

**ŠIBENSKO  
KNINSKA  
ŽUPANIJA**

---



**OPERATIVNI PLAN RAZVOJA CIKLOTURIZMA  
ŠIBENSKO-KNINSKE ŽUPANIJE  
2018. - 2020.**

---

ŠIBENIK, LIPANJ 2018.



Projekt sufinanciran sredstvima  
Ministarstva turizma



Republika Hrvatska

Naslov projekta: **Operativni plan razvoja  
cikloturizma Šibensko-kninske županije**

Naručitelj: Šibensko-kninska županija  
Za Naručitelja: Goran Pauk, župan

Izrada Operativnog plana: Cikloprom, Viškovo

Koordinator izrade: Mirela Srkoč Šenkinc  
Suradnik: Bojan Šenkinc  
Fotografije: dionici u radnom tijelu za izradu  
operativnog plana, Cikloprom, Matej Hartman

Kartografski podaci: Open street map  
contributors ([www.osm.org](http://www.osm.org))

Šibenik, lipanj 2018.

---

## SADRŽAJ

<b>POPIS SLIKA I TABLICA .....</b>	<b>III</b>
<b>1. UVOD .....</b>	<b>1</b>
1.1. Cikloturizam i operativni plan .....	1
1.2. Trendovi u cikloturizmu.....	1
1.3. Šibensko-kninska županija .....	2
1.4. Strateški dokumenti .....	4
1.5. Podaci o noćenjima u 2017. godini .....	5
<b>2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA CIKLOTURIZMA NA PODRUČJU ŠIBENSKO-KNINSKE ŽUPANIJE .....</b>	<b>9</b>
2.1. Sporazum o suradnji.....	9
2.2. Stanje biciklista u prometu - prema analizi Policijske uprave Šibensko kninske .....	9
2.3. Pregled stanja cikloturističke ponude .....	12
2.3.1. Vizualni identitet .....	12
2.3.2. Razvijenost mreže biciklističkih staza (kružne turističke staze ili rute) .....	13
2.3.3. Razvijenost mreže biciklističkih prometnica (traka, staza) .....	16
2.3.4. Eurovelo .....	17
2.3.5. Nacionalni koridori i rute .....	18
2.3.6. Biciklistička signalizacija .....	19
2.3.7. Biciklističke karte .....	20
2.3.8. Foto/video i ostali informativno-promotivni materijali .....	20
2.3.9. Bike&Bed smještaj.....	21
2.3.10. Destinacijski bike portal.....	22
2.3.11. Biciklističke manifestacije .....	23
2.3.12. Agencijska ponuda .....	24
2.3.13. Biciklistički vodiči .....	25
2.3.14. Ostali subjekti i partneri .....	26
2.3.15. Brošura cikloturizma Šibensko-kninske županije .....	29
2.3.16. Hrvatske željeznice - pregled stanja.....	31
2.3.17. Suradnja u domeni cikloturizma .....	31
2.3.18. Bike-sharing i e-bike .....	32
2.3.19. Ponuda ostalih biciklističkih sadržaja .....	32
<b>3. SWOT ANALIZA .....</b>	<b>33</b>
3.1. Snage .....	33
3.2. Slabosti .....	34
3.3. Prilike .....	34
3.4. Prijetnje.....	34
<b>4. VIZIJA I CILJEVI RAZVOJA DO 2020. GODINE.....</b>	<b>35</b>
<b>5. STANDARDI ZA RAZVOJ CIKLOTURISTIČKE INFRASTRUKTURE U ŠIBENSKO-KNINSKOJ ŽUPANIJI .....</b>	<b>37</b>
<b>6. RAZVOJNI PROJEKTI S OPERATIVNIM PLANOVIMA RAZVOJA.....</b>	<b>43</b>
6.1. Informiranje i suradnja dionika .....	45
6.1.1. Sporazum o suradnji.....	45
6.1.2. Radna (ekspertna) grupa za cikloturizam.....	46
6.1.3. Podaci o stanju biciklista u prometu – u suradnji s Policijskom upravom Šibensko-kninskom .....	47
6.1.4. Suradnja s ostalim partnerima.....	48
6.2. Razvoj infrastrukture.....	49
6.2.1. Biciklistička signalizacija .....	49
6.2.2. Razvijanje mreže biciklističkih staza (kružne turističke staze ili rute) .....	49
6.2.3. Razvijanje mreže biciklističkih prometnica (traka, staza) .....	51

6.2.4. Ponuda specifičnih biciklističkih sadržaja/staza .....	52
6.2.5. Eurovelo 8 - Mediteranska ruta .....	54
6.3. Informiranje i promocija .....	55
6.3.1. Vizualni identitet .....	55
6.3.2. Destinacijska web-stranica za cikloturizam - <a href="http://www.bikeandhike.hr">www.bikeandhike.hr</a> .....	56
6.3.3. Brošura cikloturizma Šibensko-kninske županije .....	56
6.3.4. Foto i video promocija .....	57
6.3.5. Biciklističke karte .....	58
6.3.6. Mobilna aplikacija .....	59
6.3.7. Društvene mreže .....	59
6.3.8. Plaćeno oglašavanje .....	59
6.3.9. Biciklističke manifestacije .....	60
6.4. Specijalizirane usluge.....	60
6.4.1. Bike&Bed smještaj.....	60
6.4.2. Biciklistički vodiči .....	61
6.4.3. Bike-sharing i e-bike.....	61
6.4.4. Poticanje javnog prijevoza.....	62
6.4.5. Izgradnja i uređenje info centara i cikloturističkih punkteva .....	62
6.5. Edukacija .....	62
6.5.1. Edukacija ključnih dionika.....	63
6.5.2. Edukacija djelatnika turističkih zajednica, poduzetnika u turizmu i javnosti.....	63
6.5.3. Benchmark (studijsko) putovanje .....	63
6.6. Vanjski izvori financiranja .....	63
6.7. Procjena troškova za aktivnosti provedbe Operativnog plana .....	63
<b>7. ZAKLJUČAK.....</b>	<b>65</b>
<b>LITERATURA.....</b>	<b>67</b>
<b>PRILOZI.....</b>	<b>69</b>

## POPIS SLIKA I TABLICA

### Popis slika

Slika 1.1. Položaj Šibensko-kninske županije .....	2
Slika 2.1. Državne prometnice u Šibensko-kninskoj županiji .....	10
Slika 2.2. Logotip cikloturizma Šibensko-kninske županije .....	12
Slika 2.3. Biciklističke staze (rute) prije dopune sustava novim stazama 2016. godine .....	13
Slika 2.4. Biciklističke staze (rute) nakon dopune novim stazama (stanje krajem 2017. godine) .....	14
Slika 2.5. Primjer biciklističke trake (prometnice za bicikliste odvojene od ostatka prometa).....	17
Slika 2.6. Prikaz trase Eurovela 8 kroz Šibensko-kninsku županiju.....	18
Slika 2.7. Primjer standardizirane biciklističke signalizacije Šibensko-kninske županije .....	19
Slika 2.8. Standardi biciklističke signalizacije Šibensko-kninske županije.....	19
Slika 2.9. Standardi biciklističke signalizacije NP Krka .....	20
Slika 2.10. Primjeri nekadašnjih promotivnih fotografija.....	21
Slika 2.11. Primjer novih promotivnih fotografija .....	21
Slika 2.12. Primjer promotivnih fotografija Bike&Bed objekata .....	22
Slika 2.13. Popis Bike&Bed smještaja na službenim mrežnim stranicama www.bikeandhike.hr .....	23
Slika 2.14. Motiv iz Skradina .....	25
Slika 2.15. Polaznici edukacije za bike-vodiče u Kninu, 2016. godine.....	26
Slika 2.16. Motiv iz Skradina .....	27
Slika 2.17. Motiv sa staze kod Vranskog jezera.....	28
Slika 2.18. Motivi nekoliko aktivnosti članova lovačkih udruga (Tribunj, Tisno, Rogoznica).....	29
Slika 2.19. Isječci brošure.....	30
Slika 2.20. Prikazi bike-sharinga u Šibeniku .....	32
Slika 5.1. Osnovna mreža ruta .....	39
Slika 6.1. Motiv iz okolice Rogoznice .....	46
Slika 6.2. vidikovac na lokaciji Boraja - Vrsno.....	48
Slika 6.3. Motiv iz okolice Primoštena .....	50
Slika 6.4. Motiv iz Primoštena .....	52
Slika 6.5. Flow-trail staza.....	53
Slika 6.6. Single-trail staza .....	53
Slika 6.7. Flow-trail staza.....	54
Slika 6.8. Motiv iz Primoštena .....	56
Slika 6.9. Motiv iz Primoštena .....	57
Slika 6.10. Motiv iz okolice Skradina .....	58
Slika 6.11. Motiv iz zaleđa Rogoznice.....	61

### Popis tablica

Tablica 1.1. Dolasci i noćenja stranih turista ostvarenih 2017. godine u Šibensko-kninskoj županiji, prema zemlji prebivališta.....	5
Tablica 1.2. Dolasci i noćenja prema vrstama turističkih smještajnih objekata, 2017. godina.....	7
Tablica 2.1. Stradavanja biciklista po jedinicama lokalne samouprave (2013-2017).....	11
Tablica 2.2. Stradavanja biciklista po prometnicama (2013-2017) .....	11
Tablica 2.3. Stradavanja biciklista po danima u tjednu (2013.-2017.).....	11
Tablica 2.4. Pregled broja i ukupne duljine biciklističkih staza.....	14
Tablica 2.5. Popis biciklističkih manifestacija u Šibensko-kninskoj županiji u 2017. godini.....	23
Tablica 6.1. Planirane investicije u biciklističku infrastrukturu do 2020.....	43
Tablica 6.2. Mjere i aktivnosti za realizaciju projekata cikloturizma .....	44
Tablica 6.3. Procjena troškova za aktivnosti provedbe Operativnog plana .....	64



## 1. UVOD

### 1.1. Cikloturizam i operativni plan

Cikloturizam se nametnuo kao jedan od turističkih proizvoda s najvećom perspektivom razvoja. Vizija razvoja Republike Hrvatske do 2020. godine pretpostavlja da bi cikloturizam trebao postati jedan od važnijih selektivnih oblika turizma u Hrvatskoj, s posebnim naglaskom na razvoj izvan glavne ljetne sezone. Prije ostvarenja tog cilja, nužno je ostvariti određene uvjete koji su determinirani Akcijskim planom razvoja cikloturizma u Hrvatskoj.

U cilju snažnijeg pozicioniranja Hrvatske kao cikloturističke destinacije, Ministarstvo turizma je kroz Program razvoja cikloturizma na kontinentu u 2017. godini sufinanciralo izradu operativnih programa razvoja cikloturizma u kontinentalnim županijama, a potpora izradi operativnih planova očekuje se i na obalnim županijama, kako bi se postigla uravnoteženost u cikloturističkoj ponudi. Svaki od operativnih planova je projekt razvoja cikloturizma pojedine županije kojim su dane jasne smjernice i prioritete razvoja cikloturizma na području njenog obuhvata. Planovi trebaju definirati optimalne trase biciklističkih ruta i staza koje će biti uređene, označene, održavane i međužupanijski povezane sa susjednim županijama, a na to se nadovezuje cijeli niz ostalih aktivnosti i proizvoda koji će od cikloturizma učiniti što kvalitetniji turistički proizvod.

Rezultati istraživanja „Stavovi i potrošnja turizma u Hrvatskoj - TOMAS Ljeto 2017.“ (IZTZG, 2018) pokazuju da Hrvatska nije samo prepoznata kao destinacija sunca i mora, već veliki značaj imaju gastronomija, aktivni odmor i ostali selektivni oblici turizma. Za dugoročan uspjeh u turizmu nužno je kontinuirano unaprjeđivati ponudu i prilagođavati je potrebama tržišta. Rezultati su ukazali na vidljive promjene u stavovima i potrošnji turista u Hrvatskoj, u odnosu na 2014. Sve veću važnost pri odabiru Hrvatske kao destinacije imaju gastronomija i motivi povezani s aktivnim odmorom pa se kao motiv dolaska javljaju iskustva i doživljaji (31%), gastronomija (29%), upoznavanje prirodnih ljepota (2%), zabava (24%), bavljenje sportom i rekreacijom (20%) te niz drugih motiva. Motiv za bavljenje sportom i rekreacijom povećao se sa 7% na čak 20%, što ulaganje u cikloturizam čini itekako opravdanim. Valja također naglasiti da prosječna dnevna potrošnja turista iznosi 79 eura po osobi i noćenju što predstavlja rast od oko 19% u odnosu na 2014.

Uzimajući spomenute podatke te specifičnosti Šibensko-kninske županije, pokrenuta je izrada operativnog plana Šibensko-kninske županije u kojem se, pored osvrta na dosad realizirane projekte, definiraju budući smjerovi razvoja cikloturizma, za što je izvršeno inicijalno prikupljanje podataka od ključnih dionika. Podatke je dostavila većina dionika - jedinice lokalne samouprave, TZ Županije, Hrvatske vode, HŽ Infrastruktura i HŽ putnički prijevoz, parkovi prirode i nacionalni parkovi, LAG Krka, Županijska uprava za ceste, Hrvatske ceste, Ministarstvo unutarnjih poslova, Hrvatske vode, HGSS, , Županijski lovački savez, biciklistički klubovi i drugi. Tijekom procesa izrade operativnog plana održana su dva radna sastanka kojima se odazvalo 50-ak predstavnika dionika. Važno je istaknuti kako su svi predstavnici aktivno i konstruktivno sudjelovali u raspravi, iznošenju ideja te donošenju informacija ključnih za izradu dokumenta..

### 1.2. Trendovi u cikloturizmu

Trendovi na području *soft adventure* turizma, u koje se ubraja i cikloturizam, upućuju na konstantan rast potražnje koja se temelji na potrebi suvremenih potrošača za fizičkim aktivnostima i brizi o zdravlju. Prema procjenama UNWTO-a, u Europi trenutno postoji više od 60 milijuna aktivnih biciklista, 60% muškaraca i 40% žena, različitih dobnih skupina (IZTZG, 2017:24). Potrošačke segmente cikloturista dijelimo u dvije osnovne skupine:

- bicikliste rekreativce koji samo povremeno koriste bicikl kao sredstvo rekreacije te
- pasionirane bicikliste kod kojih je vožnja biciklom osnovni oblik provođenja slobodnog vremena u što spadaju i natjecatelji, odnosno sportski biciklisti.

Biciklisti rekreativci predstavljaju najveći potrošački segment, a preferiraju fizički manje zahtjevne rute, imaju unaprijed planiran i organiziran itinerar te traže udoban smještaj. Većinom su srednje i zrelije dobi, od 35 do 60 godina, uglavnom koriste vlastiti bicikl, a ponekad iznajmljuju bicikl u destinaciji ili koriste *bike-sharing* sustav. Često putuju u grupama ili s obitelji. U pripremi te za vrijeme boravka dobro se

informiraju o destinaciji u kojoj će boraviti (putem web-stranica, info-materijala), koriste osmišljene staze (rute) preferirajući one s čim manje prometa i koje idu čim atraktivnijim prostorom. Ova skupina gostiju tražit će dodatne info-materijale i literaturu, dodatne informacije, a skupina su koja je primarna za razvoj cikloturizma pošto gosti iz te skupine koriste lokalne usluge najma bicikala, servisa, a nerijetko angažiraju lokalnog biciklističkog vodiča za vođenje po turama. Zbog navedenih karakteristika daleko su brojniji gosti u destinaciji te su veći potrošači od biciklista sportaša. U ovoj skupini dominiraju cikloturisti koji borave na jednom mjestu te rade izlete na dnevnoj bazi (direktno biciklima iz smještajnog objekta ili s prijevozom vozilom do lokacije na kojoj se žele voziti), dok istovremeno postoje i biciklisti koji putuju svakog dana na drugo mjesto (proputovanja), najčešće na dužim putovanjima (na dulje relacije).

Biciklisti sportaši vezani su na jedno mjesto boravka, koriste all-inclusive ponudu te su usmjereni na treninge, ne i na razgledanje i upoznavanje kraja. Sami si definiraju itinerar za trening, a turistička, cikloturistička i ugostiteljska infrastruktura im nije potrebna. Potreban im je kvalitetan smještaj po mogućnosti s dodatnim uslugama uključenim u sklopu objekta (masaže, wellness i slično).

### 1.3. Šibensko-kninska županija

Šibensko-kninska županija smještena je u središnjem dijelu Dalmacije protežući se duž jadranske obale s istovremeno kompaktnim zaleđem prema Kninu te Bosni i Hercegovini s kojom je odijeljena planinskim masivom Dinare. Sa sjeverne strane graniči sa Zadarskom, a s južne strane sa Splitsko-dalmatinskom županijom. Dio je to jadranske obale koji je prepoznatljiv po iznimno bogatom i razvedenom akvatoriju unutar kojeg je smješteno čak 285 otoka, dok je istovremeno i sama obala formirana na iznimno razvedeni način. Ta karakteristika utjecala je na formiranje gospodarstva u kojem je turizam glavna grana (gotovo 20% BDP-a Županije), imajući na umu da donosi direktno kroz prihode od turista, ali i kroz brojne popratne aktivnosti koje služe kao servis turizmu u „pozadini“ - turizam, transport, građevina, uslužne djelatnosti i sl. Sama karakteristika turizma jest primarno sezonska (ljetna), pri čemu dominira motiv dolaska „sunca i mora“, intenzivno popunjavajući (prekapacitirajući) ljetne mjesece. U pred i posezoni osjeti jak pad posjećenosti, dok u vansezonskim mjesecima (zimski dio) turizam gotovo da i ne postoji.

Slika 1.1. Položaj Šibensko-kninske županije



Izvor: Open street map

Prema Katriću i sur. (2017), na prostoru Šibensko-kninske županije nalazi se trinaest zaštićenih područja (dva nacionalna parka, dva parka prirode, sedam značajnih krajobrazna i dva spomenika prirode). Prostornim planom (2017) utvrđeno je još dvadeset područja koja su predložena za zaštitu prirode (nova područja ili postojeća područja kojima je potrebna viša kategorija zaštite).



Šibensko-kninska županija obiluje zaštićenim područjima što svakako predstavlja enorman turistički prirodni resurs, a važan segment turističke ponude čine i zaštićena područja u susjednim županijama.

Administrativno, Šibensko-kninska županija obuhvaća dvadeset jedinica lokalne samouprave s pet gradova (Skradin, Vodice, Šibenik, Drniš i Knin) i petnaest općina (Murter-Kornati, Tribunj, Bilice, Pirovac, Tisno, Primošten, Rogoznica, Promina, Ružić, Unešić, Kistanje, Ervenik, Kijevo, Biskupija i Civljane). Prema popisu stanovništva iz 2011., Šibensko-kninska županija ima 109.375 stanovnika. Prosječna starost iznosi 44,1. Radno sposobno stanovništvo broji 70.048 osoba. Prema podacima Hrvatskog zavoda za zapošljavanje, broj nezaposlenih osoba u prosincu 2017. iznosio je 5.547 (3.137 ženskih i 2.437 muških), pri čemu izvan sezone brojka raste do oko 7.500, a u ljetnim mjesecima na manje od 4.000 nezaposlenih, iz čega je vidljivo da sezona utječe na zapošljavanje koje je uglavnom sezonskog tipa. Produljenjem sezone, možda i otvaranjem poslova koji angažiraju ljude u tom razdoblju (*outdoor* i cikloturizam, između ostalog) mogu omogućiti dulji period zapošljavanja ili čak možda trajno zapošljavanje kod pružatelja usluga za taj tip gostiju. Utoliko više što cikloturisti primarno dolaze od travnja do lipnja te u rujnu i listopadu, što se nadovezuje na klasičnu ljetnu sezonu.

Prema Katiriću i sur. (2017.), razvoj selektivnih oblika turizma povećao bi prihode od turizma, otvorio nova radna mjesta te povećao kvalitetu turističke ponude destinacije Šibensko-kninske županije.

Kada govorimo o turizmu kao dominantnoj gospodarskoj aktivnosti, on prije svega postoji na obalnom i uskom priobalnom području, dok se već malim odmakom u zaleđe može naći kraj umjerene ili veće nerazvijenosti, u kojem turizam ima prilično slab utjecaj, posebice u odnosu na obalu. Ovaj nesrazmjer utječe na napuštanje krajeva u obalnom zaleđu, smanjenje broja stanovnika, oskudnu gospodarsku, ali i ugostiteljsku (turističku) ponudu.

S obzirom na iznimno veliku posjećenost na obali, i to uglavnom kroz nekoliko ljetnih mjeseci uz slabiji posjet u pred i posezonskom razdoblju, nameće se nužnost proširenja sezone izvan ljetnih mjeseci, ulaganje u nove motive dolaska i ponudu, a svakako i prelijevanje dijela turističkih aktivnosti i ponude i na unutrašnjost. U pravilnoj kombinaciji ljetnog obalnog turizma i kvalitetne ponude u unutrašnjosti mogla bi se postići odlična kombinacija cjelogodišnjeg (ili bar  $\frac{3}{4}$  godišnjeg) turizma.

Sve rečeno odlična je podloga za ulaganje u selektivne oblike turizma, posebice one u aktivnom, avanturističkom turizmu. Danas je iznimno popularan, a popularnost mu i dalje raste, cikloturizam odnosno turizam za bicikliste.

Po svojem profilu i preferencijama, cikloturist je upravo gost koji pogađa gotovo sve (ako ne i sve) ključne elemente turizma kroz veći dio godine, odnosno cjelogodišnjeg turizma. Osim što je slabiji u najpopunjenijim ljetnim mjesecima (srpanj-kolovoz) uz osjetno povećanje u razdobljima od travnja do lipnja te u rujnu i listopadu, dovodi goste koji su vrlo mobilni, kako biciklima, tako i ostalim prijevoznim sredstvima (osobnim automobilima ili autobusima), što im omogućava da posjećuju krajeve nekoliko desetaka, pa čak i stotinjak kilometara daleko od smještaja, te se do destinacije voze uživajući u kraju i konzumirajući lokalnu ponudu. Za usko obalno koncentrirani turizam Šibensko-kninske županije ovo je odličan temelj koji će omogućiti da se kvalitetnije razvije ugostiteljska ponuda (posebice eno-gastronomska, ali i smještajna i uslužna) u zaleđu obale, što će postojećim gostima na obali i onima koji će doći upravo zbog kvalitete i raznolikosti ponude u zaleđu, omogućiti da lakše putuju i istražuju Županiju, a time i omoguće prihode i egzistenciju na njenom širem prostoru.

Svakako se u ovom segmentu treba dotaknuti zaštićenih prirodnih prostora - parka prirode Vransko jezero te posebice nacionalnog parka Krka, koji su snažni motivi dolaska. Ne smije se zanemariti niti NP Kornati, međutim s obzirom na prometno stanje, infrastrukturu, povezanost te smještajne kapacitete, u idućem razvojnom ciklusu taj prostor nije moguće valorizirati za cikloturiste, stoga se ovdje neće razmatrati.

Međutim, bitno je imati na umu kako su nacionalni parkovi uglavnom prostori na kojima se realizira kratkotrajan posjet, gotovo isključivo jednodnevni, pri čemu gosti posjete prirodni prostor te zatim odlaze na neku drugu lokaciju unutar Županije ili izvan nje, što je potvrdila i analiza iz Master plana razvoja ŠKŽ. Potrebno je stoga biti realan i percipirati te prostore kao odličan marketinški element, a također i kao razlog dolaska, na koji bi se onda mogla (i trebala) postepeno nadograđivati ostala ponuda, u ovom slučaju cikloturizam po mogućnosti kombiniran s eno-gastronomskim elementima, kako bi se primarni motiv dolaska mogao preusmjeriti i na neke druge vrste usluga te time povećati lokalnu potrošnju gostiju i produljiti njihov boravak minimalno za jedno dodatno noćenje.

Prirodnim atrakcijama valja pridodati i izvor rijeke Cetine, iako neposredno nakon izvora rijeka prelazi u Splitsko-dalmatinsku županiju, te rijeku Zrmanju s njenim atraktivnim kanjonima.. Atraktivni resursi svakako su i jezera poput Prokljanskog i Vranskog, koje je ujedno i Park prirode. Podijeljeno je između administrativnih područja Šibensko-kninske županije i Zadarske županije, a nalazi se nedaleko obalnih turističkih središta s brojnim smještajnim kapacitetima. Prostor Šibensko-kninske županije imao je vrlo bogatu povijest te obiluje brojnim kulturno-umjetničkim objektima s mnoštvom sakralnih motiva, povijesnim događanjima te čestim izmjenama uprava i kultura. Trag takve povijesti vidljiv je gotovo na svakom koraku u brojnim objektima iz različitih povijesnih razdoblja, koje danas imaju veliki utjecaj u atraktivnosti kraja, motivu posjeta, a što utječe na broj dolazaka i kvalitetu boravka gostiju. Šibensko-kninska županija danas ima dva objekta uvrštena na UNESCO-ov Popis svjetske baštine, a to su Katedrala Sv. Jakova u Šibeniku te tvrđava Sv. Nikole na samom tjesnacu šibenskog zaljeva. Za uvrštenje je kandidiran (time dobio i na popularnosti) i vinogradski krajolik Bucavac nedaleko Primoštena.

#### 1.4. Strateški dokumenti

Master plan turizma Šibensko-kninske županije do 2020. godine određuje unaprjeđenje ostvarenja turističkog potencijala unutrašnjosti i otoka, te kvalitetnu i raznovrsnu cjelogodišnju ponudu, temeljenu na lokalnim resursima i suvremenim trendovima turističkog sektora. Master plan turizma usklađen je s Prostornim planom Šibensko-kninske županije i prostornim planovima zaštićenih područja (NP Kornati i NP Krka).

Razvojne strategije glavni su razvojni dokumenti lokalne i regionalne razine, te je Master plan razvoja Županije poštivao sljedeće strategije: *Razvojnu strategiju Šibensko-kninske županije 2011.-2013.*, lokalne razvojne strategije LAG-ova Krka i More249, *Intervencijski plan Grada Knina, strategije razvoja Grada Driša te općina Promine i Ružića, Plan upravljanja kulturnim dobrima na lokalnoj i regionalnoj razini, Plan upravljanja razvojem i marketingom turizma drniškog područja, planove upravljanja nacionalnih parkova Krke i Kornata, Plan razvoja turizma Grada Knina 2015.-2020.*, *Strategiju razvoja inovativnog turizma Grada Šibenika, Strategiju turističkog razvoja Grada Vodice te Strategiju razvoja održivog turizma na širem području Nacionalnog parka Kornati.*

Master plan turizma Šibensko-kninske županije usklađen je s planom i programom *Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine* i pripadajućim akcijskim planovima i nacionalnim programima. Strategija turističkog razvoja Šibensko - kninske županije izdvaja cikloturizam kao važan selektivni oblik turizma koji potiče diverzifikaciju turističke ponude. Županija ima izvanredne uvjete za razvoj cikloturističke ponude stoga su *Cikloture* Master planom definirane kao jedan od primarnih proizvoda koji obuhvaća razvoj cikloturističkih ruta. Planom se predviđa kreiranje tematiziranih biciklističkih ruta koje povezuju lokalitete od turističkog značaja, koristeći pritom već prilagođenu prometnu infrastrukturu (asfaltirane i makadamske ceste te postojeće biciklističke staze). Program razvoja turističkog proizvoda *Cikloture (Šibenik - Dalmatia CycloTours)* obuhvaća razradu prema segmentima razvoja proizvoda (sadržaj turističkog proizvoda, turistička infrastruktura i usluge, prometna infrastruktura, unaprjeđenje doživljaja, promocija i prodaja, izgradnja kapaciteta), te za svaki segment navodi mjere i aktivnosti. Operativni plan cikloturizma nadovezuje se na Master plan turizma te znatno detaljnije obrazlaže pojedine aktivnosti i daje konkretne smjernice za razvoj u narednom trogodišnjem razdoblju.

Od dokumenata na državnoj razini spomenimo *Strategiju prometnog razvoja RH (2014.-2030.)*, u kojem se naglašavaju kategorije poput individualne mobilnosti (prijevoz osobnim automobilom, biciklom ili pješaćenje), pri čemu je naglasak na prometu s čim manjom emisijom CO<sub>2</sub> plinova. Kako bi se istovremeno zadovoljila i pitanja sigurnosti, navode se i potrebne infrastrukturne investicije u smjeru poboljšanja cestovne infrastrukture, uklanjanja opasnih točaka te općenito povećanje sigurnosti prometa na cestama (izgradnja pločnika, biciklističkih staza, pješćkih prijelaza), u što ulazi i izgradnja i poboljšanje biciklističkih puteva i staza odnosno razvoj nove biciklističke infrastrukture (odvojene biciklističke staze, posebne prometne trake na cestama miješanog prometa i posebne prostore za parkiranje).

Dokumenti koji definiraju dio potreba za uređenjem biciklističke infrastrukture jesu *Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta (NN 91/2013)* te *Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi (28/2016)*. U Strategiji razvoja turizma predviđa se izrada *Programa razvoja cikloturizma* koji bi trebao potaknuti brži razvoj glavnih mreža biciklističkih ruta, pri čemu se naglasak

stavlja na osposobljavanje manje prometnih lokalnih cesta i puteva, riječnih nasipa i napuštenih pruga te njihovo tematiziranje i označavanje.

Dokument uzima u obzir i Zakon o zaštiti prirode (NN 80/13 i 15/18) koji uređuje upravljanje zaštićenim područjima.

Izvan okvira naše države, na EU razini, na snazi je strateški dokument *Strategija Europa 2020.* u kojem je definirano poticanje i razvoj privatnih inicijativa i razvoj cikloturizma kao jedan vid turizma, a koji se nadovezuje i na energetska i „zelenu“ politiku racionalnosti s energijom i očuvanjem okoliša, a time i kvaliteta života stanovništva.

Pored toga, *Eurovelo* - sustav biciklističkih pravaca preko cijelog kontinenta, danas broji 15 ruta s oko 80.000 kilometara koje se prostiru preko cijelog kontinenta. Ovaj sustav, osim samih ruta za vožnju, predstavlja i utjecajnu organizaciju i mogućnost dovođenja novih vrsta gostiju. Za područje Šibensko-kninske županije značajna je ruta 8 – Mediteranska ruta, koja prolazi kroz Županiju odnosno od granice Hrvatske i Slovenije u Istri, duž cijele obale do Dubrovnika te zatim dalje prema Grčkoj.

## 1.5. Podaci o noćenjima u 2017. godini

Podaci o broju dolazaka i noćenja po zemljama iz kojih turisti dolaze prikazani su u tablici 1.1.

