



Interreg
Mediterranean



MEDCYCLETOUR

EuroVelo 8 – Mediteranska ruta

POTAKNIMO RAZVOJ I POVEĆAJMO UTJECAJ CIKLOTURIZMA

PREPORUKE ZA POLITIKE

HRVATSKA
Puna života



Ove preporuke nastale su kao rezultat 40 mjeseci iskustva i praktičnog znanja s područja biciklizma i cikloturizma svih partnera u EU projektu MEDCYCLETOUTOUR (MEDiteraneanen CYCLE route for sustainable coastal TOURism) financiranog iz Interreg Mediteran programa. Projekt je započeo u veljači 2017. s ciljem razvoja i promocije cikloturizma na Mediteranu kroz uspostavu nove, EuroVelo 8 – Mediteranske biciklističke rute. Ruta povezuje mnoge turistički popularne destinacije kao što su: Cadiz, Malaga / Costa del Sol, Costa Blanca, Barcelona / Costa Brava, Monaco / Azurna obala, Torino, Venecija, Istra, Split, Dubrovnik, Crnogorsko primorje, Atena, Izmir, Nicosia. Postoji i mnoštvo manje poznatih dragulja koji se mogu otkriti duž rute kao što su planinska regija Lika u Hrvatskoj ili Skadarsko jezero u Crnoj Gori i Albaniji. EuroVelo 8 ruta prolazi kroz sedam država članica EU (Španjolska, Francuska, Italija, Slovenija, Hrvatska, Grčka i Cipar), dvije države kandidatkinje za članstvo (Crna Gora i Albanija) kroz Monako i Tursku te neposredno uz Gibraltar i Bosnu i Hercegovinu.

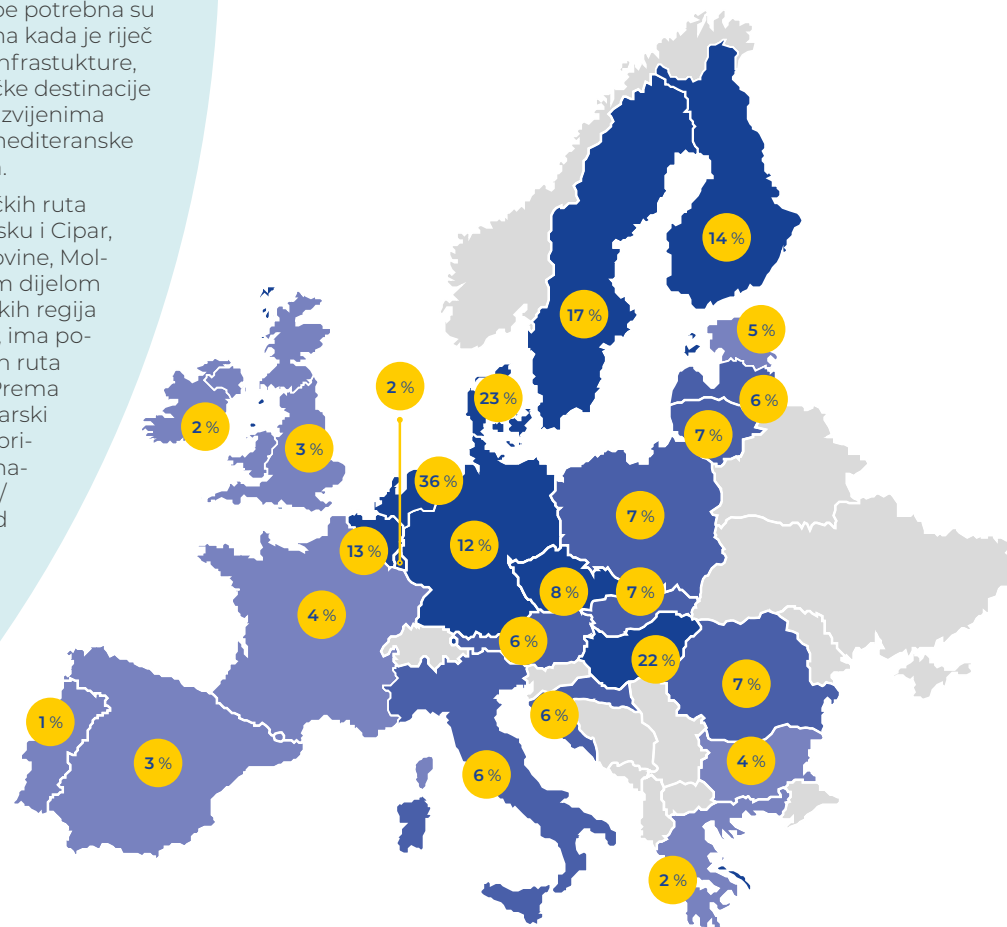
I dok je Mediteran vrhunska turistička destinacija kada je riječ o kupališnom ili kulturnom turizmu, u segmentu cikloturizma postoji još prostora za razvoj, s obzirom na brojne pogodnosti koje ima, kao što su povoljna klima i iznimno atraktivna prirodna i kulturna baština. Kako bi se te pogodnosti bolje iskoristile i tako privukao veći broj posjetitelja s ključnih cikloturističkih tržišta, u prvom redu zapadne i sjeverne Europe potrebna su zajednička nastojanja u ispravljanju nedostataka područja Mediterana kada je riječ o cikloturističkoj ponudi, posebice u pogledu stanja cikloturističke infrastrukture, razvoja proizvoda i zajedničkog brendiranja. Razvijenije cikloturističke destinacije na Mediteranu trebaju biti podrška jedna drugoj i onima manje razvijenima kako bi se bicikliste i cikloturiste potaklo da u većoj mjeri koriste mediteranske zemlje za provođenje svog slobodnog vremena, odnosno odmora.

EuroVelo 8 – Mediteranska ruta je dio EuroVelo mreže 17 biciklističkih ruta koje se protežu čitavim europskim kontinentom, uključujući i Tursku i Cipar, i prolaze svim europskim državama osim Islanda, Bosne i Hercegovine, Moldavije i mini država Andore i San Marina. Zbog svog pružanja većim dijelom blizu obala europskog Mediterana kao jedne od najvažnijih turističkih regija svijeta i prolaska neposredno uz cijeli niz atrakcija svjetskog značaja, ima potencijal postati jednom od najuspješnijih dugoprugaških biciklističkih ruta Europe i tako na održiv način generirati veći broj turista i veći prihod. Prema studiji koju je naručio Europski parlament 2012. godine, ukupan gospodarski utjecaj biciklističke mreže EuroVelo ruta kada bude dovršena iznosit će otprilike 7 milijardi eura no da bi se taj potencijal mogao iskoristiti, potrebna su značajna ulaganja u cikloturističku infrastrukturu i usluge namijenjene biciklistima/ cikloturistima, a koje su u mediteranskim zemljama za sada na znatno nižoj razini od većine država Zapadne, Sjeverne i Srednje Europe.

Projekt MEDCYCLETOUTOUR bio je usmjeren na sve sastavne dijelove rute (infrastrukturu, povezanost s javnim prijevozom, signalizaciju, usluge, promociju, itd.), kako bi se osigurali temelji za stvaranje atraktivne, sigurne i ugodne rute koja zadovoljava potrebe glavnih ciljnih skupina. Istražili smo i ocijenili trenutno stanje rute koristeći se EuroVelo standardima za certificiranje dugoprugaških biciklističkih ruta. Definirali smo potrebne aktivnosti, odgovorne organizacije i financijske resurse s ciljem poboljšanja uvjeta te rezultate saželi u akcijskim planovima. Tražili smo primjere dobre prakse s ciljem osmišljavanja i provedbe tih aktivnosti te razvili pilot rješenja kombiniranja bicikala s javnim prijevozom, inovativne signalizacije i mreže usluga prilagođenih biciklistima. Da bismo došli do ciljnih skupina, implementirali smo komunikacijska rješenja poput internetskih stranica, aplikacija za pametne telefone, primjenjujući odrednice jedinstvenog, zajedničkog brendiranja i korporativnog dizajna koji će privući i zadovoljiti korisnike.

Modalni udio biciklizma u europskim zemljama

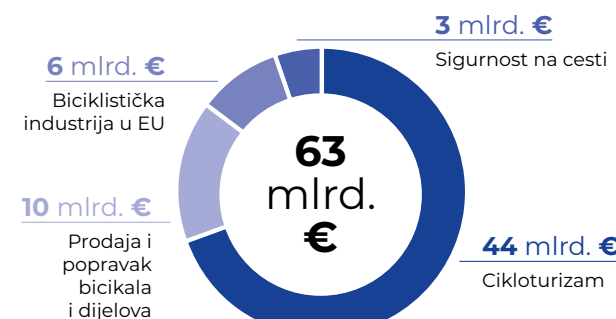
Ovi se podatci temelje na istraživanju EU-a iz 2014. godine o navikama putovanja.



Prednosti cikloturizma

Veličina tržišta vezanih uz biciklizam

Tržište cikloturizma 2012. godine u Europskoj uniji procijenjeno je na ukupnu gospodarsku vrijednost od 44 milijarde eura. Druga tržišta, kao što je primjerice biciklistička industrija, također imaju koristi od cikloturizma.



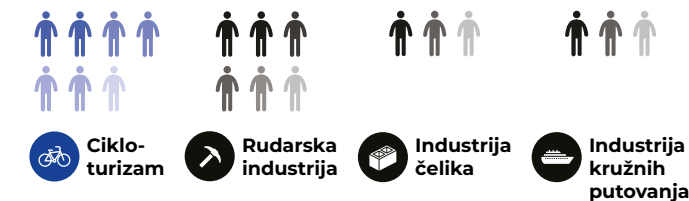
Veličina tržišta cikloturizma

Veličina tržišta cikloturizma bila je veća od tržišta kružnih putovanja Europske unije, koje je u to vrijeme (2012. godine) procijenjeno na otprilike 38 milijardi eura.



Stvaranje radnih mjesta u cikloturizmu u odnosu na druge sektore

Prema procjeni Europske biciklističke federacije iz 2014., cikloturizam je povezan s oko 650 000 radnih mjesta u Europskoj uniji. U turističkoj industriji kružnih putovanja, primjerice, taj je broj bio 349 000 u 2014., dok industrija čelika broji 350 000 zaposlenih.



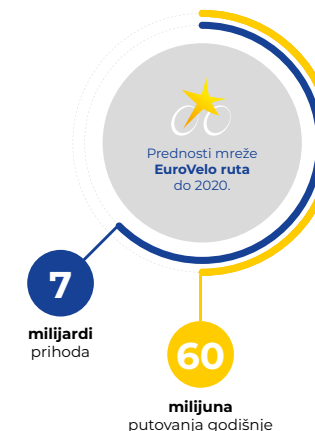
EuroVelo, europska mreža biciklističkih ruta

Mreža EuroVelo pokriva oko 90 000 km biciklističkih ruta. Postoji 17 EuroVelo dugoprugaških biciklističkih ruta koje vode kroz ukupno 42 zemlje.



Prednosti mreže EuroVelo ruta

Europski je parlament u 2012. procijenio da će 60 milijuna putovanja generirati ukupno 7 milijardi eura izravnog prihoda koji se može povezati s mrežom EuroVelo kao proizvodom cikloturizma ako se EuroVelo razvije kao europska turistička i transportna mreža.

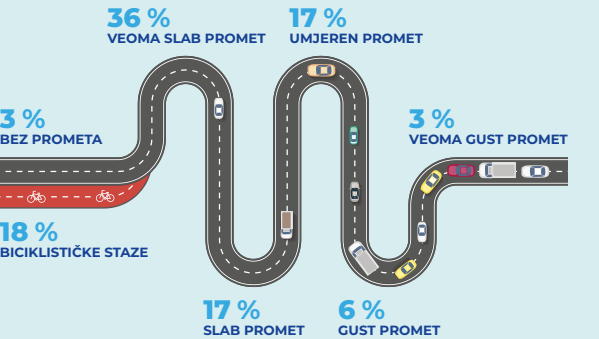


Rezultati transnacionalnog projekta

Sastavni dijelovi rute EuroVelo 8

Oko 21 % ispitane Mediteranske rute prolazi kroz područja bez prometa, a dodatnih 36 % okarakterizirano je kao područja s veoma slabim prometom, prema ispitivanju provedenom u okviru projekta MEDCYCLET-TOUR.

