

OPERATIVNI PLAN RAZVOJA CIKLOTURIZMA OPĆINE LOPAR



Naručitelj: TZ Lopar

Za Naručitelja: Marin Mušćo, direktor TZ Lopar

Izrada Operativnog plana: Ekonomski fakultet u Osijeku, Gajev trg 7, 31000 Osijek

Koordinator izrade: izv.prof.dr.sc. Dražen Ćučić

Suradnici: izv.prof.dr.sc. Ivo Mijoč, doc.dr.sc. Ivan Kelić

Grafičko oblikovanje i prijelom: Tanja Sajda, bacc oec.

Fotografije: dionici radne skupine za izradu operativnog plana, arhiva TZ Lopar, arhiva Općina Lopar, arhiva Udruga Lima, OP razvoja cikloturizma PGŽ, EuroVelo, Google maps, ADRIA BIKE GROUP HD NAVIGATIO d.o.o

Osijek, veljača 2021.

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. RAZUMIJEVANJE PROBLEMA I OPIS PROJEKTOG ZADATKA.....	4
2.1. CILJEVI PROJEKTA	5
2.2. KORIŠTENE METODE U IZRADI OPERATIVNOG PLANA.....	6
2.3. PROJEKTNE AKTIVNOSTI I OČEKIVANI REZULTATI.....	7
2.4. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA CIKLOTURIZMA	7
2.5. NACIONALNI KORIDORI I RUTE	8
2.6. RAZVIJENOST MREŽE BICIKLISTIČKIH PROMETNICA (TRAKA, STAZA)....	13
2.7. PREGLED STANJA CIKLOTURISTIČKE PONUDE I POTRAŽNJE OPĆINE LOPAR.....	15
2.8. OSVRT NA STANJE SURADNJE IZMEĐU GLAVNIH DIONIKA	46
2.9. SWOT ANALIZA OPĆINE LOPAR	50
2.10. VIZIJA I CILJEVI RAZVOJA CIKLOTURIZMA	54
2.11. DEFINIRANJE KLJUČNIH PROJEKATA	54
2.12.1. Biciklistička signalizacija na ruti EuroVelo	61
2.12.2. Bike&Bed standardi.....	62
2.13. KOMUNIKACIJSKE AKTIVNOSTI I AKTIVNOSTI (E)MARKETINGA	63
2.13.1. Googleova oglašivačka mreža	64
2.13.2. Mobilne aplikacije (mobile first)	64
2.13.3. Travel influencers	64
2.13.4. Info pultovi.....	65
2.13.5. Brošure i publikacije.....	65
2.14. CILJNA TRŽIŠTA.....	66
2.14.1. NJEMAČKA.....	67
2.14.2. AUSTRIJA.....	68
2.14.3. SLOVENIJA	69
2.14.4. ITALIJA.....	70
2.14.5. Buyer persone	71

3.	ANALIZA TROŠKOVA I KORISTI ODABRANIH PROJEKTNIH PRIJEDLOGA	75
3.1.	ZAKONSKI OKVIR.....	75
3.1.1.	Javna nabava	75
3.2.	Minimalni tehnički zahtjevi	77
3.3.	Primjeri funkcioniranja sustava u gradovima.....	79
3.4.	Analiza projektnih prijedloga.....	81
3.4.1.	Vrste sustava javnih bicikala	83
3.4.1.2.	Sustav javnih bicikala uz polog	84
3.4.2.	Popis projekata uvođenja bike-sharing sustava u Primorsko-goranskoj županiji u 2018. i 2019. godini	85
3.4.3.	Pregled investiranja u biciklističku infrastrukturu u Primorsko-goranskoj županiji do 2020. godine	87
3.4.4.	Model 1 - škola bicikliranja zasnovana na modelu bike-sharing sustava.....	90
3.4.5.	Model 2 - Fitnes bicikl sa uslugom call-a-bike i servisnog centra	103
3.4.6.	Ostali vezani činitelji za razvoj predviđenih mjera	108
3.4.7.	Analiza rizika.....	112
4.	AKCIJSKI PLAN	115
4.1.1.	EDUKACIJSKE AKTIVNOSTI	116
4.1.2.	TURISTIČKE AKTIVNOSTI S CILJEM PODIZANJA KVALITETE USLUGE 119	
4.1.3.	INFORMACIJSKO-MARKETINŠKE AKTIVNOSTI	122
5.	ZAKLJUČAK.....	124
6.	POPIS KORIŠTENE LITERATURE	126
7.	DODATCI	129
7.1.	Popis slika	129
7.2.	Popis tablica	129

1. UVOD

Razvojem bicikla, počela se razvijati infrastruktura za bicikle, industrija proizvodnje i dijelova za bicikle; cjelokupna jedna industrija počela je rasti. Vožnja bicikla tijekom vremena postala je dio životnog stila, što je u konačnici rezultiralo time da su se i bicikli počeli proizvoditi u cjenovnim rasponima. Uz upotrebu bicikla, počela se razvijati i svijest o održivosti i očuvanju okoliša. Sve veći broj ljudi je tijekom odmora počeo koristiti bicikl kako bi njime obilazili željene destinacije, što je rezultiralo povećanom potražnjom i razvojem novog sektora u turizmu tzv. cikloturizma.

Slika 1. Biciklisti na Rajskej plaži u Loparu



Izvor: <http://www.opcina-lopar.hr/mitas-4-islands-najveca-utrka-brdskog-biciklizma-europi-ove-godine-prolazi-rab/> (18. 09. 2020.)

Cikloturizam je danas najbrže rastuća grana turizma u Europi, s tendencijom daljnjeg rasta. Broj cikloturista se povećava svake godine, a prema procjenama UNWTO - a u Europi trenutno postoji više od 60 milijuna aktivnih biciklista, 60% muškaraca i 40% žena, različitih dobnih skupina¹.

¹ http://www.mint.hr/UserDocsImages/151014_akcijski_cikloturizam.pdf (18 .09 .2020.)

Prema Strategiji razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine (NN 55/2013) Hrvatska se stavlja na jednu od pozicija mogućih vodećih mediteranskih cikloturističkih destinacija. Daljnja ulaganja u cikloturizam, kao selektivni oblik turizma, zasigurno će dovesti do njegovog rasta i razvoja, a osobito u pod sezonskom razdoblju. Kako bi se ostvario zadani cilj, prijeko je potrebno ostvariti uvjete definirane „Akcijskim planom razvoja cikloturizma u Hrvatskoj“².

Možemo ga definirati kao putovanje između mjesta koristeći bicikl u svrhu razonode; bicikliranje je u tom slučaju integralni dio turističkog doživljaja³. U svakom slučaju, bicikliranje mora biti jedan od razloga putovanja izvan svog mjesta stanovanja.

U cilju boljeg razumijevanja pojma cikloturizma, potrebno je definirati tko je to cikloturist?

Uzimajući u obzir nekoliko studija iz područja cikloturizma izvedeno je nekoliko glavnih obilježja cikloturista:⁴

- osoba s iznad prosječnom edukacijom i primanjima
- nešto je više muškaraca u odnosu na žene
- starost 40 – 60 godina
- vole prirodu
- putuju u paru ili u manjim grupama
- često putuju u svom aranžmanu

Prema istraživanjima koje prikupio Sustrans⁵, oko 41% cikloturista putuju sami, dok gotovo 50% njih putuje u grupama od po dvoje ili troje.

Važna je činjenica za cikloturističke destinacije da cikloturist teži biti lagan, stoga ne nosi teške stvari, već samo osnovno. U skladu s tim javlja se potreba za povećanom potrošnjom, a prema podacima prosječni cikloturist u prosjeku troši oko 53 eura dnevno⁶.

² Ibid. (18. 09. 2020.)

³ EP (European Parliament) (2009): The European Cycle Route Network – Eurovelo. Study. DG for Internal Policies. Committee on Transport and Tourism. Brussels (18. 09. 2020.)

⁴ CBI Market Intelligence, Netherland (2015): CBI Product Factsheet: Cycling tourism from Europe (18. 09. 2020.)

⁵ <https://www.sustrans.org.uk/> (18. 09. 2020.)

⁶ http://www.mint.hr/UserDocsImages/arhiva/151014_akcijski_cikloturizam.pdf (18. 09. 2020.)

Same cikloturiste možemo podijeliti na sljedeće kategorije prema CBI⁷:

- neredovite
- povremene
- česte
- entuzijaste

Glavni motiv putovanja cikloturista je aktivno ili pasivno sudjelovanje u biciklizmu, a dodatni motivi koji utječu na potražnju su, prema Institutu za turizam Republike Hrvatske, sudjelovanje u natjecateljskom biciklizmu i promatranje biciklističkih događanja.

Budući da oblike cikloturizma definira dužina trajanja odmora, moguće je razlikovati:

- jednodnevni cikloturizam – najčešći oblik cikloturizma, karakterističan za domaće turiste, odnosno dnevne izletnike
- odmorišni cikloturizam – oblik cikloturizma u kojemu je biciklizam jedna od aktivnosti turista tijekom odmora
- aktivni cikloturizam – biciklizam je glavni motiv putovanja⁸

Što se tiče cikloturističkih putovanja, oko 90% je organizirano samostalno, a samo 10% putem turističkih posrednika što puno govori o važnosti lokalnih zajednica određenog područja⁹.

Velik broj cikloturista planira svoja putovanja prema različitim kriterijima, a jedan od važnijih je i prolazi li EuroVelo¹⁰ ruta željenom destinacijom. EuroVelo teži postavljanju standarda na rutama i razvijanju turističke ponude (kulture, prirode i povijesnog nasljeđa) potpuno novom tržištu. Trenutno broji 15 ruta, s 45.000 km staza, a kad bude kompletno gotov 2020 godine, projekt će sadržavati više od 70.000 km biciklističkih staza¹¹.

⁷ CBI Market Intelligence, Netherland (2015): CBI Product Factsheet: Cycling tourism from Europe (18. 09. 2020.)

⁸ http://www.mint.hr/UserDocsImages/151014_akcijski_cikloturizam.pdf (18. 09. 2020.)

⁹ Institut za turizam, Dr.sc. Zoran Klarić, Dr.sc. Goran Kos, Dr.sc. Damir Krešić, Katarina Miličević, MBA (2015): Akcijski plan razvoja cikloturizma (18. 09. 2020.)

¹⁰ EuroVelo je europska mreža biciklističkih ruta koje presijecanju Europu, a projekt je Europske biciklističke federacije.

¹¹ EP (European Parliament) (2009): The European Cycle Route Network – Eurovelo. Study. DG for Internal Policies. Committee on Transport and Tourism. Brussels (18. 09. 2020.)

Cikloturizam i drugi oblici korištenja bicikala u turizmu spadaju u rastuće oblike turističkih aktivnosti. Procjenjuje se da će u europskim okvirima udio putovanja tijekom kojih je vožnja bicikala glavna aktivnost ili je bicikl glavno prijevozno sredstvo porasti u idućih desetak godina više od 10%, a još je značajniji tržišni segment onih kojima je tijekom odmora vožnja biciklom važna dodatna aktivnost. Iz toga proizlazi da cikloturizam predstavlja jedan od turističkih proizvoda s najvećom perspektivom razvoja.

2. RAZUMIJEVANJE PROBLEMA I OPIS PROJEKTOG ZADATKA

Za prirodnu resursnu osnovu Općine Lopar znakovita je slikovitost pretežito blago brežuljkastih krajolika i razmjerno rijetka naseljenost većine prostora, što osobito pogoduje razvoj biciklističkog turizma te rekreativno korištenje bicikala. Prostor općine pogodan je za sve oblike biciklizma jer postoje mreže uređenih asfaltiranih te šumskih cesta i kolskih puteva.

O porastu važnosti biciklističkog turizma najbolje svjedoči činjenica da je na području Općine Lopar upravo zadnjih godina trasirano i označeno nekoliko biciklističkih ruta, a postoje i planovi vrlo skore realizacije novih.

Operativan plan poseban naglasak stavlja na podizanje cjelokupne kvalitete biciklističke infrastrukture na području općine, a to se ponajviše odnosi na korištenje primjera dobre prakse. Jedan od temeljnih ciljeva predstavlja jačanje vidljivosti kroz tehnike i alate signalizacije kao što su postavljanje karata (mapiranje) s označenim biciklističkim rutama, opremanje infopunktova na javnim površinama, na osiguranje raspoloživosti servisa za bicikle i usluga rent-a-bike i city bike, na uređenje posebnih odmorišta namijenjenih biciklistima i sl., te na promociju Općine Lopar kao vodeće biciklističke destinacije primorske Hrvatske, izdavanjem posebnih biciklističkih brošura te izradom posebnih aplikacija za mobilne i navigacijske uređaje (prilagođeno prema Kos, Klarić, Feletar, 2014:91)¹².

Cikloturizam je relativno nova grana turizma, i upravo stoga postoje teškoće u definiranju istoga. Najjednostavnija definicija cikloturizam pretpostavlja aktivnošću putovanja koja uključuje bicikl, a ciljem uživanja (Herceg, 2013). Cikloturizam se može promatrati i kao jedan podsegment «mekog» avanturizma, koji osim biciklizma uključuje i šetnje, jahanje, hodanje, promatranje biljnog i životinjskog svijeta i sl. Osim toga, može ga se promatrati i kao jedan segment eko turizma (Herceg, 2013)¹³. Cikloturizam podrazumijeva putovanje biciklom, biciklistički izlet, sportsku manifestaciju, povremenu vožnju te dodatnu sportsko-rekreativnu ponudu vožnje biciklom uređenim ili neuređenim stazama. «Glavni motiv putovanja cikloturista je aktivno ili pasivno sudjelovanje u biciklizmu, a dodatni motivi koji utječu na potražnju su sudjelovanje u natjecateljskom biciklizmu i promatranje biciklističkih događanja»

¹² G. Kos, Z. Klarić, P. Feletar - Model vođenja cikloturističkih ruta (18. 09. 2020.)

¹³ Herceg, K.: Cikloturizam-kada turizam postane ciklo, Ekonomski portal, 2013., URL: <http://ekonomskiportal.com/cikloturizam-kada-turizam-postane-ciklo/> (18. 09. 2020.)

(Akcijski plan razvoja cikloturizma, 2015: 24)¹⁴. Cikloturizam u Hrvatskoj sve se više razvija, a bicikl je sve češće sredstvo prijevoza i rekreacije u posljednjih nekoliko godina. Isto tako, zamijećen je i napredak po pitanju cikloturističke infrastrukture u cijeloj zemlji.

U europskim okvirima procjenjuje se da će udio putovanja tijekom kojih je bicikliranje glavna aktivnost ili je bicikl glavno prijevozno sredstvo porasti u idućih 10 godina više od 10%. Još je značajniji tržišni segment onih kojima je tijekom odmora vožnja biciklom važna dodatna aktivnost. Iako je Hrvatska relativno dobro premrežena lokalnim i županijskim biciklističkim stazama, od kojih su neke dio međunarodnih biciklistički ruta, proizvod još nije adekvatno valoriziran ni komercijaliziran. Tržišna pozicija Hrvatske u odnosu na konkurente u određenoj je mjeri odraz tržišne spremnosti njezinih glavnih turističkih proizvoda. Struktura turističkih proizvoda u Hrvatskoj se u posljednjih desetak godina mijenjala samo u manjem dijelu, a na što upućuje i krivulja sezonalnosti. S obzirom na današnji doprinos u turističkom prihodu, turistički proizvodi u Hrvatskoj mogu se podijeliti na dominantne proizvode i proizvode s izraženom perspektivom razvoja. Za makroregiju Sjeverni Jadran to su odmor na suncu i plaži te cikloturizam i ronilački turizam, odnosno aktivan odmor.

2.1. CILJEVI PROJEKTA

Operativni plan razvoja cikloturizma Općine Lopar predstavlja razvojni dokument koji sadrži ciljeve razvoja cikloturizma kao jedan od turističkih proizvoda s razmjerno velikim potencijalom razvoja koji će multiplikativno utjecati na ostale turističke proizvode. Operativni plan razvoja cikloturizma temelji se na jasnoj misiji i viziji o uravnoteženom razvoju turizma te ima za cilj stvaranje preduvjeta za privlačenje što većeg broja turista kroz atrakcijske osnove bazirane na cikloturizmu. Posljednjih godina cilj stvaratelja turističkog sadržaja okrenut je prema transformaciji Hrvatske u turističku destinaciju koja nudi više od obiteljskog odmora, više od ljeta i više od sunca i mora. Naglasak se stavlja na strategiju ciljnih tržišta te strategiju sustava turističkih proizvoda iz kojih bi, za svaku regiju, trebala proizaći i primjerena promocija. U takvim uvjetima bitan činitelj uspjeha razvoja turizma prema glavnom planu i strategiji razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine i dalje je uklanjanje većeg broja razvojnih ograničenja. Posebna pozornost stavlja se na stvaranje razvojno stimulativnih institucionalnih uvjeta za jače privlačenje poduzetničkog interesa i ulaganja u turistički sektor kroz tzv. *turizam doživljaja*. Ishodišni dokumenti koji su poslužili za izradu operativnog plana su strateški dokumenti na nacionalnoj razini - Akcijski plan razvoja cikloturizma Republike Hrvatske iz 2015. godine koji je usmjeren na uređenje glavnih cikloturističkih ruta i akcija vezanih uz njihovo opremanje potrebnim sadržajima na način da udovoljavaju osnovnim kriterijima važeće

¹⁴ Akcijski plan razvoja cikloturizma, Institut za turizam, 2015., URL: http://www.mint.hr/UserDocsImages/151014_akcijski_cikloturizam.pdf (18. 09. 2020.)

hrvatske zakonske regulative i europskim standardima za cikloturizam, Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. godine do 2030. godine (NN 131/14), Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta (NN 2057/2013.) te Prijedlog Pravilnika o uvjetima za projektiranje i izgradnju biciklističke infrastrukture na cestama.