Tablica 1.1. Dolasci i noćenja stranih turista ostvarenih 2017. godine u Šibensko-kninskoj županiji, prema zemlji prebivališta

Država	Dolasci	Noćenja	Broj turista	Udio dolazaka (%)	Udio noćenja (%)	Udio turista (%)
Hrvatska	146.068	1.348.781	146.512	15,12	20,46	15,16
Njemačka	120.611	975.259	120.662	12,49	14,79	12,48
Poljska	97.981	718.153	97.985	10,15	10,89	10,14
Slovenija	69.290	542.560	69.318	7,17	8,23	7,17
Češka	71.874	541.851	71.874	7,44	8,22	7,44
Slovačka	51.295	373.782	51.306	5,31	5,67	5,31
Austrija	55.218	353.115	55.444	5,72	5,36	5,74
Mađarska	44.618	283.132	44.643	4,62	4,29	4,62
Bosna i Hercegovina	27.024	159.495	27.051	2,80	2,42	2,80
Italija	28.645	151.276	28.649	2,97	2,29	2,96
Francuska	36.958	148.411	36.964	3,83	2,25	3,82
Nizozemska	22.264	141.406	22.264	2,31	2,14	2,30
Ujedinjena Kraljevina	27.043	134.952	27.043	2,80	2,05	2,80
Švedska	14.446	87.255	14.446	1,50	1,32	1,49
Švicarska	16.172	80.104	16.174	1,67	1,21	1,67
Belgija	13.149	67.974	13.150	1,36	1,03	1,36
Norveška	8.106	61.092	8.106	0,84	0,93	0,84
Srbija	6.207	58.869	6.213	0,64	0,89	0,64
Rusija	5.018	36.536	5.018	0,52	0,55	0,52
Ukrajina	4.496	32.777	4.499	0,47	0,50	0,47
Danska	4.590	32.418	4.590	0,48	0,49	0,47
Finska	5.129	29.828	5.129	0,53	0,45	0,53
SAD	7.809	27.342	7.809	0,81	0,41	0,81
Rumunjska	4.779	22.855	4.779	0,49	0,35	0,49
Koreja, Republika	16.612	18.450	16.612	1,72	0,28	1,72
Australija	4.016	16.468	4.017	0,42	0,25	0,42
Španjolska	7.176	14.399	7.176	0,74	0,22	0,74
Kanada	3.978	13.428	3.978	0,41	0,20	0,41
Ostale azijske zemlje	5.968	10.433	5.968	0,62	0,16	0,62
Litva	2.348	10.172	2.348	0,24	0,15	0,24
Irska	2.071	10.062	2.071	0,21	0,15	0,21
Tajvan, Kina	8.586	8.827	8.586	0,89	0,13	0,89

Država	Dolasci	Noćenja	Broj turista	Udio dolazaka (%)	Udio noćenja (%)	Udio turista (%)
Makedonija	1.115	8.774	1.116	0,12	0,13	0,12
Izrael	2.473	6.523	2.473	0,26	0,10	0,26
Ostale afričke zemlje	1.141	6.173	1.141	0,12	0,09	0,12
Estonija	1.197	6.071	1.198	0,12	0,09	0,12
Kina	4.234	5.172	4.234	0,44	0,08	0,44
Letonija	1.174	4.713	1.174	0,12	0,07	0,12
Bjelorusija	596	3.931	596	0,06	0,06	0,06
Ostale zemlje J. i Sr. Amerike	912	3.921	912	0,09	0,06	0,09
Grčka	1.957	3.355	1.957	0,20	0,05	0,20
Turska	590	3.108	591	0,06	0,05	0,06
Portugal	1.168	2.937	1.168	0,12	0,04	0,12
Tajland	1.899	2.341	1.899	0,20	0,04	0,20
Bugarska	781	2.298	782	0,08	0,03	0,08
Luksemburg	402	1.916	402	0,04	0,03	0,04
Ostale europske zemlje	279	1.800	279	0,03	0,03	0,03
Crna Gora	528	1.754	529	0,05	0,03	0,05
Island	317	1.632	317	0,03	0,02	0,03
Indija	468	1.474	468	0,05	0,02	0,05
Novi Zeland	523	1.435	523	0,05	0,02	0,05
Albanija	583	1.320	583	0,06	0,02	0,06
Brazil	492	1.280	493	0,05	0,02	0,05
Kosovo	317	1.174	317	0,03	0,02	0,03
Japan	636	1.045	636	0,07	0,02	0,07
Ostale zemlje	2.459	981	328	0,03	0,01	0,03
Strani turisti:	819.718	5.244.453	820.119	84,88	79,54	84,84
Domaći turisti:	146.068	1.348.781	146.512	15,12	20,46	15,16
UKUPNO:	965.786	6.593.234	966.631	100,00	100,00	100,00

Izvor: TZ Šibensko-kninske županije, veljača 2018.

Iz tablice 1.1. vidljivo je da su gosti, iz zemalja najbližih Šibensko-kninskoj županiji, slabije zastupljeni u dolascima i noćenjima (s manjim izuzetkom Bosne i Hercegovine). Zanimljiv je visok udio gostiju iz zemalja koje tradicionalno imaju razvijen biciklizam, bilo rekreativni, natjecateljski ili kao stil života, a to su Njemačka, Poljska, Slovenija, Češka, Slovačka i Austrija. Ovo daje dobru podlogu da će razvoj cikloturizma i općenito biciklističke infrastrukture i usluge naići na razumijevanje kod gostiju te da će povezivanje dolaska na odmor i vožnja biciklom s vremenom moći lakše biti povezani.

Prema Katiriću i sur. (2017), Česi su u prosjeku najbrojniji u srpnju, a Nijemci u kolovozu. Nijemci, Francuzi, Austrijanci i Nizozemci ostvaruju nešto veći broj dolazaka i izvan turističke sezone, dok je broj dolazaka ostatka vodećih država koncentriran u ljetnom razdoblju.

Prosječan turist u Šibensko-kninskoj županiji prosječno boravi nešto više od šest dana. Najdulje trajanje boravka ostvareno je na šibenskim otocima (deset dana) i u pirovačko-murterskoj regiji (osam dana) što ukazuje na to da su te regije prvenstveno usmjerene prema ljetnom odmorišnom turizmu.

Najvažniji motiv dolaska turista u Šibensko-kninsku županiju je kupanje i sunčanje (76,5 %), a slijede pasivni odmor (73,2 %) i upoznavanje prirodnih ljepota (50,1 %). Struktura motiva dolaska ukazuje kako je glavni turistički proizvod županije i dalje sunce i more kao tradicionalni turistički proizvod. Međutim, podaci ukazuju na sve veću dinamičnost suvremenog turista budući da nova iskustva i doživljaji te gastronomija čine po trećinu motiva dolazaka turista.

Prema najnovijim istraživanjima Instituta za turizam objavljenim u publikaciji „Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj - Ljeto 2017“, bavljenje sportom i rekreacijom spominje čak 20% ispitanika kao motiv dolaska u destinaciju. Bicikl kao glavno prijevozno sredstvo kojim su gosti stigli u destinaciju čini 0,2%, što je još uvijek zanemariva brojka, ali u komparaciji s dolaskom vlakom 0,1% ili jahtom/ jedrilicom 0,1% bicikl ima sve veću ulogu. Vožnja biciklom kao aktivnost za vrijeme boravka u destinaciji nalazi se na 'zlatnoj' sredini

ljestvice (12,6%). Ona je zastupljenija kod osoba starih 50 i više godina, što pokazuje da oni češće sudjeluju u zdravstveno-rekreacijskim i wellness programima. Na vožnju biciklom više se odlučuju obitelji.

Na idućem prikazu može se vidjeti ostvaren turistički promet prema vrstama smještajnih objekata iz čega je vidljivo da se najveći broj noćenja odnosi na privatni smještaj, zatim slijedi nekomercijalni smještaji („vikendaši“), a čak 2,5 puta manje realiziraju hotelski kapaciteti. Nažalost, jako mali dio noćenja realizira se u OPG-ima, što pokazuje veliki potencijal razvoja ovog segmenta smještaja i vezane ponude.

*Tablica 1.2. Dolasci i noćenja prema vrstama turističkih smještajnih objekata, 2017. godina*

Vrsta objekta	Dolasci domaći	Dolasci strani	Dolasci ukupno	Noćenja domaći	Noćenja strani	Noćenja ukupno	Indeks dolasci ukupno	Indeks noćenja ukupno
Objekti u domaćinstvu	43.146	360.311	403.457	283.324	2.562.580	2.845.904	117,29	112,44
Nekomercijalni smještaj	16.769	22.420	39.189	769.309	354.558	1.122.867	106,68	106,76
Hoteli	65.902	229.445	295.347	177.663	919.536	1.097.199	111,42	103,97
Kampovi	6.552	123.266	129.818	37.968	854.076	892.044	111,88	105,94
Ostali ugostiteljski objekti za smještaj (Druge vrste – skupina kampovi)	13.293	82.723	96.016	79.517	547.717	627.234	110,25	105,54
Objekti na OPG-u (seljačkom domaćinstvu)	107	1.524	1.631	197	5.970	6.167	101,30	111,22
Ostalo	299	14	313	2.523	80	2.603	163,02	129,44
Restorani	0	15	15	0	55	55	75,00	166,67
Plovni objekt	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00
<b>Ukupno</b>	<b>146.068</b>	<b>819.718</b>	<b>965.786</b>	<b>1.349.501</b>	<b>5.244.572</b>	<b>6.594.073</b>	<b>113,52</b>	<b>108,42</b>

Izvor: TZ Šibensko-kninske županije, 2018.



## 2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA CIKLOTURIZMA NA PODRUČJU ŠIBENSKO-KNINSKE ŽUPANIJE

### 2.1. Sporazum o suradnji

Razvoj cikloturizma na području Šibensko-kninske županije odvijao se uglavnom na nivou lokalnih turističkih zajednica, s manjim utjecajem županijske turističke zajednice. S obzirom na različite mogućnosti i prioritete, proizvod cikloturizma razvijao se vrlo različito - na jednom području su bile izrađene karte, označene staze, osmišljen određeni online sustav na raspolaganju gostima, dok su na drugome jedva postojale staze (ili ih još nije bilo). 2015. godine županijska TZ preuzela je inicijativu izrade plana sustavnog razvoja cikloturizma s namjerom da ga podrže i u njemu participiraju sve, ili većina, lokalnih samouprava odnosno lokalnih turističkih zajednica. Krajem iste godine potpisan je Sporazum o suradnji na razvoju cikloturizma u Šibenskoj-kninskoj županiji koji su potpisale sve lokalne turističke zajednice. U Sporazumu je definiran iznos koji će svaki od partnera uložiti u razvoj cikloturizma u 2016. godini i za koje aktivnosti. Pri tome je županijska TZ preuzela obvezu najvećeg iznosa investiranja, poglavito usmjerenog na definiranje standarda i smjernica za razvoj, uz dodatna sredstava za operativna i infrastrukturna ulaganja.

Zajednička inicijativa kroz Sporazum pokazala se kao dobra odluka jer je do sredine 2017. godine izrađen veliki broj temeljnih projekata, standarda i sadržaja koji su okosnica cikloturizma: definirani su županijski standardi za označavanje biciklističkih staza, definirana je radna skupina biciklista za osmišljavanje i izradu biciklističkih staza (ruta) koje su potom i izrađene, podaci su pripremljeni i objavljeni na unaprijedom službenom županijskom webu [www.bikeandhike.hr](http://www.bikeandhike.hr). Osim toga, realiziran je kvalitetan foto-session, a te su fotografije korištene za različite namjene, između ostalog i za novu brošuru cikloturizma Šibensko-kninske županije. Brošura je distribuirana od sredine 2017. godine te je korištena i na nastupu na cikloturističkom sajmu *Holiday on bike* u sklopu najvećeg svjetskog sajma *Eurobike*. Službena signalizacija upotrebljava se već od 2017. godine za označavanje biciklističkih staza diljem županije, a županijska turistička zajednica je financijski pomogla lokalnim partnerima da označe dodatne staze kako bi se sustav čim prije podigao na potrebnu razinu.

Danas, otprilike dvije godine kasnije, može se reći da je potpis Sporazuma bio ključan za početak sustavnog razvoja cikloturizma Županije te je njegova glavna snaga u sljedeće dvije komponente: definiran je destinacijski (županijski) smjer razvoja odnosno standardi, dok u implementaciji aktivnosti sudjeluju svi ključni dionici iz javnog turističkog sektora, što se kasnije prenosi i na privatni sektor. Kroz izradu ovog Plana pojavili su se još neki dionici koji vrše aktivnosti u cikloturizmu za koje bi bilo dobro da se uključe u realizaciju projekata, a treba svakako razmisliti i o njihovom uvrštavanju u Sporazum (poput NP Krka).

### Radna (ekspertna) grupa za cikloturizam

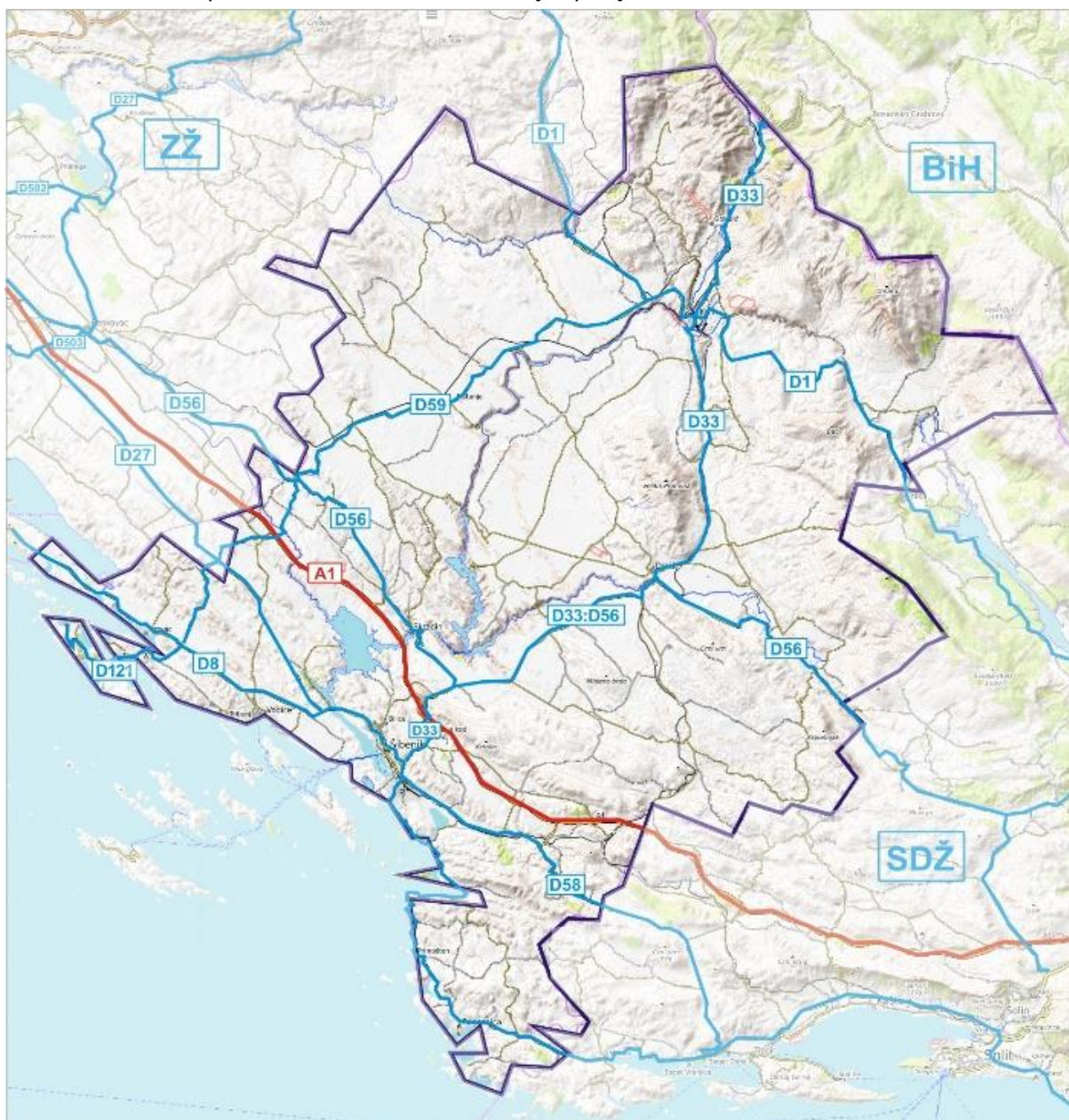
Netom nakon potpisivanja Sporazuma o suradnji između turističkih zajednica pokrenute su aktivnosti koje su u Sporazumu bile navedene, a koje primarno uključuju osmišljavanje i trasiranje biciklističkih staza (ruta), no uz nužnost da budu pravilno raspoređene po cijeloj Županiji, da budu različitih tipova i težina, a angažman je uključivao osmišljavanje, obilazak, trasiranje staza, izradu popratnih podataka te pripremu za postavljanje biciklističke signalizacije. Županijska turistička zajednica konzultirala se s predstavnicima brojnih biciklističkih klubova s područja Županije te su njihovi predstavnici ili članovi s višegodišnjim iskustvom u biciklizmu uključeni u radnu skupinu za razvoj navedenih segmenata cikloturizma kako bi se planirane aktivnosti realizirale u dogovorenom vremenu i odgovarajuće kvalitete. Dogovoreni zadaci realizirani su tijekom 2016. godine te su dobivene brojne, kvalitetno osmišljene staze. Radna skupina kvalitetno je odradila posao te pokazala da postoji kapacitet za daljnje projekte, stoga se logično nameće da bude uključena i u buduće aktivnosti.

### 2.2. Stanje biciklista u prometu - prema analizi Policijske uprave Šibensko kninske

Dalmacija je do prije petnaestak godina bila povezana s ostatkom zemlje tj. sjevernim dijelom hrvatskog primorja i kontinenta uglavnom obalnim pravcem Jadranske magistrale te cestom kroz unutrašnjost, uglavnom u zaleđu planinskih masiva, preko Plitvica i Karlovca, što je donekle zadovoljavalo prometnu povezanost. Izgradnjom autoceste A1 uvelike se olakšalo prometovanje s ostatkom zemlje, a isto tako se ubrzao promet gostiju. Samim time se dio prometa (primarno tranzitnog) premjestio na autocestu

zbog čega su lokalne prometnice postale manje frekventne Općenito je Šibensko-kninska županija prometno dobro povezana, a glavni državni i županijski prometni pravci uglavnom idu u smjerovima paralelno i okomito na obalu.

Slika 2.1. Državne prometnice u Šibensko-kninskoj županiji



Izvor: Open street map

Prometna struktura slična je okolnim županijama te se u tom segmentu ne može naći komparativna prednost Šibensko-kninske županije. No, s obzirom na dobro razvijenu mrežu, prometnice u Županiji dobro pokrivaju cijeli prostor i omogućuju pristup do svih dijelova Županije.

Intenzitet prometa je, očekivano, osjetno veći na obalnom prostoru, kako zbog gospodarstva koje je koncentrirano u tom dijelu, tako i zbog turističkog prometa (poglavito u toplijem dijelu godine s vrhuncem u ljetnim mjesecima). Iz tog razloga ovom prostoru najviše trebaju kvalitetne biciklističke staze, rute i/ili trake, s obzirom na veliki broj gostiju i gostiju cikloturista koji tu borave. Promet u unutrašnjosti uglavnom je vezan na magistralne prometne pravce, znatnim dijelom ide napuštenim krajevima, međutim na tim prostorima nema velikog broja ugostiteljskih objekata, niti turista odnosno cikloturista.



Prema podacima prikupljenim od Policijske uprave Šibensko-kninske, najveći broj prometnih nezgoda u kojima su sudjelovali biciklisti dogodio se na prostoru Grada Šibenika i Grada Vodice, iza čega slijede Tisno i Murter. Očigledno je kako se najveći broj nezgoda događa na mjestima velike koncentracije turista (s osobnim automobilima i na biciklima), te se takvi prostori sami nameću kao primarni za rješavanje ovog pitanja.

Tablica 2.1. Stradavanja biciklista po jedinicama lokalne samouprave (2013-2017)

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	Ukupno
Šibenik	6	11	12	13	15	<b>57</b>
Vodice	6	10	13	7	7	<b>43</b>
Tisno	3	5	5	2	5	<b>20</b>
Murter	4		5	2	3	<b>14</b>
Knin	4	1	3		1	<b>9</b>
Drniš	2		2		2	<b>6</b>
Rogoznica		1		3	2	<b>6</b>
Tribunj		2			3	<b>5</b>
Pirovac			1		3	<b>4</b>
Primošten		2			3	<b>4</b>
<b>Ukupno (168)</b>	<b>26</b>	<b>32</b>	<b>41</b>	<b>27</b>	<b>42</b>	

Izvor: Policijska uprava Šibensko-kninska

Tablica 2.2. Stradavanja biciklista po prometnicama (2013-2017)

Ceste	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	Ukupno
D8	2	2	4	1	5	<b>14</b>
D27		1	1			<b>2</b>
D33			2		1	<b>3</b>
D121			1	2	2	<b>5</b>
ŽC6078			1			<b>1</b>
L65061						<b>0</b>
L65062		1		1		<b>2</b>
D58		1			1	<b>5</b>
ŽC6076	1					<b>1</b>
D59	1					<b>1</b>

Izvor: Policijska uprava Šibensko-kninska

Evidentno je kako je daleko najviše stradavanja na državnoj cesti D8 (14), a osjetno manje na državnoj cesti D121 (5) te D33 (3), dok ostale prometnice imaju jedno do dva stradavanja ukupno.

Tablica 2.3. Stradavanja biciklista po danima u tjednu (2013.-2017.)

Ponedjeljak	Utorak	Srijeda	Četvrtak	Petak	Subota	Nedjelja
15	19	29	28	37	22	18

Izvor: Policijska uprava Šibensko-kninska

Raspored prometnih nezgoda u kojima sudjeluju biciklisti po danima u tjednu, pokazuje da se najveći broj nezgoda događa petkom, potom srijedom i četvrtkom, dok je niži ostalim danima.

Navedeni podaci upućuju na zaključak kako je broj stradavanja uglavnom vezan za goste koji u Županiji borave tijekom tjedna, a manje vikendom.

Biciklističkih traka na području Županije ima vrlo malo, odnosno sporadično, stoga se biciklisti uglavnom voze po cestama (ili neprometnim te makadamsko-šumskim alternativama). To je posebno problematično na dionicama u blizini velikih smještajnih kapaciteta (kampova, hotelskih naselja i slično), ponajviše ljeti zbog prekapacitiranosti smještajnih objekata i prometne infrastrukture. Ovo nameće nužnost izgradnje biciklističkih prometnica izdvojenih od ostatka prometa, prvenstveno na dionicama od velikih turističkih središta do obližnjih gradova, kako bi se rasteretio promet, potaklo goste da koriste bicikl i povećalo njihovu sigurnost. Ovakva infrastruktura ujedno će poboljšati kvalitetu života domicilnog stanovništva te ga potaći na korištenje bicikala.

Izgradnja biciklističkih prometnica (odvojenih od prometa) ne služi direktnoj prodaji usluga cikloturizma kao što to čine paketi, vođenja, turistički izleti, stoga se samo djelomično može upotrijebiti za promociju Županije kao destinacije za cikloturiste. Dakle, ona neće niti promptno niti srednjoročno utjecati na povećanje prodaje usluga (cikloturističkih paketa i usluga). Osim toga, njena izgradnja je financijski i proceduralno zahtjevna.

Ipak, ovakva infrastruktura znatno podiže kvalitetu boravka, ali i sigurnost turista - osobito cikloturista, što se osjeti u srednjoročnom, a posebice u dugoročnom razdoblju, kada se količina ovakvih prometnica bude akumulirala. Tek veći broj ovakvih prometnica pozitivno utječe na percipiranje destinacije kao destinacije za cikloturiste. No za to su potrebne godine i značajne investicije.

U fazi prikupljanja informacija za izradu Operativnog plana zaprimljeno je mišljenje Hrvatskih cesta d.o.o. - Tehničke ispostave Šibenik, koje kazuje da na velikom dijelu državnih cesta nije moguće izgraditi biciklističke staze zbog velike izgrađenosti objekata na maloj udaljenosti od ruba ceste. Istovremeno su takve ceste opterećene velikim prosječnim godišnjim dnevnim prometom koji u vrijeme turističke sezone raste i više od dvostruko, pri čemu su ograničenja brzina uglavnom 90 km/h. Rečene karakteristike prometa upućuju kako bi bilo nužno izgraditi odvojene trake za bicikliste ili bicikliste u što većoj mjeri upućivati na druge prometnice.

Županijska uprava za ceste Šibensko-kninske županije također je stava da se ceste profila kolnika manjeg od 6 m izbjegavaju zbog sigurnosti prometa i biciklista. Godišnjim planom i programom građenja, rekonstrukcije i održavanja županijskih i lokalnih cesta za 2018. godinu, nije predviđena izgradnja biciklističkih traka odvojenih od ostalog motornog prometa.

## 2.3. Pregled stanja cikloturističke ponude

### 2.3.1. Vizualni identitet

Istovremeno s projektom definiranja standarda za biciklističku signalizaciju postavila se potreba definiranja vizualnih standarda projekta cikloturizma Šibensko-kninske županije. Definiran je logotip koji simbolizira biciklista, a isti se prenio na signalizaciju te ostale materijale poput brošure, weba i drugih.

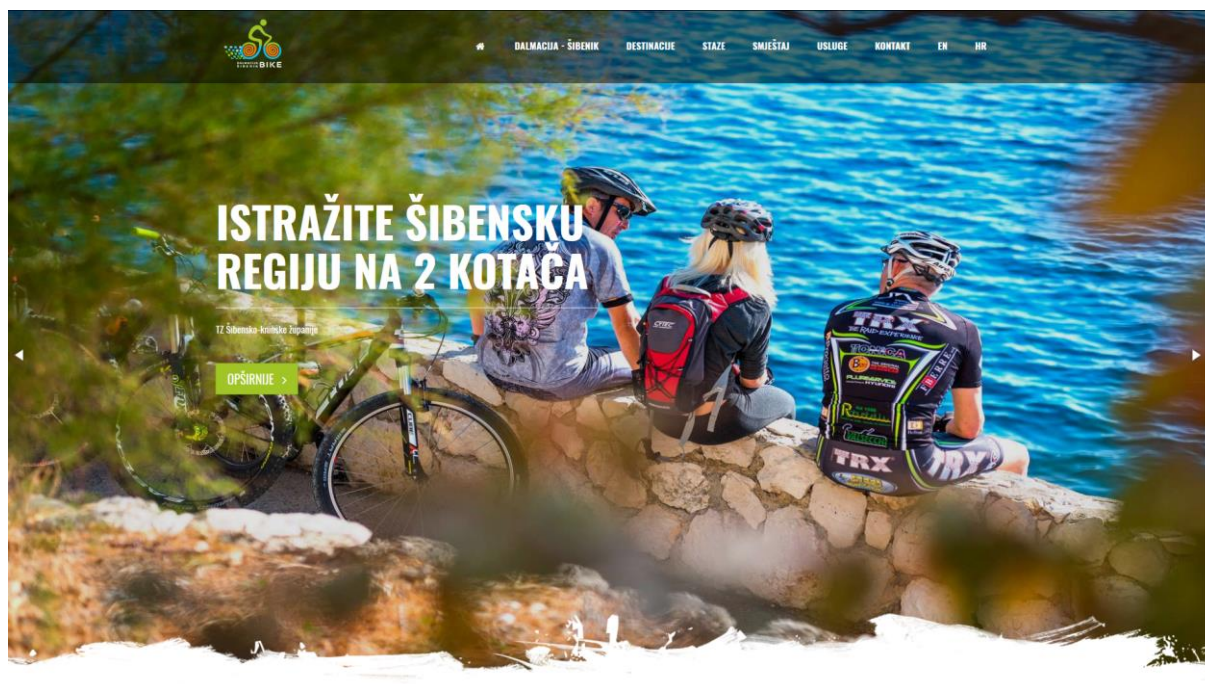
Logotip je uspješno ugrađen u standarde signalizacije te su izvedene njegove varijacije za tri vrste staza po težini.

Slika 2.2. Logotip cikloturizma Šibensko-kninske županije



Izvor: Turistička zajednica  
Šibensko-kninske županije

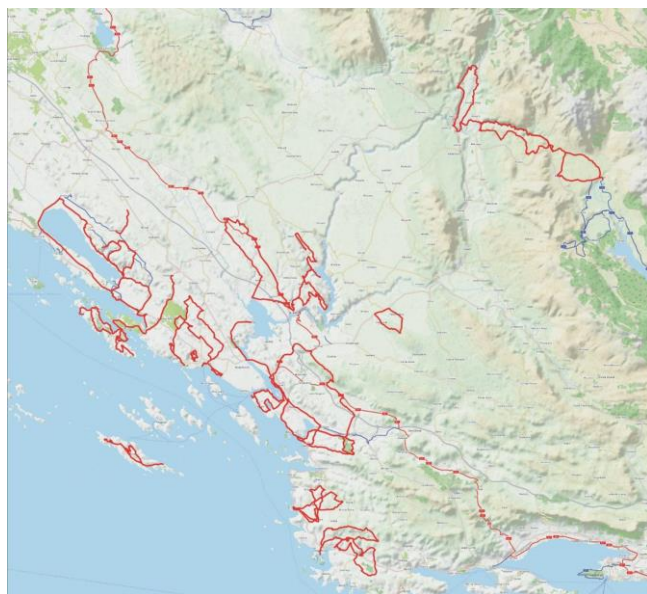
Logotip je primijenjen na web-stranicama [www.bikeandhike.hr](http://www.bikeandhike.hr), što pokazuje priložena ilustracija.



### 2.3.2. Razvijenost mreže biciklističkih staza (kružne turističke staze ili rute)

Kako je u uvodnom dijelu dokumenta rečeno, prije sustavne izrade biciklističkih staza za područje cijele Šibensko-kninske županije, postojale su staze (ili rute) na području pojedinih lokalnih turističkih zajednica koje su se aktivnije angažirale u razvoju proizvoda cikloturizma, gdje se svakako ističu Vodice. Ukupno je na području županije 2015. godine bilo oko 40 biciklističkih staza, od kojih je samo manji dio označen, a većina je imala nepotpune ili nepostojeće popratne informativne podatke (opisi, karta, GPS zapis, tehnički podaci...).

Slika 2.3. Biciklističke staze (rute) prije dopune sustava novim stazama 2016. godine

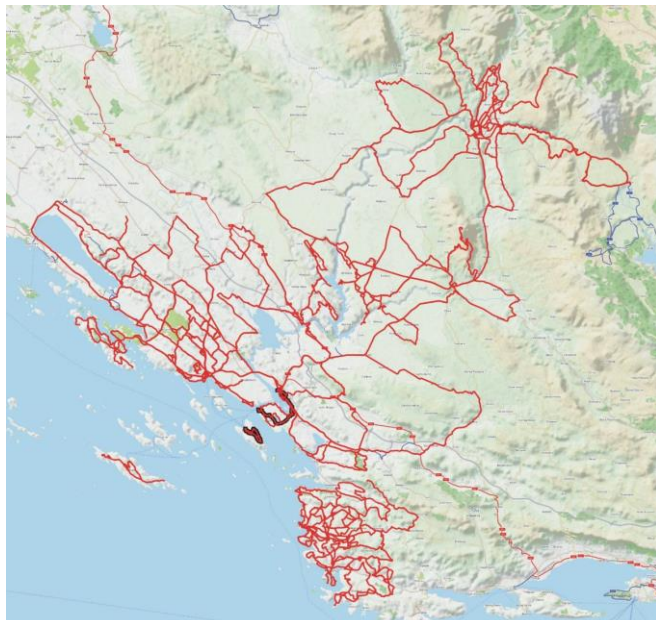


Izvor: Open street map

Ulaganjem županijske turističke zajednice od 2016. godine pokrenula se izrada brojnih biciklističkih staza koje su također označene i na terenu. Danas je evidentirano i objavljeno 89 staza u dužini od oko 2.500 kilometara, čiji se podaci primarno nalaze na web-stranicama, navedeni su u brošuri, a pripremaju se i biciklističke karte na kojima će biti prikazane staze s pripadajućim podacima.

Na ilustracijama se vidi stanje biciklističkih staza krajem 2015. godine i danas. Evidentno je kako je cijela županija dobro pokrivena stazama, dok priobalno područje ima veliko zasićenje po pitanju broja staza, posebice prostori oko Primoštena te sjeverna obala oko Vodica.

*Slika 2.4. Biciklističke staze (rute) nakon dopune novim stazama (stanje krajem 2017. godine)*



Izvor: Open street map

U tablici u nastavku prikazan je broj staza po područjima (zonama), dok se na kraju dokumenta, u prilogu, nalazi cjelokupan popis staza s početka 2018. godine.

*Tablica 2.4. Pregled broja i ukupne duljine biciklističkih staza*

Zona	Ukupan broj staza	Ukupno km
I	18	350
II	16	316
III	34	760
IV	9	184
V	13	486
NP KRKA	14	469
<b>UKUPNO</b>	<b>103</b>	<b>2565</b>

Izvor: Turistička zajednica Šibensko-kninske županije

Općenito se pri izradi staza na prostoru nekih turističkih zajednica vodilo konceptom izrade čim većeg broja staza, što je na kraju dovelo do zagušenosti i prezasićenosti. Na nekim područjima evidentan je veliki broj staza koje ne odgovaraju potrebama cikloturista, turista koji se voze na biciklima za vrijeme boravka na priobalnim prostorima, a niti ostalim biciklistima rekreativcima. Primarno su to staze koje idu u jednom smjeru nakon čega nestaju ili se biciklist mora vraćati natrag po istoj stazi, što je vrlo nepopularno. Iz tog razloga poželjno je da su staze kružnog tipa, vodeći računa o tome da biciklisti nemaju organiziranu pratnju već se dovezu do početne točke, gdje ujedno žele i završiti svoju vožnju. Osim toga, dosta staza se na brojnim točkama, čak i cijelim dionicama, preklapa i ide istim putem. Poželjno je da staze idu unikatnim dionicama i da ima čim manje preklapanja.