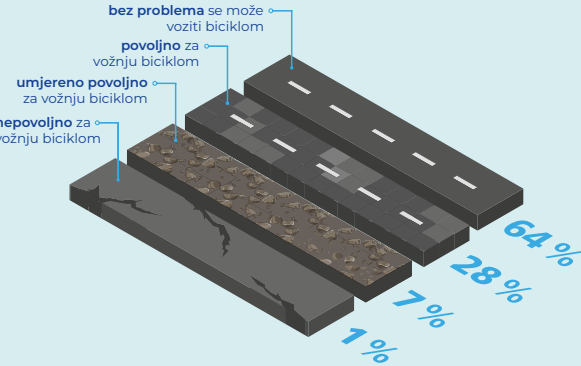
Oko 10 % ispitane rute obilježeno je gustim ili veoma gustim prometom.



Kvaliteta vozne podloge rute EuroVelo 8

Oko 64 % ispitane Mediteranske rute sastoji se od vrsta voznih podloga na kojima se bez problema može voziti bicikl, a 28 % su vozne podloge na kojima se lako može voziti prema ispitivanju provedenom u okviru projekta MEDCYCLET-TOUR.

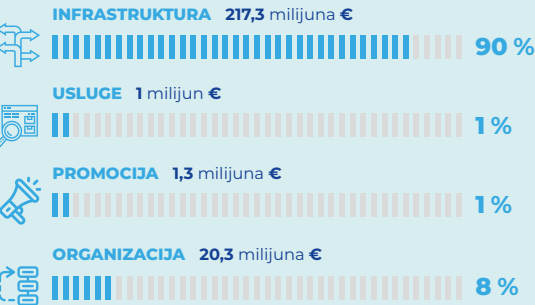
Samo 1 % vozne podloge okarakterizirano je kao nepovoljno za vožnju biciklom.



Planiranje aktivnosti

90 % svih planiranih ulaganja namijenjeno je infrastrukturi, nakon čega slijede ulaganja u organizacijske mjere (8 %), a potom u usluge i promociju (1 % pojedinačno).

Ovi podatci se temelje na planiranim aktivnostima partnera nakon ispitivanja.



Planirane aktivnosti

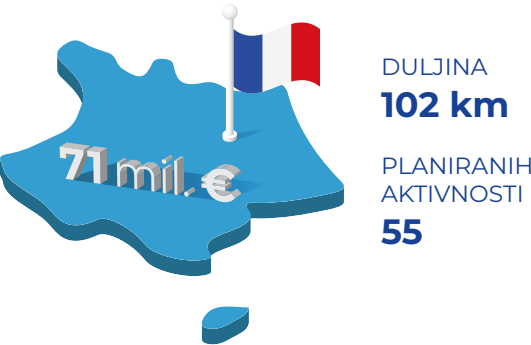
Španjolska

Španjolske regije uključene u projekt MEDCYCLET-TOUR planiraju uložiti ukupno 45,7 milijuna eura u aktivnosti osmišljene za unaprjeđenje kvalitete rute.



Francuska

Francuske regije uključene u projekt MEDCYCLET-TOUR planiraju uložiti ukupno 71 milijun eura u aktivnosti osmišljene za unaprjeđenje kvalitete rute.



Italija

90 % svih planiranih ulaganja namijenjeno je infrastrukturi, nakon čega slijede ulaganja u organizacijske mjere (8 %), a potom u usluge i promociju (1 % pojedinačno).

Ti se podatci temelje na planiranim aktivnostima partnera nakon ispitivanja.



Slovenija

Slovenske regije uključene u projekt MEDCYCLET-TOUR planiraju uložiti ukupno 6 milijuna eura u aktivnosti osmišljene za unaprjeđenje kvalitete rute.



Hrvatska

Planom aktivnosti razvoja rute za Hrvatsku, u regijama koje uključuje projekt MEDCYCLET-TOUR predlaže se ulaganje u iznosu od 21 milijun eura za aktivnosti unaprjeđenja kvalitete rute.



Grčka

Grčke regije uključene u projekt MEDCYCLET-TOUR planiraju uložiti ukupno 16 milijun eura u aktivnosti osmišljene za unaprjeđenje kvalitete rute.



Cipar

Ciparske regije uključene u projekt MEDCYCLET-TOUR planiraju uložiti ukupno 0,3 milijuna eura u aktivnosti osmišljene za unaprjeđenje kvalitete rute.





Preporuke za politike

Komplet preporuka za politike pokriva polja od politika gospodarskog razvoja, prometa, prostornog planiranja i okoliša, kulture, socijalnih i zdravstvenih politika, regulatornog okvira, održivog i odgovornog cikloturizma sa zaštitom okoliša do politika digitalizacije i informatizacije, regionalnog razvoja, upravljanja i koordinacije.

Popis predloženih aktivnosti politika za postizanje visokokvalitetne biciklističke rute i destinacija uključuje i **infrastrukturu s intermodalnim uslugama** (više vrsta načina prijevoza u povezivanju prometne mreže), postavljanje znakova, unaprjeđenje sigurnosti na cestama, uspostavljanje odgovarajuće kulture vožnje, kao i uspostavljanje mjera za organiziranje i razvoj sigurnih biciklističkih prometnih tokova na cestovnoj i pješačkoj mreži. Osim unaprjeđenja infrastrukture aktivnosti pokrivaju **usluge**, opis pogodnosti za pružatelje turističkih usluga, prijedloge za unaprjeđenje uključenosti, suradnje i njihovu profesionalizaciju. Treći važan stup je **promocija**, odnosno način na koji se može ojačati (trans)nacionalna promocija, integracija i dijeljenje informacija da bi se postigle kvalitetne i točne informacije.

Prepoznavanje alata i metoda valorizacije najvažnijih cikloturističkih ruta kao zasebnih turističkih atrakcija za svaku regiju sastoji se od analize s mogućim internet-skim upitnikom za istraživanje i pokušaja definiranja razina uporabe. Nadalje, alati uključuju brošure popraćene komunikacijskim planovima, ideje kako pomoći interesnim skupinama i poboljšati uključenost različitih sektora te primjere najbolje prakse, studije slučaja, rezultate projekata i pilot aktivnosti.



Sadržaj

1. KOMPLET PREPORUKA ZA POLITIKE

1.1	Politike za gospodarski i fiskalni razvoj	 9
1.2	Prometne politike	 9
1.3	Politike prostornog planiranja	 9
1.4	Okolišne politike	 10
1.5	Kulturne, socijalne, zdravstvene i obrazovne politike	 10
1.6	Regulatorni okvir na nacionalnoj razini	 11
1.7	Održiv i odgovoran cikloturizam	 11
1.7.1	Povelja za održiv i odgovoran turizam u mediteranskoj regiji	 11
1.7.2	Praćenje i upravljanje protokom biciklista	 12
1.7.3	Integracija biciklističkih mreža izvan uobičajenih ruta u priobalju i na kopnu	 12
1.8	Digitalizacija i informatizacija	 13
1.9	Politike regionalnog razvoja	 13
1.9.1	Izrada akcijskih planova	 13
1.9.2	Transnacionalna suradnja	 13
1.9.3	Instrumenti politika i predloženi alati za provedbu	 14
1.10	Upravljanje i koordinacija	 14
1.10.1	Preporuke za postojeće modele upravljanja i koordinaciju	 14
1.10.2	Transnacionalni Sporazum o dugoročnom upravljanju (LTMA): aktivnosti uključene u Sporazum	 15

2. PREPORUKE I OPERATIVNE MJERE ZA POSTIZANJE VISOKOKVALITETNE BIKIKLISTIČKE RUTE I/ILI DESTINACIJE

2.1	Infrastruktura	 15
2.1.1	Operativni plan ulaganja i uređenja prikladne biciklističke infrastrukture	 15
2.1.2	Osnovni pojmovi biciklističke infrastrukture u Hrvatskoj	 16

2.1.3	Pregled zakonskih regulativa biciklističkog prometa, mreže ruta, infrastrukture i znakova/oznaka u Hrvatskoj	 16
2.1.4	Intermodalnost	 17
2.1.5	Signalizacija: utjecaj standarda Europske biciklističke federacije na niže razine biciklističke mreže	 18
2.1.6	Sinkronizacija (brojevi, dizajn) na različitim razinama biciklističke mreže. Spajanje dugoprugaške EuroVelo rute s drugim biciklističkim područjima uzduž rute	 18
2.1.7	Preporuke za poboljšanje sigurnosti na cestama i kulture vožnje	 18
2.1.8	Nacionalni programi i dokumenti o sigurnosti biciklista u prometu i programi osposobljavanja	 19
2.2	Usluge	 19
2.2.1	Pogodnosti za lokalne pružatelje usluga razvojem transnacionalnog proizvoda	 19
2.2.2	Biciklom na javni prijevoz u Hrvatskoj	 20
2.2.3	Uključivanje i suradnja pružatelja turističkih usluga u svrhu unaprjeđenja ponude	 20
2.3	Promocija	 21
2.3.1	Važnost i jačanje transnacionalne promocije: dizajn, komunikacija, izgled i „osjećaj“ brenda	 21
2.3.2	Razmjena informacija (usporedba i standardizacija kao transnacionalno rješenje) s ciljem kvalitetnog i točnog informiranja	 21

3. ALATI I METODE VALORIZACIJE NAJVAŽNIJIH CIKLOTURISTIČKIH RUTA KAO ZASEBNIH TURISTIČKIH ATRAKCIJA

3.1	Analiza	 22
3.1.1	Internetski upitnik (namijenjen korisnicima)	 22
3.1.2	Definiranje razina korištenja rute kao temelj analize troškova i koristi. Definiranje koristi u različitim segmentima (zdravlje, turizam, mobilnost stanovništva)	 22
3.2	Kako pomoći interesnim skupinama i poboljšati uključenost različitih sektora?	 23
3.3	Primjeri dobrih praksi, aktivnosti i rezultata koje se preporučuje komunicirati (ECF)	 23



Vožnja biciklom kao zdrava i sigurna cjelogodišnja aktivnost na otvorenom

Početkom 2020. suočili smo se s globalnom krizom uzrokovanom pandemijom bolesti COVID-19. Mjere socijalnog distanciranja ukazale su na to koliko je biciklizam ključan za pružanje zdrave, sigurne, pouzdane i brze mogućnosti prijevoza, u slučaju nužnih putovanja i kao fizička aktivnost na otvorenom. Nakon postupnog ukidanja mjera zabrane kretanja, sve više gradova pokazuje snažnu odlučnost u preuzimanju vodstva kroz prenamjenu javnog prostora u svrhu aktivacije mobilnosti stanovništva, a vlade diljem Europe nude financijske poticaje za biciklizam. Ako želimo da ove promjene postanu trajan dio svijeta nakon bolesti COVID-19, suradnja, snažna politička volja i konkretne aktivnosti bit će nužne. Europska biciklistička federacija (ECF) izdala je komplet preporuka za europske, nacionalne i lokalne vlasti u svrhu promicanja biciklizma, koje se mogu sažeti na sljedeći način: učinite ga sigurnim, praktičnim, zdravim, usvojite holistički pristup.

Budući da će mjere socijalnog distanciranja kojih se moramo pridržavati zbog aktualnih okolnosti širenja koronavirusa očito potrajati, to će imati dalekosežne posljedice na turizam, posebice s aspekta sigurnosti i zaštite. Naime, zaštita i sigurnost su za turiste osobito važni jer se oni na svojim putovanjima suočavaju s novim i nepoznatim situacijama, a unatoč značajnom medicinskom napretku ostvarenom tijekom prošlih stoljeća zarazne bolesti i dalje predstavljaju veliku prijetnju. Pored toga, pandemija bolesti COVID-19 imala je izrazito negativan utjecaj na turistički sektor te je potreban novi komplet politika za održivije i koherentnije proizvode i usluge u budućnosti. Upravo su zato posvećenost održivosti, bioraznolikosti prirode i povjerenju lokalnog stanovništva i gostiju bitniji nego ikad prije.

1.