Cilj operativnog plana je naglašavanje važnosti imidža destinacije Općine Lopar kao poželjne cikloturističke destinacije.

Specifični ciljevi koji se planiraju ostvariti su:

1. Korištenje prirodne baštine Općine Lopar za daljnji razvoj i stvaranje cikloturističkog potencijala kroz kreiranje biciklističkih turističkih ruta te popularizaciju specifičnih vrsta turističkih proizvoda.
2. Brendiranje Općine Lopar u Hrvatskoj i inozemstvu kao prepoznatljive i privlačne cikloturističke destinacije temeljene na ljepotama prirodnog okoliša kroz razvoj infrastrukture prilagođene turistima.

2.2. KORIŠTENE METODE U IZRADI OPERATIVNOG PLANA

Korištene metode u istraživanju su povijesna metoda koja je utemeljena na već prethodno provedenim istraživanjima i metoda promatranja primjera iz prakse. Isto tako, provedeno je primarno istraživanje o percepciji cikloturizma kroz turističku ponudu koju nudi Općina Lopar u kvalitativnom istraživanju sa ključnim dionicima na području općine te su izvedeni zaključci na temelju primarnog istraživanja.

Prilikom izrade strategije korištene su određene metode prikupljanja sekundarnih i primarnih podataka. Za prikupljanje i analizu sekundarnih podataka korištene su sljedeće metode: induktivna metoda, deduktivna metoda, metoda analize, metoda sinteze. Također provedeno je primarno kvalitativno istraživanje metodom vođenog ispitivanja gdje su putem deskriptivne analize i temeljem rezultata istraživanja kreirane strateške odrednice razvoja cikloturizma na području Općine Lopar.

2.3. PROJEKTNE AKTIVNOSTI I OČEKIVANI REZULTATI

Pretpostavke koje su uzete u obzir za razvoj operativnog plana su sljedeće:

- Razvoj održivog turizma kroz zaštitu prirodnih atrakcijskih osnova
- Ulaganja u biciklističku infrastrukturu Općine Lopar u skladu s porastom broja turista
- Razvoj i privlačenje novih segmenata turista razvojem specijaliziranih turističkih proizvoda
- Podizanje svijesti lokalnog stanovništva i lokalne zajednice o potencijalu cikloturizma
- Razvoj turističkih proizvoda vezanih uz biciklizam
- Zainteresiranost lokalne samouprave za cikloturističke projekte u turizmu.

Za izradu plana projektnih aktivnosti i ostvarenje zadanih rezultata koristit će se sljedeći podaci:

1. Statistički podaci općine te turističke zajednice Općine Lopar
2. Standardi za razvoj cikloturističke infrastrukture i ponude cikloturizma u Primorsko-goranskoj županiji
3. Analiza digitalnih web sjedišta na kojima je prisutna Općina Lopar
4. Primarno istraživanje

2.4. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA CIKLOTURIZMA

Prema podacima biciklističkih udruga Pedala.hr i Biri.hr u Hrvatskoj ima čak oko 13.000 kilometara ruta, s time da se kao zona veće koncentracije ruta i kao najznačajnija cikloturistička odredišta posebno ističe Istra, a veću važnost imaju i okolica Zagreba, Sjeverozapadna Hrvatska (posebno Međimurje) i Istočna Hrvatska (osobito Hrvatsko Podunavlje).

Na području Primorsko-goranske županije smještajni, ugostiteljski i servisni sadržaji namijenjeni cikloturistima su nedovoljno razvijeni s ograničenim mogućnostima smještaja, nedovoljno razvijenom servisnom mrežom, električnim punionicama, ograničenom ponudom vode, pića i odmorišta u rasponu svakih 15 kilometara i drugim elementima ključnim za daljnji razvoj cikloturizma.

Prema podacima TZ Kvarner na području Primorsko-goranske županije postoji samo 28 smještajnih objekata s oznakom „Kvarner Family – Bike Friendly“¹⁵; 9 na Opatijskoj rivijeri, 2 na riječkom području, 6 na Crikveničko-vinodolskoj rivijeri, 4 na otoku Krku, 1 na Cresu, 1 na Malom Lošinj i 5 u Gorskom kotaru¹⁶.

2.5. NACIONALNI KORIDORI I RUTE¹⁷

Definiranje nacionalnih glavnih biciklističkih pravaca predstavlja ključni projekt razvoja cikloturizma, budući da bez osnovne infrastrukturne podloge nije moguće poduzeti značajnije korake u daljnjem razvitku biciklističke infrastrukture i definiranju državnih, županijskih i lokalnih ruta s ciljem privlačenja većeg broja cikloturista iz razvijenih europskih zemalja. Prema Pravilniku o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta (NN 91/2013) definirani su koridori na kojima bi se trebale uređivati državne glavne biciklističke.

Kroz Primorsko-goransku županiju prolaze 3 državne glavne biciklističke rute:

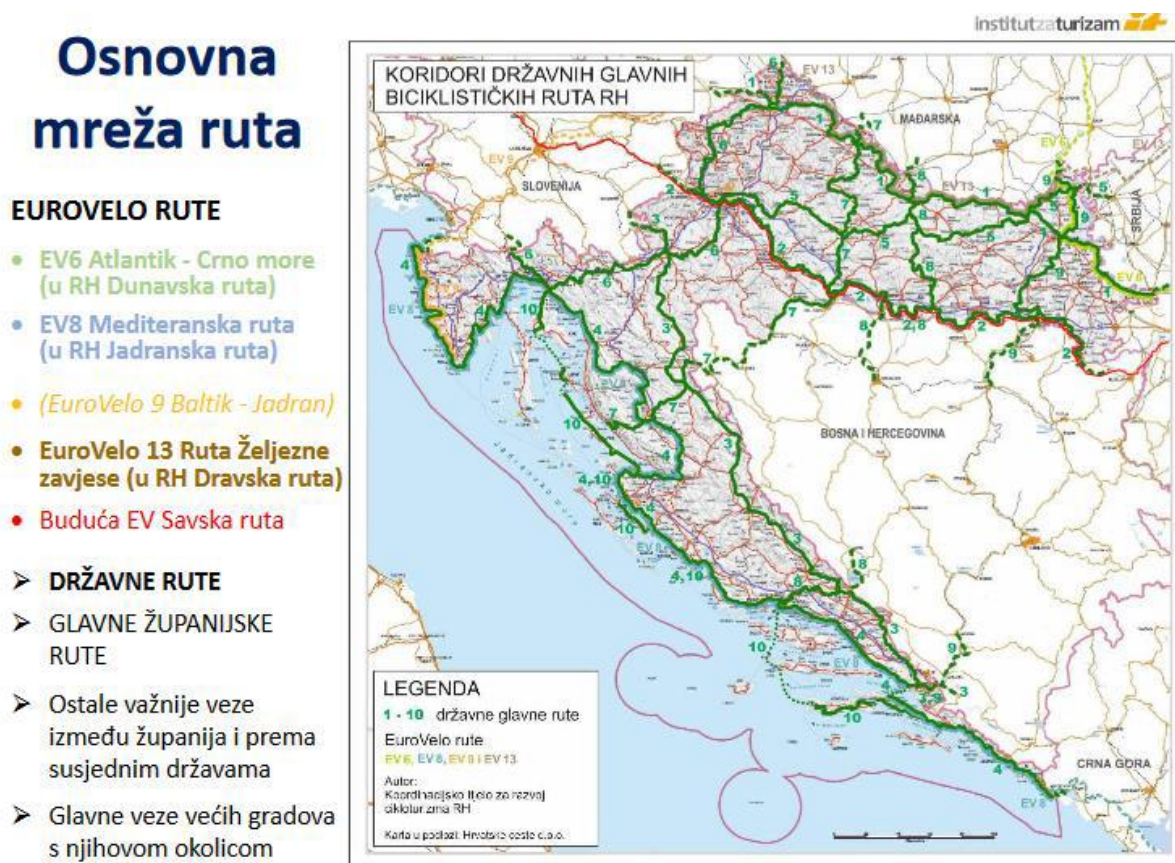
- DG 4 (dio obalne ruta od Brseča preko Rijeke prema južnom Jadranu - EuroVelo 8),
- DG 6 (dio kontinentalne rute od Zagreba kroz Gorski kotar do Rijeke i dalje do GP Rupa),
- DG 10 (dio obalne rute od Kraljevice preko Krka i Raba prema Pagu i Zadru, tzv. otočna ruta).

¹⁵ TZ Kvarner nastavlja s brendiranjem Kvarnera kao outdoor destinacije te je početkom 2014. Godine pokrenut projekt „Kvarner Outdoor“, koji primarno obuhvaća segmente biciklizma i pješačenja.

¹⁶ <https://www2.pgz.hr/doc/dokumenti/savjetovanje-s-javnoscju/2019/cikloturizam/Operativni-plan-razvoja-cikloturizmaPGZ.pdf> (18. 09. 2020.)

¹⁷ Ibid. (18. 09. 2020.)

Slika 2. Koridori državnih glavnih biciklističkih ruta u Republici Hrvatskoj



Izvor:

<https://www2.pgz.hr/doc/dokumenti/savjetovanje-sjavnoscu/2019/cikloturizam/Operativni-plan-razvoja-cikloturizmaPGZ.pdf> (18. 09. 2020.)

Primorje je prometno jako dobro povezano državnom cestom D8 (E61) tzv. Jadranska magistrala ili Jadranska turistička cesta, uz velik broj kapilarnih cesta koje su slabo prometne i idealne za bicikliranje izvan turističke sezone.

Jedan od najvećih benefita za daljnji razvoj cikloturizma na području Primorja zasigurno je i Mediteranska ruta; EuroVelo 8.

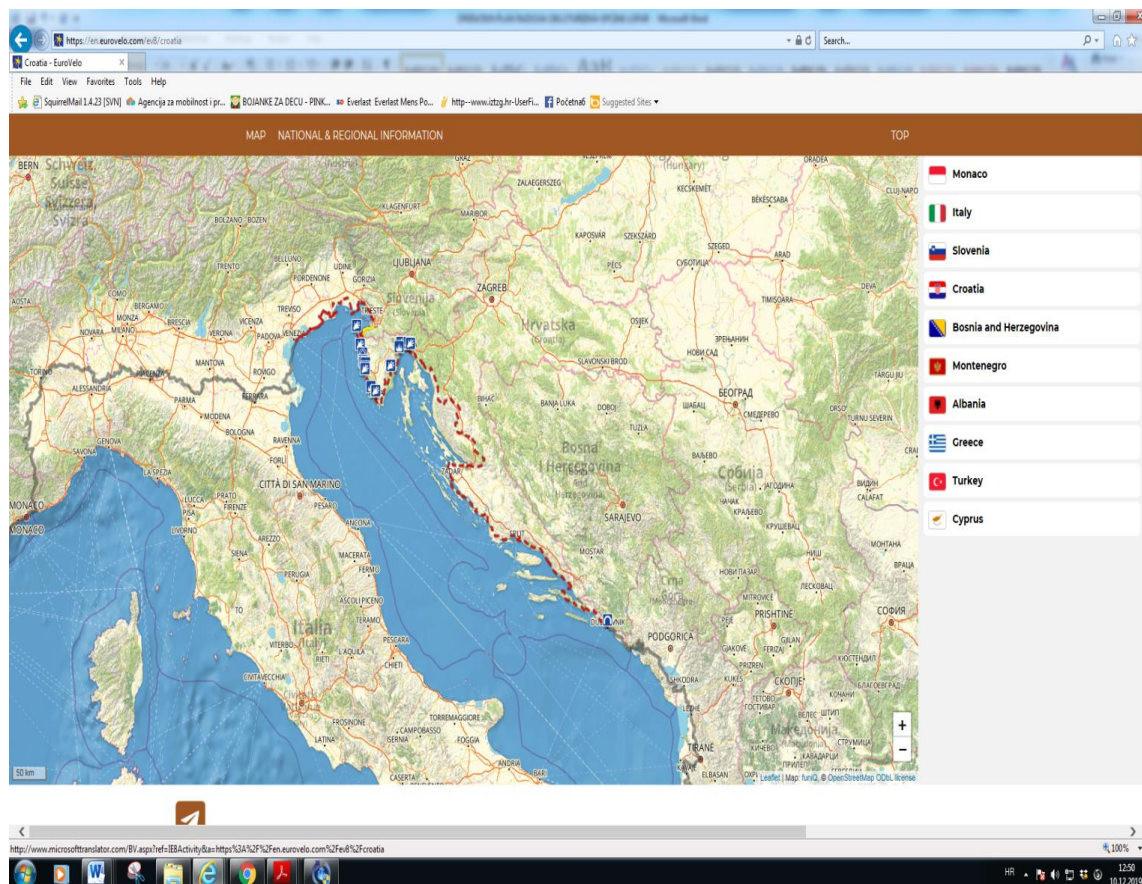
Slika 3. Mediteranska ruta EuroVelo8



Izvor: <http://en.eurovelo.com/ev8> (18. 09. 2020.)

Mediteranska biciklistička ruta (EV8) ukupne je duljine 7.500¹⁸ km i prolazi kroz 12¹⁹ europskih zemalja.

Slika 4. Mediteranska biciklistička ruta – dionica kroz Republiku Hrvatsku



Izvor: <https://en.eurovelo.com/ev8/croatia> (18. 09. 2020.)

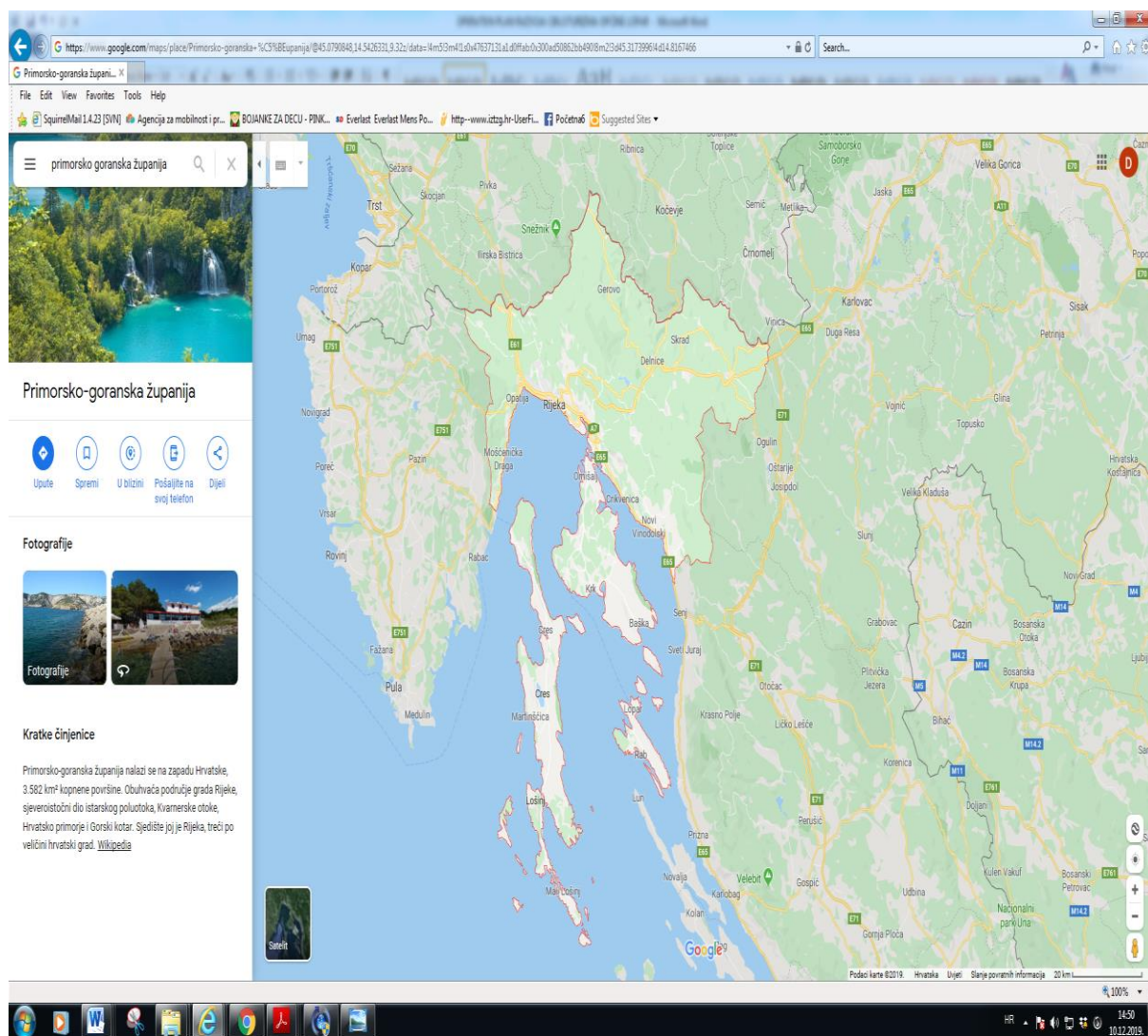
Oko 1.100 km rute prolazi Hrvatskom od graničnog prijelaza Sečovlje – Plovanija u Istarskoj županiji do Dubrovačko-neretvanske županije i graničnog prijelaza Vitaljina – Njivice u Crnoj Gori, te obalom i otocima Jadranskog mora, ali i njegovim očuvanim i autentičnim zaleđem.²⁰

¹⁸ https://en.eurovelo.com/news/2019-11-29_new-figures-show-there-are-nearly-90-000-kilometres-of-eurovelo-routes-to-explore- (19. 09. 2020.)