U ovom dijelu potrebno je spomenuti Grad Šibenik koji, iako nije potpisnik Sporazuma o suradnji na razvoju cikloturizma u Šibensko-kninskoj županiji, koristi novi vizualni identitet cikloturizma Županije. Pored toga, staze uređuju sami i označavaju ih standardiziranom županijskom signalizacijom. Sve te staze navedene su u popisu staza na službenim web-stranicama [www.bikeandhike.hr](http://www.bikeandhike.hr). Osim toga, značajna su investiranja u cjelokupnu infrastrukturu - odmorišta (na stazama Zlarin i Brodarica-Donje Polje)

Također su značajne aktivnosti s područja Nacionalnog parka Krka gdje trenutno postoji 14 staza u ukupnoj duljini od 469 kilometara. Nedavno je odobren elaborat za označavanje biciklističkih staza na području obuhvata Parka. Pošto se navedeni sustav razlikuje od županijskih biciklističkih standarda, a uz to i potpada pod dvije zone signalizacije, u budućem razdoblju potrebno je pronaći rješenje za područje obuhvata NP Krka - definiranjem zasebne zone za područje Nacionalnog parka ili svrstavanjem cjelokupnog područja Nacionalnog parka unutar jedne zone uz dodjeljivanje zasebnog raspona brojeva.

U nastavku se navodi kraća analiza trenutnog stanja biciklističkih staza („ruta”) - po zonama iz standarda za biciklističku signalizaciju.

### **ZONA 1 - Šibenik**

Petnaestak staza na području grada Šibenika (s par izuzetaka) dobar su primjer kako bi se trebale raditi kružne staze, po mogućnosti da povezuju mjesta visokog interesa – poput tvrđava kojima Šibenik obiluje u samom gradskom središtu ili na njegovim rubnim područjima, posebice prema kanalu Sv. Ante (zaštićeni krajobraz i područje Ekološke mreže *Natura 2000*) i tvrđavi Sv. Nikole. Primjerice staza 4 *tvrđave* obilazi atraktivne sadržaje, no ide istim putem u odlasku i dolasku, iako bi puno bolje bilo da se npr. na povratku povuče sjevernijim pravcem poluotoka uz more. Slično je sa stazom *Vjetropark Orlice*, koju bi bilo bolje zaokružiti u kružnu stazu (ako je zbog konfiguracije zemljišta i specifičnosti motiva moguće). Staza *Šibenik-Zaton Raslina* poprilično se udaljava od grada, ali se kretanja u odlasku i dolasku onda čini po istoj trasi uz korištenje Jadranske magistrale odnosno glavne ceste za prilaz gradu sa zapada.

Dobre staze imaju otok Žirje i Zlarin, s tim da je staza na Zlarinu relativno kratka, a vjerojatno ima još prostora da se ona malo produlji.

Načelno, ove gradske staze odlična su podloga da ih se, na mjestima gdje idu po prometnim cestama, iskoristi kao poticaj za izgradnju biciklističkih traka odvojenih od prometa, kako bi se poboljšala infrastruktura te povećala popularnost biciklističkih traka. S obzirom na njihov smještaj, istom će povezati turistička naselja s južne strane grada i sami grad Šibenik, a uz to povezuje i značajne atrakcije (poput šetnice sv. Ante).

### **ZONA 2 - Primošten-Rogoznica**

Područje Primoštena i Rogoznice ima gustu mrežu od šesnaestak staza koje pokrivaju cijelo područje. Teren iznad ova dva mjesta iznimno je bogat putovima i stazama, poput labirinta, što je veliki potencijal za osmišljavanje staza. Sadašnje staze su kružne i dobro osmišljene, dok staze *Dalmatinka* i *Gaj* dijelom koriste istu stazu u odlasku i dolasku, zbog konfiguracije terena i sadržaja, što je prihvatljivo. *Plava staza* u Rogoznici jedina je dijelom nedorečena, bez povrata na ishodište, što bi za ovako dugu stazu bilo potrebno.

Za cijelo ovo područje preporučljivo bi bilo smanjiti ukupan broj staza, što bi se moglo postići kombiniranjem itinerara nekoliko postojećih staza (spajanjem), bez gubljenja na kvaliteti sadržaja, čime bi se dobio pregledniji raspored staza na tom području i bolje organizirane staze.

### **ZONA 3 – područje Vodica**

Ovo područje specifično je po iznimno velikom broju staza (tridesetak) među kojima ima značajan broj staza koje su u jednom smjeru ili samo povezuju dva odredišta. Toj skupini pripadaju staze *Gaćelezi*, *Skradin-Rupe*, *Staza crkve* ili *Staza uz more* ili *Staza maslina* na otoku Murteru, staza *Skradin-Visovačko jezero*, *Lokva-Plana*, *Staza crkve* i druge. Ovakve staze dosta su nepraktične za goste s obzirom da se biciklisti u pravilu sami vraćaju biciklima, pri čemu je povratak istom dionicom, pogotovo ako je to većina ili cijela staza, uglavnom nepoželjno, a to je situacija kod većine staza ovog tipa. Određeni dio staza ovakvog tipa mogao bi se prikazati kao poveznica nekih područja ili način transporta biciklom do značajnih znamenitosti, poput staza *Pirovac-Sv. Martin*, *Kula Kašić-Vransko jezero*, *Lokva-Plana* (mala je, lokalna i vodi direktnim putem izvan naselja), *Skradin-Visovačko jezero*, iako je poželjno da i ovakve staze budu kružne, s obzirom da se kao takve i koriste. Specifičan tip staza, kao staza *Orlov krug*, koja je zapravo staza biciklističke utrke, poželjno je da ostaju u svom izvornom obliku te da se jasno naznači da je to takav tip staze. Na primjer stazu *Orlov krug* uglavnom će moći izvesti samo vrlo vješti biciklisti koji ciljano traže takav sadržaj.

Vodičko područje u 2017. godini doživjelo je izmjenu prometne situacije zbog izgradnje zaobilaznice Vodica. S jedne strane nalazi se stara trasa Jadranske magistrale rasterećena od prometa, a s druge (istočne) strane se pojavila nova prometnica koja je zbog svoje konfiguracije opasna (primjerice ravne dionice, spojne ceste, opasno križanje). U dosadašnjem razdoblju se dogodilo više nezgoda, čak i sa smrtnim stradavanjima. S obzirom na veće brzine kretanja vozila na tom dijelu, potrebno je razmotriti postojeće biciklističke koridore te pokušati smanjiti prelazak preko dijela nove zaobilaznice ili ih izmjestiti na druge, sigurnije dionice.

#### **ZONA 4 – područje Drniša**

Područje Drniša solidno je pokriveno stazama (rutama), a proteže se sve do poveznih područja s ostalim zonama. Jako je dobra poveznica prema NP Krka, što je dobro imajući na umu trenutnu razvijenost biciklističkih staza u NP Krka te planove daljnjih investicija. Jedina staza koja se vraća dijelom istom stazom je staza *Torak*, no s obzirom na njenu specifičnost to je zanemarivo tj. prihvatljivo.

#### **ZONA 5 – Knin**

Dvanaest staza na području Knina odlično je osmišljeno i posloženo, pravilno se šire oko Knina i pokrivaju cijelo područje i razne staze. Jedine staze koje odstupaju od kružnog koncepta su *Ušpon na Dinaru*, što je dijelom uvjetovano konfiguracijom terena te staza *Put vrela Cetine*, koja većim dijelom odlazi i vraća se istom dionicom.

Od ukupnog broja, 33 staza su označene i to standardiziranom županijskom biciklističkom signalizacijom. Izuzetak su označene staze u zoni 4 koje su označene tablama iz EU projekta realiziranog neposredno prije definiranja županijskih standarda za signalizaciju. Putem natječaja Ministarstva turizma kroz Program razvoja javne turističke infrastrukture u 2017. godini odobreno je označavanje još jedanaest staza.

#### **2.3.3. Razvijenost mreže biciklističkih prometnica (traka, staza)**

Biciklističkih traka - staza za promet bicikala odvojenih od ostatka prometa na području Šibensko-kninske županije praktički nema. No, ovakva situacija slična je sa situacijom u velikom broju drugih županija, posebice na obali Jadranskog mora, gdje se cikloturizam gotovo u potpunosti zasniva na ponudi biciklističkih staza („ruta“) kružnog tipa - za turističko-rekreativnu namjenu, zbog čega ne postoji svjesnost o potrebi za biciklističkim prometnicama. Ipak, to ne znači da ne postoji potreba za ovakvom infrastrukturom; naprotiv – potreba za biciklističkim prometnicama utoliko je veća koliko je veći broj direktnih i indirektnih korisnika istih. U tu skupinu pripadaju biciklisti koji bi koristili takve prometnice za vožnju tj. rekreaciju, kao i oni koji su smješteni u lokalnim objektima (hoteli, hotelska naselja, kampovi i dr.), a koristili bi ove staze za transport do obližnjeg grada, do trgovina ili za odlazak do prostora gdje se mogu kretati izvan gužve, razgledati prostor i znamenitosti ili se kretati u prirodi. Sve navedeno uglavnom se nalazi u zaleđu obale ili na prostorima na obali izvan smještajnih i gradskih kompleksa.

Slika 2.5. Primjer biciklističke trake (prometnice za bicikliste odvojene od ostatka prometa)



Izvor: Cikloprom

#### 2.3.4. Eurovelo

Kroz cjelokupnu hrvatsku obalu prolazi koridor Eurovelo 8 – Mediteranska ruta, koja se proteže od Španjolske (Cadiz) do Grčke (Atena). Uspostava kvalitetne cikloturističke rute u okviru projekta MEDCYCLETOUR zamišljena je kao alat povezivanja mediteranske regije na načelima održivog prometa i turizma. Glavni cilj projekta je razviti cikloturizam na Sredozemlju kroz uspostavu rute EuroVelo8 i promoviranje vožnje biciklom duž rute. Projekt uključuje velik broj partnera koji pokrivaju cijelu regiju Mediteran.

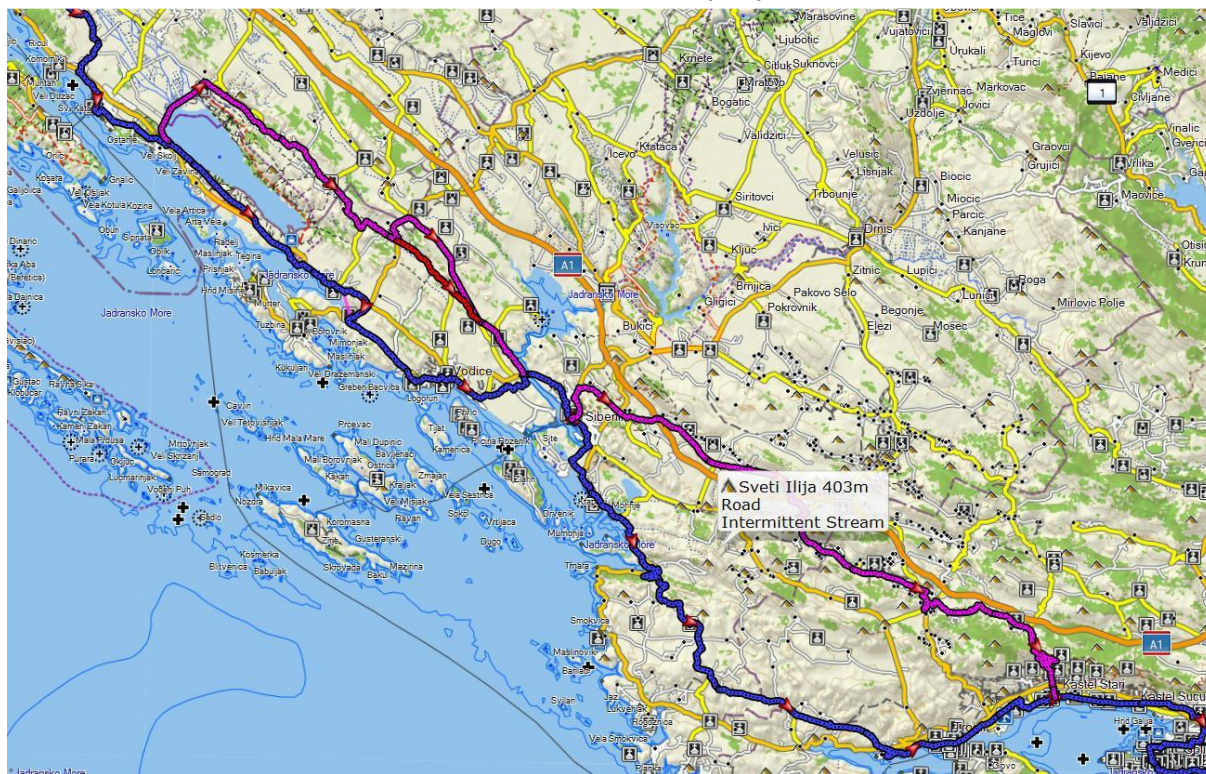
Točan itinerar koji prolazi Županijom vidljiv je na slici 2.6. Osnovna ruta predviđa dvije dnevne dionice:

- Pakoštane – V. Jezero– Pirovac– Vodice– Šibenik (EV8 dnevna dionica 109 duga 48 km sa 150 m uspona);
- Šibenik– Grebaštica– Široke– Sapina Doca– Gustirna– Vrsine– Trogir (EV8 dnevna dionica 110 duga 56 km sa 680 m uspona).

Osim osnovne rute, predviđene su dvije alternativne rute te pristupne rute.

Same trase Eurovela zahtijevaju prometnice niskog intenziteta prometa te prolazak atraktivnim prostorima. Ne moraju nužno biti orijentirane na što brže proputovanje već na ugodu putovanja biciklom i uživanje u prostorima kojima se kreće. Bitno je kako koridori Eurovelo ne moraju imati izgrađene biciklističke trake odvojene od ostatka prometa, već je bitno da prolaze manje prometnim cestama. Na dionicama na kojima se kretanje prometnim cestama ne može izbjeći, poželjno je izgraditi biciklističke trake. S obzirom da je na državnom nivou u zadnje vrijeme učestalo spominjanje Eurovela u sklopu teme cikloturizma, ovu bi činjenicu trebalo iskoristiti za dobivanje vanjskih izvora sredstava za njihovu izgradnju te za organizaciju na županijskom nivou kako bi se izgradilo ove biciklističke prometnice.

Slika 2.6. Prikaz trase Eurovela 8 kroz Šibensko-kninsku županiju



Izvor: projekt MedCycleTour, 2018

Prijedlog aktivnosti projekta MedCycleTour<sup>1</sup> za Šibensko-kninsku županiju za razdoblje do 2020. sastoji se od sljedećih aktivnosti:

- postavljanje prometnog znaka A39 na svim dionicama rute po D8;
- omogućavanje pješačkog prolaza preko Šibenskog mosta;
- postavljanje ograničenja brzine od 70km/h na dionici D8 Most-Šibenik;
- ograničenje brzine na 60 km/h, čak i na 50 km/h na kritičnim mjestima, na dionici D8 Brodarica-Grebaštica;
- posebno upozorenje i ograničenje brzine za skretanje s D8 na 6127 kod Grebaštica;
- nadzor brzine kretanja na svakoj prometnoj brzini rute;
- detaljno razrađen koncept za uređenje stazana kritičnim dionicama po D8;
- raspoloživa usluga taxi prijevoza bicikala za premoštenje prometnih dionica;
- definiranje rute za pristup NP Krka, Murter/ NP Kornati, Primošten i Rogoznica;
- integriranje rute u promotivne aktivnosti.

Treba spomenuti još jedan projekt razvoja Jadranske biciklističke rute u kojem sudjeluje Šibensko-kninska županija, odnosno Razvojna agencija Šibensko-kninske županije, a to je projekt *Adriatic Cycle Route*, koji je u prijavnoj fazi na fondove EU. Ova ruta valorizira prirodnu i kulturnu baštinu od Santa Maria di Leuca do Dubrovnika, kako bi ostvarila ciljeve strategije razvoja i promocije cikloturističke ponude i proizvoda na Jadranu.

### 2.3.5. Nacionalni koridori i rute

Kroz područje Šibensko-kninske županije prolaze državne glavne biciklističke rute DG3 (sjeverni dio kod Knina), DG4 (obalom prema južnom Jadranu, Eurovelo 8) i DG10 (od Biograda prema Splitu, tzv.

<sup>1</sup> Projekt MedCycleTour, Interreg Mediterranean.



Otočka ruta). S obzirom da su to glavni prometni pravci, moglo bi ih se upotrijebiti da se olakša povezivanje s okolnim županijama, a također da se potrebne dionice iskoriste za lakše dobivanje vanjskih izvora sredstava za izgradnju odvojenih biciklističkih traka od prometa (prometnica). Ove nacionalne koridore treba svakako razmotriti i na stručnom tijelu koje će razmatrati i donositi plan izrade biciklističkih prometnica, a koje je opisano u poglavlju 6.1.2.

### 2.3.6. Biciklistička signalizacija

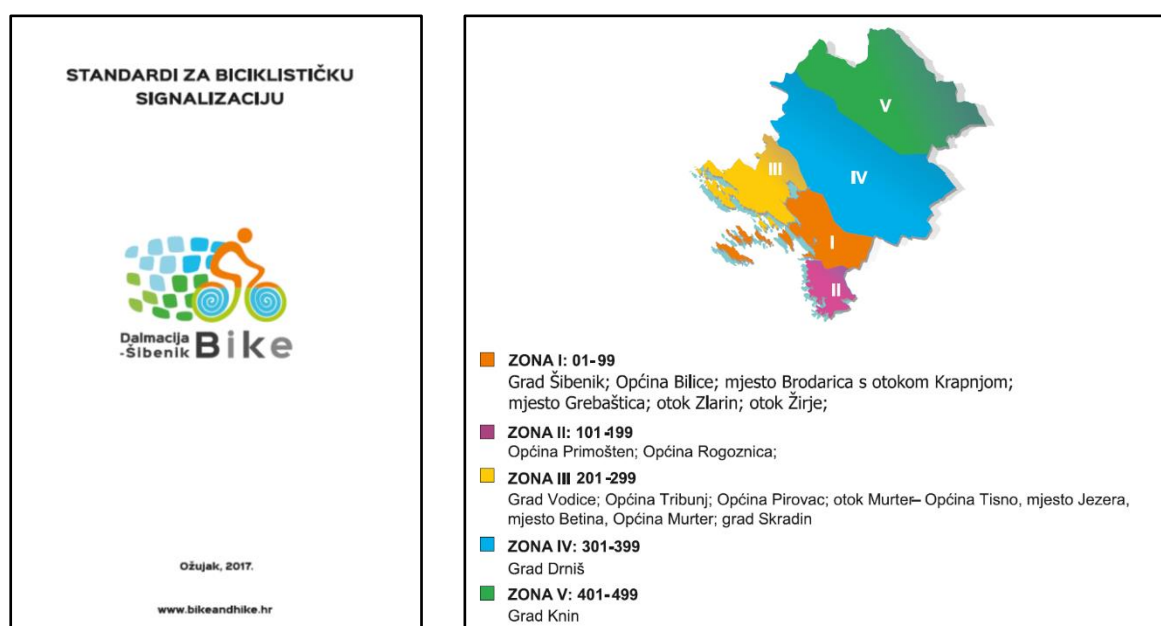
Izrada standarda za biciklističku signalizaciju realizirana je 2017. godine u sklopu aktivnosti za razvoj cikloturizma županijske turističke zajednice proizašlih iz potpisanog Sporazuma o suradnji na razvoju cikloturizma. Podloga za izradu standarda bilo je definiranje vizualnog standarda projekta i zaštitnog znaka, čime su isti ugrađeni u standarde za signalizaciju. Definiranje standarda omogućilo je da se sustavno krene s označavanjem staza vizualno prepoznatljivim tablama. Označavanje staza inače je u ingerenciji lokalnih turističkih zajednica, često potpomognutih jedinicama lokalne samouprave. Obzirom da su biciklističke staze i rute temelj cikloturističke ponude, Turistička zajednica Šibensko-kninske županije investirala je dodatna sredstva u ravnomjerno označavanje staza po županiji. Ovakav razvoj na obje razine rezultirao je velikim brojem izrađenih, ali i označenih staza, čime se u manje od dvije godine došlo s otprilike 35 do čak 89 staza, a sve su objavljene na službenim web-stranicama [www.bikeandhike.hr](http://www.bikeandhike.hr). Pretežito se radi o stazama (ili „rutama“) koje su turističkog tipa, kružne, miješane podloge (ima MTB, cestovnih i trekking staza), a ishodište imaju kod velikih turističkih ili urbanih središta gdje je i očekivana najveća koncentracija korisnika.

Slika 2.7. Primjer standardizirane biciklističke signalizacije Šibensko-kninske županije



Izvor: Turistička zajednica Šibensko-kninske županije

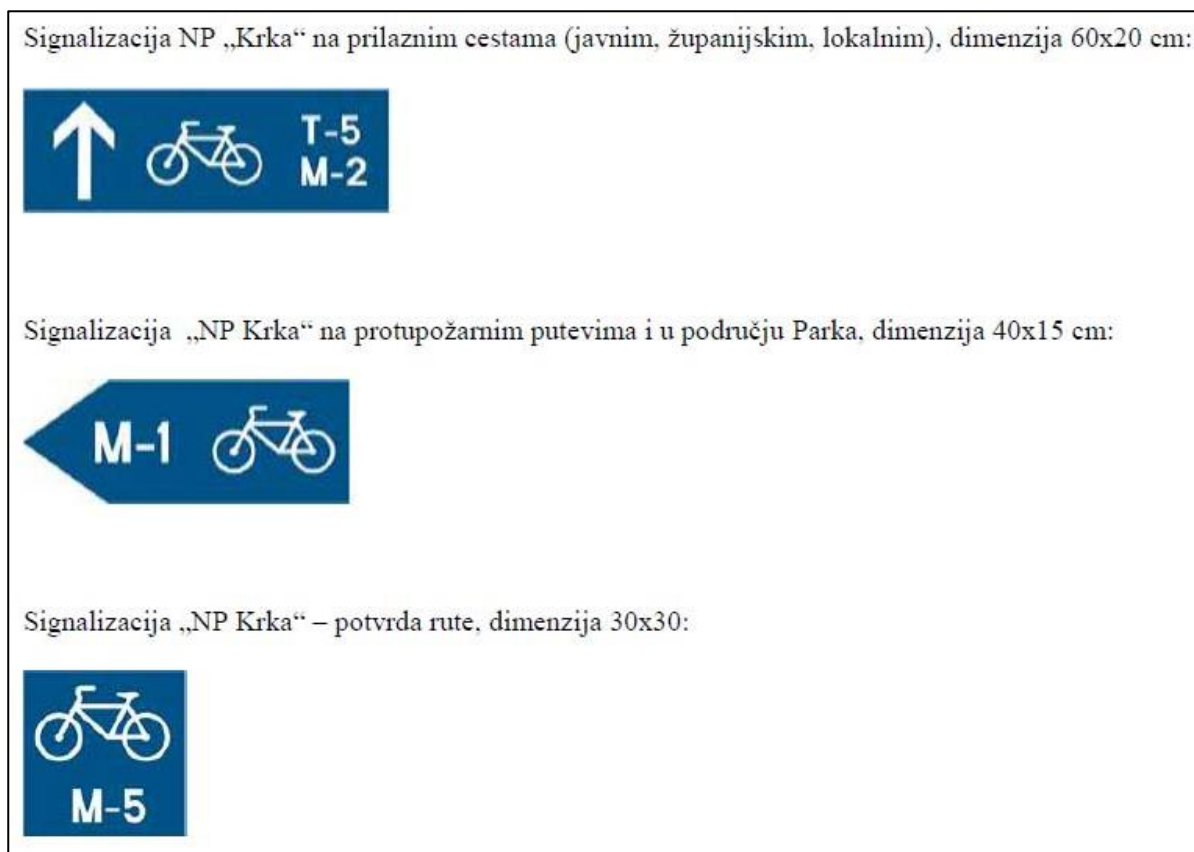
Slika 2.8. Standardi biciklističke signalizacije Šibensko-kninske županije



Izvor: TZ Šibensko-kninske županije

NP Krka je definirala svoj sustav signalizacije unutar obuhvata Parka koji se počinje primjenjivati u vrijeme donošenja ovog Plana, koji je izrađen sukladno Priručniku za grafički i produkt dizajn sustava signalizacije i interpretacije zaštićenih područja. S obzirom da je područje Parka obuhvaćeno dvjema zonama za signalizaciju te da koristi svoj sustav tabli, potrebno je to ubuduće riješiti izmjenom obuhvata zona te navesti zasebnu signalizaciju koja se koristi unutar Parka. Jedna od mogućnosti spajanja županijske signalizacije i one na području Parka može biti kroz zadržavanje županijskog sustava numeriranja staza (ako se on bude mogao uklopiti u nove standarde na području Parka). U slučaju da se na području Parka zadrži zasebno označavanje (numeriranje) staza, potrebno je to uskladiti sa svim lokalnim i županijskim materijalima za biciklizam kako bi se takva razlika jasno naznačila u uputama za korisnike.

Slika 2.9. Standardi biciklističke signalizacije NP Krka



Izvor: NP Krka

### 2.3.7. Biciklističke karte

U proteklom razdoblju 2012. godine izrađena je biciklistička karta za područje županije, koja je zapravo bila prenamijenjena turistička karta. U vrijeme sastavljanja ovog operativnog plana pripremala se kartografska podloga za izradu biciklističkih karata (zemljovida) na kojima će biti prikazane sve aktualne staze, s tim da će karta pokrivati županiju u dijelovima, kroz (planirano) tri manje karte.

Pored karata u sustavu turističkih zajednica, NP Krka izradila je biciklističku kartu kroz područja koja su najprikladnija za alternativni obilazak Parka i to u tri kategorije: R-road, M-MTB, T-trekking.

### 2.3.8. Foto/video i ostali informativno-promotivni materijali

Izrada fotografija s temom cikloturizma uglavnom se činila sporadično i ne specifično za cikloturizam, no u trenutku koordiniranog razvoja cikloturizma na županijskom nivou krenulo se s izradom različitih promotivnih i informativnih materijala koji su iziskivali kvalitetne fotografije – brošura, web, buduće karte i slično. Radi toga izvršena su tematska fotografiranja tijekom jeseni 2016. i tijekom 2017. godine te je dobivena galerija vrlo atraktivnih fotografija koje zadovoljavaju potrebe promocije cikloturizma Županije

za idućih dvije-tri godine. Ipak, treba voditi računa da je dopuna fotogalerija investicija koja se treba redovito vršiti te baza nadopunjavati, dakle svake ili svake druge godine potrebno je izraditi dopunu galerije kvalitetnim fotografijama.

Slika 2.10. Primjeri nekadašnjih promotivnih fotografija



Izvor: TZ Šibensko-kninske županije

Slika 2.11. Primjer novih promotivnih fotografija



Izvor: TZ Šibensko-kninske županije

### 2.3.9. Bike&Bed smještaj

Bike&Bed smještaj nije se aktivno razvijao do pred dvije-tri godine, kada je započeo sustavni razvoj i ostalih elemenata cikloturizma na području Županije. Jačim razvojem ostalih elemenata, tragom Sporazuma o razvoju cikloturizma između lokalnih turističkih zajednica i županijske TZ, krenulo se i s pripremom temelja za Bike&Bed sustav - smještaja specijaliziranih za cikloturiste. Objekti uvršteni u sustav Bike&Bed trebaju zadovoljavati osnovne kriterije korištene u projektu Bike&Bed na nacionalnoj razini: mogućnost prihvata cikloturista za samo jednu noć, sigurne prostorije za spremanje bicikala, prostor za sušenje odjeće i putne opreme, raspoloživost kvalitetnih info-materijala (karte, brošure,

informacije), mogućnost korištenja alata za jednostavne popravke, informacije o lokacijama, radnom vremenu biciklističkih servisa u destinaciji.

Brendiranje cjelokupnog privatnog smještaja na razini županije krenuo je otprilike u isto vrijeme kao *Like home* brendiranje privatnog smještaja, unutar kojega je također predviđen razvoj smještaja specijaliziranog za cikloturiste.

Slika 2.12. Primjer promotivnih fotografija Bike&Bed objekata



Izvor: TZ Šibensko-kninske županije

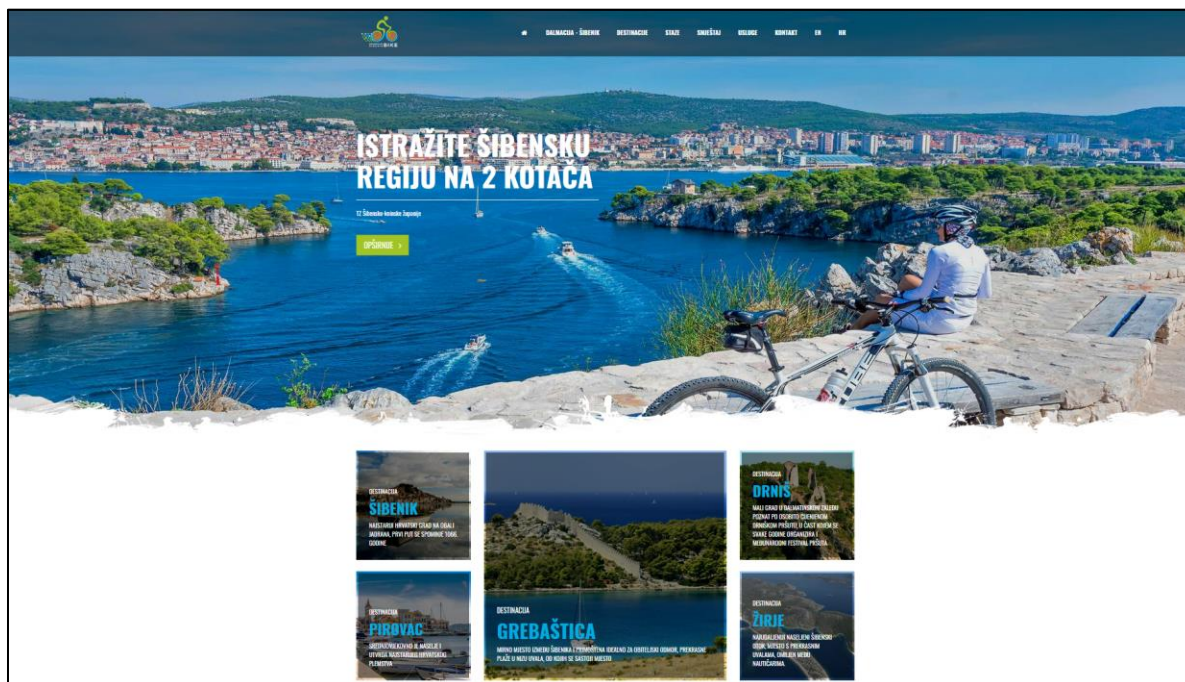
Obuhvatnim podizanjem sustava staza (ruta) u 2017. godini, dopunom weba i edukacijom bike-vodiča, stvorili su se potrebni temelji da se krene s razvojem Bike&Bed sustava. Do trenutka pisanja ovog operativnog plana u sustav je uključeno 62 objekata, koji su objavljeni i na destinacijskim web-stranicama [www.bikeandhike.hr](http://www.bikeandhike.hr). Struktura smještaja sastoji se od 12 bike-hotela, 4 bike-kampa, 7 bike-hostela, 32 bike&bed privatnih iznajmljivača te 5 agroturizama/OPG-ova, što pokazuje diverzificiran smještaj kroz različite tipove smještaja te će to gostima različitih profila omogućiti da pronađu smještaj prema svojim preferencijama. Napomenimo kako je ova vrsta smještajnih objekata raširena po cijelom prostoru županije, neovisno o stazama ili rutama, pošto su to u pravilu postojeći smještajni objekti koji se odluče uključiti u Bike&Bed sustav (dodatno) prilagođen biciklistima. Najviše objekata je u priobalnom području.