Komplet preporuka za politike

1.1 Politike za gospodarski i fiskalni razvoj

Strategije za razvoj zajednice i gospodarstva uključuju složen komplet čimbenika kojima se treba pozabaviti da bismo lokalno gospodarstvo razvili i podržali održivim tempom i na održivoj razini. Cikloturizam bi pritom u mnogim sredinama mogao imati veliku ulogu u poticanju rasta i rezultirati boljim ishodom za regije ukoliko bi usto bio održiv i ekološki prihvatljiv.

PREPORUKE:

- Razmatranje donošenja fiskalnih politika koje omogućuju financijske poticaje domaćim turističkim tvrtkama/obrtima da razviju usluge usredotočene na biciklizam i cikloturizam (objekti za održavanje i popravak bicikla, parkiranje bicikala, itd.)
- Razmatranje mogućnosti poreznih olakšica ili subvencija za kupnju bicikala i e-bicikala te mogućnosti poreznih rasterećenja na kupnju bicikala i prateće biciklističke opreme, kao i poticaja za putovanje biciklom na posao
- Povećanje ulaganja u politike o biciklizmu na regionalnoj i nadregionalnoj razini putem vlastitih resursa ili lobiranjem prema Europskoj uniji za dobivanje resursa iz EU fondova (poticaji lokalnim institucijama za izgradnju biciklističkih traka/staza i cikloturističkih ruta)
- Definiranje specifičnih proračunskih programa za politike o biciklizmu na lokalnoj i regionalnoj razini te u svim resorima po nadležnostima (Ministarstvo

- turizma i sporta, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Ministarstvo unutarnjih poslova, Ministarstvo zaštite okoliša i energetike i ostala)
- Poticanje *start up* kulture i oblika javno-privatnih partnerstava
- Poticanje vlasnika zemljišta da dopuste dugoročna i održiva rješenja na biciklističkim rutama i/ili stazama
- Razvijanje biciklističke infrastrukture iz fondova za sigurnost prometa.

1.2 Prometne politike

Stvaranje dobrih prometnih uvjeta i infrastrukture za razvoj biciklizma i cikloturizma smatra se ključnim izazovom s obzirom na činjenicu da je neprimjereno stanje biciklističke infrastrukture, odnosno nedovoljan broj posebnih biciklističkih staza i traka, glavni razlog znatno slabijeg korištenja bicikala u sredozemnim dijelovima Europe u odnosu na zapadnu, sjevernu i srednju Europu. Pitanja povezivosti i kapaciteta javnog prijevoza trebaju se riješiti na način koji će omogućiti prijevoz bicikla i biciklističke opreme javnim prijevozom, kao i integrirani prijevoz putnika, što je bitan čimbenik u razvoju sustava održive mobilnosti. Potrebno je analizirati dobre europske prakse prilagodbe javnog prijevoza biciklistima, posebno s mogućim prilagodbama u praznično vrijeme u područjima s razvijenom ponudom biciklističkih aktivnosti / biciklističkih ruta.

PREPORUKE:

- Odvajanje bicikala od motoriziranog prometa izgradnjom biciklističke infrastrukture, tj. posebnih biciklističkih traka ili staza te biciklističkih cesta ili koridora
- Stavljanje izgradnje biciklističkih staza i traka u planove razvoja cestovne infrastrukture, posebice kada je riječ o EuroVelo i glavnim nacionalnim rutama
- Integracija gradskog, prigradskog i međugradskog javnog prijevoza i biciklizma u kombinaciji s vizualnim objašnjenjem (npr. logotip bicikla na kartama javnog prijevoza i u povezanim aplikacijama) za ukazivanje na mogućnost kombiniranja javnog prijevoza i bicikla
- Prilagodba vlakova, autobusa i brodova za prihvata i prijevoz bicikla uz razmatranje mogućnosti povoljnijih cijena prijevoza bicikala

- Integriranje naselja i polova interesnog područja u *hubove* biciklističke mreže, izgradnja staza za povezivanje glavne mreže s točkama interesa unutar njihova raspona
- Pretvaranje zapuštenih pruga u duge biciklističke rute, odnosno *greenways* (npr. Parenzana u Istarskoj ili Čiro u Dubrovačko-neretvanskoj županiji)
- Unaprjeđenje sustava stanica za javne bicikle (terminali) te jačanje sustava javnih bicikala u razvoju održivog urbanog prometa i mobilnosti
- Izgradnja sustava za parkiranje, parkirališnih mjesta (nosači, držači, stalci) i sigurnih mjesta / prostora za pohranu bicikala (pojedinačni ili zajednički spremnici za bicikle, te nadzirani i kontrolirani prostori za pohranu bicikala odnosno biciklističke garaže).

1.3 Politike prostornog planiranja

U planiranju biciklističke rute i mreže ruta bitne faze su procjena cikloturističke potražnje, mapiranje postojećih ruta (županijskih i lokalnih) u cilju evaluacije konfiguracije terena, podloge i objekata na ruti te mogućnosti definiranja EuroVelo ruta uzduž već postojećih nacionalnih biciklističkih ruta, odnosno izgrađenih biciklističkih staza i cestovnih prometnica opremljenih posebnim trakama za bicikliste.

PREPORUKE:

- Strateško planiranje uporabe zemljišta, ocjena izvedivosti i izrada glavnog plana te razvijanje okvira određivanja prioriteta za razvoj sadržaja za bicikliste
- Strateški razvoj destinacija na biciklističkoj ruti po karakteru, specifičnostima i atraktivnosti krajolika te identificiranje prioritetnih mjesta i ograničenja koja je potrebno tretirati
- Razvoj lokalnih ruta za rekreaciju i sport koje bi se spojile s dugoprugaškim nacionalnim i EuroVelo biciklističkim rutama
- Povezivanje promocije cikloturizma s karakteristikama teritorija na način da se potiče raspršivanje kretanja turista u sve dijelove zemlje i promoviraju turistički zapostavljena područja

- Unaprjeđenje kvalitete krajolika te unaprjeđenje poljoprivrede kao elemenata koje ljubitelji aktivnog odmora i cikloturizma traže
- Spajanje cikloturističkih ruta s ruralnim cestama i nasipima uz vodotoke kao zanimljiv koncept razvoja mreže sigurnih i mirnih biciklističkih ruta
- Uključivanje specijaliziranih geodeta i informatičara kako bi zajedno razvili prostorne biciklističke modele za destinacije.

1.4 Okolišne politike

Sve veći zahtjev za ublažavanjem klimatskih promjena jedan je od glavnih izazova za turistički sektor, stoga se treba uzeti u obzir na mjerljiv način u svim aspektima razvoja turizma. Postoji jasna potreba za razvojem novih niskougljičnih proizvoda s malim utjecajem na okoliš za održivi i odgovoran turizam u Europi.

Razvoj cikloturizma počiva na načelima okolišne održivosti i aktivnostima koje ne štete okolišu te promiče prirodni okoliš kao glavni turistički resurs države/regije.

Okoliš također ima koristi od razvoja mreže zelenih cesta i održivih proizvoda, zaštite bioraznolikosti te promicanja održivih oblika razvoja jer takav razvoj ne nanosi štete u okolišu kao motorni promet.

Zaštićena prirodna područja, uključujući i područja NATURA 2000 mogu doprinijeti razvoju održivog turizma uzduž biciklističke rute, budući da se najčešće radi o mirnim i za vožnju sigurnim i atraktivnim dijelovima rute. Pritom je bitno osigurati ocjenu okolišnog utjecaja razvoja rute u zaštićenim područjima jer ona u principu ide u prilog razvoju cikloturizma kao oblika turizma koji nudi značajne energetske uštede i smanjene emisije stakleničkih plinova te utječe na ublažavanje klimatskih promjena.

Cikloturističke rute treba primarno osmišljavati uzduž putova s minimalnim motornim prometom, a biciklističke staze graditi podalje od cesta s intenzivnim prometom motornih vozila. Tek iznimno cikloturističke rute mogu prolaziti prometnicama s nešto većim prometom motornih vozila, ali u principu onima s manje od 1000 vozila na sat i na kojima su brzine prometovanja niže od 80 kilometara na sat.

1.5 Kulturne, socijalne, zdravstvene i obrazovne politike

Kultura

Preporuke za osnaživanje kulture vožnje biciklom:

- Poticati promjene u ponašanju kako bi se stvorile pozitivne kulture vožnje biciklom
- Osnažiti percepciju i poimanje regije kao biciklističke destinacije
- Podizati svijest lokalnih i regionalnih uprava i lokalnih zajednica o društvenim i gospodarskim benefitima koje donosi uređenje biciklističkih staza i poticanje razvoja cikloturizma
- Unaprijediti kvalitetu interpretacije lokalne prirodne i kulturne baštine za podizanje konkurentske prednosti cikloturizma
- Unaprijediti i promovirati tradiciju, baštinu i kulturne znamenitosti koje su značajno povezane s lokalnom zajednicom
- Poticati korištenje bicikala kao oblika brige o zdravlju lokalne populacije.
- Kombiniranje kulturnih događanja i vožnje biciklom.

Socijalni aspekt

Postoji mnogo studija koje se bave pozitivnim utjecajem turizma na lokalne zajednice, a i razna dodatna istraživanja podupiru ideju da biciklističke rute unaprjeđuju kvalitetu života lokalnih zajednica. Cikloturizam promiče dijeljenje vrijednosti ugrađenih u povijest i tradiciju, zaštitu bioraznolikosti, promicanje održivih oblika razvoja te tako donosi brojne društveno-ekonomske dobrobiti za lokalnu zajednicu. Pritom je ključno pronaći optimalnu razinu uporabe okolišnih i socijalnih resursa uz poštivanje društveno-kulturne autentičnosti lokalnih zajednica.

Zdravstveni aspekt

Biciklizam nudi dodatnu mogućnost za fizičku aktivnost i unaprjeđenje fizičkog i mentalnog zdravlja, kao i priliku za uživanje u prirodi u blizini naselja. Kao specifične



aktivnosti vezane uz mentalno zdravlje ističe se kreiranje inovativnih programa u kojima je vožnja biciklom dio terapijskog programa, a za fizičko zdravlje osmišljavanje i provedba kampanja za podizanje svijesti o prednostima cikloturizma za zdravlje lokalnog stanovništva. Stoga je planiranje cikloturističkih ruta i uređenje posebnih biciklističkih staza osobito važno u neposrednoj okolini bolnica, lječilišta i toplica, te stambenih i studentskih naselja.

Obrazovanje

Preporuke za promicanje biciklizma kroz segment obrazovanja:

- Osmišljavanje kampanja za vozače automobila i bicikliste te uključivanje promocije korištenja bicikala u programe osnovnih i srednjih škola, fakulteta, ali i autoškola i drugih oblika vaninstitucionalne naobrazbe
- Podrška obukama i programima akreditacije za vodstvo i osposobljavanje vodiča za vožnju biciklom.
- Podizanje svijesti o uporabi bicikla kao praktičnog, zdravog i održivog načina prijevoza
- Uvođenje izleta biciklima u programe osnovnih i srednjih škola
- Uključivanje cikloturizma u preddiplomske i diplomске programe na fakultetima i visokim školama.

- Organiziranje tečajeva osposobljavanja za vožnju biciklom prilagođenih novim paradigmama mobilnosti
- Izrada akcijskog plana za tvrtke i promicanje vožnje biciklima (npr. Cycle Friendly Employer (CFE) – certifikat Europske biciklističke federacije (ECF); EU projekt ECF-a Bike 2 Work).

1.6 Regulatorni okvir na nacionalnoj razini

Javne institucije i tijela javne vlasti smatraju se najvažnijom ciljnom skupinom za ovaj set preporuka:

- Postavljanje dugoročnog sustava upravljanja biciklističkim rutama čiji su članovi javna tijela i uključuju trenutno partnerstvo i financiranje s udjelom u aktivnostima koje proizlazi iz nadležnosti i kompetencija.
- Praćenje i implementacija europskih strategija, rezolucija, reformi i javnih politika, financiranja razvoja biciklizma i cikloturizma, primjerice:
 - EU Cycling Strategy (preporuke za postizanje zelenog rasta i učinkovite mobilnosti do 2030.)
 - EU Role in Promoting the Safety of Cycling, 2016.
 - ITU mehanizam za financiranje strateških projekata održivog urbanog prometa i mobilnosti
 - Stjecanje znanja o izradi planova održive urbane mobilnosti (SUMP) u srednje velikim i malim gradovima (City VITALity and Sustainability (CIVITAS))
 - Promoting Cycling for Everyone as daily transport mode (projekt PRESTO).