¹⁹ Španjolsku, Francusku, Monako, Italiju, Sloveniju, Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru, Albaniju, Grčku, Tursku, Cipar

²⁰ <https://cikloturizam.hr/eurovelo/> (19. 09. 2020.)

Slika 5. Teritorijalni ustroj Primorsko goranske županije



Izvor:

<https://www.google.hr/maps/place/Primorskogoranska+%C5%BEupanija/@44.9515749,14.111175,9z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x47637131a1d0ffab:0x300ad50862bb490!8m2!3d45.317396!4d14.8167466> (18. 09. 2020.)

2.6. RAZVIJENOST MREŽE BICIKLISTIČKIH PROMETNICA (TRAKA, STAZA)²¹

Broj biciklističkih traka/staza na području Primorsko-goranske županije relativno je mala. Prema podacima tvrtke Hrvatske ceste d.d. i Županijske uprave za ceste PGŽ, koji su ujedno nositelji izgradnje i održavanja takvih staza, do sada su izvedeni zahvati uz četiri prometnice koje su dobile odgovarajuću biciklističku infrastrukturu u ukupnoj dužini od 16,4 kilometara.

Najduža dionica nalazi se na otoku Krku uz glavnu otočnu prometnicu od Malinske do Punta (12,6 km). Biciklistička staza izgrađena je i na otoku Rabu između Lopara i grada Raba (2,6 km), te na otoku Lošinju između Poljana i grada Malog Lošinja (1,1 km).

Prema internim podacima TZ Lopar i TZ Rab otok Rab ima 130 km pješačkih i biciklističkih staza.

Osim navedenog u tijeku je projektiranje dionica cesta koje će sadržavati biciklističke staze i na taj način pridonijeti mreži biciklističkih prometnica s dodatnih 12,2 kilometara.

Najveći zahvat predviđen je na otoku Rabu gdje bi između Snuge i Pudarice trebala biti krajem 2021. godine izgrađena pješačko-biciklistička staza ukupne dužine 4,5 km.

Prema planu građenja Hrvatskih cesta²² u 2019. godini na otoku Krku predviđena je izgradnja biciklistička staza dužine 3,6 kilometara od Malinske prema trajektnom pristaništu Valbiska, a na otoku Lošinju dvosmjerna biciklistička staza od Osora do Nerezina u dužini od 2,5 km.

Prema Izvješću Policijske postaje Rab broj prometnih nesreća za 2018. i 2019. godinu u kojima su sudjelovali biciklisti:

- **u 2018 godini** imali smo 3 prometne nesreće u kojima su učesnici bili biciklisti
 - Lopar D-105 1 prometna sa biciklistom kao oštećenim koji je zadobio lake tjelesne ozljede,
 - Banjol, ŽC 5139 prometna nesreća u kojoj su učestvovali 3 biciklista koji su ujedno i počinitelji, a sva trojica su zadobili lake tjelesne ozljede,
 - Banjol, nerazvrstana cesta, jedna prometne nesreće u kojoj je biciklist počinitelj i zadobio je lake tjelesne ozljede

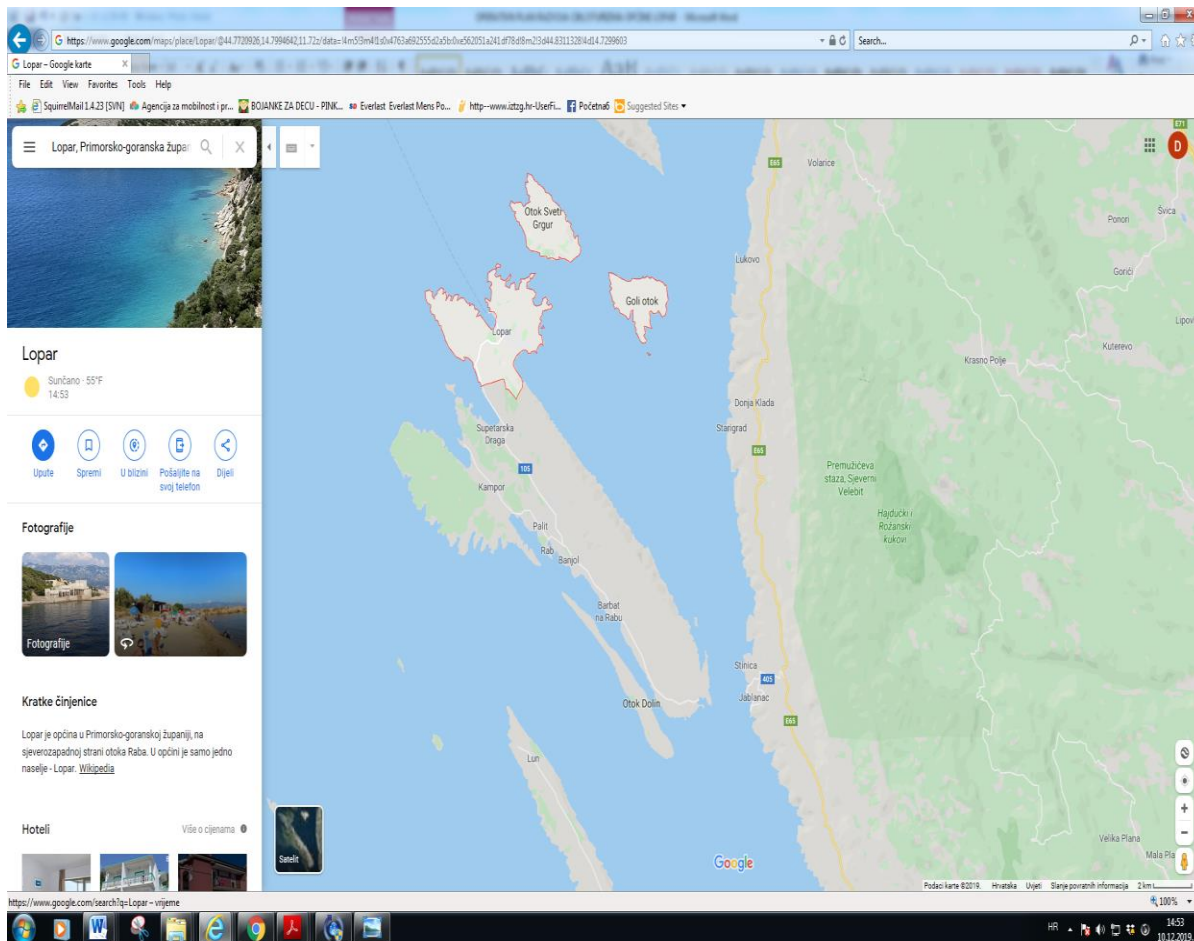
- **u 2019 godini** imali smo 2 prometne nesreće u kojima su sudjelovali biciklisti

²¹ <https://www2.pgz.hr/doc/dokumenti/savjetovanje-s-javnoscju/2019/cikloturizam/Operativni-plan-razvoja-cikloturizmaPGZ.pdf> (19. 09. 2020.)

²² https://hrvatske-cesteceste.hr/uploads/documents/attachment_file/file/537/Plan_gra%C4%91enja_i_odr%C5%BEavanja_dr%C5%BEavni_h_cesta_2019.pdf (19.09.2020.)

- Supetarska Draga, D-105 prometna nesreće u kojoj je učestvovao biciklist kao oštećeni bez ozljeda
- Palit, ŽC 5139 jedna prometna nesreća u kojoj je biciklist bio počinitelj i zadobio je lakše tjelesne ozljede

Slika 6. Teritorijalni ustroj Općina Lopar



Izvor:

<https://www.google.hr/maps/place/Lopar/@44.8270975,14.7930047,11.08z/data=!4m5!3m4!1s0x4763a692555d2a5b:0xe562051a241df78d!8m2!3d44.8311328!4d14.7299603> (19. 09. 2020.)

Prema podacima TZ Lopar i TZ Rab na području otoka Raba postoji oko 130 kilometara pješačkih i biciklističkih staza.

Najatraktivnija staza zasigurno je Premužićeva staza broj 1. u dužini od oko 8 kilometara, a koja je proteže od hrptom otoka od turističkog kampa u Loparu do zaseoka Matiči.

2.7. PREGLED STANJA CIKLOTURISTIČKE PONUDE I POTRAŽNJE OPĆINE LOPAR

Na području Općine Lopar postoje značajni potencijali budućeg razvoja cikloturističke ponude (blizina EuroVelo rute 8, arheološka i geološka nalazišta, bogata kulturno-povijesna baština, prirodni resursi, Sv. Grgur, raznovrsna konfiguracija terena, pješčane plaže – Rajska plaža, Goli otok, Sv. Marin i dr.), postojeća razgranata infrastruktura staza i makadama, te svjetski poznata utrka Mitas 4 Islands MTB race²³ te Mitas 4 Islands MTB race. Značajan doprinos u daljnjem razvoju aktivnog turizma (prvenstveno cikloturizma) Općine Lopar zasigurno ima realizirani projekt Rab Archaeological Traces. Navedenim projektom prezentirana su na području otoka Raba 33 arheološka, etnografska i sakralna lokalitet te su istim projektom revitalizirani stari i/ili zapušteni putovi. Također, trima poučnim pješačkim i biciklističkim stazama ukupne duljine 40 km povezani su zaštićeni krajolici koji su donedavno bili gotovo nepoznati lokaliteti.

Tablica 1. Pregled stanja cikloturističke ponude i potražnje Općine Lopar

Opis	Nositelji	Broj	Detaljnije na:
Bike&bed smještaj	-	0	-
Biciklističke karte	Bike Adria	1	OPERATIVNI PLAN RAZVOJA CIKLOTURIZMA OPĆINE LOPAR
Biking&trekking karte	TZ Rab, TZ Lopar, HGSS	1	-
Ostali informativno-promidžbeni materijali	Pučko otvoreno učilište Rab, TZ Rab, TZ Lopar, Centar za kulturu Lopar	1	www.rabarchaeologicaltraces.com
Mrežne stranice i mobilne aplikacije Bikademy	Clarus TZ Lopar	1	www.academi.bike https://lopar.com/sport-i-rekreacija/
Agencijska ponuda	Promotiv Travel	1	http://www.promotiv-turizam.hr/

²³ Etapna utrka Mitas 4 Islands MTB je jedinstvena etapna utrka koja sudionicima nudi biciklizam na 4 različita otoka u 5 uzastopnih dana, prolazeći prepoznatljivim okruženjem i izazovnim stazama otoka Krka, Raba, Cresa i Lošinja. Ukupna udaljenost staza je do 255 km, a uspona do 5.000 metara.

cikloturističkih izleta	Outdoor		
Informativno-interpretacijske ploče i odmorišta	Pučko otvoreno učilište Rab, TZ Rab, TZ Lopar, Centar za kulturu Lopar	2	www.rabarchaeologicaltraces.com
Bike parkovi	-	-	-
Najam bicikala (rent-a-bike)	Agencija Numero Uno Lopar, Rab Point -rent a bike center	2	http://numero-uno.hr/ https://bike-point-rab.hr/about-us/
Bike-sharing sustav i e-bicikl	-	-	-
Servisi za bicikle	Happy Toys i RABike	2	https://www.facebook.com/happytoysducan/ https://www.facebook.com/RABike-338263410367555/
Biciklističke manifestacije	4 Islands d.o.o TZ Lopar TZ Rab Grad Rab	2	https://4islands.hr/event-2/ https://www.adriabike.hr/events/rab-island-hero-2021-mtb-maraton/
Biciklistički vodiči	-	-	-

Izvor: izrada autora

Glavne i/ili sporedne ceste s manjim intenzitetom motornog prometa, makade i staze pogodne su za kretanje bicikala te pružaju Općini Lopar (otok Rab) brojne komparativne prednosti za razvoj cikloturizma.

Detalniji prikaz karti nalazi se u nastavku OP-a.

Slika 7. Pregled karta svih ruta



Izvor: Adria Bike (10. 01. 2021.)

Slika 8. Lopar MTB 1

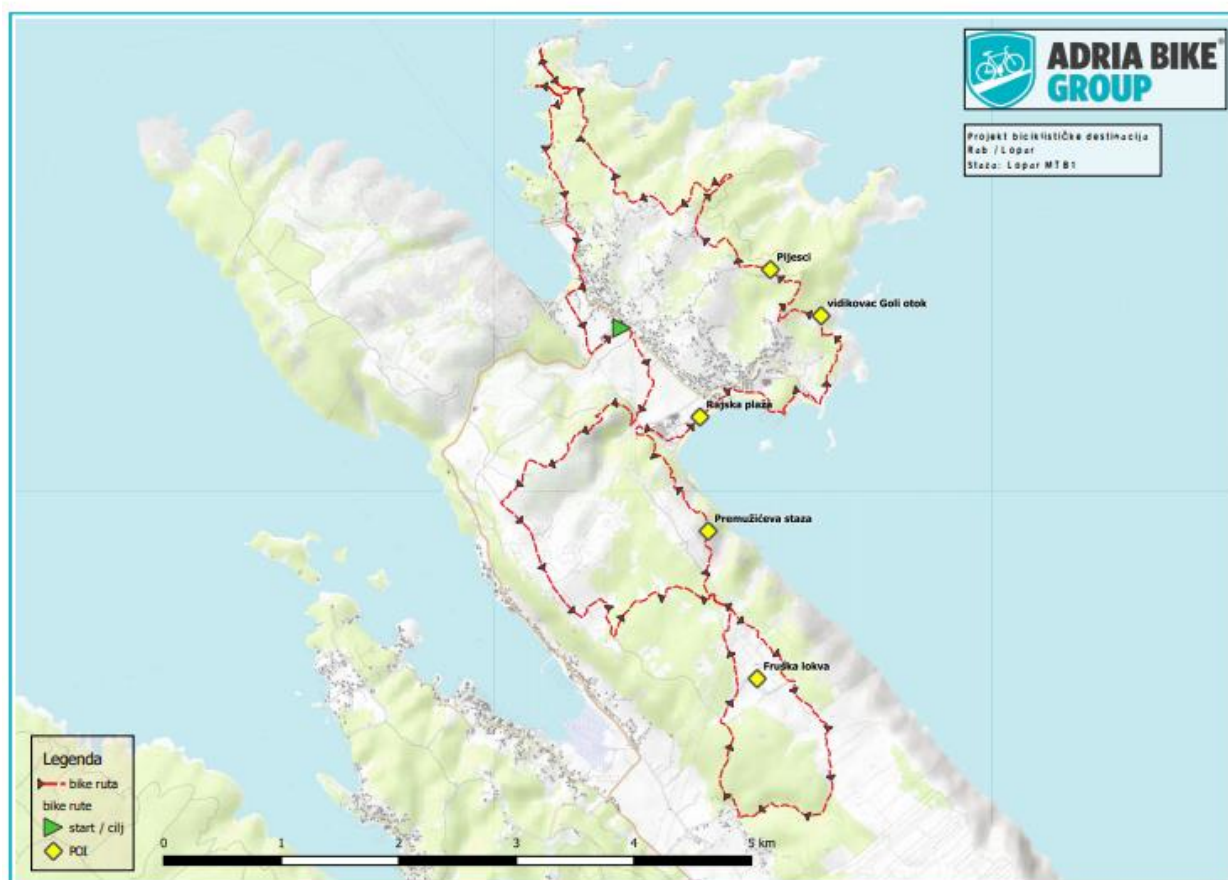
LOPAR MTB 1

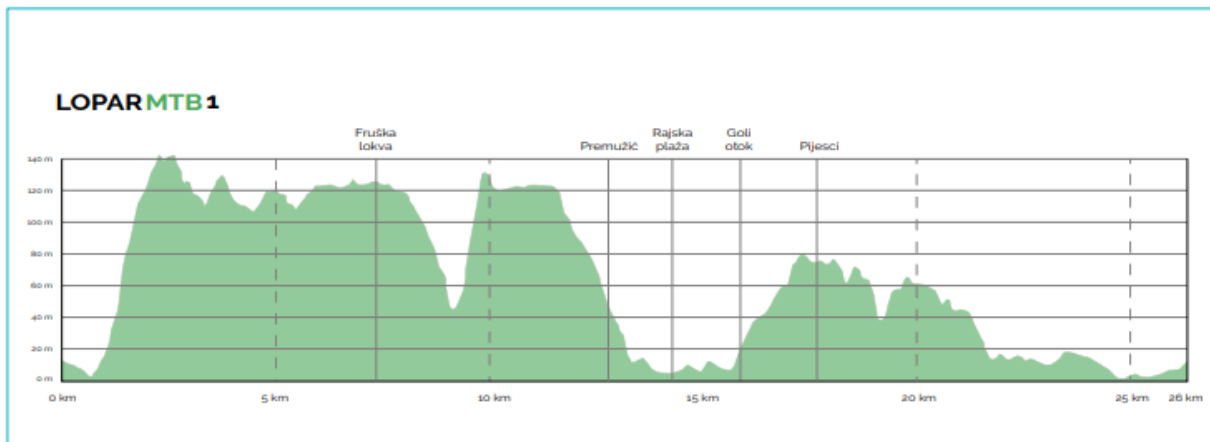
DULJINA: 26,2 km

VISINSKA RAZLIKA: 468 m

START/CILJ: TZ LOPAR

POI: FRUŠKA LOKVA, PREMUŽIĆEVA STAZA,
RAJSKA PLAŽA, VIDIKOVAC G.OTOK, PIJESCI





LOPAR MTB 1

Start ove MTB rute duljine 26 km je u Loparu, zatim kratka vožnja kroz voćnjake i polja, nakon čega slijedi uspon na visoravan Frugu. Na Frugi vas čeka jurnjava po šumskim puteljcima, prostranim poljima, susreti s ovcama a posebno su zanimljivi kanjoni nastali djelovanjem vjetra i erozije. Spuštanje s visoravni te povratak prema Loparu po znamenitoj je Premužićevoj stazi, pri čemu se otvara spektakularan pogled na Velebitski kanal, svakako je jedna od glavnih atrakcija ove rute. Slijedi vožnja do najpoznatije plaže na Rabu, Rajske plaže, te jedan zahtjevniji uspon, kako fizički, tako i tehnički, ali pogled na susjedne otoke koji čeka na vidikovcu nagradit će sav trud. Vraćanje prema Loparu kroz piješčane predjela otoka, malo šume i bez većih zahtjeva.