Do trenutka pisanja ovog Plana nisu vršene edukacije vlasnika objekata, niti je razrađen sustav kategoriziranja objekata po kvaliteti usluge, što su teme koje će biti potrebne u budućem razdoblju.

### **2.3.10. Destinacijski bike portal**

Službene web-stranice ponude cikloturizma na području Županije postoje od 2016. godine na adresi [www.bikeandhike.hr](http://www.bikeandhike.hr). U početnoj fazi izgrađene su oko trenutne ponude koja se nudila, a obuhvaćale su popis biciklističkih staza (cca dvadesetak), popis nekoliko smještajnih objekata i pružatelja usluga (najma bicikala, agencijskih i drugo). Kako su se razvijale pojedine komponente iz ponude cikloturizma od 2014-2015. godine, stvarao se sadržaj kojim će web biti popunjen. Novi trenutak dogodio se tijekom 2016. i 2017. godinu kada je definiran vizualni standard za cikloturizam Šibensko-kninske županije, što je bila podloga da se web vizualno redizajnira i da se izvrši dopuna njegove strukture, čime se omogućila dopuna sadržaja. Većina tog procesa dovršena je tijekom 2017. godine te je 2018. godina dočekana s webom koji prati vizualni standard, na kojem je objavljeno 89 staza, 62 Bike&Bed objekata te 37 agencija, udruga i ostalih pružatelja usluga za cikloturiste. Radi lakšeg pregleda sadržaja postoji prikaz podataka po destinacijama gdje se na jednom mjestu mogu dobiti popisane staze i smještaj za odabranu destinaciju.

Slika 2.13. Popis Bike&Bed smještaja na službenim mrežnim stranicama [www.bikeandhike.hr](http://www.bikeandhike.hr)



Web je unazad dvije godine doživio značajne dopune i uvelike je povećao obim prikazanih podataka, što je rezultat stvaranja te vrste ponude „na terenu“. Osim toga, sadržaj je poboljšán u kvaliteti, a jednako tako je dorađen i vizualni prikaz web-stranica. Kako se budu razvijale ostale komponente, tako će i web trebati dodatno popuniti, vizualno prilagoditi povećanju količine sadržaja te učiniti još efikasnijim, a izvjesno je da će i organizacija sadržaja doživjeti promjene kako budu rastle komponente ponude cikloturizma. Također, s obzirom na to da je web po svojoj adresi planiran kao kombinacija biciklističkih i pješačkih sadržaja, ubrzo će se pojaviti i pješačko-trkački sadržaj koji će se trebati dobro ukomponirati u postojeći web.

### 2.3.11. Biciklističke manifestacije

Na području Županije postoji značajan broj biciklističkih manifestacija, među kojima dominiraju rekreativne vožnje (biciklijade) i MTB utrke poput liga ili natjecanja u kalendaru nacionalnog biciklističkog saveza (HBS-a). Rekreativni tip manifestacija, npr. biciklijade, uglavnom je orijentiran na domaće bicikliste tj. stanovnike županije te ponešto gostiju turista koji se već nalaze u Županiji te traže dodatan sadržaj (uglavnom u ljetnim mjesecima). Nekoliko najjačih natjecateljskih utrka namijenjene su licenciranim natjecateljima i licenciranim rekreativcima te ne služe u tip sadržaja za cikloturiste. Iako bi ove utrke mogle poslužiti za promociju i brendiranje županije kao biciklističke destinacije, njihov profil i način organizacije ne osigurava takav efekt.

Vezano za budući smjer razvoja manifestacija na području Županije, pojavljuje se pitanje prioriteta kod financiranja i organiziranja, odnosno da li turistički sektor treba ulagati i u kakve profile manifestacija. Izgledni smjer razvoja vjerojatno će od manifestacija željeti, pored lokalnog nivoa i rekreacije za postojeće goste i domicilno stanovništvo, jednaki promotivni efekt na nacionalnoj ili međunarodnoj razini. Za takve efekte trebat će dobro razmotriti način partnerstva i investiranja manifestacija kako bi se dobili željeni efekti od tog tipa ponude te kako bi se dovoljno potaklo nekoliko vrhunskih manifestacija koje će promovirati destinaciju, a ujedno ostvarivati i noćenja.

Na tragu rečenoga, u planu je održavanje prve utrke iz sustava Adria bike utrka na području Krke i (tj. Promine), koja je planirana u listopadu i koja bi trebala koristiti koncept nacionalno i međunarodno afirmirane rekreativno-natjecateljske manifestacije.

Tablica 2.5. Popis biciklističkih manifestacija u Šibensko-kninskoj županiji u 2017. godini

R. br.	Mjesec	Naziv	Organizator	Mjesto	Tip	Zona
1	veljača	Utrka zimske lige XCM Grebaštica	BK Fortica	Grebaštica	XC utrka	1
2	ožujak	Pozdrav proljeću	BBK Orlov krug	Vodice	biciklijada	3
3	ožujak	MTB XC zimska liga	BK Adrion Oros	Knin	MTB utrka	5
4	travanj	Tour of Croatia	Top sport events i udruga Bike event		cestovna etapna utrka	3
5	travanj	MTB weekend	BBK Orlov krug	Vodice		3
6	travanj	Mala nagrada Knina	BK Adrion Oros	Knin	dječja utrka	5
7	travanj/ svibanj	MTB Croatia cup	BBK Orlov krug	Vodice	MTB utrka	3
8	svibanj	Šibenska biciklijada	BK Faust Vrančić	Šibenik	biciklijada	1
9	svibanj	Primoštenska biciklijada	BK Primošten	Primošten	biciklijada	2
10	svibanj	Kninska biciklijada	BK Adrion Oros	Knin	biciklijada	5
11	svibanj	Biciklijada Drniš	BK Petar Svačić	Drniš	biciklijada	4
12	lipanj	MTB utrka Skradin-Dubravice-Rupe	BK Faust Vrančić i udruga „Rupska zvona“	Rupe	rekreativni MTB maraton	3
13	lipanj	Od vale do vale	BK Faust Vrančić i TZ Jezera	Jezera	biciklijada	3
14	rujan	Biciklijada „Pokreni se“	BK Faust Vrančić i Grad Šibenik	Šibenik	biciklijada	1
15	rujan	Biciklijada „Dir za Žir“	Eko udruga Žir	Otok Žirje	biciklijada	1
16	rujan	Biciklijada „Biciklom kroz Grebašticu“				1
17	rujan	Srcem protiv čelika	BBK Orlov krug		biciklijada	3
18	rujan	TransDinara maraton	BBK Zemlja-zrak, Zagreb	Vrlika - Knin	MTB etapna utrka	5
19	listopad	Gabrin maraton	BBK Orlov krug	Vodice	MTB maraton	3
20	listopad	Rekreativna XC zimska liga Dalmacije		Promina	utrka	4

Izvor: TZ Šibensko-kninske županije

### 2.3.12. Agencijska ponuda

Trenutno je na području Županije evidentirano oko 37 subjekata koji imaju cikloturističke aktivnosti (uključujući biciklističke klubove i udruge), odnosno tridesetak agencija i privatnih subjekata. Općenito se radi o manjim agencijama i subjektima, među kojima je svega nekoliko koje se dominantno ili isključivo bave uslugama iz cikloturizma. Popis bike agencija na stranici [www.bikeandhike.hr](http://www.bikeandhike.hr) navodi njih četiri: Trail 9A, NO-limit Adventures, I-Bike i Karika bike Tours. Ove agencije nude razne prijedloge vođenih tura po destinaciji uz kvalitetne opise, tehničke podatke, kartu rute i foto priču. Osim jednodnevnih bike izleta, u ponudi se nalaze i višednevni programi za grupe od 10 osoba, koje uključuju posjet zaštićenim područjima, poput PP Vransko jezero i NP Krka, zatim vinske probe, transfere, dodatne sadržaje i smještaj, a izlete vode licencirani bike-vodiči. Važna usluga koju ove agencije također pružaju jesu najam bicikala uz mogućnost servisa i nabavke rezervnih dijelova. Većina se agencija nalazi na obali obzirom na turistički promet i vršenje usluga na tom prostoru, poglavito one dnevnog tipa (najam bicikala, angažman vodiča, prijevoz i slično).

Općenito nedostaje usluga i aktivnosti u unutrašnjosti Županije, što korespondira koncentraciji turizma u priobalju, a nedostaje visokokvalitetnih usluga za cikloturiste, od osnovnih usluga poput ponude visokokvalitetnih bicikala (koje ujedno vežu goste bolje platežne moći), redovitog angažiranja vodiča od strane gostiju te ostalih specifičnih usluga koje ne spadaju u uobičajene usluge masovnog turizma. Razvoj segmenta kvalitetnijih i skupljih usluga rasti će uz uobičajeno povećanje poslova male dodatne vrijednosti (osnovni servis, prodaja osnovnih dijelova, najam jeftinih bicikala). Time će kvalitetna usluga postati dostupnija i uobičajena, sve više agencija bit će u mogućnosti pružati usluge isključivo za bicikliste (specijalizacija) umjesto široke turističke agencijske usluge s niskom kvalitetom biciklističke usluge, te će imati veću ponudu kvalitetnih bicikala, opreme, vodiča, paketa. Utjecaj na razvoj ovakve ponude javni sektor može imati jedino indirektno, kroz razvoj infrastrukture i popratnih elemenata koji će privatni sektor moći koristiti, prodavati uslugu te će sve zajedno utjecati na razvoje destinacije i povećanje dolazaka turista.

Slika 2.14. Motiv iz Skradina



Izvor: Grad Skradin

### **2.3.13. Biciklistički vodiči**

U suradnji TZ Grada Knina i TZ Šibensko-kninske županije, 2015. godine realizirana je edukacija biciklističkih vodiča u Kninu. Edukaciju je održala Istarska razvojna turistička agencija – IRTA d.o.o. u trajanju od pet dana (dva vikenda). Ovu edukaciju, prvu takvog tipa na području Županije, uspješno su završila 24 polaznika od kojih je njih 19 s područja Šibensko-kninske županije, s tim da su veliki dio polaznika članovi biciklističkih klubova. Edukacija je osposobila prvi stručni kadar biciklističkih vodiča, no istovremeno je tim polaznicima dato znanje i poticaj za daljnje bavljenje aktivnostima cikloturizma, što će kroz godine stvoriti specijaliste za cikloturizam koji će biti na raspolaganu javnom i privatnom sektoru, a izvjesno je da će pokrenuti i ostale poduzetničke aktivnosti u cikloturizmu.

Kao primjer aktivnosti tih pojedinaca, navest ćemo projekt dopune postojećih i kreiranja novih biciklističkih staza, koji je krenuo otprilike u isto vrijeme, a u radnoj skupini imenovanoj od strane županijskog TZ-a većina članova bili su polaznici edukacije za bike-vodiče. Dobar dio istih osoba angažiran je i za seriju novih fotografija koja je rađena također u tom razdoblju.

Gotovo sve ranije navedene agencije koje se specijalizirano bave outdoor ponudom, a posebice biciklističkom ponudom, imale su svoje ljude na edukaciji za bike-vodiče koji su uspješno završili edukaciju. Od ukupnog broja polaznika otprilike njih trećina se aktivno ili povremeno bave vođenjem, a najmanje 80% ih ostaje aktivno u zajednici na projektima cikloturizma – osmišljavanje i izrada staza/ruta, organiziranje manifestacija, održavanje staza, fotografiranje, rad na webu i drugo.

Slika 2.15. Polaznici edukacije za bike-vodiče u Kninu, 2016. godine



Izvor: IRTA d.o.o.

### 2.3.14. Ostali subjekti i partneri

Temeljni sustav za razvoj turizma svakako je Turistička zajednica Šibensko-kninske županije sa sustavom lokalnih turističkih zajednica. U pogledu cikloturizma, postojala je umjerena suradnja prijašnjih godina, a lokalne turističke zajednice realizirale su aktivnosti sukladno svojim planovima, kao i županijska turistička zajednica. Potpisom Sporazuma o suradnji na razvoju cikloturizma, 2015. godine, između županijske i svih lokalnih turističkih zajednica, pokrenuta je koordinirana suradnja. Pri tome je županijska turistička zajednica definirala standarde za brojne elemente cikloturizma te je zatim pomogla i operativna djelovanja na područjima lokalnih turističkih zajednica. Ovime je omogućena izgradnja sustava koordiniranog između svih dionika, što je znatno povećalo efikasnost rada te razvoj destinacije u cijelosti. Ipak, neki od problema koji su se pokazali u praksi bili su: nejednake financijske snage između turističkih zajednica (i jedinica lokalne samouprave; dalje: JLS), različit stupanj razvijenosti proizvoda cikloturizma i njegovih komponenti, različite zainteresiranosti JLS-ova, različita podrška JLS-ova - posebice u slučajevima turističkih zajednica koje su zbog nedovoljnih financijskih sredstava trebale pomoć JLS-ova. Dosadašnji razvoj potaknuo je razvoj brojnih elemenata cikloturizma kod svih partnera iz Sporazuma što će omogućiti da u budućem razdoblju svi imaju dovoljno spremnih projekata u koje će (koordinirano) investirati.

Bitna komponenta razvoja cikloturizma su biciklistički klubovi (udruge) koji su glavni organizatori biciklističkih manifestacija, od rekreativnih do natjecateljskih. Brojni pojedinci iz klubova već su angažirani u različite aktivnosti turističkog sektora – pohađali su edukaciju za bike-vodiče i više ili manje aktivno se bave vođenjem, uključeni su u stručno tijelo za razvoj cikloturizma te su tim putem bili direktno angažirani da analiziraju, revidiraju i izrade nove staze (rute), sudjeluju u njihovom održavanju u suradnji s turističkim zajednicama, JLS-ovima te u svojoj inicijativi. Također imaju odličnu suradnju s lovačkim udrugama s kojima često zajednički uređuju ili čiste putove ili staze u prirodi čime se održava prohodnost istih. Pored toga, članovi lovačkih udruga su često i sami u osiguranju ili organizaciji biciklističkih manifestacija (na primjer kao redari). Svim tim aktivnostima te uključivanjem djece u biciklističke aktivnosti i natjecanja imaju ključnu ulogu u popularizaciji biciklizma. Općenito možemo reći kako je suradnja klubova s ostalim dionicima vrlo kvalitetna.



Osim navedenih ključnih dionika, suradnja se vrši i s ostalim partnerima i institucijama, o čemu govore informacije u nastavku.

**Nacionalni park Krka** svakako je jedan od najpoznatijih brendova s područja Županije. Osim svojih primarnih zadaća, u sklopu parka vrše se konkretne i sustavne investicije u cikloturizam koje bi trebale poboljšati ponudu Parka, ali i cijele Županije. Samo u 2017. godini u Parku je investirano oko 380.000 kuna u cikloturizam, u sklopu čega je izrađen *Elaborat signalizacije za označavanje biciklističkih staza na području nacionalnog parka „Krka“* (izrađivač je Sveučilište u Zagrebu), u sklopu kojega je definirano četrnaest kružnih ruta (tj. staza) u ukupnoj dužini od preko 400 kilometara, za koje su izrađeni svi popratni podaci, a također je izrađen koncept signalizacije za označavanje tih ruta (staza). Ove rute/staze dijele se na tri tipa, ovisno o profilu gostiju: cestovne, trekking&obiteljske i brsko-biciklističke (MTB). Navedene staze u budućem će razdoblju vjerojatno biti uvrštene u cjelokupnu ponudu biciklističkih staza Šibensko-kninske županije. Nadalje, za promotivnu namjenu izrađene su fotografije i promotivni video. Također, sufinancirano je uređenje pješačko-biciklističke staze na području Grada Skradina, a također se održavaju ili uređuju pristupne staze i putevi koji gravitiraju Parku. Bitno je za istaknuti kako Park veliku važnost daje kvalitetnim biciklističkim vodičima koji će biti u neposrednom doticaju s gostima. Plan daljnjih investicija do 2020. godine temelji se na postavljanju biciklističke signalizacije, uređenju weba, specijaliziranom oglašavanju i ostaloj promociji, poticanju suradnje s privatnim sektorom (osiguravanje trajne i kvalitetne usluge za cikloturiste), edukacijama, studijskim putovanjima i općenito suradnji s partnerima u okruženju.

Slika 2.16. Motiv iz Skradina



Izvor: Grad Skradin

**Park prirode Vransko jezero** (Javna ustanova) okružen je s tri biciklističke staze te četvrtom koja je izvan obuhvata Parka prirode, sveukupne dužine 49 i 19 kilometara, kružnog tipa, uglavnom makadamske površine, a dio staza u jednom svom dijelu izlazi na ceste. Vožnja biciklima po ovim stazama ne naplaćuje se. Od navedenih staza, na području Šibensko-kninske županije nalazi se oko 24 km biciklističkih staza od kojih je oko 12 km unutar granica PP Vransko jezero (dio rute A i rute B) te oko 12 km izvan granica Parka prirode (veći dio rute D).

Zanimljivo je napomenuti kako Ustanova u svojoj ponudi ima i mogućnost najma bicikala, kao i električnih bicikala. Iako nema vlastitih kadrova za vođenje grupa, to se nadoknađuje suradnjom sa specijaliziranim agencijama. Kako bi unaprijedili kvalitetu usluge za cikloturiste, JU je u posljednjem

razdoblju izvršila sljedeće investicije: izgrađena je nova promatračnica ptica uz panoramsku biciklističku stazu, postavljena je posjetiteljska signalizacija, na četiri su lokacije postavljeni stalci za bicikle te je izrađena biciklistička karta.

U budućem razdoblju planiraju, putem projekta Revitalizacija i povezivanje atrakcija Parka prirode Vransko jezero, nabaviti pet električnih bicikala, 5 MTB bicikala te kacige i dječju sjedalicu. Također planiraju izgradnju/obnovu edukacijsko-poučne staze od eko asfalta ukupne duljine 12,995 km na četiri lokacije, na trasi koja je ujedno i biciklistička staza.

Slika 2.17. Motiv sa staze kod Vranskog jezera



Izvor: PP Vransko jezero

**Javna ustanova Priroda** u dosadašnjem je razdoblju uredila 4,4 km dugu pješačko-biciklističku stazu na jugoistočnoj strani Kanala Sv. Ante, s oznakama, tablama, klupama, stalcima i drugom opremom. Osim toga uređena je poučna staza uz podmorsku stazu na Murteru, a također je postavljena edukacijsko-interpretacijska staza unutar područja Natura 2000 područja rijeke Krčić dužine 10 km.

**LAG Krka** pružila je podatke iz važeće Lokalne razvojne strategije LAG-a Krka za 2014- 2020., a koji se odnose na cikloturizam. Cikloturizam se spominje u općim značajkama područja kroz komunalnu i prometnu infrastrukturu te gospodarske značajke prostora kroz šumarstvo i turizam. LAG do sada nije proveo ulaganja u razvoj cikloturizma i razvoj biciklističke infrastrukture, ali njihov Akcijski i financijski plan sadrži plan objave natječaja s predviđenim iznosima po tipovima operacija do 2020.

**Lovački savez Šibensko-kninske županije**, odnosno članovi lovačkih društava na području Županije, također su redoviti korisnici prirodnih resursa Županije. Pored aktivnosti lova, česte su aktivnosti održavanja poljskih, makadamskih i ostalih putova, sanacija napoja za životinje u vrijeme suša, priprema polja s hranilom i drugo. S obzirom na aktivnosti u prirodi, često su i sami uključeni u aktivnosti biciklističkih klubova kao redari po stazi za vrijeme utrke, a zajedničko održavanje putova i staza stvara izvrsnu podlogu za suradnju lovaca i biciklista na području Županije. Zajedničke akcije čišćenja putova također će zblžiti i poboljšati suradnju.

Slika 2.18. Motivi nekoliko aktivnosti članova lovačkih udruga (Tribunj, Tisno, Rogoznica)



Izvor: Lovачki savez Šibensko-kninske županije, <http://www.lovacisavez-skz.hr/galerija/>

Potencijalni problem - vožnja biciklista kroz područja na kojima se održava lov, do sada nije stvorio značajne probleme, a rješenje se pokazuje u dobroj obostranoj komunikaciji - najavi lova ili hajke lokalnom klubu od strane lovaca, odnosno najava utrke područnoj lovačkoj udruzi od strane kluba organizatora. Kroz komunikaciju s predstavnicima lovačkih udruga i biciklističkih klubova, za vrijeme pripreme ovog Operativnog plana, obje strane su iskazale interes za suradnjom i smanjenjem potencijalnih nezgoda, te je to ujedno i preporuka za buduće djelovanje.

Problem kojeg su na radnom sastanku naveli biciklisti i predstavnici lovaca jesu motoristi koji koriste iste staze, voze po zaštićenim područjima te pritom uništavaju uređene staze. U tom pogledu ostaje problem budućeg održavanja staza koje su zajedničkim akcijama odradili predstavnici biciklističkih klubova i lovaca.

### **2.3.15. Brošura cikloturizma Šibensko-kninske županije**

Brošura spada u cjelovite promotivno-informativne materijale o ponudi destinacije, stoga je za njenu kvalitetnu izradu potrebna znatna priprema i postojanje sadržaja „na terenu“. Brošura cikloturizma u Šibensko-kninskoj županiji izrađena je sredinom 2017. godine te je u sebi objedinila sve do tada realizirane materijale i aktivnosti, što je vidljivo već i po prvom dojmu – po grafičkom konceptu koji prati vizualni identitet cikloturizma Šibensko-kninske županije. Pored toga, za vizualni dojam uvelike su zaslužne fotografije visoke kvalitete izrađene na zadnjem foto-sessionu realiziranom 2017. godine, koje su osjetno podigle kvalitetu brošure. Od ostalih informacija, brošura koristi podjelu na zone i numeraciju po konceptu biciklističke signalizacije s podjelom županije na 5 zona, u brošuru su uvrštene sve do tada izrađene biciklističke staze, njih 89, a u cijelosti je izrađen i tekst u brošuri.

Brošura je prvi puta korištena i dijeljena na najvećem sajmu za biciklizam – Eurobike, u Njemačkoj, krajem kolovoza.

Slika 2.19. Isječci brošure

# Entdecken

Sie Dalmatien Šibenik auf dem

# FAHRRAD








more on [www.bikeandhike.hr](http://www.bikeandhike.hr)





Verleger: Tourismusverband vom Šibenik – Koin Region  
Für den Verleger: Zeljana Šikić  
Design: Antonio Šurjega  
Fotograf: Miranda Tihija, Igor Tomljenović, Tourismusverbande Archiv



**KROATIEN**  
Voller Leben

## ZONE 2

**PRIMOŠTEN, ROGOZNICA**

**PRIMOŠTEN**  
Einst ein kleiner Fischerort, ist auf einer kleinen Insel entstanden, die mit dem Festland durch eine kleine Brücke verbunden war, wovon auch sein Name (dt. buchstäblich 'An der Brücke') stammt. Der von diesen Kleininsel umgebene Ort zeichnet sich durch seine charakteristische mediterrane Architektur aus und verfügt über wunderschöne Strände. Im Hinterland befinden sich in der Nähe der Radwege zahlreiche Urwälder (Ljanići dvor, Galjin dvor, Šentlovič dvor, Čača, Jetrjak, Božulov dvor). Berühmte Weingärten mit der Primostener autochthonen Weinsorte Baški in Ort buzevac. Zahlreiche Familien-Vodkapeleken.

**ROGOZNICA**  
Ein ruhiger und warmer mediterraner Ort, der am äußersten Süden der Region liegt.

Der See Zrnajevsko (dt. buchstäblich 'Drachenaugen'), ein hydrogeomorphologisches Phänomen, der östlichen Adria-Küste, vom See spracher, zentrale Sagen, u. a. auch jene vom Drachen Murina, in der Fingergasse bebaute, wird. Wenn zwei Vertiefungen zusammen im Zrnajevsko baden, werden sie einander bis zum Lebensende treu, bleiben und eine geeignete Ehe haben.




Kap Planka, der vorspringendste Teil der östlichen Adria-Küste, der die Adria klimatisch in die Nordsee und die Südsee teilt.

Maria-Himmelfahrt-Kirche, errichtet im 17. Jh., zu Ehren des Heiligen Nikolaus.

Museum in der baulichen Tiefe.

Unsere liebe Frau von der Kapelle, die wunderliche Beschützerin von Rogoznica, deren Bildnis in der Kapelle am Kap Gradna vorwahrt wird.

Meeresaquarium in Treen.

Icon	Symbol	Symbol	Symbol	km	km	km	km
101	▲	▲	▲	10,1	270	109	26,4
102	▲	▲	▲	25,1	400	131	29
103	▲	▲	▲	23,9	349	132	472
104	▲	▲	▲	35,0	325	133	23,8
105	▲	▲	▲	11,0	86	134	39,9
106	▲	▲	▲	26,8	319	135	39,8
107	▲	▲	▲	55,3	482	136	17,2
108	▲	▲	▲	23,1	290	137	23,8

**AGENTUR**

**BETT UND BIKE**

**HOTEL ZORA \*\*\*\***  
103, 7a "1, Primosten - Inselklima Radtourismus - 020365 02 040 11

**HOTEL MARINA FRAPA \*\*\*\***  
Uljevačka 1, Rogoznica - Familienhotellmarinasahr

**HOTEL LIFE \*\*\*\***  
Rijeka, 22.009 - Rogoznica - Hotelhotel Hotel - 020365 02 056 128

**T.A. MAGIC DALMATIA**  
Ante Staničića 3, Rogoznica - www.tamagicdalmatia.com - info@tamagicdalmatia.com - 020365 02 020 100

**ADRIA GATE**  
Brijuni 4, Rogoznica - www.adriagate.com - info@adriagate.com - 020365 02 020 100

**BRUŠNJAK**  
Ante Staničića 23, Rogoznica - www.brusnjak.hr - info@brusnjak.hr - 020365 02 020 100

**ROGOZNICA 001**  
Ante Staničića 16, Rogoznica - www.rogoznica001.hr - info@rogoznica001.hr - 020365 02 020 100

Izvor: Cikloprom

### **2.3.16. Hrvatske željeznice - pregled stanja**

HŽ Putnički prijevoz trenutno posjeduje 28 vagona (42 do 54 sjedala) s mogućnošću prihvata do 3 bicikla (izbačen je jedan WC prostor i prilagođen za smještaj bicikala). Ipak, zbog reduciranog sastava vlakova 820/821 (na relaciji Zagreb GK-Split-Zagreb GK) te iz razloga što nije bilo interesa putnika u sastav navedenih vlakova, ne uvrštavaju vagona za prijevoz bicikala na toj relaciji.

Po pitanju mogućnosti proširenja ponude za bicikliste, mora se napomenuti kako na relaciji Knin–Šibenik voze dizel motorni vlakovi serije 7 122 te bi uvođenje vlakova klasičnog sastava s vagonima sa sjedalima i mogućnošću prijevoza bicikala na toj relaciji bio financijski jako zahtjevan projekt (iziskivalo bi uvođenje posebnog vlaka). Do 2020. godine nije planirano uvođenje novih dizel motornih vlakova na toj relaciji.

Ipak, kako sami kažu, HŽ Putnički prijevoz uvijek će rado podržati svaki projekt koji bi na bilo koji pozitivan način pomogao razvoju zajednice i popularizaciji javnog željezničkog prijevoza, stoga ostaju otvoreni za takve inicijative.

### **2.3.17. Suradnja u domeni cikloturizma**

Dosadašnja praksa je pokazala da se suradnja između različitih područja, prvenstveno županija, najlakše zasniva na nekom zajedničkom elementu poput lokacije, objekta ili sadržaja.

Šibensko-kninska županija sa Zadarskom županijom dijeli područje Parka prirode Vransko jezero, pri čemu je područje Parka prirode u ingerenciji javne ustanove, što je u ovom slučaju odličan adut za dobro povezivanje dviju županija. Biciklističke staze oko Vranskog jezera prolaze iz jedne županije u drugu, a za označavanje koriste signalizaciju koja se trenutno primjenjuje na području Parka prirode. Zsigurno će ubuduće suradnja dviju županija biti putem Javne ustanove, pri čemu će materijale i sadržaje obje županije moći koristiti za svoje karte, informativno-promotivne materijale, a moguće uložiti i investicije za poboljšanje ponude.

Zadarska županija u cikloturizmu ima razrađen sustav biciklističkih staza, web-stranica i vizualnog standarda, kvalitetne foto galerije, mobilnu aplikaciju te biciklističke karte u specifičnom obliku. Do sada nije definiran standard za signalizaciju niti su organizirane edukacije za bike-vodiče, a lokalni specijalisti za cikloturizam nisu se ciljano razvijali. Za razliku od Šibensko-kninske županije, u obuhvatu Zadarske županije jest manji (krajnji južni) dio planinskog lanca Velebita koji je već poznata meka za avanturiste, što je određena prednost u odnosu na planinski masiv Dinare kod Knina.

Potencijalna suradnja dviju županija mogla bi se realizirati kroz projekt kvalitetnijeg povezivanja područja izgradnjom biciklističkog koridora u zaleđu Jadranske magistrale, kako bi se bicikliste preusmjerilo s glavne ceste i uputilo zanimljivijim krajevima unutrašnjosti.

Splitsko-dalmatinska županija ima inicijalno razvijeni sustav cikloturizma koji je obuhvatio veliki broj komponenti od kojih se cikloturizam sastoji. No, sustavni razvoj još uvijek je u rukama malog broja ljudi te se usluga i pojedini lokalni razvoj zasniva na inicijativi privatnog sektora - bike agencija, iznajmljivača bicikala i slično, što je prilično razvijeno na otocima Brač i Hvar. Javni segment razvoja uglavnom se provodi kroz manji broj pojedinaca što jednim dijelom ograničava razvoj na dulji rok.

Elementi na kojima bi se mogla uspostaviti suradnja između dviju županija mogla bi biti rijeka Cetina, s obzirom na to da izvire u Šibensko-kninskoj županiji, a ostatak toka ima u Splitsko-dalmatinskoj županiji. Neke inicijative s područja Splitsko-dalmatinske županije (npr. karte) su obuhvaćale područje izvora Cetine i Vrlike, stoga je možda upravo to temelj za buduće povezivanje.

Pored toga, poveznica može biti i područje visoravni ponad Primoštena i Rogoznice koja se proteže prema Trogiru, gdje je veliki broj biciklističkih staza, a može pružiti područje za vožnju velikom broju cikloturista koji se nalaze na okolnom obalnom području.

Osim ovih županija, umjerena je biciklistička ponuda u Ličko-senjskoj županiji, dok je u samim začecima u Dubrovačko-neretvanskoj županiji. Iz rečenoga je vidljivo kako je glavnina razvoja cikloturizma u ovom dijelu hrvatskog primorja koncentrirana na području Zadarske, Šibensko-kninske i Splitsko-dalmatinske županije.

### 2.3.18. Bike-sharing i e-bike

Usluga električnih bicikala prisutna je samo pri određenom broju agencija koje omogućuju najam bicikala, no takva ponuda (izuzev par jakih privatnih pružatelja usluga npr. na Braču) još nije pretjerano raširena, iako je u zadnje vrijeme vidljiv njen porast. Prema sadašnjim trendovima u svijetu, za očekivati je kako će ta ponuda rasti ubuduće.

Po pitanju *bike-sharing* sustava, na području Županije postoji bike-sharing na području Šibenika te Drniša (potonje uvedeno sredinom 2018. godine).

Slika 2.20. Prikazi bike-sharinga u Šibeniku



Izvor: Cikloprom

### 2.3.19. Ponuda ostalih biciklističkih sadržaja

Ostala ponuda, poput downhill i freeride staza, kao i poligona i bike-parkova ili BMX poligona, trenutno ne postoji na području Županije.