Predložene mjere politika uključuju sljedeće:

- Svaki relevantan domaći infrastrukturni projekt (za nove ceste, urbane ili lučke projekte, modernizaciju željeznice i izgradnju servisnih cesta, riječne nasipe i učvršćivanje krune nasipa, šumske ceste i puteve, poljske i poljoprivredne puteve i sl.) treba uzeti u obzir potrebe biciklizma, a osobito ukoliko je riječ o trasama nacionalnih i EuroVelo cikloturističkih ruta
- Financiranje Koordinacijskog tijela za cikloturizam i osiguravanje stručnih osoba za njegov rad u svrhu upravljanja cikloturističkom mrežom i drugim mje-

rama i aktivnostima vezanim uz razvoj cikloturizma i biciklizma općenito

- Integracija biciklizma i cikloturizma u multimodalni sustav prijevoza putem potrebnih mjera i programa.

Regulatorni okvir na regionalnoj i lokalnoj razini trebao bi uključivati brigu o sljedećem:

- biciklistička infrastruktura i održiva mobilnost lokalnog stanovništva
- ponuda smještajnih i ugostiteljskih objekata prilagođena biciklistima/cikloturistima
- ponuda dodatnih servisnih usluga biciklistima
- organizacija posebnih cikloturističkih događanja
- lokalni marketing i promocija biciklizma i cikloturizma.

1.7 Održiv i odgovoran cikloturizam

1.7.1 Povelja za održiv i odgovoran turizam u mediteranskoj regiji

Očekivanja:

Prijelaz na održivi turizam nije samo nužan put za očuvanje prirodnih i kulturnih dobara na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini i kvalitete života lokalnih zajednica. Poveljom ključni dionici na cijelom prostoru EuroVelo 8 – Mediteranske rute izražavaju namjeru da se ruta uspostavi, održava i promiče u višegodišnjem kontinuitetu neovisno o promjenama regionalne ili lokalne politike. Važno je unaprjeđenje zakonodavnog okvira za provedbu aktivnosti i politika da bi se povećala uporaba bicikala i to kroz:

- jačanje lokalnih gospodarstava
- podršku poduzećima i održavanje ili stvaranje novih radnih mjesta u lokalnim zajednicama kroz prihode od cikloturizma, posebice u ruralnim i manje razvijenim područjima
- osmišljavanje sigurnih i atraktivnih biciklističkih ruta vodeći računa o kulturnim, okolišnim, prirodnim i drugim interesima
- unaprjeđenje fizičkog i mentalnog zdravlja i smanjenje troškova medicinske skrbi,
- smanjenje ugljičnog otiska.





Koraci:

Povelja o održivom turizmu mora biti što je više moguće horizontalna i integrirana da bi se ostvarila gospodarska dobrobit za stanovništvo bez ugrožavanja njihove dobrobiti te materijalnih i nematerijalnih elemenata njihove prirodne i kulturne baštine. To bi se trebalo učiniti u sljedećih pet različitih koraka:

- Postavljanje vodeće strukture spremne na suradnju
- Ocjenjivanje u svrhu utvrđivanja trenutnog stanja destinacije po pitanju održivosti
- Razvoj zajedničke vizije u skladu s proračunom i vremenskim okvirom
- Oblikovanje, konzultacije i odobrenje strateškog plana za razvoj održivog turizma / cikloturizma
- Praćenje i ocjena.

Biciklizam i cikloturizam donose brojne koristi kako za korisnike, odnosno pojedince, tako i za čitavo društvo. Bicikl unaprjeđuje zdravlje korisnika i okoliš jer ne zagađuje promet, ne zagađuje okoliš, nije bučan, a koristan je i kao gospodarski alat jer smanjuje troškove prijevoza, a kroz razvoj cikloturizma otvaraju se i nova radna mjesta i tako potiče rast lokalnog gospodarstva.

1.7.2 Praćenje i upravljanje protokom biciklista

Organizacije za upravljanje destinacijama trebaju djelovati zajedno kombinirajući provjerene sustave praćenja s tehnologijama i novim indikatorima kao što su ugljični otisak, prihvatni kapacitet priobalnih turističkih destinacija, klimatske promjene, potrošnja vode i morski ekosustavi i sl.

Sustav praćenja i upravljanja može se posebno razviti za praćenje i prepoznavanje biciklista.

Metode praćenja koje se već koriste:

- upitnici i istraživanja za definiranje profila korisnika
- brojači biciklista (tzv. biciklistički barometri) za praćenje učestalosti korištenja biciklističkih ruta/ staza.



Predložene mjere za sigurnost, signalizaciju i praćenje protoka biciklista:

- osigurati sigurnost na raskrižjima – vozače se može upozoriti na prisutnost biciklista pored njihova vozila putem aktivne signalizacije
- unaprijediti signalizaciju – na nekim raskrižjima s prometnom signalizacijom biciklisti imaju posebnu signalizacijsku fazu za precizno prepoznavanje biciklista
- postaviti brojače biciklista – mjerenje i prikupljanje podataka o protoku biciklista na rutama.

Moguće aktivnosti nakon procjene rezultata praćenja:

- unaprjeđenje signalizacije u skladu s očekivanjima biciklista i cikloturista ili drugih korisnika
- uvođenje biciklističkih traka suprotnog smjera u jednosmjernim ulicama, s napomenom da je pravo suprotnog smjera za bicikliste mjera prometne regulacije (izvor: Projekt PRESTO, "Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode")
- povećanje broja brojača biciklista na pažljivo odabranim lokacijama u cilju utvrđivanja stvarne uporabe biciklističkih ruta od strane biciklista i/ili pješaka
- dodavanje ili unaprjeđenje odmorišta povezanih s biciklističkim rutama
- diversifikacija i jačanje načina komuniciranja i oglašavanja cikloturističkih ruta da bi se povećao broj korisnika.

1.7.3 Integracija biciklističkih mreža izvan uobičajenih ruta u priobalju i na kopnu

PREPORUKE:

- usklađivanje s preporukama Europske povelje o održivom turizmu u zaštićenim područjima pri razvoju biciklizma i cikloturističkih ruta
- usklađenost i koordinacija razvoja biciklizma/cikloturizma s planovima upravljanja u zaštićenim područjima, posebice uzduž EuroVelo 8 rute u Hrvatskoj
- postavljanje znakova (signalizacije) na integriran način u skladu s karakteristikama područja kuda

prolazi te izgradnja nove infrastrukture na način da što manje mijenja stanje u okolišu

- istražiti mogućnosti sinergije cikloturizma i koncepta „sporog“ putovanja (s naglaskom na *slow food*, autentičnost, kulturu i tradiciju), osobito za manje poznate destinacije koje bi posjetitelji inače zaobišli.

1.8 Digitalizacija i informatizacija

Digitalizacija i informatizacija imaju iznimno veliku važnost za razvoj biciklizma i cikloturizma, kako zbog velikog korištenja GPS-a (Globalnih položajnih sustava) i povezanih aplikacija za pametne telefone, tako i zbog sve većeg korištenja električnih bicikala. Razvoj električnog bicikla (*e-bike*) pridonosi razvoju energetske uređaja (baterije, punionice) i tzv. inteligentnih sustava (senzori / detektori pokreta, zaslone s podacima o performansama biciklista, kontrolne jedinice, CAN bus sabirnice i sl.) te mnogih drugih tehničkih mogućnosti.

Kao rezultat toga, mobilnost postaje elektrificirana (pogonski sustav), automatizirana (sustav za promjenu stupnja prijenosa) i povezana (GPS satelitska navigacija, aplikacije za pametne telefone, internetski portali i sl.).

Stoga i vožnja biciklom postaje dostupnija i osobama slabije fizičke kondicije, posebice djeci i starijim osobama. Regulatorni okviri koji su danas dostupni u određenoj su mjeri još neusklađeni s tehnološkim napretkom, iako su nove tehnologije značajno utjecale na novije regulatorne okvire i politike.

PREPORUKE:

- unaprjeđenje politika usporedno s implementacijom novih tehnologija
- razvoj novih alata za internetske aplikacije koji sadrže sve cikloturističke rute
- digitalna podrška održivoj kulturi biciklizma, imajući na umu da su biciklisti skloni korištenju digitalnih uređaja i dijeljenju informacija kroz društvene mreže, biciklističke aplikacije i sl.
- izrada mrežnih stranica i aplikacija za pametne telefone s informacijama o svim rutama u određenom prostoru, s naglaskom na EuroVelo i nacionalnim dugoprugaškim rutama.

1.9. Politike regionalnog razvoja

1.9.1 Izrada akcijskih planova

Akcijski plan bi trebao biti temelj za dugoročno unaprjeđenje nacionalne i/ili regionalne biciklističke mreže ruta. Dodatno treba osigurati da se svim smjernicama i strategijama planiranja kojima je cilj pružanje podrške razvoju biciklizma i cikloturizma sustavno bavi međuresorno na razinama nacionalnih strategija, planova, programa i okvirnih odluka, kao što su smjernice za regionalno planiranje, razvojni planovi i planovi za lokalna područja i sl.

Za unaprjeđenje sustava biciklističkih ruta osobito je važna izgradnja biciklističke infrastrukture (posebnih biciklističkih staza, traka, cesta i *greenwaya*) te koherencija između postojećih ruta, odnosno izbjegavanje nepotrebnih preklapanja i preintenzivne mreže ruta (koja često zna obuhvaćati većinu lokalnih prometnica u nekom području). Unaprjeđenja bi se trebala integrirati u **akcijski plan za biciklističku infrastrukturu** koji će uključiti razne aspekte razvoja i promocije biciklizma/cikloturizma te služiti kao osnova za formuliranje promotivnih alata, osobito s aspekta dizajna u označavanju i pratećim sadržajima na rutama. Biciklističke rute bi trebale istovremeno biti razvijene na način da se uklapaju u lokalne prometne planove, odnosno tako da udovoljavaju i potrebama lokalnog stanovništva s aspekta svakodnevnih kretanja i rekreacije, a istovremeno i cikloturističkim kretanjima.

Akcijski plan za razvoj EuroVelo 8 – Mediteranske rute u Hrvatskoj izrađen u okviru projekta MEDCYCLETOUTOUR („Plan aktivnosti razvoja rute za Hrvatsku za razdoblje od 2018. do 2030.“) predlaže strategije te 248 konkretnih aktivnosti za razvoj cjelovite EuroVelo 8 rute uz preglednu tablicu s troškovima, kao i preporukama o mogućnostima financiranja iz različitih europskih i nacionalnih izvora. U Plan su implementirani inputi dobiveni na županijskim radionicama održanim u ožujku i travnju 2018., a izrađen je sukladno metodologiji i kriterijima Europske biciklističke federacije (ECF) – *European Certification Standard* (ECS). Plan je dostupan na hrvatskom i engleskom jeziku na internetskoj stranici Hrvatske turističke zajednice www.htz.hr.



1.9.2 Transnacionalna suradnja

Cilj transnacionalne suradnje je promicati bolju suradnju i regionalni razvoj unutar Europske unije zajedničkim pristupom rješavanju zajedničkih izazova. Osnovni regionalni politički izazovi uključuju širok raspon vezan uz inovaciju, okolišnu održivost, dostupnost, telekomunikacije, urbani razvoj i ljudske resurse, ravnopravnost spolova itd. To omogućuje smislen rad regija iz većeg broja država članica EU-a na pitanjima poput biciklističkih koridora, upravljanja cikloturizmom, međunarodnog poslovanja i povezanih istraživanja te razvoj održivijih tržišta.