LOPAR MTB 1



Izvor: Ibid. (10. 01. 2021.)

Slika 9. Lopar MTB 2

LOPAR MTB 2

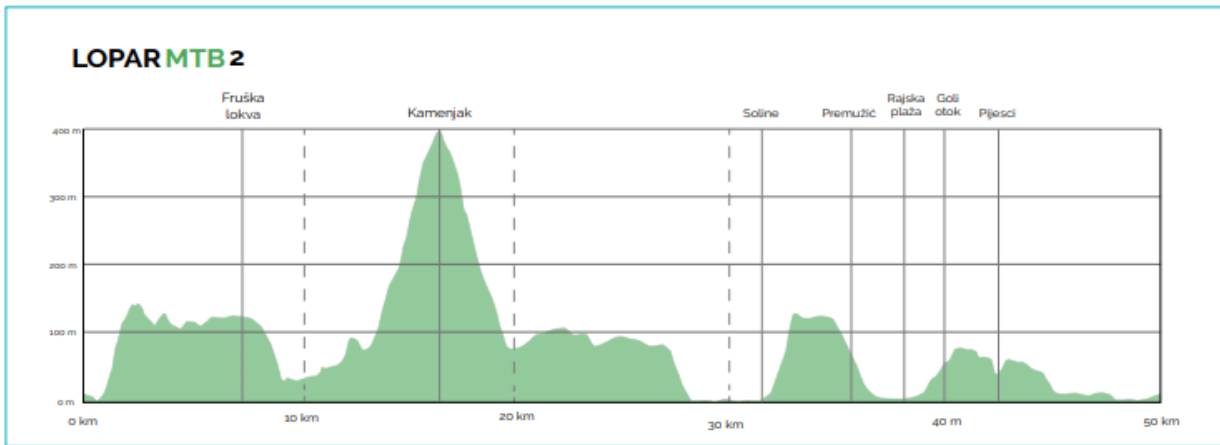
DULJINA: 49 km

VISINSKA RAZLIKA: 1052 m

START/CILJ: TZ LOPAR

POI: FRUŠKA LOKVA, KAMENJAK, SOLINE, PREMUŽIĆEVA STAZA, RAJSKA PLAŽA, VIDIKOVAC G.OTOK, PIJESCI





LOPAR MTB 2

Pravi, čistokrvni MTB od 49 km i preko 1000 metara visinske razike po gotovo cijelom otoku. Start je u Loparu, zatim vožnja po atraktivnom terenu i visoravni Fruga, nakon čega slijedi pravi izazov: pedaliranje do najvišeg vrha Raba, Kamenjaka. Izazovan uspon svakako olakšava predivan pogled na grad i susjedne otoke. Potom brzi spust te uspon na središnji masiv. Kratka vožnja kroz šumu, a zatim kreće sigurno najljepši dio ove rute: spektakularan doživljaj vožnje uz more starim planinarskim putem, popularnom Premužićevom stazom, nagrada nakon teškog uspona na Kamenjak. Ruta naposljetku prolazi poznatom Rajskom plažom te do vidikovca koji pruža jedinstven pogled na more, Goli Otok i Velebit, idealnim mjestom za odmor prije povratka u Lopar.



Izvor: Ibid. (10. 01. 2021.)

Slika 10. Lopar T&F

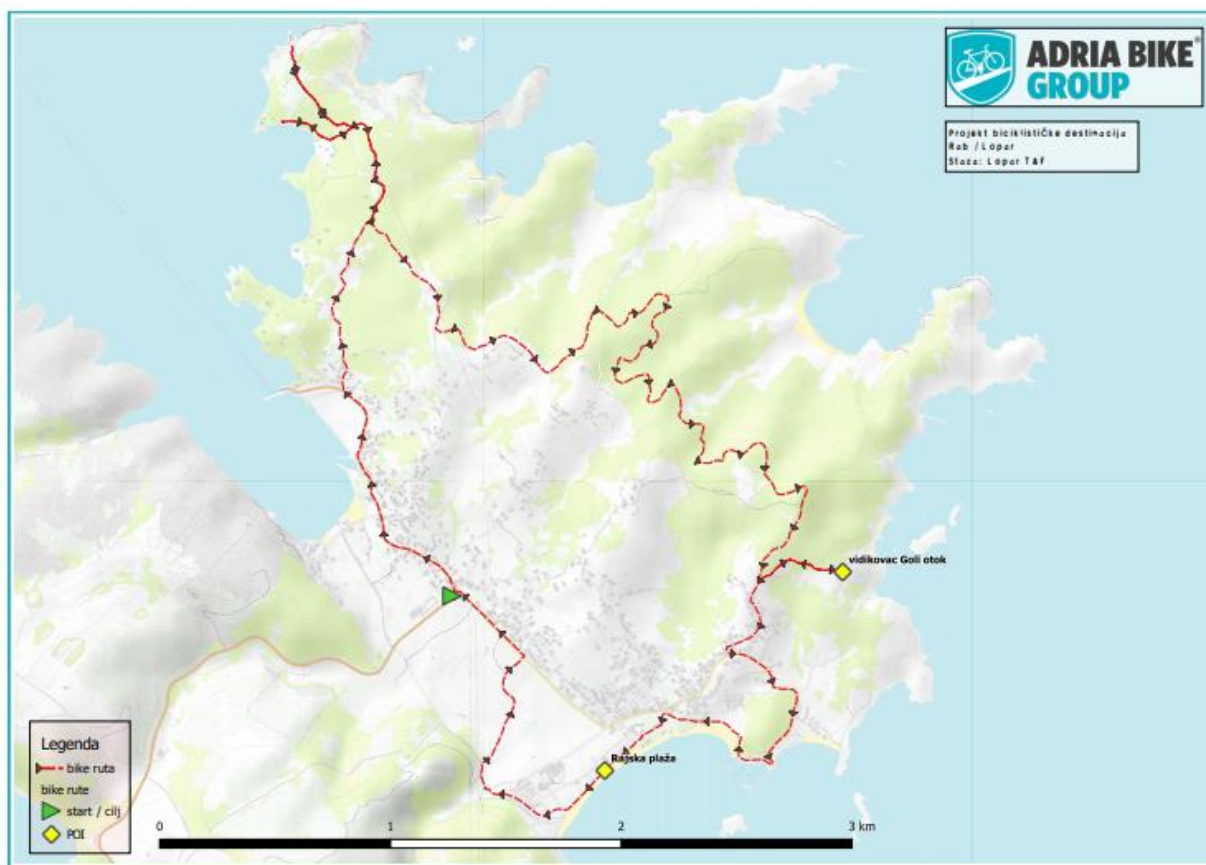
LOPAR T&F

DULJINA: 14 km

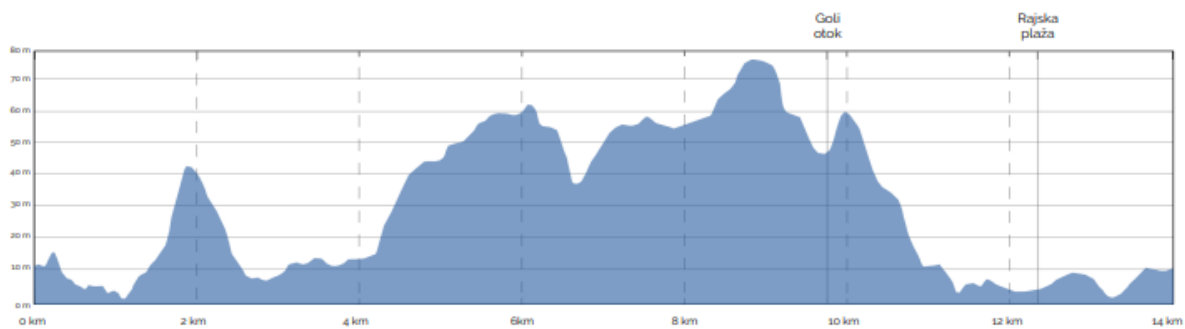
VISINSKA RAZLIKA: 228 m

START/CILJ: TZ LOPAR

POI: VIDIKOVAC GOLI OTOK, RAJSKA PLAŽA



LOPART&F



LOPART&F

Ova lagana i opuštajuća vožnja za cijelu obitelj kreće iz centra Lopara. Malo ceste, vožnja uz more, nakon čega slijedi skretanje na seosku cestu koja prolazi kroz polja, vinograde, vrtove, voćnjake i maslinike prema najpoznatij plaži na otoku, Rajskoj plaži. Rajska plaža nudi atraktivan sadržaj kako za djecu, tako i za odrasle. Pauza će vam svakako dobro doći jer nakon plaže ruta na povratku prema Loparu još vodi do vidikovca koji pruža čaroban pogled na rapske uvale, ali i na susjedne otoke, otočiće i hridi. Ruta također prolazi i pored brojnih arheoloških ostataka skrivenih po cijelom sjevernom dijelu otoka.

LOPART&F



Izvor: Ibid. (10. 01. 2021.)

Slika 11. Lopar trek

LOPAR TREK

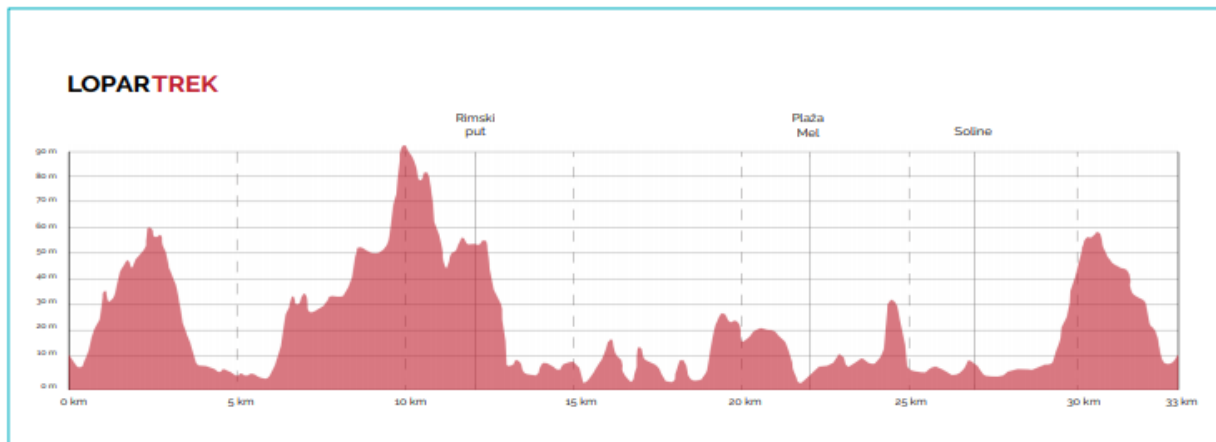
DULJINA: 33 km

VISINSKA RAZLIKA: 460 m

START/CILJ: TZ LOPAR

POI: SOLINE, RIMSKI PUT, PLAŽA MEL





LOPAR TREK

Start ove 33 km dugačke rute također je u centru Lopara i započinje laganom vožnjom uz morsku obalu sve do Supetarske drage, odnosno Solina, nekadašnje solane. Zatim slijedi atraktivna dionica kroz mala naselja i polja seoskim cestama i nekadašnjim rimskim putem te spuštanje prema starom gradu Rabu. Ruta potom vodi po šetnici uz more te uz šumu do velike pješčane plaže Mel, nakon čega slijedi povratak u Lopar.

LOPAR TREK



Izvor: Ibid. (10. 01. 2021.)

Slika 12. Pregledna karta biciklističkih ruta i točaka interesa (POI)

Pregledna karta biciklističkih ruta i točaka interesa (POI)



LANTERNA FRKANJ

Frkanj, poluotok prekriven gustom crnogoričnom šumom na jugozapadnom dijelu otoka, svojim uskim šumski stazama, netaknutom prirodom i puteljcima uz prirodne plaže zadovoljit će sve vrste biciklista. Na krajnjoj točki poluotoka nalazi se i lanterna do koje se može prošetati te uživati u pogledu na susjedne otoke. U njezinoj blizini skrivena je i prirodna špilja, kao i brojne predivne plaže, među kojima se svakako ističe ona gdje je ljeto proveo i engleski kralj Edward VIII sa svojom budućom suprugom Wallis Simpson te uživao u čistom, toplom i mirisnom moru idealnom za kupanje.

Rute koje prolaze: RAB MTB1, RAB MTB3, RAB TREK1

FRUŠKA LOKVA

Visoravan Fruga nalazi se na središnjem dijelu otoka Raba, a zbog svoje vegetacije i reljefa kao da je stvorena za brdski biciklizam. Njezina je glavna atrakcija dolina u kojoj se u kišnim periodima može stvoriti veliko rapsko jezero, puno žaba, lokvanja i lopoča. Na Frugi se, nadalje, može uživati i u vožnji planiraskom stazom kroz gustu šumu hrasta crnike, otvorenim poljima punih ovaca te staroj brani, a tu je i veliki kanjon nastao erozijom, što samo još dodatno potvrđuje veliku bioraznolikost cijelog otoka.

Rute koje prolaze: RAB MTB2, LOPAR MTB1, LOPAR MTB2

LANTERNA KALIFRONT

Poluotok Kalifront na zapadnom dijelu otoka karakteriza netaknuta šuma i divlja priroda, pošto je cijeli prostor ograđen te je pristup motornim vozilima zabranjen. Na najsjevernijoj točki poluotoka nalazi se lanterna, pored koje se može uživati u pogledu na čisto plavo more i obližnje otoke, ali i odmoriti od vožnje po šumskom makadamu. Staze na Kalifrontu prilagođene su svim vrstama biciklista, a oni odvažniji mogu i skrenuti s puta te se spustiti do neke od brojnih prirodnih plaža u blizini, kao i do arheoloških ostataka koje šuma skriva još od vremena prapovijesti i rimljana pa sve do vapnenica koje su se koristile i do sredine 20. stoljeća.

Rute koje prolaze: RAB MTB1, RAB MTB3, RAB TREK1

PIJESCI

Rab je poznat po svojim pješčanim plažama, no pustinjски predijeli se mogu pronaći i u unutrašnjosti otoka. Usred šume na sjevernoj dijelu Lopara smjestile su se pješčane stijene, dine i piramide koje su nastale uslijed erozije, bogate ostatcima prastarih školjaka. Takva nesvakidašnja podloga u kombinaciji s bojama i mirisima oklonih šuma i stijena nudi jedinstven doživljaj vožnje biciklom, a u neposrednoj blizini su se sakrile i brojne prirodne pješčane plaže te na kojima možete potražiti malo hlada i odmor od bicikliranja.

