragovi su istovjetni onima na kartama i početna slova odgovaraju kraticama županija na koje se odnose.

Tragovi su kreirani i prikazani u programu Garmin Base Camp s kartom Garmin Adria TOPO PRO

 DNZ A0 korcula draft 1	
 DNZ A1 napoleon gornje selo	
 DNZ A2 napoleon do dubrave	
 DNZ A3 od Orebica	
 DNZ A5 optimiranje kroz Konavosko polje	
 DNZ brod Dubrovnik Cavtat	
 DNZ Ploce granica draft 1	
 IZ T O cotar staro po glavnim cestama 20170	 SDZ EV8 HR 5 Split Ploce
 IZ T O istra obala cotar 20170712	 SKZ A3 SI ST preko Perkovica
 IZ T O Sascha Wiese 201706	 SKZ A4 alternativa preko Danila do Perkovic
 LSZ T Lovinac Obrovac okolo 2017 07	 SKZ povratak iz Primostena by Ivan Pancirov
 LSZ T O Rab Pag Nin Bela 2017 06	 SKZ pristup Primostenu
 LSZ T O Rijeka Zadar Samarzija 201706	 SKZ Srima Most by Ivica Zenic
 PGZ T A Krk 2017	 SKZ T O biograd sibenik
 PGZ T A Losinj Cres Bela 201706	 SKZ Zadar Split draft
 PGZ T O Porozina Cres Merag 2017	 ZDZ X1 Obrovac Zadar
 PGZ T O Pula Rijeka Zoran 2016	 ZDZ X2 O Pag Nin Zadar
 PGZ T O Rab Pag Nin Bela 2017 06	 ZDZ X5 Preko Tkon
 PGZ T pristup do trajekta	 ZDZ Zadar Split draft
 PGZ T trajekt brestova porozina	

## Projektni tim projekta MEDCYCLE TOUR u Hrvatskoj:

Lidija Mišćin, HTZ

Ivana Karuza, HTZ

Davorin Belamarić, vanjski suradnik HTZ-a (**autor teksta**)

Marko Stančec, CEDRA

Ranko Milić, CEDRA

[lidija.miscin@htz.hr](mailto:lidija.miscin@htz.hr)

[ivana.karuza@htz.hr](mailto:ivana.karuza@htz.hr)

[davorin.belamaric@sindikاتبiciklista.hr](mailto:davorin.belamaric@sindikاتبiciklista.hr)

[marko.stancec@cedra.hr](mailto:marko.stancec@cedra.hr)

[ranko.milic@cedra.hr](mailto:ranko.milic@cedra.hr)

Dokument dovršen u ožujku 2018.