Općenite preporuke za uspješnu transnacionalnu suradnju:

- razmjena znanja, dobre prakse i iskustva
- poticanje stvaranja radne skupine za cikloturizam u različitim upravama i institucijama s ciljem pokretanja povezane cikloturističke mreže između više država
- uspostava organizacijskog tijela višeg upravljanja s predstavništvima u svim zemljama (prekogranična tijela)

- stvaranje radne skupine za biciklizam s ciljem ostvarenja suradnje, konkurentnosti i promicanja kampanja i inovacije
- tehnička podrška administrativnim jedinicama u svrhu osmišljavanja, provedbe i promicanja vožnje biciklom.

1.9.3 Instrumenti politika i predloženi alati za provedbu

Preporuke intervencija na tri razine različitih razmjera:

Na razini urbanog i prometnog planiranja:

- Za provedbu je nužna hijerarhija prometne mreže, čiji je cilj stvaranje i osiguravanje zona smirenog ili dijeljenog prometa brzine kretanja do 30 km/h (*soft traffic zones*).

Na razini glavne prometne mreže:

- U glavnoj prometnoj mreži ključno je u što većoj mjeri odvojiti biciklistički od automobilskeg prometa, što se postiže izgradnjom posebnih biciklističkih staza i traka ili označavanjem ruta koje koriste prometnice s minimalnim prometom motornih vozila.

Na razini točki prijelaza za bicikliste:

- Na mjestima promjene načina prijevoza (točke multimodalne integracije – kolodvori, terminali i sl.) glavni je cilj izgradnja sigurnih, odnosno nadziranih parkirališta i mjesta za skladištenje bicikala, te liftova, rampa i kanalisa za nesmetan prolaz tj. olakšano guranje bicikla.

Predloženi alati za provedbu:

- teritorijalno i sektorsko planiranje turizma, cikloturizma i biciklizma (održivog prometa i mobilnosti)
- usklađivanje različitih javnih uprava u planiranju
- poseban prostorni okvir za cikloturizam na nacionalnoj razini, pod čime se u prvom redu podrazumijeva osnaživanje uloge Nacionalnog koordinacijskog tijela za razvoj cikloturizma Hrvatske kroz njegovo permanentno financiranje na nacionalnoj razini odnosno u sklopu djelovanja nadležnih ministarstava ili Hrvatske turističke zajednice.

1.10 Upravljanje i koordinacija

1.10.1 Preporuke za postojeće modele upravljanja i koordinaciju

U pogledu ruta koje promiče regionalna samouprava, istovremeno postoje dva moguća modela:

- a) regionalna samouprava može izgraditi rutu i kasnije njome upravljati, što znači da održava rutu, trasu i podlogu, signalizaciju i promiče tu rutu; ili
- b) regionalna samouprava može izgraditi rutu i kasnije prenijeti vlasništvo tj. upravljanje rutom (infrastrukturom i signalizacijom) na jedinice lokalne samouprave, tako da one mogu učinkovitije upravljati rutom.

Primjeri dobre prakse upravljanja biciklističkim rutama i mrežama ruta su:

- Konzorcij zelenih putova Girona (*Greenways Consortium of Girona* ili *ViesVerdes*) osnovan 2003. s ciljem planiranja, izgradnje, održavanja i promocije cikloturističkih ruta u određenom području, u ovom slučaju u katalonskom gradu Gironi s okolnicom
- Nacionalna biciklistička mreža Veloland Schweiz (*Veloland Schweiz – SchweizMobil*), uvedena 1998. radi poticanja koordiniranog razvoja, upravljanja proizvodom i promocijom biciklizma i cikloturizma u Švicarskoj. Sustav se sastoji od devet nacionalnih ruta koje pokrivaju sva glavna biciklistička područja, a koordinira i upravljanje s 54 regionalne i 49 lokalnih ruta u Švicarskoj.

Postojeće modele upravljanja moguće je unaprijediti i na temelju iskustva iz projekta MEDCYCLETOUT. Jedinice regionalne i/ili lokalne samouprave trebale bi izraditi makrotematske i multisektorske strategije koje će u obzir uzeti sve dionike po resorima, nadležnostima i kompetencijama, a ne samo destinacije. Na taj način mogu pridonijeti boljem i učinkovitijem upravljanju gospodarskim, socijalnim i okolišnim utjecajima turizma i održivog prometa (biciklizma/cikloturizma).

Održivo upravljanje turizmom treba se razvijati paralelno, unutar okvira koji se može odmaknuti od neposredne sfere turističkih politika. S obzirom na to da se radi o kompleksnom sustavu, turizam može biti posebno izložen nestabilnosti, promjenjivosti i vanjskim šokovima,



što dodatno povećava njegovu složenost. Kao odgovor na to postoji potreba za dubinskim i kontekstualnim razumijevanjem turističkih sustava i njihovim upravljanjem.

1.10.2 Transnacionalni Sporazum o dugoročnom upravljanju (LTMA): aktivnosti uključene u Sporazum

Aktivnosti koje će se uključiti u Sporazum o dugoročnom upravljanju (Long-Term Management Agreement – LTMA), s ciljem osiguravanja nastavka zajedničkog rada u partnerstvu su:

- izrada i provedba transnacionalnog, odnosno nacionalnog akcijskog plana EuroVelo 8 rute
- osiguravanje prikladne biciklističke infrastrukture
- uključivanje biciklizma u sve planove za infrastrukturu
- unaprjeđenje regulatornog okvira za biciklizam/cikloturizam
- integriranje propisa za promicanje biciklizma i povećanje sigurnosti biciklista u nacionalne zakone o sigurnosti na cestama
- stvaranje radnih skupina za biciklizam/cikloturizam i imenovanje transnacionalnog službenika za biciklizam/cikloturizam
- osiguranje izvora financiranja po aktivnostima i resorima sukladno nadležnostima i kompetencijama
- promicanje cikloturizma na EuroVelo 8, uključujući i veze do atrakcija u najbližem okruženju
- implementacija digitalnih tehnologija i GPS sustava za pametne telefone za poboljšanje uvjeta za bicikliste
- osnivanje transnacionalnog centra znanja za obuku profesionalaca i razvijanje vještina.

2.

Preporuke i operativne mjere za postizanje visokokvalitetne biciklističke rute i/ili destinacije

2.1 Infrastruktura

2.1.1 Operativni plan ulaganja i uređenja prikladne biciklističke infrastrukture

Biciklistička se infrastruktura planira i gradi, a njome se utječe i na razvoj održivog i odgovornog prometa na svim razinama od lokalne preko regionalne, nacionalne do paneuropske odnosno transnacionalne razine.

Cilj je kreirati i lokalnom stanovništvu **osigurati funkcionalnu, cjelovitu i sigurnu mrežu koja prati dosljednu strukturu s međusobno povezanim elementima**. Svaka razina ima drugačiju ulogu i svrhu, stoga mora slijediti drugačiju plansku i razvojnu logiku i zadovoljiti drugačije potrebe, ali i biti komplementarna infrastrukturnoj mreži ruta na višim razinama.

Transnacionalne biciklističke rute trebaju se planirati na način da se u obzir uzmu direktnost, sigurnost, povezanost i atraktivnost na širem planu, a nacionalne rute tako da dobro povezuju sve dijelove određene države. Nasuprot tome, regionalne i lokalne rute primarno

djeluju kao svojevrsne biciklističke arterije za lokalne zajednice u njihovim svakodnevnim životima (održiva urbana mobilnost), u kombinaciji s gradskim i prigradskim intermodalnim prijevozom i terminalima, ali i za potrebu rekreacije domicilnog stanovništva i turista koji borave u nekom području. Ukoliko se svakom razinom biciklističke infrastrukture upravlja na racionalan i međusobno koordiniran način to će rezultirati i povećanom razinom sigurnosti, praktičnosti i lakšom orijentacijom za bicikliste, što će u konačnici dovesti do većeg zadovoljstva biciklista i potaknuti nove skupine ljudi da se koriste biciklom.

Razvoj zajedničke metodologije za dosljednu mrežu biciklističkih ruta može pomoći u definiranju potreba i djelovati kao smjernica za nacionalne, regionalne i lokalne vlasti.

U tom smislu mreža EuroVelo ruta može činiti oslonac europske biciklističke infrastrukture i djelovati kao impuls razvoja u zemljama s ograničenom biciklističkom infrastrukturom. To je osobito važno za zemlje u kojima još ne postoji jasna definicija standarda za biciklističku infrastrukturu pa bi izostanak koordinacije mogao dovesti do toga da biciklistička infrastruktura ne odražava potrebe biciklista i ne jamči dosljednu, koherentnu i atraktivnu mrežu.

Preporuke za osiguravanje prikladne biciklističke infrastrukture:

- definiranje i stvaranje metodologije i praćenja provedbe transnacionalne europske biciklističke mreže
- stvaranje i održavanje transnacionalnih, nacionalnih, regionalnih i lokalnih mreža cikloturističkih ruta i poticanje izgradnje biciklističkih staza odvojenih od kolnika i biciklističkih traka na kolniku
- postavljanje nacionalnih standarda za biciklističku infrastrukturu usklađenu s EuroVelo standardima.

Preporuke za uređenje linearne infrastrukture:

- biciklističke trake/staze u urbanim i međugradskim područjima s intenzivnim kretanjem biciklista
- kombinirane biciklističko-pješačke staze u prostorima slabijeg intenziteta pješačkih i biciklističkih kretanja
- zajedničke prometnice za motorna vozila i bicikle (dijeljenje prometa / zona smirivanja prometa / ograda)

ničenje brzine) u prostorima gdje zbog financijskih ili prostornih razloga nije moguća izgradnja posebnih biciklističkih staza ili traka

- biciklističke staze i putevi u prirodi te u zaštićenim područjima prirode, kao i na trasama riječnih nasipa i napuštenih željezničkih pruga (*greenways*).

Preporuke za infrastrukturu „na licu mjesta“ (*on the spot*):

- parkirna mjesta, sigurna parkirališta/garaže, liftovi, rampe i kanalice za bicikle na postajama javnog prijevoza
- sustav javnog najma bicikala u gradovima (*bike-share*) uz javni putnički prijevoz (putnički terminali)
- multimodalne točke (putnički terminali kao mjesta integracije više načina prijevoza (željeznica/autobus/ bicikli)
- odmorišta s klupama, nadstrešnicama i informacijama na najatraktivnijim dijelovima cikloturističkih ruta
- servisni punktovi za bicikliste, posebice u prostorima izvan većih gradova na glavnim EuroVelo i nacionalnim cikloturističkim rutama.

2.1.2 Osnovni pojmovi biciklističke infrastrukture u Hrvatskoj

Hrvatska nudi velik izbor zanimljivih ruta po državnim, županijskim i lokalnim, manje prometnim cestovnim prometnicama, ali i riječnim nasipima i šumskim cestama.

Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi (N.N. br. 28/2016) definirani su osnovni pojmovi kategorija biciklističkih prometnica u Hrvatskoj:

- 1) biciklistička ruta ili pravac
- 2) biciklistička traka na kolniku
- 3) biciklistička staza odvojena od kolnika
- 4) biciklistička cesta
- 5) biciklistički put.

Biciklistička ruta ili pravac je biciklistička prometnica koja povezuje određena mjesta ili točke u prostoru, obilježena putokazima, a može biti izgrađena u obliku biciklističke staze, trake, ceste ili puta.

Biciklistička traka na kolniku je dio kolnika namijenjen za promet bicikala koji se prostire uzduž kolnika obilježen uzdužnom crtom po kolniku i propisanim prometnim oznakama.

Biciklistička staza odvojena od kolnika – izgrađena prometna površina namijenjena za promet bicikala, odvojena od kolnika i obilježena horizontalnim oznakama i propisanim prometnim znakovima.

Biciklistička cesta je prometna površina sa suvremenim kolničkim zastorom namijenjenim za promet bicikala koja se proteže izvan koridora ceste, obilježena horizontalnim oznakama i propisanim prometnim znakom.

Biciklistički put je prometna površina namijenjena za promet bicikala bez suvremenog kolničkog zastora izvan koridora ceste obilježena propisanim prometnim znakom.