Rute koje prolaze: LOPAR MTB1, LOPAR MTB2

PLAŽA MEL

Pješčana plaža Mel u Kamporu prije svega je poznata po vrlo sitnom pijesku, toplom moru i predivnom pogledu. Ova prostrana plaža, međutim, nudi i bogat popratni sadržaj za sve uzraste, ali i dovoljno mjesta za malo privatnosti i mira, što ju čini idealnim mjestom za kratki (ili malo dulji) odmor od tijekom bicikliranja

Rute koje prolaze: RAB MTB1, RAB MTB2, RAB MTB3, RAB TREK2, LOPAR TREK

ŠUMA DUNDO

Kalifront, poluotok na jugozapadnom dijelu Raba, gotovo je u cijelosti prekriven šumom, no najpoznatija je zasigurno Dundo, jedna od najljepših i najočuvanijih šuma hrasta crnike na Sredozemlju, gdje se mogu pronaći neki primjerci stari i do 200 godina. Dundo, međutim, skriva i brojna druge blaga, kao što su uzbudljivi trailovi, duge pješačke staze te ostaci pokojih antičkih ili pak nekih starijih zdanja.

Rute koje prolaze: RAB MTB1, RAB MTB3

VIDIKOVAC GOLI OTOK

Kojim god putem i prijevoznim sredstvom došli do vidikovca na jugoistočnom dijelu Lopara, jedno je sigurno: očekuje vas pogled koji će vam oduzeti dah i do kojeg se isplati malo namučiti. Netaknute uvale, otvoreno more, Goli Otok i obrisi Velebita u pozadini čine ovo mjesto idealnim za kratku pauzu, gdje se možete odmoriti, sjesti na klupicu te upiti mir i ljepotu pred vama.

Rute koje prolaze: LOPAR MTB1, LOPAR MTB2, LOPAR T&F

VRH KAMENJAK

Kamenjak je sa svojih 408 metara najvišji vrh otoka Raba, smješten na sjeveroistočnom dijelu središnje Rapske visoravni, do kojeg vodi strma asfaltirana cesta. Koliko god uspon bio izazovan, toliko ćete uživati u spuštanju, dok se pored vas pruža prekrasan pogled na grad Rab, Lopar, Velebit, te obližnje otoke. Posjet vrhu Kamenjak posebno je atraktivan pri zalasku ili izlasku sunca.

Rute koje prolaze: RAB MTB2, LOPAR MTB2

RAJSKA PLAŽA

Riječ je o najpoznatijoj plaži na otoku, smještenoj u Loparu, 12 km sjeverno od grada Raba. Rajska je plaža specifična po sitnom pijesku te plitkom, čistom i toplom moru, kao i duljini od 2 km, što ju ujedno čini i najdužom rapskom plažom. Osim u moru, osvježenje u pauzi od bicikliranja možete pronaći i u brojnim restoranima, kafićima i barovima, dok najmlađi mogu uživati u aqua parku, sportovima na vodi ili na pedalinama.

Rute koje prolaze: LOPAR MTB1, LOPAR MTB2, LOPAR T&F

RIMSKI PUT

Cijeli je otok Rab prepun povijesti, arheoloških ostataka i tragova prijašnjih razdoblja, no poseban je osjećaj biciklom juriti cestama po kojima su prije više tisuća godina kročili prastanovnici otoka. Originalna 12 kilometara dugačka cesta koju su izgradili drevni rimljani i koja je spajala Rab s Loparom i dan danas prolazi maslinicima, pašnjacima i pored ostataka rimske antičke i kasnoantičke arhitekture.

Rute koje prolaze: RAB MTB2, RAB MTB3, RAB TREK2, LOPAR TREK

SOLINE

Još su drevni rimljani na Rabu izgradili prve solane. Kada su benediktinci u 10. stoljeću ovdje osnovali svoju opatiju, u njezinoj su neposrednoj blizini izgradili i solane za dodatni prihod. Iako solana više nema, ovdje su njezini ostaci, kao i predivna šetnica kroz uvalu Soline u neposrednoj blizini Supetarske Drage.

Rute koje prolaze: RAB MTB2, RAB TREK2, LOPAR MTB2, LOPAR TREK

PREMUŽIĆEVA STAZA

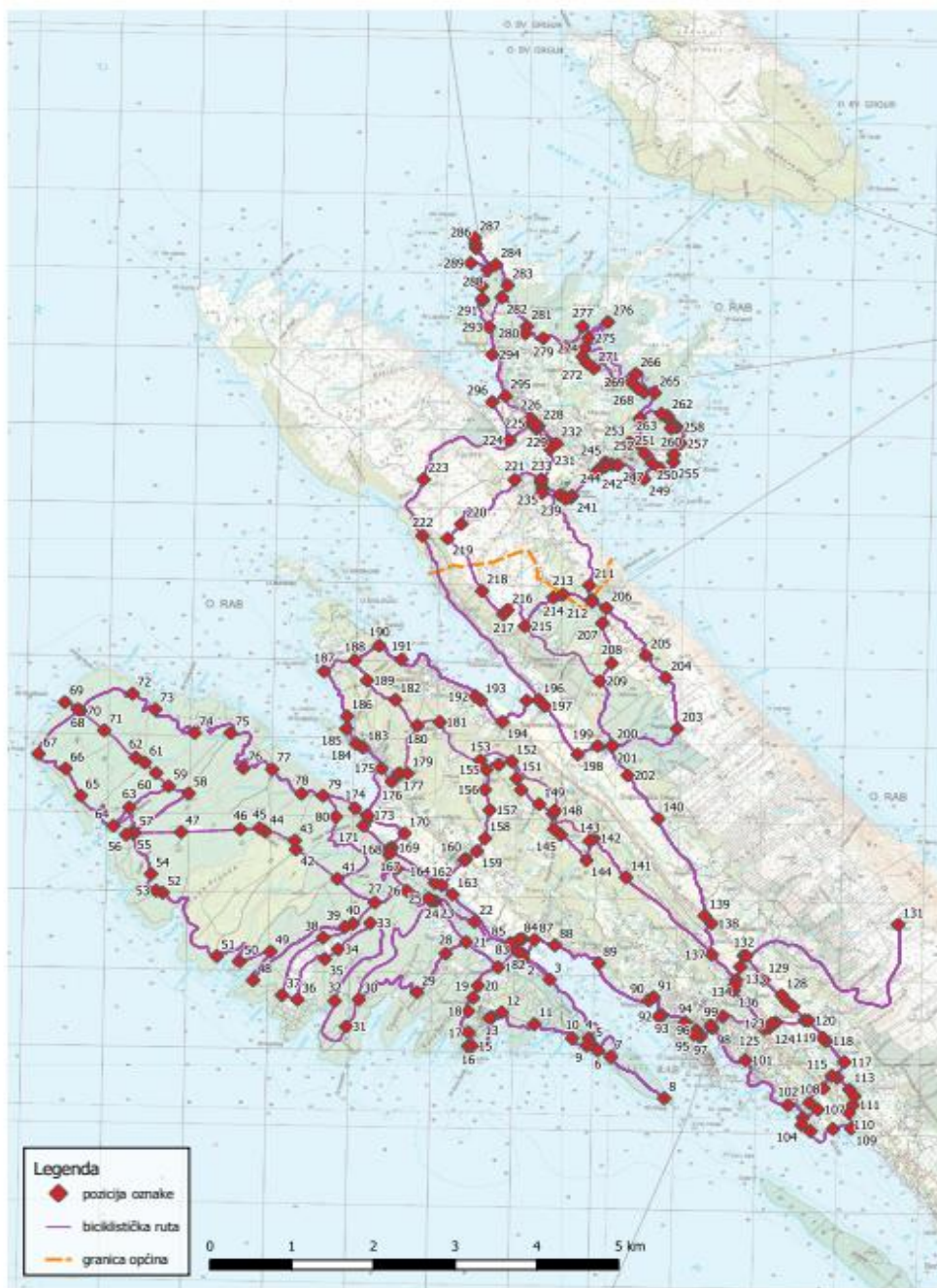
Ante Premužić prije svega je poznat kao graditelj planinarskih staza na Velebitu, međutim sličan je projekt započet i na Rabu. Iako on nije realiziran u punom opsegu, izgrađene su dvije dionice od ukupno 20ak kilometara na sjeveru i jugu otoka. Staze su, kao i velebitska, građena od lomljenoga kamena u tehnici suhozida, jednake širine i nagiba, čime su pogodne ne samo za pješake, već i za iskusnije MTB vozače.

Rute koje prolaze: LOPAR MTB1, LOPAR MTB2

Izvor: Ibid. (10. 01. 2021.)

Slika 13. Pregledna karta pozicija oznaka ruta

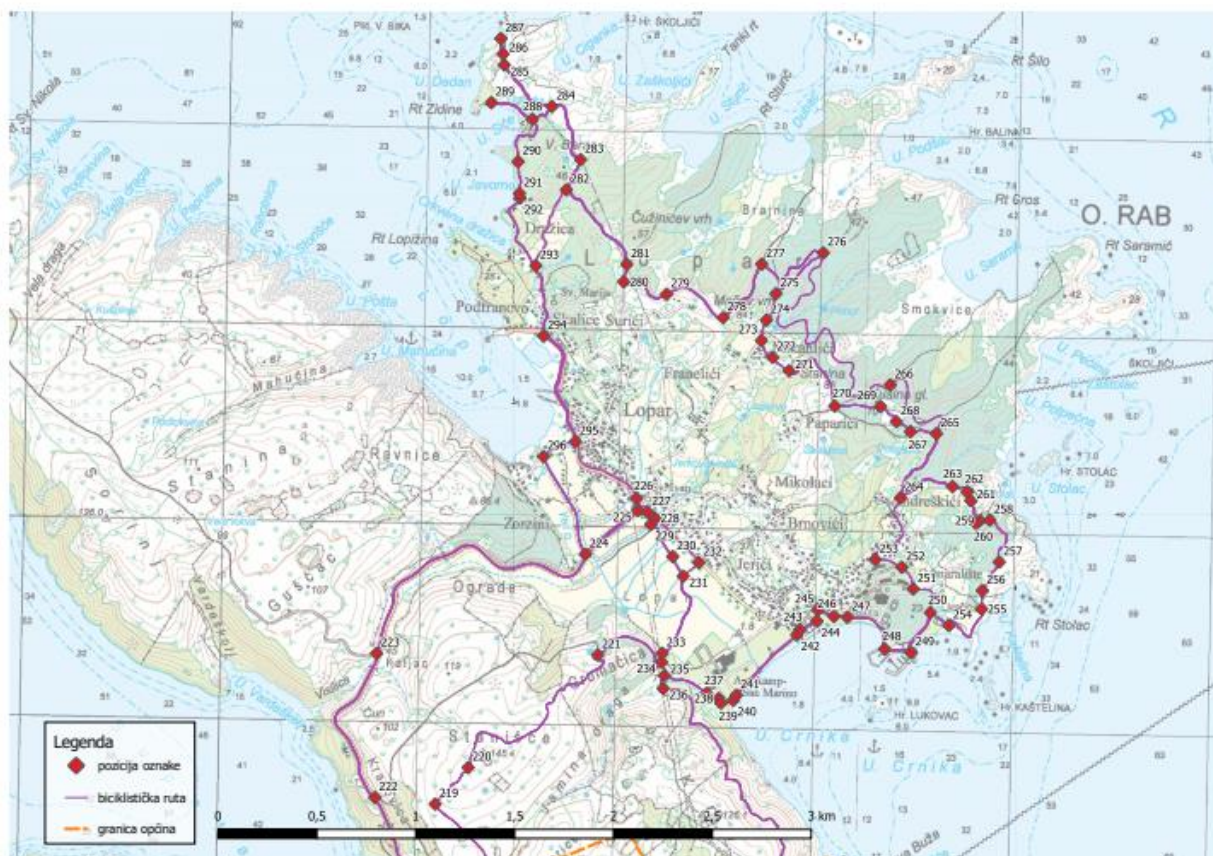
Pregledna karta pozicija oznaka ruta



Izvor: Ibid. (10. 01. 2021.)

Slika 14. Pregledna karta pozicija oznaka ruta - Lopar

Pregledna karta pozicija oznaka ruta - LOPAR



Izvor: Ibid. (10. 01. 2021.)

Tablica 2. Ostvareni turistički promet za razdoblje 01.01.-31.12.2016. po vrsti smještajnih kapaciteta

Vrsta kapaciteta	br. ležaja	2015.		2016.		INDEX 16./15.		PROJEKCIJA 2017.	
		dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja
TN SAN MARINO	1038	17.890	111.540	18.343	114.824	103	103	18.200	114.000
HOTEL EPARIO	38	510	3.664	419	2.790	82	76	500	2.800
AC SAN MARINO	3539	31.896	261.603	31.241	258.909	98	99	32.000	260.000
KAMP IRC RAB	100	1.294	9.353	1.192	9.720	92	104	1.200	9.700
OBITELJSKI SMJEŠTAJ	5487	37.998	293.195	40.353	328.094	106	109	40.000	330.000
UKUPNO	10202	89.588	679.355	91.548	714.337	102	105	91.900	716.500

Izvor: TZ Lopar (21. 10. 2019.)

Tablica 3. Obiteljski smještaj za razdoblje 01.01.-31.12.2016.

PRUŽ. USLUGA	br. ležaja	2015.		2016.		INDEX 16./15.	
		Dolasci	noćenja	dolazaka	noćenja	dolasci	noćenja
Obrtnici/d.o.o.	457	5.146	36.997	5.117	38.215	99	103
Paušal	4004	30.979	235.148	33.349	263.728	108	112
UKUPNO	4461	36.143	272.145	38.466	301.943	106	111

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 4. Nekomercijalni dolasci i noćenja za razdoblje 01.01.-31.12.2016.

		2015.		2016.		INDEX 16./15.	
PRUŽAOCI USLUGA	br. ležaja	dolasci	Noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja
Vikendaši	1026	1.479	20.062	1.887	26.151	128	130

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 5. Ostvareni turistički promet u % po zemljama za razdoblje 01.01.-31.12.2016.

ZEMLJA	dolasci	%	noćenja	%
Njemačka	30.558	33,4	283.224	39,7
Austrija	12.913	14,1	86.251	12,1
Mađarska	13.164	14,4	83.280	11,7
Slovenija	7.179	7,8	56.352	7,9
Češka	5.684	6,2	43.264	6,1
HRVATSKA	3.853	4,4	36.963	5,2
Slovačka	4.676	5,1	33.195	4,7
Italija	4.447	4,9	30.890	4,3
Poljska	3.853	4,2	30.255	4,2
Rumunjska	1.060	1,2	7.056	1,0
Švicarska	953	1,0	5.462	0,8
...
UKUPNO:	91.548		714.337	

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 6. Prosječna popunjenost i duljina boravka po kapacitetima u danima razdoblje 01.01.-31.12.2016.

Vrsta kapaciteta	br. ležaja	2016.		POPUNJENJE/DANI		DULJINA BORAVKA	
		dolazaka	noćenja	2016.	2015.	2016.	2015.
TN SAN MARINO	1038	18.343	114.824	110	104	6,3	6,3
HOTEL EPARIO	38	419	2.790	73	96	6,7	7,2
AC SAN MARINO	3539	31.241	258.909	73	75	8,3	8,2
KAMP IRC RAB	100	1.192	9.720	97	93	8,2	7,2
OBITELJSKI SMJ.	5485	40.353	328.094	60	61	8,1	7,5
<i>obrt</i>	457	5.117	38.215	84	68	7,5	7,2
<i>paušal</i>	4004	33.349	263.728	66	60	7,9	7,6
<i>vikend kuće</i>	1024	1.887	26.151	26	22	13,8	13,6
UKUPNO	10200	91.548	714.337	70,03	67,42	7,8	7,5

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 7. Ostvareni turistički promet za razdoblje 01.01.-31.12.2017. po vrsti smještajnih kapaciteta

Vrsta kapaciteta	br. ležaja	2016.		2017.		INDEX 17./16.		PROJEKCIJA 2018.	
		dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja
TN SAN MARINO	1038	18.343	114.824	19.186	126.826	105	110	19.000	125.500
HOTEL EPARIO	38	419	2.790	570	3.510	136	126	580	3.550
AC SAN MARINO	3539	31.241	258.909	30.986	265.821	99	103	31.000	265.500

KAMP IRC RAB	120	1.192	9.720	1.339	10.099	112	104	1.350	10.200
OBITELJSKI SMJ.	5913	40.353	328.094	43.145	349.156	107	106	43.000	348.000
UKUPNO	10648	91.548	714.337	95.226	755.412	104	106	94.930	752.750

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 8. Obiteljski smještaj za razdoblje 01.01.-31.12.2017.

		2016.		2017.		INDEX 17./16.	
PRUŽ. USLUGA	br. ležaja	dolazaka	noćenja	Dolazaka	noćenja	dolasci	noćenja
Obrtnici/d.o.o.	517	5.117	38.215	5.160	36.910	101	97
Paušal	4135	33.349	263.728	36.041	276.538	108	105
UKUPNO	4652	38.466	301.943	41.201	313.448	107	104

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 9. Nekomercijalni dolasci i noćenja za razdoblje 01.01.-31.12.2017.