### 3. SWOT ANALIZA

<p><b>SNAGE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ zadovoljavajuće razvijeni osnovni elementi cikloturizma (vizualni standardi, signalizacija, fotografije, brošura, web...)</li> <li>➤ velik broj dobro razgranatih biciklističkih staza</li> <li>➤ postojeći lokalni biciklisti-stručnjaci</li> <li>➤ Interes sustava turističkih zajednica za koordinirani rad na razvoju cikloturizma (npr. Sporazum o suradnji)</li> <li>➤ dovoljan broj većih urbanih ili turističkih centara kao lokacije za izgradnju specijaliziranih bic.sadržaja</li> <li>➤ povoljan prometni položaj u odnosu na potencijalna tržišta i solidna prometna povezanost (općenita)</li> <li>➤ krajobrazna, geološka i bioraznolikost, posebice atraktivna i razvedena obala i ostale prirodne atrakcije</li> <li>➤ povoljni klimatski uvjeti</li> <li>➤ bogati vodni resursi</li> <li>➤ veći broj atraktivnih zaštićenih područja u odnosu na okolne županije</li> <li>➤ prepoznatljivost nacionalnih parkova na međunarodnom turističkom tržištu</li> <li>➤ nenarušena autentičnost lokalnih sredina i raznolikost i bogatstvo kulturne baštine</li> <li>➤ visok stupanj razvijenosti turističke ponude (obalne)</li> <li>➤ očuvan okoliš</li> <li>➤ blizina dviju međunarodnih zračnih luka</li> </ul>	<p><b>SLABOSTI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ nepostojanje biciklističkih prometnica (traka) odvojenih od ostatka prometa</li> <li>➤ nedovoljan broj specijalista za cikloturizam</li> <li>➤ nepostojanje specijaliziranih biciklističkih sadržaja/staza (bike-parkovi, singletrail...)</li> <li>➤ nedovoljna razvijenost specijalizirane i visoko kvalitetne usluge; dominira usluge niske kvalitete i cijene</li> <li>➤ mali broj ponude usluga (najam, prijevoz, vođenje)</li> <li>➤ nepostojanje ostalih cikloturističkih proizvoda (karte)</li> <li>➤ velika izgrađenost uz prometnice (onemogućava izgradnju biciklističkih traka odvojenih od prometa)</li> <li>➤ prevelika razlika razvijenosti obale i zaleđa (slaba razvijenost turizma u zaleđu obale te koncentracija biciklističke ponude u priobalju)</li> <li>➤ nedostatak smještajnih kapaciteta u unutrašnjosti</li> <li>➤ nepostojanje prepoznatljivog logotipa i slogana, odnosno jasne vizije i plana brendiranja</li> <li>➤ nedostatak kvalificirane radne snage u turizmu</li> <li>➤ sezonalnost turističkih aktivnosti i djelatnosti</li> <li>➤ kratko prosječno trajanje boravka u zaobalnim regijama</li> <li>➤ loše stanje javnog prijevoza (autobusi, željeznica)</li> <li>➤ mali broj trajektnih i brodskih linija te slaba međuutočna povezanost</li> </ul>
<p><b>PRILIKE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ stvaranje i ponuda razgranate, kvalitetne i sveohvatne biciklističke infrastrukture (staze, rute, prometnice, specifične staze ili bike-parkovi)</li> <li>➤ gradnja biciklističkih putova na postojećim protupožarnim putovima</li> <li>➤ potencijal razvoja OPG-ova i agroturizama, posebice kao Bike&amp;Bed smještaja autohtonih karakteristika</li> <li>➤ potencijal unutrašnjosti za produženje sezone i povećanje tur. ponude kroz ponudu aktivnog turizma</li> <li>➤ kvalitetna suradnja TZ-a, JLS-ova i županije</li> <li>➤ standardizacija kvalitete te prepoznatljivost ponude kroz primjenu postojećih i razvoj novih standarda</li> <li>➤ potencijal turističke valorizacije dolina i kanjona rijeka (Krčić, Čikola, Zrmanja...)</li> <li>➤ uključivanje nematerijalne baštine u turističku ponudu</li> <li>➤ pozitivni globalni turistički i outdoor trendovi</li> <li>➤ mogućnost financiranja pripremljenih projekata kroz vanjske izvore financiranja i programe EU</li> </ul>	<p><b>PRIJETNJE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ brži razvoj cikloturizma u ostalim županijama na području Dalmacije te njihovo profiliranje kao vodećih biciklističkih destinacija u regiji</li> <li>➤ nemogućnost razvoja cikloturističke infrastrukture zbog raznih faktora (preizgrađenost, zakonska regulativa, nedostatak financija) ili spora izgradnja</li> <li>➤ nedostatak kvalificirane radne snage u turizmu</li> <li>➤ nedovoljna zainteresiranost privatnog sektora za proširenje i poboljšanje ponude za cikloturiste</li> <li>➤ degradacija tur. resursa uslijed pretjeranog korištenja i posjećenosti</li> <li>➤ stihijski razvoj turizma u unutrašnjosti</li> <li>➤ daljnji razvoj sezonalnosti i dominantnost pasivnog odmora</li> <li>➤ smanjenje prosječnog trajanja boravka</li> <li>➤ opasnost od požara</li> <li>➤ pritisak na resurse pitke vode (za sezone)</li> <li>➤ neusklađenost sektorskih razvojnih dokumenata reguliranih nacionalnim zakonodavstvom</li> <li>➤ mogućnost izmjena prioriteta uslijed promjena u politici i vlasti</li> </ul>

Izvor: Master plan turizma Šibensko-kninske županije do 2020. godine i vlastite procjene autora Operativnog plana

SWOT analizom se nastoji identificirati strategija kojom će se na najbolji način iskoristiti snage i minimalizirati slabosti te kapitalizirati prilike i minimalizirati prijetnje. Cilj je analize da se minimaliziraju slabosti uz istovremeno povećanje snage destinacije, uz što bolje korištenje šansi i istovremeno smanjenje prijetnji iz okruženja. Ova SWOT analiza je temeljena na analizi provednoj za potrebe izrade Master plana turizma Šibensko-kninske županije do 2020., upotpunjena elementima iz Akcijskog plana razvoja turizma RH. Temeljem SWOT analize formulirat će se ciljevi i razvojni projekti ovog Operativnog plana.

#### 3.1. Snage

Šibensko-kninska županije jest područje u kojem je turizam prioritetna razvojna grana uz visok stupanj razvijenosti turističke ponude, osobito na obalnom dijelu. Mnoštvo postojećih biciklističkih staza (ruta) i koordinirani razvoj cikloturizma u destinaciji odlična je osnova za daljnji napredak i unapređenje kvalitete ovog selektivnog oblika turizma. Povoljnom prometnom položaju županije i solidnoj prometnoj povezanosti valja pridodati iznimno veliku atrakcijsku osnovu, osobito kad se uzme u obzir bogata kulturno-povijesna baština, veći broj zaštićenih područja, bogati vodni resursi te ugodna klima većim dijelom godine. Općenito brojne lokacije na kojima borave gosti te odlična konfiguracija tla pružaju

brojne lokacije za izgradnju dodatnih biciklističkih sadržaja, a time i dodatno profiliranje Županije u odnosu na okruženje i konkurenciju.

### **3.2. Slabosti**

Značajna slabost destinacije jest sezonalnost turističkih aktivnosti i rada smještajnih i ugostiteljskih objekata. Osim toga, glavnina turističkih sadržaja, kapaciteta i manifestacija koncentrirana je na priobalje. Zaobalje je slabije prometno povezano s obalom, nedostaje kapaciteta i turističke infrastrukture, te je kratko prosječno trajanje boravka. Ove slabosti ukazuju na dosta elemenata na koje treba obratiti pozornost u planiranju budućeg razvoja. Uz kvalitetan i zajednički rad ovi prostori i specifičnosti moći će se okrenuti u potencijal budućeg razvoja (priroda, OPG i drugo).

### **3.3. Prilike**

Prilika za destinaciju je razvoj novih proizvoda, osobito selektivnih oblika turizma i umrežavanje turističke ponude priobalja, otoka i unutrašnjosti. Ruralni prostor nudi puno mogućnosti, od integracije lokalnih poljoprivrednih proizvođača i lokalnih namirnica u turističku ponudu do kreiranja novih proizvoda u funkciji produženja sezone, posebice uključivanjem takvih objekata u sustav Bike&Bed te općenito u usluge „naklonjene“ biciklistima („bike friendly“), a na što se veže proširenje ponude u najam, servis, prodaju opreme, prijevoz, vođenje i slično. Potencijal se krije i u nekadašnjim rudarskim objektima, ornitološkim područjima, suhozidima, dolinama i kanjonima rijeka Krčić, Čikola i Zrmanja kao elemenata za poboljšanje ponude cikloturizma jer su to prirodni atraktori koji su snažan motiv dolaska ili posjete.

Općenito brojne lokacije na kojima borave gosti te odlična konfiguracija tla pružaju brojne lokacije za izgradnju dodatnih biciklističkih sadržaja (bike parkova te enduro, freeride i sličnih sadržaja), a time i dodatno profiliranje Županije u odnosu na okruženje i konkurenciju.

### **3.4. Prijetnje**

Izrada Operativnih planova u svim županijama potakla je inicijativu razvoja cikloturizma. Na prostoru Dalmacije već se u razvoj cikloturizma značajnije investiralo na području Splitsko-dalmatinske i Zadarske županije, što govori o jačanju okolnih županija. Iz tog razloga je važno razvoj cikloturizma voditi usklađeno i s primjerenom dinamikom kako bi se Županija čim više istakla kao kvalitetna cikloturistička destinacija. Na operativnoj i planskoj razini treba ekspeditivno riješiti pitanje izgradnje biciklističke infrastrukture općenito, a posebice pokrenuti proces planiranja i izgradnje cestovnih biciklističkih prometnica jer je njihova izgradnja kompleksna, a takav proizvod je potreban destinaciji. Općenito, prijetnje koje su prisutne jesu previsoka koncentracija broja posjetitelja u zaštićenim područjima, kao i velikim turističkim središtima, zbog čega može doći do degradacije turističkih resursa. U skladu s općenitim negativnim trendovima u Hrvatskoj, i ovom području prijeti iseljavanje mladog i obrazovanog radno sposobnog stanovništva što je jedan od elemenata koji uzrokuje nedostatak kvalificirane radne snage u turizmu, a što se može reflektirati i na usluge u cikloturizmu, točnije one visoko kvalitetne i specijalizirane. Konačno, aktivnosti javnog sektora pružaju proizvode i podlogu za prodaju usluga u privatnom sektoru. Od velike je važnosti potaći privatni sektor kako bi ubuduće investirao u taj sektor, što jedino može podići kvalitetu usluge.



#### 4. VIZIJA I CILJEVI RAZVOJA DO 2020. GODINE

Sagledavajući popis do sada odrađenih projekata i aktivnosti u cilju razvoja cikloturizma u Šibensko-kninskoj županiji, evidentno je kako je zadnjih godina pokrenut intenzivniji razvoj kroz značajan dio komponenti od kojih se cikloturizam sastoji. Polazište za izradu budućih smjernica razvoja temelji se na provedenoj analizi snaga i slabosti odnosno prilika i prijetnji uz jasno definiranu viziju.

**Vizija** razvoja cikloturizma Šibensko-kninske županije do 2020. godine definira ovu županiju kao jednu od najrazvijenijih cikloturističkih destinacija na Jadranu. U njoj cikloturizam postaje pokretač razvoja cjelogodišnjeg turizma zahvaljujući realizaciji svih ključnih komponenti cikloturizma te njihovu ugradnju u turističku ponudu. Uređena cikloturistička infrastruktura, dobra označenost staza (ruta), prateća smještajna, ugostiteljska i servisna infrastruktura nadopunjuju postojeću turističku ponudu i pružaju sve preduvjete za cjelogodišnji razvoj.

Ključne aktivnosti usmjerene su na intenzivniji razvoj cikloturizma čime taj vid turističke ponude ostvaruje dobre rezultate. Izgrađene su prve biciklističke prometnice (trake, staze), u cijelosti je primijenjen sustav unificirane biciklističke signalizacije, izrađuju se i redovno distribuiraju kvalitetni info i promo materijali, a *Bike&Bed* ponuda kvalitetno funkcionira. Povećava se broj educiranog osoblja koje pomaže javnom i privatnom segmentu gospodarstva da kvalitetno vodi razvoj cikloturizma u svim njegovim segmentima. Šibensko-kninska županija djeluje kao jedinstvena destinacija uz zajedničko planiranje, realizaciju, promociju cikloturizma. Navedeno Županiji omogućava da održi i ojača reputaciju jedne od najboljih destinacija cikloturizma u Hrvatskoj.

Da bi se ostvarila ovakva vizija razvoja cikloturizma u Šibensko-kninskoj županiji, potrebno je ostvariti **glavni cilj**, a to je podizanje konkurentnosti i ukupne kvalitete cikloturističke ponude u destinaciji koja će pridonijeti povećanju prihoda od turizma i povećanju dolazaka u destinaciju, a Županiju pozicionirati kao poželjnu i prepoznatljivu cikloturističku destinaciju.

Za postizanje navedenog cilja potrebno je realizirati sljedeći skup aktivnosti.

- 1) Definiranje upravljanja destinacijom i kvalitetno umrežavanje svih dionika kroz suradnju te posebice kroz Radnu grupu, pri čemu će se postaviti kvalitetan organizacijski okvir za povezivanje svih dionika uključenih u razvoj cikloturizma. Time će se osigurati zaštita interesa svih dionika i kvalitetnije očuvanje kraja, uz pružanje kvalitetne usluge gostima.
- 2) Potpisivanje Sporazuma o suradnji kao temeljnog dokumenta za planiranje rada u razdoblju obuhvata ovog Operativnog plana.
- 3) Definiranje i daljnji razvoj standarda, vizualnih i promotivnih elemenata radi stvaranja brenda cikloturizma u Šibensko-kninskoj županiji.
- 4) Izrada i održavanje kvalitetne infrastrukture staza, ruta i biciklističkih prometnica i kvalitetna primjena signalizacije, posebice imajući u vidu specifičnosti Šibensko-kninske županije te njene atrakcije kao posebni motivi posjeta. Izgradnja specifičnih staza za bicikliste kao dodatnu ponudu kojom će se Šibensko-kninska županija moći istaknuti u odnosu na okruženje, opremanje staza s elementima dodane vrijednosti (odmorišta, table, usluge i drugo). Također, pokrivanje cijele Županije sa specijaliziranim smještajam *Bike&Bed*, s kvalitetnom uslugom i educiranim kadrovima.
- 5) Poticanje privatnog segmenta kao ključnog elementa za osiguranje kvalitetne ponude usluga, od infrastrukture, smještaja, agencijskih usluga, *bike-share* usluge i drugog.
- 6) Osiguravanje kvalitetne edukacije svih uključenih u sustav cikloturizma radi podizanja kvalitete usluge i senzibiliziranja javnosti.
- 7) Osiguravanje javne prisutnosti kroz sve vidove promocije i informiranja te prisutnosti na ciljanim tržištima (web-stranica, tiskani materijali, društvene mreže, oglašavanje, sajmovi i drugo). Na lokalnom nivou informiranje građanstva radi stvaranja senzibilnosti prema cikloturizmu.

Detaljni koraci u smjeru realizacije ciljeva opisani su u poglavlju 5. i 6., a dinamika i (okvirni) financijski iznosi navedeni su u tablici na kraju poglavlja 6.



## 5. STANDARDI ZA RAZVOJ CIKLOTURISTIČKE INFRASTRUKTURE U ŠIBENSKO-KNINSKOJ ŽUPANIJI

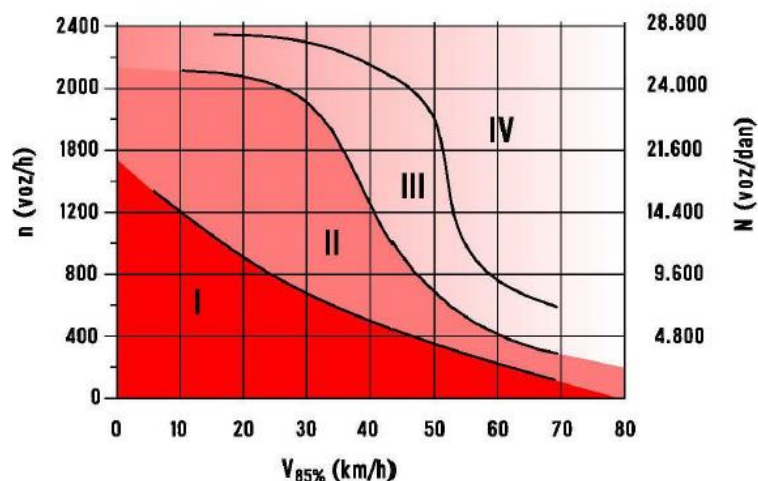
U 2. poglavlju ovog Operativnog plana navedeni su elementi od kojih se sastoji cikloturizam, od kojih su brojni već u realizaciji. Jasno je da cikloturizam, kao turistički proizvod, prije plasiranja na tržište, zahtjeva izgradnju kvalitetne i obimne infrastrukture koja se prvenstveno zasniva na stazama, rutama, prometnicama za bicikliste. Izgradnja takve infrastrukture, ovisno o tipu, može biti skupa te trajati dugi niz godina. Ipak, s obzirom da je to osnova za razvoj cikloturizma, nužne su takve aktivnosti te se u ovom poglavlju navode ključni pojmovi, dokumenti na nacionalnoj razini te osnovne grupe infrastrukture cikloturizma.

Informacija o zakonskim i podzakonskim propisima koji reguliraju cikloturizam u RH, kao i informacija o državnim glavnim biciklističkim rutama i EuroVelo rutama u RH regulirana je Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi iz 2016. godine (NN 28/16), Pravilnikom o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta (NN 91/13 i 114/17). Prema trenutnim saznanjima, u tijeku je izrada Pravilnika o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama. Osnovni problem predstavlja još uvijek neriješena regulatorna osnova za označavanje i signalizaciju biciklističkih ruta, dijelom vezana i na različiti stupanj razvijenosti cikloturizma među županijama, a isto tako i o različitom karakteru ponude i potražnje cikloturizma po županijama.

Kako se turizam razvijao u pojedinim županijama, na terenu su se počeli koristiti raznovrsni sustavi označavanja. Tako je i u Šibensko-kninskoj županiji 2017. godine definiran Standard za biciklističku signalizaciju koji poštuje ranije izrađeni vizualni identitet cikloturizma Županije, prema kojemu su table dimenzijama i ostalim elementima usklađene s drugim razvijenim cikloturističkim destinacijama u Hrvatskoj (poglavito Istarskoj i Splitsko-dalmatinskoj županiji) i inozemstvu. Tako definiranom signalizacijom označen je velik dio terena, a taj se slijed signalizacije koristi i za karte, brošuru, na web-stranicama cikloturizma i drugdje.

### Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi

Klarić i sur. (2017) navode kako se, sukladno Pravilniku o biciklističkoj infrastrukturi iz 2016., odabir vrste biciklističke prometnice vrši prema sljedećim parametrima:



- I - biciklisti na kolniku, zajedno s motornim vozilima
- II - biciklistička traka
- III - biciklističa staza
- IV - biciklistička cesta i put

U Pravilniku o biciklističkoj infrastrukturi sugerira osnovne smjernice za odabir biciklističke prometnice po kojima se ne preporuča vođenje prometa bicikala na kolniku kod brzina iznad 50 km/h, minimalna širina dvosmjerne biciklističke staze treba biti 2,5 m, a jednosmjerne trake 1m, te je preporučljivi nagib na duljim relacijama 4%, a na kraćim (do 20m) 10%.

S obzirom da je općeniti promet, posebice promet motornih vozila, ključan element za opterećenje prometnica, a time i za korištenje tih prometnica od biciklista, prema Europskoj biciklističkoj federaciji i EuroVelo standardima za razvoj cikloturističkih staza/ruta u obzir se uzimaju četiri osnovna principa.

- 1) **SIGURNOST** – poželjne su posebne biciklističke staze (prometnice) te javne ceste s prometom ispod 500 vozila dnevno, a u slučaju prometa većeg od 2000 vozila dnevno samo uz maksimalne dozvoljene brzine ispod 30 km/h.
- 2) **ATRAKTIVNOST** – trasiranje staza/ruta preporuča se po atraktivnom i raznolikom okolišu na način da pruže što više prirodnih i kulturno-povijesnih atrakcija te da se nude smještajni i ugostiteljski sadržaji.
- 3) **KOHERENTNOST** – staza/ruta ne smije imati prekide, ali treba istodobno izbjegavati skretanja s osnovnog pravca.
- 4) **UDOBNOST** – preporučljiva podloga je asfalt, ali se dozvoljavaju i kraće dionice po drugoj podlozi. Treba izbjegavati uzbrdice iznad 10%, a na duljim relacijama iznad 6%.

Radi lakšeg sagledavanja kategorija biciklističkih prometnica, kako ih vidi pravilnik MMPI iz 2016., navodimo osnovne pojmove biciklističke infrastrukture (prema Klariću 2017).

- **Biciklistička traka na kolniku** - dio kolnika namijenjen za promet bicikala koji se prostire uzduž kolnika obilježen uzdužnom crtom na kolniku i propisanim prometnim znakom;
- **Biciklistička staza odvojena od kolnika** - izgrađena prometna površina namijenjena prometu bicikala odvojena od kolnika i obilježena horizontalnim oznakama i propisanim prometnim znakovima;
- **Biciklistička cesta** - prometna površina sa suvremenim kolničkim zastorom namijenjena za promet bicikala koja se proteže izvan koridora ceste, obilježena horizontalnim oznakama i propisanim prometnim znakom;
- **Biciklistički put** - prometna površina za promet bicikala bez suvremenog kolničkog zastora izvan koridora ceste obilježena propisanim prometnim znakom;
- **Biciklistička ruta ili pravac** - smjer pružanja biciklističke prometnice koja povezuje određena mjesta ili točke u prostoru, obilježena putokazima, a može biti izgrađena u obliku biciklističke staze, trake, ceste ili puta.

Ipak, pri koncipiranju biciklističke infrastrukture treba uzeti u obzir specifičnosti hrvatske ponude i kraja u odnosu na one središnje i sjeverne Europe. Na umu treba imati elemente općenite kulture prometa i življenja, realnu situaciju vezano za prometnu infrastrukturu što je direktno vezano na razinu životnog i društvenog standarda, a svakako i popularnosti biciklizma općenito (pogotovo pojedinih skupina biciklizma). Koncept turizma u Hrvatskoj umnogome je različit od navedenih krajeva Europe. U Hrvatskoj glavni je adut korištenje kružnih turističkih staza (često ne sasvim točno nazvanih „rutama“) koje kreću i završavaju na istom mjestu, koriste miješanu podlogu - asfalt, zemlju, makadam (izuzev cestovnih koje koriste isključivo asfalt), prilagođene su gostima koji su smješteni na istom mjestu za vrijeme boravka. Ponuda cikloturizma u Hrvatskoj gotovo u potpunosti se sastoji od ovakvih gostiju i infrastrukture, dok ostale vrste, poglavito putni cikloturizam (long-haul, trekking) čine zanemarivi udio. Izuzetak čine turistički paketi s trekking (putnim) biciklima, međutim takva vrsta gostiju dobiva specifičnu uslugu kroz agenciju (paket) te većinom koristi postojeće prometnice, staze i putove. Prema sadašnjim saznanjima, ovakvo stanje potražnje cikloturizma ostat će isto još duži niz godina, s tim da će se broj trekking (putnih) biciklista u manjoj mjeri povećavati, no isto tako će se sve više razvijati ostali oblici cikloturizma, sve više specijalizirani, poput bike-parkova, enduro i freeride staza, singletrail staza i slično.

Jedini značajniji element koji se može pojaviti kao relativna novost na našem tržištu, obzirom da ga još gotovo uopće nema jesu biciklističke prometnice (navedene na kraju ovog poglavlja). Međutim, izgradnja ovakve vrste cikloturističke infrastrukture iznimno je zahtjevna proceduralno i financijski te time i dugotrajna, s obzirom na neriješena vlasničko-imovinska pitanja, izgrađenost uz ceste, karakteristike terena (strmi teren uz obalu, slično i u zaleđu), nedostatak financijskih sredstava te složenu proceduru planiranja i izgradnje. Treba imati na umu kako financijska izgradnja jednog kilometra prosječne biciklističke prometnice odvojene od ostatka prometa košta koliko osmišljavanje, priprema i izrada te označavanje stotinjak biciklističkih staza („ruta“). Pri tome, da bi bila funkcionalna te da bi mogla destinaciji (u ovom slučaju županiji) obogatiti ponudu imalo kvalitetne infrastrukture te temelj za

brendiranje destinacije s posebnim prometnicama za bicikliste, nužno je izgraditi na desetke kilometara (ciljanih manjih dionica) biciklističkih prometnica. Realno je procijeniti kako će za ovakve zahvate trebati najmanje jedno desetljeće, s tim da će i nakon takvih investicija dosadašnji oblici cikloturizma biti predominantni.

Iz rečenih razloga izgradnju posebne biciklističke infrastrukture treba planirati u skladu s mogućnostima te na način da ne koči razvoj cjelokupnog cikloturizma u destinaciji, već da se na takvu investiciju gleda kao dugoročnu, oplemenjujuću za cjelokupnu ponudu, za popularizaciju biciklizma među stanovništvom (podizanje svijesti) te za brendiranje destinacije.

Pored izgradnje izdvojene biciklističke infrastrukture, korištenje postojećih prometnica s niskim intenzitetom prometa te kombiniranje različitih podloga omogućava da se uz prihvatljive troškove i angažman zajednice dobije dodatni element biciklističke infrastrukture. Oko ujedinjavanja svih razina biciklističkih ruta/staza aktivna je Euroška biciklistička federacija (European cycling federation - ECF) koja za glavni cilj ima ujedinjenje postojećih i planiranih nacionalnih i regionalnih biciklističkih ruta u jedinstvenu mrežu. Usklađivanje mreže nacionalnih ruta s potrebama cikloturizma podrazumijeva prilagodbu koridora glavnih biciklističkih ruta donesenom u MPPI. Osnovna mreža ruta prikazana je na donjoj ilustraciji.

Slika 5.1. Osnovna mreža ruta



Izvor: Klarić (2017).

Pri opisivanju biciklističke infrastrukture nužno je spomenuti rutu **EuroVelo 8<sup>2</sup>** - višednevnu linijsku rutu koja se razvija uz Jadransku obalu, no koja pritom, zbog izgrađenosti prometnica, ipak koristi razne dionice poput prometnih cesta, pojedinih dionica s lošijom podlogom, uspona te dionica bez naseljenih mjesta. To nas navodi na potrebu razmišljanja o alternativnim pravcima, dok je na kritičnim mjestima nužna izgradnja biciklističke staze ili trake. U Šibensko-kninskoj županiji najveći problem predstavlja premoštavanje Šibenskog mosta na način koji je siguran za bicikliste. Takav zahvat je složen, dugotrajan i financijski velik, što traži pomoć u financiranju putem odgovarajućih fondova. Trenutno je

<sup>2</sup> Sistematizacija i preporuke za EV8 u RH, projekt MedCycleTour, 2018.

prijelaz preko Šibenskog mosta dozvoljen jedino sjevernom stranom i to za pješake, uz guranje bicikla. Stručno tijelo, koje se navodi u poglavlju 6.1.2, treba sagledati moguće opcije vezano za tu kritičnu točku. S obzirom na kompleksnost problema upitna je mogućnost njegovog rješavanja u kraćem vremenskom roku osim korištenja postojećeg rješenja da se bicikli guraju sjevernom stranom. Prilikom razmatranja opcija, bilo bi poželjno da Tijelo zatraži savjet stručnjaka, da se razmotre kompleksnije opcije poput prilagodbe mosta za potrebe biciklista. U navedenom razodoblju, ali i kroz duže razdoblje, teško je za očekivati da bi se razmatrala mogućnost proširenja postojećeg ili čak izgradnja dodatnog mosta za bicikliste. U svakom slučaju, bilo kakva takva mogućnost trebat će se razmotriti s kompetentnim stručnjacima iz struke, imajući na umu tehničku kompleksnost ovakvih zahvata i potrebna financijska sredstva.

Osim biciklističkih staza, ruta i prometnica općenito, druga vrsta infrastrukture jest Bike&Bed smještaj. Ovakav smještaj ne gradi se radi biciklista već općenitog pružanja usluga smještaja, uz mogućnost specijalizacije radi pružanja potrebne usluge biciklistima. Stvaranje i unapređenje ovog dijela cikloturističke ponude podrazumijeva ulaganje dodatnih napora u razvijanje smještajne ponude u skladu s **Bike&Bed standardima**. Osnovni bike&bed standardi nisu pretjerano zahtjevni, a to su sljedeći:

- raspoloživost prihvata cikloturista na samo jednu noć;
- postojanje lako dostupnog sigurnog prostora za spremanje bicikala;
- raspoloživost prostora za sušenje odjeće i putne opreme;
- raznovrsna ponuda doručka ili mogućnost korištenja kuhinje;
- raspoloživost kvalitetnih karata regije, brošura o rutama i voznih redova u javnom prijevozu;
- mogućnost korištenja alata za manje popravke te raspoloživost servisa za bicikle u destinaciji ili blizu nje.

Kriteriji za izradu posebnih standarda ugostiteljskih objekata propisani od strane Ministarstva turizma od 2016. godine definirani su Pravilnikom o razvrstavanju, kategorizaciji i posebnim standardima ugostiteljskih objekata iz skupine Hoteli (NN br. 56/2016., čl. 46. - Posebni standardi, točka 3.) u kojem je propisana vrsta posebnog standarda - 17. BIKE (za bicikliste), dok su Uvjeti za posebni standard opisani su u Prilogu VI. Pravilnika (str. 115). Posebni standard BIKE prema Pravilniku se može utvrditi za vrste: Hotel baština (heritage), Difuzni hotel, Hotel, Aparthotel, Turističko naselje, Turistički apartmani i Integralni hotel (udruženi).

Posebni standard - BIKE (za bicikliste) ima sljedeće obvezne uvjete:

Prostori za goste i bicikle

1. Info punkt za bicikliste s časopisima za bicikliste, biciklističkim kartama (informacije o stazama i područjima za bicikliste), informacijama o svakodnevnoj prognozi vremena i drugo
2. Prostorija opremljena stalcima ili zidnim kukama za bicikle s mogućnošću zaključavanja, video nadzorom ili osobom odgovornom za čuvanje bicikla
3. Dvorana za sastanke

Usluge

4. Osoba za informacije i pomoć gostu (Bike specijalist). Ime i fotografija osobe za informacije moraju biti istaknuti na info punktu za bicikliste
5. Mogućnost iznajmljivanja bicikla
6. Ponuda bike tura i mogućnost organiziranja bike vodiča na zahtjev gosta
7. Organiziran prijevoz gosta i opreme (Bike taxi), na zahtjev gosta
8. Mogućnost pružanja medicinske pomoći

## Servis

9. Servis za bicikle u hotelu ili neposrednoj blizini
10. Pumpa za bicikle minimalno 8 bara s nastavcima za različite vrste ventila, na zahtjev gosta
11. Stalak za osnovne popravke s alatom, na zahtjev gosta
12. Prostor i oprema za pranje bicikla (može biti u sklopu servisa za bicikle)
13. Svakodnevno pranje i čišćenje sportske odjeće

## Sport i rekreacija

14. Sportski ili wellness sadržaji

## Usluge prehrane

15. Ponuda jela, pića i napitaka prilagođena potrebama biciklista (polupansion ili à la carte)
16. Lunch paket prilagođen potrebama biciklista

Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji objekata u kojima se pružaju ugostiteljske usluge na obiteljskom poljoprivrednom gospodarstvu (NN br. 54/2016) propisuju minimalne uvjete za vrste objekata, kategorije, uvjete za kategorije, oznake za kategorije, oznake kvalitete, način označavanja kategorija. U Prilogu VI. (Simboli ponude) ovog Pravilnika nalazi se legenda piktograma i način korištenja sustava boja. U popisu aktivnosti naveden je biciklizam (34) s piktogramom:



Koordinacijsko tijelo za cikloturizam pri Ministarstvu turizma će uzeti u obzir dosada razvijene županijske posebne standarde, oznake i educirane biciklističke savjetnike za posebni standard *Bike&Bed* te predložiti i razvijanje nove jedinstvene nacionalne oznake koja bi obuhvatila i sve dosada licencirane i označene objekte na razini županija.