Biciklističke prometnice potrebno je izgrađivati kao sigurnu biciklističku infrastrukturu i povezivati u biciklističku mrežu ruta ili pravaca za kretanje biciklista koja mora zadovoljiti temeljna načela dizajna: **povezanost, izravnost, sigurnost, udobnost i privlačnost.**

- **Povezanost** je ključni uvjet koji mreža treba ispuniti, a podrazumijeva da svaki biciklist može doći do željenog odredišta biciklom.
- **Izravnost** mreže odnosi se na udaljenost ili vrijeme potrebno da se biciklom prijeđe između izvora i odredišta putovanja, a podrazumijeva što manje zaobilaženja.
- **Sigurnost** se odnosi na sve aktivnosti i zahvate usmjerene na izbjegavanje sukoba s drugim sudionicima u prometu odvajanjem različitih vrsta korisnika ceste, smanjenjem brzine na visokorizičnim točkama, smirivanjem prometa, ponudom alternativnih ruta itd.
- **Udobnost** se odnosi na stvaranje ugodnog i opuštenog biciklističkog doživljaja, u kojem će fizički i mentalni napor biti sveden na minimum, što se u prvom redu odnosi na kvalitetu podloge koja mora biti pogodna i za cestovne bicikle te na izbjegavanje prečestih i prevelikih uspona.
- **Privlačnost** se odnosi na trasiranje rute jer atraktivno okruženje i postojanje većeg broja pojedinačnih atrakcija na ruti može potaknuti na odabir bicikla kao prijevoznog sredstva za svakodnevnu vožnju i sredstva rekreacije.



2.1.3 Pregled zakonskih regulativa biciklističkog prometa, mreže ruta, infrastrukture i znakova/oznaka u Hrvatskoj

Zakon o cestama (N.N. br. 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19)

U izmjenama i dopunama Zakona o cestama (N.N. br. 54/13) biciklistička infrastruktura je prepoznata kao dio cestovne infrastrukture (biciklističke trake i staze) te su ostvarene pretpostavke za donošenje provedbenih propisa kojima se uređuje projektiranje, građenje, rekonstrukcija i održavanje biciklističkih staza i biciklističkih traka, uključujući i način prometovanja i njihova označavanja prometnom signalizacijom.

Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta (N.N. br. 91/13, 114/17)

Dokument koji daje svojevrсни prostorni okvir za uređenje biciklističkih ruta u Hrvatskoj. Njime su definirani koridori na kojima bi se trebale uređivati rute državnog značaja odnosno državne glavne biciklističke rute, koje su prikazane smjerom i oznakom rute u čl. 7 (Tablica), a predviđa se i uspostavljanje državnih veznih, županijskih i lokalnih biciklističkih ruta, koje za sada nisu precizno definirane.

Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi (N.N. br. 28/16)

Dokument koji propisuje osnovna načela planiranja te elemente za projektiranje, izgradnju i održavanje biciklističke infrastrukture.

Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama (N.N. br. 92/19)

Propisuje namjenu, vrstu, značenje, oblik, boju, dimenzije, karakteristike i postavljanje prometnih znakova, signalizacije i opreme na cestama, koje se koriste za cestovni promet, a propisano je i vođenje biciklističkog prometa odnosno biciklista u prometu na prometnicama RH.

Zakon o sigurnosti prometa na cestama (N.N. br. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20)

Utvrdjuje temeljna načela međusobnih odnosa, ponašanje sudionika i drugih subjekata u prometu na cesti, osnovne uvjete kojima moraju udovoljavati ceste glede sigurnosti prometa, pravila prometa na cestama, uređuje vođenje biciklističkih tokova i ispravnost vozila, dok Pravilnik o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama (N.N. br. 85/16, čl. 165. i čl. 166.) propisuje uređaje i opremu na biciklu.

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2017. do 2030. godine (N.N. br. 84/17)

Prometni sustav sastoji se od prometne infrastrukture i organizacije/upravljanja istom. Navedenom Strategijom Hrvatska je podijeljena na 6 funkcionalnih regija koje karakterizira visoka razina prometne interakcije na razini kratkih distanci unutar njihovog prostora i to kako slijedi: Središnja Hrvatska, Istočna Hrvatska, Sjeverni Jadran, Sjeverna Dalmacija, Središnja Dalmacija i Južna Dalmacija za koje se razvijaju Glavni planovi (master planovi) razvoja prometnog sustava, kao inovativan način planiranja urbanog održivog prometa za bolju mobilnost i dostupnost.

Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020.godine (mint.gov.hr)

Krovni razvojni dokument hrvatskog turizma do 2020., nastao u uvjetima pristupanja Hrvatske Europskoj uniji, daje putokaz i otvara novi prostor i daje smjernice za razvoj turizma.

Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015. (mint.gov.hr)

Dokument promatra cikloturizam kao jedan od ključnih turističkih proizvoda (i kao turističko putovanje biciklom, i kao biciklistički izlet, i kao dodatnu sportsko-rekreativnu ponudu vožnje biciklom po uređenim ili neuređenim stazama itd.) i predlaže mjere za njegov razvoj.

Operativni planovi razvoja cikloturizma hrvatskih županija 2017. – 2019. (www.cikloturizam.hr)

Dokumenti koji daju smjernice i prioritete razvoja cikloturizma svake pojedine županije, identificiraju

relevantne i potencijalne dionike razvoja te definiraju optimalne trase biciklističkih ruta županije, a koje će u konačnici biti uređene, označene, promovirane, održavane i međužupanijski povezane kako bi činile mrežu sigurnih i cjelovitih pravaca biciklističke infrastrukture.

Pravilnik o razvrstavanju, kategorizaciji i posebnim standardima ugostiteljskih objekata iz skupine Hoteli – posebni standard „BIKE“ (za bicikliste) (N.N. br. 56/16, čl. 46.)

U Hrvatskoj je potrebno na nacionalnoj razini implementirati posebni standard „Bike“ (za bicikliste) za sve vrste smještajno-ugostiteljskih objekata, te izraditi središnju online bazu takvih objekata, obzirom su isti trenutačno na razini županijskih oznaka standarda, dok se nacionalna oznaka primjenjuje isključivo za objekte vrste **Hoteli** od 2016.

Pravilnik o javnoj turističkoj infrastrukturi (N.N. br. 131/09)

Propisuje upravljanje infrastrukturom u vlasništvu jedinica područne samouprave i/ili jedinica lokalne samouprave u cilju razvoja turizma što uključuje i biciklističke staze.



2.1.4 Intermodalnost

Intermodalnost je budućnost održive urbane mobilnosti. Europski gradovi su pod pritiskom da ponude mogućnosti javne mobilnosti koje kombiniraju više načina prijevoza da bi se smanjila uporaba automobila i motornih vozila uopće. Globalni promet odgovoran je za gotovo četvrtinu emisija ugljičnog dioksida u vezi s potrošnjom energije, a taj udio raste. Cilj je povećati intermodalnu ponudu uzduž svake biciklističke rute, a posebno dugoprugaške (EuroVelo) i nacionalne rute, stoga bi se biciklizam trebao na ispravan način integrirati u multimodalni prometni sustav koristeći se inteligentnim prometnim sustavom (ITS) provedbom integracije biciklizma s javnim prijevozom.

Prekogranična mreža morala bi u svoje politike uključiti sljedeće preporuke:

- promicanje veće uporabe bicikala u nacionalnom protoku prometa na svakoj razini
- poticanje izgradnje biciklističke infrastrukture: biciklističkih traka, staza i cesta
- biciklističke rute moraju biti spojene i imati pristup mreži javnog prijevoza
- integraciju bicikala u intermodalnu prometnu mrežu i stvaranje uvjeta za neometanu uporabu različitih prijevoznih sredstava tijekom jednog putovanja
- stvaranje alata koji će udružiti prometne mreže i organizacije te aktivno promicati intermodalnost između regionalnog i gradskog prijevoza, odmicanjem od dimenzije jednog grada.

Preporuke za povećanje broja parkirališnih mjesta za bicikle u javnim prostorima:

- povećanje sigurnosti parkirališnih mjesta / garaža za bicikle
- uzimanje u obzir znanja i iskustva iz dobrih europskih praksi
- implementacija sustava javnog najma bicikala u glavnim čvorištima javnog prijevoza.



- ### 2.1.5 Signalizacija: utjecaj standarda Europske biciklističke federacije na niže razine biciklističke mreže

Mrežom EuroVelo ruta upravlja Europska biciklistička federacija (ECF – European Cyclists' Federation) koja osigurava visoke standarde dizajna, signalizacije i promocije svih ruta u Europi.

Preporuke sukladno metodologiji ECF-a:

 - ujednačiti različite prometne znakove i znakove upozorenja uzduž čitave rute
 - uspostaviti koherentnu signalizaciju odnosno postavljanje znakova na biciklističkim rutama s istim kriterijima u jednoj zemlji, znači da će politike o znakovima na nacionalnoj razini biti standardizirane
 - primijeniti priručnike za orijentacijske znakove na biciklističkim rutama i stazama
 - primijeniti dobru praksu i iskustva postavljanja signalizacije u sklopu MedCycleTour projekta na potezu od Maslenice do Žaborića i u drugim područjima u Hrvatskoj
 - ujednačiti informativne znakove na lokalnoj razini u svim dijelovima Hrvatske u skladu s mogućnostima i specifičnostima, posebice između urbanih i ruralnih područja te između kontinentalnog i primorskog dijela Hrvatske
 - ujednačiti uvjete vezane uz dizajniranje i postavljanje interpretacijsko-informativnih ploča uz ključne atrakcije.
- ### 2.1.6 Sinkronizacija (brojevi, dizajn) na različitim razinama biciklističke mreže. Spajanje dugoprugaške EuroVelo rute s drugim biciklističkim područjima uzduž rute.

 - Okupiti sve relevantne stručnjake i dionike s različitih razina i iz područja politika da bi zajedno radili na promicanju biciklizma i cikloturizma. Učinkovite stručne radne skupine (različiti dionici iz sektora prometa, turizma, zdravlja, okoliša, gospodarstva, sigurnosti prometa na cestama i sl.) mogu omogućiti bolje razumijevanje različitih potreba i zahtjeva.

- Odrediti odgovorne organizacije koje će preuzeti upravljanje i koordinaciju biciklističke mreže.
- Definirati sve relevantne dionike na različitim razinama koji su spremni predano sudjelovati u općoj „biciklističkoj mreži“ (radna skupina).
- Na nekim destinacijama uzduž rute sinkronizacija različitih razina biciklističke mreže nije najbolja, no ima prostora za napredak. Transnacionalna suradnja stimulirat će sve razine sinkronizacije i spojiti dugoprugašku EuroVelo rutu i glavne nacionalne rute s drugim područjima uzduž rute zanimljivim za cikloturizam.
- Korištenje projektom kao poticajem za uspostavljanje regionalnih i lokalnih mreža oko projekta i daljnji razvoj regionalnih biciklističkih sustava ruta koji se oslanjaju na dugoprugašku EuroVelo 8 – Mediteransku biciklističku rutu.

Temeljem Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine i Akcijskog plana razvoja cikloturizma Hrvatske (2015.), u okviru Ministarstva turizma i sporta 2016. osnovano je Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma Hrvatske. Osnivanjem Koordinacijskog tijela omogućeno je pristupanje u članstvo ECF-a nositelja projekta EuroVelo, mreže europskih biciklističkih ruta koje povezuju zemlje Europske unije (www.eurovelo.com). Budući da Hrvatskom prolaze četiri EuroVelo rute (EV6: Atlantik – Crno more / Dunavska ruta, EV8: Mediteranska ruta, EV9: Baltik – Jadran i EV13: Ruta Željezne zavjese / Dravska ruta) zadaća Koordinacijskog tijela je, uz definiranje nacionalne mreže cikloturističkih pravaca integracija na europsku mrežu biciklističkih ruta te rad na njihovom unaprjeđenju kroz koordinaciju i upravljanje razvojem i unaprjeđenjem međuresorne suradnje, kao i suradnje sa županijama koje sudjeluju u radu Koordinacijskog tijela (www.cikloturizam.hr).