		2016.		2017.		INDEX 17./16.	
PRUŽAOCI USLUGA	br. ležaja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja
Vikendaši	1261	1.887	26.151	1.944	35.708	103	137

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 10. Ostvareni turistički promet u % po zemljama za razdoblje 01.01.-31.12.2017.

ZEMLJA	dolasci	udio	noćenja	udio
Njemačka	33.738	35,43%	311.675	41,26%
Austrija	13.080	13,74%	88.782	11,75%
Mađarska	12.156	12,77%	77.441	10,25%
Slovenija	6.862	7,21%	54.453	7,21%
HRVATSKA	4.258	4,47%	43.255	5,73%
Češka	5.562	5,84%	42.054	5,57%
Slovačka	5.427	5,70%	37.787	5,00%
Poljska	4.438	4,66%	34.216	4,53%
Italija	4.207	4,42%	29.984	3,97%
Rumunjska	1.263	1,33%	7.839	1,04%
Švicarska	887	0,93%	5.499	0,73%
...
UKUPNO:	95.226		755.412	

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 11. Prosječna popunjenost i duljina boravka po kapacitetima u danima razdoblje 01.01.-31.12.2017.

Vrsta kapaciteta	br. ležaja	2017.		POPUNJENJE/DANI		DULJINA BORAVKA	
		dolazaka	noćenja	2017.	2016.	2017.	2016.
TN SAN MARINO	1038	19.186	126.826	122	110	6,6	6,3
HOTEL EPARIO	38	570	3.510	92	73	6,2	6,7
AC SAN MARINO	3539	30.986	265.821	75	73	8,6	8,3
KAMP IRC RAB	120	1.339	10.099	84	97	7,5	8,2

OBITELJSKI SMJ.	5913	43.145	349.156	59	60	8,1	8,1
<i>Obrt</i>	<i>517</i>	<i>5.160</i>	<i>36.910</i>	<i>71</i>	<i>84</i>	<i>7,2</i>	<i>7,5</i>
<i>Paušal</i>	<i>4135</i>	<i>36.041</i>	<i>276.538</i>	<i>67</i>	<i>66</i>	<i>7,7</i>	<i>7,9</i>
<i>vikend kuće</i>	<i>1261</i>	<i>1.944</i>	<i>35.708</i>	<i>28</i>	<i>26</i>	<i>18,4</i>	<i>13,8</i>
UKUPNO	10648	95.226	755.412	70,94	70,03	7,9	7,8

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 12. Ostvareni turistički promet za razdoblje 01.01.-31.12.2018. po vrsti smještajnih kapaciteta

		2017.		2018.		INDEX 18./17.		PROJEKCIJA 2019.	
Vrsta kapaciteta	br. ležaja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja
TN SAN MARINO	926	19.186	126.826	20.076	121.198	105	96	20.000	120.000
HOTEL EPARIO	38	570	3.510	494	3.413	87	97	500	3.500
AC SAN MARINO	3490	30.986	265.821	32.984	277.410	106	104	33.000	276.000
KAMP IRC RAB	120	1.339	10.099	1.310	10.418	98	103	1.300	10.500
OBITELJSKI SMJEŠTAJ	5981	43.145	349.262	43.177	354.387	100	101	43.000	353.000
UKUPNO	10555	95.226	755.518	98.041	766.826	103	101	97.800	763.000

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 13. Obiteljski smještaj za razdoblje 01.01.-31.12.2018.

		2017.		2018.		INDEX 18./17.	
PRUŽ. USLUGA	br. ležaja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja
Obrtnici/d.o.o.	517	5.160	36.910	5.329	39.134	103	106
Paušal	4135	36.041	276.644	35.945	274.347	100	99
UKUPNO	4652	41.201	313.554	41.274	313.481	100	100

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 14. Nekomercijalni dolasci i noćenja za razdoblje 01.01.-31.12.2018.

		2017.		2018.		INDEX 18./17.	
PRUŽAOCI USLUGA	br. ležaja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja
Vikendaši	1.369	1.944	35.708	1.903	40.906	98	105

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 15. Ostvareni turistički promet u % po zemljama za razdoblje 01.01.-31.12.2018.

ZEMLJA	dolasci	udio	noćenja	udio	index
Njemačka	32.827	33,48%	305.007	39,80%	98
Austrija	13.361	13,62%	89.228	11,64%	101
Mađarska	12.903	13,16%	78.921	10,30%	102
Slovenija	7.543	7,69%	57.251	7,47%	105
HRVATSKA	5.114	5,21%	49.573	6,46%	114
Češka	5.527	5,63%	42.391	5,53%	101
Slovačka	5.443	5,55%	37.898	4,95%	100
Poljska	4.761	4,86%	35.755	4,67%	105

Italija	4.616	4,71%	33.333	4,35%	111
Rumunjska	1.235	1,26%	7.552	0,99%	96
Švicarska	1.019	1,04%	5.843	0,76%	106
...
UKUPNO:	98.041		766.286		101

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 16. Prosječna popunjenost i duljina boravka po kapacitetima u danima razdoblje 01.01.-31.12.2018.

Vrsta kapaciteta	br. ležaja	dolazaka	noćenja	2018.	2017.	2018.	2017.
TN SAN MARINO	1038	20.076	121.198	117	122	6,1	6,6
HOTEL EPARIO	38	494	3.413	98	92	6,9	6,2
AC SAN MARINO	3490	32.984	277.410	79	75	8,4	8,6
KAMP IRC RAB	120	1.310	10.418	87	84	8,0	7,5
OBITELJSKI SMJEŠTAJ	5847	43.177	354.387	61	59	8,2	8,1
<i>Obrt</i>	<i>517</i>	<i>5.329</i>	<i>39.134</i>	<i>76</i>	<i>71</i>	<i>7,3</i>	<i>7,2</i>
<i>Paušal</i>	<i>4135</i>	<i>35.945</i>	<i>274.347</i>	<i>66</i>	<i>67</i>	<i>7,6</i>	<i>7,7</i>
<i>vikend kuće</i>	<i>1369</i>	<i>1.903</i>	<i>40.906</i>	<i>30</i>	<i>28</i>	<i>21,5</i>	<i>18,4</i>
UKUPNO	10.555	98.041	766.286	72,59	70,94	7,8	7,9

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 17. Ostvareni turistički promet za razdoblje 01.01.-30.09.2019. po vrsti smještajnih kapaciteta

Vrsta kapaciteta	br. ležaja	IX/2018.		IX/2019.		INDEX 19./18.		PROJEKCIJA 2020.	
		dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja
TN SAN MARINO	926	19.649	114.452	20.316	121.622	103	106	20.500	121.000
HOTEL EPARIO	38	491	3.397	491	3.316	100	98	500	3.400
AC SAN MARINO	3490	32.697	273.862	31.355	260.349	96	95	32.000	262.000
KAMP IRC RAB	120	1.300	10.365	1.439	11.061	111	107	1.400	11.000
OBITELJSKI SMJEŠTAJ	6142	43.248	355.893	42.662	359.704	99	101	42.500	360.000
UKUPNO	10.716	97.385	757.969	96.263	756.052	99	100	96.900	757.400

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 18. Obiteljski smještaj za razdoblje 01.01.-30.09.2019.

PRUŽATELJI USLUGA	br. ležaja	IX/2018.		IX/2019.		INDEX 19./18.	
		dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja
Obrtnici/d.o.o.	570	5.599	43.544	5.164	37.604	92	86
Paušal	4102	35.789	273.260	35.833	268.664	100	98
UKUPNO	4672	41.388	316.804	40.997	306.268	99	98

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 19. Nekomercijalni dolasci i noćenja za razdoblje 01.01.-30.09.2019.

PRUŽATELJI USLUGA	br. ležaja	IX/2018.		IX/2019.		INDEX 19./18.	
		dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja
Vikendaši prijatelji	1470	1.860	39.089	1.665	53.436	90	137

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 20. Ostvareni turistički promet u % po zemljama za IX/2019.

ZEMLJA	dolasci	%	Indeks	noćenja	%	Indeks
Njemačka	30.489	31,67	93,88	282.633	37,38	93,28
Austrija	13.599	14,13	102,06	90.950	12,03	103,20
Mađarska	12.873	13,37	99,66	80.245	10,61	101,97
Slovenija	8.270	8,59	110,06	61.471	8,13	107,71
HRVATSKA	5.078	5,28	100,85	55.253	7,34	122,21
Češka	5.430	5,64	98,37	41.070	5,43	96,99
Slovačka	5.865	6,09	108,09	40.367	5,34	106,58
Italija	4.500	4,67	97,78	32.841	4,34	98,57
Poljska	4.236	4,4	89,48	31.586	4,18	88,61
Rumunjska	1.505	1,56	122,06	9.661	1,28	127,93
Švicarska	803	0,83	91,94	5.176	0,68	90,58
...						
UKUPNO:	96.263		99	756.052		100

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

Tablica 21. Prosječna popunjenost i duljina boravka po kapacitetima u danima za IX/2019.

Vrsta kapaciteta	br. ležaja	IX/2019.		POPUNJENJE DANA		DULJINA BORAVKA	
		dolazaka	noćenja	2019.	2018.	2019.	2018.
TN SAN MARINO	926	20.316	121.622	131	115	6,0	6,0
HOTEL EPARIO	38	491	3.316	87	89	6,8	6,9
AC SAN MARINO	3.490	31.355	260.349	75	79	8,3	8,4
KAMP IRC RAB	120	1.439	11.061	92	86	7,7	8,0
OBITELJSKI SMJEŠTAJ	6.142	42.662	359.704	59	60	8,4	8,2
<i>obrt</i>	<i>570</i>	<i>5.164</i>	<i>37.604</i>	<i>66</i>	<i>75</i>	<i>7,3</i>	<i>7,3</i>
<i>paušal</i>	<i>4.102</i>	<i>35.833</i>	<i>268.664</i>	<i>65</i>	<i>66</i>	<i>7,5</i>	<i>7,6</i>
<i>nekomercijalno</i>	<i>1.470</i>	<i>1.665</i>	<i>53.436</i>	<i>36</i>	<i>32</i>	<i>32</i>	<i>21</i>
UKUPNO	10.716	96.263	756.052	71	72	7,85	7,81

Izvor: Ibid. (21. 10. 2019.)

2.8. OSVRT NA STANJE SURADNJE IZMEĐU GLAVNIH DIONIKA²⁴

Uzimajući u obzir velik broj različitih dionika, uspješna implementacija Operativnog plana razvoja cikloturizma Općine Lopar neće biti moguća bez njihove kvalitetne suradnje (Općina Lopar, grad Rab i Primorsko-goranska županija).

Temeljni sustav za razvoj turizma jest TZ Lopar i TZ Rab.

U području cikloturizma, na razini Primorsko goranske županije ostvareni su brojni zajednički projekti (primjerice Gorski kotar Bike, Krk Bike, Bike Rijeka,) koji se temelje na međusobnoj suradnji, ali i pojedinačni projekti na lokalnoj razini. Aktivnosti u cikloturizmu realizirane su sukladno godišnjim programima turističkih zajednica i putem dobivenih bespovratnih potpora Ministarstva turizma RH i HTZ-a. Ove inicijative s terena upravo su razlog današnje dobre pozicije cikloturističke ponude. Razvoj tih projekata potaknuo je razvoj brojnih elemenata cikloturizma.

Bitnu komponentu razvoja cikloturizma čine biciklistički klubovi (udruge) koji su u većini slučajeva glavni organizatori biciklističkih manifestacija, od rekreativnih do natjecateljskih. Brojni pojedinci iz klubova angažirani su u različitim aktivnostima turističkog sektora, pohađali su edukaciju za biciklističke vodiče te se aktivno bave vođenjem, a uključeni su i u razvoj cikloturističkih proizvoda na lokalnoj razini, kreiranjem biciklističkih staza/ruta, uređenjem i održavanjem staza, radnim akcijama čišćenja okoliša i slično. Na području županije djeluje petnaest biciklističkih klubova (stanje listopad 2018.) koji imaju važeće i usklađene statute, te aktivno djeluju.

Uzimajući u obzir velik broj različitih dionika, uspješna implementacija Operativnog plana razvoja cikloturizma PGŽ neće biti moguća bez njihove kvalitetne suradnje. Najvažniji od svih dionika je Primorsko-goranska županija koja bi trebala koordinirati radom svih dionika.

Temeljni sustav za razvoj turizma jest TZ Kvarnera sa sustavom lokalnih turističkih zajednica. U području cikloturizma, na razini sustava turističkih zajednica ostvareni su brojni zajednički projekti (primjerice Gorski kotar Bike, Krk Bike, Bike Rijeka) koji se temelje na međusobnoj suradnji, ali i pojedinačni projekti na lokalnoj razini. Aktivnosti u cikloturizmu realizirane su sukladno godišnjim programima turističkih zajednica i putem dobivenih bespovratnih potpora Ministarstva turizma RH i HTZ-a. Ove inicijative s terena upravo su razlog današnje dobre pozicije cikloturističke ponude. Razvoj tih projekata potaknuo je razvoj brojnih elemenata cikloturizma.

Bitnu komponentu razvoja cikloturizma čine biciklistički klubovi (udruge) koji su u većini slučajeva glavni organizatori biciklističkih manifestacija, od rekreativnih do natjecateljskih. Brojni pojedinci iz klubova angažirani su u različitim aktivnostima turističkog sektora, pohađali

²⁴ <https://www2.pgz.hr/doc/dokumenti/savjetovanje-s-javnoscju/2019/cikloturizam/Operativni-plan-razvoja-cikloturizmaPGZ.pdf> (20. 09. 2020.)

su edukaciju za biciklističke vodiče te se aktivno bave vođenjem, a uključeni su i u razvoj cikloturističkih proizvoda na lokalnoj razini, kreiranjem biciklističkih staza/ruta, uređenjem i održavanjem staza, radnim akcijama čišćenja okoliša i slično. Na području županije djeluje petnaest biciklističkih klubova (stanje listopad 2018.) koji imaju važeće i usklađene statute, te aktivno djeluju.

Osim ovih dionika, za razvoj cikloturizma važni su i ostali partneri i institucije koji su uključeni u izradu ovog Operativnog plana ili su dali konkretne i vrijedne informacije za donošenje zaključaka.

- **Hrvatske ceste d.o.o., Županijska uprava za ceste PGŽ i jedinice lokalne samouprave** imaju važnu ulogu u razvoju cikloturizma iz razloga što većina biciklističkih ruta vodi po državnim, županijskim, lokalnim i nerazvrstanim cestama koje su ključne za izgradnju biciklističke infrastrukture. One čine ključan čimbenik planiranja i ulaganja u izgradnju i održavanje cikloturističke infrastrukture (traka/ prometnica) te odobravanja i investiranja u signalizaciju.
- **Hrvatske šume d.o.o.** važan su dionik u razvoju cikloturizma, osobito na području Gorskog kotara koji je preko 85% prekriven šumom, te većina biciklističkih staza prolazi šumskim područjem. Kretanje biciklista šumom regulirano je Zakonom o šumama, člankom 21. (NN 68/2018). Fizičke osobe mogu se slobodno kretati šumama i šumskim zemljištima kao posjetitelji šuma, ali preuzimaju sve rizike kojima su izloženi prilikom kretanja šumom ili šumskim zemljištem. Prilikom organiziranja biciklističkih događanja predlaže se obavezno traženje suglasnosti od Hrvatskih šuma kao i od lovozakupnika lovišta na tom području. U toj suglasnosti naveli bi se uvjeti i ograničenja na području na kojem se organiziraju događaji. U suradnji sa Šumarijom potvrdilo bi se ima li ili nema na izabranim rutama biciklističkog događaja šumskih radova te koje bi se mjere opreza trebale poduzeti prilikom obavljanja istih i sl. Također, predlaže se i obavještanje nadležnog lovačkog društva kako bi se utvrdilo ima li planiranog lova ili nekih drugih aktivnosti na tom području za vrijeme planiranih aktivnosti.
- **Brodski prijevoznici (Rapska plovidba d.d.)**
 2. Valbiska (Krk) - Lopar (Rab),
 3. Rijeka - Rab - Novalja (Pag),
 4. Stinica – Mišnjak (Rab),

Na sva četiri broda koja su u floti Rapske plovidbe d.d. moguće je prevoziti bicikle. Rapska plovidba d.d. vodi propisane evidencije vezane za prodaju karata pa tako i evidenciju prodanih karta putnicima koji putuju biciklom. U 2017. godini evidentirano je 1622 putnika koji su putovali biciklom. Rapska plovidba sustavno ulaže u unapređenje usluga na postojećim

brodovima, kao i u gradnju novih brodova, u cilju podizanja standarda na dobrobit svih korisnika njihovih usluga pa tako i onih koji dolaze biciklima.

Vozni red i cijene karata dostupne su na poveznici u nastavku Operativnog plana na stranici 109.