Veliki dio usluge jest i educiranost vlasnika objekta i osoblja, što je segment u kojem javni sektor treba pružiti pomoć kroz edukacije, sufinanciranja investiranja i slično. Stvaranje bike friendly hotela i drugih vrsta smještajnih objekata treba poticati radi privlačenja većeg broja cikloturista i nužno je radi kvalitetne usluge cikloturizma u destinaciji.





## 6. RAZVOJNI PROJEKTI S OPERATIVNIM PLANOVIMA RAZVOJA

Podaci izrečeni u dosadašnjim poglavljima operativnog plana podloga su za izradu plana razvoja cikloturizma na području Šibensko-kninske županije, što se definira u ovom poglavlju. Pod pojmom razvoja cikloturizma podrazumijeva se definiranje standarda razvoja, smjernica za razvoj infrastrukture, standarda za razvoj promotivnih elemenata i specijalizirane ponude, a također i za razvoj suradnje među dionicima na području Županije.

### Pregled investiranja u biciklističku infrastrukturu do 2020. godine

Određeni broj partnera se u fazi prikupljanja podataka o cikloturizmu na području Šibensko-kninske županije očitovao o vlastitim planiranim investicijama za navedeno razdoblje. Točan pregled planiranih investicija prikazan je u tablici.

Tablica 6.1. Planirane investicije u biciklističku infrastrukturu do 2020.

Grad/općina	Infrastruktura	Iznos (kn)	Izvor financiranja
<b>Grad Drniš</b>	- uvođenje sustava javnih bicikli (bike-sharing) - 2 terminala i 12 bicikli	219.500	Projekt 'Adriatic Canyoning'
	- uređenje i opremanje biciklističkih staza na području Pokrovnika i Pakova sela, ukupne duljine 25,39 km	1.323.750	Min. turizma
	- postavljanje i opremanje stanica za iznajmljivanje e-bicikala - 2 stanice	145.000	HTZ + vlastita sredstva
	- Drniš bike point - nabava i postavljanje 2 sustava za bike servis s nadstrešnicom, punjačem, servisnim stupom	116.000	Projekt „Natura Drniš“
	- uređenje pješačko-biciklističke staze Lišnjak-Promina	1.350.318	Natura 2000
	- dopuna sustava javnih bicikli - 2 terminala s 4 MTB i 8 e-bicikli	139.930	EU fondovi
	- mini Drniš bike-sharing (terminal s 4 dječja bicikla)	102.500	EU fondovi
	- biciklističko-poučna staza 'Tragom Ivana Meštrovića' (14km biciklističke staze od Drniša do Banovače/Općina Ružić)	2.030.955	EU fondovi
	- Stazama Napoleona - uređenje pješačke staze prema Napoleonovom mostu i njegova obnova	2.500.000	EU fondovi
	- biciklistički poligon za djecu	500.000	Fondovi + vlastita sredstva
	- edukacija djece 'Mini bike škola'	100.000	Interreg IPA CBC HR-BiH-C.Gora
	- edukacija 10 biciklističkih vodiča	100.000	
<b>Grad Knin</b>	- info ploče	15.000	TZ Knin, HTZ
	- uređenje pješačko-biciklističke staze od rijeke Krke i Butižnice do izvora Krke		
<b>Grad Šibenik</b>	- uređenje odmorišta na biciklističkim stazama (rutama) <i>Zlarin i Brodarica-Jadrtovac-Donje Polje</i>	219.127	Grad Šibenik
	- uređenje biciklističko-pješačke poučne staze <i>Put mlakarica</i>	100.600	Grad Šibenik, HTZ
	- uređenje biciklističke staze <i>Lozovac-Gradina-Gornji Krnići</i>	110.000	Grad Šibenik, NP Krka, HTZ
	- razvoj inovativnog cikloturizma na području Grada Šibenika	600.124	Grad Šibenik, Min. turizma
	- razvijanje novih i održavanje postojećih staza na otocima Zlarin, Kaprije, Žirje, Krapanj	650.000	Grad Šibenik, Otočni program
	- povezivanje gradske jezgre Šibenika s turističkim naseljima Solaris i Zablaće te prirodnim i kulturno-povijesnim atrakcijama	1.200.000	Grad Šibenik + EU fondovi
	- razvijanje novih i održavanje postojećih staza na rubnim dijelovima NP Krka	220.000	Grad Šibenik, NP Krka, TZ Grada Šibenika, HTZ
	- biciklističke staze putovima vjetrenjača	600.000	Grad Šibenik, EU fondovi
	- gradske biciklističke rute - izgradnja bic. traka odvojenih od ostalog motornog prometa	2.000.000	Grad Šibenik, EU fondovi
	- cirkularna turistička staza Đevrske-Varivode-NP Krka-Kistanje-Đevrske (40 km) - opremanje staze, izgradnja bike stanica, odmorišta		
- pješačko-biciklistička staza Manastri Krka-Burnum (10 km)	3.400.000	NP Krka	

<b>Općina Murter-Kornati</b>	- uređenje mreže biciklističkih staza na poluotoku Crnikovac (2,5 km obalne staze), te 1 km staze koja će presijecati poluotok	1.500.000	Općina Murter - Kornati
	- povezivanje naselja na otoku Žut	4.000.000	
	- izgradnja biciklističkih traka odvojenih od ostalog motornog prometa (poluotok Gradina i poluotok Crnikovac) - uređenje poljskih puteva	300.000	
<b>Hrvatske ceste</b>	- izrada projektne dokumentacije i provođenje upravnog postupka za izgradnju biciklističke staze uz državnu cestu D56 (800m) - od središta Skradina do ulaza u NP Krka		
<b>NP Krka</b>	- postavljanje biciklističke signalizacije		NP Krka
<b>Javna ustanova Razvojna agencija ŠKŽ</b>	- EU projekt (INTERREG IT-HR) <i>Adriatic Cycle Route ADRICYCLE – međunarodni EU projekt s ciljem razvijanja inovativnog i atraktivnog transnacionalnog turističkog proizvoda (kulturna i prirodna baština uz rutu, održiva mobilnost i turizam) u području Jadranske Hrvatske</i>	1.773.111	EU fond + vlastita sredstva
<b>Šibensko-kninska županija</b>	- postavljanje biciklističke signalizacije	1.000.000	Vlastiti

Izvor: subjekti navedeni u tablici

U tablici 6.2. prikazuju se mjere, potrebne aktivnosti za realizaciju svih planiranih zadataka i aktivnosti u razvoju cikloturizma Županije. Nastavno na tablicu, u daljnjem dijelu poglavlja detaljnije se opisuju potrebne aktivnosti i nositelji.

Tablica 6.2. Mjere i aktivnosti za realizaciju projekata cikloturizma

Tematsko područje	Mjere	Aktivnosti	Prioritet
<b>Informiranje i suradnja dionika</b>	1.1. Sporazum o suradnji	Potpis sporazuma. Realizacija Sporazuma.	1
	1.2. Radna (ekspertna) grupa za cikloturizam	Imenovanje članova - predstavnika svih relevantnih dionika. Aktivan rad Grupe.	1
	1.3. Reguliranje kretanja biciklista	Prikupljanje podataka o stanju biciklista u prometu (MUP). Prikupljanje informacija o poljedicama nezgoda. Obrada i korištenje podataka.	3
	1.4. Suradnja s ostalim partnerima	Suradnja putem Radne grupe. Operativna suradnja oko svih potrebnih dijelova Operativnog plana.	2
<b>Razvoj infrastrukture</b>	2.1. Biciklistička signalizacija	Dopuna županijskih standarda. Označavanje postojećih i novih staza na terenu. Uvođenje prometne signalizacije na prometnicama radi povećanja sigurnosti biciklista.	1
	2.2. Razvijanje mreže biciklističkih staza	Detaljna analiza postojećih staza i izrada prijedloga aktivnosti. Izrada prijedloga novih staza. Osmišljavanje i izrada staza/sadržaja posebnog interesa (singletrail, downhill, enduro, bike park).	2
	2.3. Uređivanje i održavanje biciklističkih staza	Izgradnja i uređenje infrastrukture (postojećih i novih staza).	1
	2.4. Izrada specifičnih biciklističkih sadržaja	Izrada novih biciklističkih sadržaja - singletrail, enduro, freeride, downhill staza, izrada bike-parkova i dječjih parkova, BMX parkova.	2
	2.5. Razvijanje mreže biciklističkih prometnica/traka	Imenovanje Radne grupe (navedeno pod točkom 1.2). Definiranje pravaca i prioriteta izgradnje te njihovo uvrštenje u planove rada svih involviranih dionika te izrada idejne dokumentacije. Osiguravanje vanjskih izvora sredstava (ovisno o uvjetima u okruženju). Izgradnja i uređenje infrastrukture.	1
	2.6. EuroVelo 8 - Mediteranska ruta	Realizacija aktivnosti definiranih prilikom izrade konačne verzije rute. Definiranje manjih poveznica.	3
	2.7. Korištenje usluga željezničkog prometa	Povezivanje manifestacija i pružatelja usluga željezničkog prijevoza te osiguravanje ove vrste prijevoza za sve zainteresirane korisnike.	2

		Suradnja sa specijaliziranim agencijama radi mogućnosti realizacije paketa s javnim prijevozom.	
	2.8 Korištenje usluga brodskog prijevoza	Osiguravanje kvalitetnije i povoljnije usluge za bicikliste. Povezivanje manifestacija i specijaliziranih agencija s pružateljima usluga brodskog prijevoza.	2
Informiranje i promocija	3.1. Vizualni identitet	Izrada krovnog vizualnog standarda outdoor ponude. Razrada vizualnih standarda za postojeće projekte cikloturizma. Izrada vizualnih standarda za nove projekte cikloturizma (B&B, promotivni materijali).	1
	3.2. Razvoj informativnih sadržaja	Izrada biciklističke karte. Destinacijska web stranica za cikloturizam - dopunjavanje sadržaja. Daljnji razvoj brošure cikloturizma. Foto i video promocija. Aktivnosti na društvenim mrežama. Izrada mobilne aplikacije.	2
	3.3. Oglašavanje (plaćeno)	Oglašavanje u tiskanim i online medijima	3
	3.4. Sudjelovanje na specijaliziranim sajmovima	Kontinuirana prisutnost na važnijim sajmovima i manifestacijama cikloturizma na ciljanim tržištima.	3
	3.5. Biciklističke manifestacije	Potpore organizatorima bike evenata i manifestacija	2
Specijalizirane usluge	4.1. Bike&Bed smještaj	Definiranje jasnih pravila i procedura. Izrada vizualnih standarda ( <i>navedeno pod točkom 3.1</i> ). Certificiranje Bike&Bed smještajnih objekata i izrada evidencije. Podizanje kvalitete usluge tj. prilagodba smještajne ponude potrebama cikloturista. Edukacija pružatelja usluga smještaja.	1
	4.2. Biciklistički vodiči	Stvaranje baze licenciranih biciklističkih vodiča. Daljnja edukacija lokalnih bike vodiča.	3
	4.3. Bike-sharing/e-bike	Stvaranje poticajne poduzetničke klime radi uvođenja takve vrste usluga od privatnog sektora. Podrška uvođenju usluga servisiranja i iznajmljivanja bicikala.	2
	4.4. Poticanje javnog prijevoza	Povezivanje ruta nekim od oblika transporta. U suradnji s pružateljima usluga javnog prijevoza dogovoriti ciljane kampanje, poglavito vezano za manifestacije.	3
	4.5. Izgradnja i uređenje info centara i cikloturističkih punkteva	Uređenje odmorišnih i informativnih točaka i razvoj dodatnih sadržaja.	3
Edukacija	5.1. Edukacija ključnih dionika	Edukacija stručnjaka za cikloturizam.	1
	5.2. Edukacija djelatnika TZ, poduzetnika u turizmu i javnosti	Edukacija pružatelja usluga smještaja. Edukacija pružatelja ostalih usluga u cikloturizmu. Edukacija turističkih agencija.	2
	5.3. Benchmark (studijsko) putovanje	Organizacija studijskog putovanja za lokalne bike-vodiče, ponuđače B&B smještaja, predstavnike TZ-ova i JLS-ova. rganizacija studijskog putovanja novinara.	3

## 6.1. Informiranje i suradnja dionika

Temelj za sveobuhvatnu suradnju na području Županije jest u suradnji brojnih dionika kroz različite domene kojima se svaki od njih bavi. Osnova djelovanja je potpis *Sporazuma o suradnji* koji će omogućiti određenu sigurnost u razvoju i investiranju, iz čega će proizaći operativna djelovanja.

### 6.1.1. Sporazum o suradnji

Ideja o potpisu Sporazuma o suradnji realizirana je već u 2015. godini kad se sustavno krenulo s razvojem cikloturizma na području Županije. Tadašnji Sporazum potpisale su sve lokalne turističke zajednice i Županijska turistička zajednica, a uz sadržaj koji opisuje suradnju, navedeni su minimalni financijski iznosi koji će se investirati u razvoj cikloturizma za definirano vremensko razdoblje.

Za predstojeće razdoblje poželjno je potpisati novi Sporazum koji će održati povezanost partnera i kod svih ojačati planiranje potrebnih investicija i suradnju. Za prvo razdoblje Sporazum se može odnositi na razdoblje koje obuhvaća ovaj Plan, do 2020. godine, nakon čega će se potpisati novi Sporazum na idućih tri ili pet godina.

Prilikom potpisivanja Sporazuma, poželjno je da se među dionicima definiraju jasni odnosi kako bi se znalo koja razina ili koji dio partnerstva nosi koju vrstu odgovornosti i aktivnosti. Na primjer Županijska turistička zajednica upravlja službenom web-stranicom cikloturizma Šibensko-kninske županije i definira standarde za biciklističku signalizaciju, a lokalne turističke zajednice primjenjuju tu signalizaciju na terenu (označavaju staze) i održavaju staze.

Nositelj: TZ Šibensko-kninske županije

Partneri: Lokalne turističke zajednice, Šibensko-kninska županija, zaštićena prirodna područja (nacionalni parkovi i drugi)

*Slika 6.1. Motiv iz okolice Rogoznice*



Izvor: Općina Rogoznica

Također, pod aktivnosti lokalnih turističkih zajednica spadaju aktivnosti osmišljavanja, uređenja i održavanja biciklističkih staza (ruta) te priprema svih podataka za objavu na web-stranicama i u ostalim destinacijskim materijalima. Izrada biciklističkih traka tj. prometnica puno je zahtjevniji proces koji će operativno zahtijevati angažman prvenstveno jedinica lokalne samouprave, nadležnih institucija za ceste i Županije, dok će sustav turističkih zajednica (županijske i lokalnih) biti angažiran u osnovnom definiranju itinerara ovih prometnica, sudjelovanju u realizaciji projekta te u njegovoj naknadnoj promociji i brendiranju.

### **6.1.2. Radna (ekspertna) grupa za cikloturizam**

Radi kvalitetne izvedbe aktivnosti koje su se pokrenule 2016. godine, prvenstveno oko osmišljavanja i trasiranja biciklističkih staza (ruta) te izrade popratnih podataka, uključujući pripremu postavljanja biciklističke signalizacije, Županijska turistička zajednica konzultirala se s predstavnicima brojnih biciklističkih klubova s područja Županije te su njihovi predstavnici ili članovi uključeni u radnu skupinu za razvoj navedenih segmenata cikloturizma. Dogovoreni zadaci izvršeni su tijekom 2016. godine te su dobivene brojne, kvalitetno osmišljene staze.

Radna grupa za razvoj cikloturizma u protekle je dvije godine pokazala kako u nju uključeni pojedinci i udruge imaju potrebne sposobnosti i kapacitet da realiziraju potrebne projekte. Iz tog razloga bi ih trebalo uključiti i u buduće aktivnosti koje će se realizirati. Pritom će se stvarati eksperti koji će ubuduće dizati kvalitetu kadrova u cikloturizmu Županije.

S obzirom na nužnost planiranja cestovne biciklističke infrastrukture (opisano u dijelu 5.2.3) u kojem će biti potrebna struka biciklista, prometnog sektora, jedinica lokalne samouprave i ostalih segmenata, ovu radnu grupu treba angažirati i za projekte cestovne infrastrukture uz pridruživanje ostalih predstavnika. Time će se za više segmenata razvoja cikloturizma angažirati iste osobe, čime će bolje moći pratiti cjelokupni razvoj projekta i kvalitetnije participirati u radnim tijelima.

Nositelj: TZ Šibensko-kninske županije

Partneri: klubovi i udruge, pojedinci stručnjaci, lokalne turističke zajednice. U proširenom sastavu dodati predstavnike Županijske uprave za ceste, Hrvatskih cesta, nadležnih Upravnih odjela Šibensko-kninske županije, Hrvatskih šuma, jedinica lokalne samouprave, zaštićena prirodna područja (NP Krka i druga) i ostalih po procjeni.

### **6.1.3. Podaci o stanju biciklista u prometu – u suradnji s Policijskom upravom Šibensko-kninskom**

Korištenje statističkih podataka potrebno je radi točnog praćenja događanja u prometu u kojima sudjeluju biciklisti, odnosno poradi prometnih stradanja istih. Navedeni podaci svim relevantnim dionicima i nadležnim institucijama pružit će nedvosmislen uvid u ovu problematiku koja će, s povećanjem prometa i biciklista, imati neminovnu tendenciju rasta. U konačnici, podaci će poslužiti kao obveza svim dionicima da se kontinuirano i sustavno radi na unaprjeđenju biciklističke infrastrukture, poglavito u segmentu razvoja biciklističkih traka tj. prometnica izdvojenih od ostatka prometa.

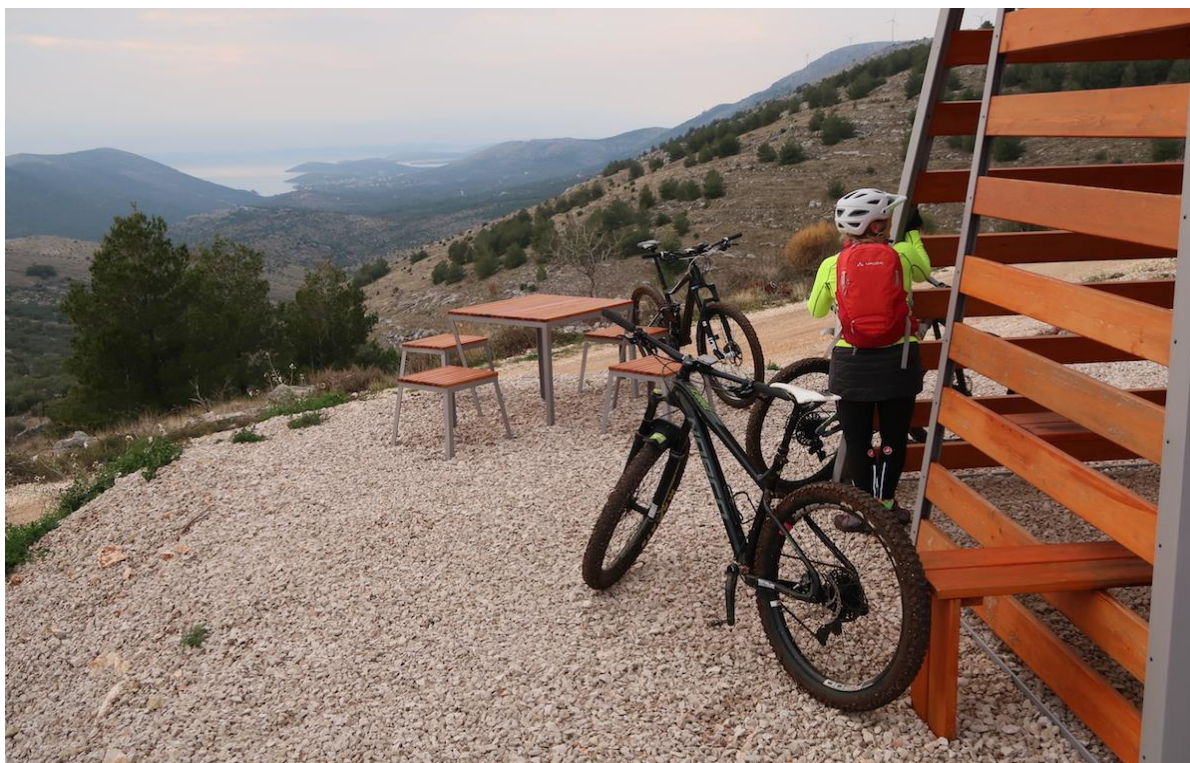
Kako bi ubuduće izrađivana statistika bila čim prikladnija za potrebe razvoja cikloturizma, poželjno je da se dopuni (tj. razradi) s dodatnim elementima, primjerice: vremenom kad su se prometne nezgode dešavale tijekom dana, točno definiranim lokacijama, dobi sudionika i slično. Također, korisno bi bilo dobiti karakterizaciju uzroka prometne nezgode – npr. nepropisno skretanje, biciklist udaren straga od motornog vozila, biciklist udaren bočno (tj. izguran s kolnika), nepropisna osvjetljenost kolnika ili biciklista, nepropisno prelaženje kolnika i slično. Ovim jednostavnim opisima dobit će se jasniji uvid u razloge nezgoda, iz čega će se moći dobiti točniji podaci i argumenti o potrebnim investicijama npr. u izdvojene trake za bicikliste, pojačanje rasvjete, izgradnju kružnog toka s biciklističkom stazom ili znatno sigurnijeg prijelaza preko ceste (ili odvajanja prometa tj. biciklista) i slično.

Bitno je istaknuti kako će izrada ovakvih studija pomoći turistima, ali i domaćem stanovništvu, čime će se podići sigurnost kod obje skupine. Također, utjecat će na senzibilnost lokalnog stanovništva prema biciklistima, a policiji omogućiti da se efikasnije postavi prema ozbiljnim prekršiteljima (bilo biciklistima ili vozačima motornih vozila).

Statistike se mogu dostavljati Županijskoj turističkoj zajednici i predstavniku (tj. nadležnom Upravnom odjelu) Šibensko-kninske županije kako bi se zajednički pratio razvoj događaja i usmjeravalo investicije.

Nositelj: Policijska uprava Šibensko-kninska

Slika 6.2. vidikovac na lokaciji Boraja - Vrsno



Izvor: Matej Hartman, Cikloprom

#### **6.1.4. Suradnja s ostalim partnerima**

Suradnja s Hrvatskim cestama i Županijskom upravom za ceste, nadležnima za državne odnosno županijske i lokalne ceste, provodit će se kroz brojne projekte - od definiranja prijelaza ili spojeva na takve ceste, pripreme i izrade biciklističkih prometnica odvojenih od ostatka motornog prometa, saniranje kolnika, postavljanje signalizacije i slično. S obzirom na dugoročnost planiranja poslovanja i osiguravanja financijskih sredstava navedenih institucija te s obzirom na složenost većine projekata koji bi se s njima u suradnji realizirali (projektna dokumentacija, znatna financijska sredstva, ishodovanja suglasnosti i slično), planiranje je potrebno započeti čim ranije, svakako tijekom ove godine, kako bi se već za 2019. pokušalo uvrstiti neke od projekata u proračun te definirati aktivnosti za iduće najmanje trogodišnje razdoblje. Ovakvo planiranje osigurat će dugoročnost i sustavnost planiranja i rada. Iz tog razloga će sazivanje i rad tijela koje treba osmisliti ovakvu infrastrukturu biti potrebno realizirati čim prije, s ciljem da se do jeseni definiraju planovi rada.

Suradnja s Lovačkim savezom Šibensko-kninske županije potrebna je iz razloga usklađivanja aktivnosti biciklista (a tu svakako treba uključiti biciklističke klubove i turističke agencije koje vode/upućuju goste po terenu) i lovaca, kako bi se izbjegla preklapanja u aktivnostima na istom području i vremenskom razdoblju. To se prvenstveno odnosi na održavanje lova i hajki koje su rizične aktivnosti za prolaznike (bicikliste, šetače i izletnike). Usklađivanje ostalih aktivnosti, poput održavanja putova i staza, također će poboljšati međusobni odnos.

Najava utrka, vožnji s grupama te najava hajki i lova ispravni su smjerovi bolje suradnje u planiranju aktivnosti, stoga bi ovakva komunikacija i suradnja trebale ostati redovna praksa, prihvaćena od svih dionika iz ovog segmenta. Na tu temu se mogu periodično (npr. jednom ili više puta godišnje) održavati sastanci predstavnika lovačkih udruga i biciklističkih klubova, po mogućnosti i turističkih agencija, radi koordiniranja aktivnosti. Inicijator takvih sastanaka može biti nadležni županijski odjel ili Turistička zajednica Šibensko-kninske županije.

Suradnja s Hrvatskim šumama trebala bi biti također prisutna, prvenstveno od strane nadležnih institucija (Županije ili Županijskog TZ-a) radi prezentacije signalizacije, itinerara staza i općenito poboljšanja suradnje (postavljanje tabli na staze, korištenje protupožarnih putova za bicikliste - prilagodba ili probijanje i ostale aktivnosti).

Suradnja sa zaštićenim prirodnim područjima, poput nacionalnih parkova, parkova prirode i ostalih zaštićenih područja, svakako treba biti redovna, prije svega zbog činjenice da takva zaštićena područja privlače veliki broj gostiju (među kojima je puno biciklista). Ova područja imaju izgrađene biciklističke staze (rute), vrše promotivne aktivnosti, a odlična su i vrlo atraktivna područja za zajedničku pripremu foto i video promotivnih materijala. Prema iskazu upravitelja takvih područja, planiraju se daljnje aktivnosti za razvoj cikloturizma na tim područjima, stoga je to još jedan argument kako je međusobna suradnja i zajedničko plasiranje biciklističke ponude nužno za optimalan razvoj i promociju destinacije.

Nositelj: TZ Šibensko-kninske županije, Šibensko-kninska županija

## 6.2. Razvoj infrastrukture

Infrastruktura je temelj ponude u cikloturizmu, u čemu ključnu ulogu imaju biciklističke staze (rute) i prometnice te pripadajuća signalizacija, s obzirom da iz njih proizlaze sve ostale aktivnosti i projekti.

Nositelji: Hrvatske ceste, Županijska uprava za ceste, Šibensko-kninske županija, Jedinice lokalne samouprave, zaštićena prirodna područja, a prema potrebi i ostali

### 6.2.1. Biciklistička signalizacija

2016. godine definiran je standard biciklističke signalizacije Šibensko-kninske županije koji je u idućem razdoblju zadovoljavajuće implementiran. Time su brojne, ranije osmišljene, biciklističke staze (rute) označene čime su postale potpuno funkcionalna usluga korisnicima.

U vrijeme izrade ovog Operativnog plana NP Krka izradila je vlastite standarde za označavanje biciklističkih staza te bi iste trebalo unijeti u županijske standarde te naći način kako oba sustava na najbolji način povezati.

U nadolazećem razdoblju trebat će analizirati potrebe i plan razvoja biciklističke infrastrukture u Županiji, a jednako tako razmotriti prakse u ostalim županijama, te prema potrebi nadopuniti i proširiti standarde za biciklističku signalizaciju kako bi odgovarali potrebama daljnjeg razvoja cikloturizma. Neki od mogućih elemenata koji se mogu standardizirati jesu dopune o sadržajima uz trasu ili udaljenostima do određenih lokacija ili naselja, definiranje standarda za info-table s biciklističkim kartama, dodatni simboli i slično.

U praksi se često pojavljuje problem održavanja biciklističke signalizacije, pri čemu je inicijalno postavljanje signalizacije samo prvi korak. Nakon toga potrebno je redovito održavati signalizaciju s periodičnim pregledima staza kako bi se na vrijeme uočile nedostajuće table te bile nadomještene novima. Ova aktivnost održavanja signalizacije ide „ruku pod ruku“ s održavanjem samih staza – košnjom vegetacije, održavanjem podloge i drugim zahvatima. S obzirom da je do sada bilo inicijativa nekoliko lokalnih turističkih zajednica te Županijske turističke zajednice, bitno je da se u Sporazumu o suradnji te u operativnim dogovorima o aktivnostima svi dionici jasno dogovore o iznosima i odnosima investiranja u biciklističku infrastrukturu, odnosno u ovom slučaju u postavljanje i održavanje biciklističke signalizacije.

Nositelj: Šibensko-kninska županija, TZ Šibensko-kninske županije

Partneri: lokalne turističke zajednice, jedinice lokalne samouprave. U proširenom sastavu i Županijska uprava za ceste, Hrvatske ceste, a prema potrebi i udruge/klubovi, zaštićena prirodna područja (NP Krka i druga), Hrvatske šume i Lovački savez Šibensko-kninske županije.

### 6.2.2. Razvijanje mreže biciklističkih staza (kružne turističke staze ili rute)

Ponuda cikloturizma zasniva se na stazama (rutama) koje duž trase nude određene atrakcije – prirodne ljepote, povijesne građevine, urbane elemente, atraktivne dijelove za vožnju i drugo. U ovom trenutku Šibensko-kninska županija ima dobro razvijenu mrežu biciklističkih staza („ruta“), dominantno kružnog tipa, i to za sve vrste bicikala – MTB, cestovne i trekking, različitih dužina i težina. Staze se rasprostiru po cijeloj županiji, uključujući i unutrašnjost.

S obzirom da je osnovna ponuda staza dobro pokrivena, osnovno je pitanje kako u idućem razdoblju unaprijediti navedeni sustav i stvoriti staze koje će nadopuniti postojeću mrežu te zadovoljiti potrebe šireg broja korisnika.

Kod podjele nadležnosti i financiranja izrade i održavanja ovih staza, izrada i održavanje u praksi je uglavnom u nadležnosti lokalnih turističkih zajednica na čijem se području staze nalaze, u skladu s Operativnim planom i u dogovoru sa županijskom turističkom zajednicom. Kako bi se osigurala veća dinamika realizacije ove projektne aktivnosti, poželjno je pribavljanje vanjskih izvora financiranja, posebice Ministarstva turizma i Hrvatske turističke zajednice, ali i EU fondova.

Dodatni subjekti s kojima će se vršiti koordinacija i suradnja su nadležne uprave Hrvatskih šuma i lovoovlaštenika, Hrvatskih cesta i Županijske uprave za ceste, a također i jedinica lokalne samouprave.

U Poglavlju 2 – Analiza stanja izvršena je analiza trenutnog stanja staza po zonama numeracije, a kao glavni problem pojavljuje se preveliki broj staza na nekim područjima te kretanje staza po istim putevima u odlasku i u povratku (preklapanje). Navedenim intervencijama dobit će se efikasniji sustav i ostaviti prostora za proširenje ponude i povećanje kvalitete staza.

Prilikom analize potrebno je na svakom području osmisliti nekoliko lakih (obiteljskih) staza, nezahtjevnog profila (uspona), tehnički nezahtjevne podloge uz izbjegavanje prometnih cesta. Također je potrebno osigurati dovoljan broj staza srednje težine, koje će zadovoljiti potrebe prosječnog rekreativca. Staze veće težine mogu se izraditi na mjestima gdje ima puno gostiju ili značajne atraktivnosti koje će privući profil biciklista koji će preferirati teže staze.

U skladu s rečenim, u blizini velikih turističkih centara (hotelska naselja ili naselja s velikim brojem apartmana i ostalih smještajnih objekata) poželjno je izraditi jednu do dvije lagane, obiteljske staze koje će prosječnim obiteljskim korisnicima ili osobama starije dobi omogućiti sigurnu i ugodnu vožnju.

*Slika 6.3. Motiv iz okolice Primoštena*



*Izvor: Cikloprom, Matej Hartman*

Konačni cilj u izgradnji ovakvog sustava jest da svaka veća destinacija ima bar jednu do dvije obiteljske i/ili lagane staze i dvije do tri srednje teške staze. Teške staze dopuna su osnovnoj ponudi i izrađuju se prema mogućnostima (jedna do dvije).

Treba obratiti pažnju na nužnost redovitog održavanja staza i signalizacije, pogotovo obiteljskih/laganih, kako bi se opravdala očekivanja korisnika. Veći broj loše održavanih i označenih staza prije će imati



lošiji odjek među korisnicima, dok će istovremeno manji broj dobro održanih staza ostaviti utisak destinacije koja se brine za korisnike i primjereno održava svoju ponudu, dakle destinaciju kvalitete.