- ### 2.1.7 Preporuke za poboljšanje sigurnosti na cestama i kulture vožnje

Politike na temelju kojih se održavaju EuroVelo i nacionalne cikloturističke rute trebaju uključivati višu razinu sigurnosti, udobnosti i atraktivnosti za bicikliste, tako da se oni mogu pridržavati glavnih kriterija sigurnosti na cestama. To je često onemogućeno smještanjem ruta uzduž prometnica s gustim prometom i s nedo-
- ### 2.1.8 Nacionalni programi i dokumenti o sigurnosti biciklista u prometu i programi osposobljavanja

 - Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske (NPSCP, od 1994. do 2020., u pripremi program za razdoblje 2021. – 2030., www.npscp.info)

- voljno pratećih ugostiteljskih, servisnih i informativnih sadržaja za bicikliste.
- ### Politike bi trebale omogućiti rute sljedećih karakteristika:

 - kvalitetna signalizacija na prometnicama tako da su udovoljeni zahtjevi vezani uz sigurnost i minimizirana mogućnost skretanja s rute uslijed nedostatka i/ili slabe kvalitete biciklističke signalizacije
 - prohodne čitavom dužinom
 - dovoljno široke da biciklistima omoguće paralelnu vožnju i pretjecanje
 - mogućnost vožnje u oba smjera bez opasnosti
 - prilagođene obiteljima, tako da se i djeca na njima mogu voziti na jednostavan i siguran način
 - smještene što je više moguće u krajobrazno atraktivnim prostorima s mnogo uređenih turističkih atrakcija
 - što je moguće više spojene na sustave javnog prijevoza koji omogućuju prijevoz bicikala; to se posebice odnosi na mogućnost prijevoza bicikala željeznicom i pomorskim putničkim prijevozom, a u skladu s mogućnostima i autobusima između gradskih i prigradskih (ruralnih) područja
- U sklopu projekta MedCycleTour ruta EuroVelo 8 po prvi je put definirana u Hrvatskoj i prolazi kroz sedam županija: Istarsku, Primorsko-goransku, Ličko-senjsku, Zadarsku, Šibensko-kninsku, Splitsko-dalmatinsku i Dubrovačko-neretvansku. Cijela ruta je definirana temeljem informacija prikupljenih istraživanjem terena tijekom 2017. i 2018. Korišten je jedinstven kriterij za sve rute iz ECF mreže EuroVelo ruta (ECS Manual), kao osnovni preduvjet da se ruta uvrsti u tu mrežu i nastavi razvijati kao dio sustava EuroVelo.
- Postojeća cestovna infrastruktura proteže se uzduž čitave rute, koja skoro u cijelosti prolazi javnim državnim, županijskim, lokalnim i malim dijelom nerazvrstanim cestama dovoljne širine za sigurno kretanje. Ruta prolazi po asfaltiranim prometnicama u dobrom stanju po pitanju podloge za vožnju, a samo iznimno po makadamskim prometnicama. Detaljan GPS trag rute koji se može preuzeti s internetske stranice www.eurovelo8.hr omogućit će biciklistima i cikloturistima da odaberu za sebe optimalne pravce između 20 glavnih te 8 alternativnih dionica EV8 rute u Hrvatskoj.

- Sigurnost biciklista dugoročno se ostvaruje izgradnjom sigurne infrastrukture. Izgradnja infrastrukture je zahtjevan i dugoročan cilj te su potrebne privremene mjere kako bi se sigurnost što prije podigla na višu razinu.
- Dva posto (ili preciznije 1,8 %) EV8 rute u Hrvatskoj ulazi u ECS kriterij vrlo jak promet (*very high traffic*), koji apsolutno nije dozvoljen na EV rutama. To su dionice koje imaju više od 10000 auta dnevno ili više od 4000 ako smiju voziti 80 km/h ili više.
- Sljedećih 8,2 % rute ulazi u ECS kriterij jak promet (*high traffic*), to su dionice koje imaju promet 4000 – 10000 auta dnevno ili 2000 – 4000 ako je brzina 80 km/h i više. Ruta se tek počela razvijati i za značajno podizanje sigurnosti rute treba se fokusirati na najkritičnije dijelove, a takvih nema toliko puno.
- Na dionicama rute koje prolaze po prometnim cestama trebalo bi što prije postaviti odgovarajuću signalizaciju koja će sve sudionike u prometu upozoriti na dijeljeni prostor i mjerama smirivanja prometa povećati sigurnost. Za rješavanje tog problema potrebno je na kritičnim segmentima rute razviti i uslugu prijevoza bicikla, kako bi se mogla izbjeći vožnja biciklom po rizičnijim i neugodnijim dijelovima rute.
- Stoga je jedna od prioritarnih aktivnosti u daljnjem razvoju rute EuroVelo 8 u Hrvatskoj pokretanje pripremnih radnji za izvođenje infrastrukturnih radova, koje uključuje projektiranje na nekoliko razina (od idejnog rješenja do detaljnog izvedbenog projekta), kako bi se u razdoblju od dvije do pet godina mogli realizirati prvi ključni infrastrukturni radovi. Aktivnosti i strategije za razvoj cjelovite rute predložene su „Planom aktivnosti razvoja rute za Hrvatsku za razdoblje od 2018. do 2030“.
- * Best practice examples of safe cycling in Europe, Slovenian Traffic Safety Agency, 2014.
- ### 2.1.8 Nacionalni programi i dokumenti o sigurnosti biciklista u prometu i programi osposobljavanja

 - Nacionalni program sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske (NPSCP, od 1994. do 2020., u pripremi program za razdoblje 2021. – 2030., www.npscp.info)

- Program osposobljavanja za vožnju biciklom temeljem NPSCP (provodi HAK u suradnji s Ministarstvom unutarnjih poslova od 2016.)
- Priručnik „Biciklom sigurno u prometu“, HAK i Ministarstvo unutarnjih poslova, 2017.
- Priručnik „Nemotorizirani promet“, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, 2015.

2.2 Usluge

2.2.1 Pogodnosti za lokalne pružatelje usluga razvojem transnacionalnog proizvoda

- Sigurna infrastruktura, osigurana mjesta za parkiranje, razvijeni sustavi javnih bicikala, uslužni objekti, servisi i specijalizirane trgovine, prilagođen javni prijevoz kao i kreativni programi turističkih agencija stvaraju dodatni snažan motiv za putovanja biciklom i istraživanje biciklističkih ruta. Međutim, nužna je i jedinstvena signalizacija (prometni znakovi i biciklističke oznake) za određivanje smjera kretanja i utvrđivanje trenutne pozicije te orijentaciju biciklista na rutama.
- Stoga se preporuča GPS snimanje trase biciklističkih ruta i promocija istog na destinacijskoj internetskoj stranici s mogućnošću preuzimanja traga rute (GPX *file download*) za što ugodniju i sigurniju vožnju. Poželjno je da jedinice lokalne samouprave na ruti u narednom razdoblju implementiraju signalizaciju za EuroVelo 8 rutu tamo gdje je trasa rute do kraja optimirana, vodeći se pri tome primjerom realizirane pilot signalizacije između Maslenice i Žaborića, odnosno Nina, Zadra i Šibenika.





Potencijalne koristi koje destinacija može imati od transnacionalne rute (npr. EV8) mogu se upotrijebiti za zagovaranje daljnjeg unaprjeđenja politika razvoja turizma odnosno cikloturizma i biciklizma uopće:

- cikloturist je novi, poželjni posjetitelj/turist
- novi segmenti biciklista stimuliraju nove vrste i razine usluge
- razvoj cikloturizma smanjuje sezonalnost turizma i omogućava ostvarivanje turističke aktivnosti veći dio godine
- razvoj cikloturizma izravno doprinosi gospodarstvu lokalne zajednice kroz stvaranje novih radnih mjesta i aktiviranje nedovoljno valoriziranih turističkih resursa
- širenje mreže smještajnih objekata na koje su cikloturisti orijentirani, kao što su kampovi, mali obiteljski hoteli, ruralne kuće za odmor i slično.

2.2.2 Biciklom na javni prijevoz u Hrvatskoj

Korištenje javnog prijevoza jedan je od najjednostavnijih načina dolaska do željene biciklističke rute.

U povezivanju kontinentalnog dijela Hrvatske željeznicom, biciklom se može na vlak, dok se do destinacija na obali i otocima biciklom može na brod, odnosno trajekt. Za bicikl je potrebno kupiti prijevoznu kartu, a u određenim vlakovima ili brodovima preporuča se prethodno pitati ima li mjesta za bicikl (stalci / ostave za bicikle uglavnom ne postoje ili nisu adekvatno prilagođeni toj usluzi). To se posebice odnosi na prigradske vlakove u jutarnjim i poslijepodnevnim satima, gdje postoji problem velikog broja putnika koji putuju na posao i s posla te prostora za bicikle.

Važno je javni prijevoz prilagoditi prihvatu bicikala, što znači da vlakovi koji primaju bicikle moraju imati dovoljno prostora za bicikle u vagonu i osigurano mjesto za prikladno i sigurno odlaganje bicikla (stalci, držači ili zidne kuke za bicikle), a infrastrukturu terminala (kolodvora, postaja, luka) prilagoditi **potrebama lakšeg i nesmetanog kretanja putnika s biciklom**. Treba također voditi računa i o voznim redovima vlakova na kojima je moguć prijevoz bicikala do cikloturistički privlačnih i razvijenih destinacija jer u sadašnjim okolnostima do određenih turističkih regija nije moguće doći biciklom na vlak. Na primjer, do regije Like nije moguće prevesti bicikl vlakom osim u turistički neprikladnim i nepopularnim kasnim noćnim odnosno ranim jutarnjim satima, također tijekom cijele turističke godine ne može se biciklom na vlak doći do Splita, glavnog željezničkog prometnog središta na EuroVelo 8 ruti uz nešto sjeverniji grad Rijeku.

Kada je riječ o prijevozu bicikala u pomorskom prijevozu trebalo bi ga cjenovno prilagoditi na način da bude prihvatljiv cikloturistima, što danas uglavnom nije slučaj, dok cjenovnu politiku zemalja Europske unije odlikuju razmjerno povoljne tarife za prijevoz bicikala **općenito** u javnom prijevozu uključujući i željeznicu i brodski/trajektni prijevoz bicikala, čime se takav oblik održivog prometa popularizira i još dodatno potiče.

Također, s obzirom na činjenicu da brzobrodski (katamaranski) pomorski prijevoz putnika u aktualnim uvjetima ne dozvoljava prijevoz bicikala, treba razmotriti mogućnost prihvata barem određenog broja bicikala na katamarane po prihvatljivim cijenama, a u perspektivi nabaviti plovila na kojima će transport bicikala biti moguć. To je osobito važno za brodske linije ključne za prijevoz cikloturista i međuotočno povezivanje biciklističkih ruta, kao što je npr. brodska linija koja povezuje Rab i Lun na otoku Pagu.

2.2.3 Uključivanje i suradnja pružatelja turističkih usluga u svrhu unaprjeđenja ponude

PREPORUKE:

- Integrirati cikloturističke i biciklističke usluge u općenitu turističku ponudu na svim razinama
- Poticati nacionalne/lokalne turističke agencije na kreiranje turističkih programa fokusiranih na najatraktivnije cikloturističke rute u državi
- Kreirati paket aranžmane i posebne vođene/samovođene programe na EuroVelo rutama i njihovim privlačnim dionicama prilagođene ciljanim tržištima i potrošačkim segmentima
- Osmisliti i plasirati cikloturističku ponudu u suradnji s domaćim hotelima i ostalim vrstama smještajnih objekata
- Zajednički promovirati cikloturističku ponudu na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini putem internetskih stranica, aplikacija za pametne telefone, društvenih mreža i sl.
- U mrežiti pružatelje usluga na svim razinama
- Unaprijediti nacionalne politike u turizmu u korist pružatelja usluga biciklizma i cikloturizma
- Educirati pružatelje usluga u cikloturizmu primjenom dobrih praksi i rezultata iz projekta MedCycleTour.

Inteligentni prometni sustav (ITS) koordinira glavne prijevoznike na duge udaljenosti (brodovi, zrakoplovi, željeznica, autobusi, itd.) spajanjem glavnih središta (*hubova*) putem mreže prijevoznika i povezivanjem s regionalnim mrežama „posljednjeg kilometra“. Aplikacije ovakve vrste otvaraju priliku za povezivanje prometnog



sustava i turističkog sektora kroz usluge prilagođene krajnjem korisniku u svrhu planiranja ruta i prilagođavanja rute s ažuriranjima u stvarnom vremenu.