- **Hrvatska gorska služba spašavanja (HGSS)** je nacionalna, dobrovoljna, stručna, humanitarna i nestranačka udruga javnog značaja čiji su osnovni ciljevi sprečavanje nesreća, spašavanje i pružanje prve medicinske pomoći u planini i drugim nepristupačnim područjima i u izvanrednim okolnostima kod kojih pri spašavanju i pružanju pomoći treba primijeniti posebno stručno znanje i upotrijebiti tehničku opremu za spašavanje u planinama u svrhu očuvanja ljudskog života, zdravlja i imovine. Na području Primorsko-goranske županije djeluju Stanica Rijeka i Stanica Delnice. Prema podacima Stanice Rijeka broj intervencija vezanih za bicikliste kretao se od jedne intervencije (2015., 2016. i 2018. godine) do pet intervencija (2017. godine) na području Učke, Raba, Cresa, Lošinja, Gumanca, Krka. Uzroci su uglavnom nepoznavanje terena i dezorijentacija.

U navedenu statistiku nisu uključene intervencije koje su spašavatelji odradili navođenjem izgubljenih osoba putem telefona bez izlaska na teren, kao ni zbrinjavanje ozljeda kod osiguranja brdsko-biciklističkih utrka na kojima su članovi angažirani. HGSS je uglavnom angažiran od strane organizatora biciklističkih manifestacija za osiguranje biciklističkih utrka koje se odvijaju na nepristupačnom području. To su utrke "Downhill Lošinj" (svjetsko prvenstvo), utrka „Trnduro“ na Trnovici, utrka "4 Island" (otoci Krk, Rab, Cres, Lošinj), utrka "Fužine 2 Sea", utrka "Gro Alps". Članovi HGSS-a surađivali su na izradi karte otoka Raba, karte Lošinja te su bili aktivni članovi radne skupine projekta „Kvarner Outdoor“ 2013. godine.

- **Autobusni i taxi prijevoznici (Arriva i Croatia bus)**

Vozni red i cijene karata dostupne su na poveznici u nastavku Operativnog plana na stranici 109.

2.9. SWOT ANALIZA OPĆINE LOPAR

Cilj SWOT analize je objektivno sagledavanje svih relevantnih prednosti i slabosti Općine Lopar kao potencijalne cikloturističke destinacije, kao i sagledavanje prilika i prijetnji iz vanjskog okruženja koje mogu utjecati na budući razvoj iste. SWOT analiza prvenstveno je formulirana na osnovi dobivenih informacija od dionika (TZ Lopar, TZG Rab, T.Z. Vijeće, U.O. Laguna, Lopar Vrutak d.o.o., O.V. Lopar, U.O. Bellevue, Grgur d.o.o., U.O. Porto, U.O. Laguna i dr.) tijekom koordinacijskog sastanka održanog 9. studenog 2019. godine, te na osnovi smjernica Akcijskog plana za razvoj cikloturizma, Strategije razvoja turizma RH do 2020. godine, Operativnog plan razvoja cikloturizma Primorsko-goranske županije sa standardima 2019 -2020.

U suradnji s TZ Lopar prikupljeni su podaci o trenutnom stanju razvijenosti biciklističke infrastrukture, cikloturizma i turizma općenito, te budućih projektnih planova razvoja usmjerenih na cikloturizam. Zabilježena su zapažanja temeljena na vlastitom iskustvu kao i zapažanju dionika s kojima je ostvarena komunikacija, u pogledu razvoja cikloturizma. Na osnovi dobivenih podataka od TZ Lopar i ostalih dionika, te na osnovu vlastitih iskustava utvrđene su: prednosti, slabosti, prilike i prijetnje koje se uzimaju u obzir prilikom izrade SWOT analize, a koja služi kao osnova za izradu budućih operativnih ciljeva, te razvojnih cikloturističkih projekata i daljnjeg jačanja poduzetničkih aktivnosti.

Tablica 22. SWOT analiza Općine Lopar

SNAGE	SLABOSTI
POVOLJNI KLIMATSKI UVJETI	BIROKRATSKI SUSTAV
PRIRODNI RESURSI (GOLI OTOK, SV. GRGUR, PJEŠĆANE PLAŽE I DR)	RIZIK OD EKO KATASTROFE /BLIZINA RAFINERIJE OMIŠALJ NA OTOKU KRKU
OČUVANI OKOLIŠ I OČUVANA BIORAZNOLIKOST	KRATKA TURISTIČKA SEZONA
BOGATA I RAZNOLIKA KULTURNA BAŠTINA	DOTRAJALA INFRASTRUKTURA (CESTE, VODOVODNA MREŽA, SUSTAV KANALIZACIJA I OTPADNIH VODA I DR.)
LOKALNO STANOVNIŠTVO	MONETARNA I FISKLANA POLITIKA

	(POREZI I PRIREZI)
ARHEOLOŠKA I GEOLOŠKA NALAZIŠTA /GEO PARK	NEDOVOLJNO UČESTALA I/ILI NESIGURNA POVEZANOST SA KOPNOM IZVAN TURISTIČKE SEZONE (OVISNOST O VREMENSKOM PRLIKAMA)
OUTDOOR POTENCIJALI (BICIKLIRANJE, TREKING, PJEŠAČENJE, RONJENJE, SEA KAYAKING I DR	NEGATIVNA DEMOGRAFSKA SLIKA DOMICILNOG STANOVNIŠTVA
RAZGRANATA MREŽA STAZA I MAKADAMA	NEDOSTATAK SADRŽAJA ZA NOĆNI ŽIVOT
RAZNOVRSNA KONFIGURACIJA TERENA	NEDOSTATNA I NEDOVOLJNO KVALITETNA RADNA SNAGA U SEKTORU UGOSTITELJSTVA
BLIZINA MEDCYCLETOUR 8 RUTE	NEDOVOLJNA SURADNJA JAVNOG I PRIVATNOG SEKTORA
RAZNOVRSNA AUTOHTONA UGOSTITELJSKA PONUDA	NEDOVOLJNO SADRŽAJA ZA DJECU I MLADE
PREPOZNATLJIVA TURISTIČKA DESTINACIJA (RAJSKA PLAŽA)	NEDOVOLJNA INFORMIRANOST LOKALNOG STANOVNIŠTVA O MOGUĆNOŠĆU KORIŠTENJA EU FONDOVA
PRISTUP FINACIJSKIM SREDSTVIMA (LOKALNI, REGIONALNI, NACIONALNI I/ILI EU FONDOVI)	SMJEŠTAJNI KAPACITETI NIŽE KVALITETE

SAMOSTALNA LOKALNA JEDINICA	NEPOSTOJANJE HOTELA SA 4 I 5 ZVJEZDICA *
LJUDSKI POTENCIJALI	MIGRACIJA MLADOG I OBRAZOVNOG STANOVNIŠTVA
SV. MARIN	NEDOVOLJNO KONTORLIRANO KORIŠTENJE PRIRODNIH RESURSA
POLITIČKA STABILNOSTI I SIGRUNOST ZEMLJE	NEADEKVATNA RAZINA ZDRAVSTVENE ZAŠTITE (ODNOS OPREME I ZDRAVSTVENOG OSOBLJA) U TIJEKU TURISTIČKE SEZONE
FOUR ISLANDS UTRKA I RAB ISLAND TRAIL UTRKA	NEPOSTOJANJE BIKE FRIENDLY SMJEŠTAJNIH KAPACITETA I BIKE SERVISA
POSTOJANJE MOBILNE CIKLOTURISTIČKE APLIKACIJE	KONCENTRACIJA MANIFESTACIJA PROLJEĆE – JESEN
TRADICIJA U TURIZMU	NEPOSTOJANJE LICENCIRANIH BICIKLISTIČKIH VODIČA
PRILIKE	PRIJETNJE
EKOLOŠKA PROIZVODNJA	RASPRODAJA DJEDOVINE
RAZVOJ SELEKTIVNIH OBLIKA TURIZMA (S NAGLASKOM NA SPORTSKO-REKRACIJSKI TURIZAM)	NEDOSTATNA I DJELOMIČO NEKVALITETNA RADNA SNAGA
KONTINUIRANO BRENDIRANJE DESTINACIJE	NEKONTROLIRANA GRADNJA
PRAĆENJE SVJETSKIH TRENDOVA U	STIHIJSKI RAZVOJ TURIZMA

TURIZMU		
UNAPRJEĐENJE POSTOJEĆIH KAPACITETA	KVALITETE SMJEŠTAJNIH	NEDOVOLJNA OSVJEŠTENOST OČUVANJU OKOLIŠA BIORAZNOLIKOSTI O I
KONTINUIRANA LJUDSKIH RESURSA	EDUKACIJA	VREMENSKE NEPRILIKE UZROKOVANE GLOBALNIM KLIMATSKIM PROMJENAMA (POŽARI)
MOGUĆNOST NACIONLANIH I EU FONDOVA	KORIŠTENJA	MASOVNI TURIZAM
MOGUĆNOST UREĐENJE I PROŠIRENJA POSTOJEĆIH TE IZGRADNJA NOVIH (PJEŠČKIH I BICIKLISTIČKIH) STAZA I MAKADA		NE/KONKURENTNOST HRVATSKOG TURIZMA
KONTINUIRANI RAST BIKE SHARE SUSTAVA		SNAŽNIJI RAST CIKLOTURIZMA U OSTALIM GRADOVIMA I OPĆINAMA DILJEM PRIMORSKO GORANSKE ŽUPANIJE
PRODUŽENJE TURISTIČKE SEZONE JAČANJEM PONUDE OUTDOOR AKTIVNOSTI		NERJEŠENI IMOVINSKO PRAVNI ODNOSI

Izvor: izrada autora

2.10. VIZIJA I CILJEVI RAZVOJA CIKLOTURIZMA

Temeljem analize cilj je kroz operativni plan predstaviti obuhvatan, dovoljno širok i općenit niz prioriteta, vizija i ciljeva, na temelju kojih će se oblikovati koordinirani marketinški napori.

Temeljne odrednice vizije razvoja cikloturizma na području općine u fokus stavljaju:

- Prirodu i očuvani okoliš
- Bogata turistička ponuda
- Prepoznatljivost na emitivnim tržištima
- Definirane smjernice za razvoj održivog turizma

Vizija razvoja cikloturizma općine Lopar je unapređenje postojećih i stvaranje novih proizvoda koje obuhvaća proaktivnost u djelovanju i inovativnost u traženju rješenja za izazove razvoja cikloturizma.

Tome će doprinijeti dodatna ulaganja u trenutno raspoloživu cikloturističku infrastrukturu, kao i označene i povezane rute i daljnji razvoj popratnih sadržaja (standardizacija, označavanje bike&bed smještaja, biciklističke stanice, info punktovi...). Vizija se temelji na suradnji svih povezanih i neposredno povezanih dionika vezanih za cikloturizam uz kreiranje i stvaranje doživljaja. Kako bi se ostvarila vizija potrebno je postaviti specifični cilj: Naglašavanje važnosti imidža destinacije općine Lopar kao poželjna cikloturistička destinacija.

Specifični ciljevi koji se planiraju ostvariti su:

1. Korištenje prirodne baštine općine Lopar za daljnji razvoj i stvaranje cikloturističkog potencijala kroz kreiranje biciklističkih turističkih ruta te popularizaciju specifičnih vrsta turističkih proizvoda.
2. Brendiranje općine u Hrvatskoj i inozemstvu kao prepoznatljive i privlačne cikloturističke destinacije temeljene na ljepotama prirodnog okoliša kroz razvoj infrastrukture prilagođene turistima.

2.11. DEFINIRANJE KLJUČNIH PROJEKATA

Za postizanje navedenog cilja potrebno je realizirati niz aktivnosti i posebnih ciljeva:

2. Unaprijediti postojeću cikloturističku ponudu općine Lopar
3. Razviti prepoznatljiv identitet općine Lopar kao cikloturističke destinacije
4. Educirati lokalno stanovništvo i zaposlenike u općini Lopar o potencijalima cikloturizma, standardizaciji proizvoda i ishođenju potrebnih licenci

5. Prilagoditi i prihvatiti standarde za razvoj cikloturističke infrastrukture i ponude cikloturizma u Primorsko–goranskoj županiji
6. Osnovati radnu skupinu za razvoj cikloturizma i proizvoda koji imaju dodirne točke sa cikloturizmom
7. Mapirati sve ključne sadržaje koji mogu poslužiti kao atrakcijska osnova za promociju cikloturizma na području općine
8. Ulagati u razvoj promocije s naglaskom na multimediju kroz združen marketinški nastup u promotivnim materijalima koji se tiču turističkih sadržaja i proizvoda na području općine

2.12. STANDARDI ZA RAZVOJ CIKLOTURISTIČKE INFRASTRUKTURE I PONUDE CIKLOTURIZMA²⁵

- Regulatorni okvir za razvoj biciklističke infrastrukture obuhvaća sljedeće zakonske i podzakonske akte:
 - Zakon o cestama (NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14),
 - Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 65/15, 108/17),
 - Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta (NN 91/13, 114/17),
 - Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi (NN 28/16),
 - Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama (NN 33/05, 64/05, 155/05, 14/11, prijedlog 2015,
 - Pravilnik o turističkoj i ostaloj signalizaciji na cestama (NN 64/16),
 - Naredbu o ograničenju prometa na cestama (NN 64/09).

Zakon o cestama člankom 2. definira značenja javnih cesta: državnih, županijskih, lokalnih i nerazvrstanih cesta te njihovo planiranje, projektiranje, građenje, rekonstruiranje i održavanje (čl. 18.-30.). Zakonom je definirana biciklistička staza i biciklistička traka te obveza održavanja biciklističkih staza kroz naselje (čl. 27). Zakon o sigurnosti prometa na cestama također definira značenje biciklističke staze i biciklističke trake, propisana pravila kretanja za bicikliste, mogućnosti kretanja biciklista po cestama, određuje opremu bicikla i biciklista te mogućnosti osposobljavanja djece za vožnju biciklom na cesti. Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta definira biciklističke rute kao optimalne koridore za vođenje biciklističkog prometa. Rute državnog značaja (nadležnost HC) državne su glavne i vezne rute, koje se označavaju tekstualnom oznakom DG i DV, te brojčanom oznakom, dok su

²⁵ Zbog implementacije standarda, poglavlje STANDARDI ZA RAZVOJ CIKLOTURISTIČKE INFRASTRUKTURE I PONUDE CIKLOTURIZMA preuzeti su u cijelosti iz dokumenta OPERATIVNI PLAN RAZVOJA CIKLOTURIZMA PRIMORSKO-GORANSKE ŽUPANIJE SA STANDARDIMA 2019. - 2020.

rute županijskog značaja (nadležnost ŽUC-a, gradova i općina) županijske i lokalne rute koje se označavaju tekstualnom oznakom Ž i L te brojčanom oznakom.

Osnovna polazišta za kategorizaciju biciklističkih ruta od državnog značenja su (čl. 4.): ostvarivanje kontinuiteta EuroVelo transeuropskih ruta i ostvarivanje unutardržavnog povezivanja svih dijelova Republike Hrvatske (za državne glavne rute) te ostvarivanje povezivanja svih županijskih središta i većih gradova i povezivanje prirodnih i kulturnih znamenitosti svjetske i nacionalne razine (za državne vezne rute). Osnovna polazišta za kategorizaciju biciklističkih ruta od županijskog značenja su: ostvarivanje međužupanijskog i unutar županijskog povezivanja i povezivanje prirodnih i kulturnih znamenitosti županijske razine (za županijske rute) te ostvarivanje lokalnog povezivanja unutar gradova i općina, kao i povezivanje točkastih lokalnih znamenitosti i lokaliteta etno i turističkih usluga (za lokalne rute).

Treba spomenuti i Pravilnik o osnovnim uvjetima kojima javne ceste izvan naselja i njihovi elementi moraju udovoljavati sa stajališta sigurnosti prometa (NN 110/01) koji u članku 5.1.9. definira izvođenje biciklističke staze i širinu jednog prometnog traka. Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi propisuje osnovna načela planiranja te elemente za projektiranje, izgradnju i održavanje biciklističke infrastrukture. Biciklističku infrastrukturu čine (čl. 3.):

- 1) Biciklističke prometnice: – biciklističke ceste, – biciklistički putovi, – biciklističke staze, – biciklističke trake, – biciklističko-pješačke staze,
- 2) Prometna signalizacija i oprema,
- 3) Parkirališta za bicikle i njihova oprema,
- 4) Spremišta za pohranu bicikala,
- 5) Sustavi javnih bicikala.

Biciklistički promet može se odvijati i cestom za mješoviti promet. Zbog lakšeg sagledavanja kategorija biciklističkih prometnica, prema Pravilniku Ministarstva mora, prometa i infrastrukture iz 2016., navodimo osnovne pojmove biciklističke infrastrukture (prema Akcijskom planu razvoja cikloturizma, 2015.).

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.