Nositelj: Turistička zajednica Šibensko-kninske županije

Partneri: lokalne turističke zajednice, udruge/klubovi, jedinice lokalne samouprave, zaštićena prirodna područja (NP Krka i druga). U proširenom sastavu i Županijska uprava za ceste, Hrvatske ceste, a prema potrebi i Hrvatske šume, Lovački savez Šibensko-kninske županije.

### **6.2.3. Razvijanje mreže biciklističkih prometnica (traka, staza)**

U poglavlju analize navedeno je kako ova infrastruktura primarnu i najbržu namjenu ostvaruje u područjima s velikim brojem smještajnih objekata (hoteli, hotelska naselja, kampovi i dr.) te u urbanim sredinama, s obzirom da se staze prvenstveno koriste kao transportni pravci do obližnjeg naselja, za kupovinu, za razgled mjesta ili interesnih točaka i slično.

Za razliku od turističkih, rekreativnih (kružnih) biciklističkih staza (ruta), izgradnja ovakve biciklističke infrastrukture dugotrajna je, složena, financijski prilično zahtjevna, a u kratkom i srednjem roku neće značajno utjecati na poboljšanje cikloturističke ponude ili brendiranja, dijelom iz razloga što je ovakvih prometnica potrebno izgraditi u velikom broju da bi one omogućile dobar efekt u prometu i brendiranju.

Bez obzira na cijenu ovakve infrastrukture, potrebno ju je izgraditi u količini (tj. dužini) i na lokacijama na kojima je ona potrebna. Takve zahvate potrebno je sustavno planirati koordiniranjem između brojnih resora (županijskih, turističkih, raznih nadležnih upravitelja i drugih) i u kratkim etapama. To će omogućiti realizaciju na nivou godišnjeg ili dvogodišnjeg proračuna, s planom za dulje vremensko razdoblje (najmanje pet, ali poželjno i deset godina). Tek u tom slučaju svi partneri mogu pravovremeno planirati potrebne zahvate, pripremne radnje, a poglavito financijske izdatke.

Osnovni koraci koji bi omogućili sustavnu izgradnju biciklističkih prometnica su sljedeći:

- *definiranje nadležnog tijela/organizacije* za upravljanje projektom te primarne partnere u upravljanju projektom – Županijski Upravni odjel, Županijska turistička zajednica ili slično;
- *definiranje vanjskih partnera* – institucije nadležne za upravljanje državnim, županijskim, lokalnim i nerazvrstanim cestama (Hrvatske ceste d.o.o., Županijska uprava za ceste, Županijski odjel nadležan za upravljanje cestovnom infrastrukturom i slični), Policijska uprava Šibensko-kninska, udruge koje su aktivne u toj vrsti (ciklo)turizma, predstavnici jedinica lokalne samouprave te eventualno i lokalnih turističkih zajednica i slični;
- *formiranje radnog tijela sa svim dionicima* koji će sudjelovati u osmišljavanju i koordinaciji ovog projekta;
- *definiranje ključnih smjernica i elemenata* od kojih se plan mora sastojati (popis kritičnih dionica, popis dionica koje će donijeti najviše koristi turistima i domicilnom stanovništvu i drugo), sagledavanje postojećih planova dionika za tekuću i iduću godinu;
- *izrada plana investiranja u razvoj biciklističkih prometnica* koji će svaki dionik unijeti u svoje planove te koji će se sustavno i koordinirano ostvarivati kroz definirano vremensko razdoblje;
- *realizacija plana kroz definirano razdoblje* s bar jednom analizom i prilagodbom plana kroz razdoblje njegove realizacije. U razdoblju realizacije plana poželjno je da se dionici sastaju bar na godišnjoj osnovi, u pravilu prije izrade planova rada i financijskih planova za iduću godinu, radi bolje koordinacije i efikasnije realizacije.

S obzirom na koncentraciju turizma u Šibensko-kninskoj županiji, evidentno je kako je najveća potreba za biciklističkim prometnicama na obali, na prostoru najveće koncentracije turista i cikloturista te najveće prometne gužve. Navedeni prostor pokazat će da se sredstva prikupljena kroz turizam ciljano investiraju te će omogućiti bržu realizaciju sredstava i stvoriti bolje okruženje za daljnje širenje takvih investicija na područja koja su financijski slabija (unutrašnjost županije).

Nositelj: Turistička zajednica Šibensko-kninske županije

Partneri: lokalne turističke zajednice, udruge/klubovi, jedinice lokalne samouprave, Šibensko-kninska županija, Županijska uprava za ceste, Hrvatske ceste, Policijska uprava Šibensko-kninska.

### Međužupanijsko povezivanje

Eurovelo rute ili nacionalne glavne biciklističke rute, ali i biciklističke trake (prometnice) slijede ideju o nesmetanom prometovanju. Stoga takve dionice, kojima prolaze putni biciklističkih koridori, a koji prelaze iz jedne županije u drugu, treba koordinirati i raditi u zajedničkoj suradnji županija, po mogućnosti istovremeno. Radi toga potrebno je održavati kontakte sa županijskim turističkim zajednicama i nadležnim županijskim upravnim odjelima u susjednim županijama te pravodobno reagirati u slučaju investicija povezanih na spomenuti način. Idealno bi bilo da se takvi radovi i aktivnosti rade istovremeno u povezanim županijama, kako bi se smanjilo troškove, povezalo takve staze odnosno prometnice te čim prije dobili upotrebljivi biciklistički pravci.

Pored toga, sa Zadarskom županijom se slična suradnja treba voditi s PP Vransko jezero, na području kojega se županije dodiruju, a ujedno su povezane preko Parka prirode. Sa Splitsko-dalmatinskom županijom se može ostvariti poveznice preko izvora Cetine te preko visoravni u zaleđu Primoštena i Rogoznice, pošto oba ova prostora pružaju odlične mogućnosti povezivanja staza, ruta, ali i ostale ponude.

Nositelj: Turistička zajednica Šibensko-kninske županije i Šibensko-kninska županija

Partneri: Nadležni odjeli u Zadarskoj i Splitsko-dalmatinskoj županiji, lokalne turističke zajednice, jedinice lokalne samouprave, županijske uprave za ceste, Hrvatske ceste, policijske uprave, zaštićena prirodna područja (npr. PP Vransko jezero).

Slika 6.4. Motiv iz Primoštena



Izvor: Cikloprom, Matej Hartman

#### 6.2.4. Ponuda specifičnih biciklističkih sadržaja/staza

Ostale vrste ponude specifičnih staza ili usluga, poput downhill, enduro i freeride/flowtrail staza, kao i poligona, bike-parkova ili BMX poligona, trenutno ne postoji. Ovakva infrastruktura složenija je za izgradnju obzirom da je neuobičajena, mali broj ljudi poznaje tematiku, a zahtijeva određena financijska sredstva i angažman na terenu kod izgradnje te kod budućeg redovitog održavanja.

Slika 6.5. Flow-trail staza



Izvor: Cikloprom

Downhill staze - strmi i tehnički najzahtjevniji spustovi, traže veću visinsku razliku, stoga moraju biti građeni na brdovitom području gdje će visinska razlika startne i ciljne ravnine biti najmanje 100-150 metara, spust će se kretati različitim vrstama podloge, neometan od ostalog prometa, a startna i ciljna lokacija bit će lako dostupne osobnim automobilima i kombijima radi potrebnog prijevoza. Zbog konfiguracije terena ovakve je staze moguće raditi i uz obalu, uz veća urbana i turistička središta, što može omogućiti veću popularnost i posjećenost. Osim toga, ovo je segment koji može lako omogućiti porast posjećenosti u unutrašnjosti županije, gdje osim naseljenih područja postoje i velika visinske razlike, posebice oko Dinare i Knina, ali i na ostalim područjima.

Slika 6.6. Single-trail staza



Izvor: Cikloprom

Slična konfiguracija poželjna je i za enduro i freeride/flowtrail staze. One trebaju imati manje strme spustove odnosno blage nagibe po kojima se mogu spuštati i biciklisti prosječne vještine vožnje. Takav tip ponude mogao bi se proširiti i kod manje vještih biciklista (za razliku od zahtjevnih downhill staza), što bi bilo idealno za ponudu u bližem okruženju turističkih područja.

Za izradu ovakvih staza prvenstveno treba angažirati lokalne bicikliste i klubove koji dobro poznaju teren, ali će za ozbiljniji razvoj biti potrebna suradnja s nadležnim jedinicama lokalne samouprave, ali i Županijskim odjelima i Županijskom turističkom zajednicom – prije svega zbog financiranja izgradnje i održavanja koje je za ovakve staze potrebno, a također i za kvalitetno rješavanje pitanja vlasništva zemljišta tj. nalaženja najbolje trase za ove staze.

Bike poligoni, parkovi te BMX poligoni zanimljiv su sadržaj za sve uzraste i tipove korisnika. Razlikujemo težine od početničkih do onih za iskusne korisnike, čime se ovaj sadržaj omogućuje i djeci i mlađoj dobi. S obzirom da prostorno iziskuju manju površinu, prikladni su za gradnju u gradskim ili turističkim centrima ili na njihovim rubnim područjima.

Nositelj: lokalne turističke zajednice s nadležnim jedinicama lokalne samouprave

Partneri: udruge/klubovi, Turistička zajednica Šibensko-kninska, Hrvatske šume, NP Krka.

*Slika 6.7. Flow-trail staza*



*Izvor: Cikloprom*

### **6.2.5. Eurovelo 8 - Mediteranska ruta**

Kako je u navedeno u Poglavlju 2, kroz područje Šibensko-kninske županije prolazi ruta Eurovelo 8 - Mediteranska ruta. U posljednjoj verziji rute, dogovorenoj od strane svih dionika na sastanku početkom 2018. godine, ruta bi imala glavni koridor te alternative na nekoliko mjesta koje bi omogućile usmjeravanje biciklista na neprometne ceste (najčešće u zaleđu). Rad na ovoj ruti trebalo bi pokrenuti već u 2018. godini putem radne skupine, a prema preporukama navedenim uz konačnu verziju rute, navedeno u Poglavlju 2.

Iako Eurovelo koridori ne moraju imati trake za bicikliste izdvojene od ostatka prometa, poglavito na cestama na kojima je intenzitet prometa nizak, uz adekvatno ograničenje brzine, činjenica kako su ove trase popularne te kako su često spominjani pojam u svijetu cikloturizma, ovu rutu treba iskoristiti kako bi se na njoj, ali i na prometnicama koje se vezuju na nju (sporedne poveznice), izgradile biciklističke prometnice (trake) odvojene od ostatka prometa. S obzirom da ovaj projekt zadire u cestovnu infrastrukturu, svakako je potrebno da ga se uzme u obzir pri sastavljanju popisa prometnica na kojima je potrebna izgradnja biciklističkih traka (prometnica za bicikliste izdvojene od ostatka prometa).

Nositelj: Hrvatska turistička zajednica (i projektnih partneri)

Partneri: JU Razvojna agencija ŠKŽ, TZ Šibensko-kninske županije, lokalne turističke zajednice, jedinice lokalne samouprave

### 6.3. Informiranje i promocija

Cikloturizam treba dobiti veću važnost u okviru svih oblika promidžbenih aktivnosti kako na nacionalnoj, tako i regionalnoj razini. Promocija cikloturizma se treba bazirati na održivom korištenju prostora i biti generator razvoja cjelogodišnje turističke ponude.

Nositelj: TZ Šibensko-kninske županije

#### 6.3.1. Vizualni identitet

Županijska turistička zajednica kreirala je osnovni vizualni identitet cikloturizma Šibensko-kninske županije, koji je krajem 2016. i tijekom 2017. implementiran u nekoliko segmenata – u biciklističku signalizaciju, u Smjernice za razvoj cikloturizma te je primijenjen na web-stranicama, u bike-brošuri te u ostalim promotivnim materijalima (lecima, štandovima i slično).

S obzirom na sve opsežnije pristupanje razvoju cikloturizma, potrebno je da se krovni brend tj. vizualni standardi Šibensko-kninske županije detaljnije razrade, u niže navedenim smjerovima:

- razrada vizualnih standarda za projekte cikloturizma koji su već primijenili početne standarde, prvenstveno signalizacije, brošure, web-stranice
- izrada vizualnih standarda za nove projekte cikloturizma, prvenstveno Bike&Bed smještaj, biciklističke karte, nove promotivne materijale i aktivnosti

Za razliku od standarda koji su definirani za cijelu Županiju, područje NP Krka dužna je slijediti *Pravilnik o grafičkom i vizualnom identitetu zaštićenih područja* u kojem su vizualni izgled i table za biciklističke staze oblikovani drugačije od županijskih. Iz tog razloga u budućem je razdoblju važno naći najbolje rješenje za ova dva različita sustava, a kako bi ipak oslikavali zajednički rad i razvoj cijelog područja Šibensko-kninske županije.

Temelj kvalitetnog razvoja brenda cikloturizma u destinaciji jest dobro osmišljavanje i razrada, a zatim dosljedna i kontinuirana primjena elemenata vizualne komunikacije – vizualnih standarda. Iako je cikloturizam jedan od najsloženijih elemenata outdoor turizma, on je samo jedan dio cjelokupne outdoor ponude nekog područja, stoga je za razvoj destinacije iznimno važno da se standardi definiraju od vrha prema dolje, ali s primjerenim uvažavanjem potreba svake od komponenti (svakog proizvoda).

Nositelj: TZ Šibensko-kninske županije

Partneri: lokalne turističke zajednice

Slika 6.8. Motiv iz Primoštena



Izvor: Cikloprom, Matej Hartman

### 6.3.2. Destinacijska web-stranica za cikloturizam - [www.bikeandhike.hr](http://www.bikeandhike.hr)

Web-stranice koje prezentiraju ponudu cikloturizma u Šibensko-kninskoj županiji nalaze se na adresi [www.bikeandhike.hr](http://www.bikeandhike.hr). U 2017. godini web-stranice su doradene te dopunjene i proširene podacima koji se na njima nalaze. Podaci koje gosti mogu naći na stranicama su bitne informacije o stazama, smještaju Bike&Bed, pojedinim destinacijama unutar Županije, kao i popis usluga koje pruža privatni sektor vezano za cikloturizam.

Budući razvoj web-stranica trebat će usmjeriti prema novom dizajnu koji će slijediti detaljnije vizualne standarde cikloturizma Županije, koji bi se trebali definirati čim skorije nakon početka realizacije operativnog plana. Pored toga, potrebno je dopuniti postojeće podatke te dodati nove podatke i rubrike s ponudom cikloturizma Županije, no pri tom treba imati na umu da to značajno ovisi o realnom razvoju komponenti cikloturizma koje se prikazuju na web-stranicama.

Također, same stranice nose naziv biciklističkih i pješačkih aktivnosti, što jesu dominantne aktivnosti u outdoor sektoru i mogu se kombinirati. Do sada su struktura i dizajn weba te objavljeni podaci bili isključivo iz segmenta cikloturizma, no ubuduće će trebati donijeti odluku o konceptu weba – da li će biti za oba proizvoda ili samo za cikloturizam. U prvom slučaju trebat će razviti hike (pješački ili pješačko-trkački) segment te na webu objaviti dobro ukomponirana oba sadržaja. U drugom će slučaju trebati definirati novu web-adresu na kojoj će se prikazivati portal samo za cikloturizam.

Nakon definiranja ovih temeljnih smjernica i sadržaja web-stranica otvorit će se prostor za nova, kreativnija dizajnerska rješenja.

Nositelj: TZ Šibensko-kninske županije

Partneri: lokalne turističke zajednice

### 6.3.3. Brošura cikloturizma Šibensko-kninske županije

Brošura ponude cikloturizma Šibensko-kninske županije cjelovit je i zaokruženi proizvod koji u sebi objedinjuje osnove o većini cikloturističke ponude u Županiji. S obzirom da je prva verzija izrađena 2017.

godine, ubuduće je potrebno nastaviti s njenim izdavanjem, najvjerojatnije na godišnjoj (ili u početku na dvogodišnjoj) osnovi, s redovitim osvježavanjem fotografija i ostalih podataka, radi čega je važno da se redovito osvježava foto-galerija.

Nositelj: TZ Šibensko-kninske županije

Partneri: lokalne turističke zajednice

*Slika 6.9. Motiv iz Primoštena*



Izvor: Cikloprom, Matej Hartman

#### **6.3.4. Foto i video promocija**

Novija serija fotografija, realizirana u posljednje dvije godine, omogućila je značajan iskorak u promociji cikloturizma Šibensko-kninske županije te osjetno podigla kvalitetu materijala koji se izrađuje.

U idućem razdoblju, koliko obuhvaća ovaj operativni plan, potrebno je planirati redovnu obnovu fotogalerije, najbolje na godišnjoj osnovi, gdje će se dobiti fotografije sljedećih profila: nekoliko vrhunskih fotografija koje će biti reprezentativne fotografije za najvažnije promotivne materijale – za naslovnice brošura, karata i ostalih materijala, za roll-upove, naslovnice web-stranice i slično. Pored toga, potrebna je arhiva od nekoliko desetaka fotografija godišnje koje će biti visoke kvalitete, a čija će primarna namjena biti da povećavaju bazu kvalitetnih fotografija koje se koriste za sadržaje šireg opsega (sadržaj brošure, karata i web-stranica, općenite promotivne materijale županije i sustava turističkih zajednica, na raspolaganju ključnim partnerima za promociju i drugo).

Pri izradi fotografija mora se dati jasan prioritet kvaliteti – pomno birane i pripremljene scene, prikladni statisti, adekvatna i kvalitetna oprema, prigodni trenuci godine ili dana. Fotografije posebice trebaju ostavljati dojam spontanosti i autohtonosti.

Nositelj: TZ Šibensko-kninske županije

Partneri: lokalne turističke zajednice, biciklistički klubovi, zaštićena prirodna područja (NP Krka, PP Vransko jezero i dr.)

### 6.3.5. Biciklističke karte

S obzirom da do sada nisu postojale specijalizirane biciklističke karte koje bi pokrivale područje cijele županije, Turistička zajednica Šibensko-kninske županije pokrenula je izradu biciklističkih karata (zemljovida) koje bi kroz tri-četiri karte pokrile cijelo područje Županije. Kartografska podloga je izrađena, a prva karte iz serije očekuje se da bude tiskana u lipnju 2018. godine. Plan je da do sezone 2019. sve karte iz serijala budu izrađene i tiskane te stavljene na raspolaganje korisnicima.

Budući rad na biciklističkim kartama treba sadržavati:

- ažuriranje kartografske podloge;
- izradu novih, dopunjenih izdanja postojećih karata;
- izradu dodatnih karata za specifične namjene (karte samo za određenu skupinu biciklista, informativne karte različitih mjerila za određena područja većeg interesa – npr. za park prirode odnosno nacionalni park, određeno urbano područje i slično) – prema interesu i dogovoru s partnerima;
- priprema karata za različite prikaze – za info-table, preglede za brošure, objavu na webu i drugo.

Prilikom izrade svih navedenih karata, bitno je da se primjenjuje vizualni identitet cikloturizma Šibensko-kninske županije te da svi elementi na kartama budu čim više standardizirani i ujednačeni – od logotipa, vizualnih elemenata, komponenti s podacima (profili i podaci o stazama, simboli, raspored sadržaja, kartografske podloge, prijelom i drugo).

Nositelj: Šibensko-kninska županija, TZ Šibensko-kninske županije

Partneri: lokalne turističke zajednice, biciklistički klubovi, zaštićena prirodna područja (NP Krka, PP Vransko jezero i dr.)

*Slika 6.10. Motiv iz okolice Skradina*



Izvor: Cikloprom, Matej Hartman



### **6.3.6. Mobilna aplikacija**

Razvoj cikloturizma u županiji dosegao je razinu kada se sustav može prezentirati putem aplikacije za mobilne telefone, pri čemu će prezentirani podaci biti popraćeni realnim stanjem na terenu.

Mobilna aplikacija trebala bi biti izrađena prvenstveno za Android te zatim i za iPhone operativne sustave, a trebala bi uključivati većinu podataka koji su dostupni na službenim web-stranicama. Biciklističke staze moraju imati jasan prikaz itinerara i praćenja lokacije korisnika, kartografska podloga potrebno je da odgovara terenskom (outdoor) kretanju po terenu izvan asfaltiranih cesta. Dodatne mogućnosti poput fotografiranja s geo-lokacijom, dijeljenja sadržaja i slično može se također razmotriti prilikom izrade.

Aplikacija se treba ažurirati prema potrebi, kod većih izmjena sadržaja na terenu (izmjena staza ili dodavanje novih), pojave određenog broja pružatelja usluga i slično, te se može očekivati njeno ažuriranje svake otprilike dvije godine ili češće.

Nositelj: Šibensko-kninska županija, TZ Šibensko-kninske županije

Partneri: lokalne turističke zajednice

### **6.3.7. Društvene mreže**

Današnja promocija na suptilan se način provlači kroz svakodnevni život na društvenim mrežama, stoga je u tim medijima potrebno biti redovno prisutan, uz primjereni intenzitet. Za kvalitetnu prisutnost, pored plana, potrebno je imati solidno razvijene projekte koji će se promovirati na pravilan način, stoga je potrebno pažljivo isplanirati koncept i sadržaj ovakve javne prisutnosti. Objave trebaju biti periodične, nenametljive, sa sadržajem koji će korisnike motivirati da dijele objave. U početku objave mogu biti rađene po lokalnoj procjeni, no kako destinacija bude napredovala u ponudi i promociji, poželjno je educirati ljude koji će održavati ove stranice kako bi objave bile kvalitetne, a moguća je izrada i strategije oglašavanja (e-marketinga), kao i angažman vanjskih eksperata za obavljanje tog posla.

U osnovnom konceptu objavljivanje novosti na Facebook brand-stranicama ne mora koštati jer se realizira u vlastitom aranžmanu. Ulazak u plaćene kampanje mijenja ovu aktivnost u plaćeno (online) oglašavanje.

Nositelj: TZ Šibensko-kninske županije

### **6.3.8. Plaćeno oglašavanje**

Plaćeno oglašavanje uglavnom se fokusira na plaćene oglase u tiskanim ili online medijima, a dijelom se može realizirati i kroz posebne aranžmane s utjecajnim osobama i subjektima na tržištu (blogeri, cijenjeni recenzenti, putopisci). Plaćeno tiskano oglašavanje uglavnom će se realizirati putem specijaliziranih medija ili izdavačkih kuća, raznih tiskovina, plaćenih oglasa ili reportažama na raznim web-stranicama i sličnim kanalima.

Za uspješno oglašavanje potrebno je definirati ciljani profil željenih gostiju te osmisliti način na koji se najbolje može prodrijeti do njih i najlakše ih privući u destinaciju: u skladu s time izrađuje se strategija oglašavanja.

Bitno je imati na umu kako koncept i sadržaj oglašavanja trebaju pratiti realan razvoj proizvoda, jer se u protivnom riskira stvaranje negativnog dojma kod korisnika.

U osnovi će kampanju oglašavanja planirati i voditi županijska turistička zajednica u koordinaciji s lokalnim turističkim zajednicama te eventualno ostalim partnerima (privatnim sektorom, klubovima).

Nositelj: TZ Šibensko-kninske županije

### **6.3.9. Biciklističke manifestacije**

Analizom na početku ovog operativnog plana opisano je kako je trenutna ponuda biciklističkih manifestacija u Šibensko-kninskoj županiji uglavnom zasnovana na rekreativnim manifestacijama (biciklijadama) koja posjećuju uglavnom lokalni biciklisti i stanovnici te sporedno turisti, ili se sastoji od natjecateljskih utrka srednjeg ili nižeg profila s uglavnom lokalno-županijskim ili nacionalnim sudionicima te zanemarivim brojem inozemnih sudionika.

Budući razvoj manifestacija treba zadržati postojeće manifestacije za lokalno stanovništvo te za rekreativnu vožnju turista, u formi u kojoj je to bilo i do sada – biciklijade i rekreativni maratoni. Ovim putem će se održavati popularnost biciklizma kod postojećih biciklista, a ujedno će se održavati takve aktivnosti u vidokrugu šire javnosti. Poželjno je da se održavanjem ovih manifestacija pokuša koordinirati između lokalnih turističkih zajednica (odnosno jedinica lokalne samouprave) i organizatora, kako bi se izbjeglo preklapanja termina (vikenda) te se time događanjima pokrilo veće vremensko razdoblje.

Putem aktivnosti klubova i udruga, održavanjem utrka na regionalnoj i nacionalnoj razini, održat će se natjecateljski segment i rad samih udruga.

Segment na kojem bi trebalo više poraditi jesu utrke višeg ranga, uglavnom rekreativnog profila, koje imaju jak nacionalni doseg po pitanju promocije i popularnosti, kako bi se Županija na nacionalnoj razini brendirala kao biciklistička destinacija. Dobar dio ovih utrka mogao bi imati i solidan međunarodni doseg u okolnim zemljama (Slovenija, Italija, Češka, Slovačka, Mađarska, Srbija, Bosna i Hercegovina), čime bi se postigao određeni broj dolazaka (noćenja) i međunarodni promotivni efekt putem oglašavanja i izvještaja u časopisima navedenih zemalja. Na tragu rečenoga, u planu je održavanje prve utrke iz sustava Adria bike utrka na području Krke i Drniša (tj. Promine), koja je planirana u listopadu 2018. godine.

Pored navedenih utrka, poželjno je održavati promociju destinacije na našoj najvećoj utrci snažnog međunarodnog i promotivnog karaktera – Tour of Croatia, po mogućnosti sa startom ili ciljem, čime će se dobiti snažna međunarodna promocija.

Također bi trebalo razmotriti opciju dovođenja ili organizacije utrka koje će dovesti veći broj rekreativaca, a moguće i aktivnih natjecatelja, radi realizacije noćenja i promocije.

Ipak, za sve rečene aktivnosti važno je napomenuti kako su to višegodišnji projekti te se njihovi efekti mogu očekivati tek nakon minimalno dvije-tri godine organizacije.

Nositelj: TZ Šibensko-kninske županije

Partneri: organizatori manifestacija, biciklistički klubovi, specijalizirane bike agencije, zaštićena prirodna područja

## **6.4. Specijalizirane usluge**

Brojne aktivnosti provode se u većini destinacije i od različitih izvođača ili organizatora. No, određena skupina aktivnosti spada u usko specijalizirane usluge, znanja, edukacije ili drugačije vrste angažmana. Takve aktivnosti čine dodatnu vrijednost u ponudi destinacije, a zahtijevaju višegodišnje ulaganje, rad i pripremu sustava.

### **6.4.1. Bike&Bed smještaj**

Intenzivniji razvoj Bike&Bed projekta pokrenut je zadnjih dvije godine te početkom 2018. godine uključuje 64 objekta. Ovo inicijalno uključivanje vršeno je po općenitim kriterijima, što je u ovoj fazi i razumljivo, zbog potrebe pokretanja projekta na čim većem prostoru Županije.

Na početku budućeg razvoja projekta nužno je definirati vizualni identitet projekta u skladu s vizualnim identitetom cikloturizma Šibensko-kninske županije, a isto tako definirati koji je odnos ove skupine usluga u odnosu na projekt diverzifikacije smještaja na području Županije „Like home“.

Sam budući razvoj Bike&Bed segmenta treba usmjeriti kroz tri segmenta:

1. Definiranje jasnih kriterija i procedura - Procedura uključivanja i održavanja objekta u sustavu Bike&Bed, podizanje razine kvalitete, provjera usluge u objektu i druge aktivnosti trebaju jasne kriterije postupanja i vrednovanja, što je potrebno jasno razraditi.
2. Podizanje kvalitete usluge - Inicijalno uključenje šezdesetak objekata u projekt bilo je nužno zbog inicijalnog pokretanja ponude Bike&Bed. Sljedeća faza treba kontrolirati postojeće kriterije te u skladu s njima i objekte te sagledati mogućnost podizanja kriterije, a time i kvalitete usluge. U tome može pomoći periodična provjera objekata radi provjere razine usluge.
3. Edukacija - Nužno je imati educirane vanjske suradnike kojima će biti dana uloga kontrolora koji će pregledavati novoprijavljene objekte i davati im smjernice za uređenje te vršiti provjeru postojećih objekata. Za ovu namjenu bilo bi dobro koristiti aktivne bicikliste iz radne skupine ili druge istaknute bicikliste sa stručnim znanjem. Edukaciju je također potrebno vršiti i za vlasnike objekata u sustavu Bike&Bed, ali i onih koji se tek žele uključiti, zatim s turističkim zajednicama, turističkim agencijama i ostalim subjektima na tržištu.

Nositelj: TZ Šibensko-kninske županije

### 6.4.2. Biciklistički vodiči

Iako je edukacija za biciklističke vodiče održana 2016. godine te se putem nje educiralo 19 biciklističkih vodiča, navedeni broj je nedovoljan za kvalitetno pokrivanje Županije uslugama ovog tipa, posebice jer se potrebe za ovom uslugom svakim danom povećavaju. Poželjno je daljnje razvijanje ovog segmenta te održavanje edukacija, ovisno o interesu polaznika, po mogućnosti svake dvije do tri godine, čime će se dobiti potreban broj educiranih vodiča.

Slika 6.11. Motiv iz zaleđa Rogoznice



Izvor: Cikloprom, Matej Hartman

### 6.4.3. Bike-sharing i e-bike

Posljednjih godina postoji veliki porast interesa za *bike-sharing* sustavom na području većih urbanih središta, međutim za sada je takav sustav realiziran na području grada Šibenika i Grada Drniša. S

obzirom da ovaj segment stvara snažan osjećaj biciklističke destinacije te popularizira kretanje biciklima, poželjno je njegovo širenje u veće urbane i smještajne centre. U početku će se ovo realizirati na obalnom dijelu, no zatim se može razmotriti širenje na ostala manja područja i područja u unutrašnjosti, sukladno mogućnostima i interesu.

E-bike je trend u biciklističkoj industriji te doživljava veliki porast posljednjih godina. Ponudu e-bicikala nudi privatni sektor, uglavnom kroz mogućnost najma, a za očekivati je da će se ta vrsta usluge širiti i ubuduće, uglavnom kroz privatne inicijative. Od strane javnog sektora ovakav sustav može se olakšati izgradnjom punionica na više lokacija, uvođenjem *bike-sharing* sustava s električnim biciklima, a može se razmotriti i financijske poticaje za privatni sektor u smjeru povećanja ponude bicikala općenito, a posebice električnih. Usluga e-bike shareinga uvodi se na području Grada Drniša (u svibnju 2018.g. ostvarena je potpora Ministarstva turizma za postavljanje i opremanje stanica za iznajmljivanje e-bicikala).

Nositelj: jedinice lokalne samouprave, zaštićena prirodna područja i drugi partneri prema potrebi

#### **6.4.4. Poticanje javnog prijevoza**

Šibensko-kninska županija nalazi se na glavnom prometnom pravcu između sjevernog i južnog dijela Jadrana, a infrastruktura uključuje autocestu A1 te Jadransku magistralu, uz ostale prometnice u zaleđu, a isto tako povezana je s ostatkom Hrvatske i željeznicom. Cestovni pravci su ključni modalitet transporta gostiju, posebice cikloturista. No evidentno je kako je u ovom razdoblju korištenje željezničkog prijevoza nerazvijeno i gotovo da i ne postoji kao način prijevoza turista. S obzirom da su željeznice u Europi popularne kao način prijevoza, a kako HŽ - Putnički prijevoz posjeduje potrebne vagone prilagođene za prijevoz biciklista, poželjno bi bilo povremenim akcijama potaknuti i taj vid prijevoza. Za početak je dovoljno da fokus budu domaći gosti do kojih bi se moglo doći lakše, brže i jeftinije te da se pokuša ustaliti takva željeznička linija. Početne inicijative mogu ići u smjeru organiziranog prijevoza povodom biciklističkih manifestacija (biciklijada i utrka) za pojedina razdoblja u godini, a onda prema interesu vidjeti za proširenje. Jasno je kako na razvoj ovog segmenta direktno utječe cijena prijevoza osoba i bicikala, raspoloživost vlakova te brzina prijevoza, na što tijela i organizacije u Županiji teško mogu direktno utjecati, ali se na tragu toga treba poduzeti aktivnosti koordinacije s HŽ - Putničkim prijevozom.