ITS u kontekstu biciklističkog prometa podrazumijeva interoperabilna rješenja iz područja sigurnosti i zaštite biciklističkog prometa, rutiranja i pretputnoga i putnoga informiranja, sustave posudbe javnih bicikala i sl.

Pametni telefoni predstavljaju ITS platformu na kojoj je moguć razvoj cijelog raspona usluga koje su namijenjene biciklistima i biciklističkom prometu.

2.3 Promocija

2.3.1 Važnost i jačanje transnacionalne promocije: dizajn, komunikacija, izgled i „osjećaj“ brenda

Korištenje transnacionalnom, širom slikom prilika je da se destinacije uzduž EuroVelo rute snažnije pozicioniraju na globalnom tržištu. S druge strane, svaka destinacija može doprinijeti izgledu i „osjećaju“ brenda upravo svojim lokalnim i regionalnim posebnostima te kroz konkretnu podršku koju daje planiranju i razvoju održivog prometa, biciklizma i cikloturizma. Sve više se promoviraju znatne koristi redovite upotrebe bicikla kao i rekreativne vožnje biciklom za zdravlje, a smanjenje emisija CO₂ jedan je od globalnih prioriteta ciljeva u ostvarenju kojeg razvoj biciklizma, a i cikloturizma može biti ključni saveznik.

Biciklizam kao svakodnevna aktivnost i cikloturizam kao turistički proizvod, trebaju bolje i učinkovitije načine oglašavanja i promocije diljem Europe. Primjerice, provedba smjernica za zemlje s manje razvijenim strategijama cikloturizma i dopuna svih segmenata turističkog sektora s informacijama o biciklizmu dva su ključna prioriteta.

Aktivnosti poput izrade promotivnih brošura, objava i kampanja na društvenim mrežama, organizacije promotivnih događanja i studijskih putovanja, organizacije radionica i seminara (*webinara*) za razmjenu znanja i dobrih praksi među stručnjacima, sudjelovanje na nacionalnim i međunarodnim događanjima dobar su poticaj nacionalnom i regionalnom razvoju biciklizma i cikloturizma u kontekstu planiranja održivog urbanog prometa.

Ciljana promocija koristi koje biciklizam i cikloturizam donose, nastojanja da se promijeni postojeća paradigma odnosa prema biciklu i biciklizmu, kontinuirano pružanje informacija o novoj biciklističkoj infrastrukturi i cikloturističkoj ponudi mogu biti snažan impuls koji će dovesti do povećanja broja biciklista među lokalnim stanovništvom kao i do porasta broja cikloturista.

2.3.2 Razmjena informacija (usporedba i standardizacija kao transnacionalno rješenje) s ciljem kvalitetnog i točnog informiranja

Provedba nacionalnih projekata za razvoj biciklističke infrastrukture nužna je da bi se biciklistička mreža unaprijedila i postala atraktivna i jednostavna za korištenje domaćim i stranim biciklistima.

Dodatno, važno je osigurati da se sve smjernice i strategije planiranja nacionalnih programa i okvirnih odluka koje za postavljeni cilj imaju pružanje podrške promociji biciklizma temelje na smjernicama za regionalno planiranje, razvojnim planovima i planovima za lokalna područja.

Nadalje, biciklističke mreže bi trebale biti razvijene kao dio širih lokalnih prometnih planova koji će biti prilagođeni biciklistima u svim međugradskim područjima.

Biciklističke mreže u ruralnim područjima trebaju biti razvijene u skladu s europskim i nacionalnim standardima za razvoj cikloturizma vodeći se dobrim primjerima iz prakse različitih zemalja. Znakovi moraju uključivati prometne znakove, znakove upozorenja i informativne ploče (kioske) za rute. Korištenjem istih standarda postići će se bolja povezanost i fokus na pravi segment biciklizma i cikloturizma.

Ako nadležne institucije i tijela javne vlasti te regionalna i lokalna samouprava žele u potpunosti iskoristiti rastući potencijal koji nude biciklizam i cikloturizam, tada treba poduzeti usredotočene napore i planirati mjere i aktivnosti za unaprjeđenje biciklističke infrastrukture, održive mobilnosti prvenstveno lokalnog stanovništva, usluga i promocije.



Alati i metode valorizacije najvažnijih cikloturističkih ruta kao zasebnih turističkih atrakcija

3.1 Analiza

3.1.1 Internetski upitnik (namijenjen korisnicima)

Potrebno je odrediti vrste informacija koje želimo dobiti iz perspektive biciklista te izraditi osnovni upitnik koji se može ispuniti *online*. Upitnik će pomoći u definiranju različitih tipova biciklista/cikloturista (*personas*).

- Koliko često posjećuju destinaciju?
- Kako su saznali za destinaciju i zašto su se odlučili baš za nju?
- Koliko traje planirano putovanje ili odmor u destinaciji?
- Preferiraju li više kraćih dolazaka/putovanja ili jedan do dva duža boravka/putovanja?
- U kojoj vrsti smještajnih objekata najčešće odsjedaju i zašto?

- Razina zadovoljstva atraktivnošću rute (krajolik, atrakcije).
- Razina zadovoljstva stanjem biciklističke infrastrukture (ruta/staza).
- Razina zadovoljstva pratećim sadržajima biciklističkih ruta (smještajno-ugostiteljska ponuda, uređenost atrakcija, informacije, servisna ponuda, itd).
- Kakvo je bilo njihovo iskustvo?
- Što im je nedostajalo?

3.1.2 Definiranje razina korištenja rute kao temelj analize troškova i koristi. Definiranje koristi u različitim segmentima (zdravlje, turizam, mobilnost stanovništva)

Mjerenje postotka svakog od načina korištenja rute u svrhu pojašnjenja donositeljima odluka u vezi s njihovim ulaganjima i potencijalnim koristima.

U slučaju svakodnevne mobilnosti, ulaganja u javne usluge mogu biti sljedeća:

- prilagođena vozila (tandem, sjedeći i ležeći bicikli za osobe s invaliditetom i/ili posebnim potrebama)
- integrirani informacijski sustav odnosno inteligentni prometni sustav (ITS)
- usluge vezane za sigurnost (sustavi za parkiranje i pohranu bicikla – natkriveni parking, zatvorena / kontejner parkirališta / garaže za bicikle i sl.)
- usluge najma bicikala i mrežu servisnih stanica tj. javni sustav za najam mehaničkih i/ili e-bicikala
- sustav pametnih kartica
- atraktivna odmorista, natkriveni vidikovci i dodatne usluge.

Svakodnevna mobilnost

U slučaju svakodnevne mobilnosti naglasak je na lokalnom stanovništvu koje putuje zbog posla ili iz drugog razloga kao što je primjerice posjet prijateljima. U mnogim slučajevima to nije ugrađeno u kulturne navike, potrebe i interese građana. Radi se o kulturnom izazovu gdje infrastrukturni i tehnološki napredak zajedno sa zakonima i ostalim propisima te političkom voljom neće

biti dovoljan, a **korist za stanovništvo i lokalnu zajednicu** može biti značajna:

- smanjen rizik od prometnih nesreća
- kraće vrijeme putovanja
- dobrobit za zdravlje
- niži vanjski troškovi cestovnog prometa
- niži troškovi parkinga
- zaštita okoliša.

Slobodno vrijeme

Fokus je na lokalnom stanovništvu koje vozi bicikl u slobodno vrijeme ili kao sportsko-rekreativnu aktivnost. U slučaju rekreativne vožnje biciklima, lokalno stanovništvo se uz označene rute često koristi i drugim pravcima u skladu s poznavanjem lokalnog prostora.

Koristi su:

- stjecanje zdravijih životnih navika
- dobrobit za zdravlje
- upoznavanje prostora u okolini svog mjesta boravka
- financijska ušteda.

Turizam

Fokus je na turistima koji posjećuju destinaciju, njihova podjela u skupine s primarnim i sekundarnim motivima dolaska i vožnje biciklima te definiranje različitih osobnosti (persona) cikloturista.

Koristi su:

- održiv razvoj turizma i prometa
- stimuliranje lokalnog i nacionalnog gospodarstva
- manji broj prometnih nesreća – povećana sigurnost
- duža turistička sezona
- prostorna disperzija turističkih aktivnosti
- aktiviranje turistički zapostavljenih područja
- stvaranje novih radnih mjesta u ruralnim prostorima izloženima depopulaciji.

3.2 Kako pomoći interesnim skupinama i poboljšati uključenost različitih sektora?

Izgradnja snažnih međuresornih kapaciteta temelj je za učinkovito i dalekosežno zagovaranje održivog prometa i turizma, unaprjeđenja biciklističke infrastrukture, sigurnosti prometa i ostalih ključnih pitanja. Potrebno je razviti set alata za uspješno zagovaranje na temelju osam ključnih odrednica:

- vjerodostojnost
- vještine
- koordinacija između skupina i vodstvo
- kapacitet za generiranje i komuniciranje relevantnih dokaza
- mogućnost procjene rizika
- sposobnost rada s različitim sektorima
- dugoročna partnerstva koja mogu stvoriti široku bazu za zagovaranje
- dovoljni resursi.

Potrebna je redovita međuresorna komunikacija te informiranje i eventualno uključivanje nadležnih ministarstava, javnih institucija i tijela javne vlasti, regionalne i lokalne samouprave u buduće projekte.

Set alata za zagovaranje (lobiranje) može uključivati:

- strateški plan
- aktivnosti za utjecaj na politike i izmjene u politikama
- strategija slanja poruka
- prikupljanje informacija u sektorima
- plan aktivnosti.

3.3 Primjeri dobrih praksi, aktivnosti i rezultata koje se preporučuje komunicirati (ECF)

- novi znakovi potvrde smjera i izgradnja biciklističkih staza
- popravljane površine na biciklističkim stazama
- rekonstrukcija mostova (npr. uređenjem posebnih dodatnih traka za bicikliste ili posebnih dodatnih mostova ispod ili pokraj osnovne konstrukcije mosta, osobito na željezničkim mostovima i mostovima na autocestama i drugim cestama na kojima nije dozvoljen promet bicikala)
- nove usluge prijevoza bicikala na ruti
- organizacija radionica i studijskih putovanja
- postavljanje automatskih brojača i uređaja za smirivanje prometa
- izrada internetskih stranica biciklističkih ruta, posebice EuroVelo i glavnih nacionalnih ruta
- postavljanje pilot signalizacije i dodavanje prometnog otoka za unaprjeđenje sigurnosti
- izrada turističkih paket aranžmana na dionicama EuroVelo 8 rute suradnjom dviju i više zemalja/regija
- suradnja i umrežavanje sa sličnim projektima i inicijativama na lokalnoj, regionalnoj, nacionalnoj ili transnacionalnoj razini
- popis smještajnih objekata i drugih sadržaja na ruti prilagođenih cikloturistima/biciklistima
- sudjelovanje u događanjima „izgradnje rute“.

*Documents and Best Practices, ECF EuroVelo for Professionals: <https://pro.eurovelo.com/resources>

Impressum

Izdavač: Hrvatska turistička zajednica
Tekst: Regionalni razvojni centar Koper, Hrvatska turistička zajednica
Recenzent: dr. sc. Zoran Klarić
Dizajn: Studio Mak, Koper, Slovenija / Realizacija: Hrvatska turistička zajednica
Infografike (str. 2, 3, 4 i 5): © European Cyclists' Federation
Fotografije: Ivan Šardi (HTZ); Miranda Trklja (TZŽ Šibensko-kninske)
Tisak: Mediaprint - tiskara Hrastić d.o.o., 2020.

Izdavač ne jamči apsolutnu točnost ovdje objavljenih informacija i ne snosi odgovornost uslijed eventualne netočnosti ili promjene tih informacija.





Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA



CYPRUS TOURISM ORGANISATION



Generalitat de Catalunya
Government of Catalonia



DÉPARTEMENT
DES ALPES-MARITIMES



REGION
OF WESTERN
GREECE
Full of contrast!



CLUSTER FOR ECO-SOCIAL INNOVATION
AND DEVELOPMENT CEDRA HR



Consorzio
Oltrepò Mantovano



EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

Brošura je sufinancirana sredstvima
Europske unije iz Europskog fonda
za regionalni razvoj.