Nositelj: Šibensko-kninska županija

Partneri: HŽ Putnički prijevoz, autobusni prijevoznici, brodski prijevoznici

#### **6.4.5. Izgradnja i uređenje info centara i cikloturističkih punkteva**

Do sada su se informativni centri (pункtovi) uglavnom zasnivali na lokacijama ureda lokalnih turističkih zajednica te privatnih agencija koje pružaju različite usluge. Proširenje ove ponude na različite centre (u uredima ili štandovima partnera, u suradnji s nacionalnim parkovima i parkovima prirode, ali i biciklističkim trgovinama i servisima) ili „točke“ (punionice, odmorišta i slične samostojne lokacije prikladno opremljene tablama, kartama, moguće i alatom i ostalim korisnim uslugama za bicikliste) mogu poboljšati osjećaj razvijenosti cikloturizma na području Županije. Izrada informativnih biciklističkih tabli tj. karata na početku biciklističkih staza ili ruta, s informacijama za bicikliste, ali i ostale korisnike, dobar je način kako s istim ili neznatno većim troškovima podići razinu usluge.

Bitno je da ove lokacije ili usluge koriste vizualni identitet cikloturizma Šibensko-kninske županije kako bi se nastavilo brendiranje i prepoznatljivost, a kod korisnika povećalo dojam kvalitete usluge.

Nositelj: Jedinice lokalne samouprave

Partneri: TZ Šibensko-kninske županije, lokalne turističke zajednice, zaštićena prirodna područja

### **6.5. Edukacija**

Istovremeno s izgradnjom infrastrukture raste potreba za ostalim uslugama poput specijaliziranih pružatelja usluga prijevoza, najma ili servisa bicikala, biciklističkih vodiča, specijaliziranog smještaja Bike&Bed, ali i iskusan kadar za izgradnju biciklističkih staza, kvalitetnih fotografa i video snimatelja i

slično. Radi toga se vrlo brzo pojavljuje potreba za edukacijom kadra, odnosno pružatelja usluga, kako bi stekli čim šire i kvalitetnije znanje o potrebama gostiju i načinu pružanja usluga. Brojne edukacije mogu organizirati županijska i/ili lokalne turističke zajednice, a poželjno je imati primjere (ili predavače) iz drugih regija gdje su već realizirane aktivnosti planirane u razvoju cikloturizma Šibensko-kninske županije, čime će se dobiti najbolje znanje - iz prakse. Financiranje edukacija može se realizirati i kroz vanjske izvore sredstava.

Nositelj: TZ Šibensko-kninske županije

### **6.5.1. Edukacija ključnih dionika**

Navedenu edukaciju realiziralo bi se za krug dionika koji su primarno uključeni u realizaciju Operativnog plana, dakle segmenata koji se u njemu navode za razvoj cikloturizma - sustav turističkih zajednica, predstavnici Županije, klubova i udruga, institucije uključene u razvoj infrastrukture, zaštićena prirodna područja (npr. NP Krka), privatni sektor s aktivnostima u području cikloturizma.

Edukacijama i radionicama je cilj da se predstavnici dionika međusobno bolje upoznaju, da bolje planiraju aktivnosti i financijska sredstva, da se međusobno informiraju o napretku segmenata iz Operativnog plana. Također, poželjne su edukacije o pojedinim segmentima koji izlaze iz najužeg okvira njihove pojedine angažiranosti u Operativnom planu kako bi se bolje upoznavali s cikloturizmom u cijelosti.

### **6.5.2. Edukacija djelatnika turističkih zajednica, poduzetnika u turizmu i javnosti**

Ovakva edukacija usmjerena je pretežito na struku koja se direktno bavi cikloturizmom i njegovim svakodnevnim razvojem: lokalne turističke zajednice, jedinice lokalne samouprave, udruge, klubovi, zaštićena prirodna područja (npr. NP Krka), privatni sektor, s tim da su edukacije šireg tipa i otvorene za javnost. Npr. edukacija za Bike&Bed projekt može uključiti vlasnike objekata koji tek planiraju uključiti se u taj projekt, ali žele dodatnu informaciju. Sličan primjer je i radionica o korištenju društvenih mreža za zainteresirane djelatnike iz turističkog sektora, ali i klubove i organizatore manifestacija.

### **6.5.3. Benchmark (studijsko) putovanje**

Vrlo korisna znanja, saznanja iz prakse, ali i motivacija, stječu se posjetom nekih destinacija razvijenijeg cikloturizma, gdje se u praksi može sagledati implementacija niza komponenti od kojih je izgrađen cikloturizam. Osim nekoliko regija u Hrvatskoj, postoje brojne destinacije i u Italiji (Bolzano, Južni Tiro), Austriji (Salzkammergut, Petzen), Sloveniji (Soča, Peca) koje nude odličan uvid kvalitetno razvijenog cikloturizma u destinaciji.

Nositelj: TZ Šibensko-kninske županije

## **6.6. Vanjski izvori financiranja**

Ovi izvori financiranja bit će od velike važnosti, posebice za određene specifične projekte ili za pojedine slabije razvijene jedinice lokalne samouprave. Optimizam ulijeva saznanje da je cikloturizam jedan od prioriteta razvoja hrvatskog turizma, a EU fondovi su također naklonjeni takvim projektima i investicijama, utoliko više što se dobro kombiniraju s prometnom sigurnošću, ekologijom, zdravim načinom života. Primjere korištenja glavnih fondova Europske unije može se naći u istoimenom tekstu u poglavlju 6 Akcijskog plana za razvoj cikloturizma Hrvatske.

## **6.7. Procjena troškova za aktivnosti provedbe Operativnog plana**

U nastavku je priložena tablica 5.7. gdje je sažeto prikazana dinamika razvoja svih segmenata cikloturizma u Šibensko-kninskoj županiji u operativnom razdoblju do 2020. godine, s pripadajućim iznosima investiranja. Iznosi navedeni u tablici odnose se na cjelokupnu investiciju na području Županije - od strane Županijskih upravnih odjela, županijske turističke zajednice i lokalnih turističkih zajednica. Iznosi investiranja ovisit će o financijskim mogućnostima svakog partnera i dobivenim vanjskim izvorima financiranja, a podložni su promjenama u slučaju promjene u dinamici realizacije projekata.

Tablica 6.3. Procjena troškova za aktivnosti provedbe Operativnog plana

PLAN OPERATIVNIH AKTIVNOSTI 2018. - 2020.	Realizacije aktivnosti - razdoblje i iznos				Realizacija aktivnosti - količine/aktivnosti		
	2018	2019	2020	ZBROJ	2018	2019	2020
<b>I. Informiranje i suradnja dionika</b>							
1. Sporazum o suradnji					Potpis svih dionika		
2. Radna (ekspertna) grupa za cikloturizam					Osnovana/dopunjena	Radne aktivnosti	Radne aktivnosti
3. Podaci o stanju biciklista u prometu (PU i drugi partneri)					Prikupljanje i razmjena podataka među svim dionicima		
4. Suradnja s ostalim partnerima					Trajna suradnja		
<b>II. Razvoj infrastrukture</b>							
1. Biciklistička signalizacija							
a. Dopuna županijskih standarda		10.000		10.000		dopuna standarda	
b. Izrada i postavljanje na terenu	200.000	500.000	500.000	1.200.000	15 staza	20 staza	20 staza
2. Razvijanje biciklističkih staza - osmišljavanje i priprema							
a. Izmjena postojećih	45.000	30.000		75.000	15 staza	15 staza	
b. Cestovne	10.000	15.000		25.000	3 staze	5 staza	
c. Trekking	10.000	15.000		25.000	3 staze	5 staza	
d. MTB		15.000	15.000	30.000		5 staza	5 staza
e. Obiteljske	15.000	15.000	15.000	45.000	5 staza	5 staza	5 staza
f. Staze posebnog interesa - singletrail, enduro, downhill	15.000	20.000	20.000	55.000	2ST/1E/1DH	2ST/2E/1DH	2ST/2E/1DH
g. Staze posebnog interesa - dječji poligon, bike park	10.000	70.000	70.000	150.000	1 DP	2DP/1BP	2DP/1BP
3. Razvijanje biciklističkih staza - uređivanje/održavanje							
a. Izmijenjene postojeće	20.000	20.000		40.000	uređenje trase	uređenje trase	
b. Trekking/MTB/obiteljske	5.120.000	8.403.750	2.901.273	16.425.023	uređenje/održavanje	uređenje/održavanje	uređenje/održavanje
c. Staze posebnog interesa - singletrail, enduro, downhill	100.000	120.000	120.000	340.000	2ST/1E/1DH	2ST/2E/1DH	2ST/2E/1DH
d. Staze posebnog interesa - dječji poligon, bike park	20.000	550.000	450.000	1.020.000	1 DP	2DP/1BP	2DP/1BP
4. Razvijanje mreže biciklističkih prometnica (traka, staza) *	2.200.000	3.600.000	2.200.000	8.000.000	priprema/izgradnja	priprema/izgradnja	izgradnja
5. Eurovelo 8 - Mediteranska ruta				0	definiranje trase	razvoj i izgradnja	razvoj i izgradnja
<b>III. Informiranje i promocija</b>				0			
1. Vizualni identitet		10.000		10.000		dopuna standarda	
2. Destinacijska web-stranica za cikloturizam	10.000	15.000	10.000	35.000	grafička priprema	redizajn, unos podataka	dorada, unos podataka
3. Brošura cikloturizma Šibensko-kninske županije	70.000	70.000	70.000	210.000	izrada i tisak	izrada i tisak	izrada i tisak
4. Foto i video promocija							
a. Fotografije	30.000	30.000	30.000		dopuna foto galerije	dopuna foto galerije	dopuna foto galerije
b. Promotivni video	50.000	50.000	50.000		1 video	1 video	1 video
5. Biciklističke karte	70.000	70.000	70.000	210.000	izrada karata i tisak	dopuna i tisak	dopuna i tisak
6. Mobilna aplikacija		130.000	30.000	160.000		izrada	dopune
7. Društvene mreže	5.000	7.000	8.000	20.000	redovne aktivnosti	redovne aktivnosti	redovne aktivnosti
8. Plaćeno oglašavanje *				0	po procjeni TZ ŠKŽ	po procjeni TZ ŠKŽ	po procjeni TZ ŠKŽ
9. Biciklističke manifestacije				0	po procjeni dionika	po procjeni dionika	po procjeni dionika
<b>IV. Specijalizirane usluge</b>				0			
1. Bike&Bed smještaj	20.000	20.000	20.000	60.000	standardi, eduk., kontr.	edukacija, kontrola	edukacija, kontrola
2. Biciklistički vodiči		55.000		55.000		1 edukacija	
3. Bike-sharing / e-bike / servisne točke	503.430	219.500	0	722.930	Postavljanje	Postavljanje	po mogućnosti dionika
4. Poticanje javnog prijevoza				0	po mogućnosti dionika	po mogućnosti dionika	po mogućnosti dionika
5. Izgradnja i uređenje info centara i cikloturističkih punktova				0	po mogućnosti dionika	po mogućnosti dionika	po mogućnosti dionika
<b>V. Edukacija</b>				0			
1. Edukacija ključnih dionika	5.000	5.000	5.000	15.000	izrada i provedba OP	provedba OP	provedba OP
2. Edukacija djelatnika tur. zaj., poduzetnika u turizmu i javnosti	5.000	205.000	5.000	215.000	Provedba OP i ostalih aktivnosti		
3. Benchmark (studijsko) putovanje		30.000	30.000	60.000		1 putovanje	1 putovanje
<b>UKUPNO:</b>	<b>8.533.430</b>	<b>14.300.250</b>	<b>6.619.273</b>	<b>29.452.953</b>			

**Pojašnjenja elemenata iz tablice**

I. Informiranje i suradnja dionika - aktivnosti navedene u ovom poglavlju uglavnom ne zahtijevaju financijska sredstva već se zasnivaju na suradnji različitih dionika i resora.

II.3 i II.4 - razvoj ovog tipa infrastrukture (kad uključuje izdvojene prometnice za bicikliste) vrlo je kompleksan, dugotrajan i financijski zahtjevan te ovisi o brojnim elementima, prvenstveno o aktivnostima i mogućnostima nadležnih uprava za ceste koje funkcioniraju samostalno. Točna cijena radova može se znati jedino nakon izrađene kompletne projektne dokumentacije. Iz rečenog razloga u tablici se navode iznosi samo onih investicija za koje se dobilo plan investicija za navedeno razdoblje – uglavnom veliki infrastrukturnih zahvati JLS-ova i aktivnosti kroz fondove EU.

II.5 - Eurovelo 8 - Mediteranska ruta - buduće aktivnosti oko Eurovela još nisu jasno definirane, no infrastrukturne investicije potpadaju pod aktivnosti cestovne infrastrukture (poglavlje II.4).

III.8 - Plaćeno oglašavanje i III.9 - Biciklističke manifestacije - aktivnosti su vezane na rad i prioritete sustava turističkih zajednica (nerijetko i jedinica lokalne samouprave) stoga su ostavljene da se u dolazećem razdoblju definira smjer ulaganja u ta dva segmenta, . Tada je moguće usuglasiti točniji smjer razvoja.

IV.3 - Bike-sharing / e-bike - investiranje u bike-sharing uglavnom vrše jedinice lokalne samouprave u dogovoru s određenim pružateljem usluga. Poslovni model ovakve usluge ovisi o direktnom dogovoru navedena dva subjekta stoga ovdje nije procjenjivan.

IV.4. Poticanje javnog prijevoza - aktivnost primarno ovisi o prijevoznicima i u ovoj prvoj fazi manje se zasniva na financijskim troškovima, a više na javnom djelovanju, popularizaciji i ostalim aktivnostima promocije.

IV.5. Izgradnja i uređenje info centara i cikloturističkih punktova - navedena usluga dolazi u kasnijoj fazi razvoja aktivnosti iz Operativnog plana te ovisi o modelu organiziranja ili izgradnje navedenih punktova (samostalno, u sklopu drugih objekata/pružatelja usluga i sl.) stoga se nije navodilo točne financijske iznose i dinamiku.

SKRAĆENICE: ST - singletrail, E - enduro, DH - downhill, DP - dječji park, BP - bike-park.

## 7. ZAKLJUČAK

Posljednjih godina cikloturizam postaje sve važnija grana turizma, broj posjetitelja cikloturista raste, sezona vožnje biciklom se produljuje te se sve više ljudi bavi biciklizmom, bilo rekreativno, za potrebe putovanja ili iz zdravstvenih razloga. Bicikl postaje sve češći oblik prijevoza.

Navedeni trendovi zahvaćaju Hrvatsku, ne samo po pasivnom dolasku gostiju, već i po svijesti da se u cikloturizam kao turistički proizvod, treba ulagati sustavno i dugoročno. Jer to je istinska alternativa konceptu sunca i mora na obali, a s druge strane može dovesti toliko željene goste u obalno zaleđe i unutrašnje krajeve Hrvatske, ali i na obalne prostore izvan ljetne sezone. Svijest o potrebi ulaganja polako postaje svakodnevnica, a potrebu za takvim ulaganjima potvrđuju i strateški dokumenti na nacionalnom nivou koji su navedeni u ovom operativnom planu.

Takve trendove potvrđuju nastojanja mnogih županija koje su krenule sustavno ulagati u razvoj cikloturizma, počevši s jednostavnim projektima, a potom šireći priču na ostale komponente od kojih se taj proizvod sastoji. Neki prednjače ulažući u taj proizvod već dvadesetak godina, neki su tek na početku, no trendovi su jasni.

Potrebu razvoja cikloturizma uvidjela je i Šibensko-kninska županija. Dijelom su za to zaslužne prednosti koje su evidentne - geoprometna pozicija, autohtoni kraj, očuvana priroda, zaštićena područja Krke i Vranskog jezera, vodne površine poput Cetine, razvijena obala s prelijepim akvatorijem, brdski prostor Dinare, bogata kulturno povijesna baština i od UNESCO-a zaštićeni objekti... Pokrenute su brojne investicije, osobito intenzivne posljednjih godina, o čemu je usugulašen stav o cikloturizmu kao jednom od ključnih oblika razvoja turizma Županije. S namjerom da razvoj bude čim kvalitetniji i efikasniji, krenulo se u izradu ovog Operativnog plana.

Jedan od značajnih poticaja u razvoju nedvojbeno će biti vanjski izvori financiranja – sredstva na nacionalnoj razini, EU fondovi te ostali izvori. S obzirom na potrebu značajnog investiranja, ovakav smjer je važan kako bi se osigurala potrebna sredstva i omogućila dobra dinamika investiranja.

Potrebne aktivnosti navedene su u ovom dokumentu, a isto tako su navedena tijela koja bi trebala donijeti kompleksnije dokumente i planove rada (npr. plan izgradnje cestovne infrastrukture). Osim toga, postoje planovi svakog dionika unutar svojeg obima rada (Županijska i lokalne TZ, Županija i jedinice lokalne samouprave, Hrvatske ceste, Županijska uprava za ceste, Hrvatske šume...). Poželjno je da se ovi planovi rade na rok duži od ovog Operativnog plana kako bi se razvoj odvijao nesmetano. Nakon isteka vremenskog obuhvata ovog Plana izvršit će se evaluacija od strane dionika i nadležnih tijela te nerealizirane aktivnosti prenijeti u iduće plansko razdoblje.

Plan aktivnosti postavljen je redoslijedom kako to praksa pokazuje u drugim destinacijama s razvijenim cikloturističkim proizvodima i uslugama. Iz tog razloga poželjno je da se navedene aktivnosti rade uglavnom po redoslijedu navedenom u Planu, budući da se aktivnosti uglavnom nadovezuju jedna na drugu i međusobno nadopunjavaju. Preskakanje nekih važnih koraka u razvoju smanjilo bi efikasnost i dobru zaokruženost proizvoda. Ovdje se mora naglasiti kako je razvoj u Šibensko-kninskoj županiji posljednjih godina tekao puno sistematičnije nego u većini ostalih županija. Na prvi pogled se može činiti sporo, na kad se sagleda stanje krajem 2015. godine i danas, neupitni su bronni rezultati te sustavni razvoj. Spoji li se taj pristup i do sada odrađena podloga, s razvojem predviđenim za buduće razdoblje, možemo biti prilično optimistični.

U konačnici, treba imati na umu kako su ponuda i potencijali ovog dijela Hrvatske tj. Dalmacije, u kojem se nalazi i Šibensko-kninska županija, temeljeni na relativno sličnim elementima ponude. Stoga je važno naglasiti komparativne prednosti ovog područja te u skladu s tim saznanjima usmjeriti razvoj, promociju i profiliranje (brendiranje) cikloturističke ponude. Time će se Šibensko-kninska županija istaknuti u svom okruženju i stvoriti preduvjete za privlačenje većeg broja i drugačijeg profila gostiju u odnosu na okruženje.





## LITERATURA

1. EuroVelo8 Mediterranean Route. <http://www.eurovelo8.com/>
2. HZZ, 2017. *Mjesečni statistički bilten 12/2017*. Zagreb: Hrvatski zavod za zapošljavanje. Dostupno na: [http://www.hzz.hr/UserDocImages/stat\\_bilten\\_12\\_2017.pdf](http://www.hzz.hr/UserDocImages/stat_bilten_12_2017.pdf)
3. IZTZG, 2018. *Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj - TOMAS 2017.*, Zagreb: Institut za turizam.
4. Katirić, I. i sur., 2017. *Master plan turizma Šibensko-kninske županije do 2020*. Šibenik: Šibensko-kninska županija. Dostupno na: <http://sibensko-kninska-zupanija.hr/upload/stranice/2016/07/2016-07-19/214/dokumenti/MPTSKZ.pdf>
5. Klarić, Z. 2017. *Zakoni za cikloturizam*. Zagreb: Institut za turizam.
6. Klarić, Z. i sur., 2015. *Akcijski plan razvoja cikloturizma Republike Hrvatske*. Zagreb: Institut za turizam. Dostupno na: [http://www.mint.hr/UserDocImages/arhiva/151014\\_AP\\_cikloturizam.pdf](http://www.mint.hr/UserDocImages/arhiva/151014_AP_cikloturizam.pdf)
7. Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi, NN 28/16. Zagreb: Narodne novine.
8. Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta, NN 91/13. Zagreb: Narodne novine.
9. Strategija Europa 2020. Dostupno na: [https://ec.europa.eu/info/strategy/european-semester/framework/europe-2020-strategy\\_hr](https://ec.europa.eu/info/strategy/european-semester/framework/europe-2020-strategy_hr)
10. Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, NN 55/13. Zagreb: Narodne novine.
11. Šibensko-kninska županija, 2011. *Razvojna strategija Šibensko-kninske županije 2011. – 2013.* Šibenik: Šibensko-kninska županija. Dostupno na: [http://sibensko-kninska-zupanija.hr/upload/stranice/2013/07/2013-07-18/67/dokumenti/Razvojna\\_strategija.pdf](http://sibensko-kninska-zupanija.hr/upload/stranice/2013/07/2013-07-18/67/dokumenti/Razvojna_strategija.pdf)
12. Vlada RH, 2014. *Strategija prometnog razvoja RH (2014.-2030.)*. Zagreb: Vlada RH. Dostupno na: [http://www.mppi.hr/UserDocImages/Strategija\\_prometnog\\_razvoja\\_VRH%201-studeni.pdf](http://www.mppi.hr/UserDocImages/Strategija_prometnog_razvoja_VRH%201-studeni.pdf)



## PRILOZI

## Popis postojećih biciklističkih staza (ruta) po zonama

ZONA 1					
Br.	Naziv staze	Mjesto polazišta/Itinerer	km	Ukupno uspona	Težina L-S-T
1	Šetnica Sv. Ante	Šibenik	16.6	200	<b>S</b>
2	Mrzla vala	Žaborić (Žaborić-Vrpolje-Jadrtovac)	17.8	380	T
3	Zlarin - Put Kljepca	Zlarin riva	6.8	<b>239</b>	<b>T</b>
4	Zlarin - Put Borovice	Zlarin riva	8.3	<b>230</b>	<b>S</b>
5	Lozovac	Lozovac	5.7	30	L
6	Orlice	Grebaštica	13	500	T
7	Šibenik-Zaton-Raslina	Zaton ( <i>Zaton-Gaćezeze-Raslina</i> )	19.5	160	L
8	Krtolin	Tromilja - puteljak na križanju	8.1	320	T
9	Donje Polje	Donje Polje	7.7	40	L
10	Žaborić	Žaborić centar	7.7	210	T
11	4 tvrđave	Šibenik obala	22.2	280	S
12	Roški slap	BANJ	86	1650	T
13	Cera	BANJ	66	490	S
14	Krug na Jadrtovac	Šibenik (centar)	23.8	140	L
15	Mikavica	Žirje luka (-Muna Mikavica) ( <i>zapad</i> )	13.6	230	S
16	Zvizdulja	Žirje luka (-Muna Zvizdulja) ( <i>istok</i> )	13.8	260	S
17	Grebaštica	Grebaštica	13.2	260	S
18	Morinje	Brodarica - Mučići	8	36	L

Izvor: Turistička zajednica Šibensko-kninske županije, 2018.

ZONA 2					
Br.	Naziv staze	Mjesto polazišta/Itinerer	km	Ukupno uspona	Težina L-S-T
101	Putevima kamene čipke	Primošten	19,1	270	S
102	Plavi pogled	Primošten	26,1	400	S
103	10 sela	Primošten - Rudina	23.8	291	L
104	Bunari	Primošten - Rudina	35.0	515	S
105	Gaj	Primošten - Rudina	11.0	157	S
106	Dalmatinka	Primošten - Fontana	26.8	478	S
107	Vjetrenjače	Primošten - Fontana	55.3	1129	T
108	Jelinjak	Primošten - Rudina	23.1	500	S
109	Široki putevi	Primošten - Rudina	26.4	452	S
131	Crvena staza	Rogoznica	23,0	426	S
132	Plava staza	Rogoznica	47,3	928	T
133	Zelena staza	Rogoznica	23,8	585	S
134	Zmajev jezero	Rogoznica - Rudina	33.9	343	S
135	Rt Planka	Rogoznica - Most	39.6	690	T
136	"Oba su pala"	Rogoznica	17.3	267	L
137	Krug za hlabre	Rogoznica	23.8	510	S

Izvor: Turistička zajednica Šibensko-kninske županije, 2018.

ZONA 3.					
Br.	Naziv staze	Mjesto polazišta/Itinerer	km	Ukupno uspona	Težina L-S-T
201	Dva klanca	Pirovac	31.4	329	S
202	Radašinovci	Pirovac	8.8	15	L
203	Vrh kamenjak	Pirovac	11.6	159	S
204	Vransko jezero	Pirovac	47.4	308	L
205	Putevima antike	Pirovac	7.0	264	L
211	Staza crkve	Otok Murter	20.0	350	L
212	Staza uz more	Otok Murter	12.9	61	L
213	Staza kroz masline	Otok Murter	6.8	109	L
214	Najljepši vidikovci Murtera	Otok Murter	5.4	179	L
215	Murter - Betina	Murter - TZ	13.0	144	L
216	Bodulska priča	Murter - TZ	28.4	382	S
217	Putem mora i bora	Murter	9.1	185	S
221	Pišćet - Dubrava	Tribunj	16.1	189	L
222	Lokva - Plana	Tribunj	7.7	47	L
223	Orlov krug	Vodice	5.6	164	S
224	Put bunja	Vodice	10.2	110	L
225	Vodice - Tribunj Lungo Mare	Vodice	10.4	90	L
226	Rakitnica	Vodice	13.1	157	L
227	Zelena staza	Vodice (TZ Vodice)	35.5	295	L
228	Arauzona	Vodice (TZ Vodice)	52.5	475	S
229	Put brnistre	Vodice (TZ Vodice)	34.5	291	L
230	Put Vrane	Vodice (prolaz Dubrava kod Tisnog)	54	691	S
231	Put težaka	Vodice (TZ Vodice)	27.2	213	S
232	Gabrin maraton	Vodice	17.6	190	S
233	Srima	Vodice (TZ Vodice)	5.7	24	L
234	Karmelski put	Vodice	17	265	L
235	Tajne Prokljana	Vodice (2.izlaz na magistralu)	66.8	1.190	T
236	Prižba - Labirinti Srime	Vodice (TZ Vodice)	21	70	L
237	Prvić - Faustov otok	Prvić	9	90	L
251	Staza povijesti	Skradin	35.8	221	S
252	Skradin - Rupe	Skradin	31.0	234	S
253	Skradin - Visovačko jezero	Skradin	19.0	192	S
254	Guduća	Skradin	34.5	473	S
255	Kanjon Čikole	Skradin	43.5	646	S

Izvor: Turistička zajednica Šibensko-kninske županije, 2018.

ZONA 4.					
Br.	Naziv staze	Mjesto polazišta/Itinerer	km	Ukupno uspona	Težina L-S-T
301	Vrh Promine	Trbounje – Vrh Promine	11.4	750	T
302	Tragovima pakovačkih pastira	Pokrovnik – Pakovo selo	10.9	134	L
303	Tragom Ivana Meštorovića	Drniš – Kričke – Otavice – Kadina glavica – Drniš	22.99	296	L
304	Prominske panorame	Drniš – Lišnjak – Siverić – Drniš	21.61	596	S
305	Kanjonima Čikole i Krke	Drniš – Pakovo selo – Miljevci – Trbounje – Drniš	31.88	557	S
311	Od Trbounja do Krke	Trbounje-Miljevci	38.95	275	L
321	Najljepši vidikovci Krke	Drinovci – Visovac – Brištane – Bogatići – Širitovci – Drinovci	22.11	143	L
322	Torak	Drinovci – Ključ – -Ključica – Torak – Drinovci	13.5	223	T
323	Spust u Roški slap	Brištane – Roški Slap – Brištane	10.76	235	S

Izvor: Turistička zajednica Šibensko-kninske županije, 2018.

ZONA 5.					
Br.	Naziv staze	Mjesto polazišta/Itinerer	km	Ukupno uspona	Težina L-S-T
401	Špilja Gospe Lurdske	Knin – Golubić	22.44	210	S
402	Napoleonova staza	Utrka "Podno Dinare"	36.02	518	S
403	Put vrela Cetine	Kanjon Krčića – vrelo Cetine	56.05	615	S
404	Čupkovića most	Knin – Čupkovića most – Bender – Knin	36	609	S
405	Uspón na Dinaru	Knin – Guge – Brezovac – Knin	33.1	968	T
406	Put Zrmanje	Knin – Pađene – Mokro polje – Radučić – Knin	43.1	387	S
407	Lopuška glavica	Knin – Potkonje – Biskupija – Kovačić – Knin	17.06	133	L
408	Vrpolje	Knin – Raškovići – Golubić – Vrpolje – Knin	21.5	292	L
409	Vidikovac Brljan	Knin – Brljn(Krka) – Oklaj – Knin	43.93	448	S
410	Krkom do Marunuše	Knin-Brzica-Krka	12.65	77	L
411	Ljubač	Knin – Ljubač – Matasi – Ljubotić – Čitluk – Oklaj – Knin	36.19	269	S
412	Od Knina do NP Krka	Knin – Kistanje – Roški slap – Visovac – Drniš-Knin	100.62	1069	S
413	Via Dinaris	Cetina – Kijevo	27,5	460	T

Izvor: Turistička zajednica Šibensko-kninske županije, 2018.

## Popis biciklističkih staza (ruta) u NP Krka

Naziv rute	Vrsta rute	Vrsta podloge	Duljina (km)	Savladana visina (m)	Tehnička zahtjevnost	Start / cilj	POI
NP "Krka" MTB 01	brdsko-biciklistička	makadam/asfalt	24,6	654	2/4	Skradin/Centar za posjetitelje	Razbojine
NP "Krka" MTB 02	brdsko-biciklistička	makadam/asfalt	21,8	599	3/4	Laškovića/Centar za posjetitelje	vidikovac Rogovo vidikovac Dračevica Roški slap
NP "Krka" MTB 03	brdsko-biciklistička	makadam/asfalt	34,4	732	3/4	Laškovića/Centar za posjetitelje	Roški slap vidikovac Ključica
NP "Krka" MTB 04	brdsko-biciklistička	makadam/asfalt	35,6	658	2/4	Laškovića/Centar za posjetitelje	Manastir Krka Roški slap
NP "Krka" MTB 05	brdsko-biciklistička	makadam/asfalt	46,0	672	2/4	Puljani/Eko kampus Puljani	Burnum Laškovića Roški slap Nečven
NP "Krka" Road 01	cestovna	asfalt	58,8	1156	-	Skradin/Centar za posjetitelje	Kanjon Čikole Roški slap Laškovića
NP "Krka" Road 02	cestovna	asfalt	95,1	1447	-	Skradin/Centar za posjetitelje	Roški slap Burnum
NP "Krka" Road 03	cestovna	asfalt	63,1	720	-	Laškovića/Centar za posjetitelje	Roški slap Burnum
NP "Krka" Trek 01	trekking & family	makadam/asfalt	11,4	273	1/4	Puljani/Eko kampus Puljani	Burnum
NP "Krka" Trek 02	trekking & family	asfalt	9,8	61	1/4	Puljani/Eko kampus Puljani	Nečven
NP "Krka" Trek 03	trekking & family	asfalt	21,1	490	1/4	Skradin/Centar za posjetitelje	Visovac
NP "Krka" Trek 04	trekking & family	makadam/asfalt	8,6	262	1/4	Skradin/Centar za posjetitelje	Skradinski buk kanjon Krke
NP "Krka" Trek 05	trekking & family	makadam/asfalt	13,9	114	2/4	Laškovića/Centar za posjetitelje	vidikovac Rogovo vidikovac Dračevica
NP "Krka" Trek 06	trekking & family	asfalt	24,5	625	1/4	Laškovića/Centar za posjetitelje	Roški slap Oziđana pećina

Izvor: arhiva NP „Krka“ (2017).

---

**IZRADIO**

**Obrt CIKLOPROM**

Straža 102  
HR 51216 Viškovo

Lipanj 2018.

---

**CIKLOPROM**