Sukladno članku 5. Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi pri planiranju i projektiranju biciklističke infrastrukture potrebno je primjenjivati načela:

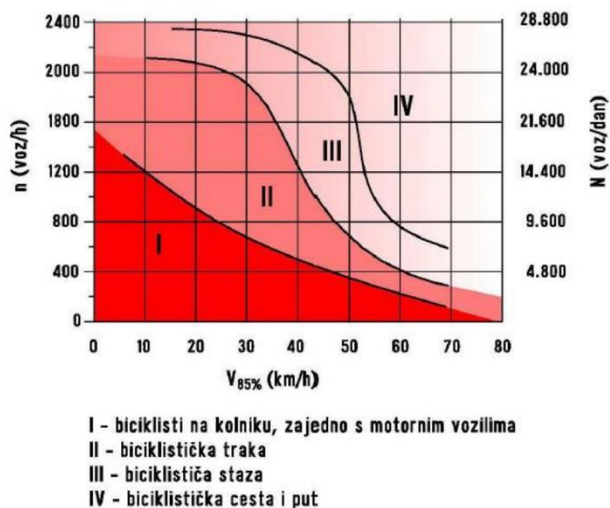
- 1) sigurnosti – potrebno ju je osigurati planiranjem, projektiranjem i građenjem na način da usvojena rješenja udovoljavaju sigurnosnim zahtjevima prema dostignućima i pravilima struke,
- 2) ekonomičnosti - podrazumijeva odabir rješenja koja su opravdana i ekonomski prihvatljiva, 3) cjelovitosti/koherentnosti - osigurava se međusobnim povezivanjem biciklističkih prometnih površina u biciklističku mrežu i njihovom integracijom u cestovnu mrežu,
- 3) izravnosti - osigurava se na način da biciklističke prometnice, uključujući i cestovnu mrežu kojom se smiju koristiti biciklisti, omogućuju biciklistima izbor optimalne rute kretanja od polazišta do cilja,
- 4) atraktivnosti - trasa biciklističke prometnice usmjerena na atraktivne objekte u prostoru i vođena na način da osigura vizuru preglednosti između biciklista i atraktivnih objekata u prostoru.

S obzirom da je promet motornih vozila ključan element za opterećenje prometnica, a time i za korištenje tih prometnica od strane 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 pruža 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%.

Sukladno Pravilniku o biciklističkoj infrastrukturi, odabir vrste biciklističke prometnice vrši se prema sljedećim parametrima:

Slika 15. Kriteriji za izbor vrste biciklističke prometnice s obzirom na intenzitet i brzinu 85-percentilnog motornog prometa



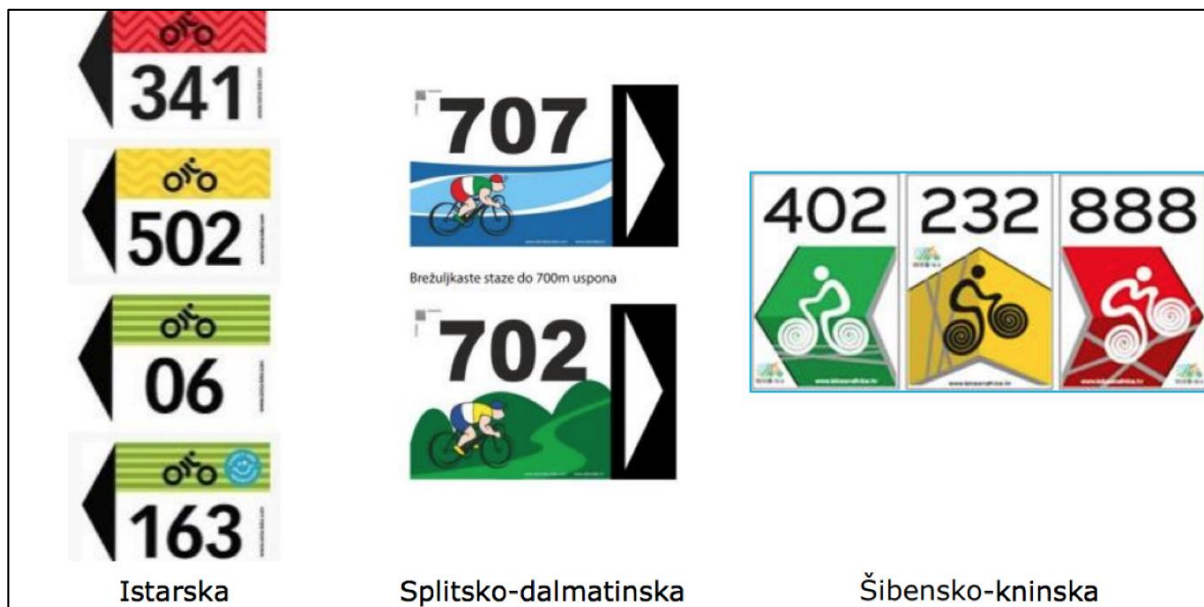
Izvor: Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi (15. 05. 2020-)

Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi predlaže osnovne smjernice za odabir biciklističke prometnice prema kojima se ne preporuča vođenje prometa bicikala na kolniku kod brzina iznad 50 km/h, minimalna širina dvosmjerne biciklističke staze trebala bi biti 2,5 m, a jednosmjerne trake 1 m, te je preporučljivi nagib na duljim relacijama 4%, a na kraćim (do 20m) 10%. Pri koncipiranju biciklističke infrastrukture treba uzeti u obzir posebnosti hrvatske ponude i kraja u odnosu na one središnje i sjeverne Europe. Treba imati na umu općenite elemente kulture prometa i življenja, realnu situaciju vezanu za prometnu infrastrukturu što je izravno 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 je glavna prednost korištenje kružnih turističkih staza (prema Pravilniku nazvanih rutama) koje kreću i završavaju na istom mjestu, koriste mješovitu 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 još uvijek zanemariv udio. Izuzetak čine turistički paketi s trekking (putnim) biciklima, međutim takva vrsta gostiju dobiva posebnu uslugu putem agencije (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, specijalizirani sadržaji poput bike parkova, enduro i freeride staza, singletrail staza i sl. S gledišta sigurnosti u prometu najveći naglasak trebala bi imati izgradnja biciklističkih prometnica (traka, staza i cesta), 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), 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). Da bi destinacija (županija) mogla obogatiti ponudu s kvalitetnom infrastrukturom te biti 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.

Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama datira iz 2005. godine te je prema trenutnim saznanjima u tijeku postupak donošenja novog Pravilnika. Osnovni problem u označavanju biciklističkih prometnica predstavlja još uvijek neriješena regulatorna osnova za označavanje i signalizaciju biciklističkih ruta, dijelom vezana i na različit stupanj razvijenosti cikloturizma među županijama, a isto tako i o različitom karakteru ponude i potražnje cikloturizma po županijama. S razvojem turizma u pojedinim županijama, na terenu su se počeli koristiti raznovrsni sustavi označavanja. Primorsko-goranska županija nema definiran Standard za biciklističku signalizaciju, prema kojem bi se ploče dimenzijama i ostalim elementima uskladile s drugim razvijenim cikloturističkim destinacijama u Hrvatskoj (poglavito Istarskoj i Splitsko-dalmatinskoj županiji) i inozemstvu. U okviru projekta Kvarner Outdoor započeo je proces osmišljavanja i razrade vizualnog standarda i županijske biciklističke signalizacije, međutim isti nije donesen.

Slika 16. Primjer standardizacije signalizacije



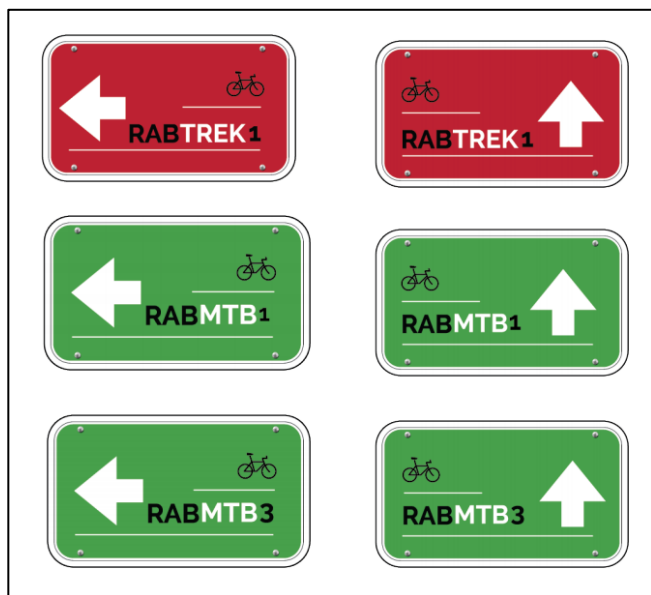
Izvor: Operativni plan razvoja cikloturizma Primorsko-goranske županije (15. 05. 2020.)

Iz primjera je razvidno da su spomenute županije prihvatile ujednačen model označavanja. Taj model definira vizualni standard dimenzije putokaza (22,5x15 cm ili 30x20 cm) i njenog sadržaja (oznaka/broj staze, smjer i boja).

Donošenje županijskog standarda za biciklističku signalizaciju, koji će biti usklađen s Pravilnikom o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama, jedna je od najvažnijih aktivnosti u provođenju ovog Operativnog plana. Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama propisuje vrstu, značenje, oblik, boju, dimenziju i postavljanje prometnih znakova, signalizacije i opreme na cestama.

Primjer implementacije signalizacije vidljiv je u nastavku sukladno projektu biciklističkog trasiranja otoka Raba.

Slika 17. Projekt biciklističkog trasiranja otoka Raba



Izvor: Adria Bike (15. 01. 2021.)

Prometnu signalizaciju i opremu za označavanje biciklističkih površina sukladno Pravilniku o biciklističkoj infrastrukturi čine:

- prometni znakovi: znakovi opasnosti, znakovi izričitih naredbi, znakovi obavijesti, dopunske ploče, turistička i druga obavijesna signalizacija,
- oznake na kolniku: uzdužne oznake (rubna crta, razdjelna crta), poprečne oznake, ostale oznake (strelice, simboli i dr.),
- prometna oprema: oprema za označavanje ruba kolnika, zaštitne ograde, stupići, rampe i druge odgovarajuće zapreke, naprave za parkiranje bicikala (nosači, držači, stalci), sustavi za pohranu bicikala (spremnici, biciklističke stanice).

2.12.1. Biciklistička signalizacija na ruti EuroVelo

Europska biciklistička federacija (European cycling federation - ECF) ima za glavni cilj 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 Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture. ECS standard nalaže da ruta ima putokaze. Ova signalizacija ima dvije važne funkcije: sigurnost prometa i promociju.

2.12.2. Bike&Bed standardi

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:

- 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 Ministarstva turizma (2016. g.) definirani su Pravilnikom o razvrstavanju, kategorizaciji i posebnim standardima ugostiteljskih objekata iz skupine Hoteli (NN 56/16, čl. 46. - Posebni standardi, točka 3.) u kojem je propisana vrsta posebnog standard. Posebni standard BIKE prema Pravilniku može se 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 sa specijaliziranim časopisima, biciklističkim kartama (informacije o stazama i područjima za bicikliste), informacijama o svakodnevnoj prognozi vremena i sl.
- 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

Osoba za informacije i pomoć gostu (biciklistički specijalist). Ime i fotografija osobe za informacije moraju biti istaknuti na info punktu za bicikliste

Mogućnost iznajmljivanja bicikla

Ponuda biciklističkih tura i mogućnost organiziranja biciklističkih vodiča na zahtjev gosta

Organiziran prijevoz gosta i opreme (biciklistički taksi), na zahtjev gosta

Mogućnost pružanja medicinske pomoći

Servis

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

Sport i rekreacija

- Sportski ili wellness sadržaji Razvojni projekti s operativnim planovima provedbe

Usluge prehrane

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

Veliki dio usluge je i educiranost vlasnika objekta i osoblja, što je segment u kojem javni sektor treba pružiti pomoć putem edukacija, 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.

2.13. KOMUNIKACIJSKE AKTIVNOSTI I AKTIVNOSTI (E)MARKETINGA

Imajući na umu velike prednosti interneta kao medija poput brojnosti korisnika, velikih segmentacijskih mogućnosti i iznimne mjerljivosti učinaka, sasvim je jasno da internetska mreža već dugi niz godina prema promocijskoj uporabi predstavlja uobičajeno korišteni medij. To nužno ne znači da će ulaganje u internetske promocijske kanale automatski rezultirati željenim učinkom obzirom da je i ovaj medij postao poprilično zagušenim kanalom komuniciranja i da je borba za pažnju korisnika značajno teža. Mogućnosti su fascinantno velike, ali nužno je jasno odrediti željene ciljeve, prilagoditi način komunikacije i na svim mogućim razinama mjeriti učinak te tijekom vremena usavršavati pristup. U nastavku je dan pregled najznačajnijih oglašivačkih platformi s naznakom ciljeva za koji su najpogodniji. Prilikom razmatranja pristupa internetskih promocijskih kanala, treba staviti fokus na primjenu rezultata primarnog istraživanja

koje je provedeno u sklopu analitičkog procesa. Uz navedeno, prilikom oblikovanja i provedbe promocijskih aktivnosti, preporuka je koristiti specijalizirane pojedince ili subjekte s iskustvom oblikovanja takvih kampanja uz potpunu uključenost i nadzor u načine mjerenja ostvarenih rezultata (prilagođeno prema Biloš, A., Turkalj, D., 2019, 49)²⁶.

2.13.1. Googleova oglašivačka mreža

Google glavninu svojih prigoda ostvaruje baš oglašivačkim modelom i za mnoge oglašivače čini najznačajniji kanal dolaska do ciljnog tržišta, uz sveprisutne društvene mreže. Iako Google Ads platforma nudi više kanala za oblikovanje oglasa i ostvarivanje komunikacijskih ciljeva, temeljne mreže ove platforme su:

- 1) Pretraživačka
- 2) Prikazivačka
- 3) Video (Youtube) mreža

2.13.2. Mobilne aplikacije (mobile first)

Mobilne aplikacije su softverska rješenja koja su predviđena za korištenje na mobilnim uređajima poput pametnih telefona, tableta i nosive tehnologije. Njezina uporaba u industriji turizma je iznimno široko rasprostranjena i raznovrsna. Vrsta aplikacija koje su usmjerene na pružanje usluga u segmentu turizma se mogu podijeliti na dvije skupine: one usko specijalizirane (npr. Google maps) ili one koje djeluju kao agregator različitih usluga (npr. Tripadvisor, Expedia i sl.) na jednom mjestu čineći ga tako moćnim alatom za snalaženje i otkrivanje novih doživljaja na određenoj destinaciji. S obzirom na postojanje već velikog broja etabliranih putnih aplikacija, pažljivo treba promisliti o funkcionalnosti kojoj želimo dati značaj prilikom izrade aplikacije. Prilikom donošenja odluke o izradi mobilne aplikacije ili nadopuni postojeće aplikacije za određenu destinaciju ili atrakciju treba uzeti u obzir aktualne trendove i posebne interese koje ponuda nudi.

2.13.3. Travel influencers

Dosada su već poznati primjeri angažiranja utjecajnih osoba u kampanjama promoviranja, pa je tako Hrvatska turistička zajednica organizirala promotivnu kampanju ‘Visit Slavonia, Share Slavonia’. Tom prigodom su poznati svjetski blogeri i influenseri iz Njemačke, Poljske, Velike

²⁶ Prilagođeno prema Biloš, A., Turkalj, D.: Komunikacijski koncepti i digitalna vidljivost

Britanije, Francuske, Makedonije, Hrvatske, Australije i Japana boravili 5 dana u Slavoniji i bilježili svoje dojmove na društvenim mrežama i blogovima. Rezultat ove kampanje je da su na dnevnoj bazi postove vezane za Slavoniju pratili čak milijun pratitelja diljem svijeta.

2.13.4. Info pultovi

Offline info ploče trebaju biti postavljene na mjestima gdje bi uobičajeno posjetitelji poželjeli dobiti više informacija, ali možda ne znaju kako doći do tih informacija. Neka od mjesta primjerenih za postavljanje info ploča su na lokacijama koje su biciklistički frekventne ili na lokacijama koje nude mnoštvo sadržaja ili imaju zanimljivu priču o sebi. Kako su ploče ograničene prostorom pa onda i informacijama koje nudi mogu se koristiti QR kodovi za one željne više informacija. QR kod je skraćena od quick response 1D koda koji se uz pomoć mobilnog uređaja može očitati što rezultira preusmjerenjem korisnika na određenu web lokaciju na kojoj je moguće dobiti više informacija ovisno o tome na što se QR kod referira. Dvostruka korist ove metoda je što se tada može pratiti ponašanje, korisnost i učestalost korištenja postavljenih info pultova.

2.13.5. Brošure i publikacije

Današnje poimanje turističke brošure ili pamfleta nužno je vezano uz dojam koji tiskovina ostavlja prilikom korištenja, a taj dojam mora bit impresivan. Kreativna i inovativna rješenja u prezentaciji informacija svakako će rezultirati s pozitivnom reakcijom, ali i odmakom od konkurencije. Prepoznatljivi simboli, boje, kvalitetni slikovni sadržaji i fontovi su samo jedan od načina personalizacije poruke putem tiskovina namijenjenih prezentaciji turističke ponude. Neke od ideja za prezentaciju sadržaja vezanih za ponudu općine Lopar bi bile:

- 1) Brošura s mapama i opisima biciklističkih staza
- 2) Brošura s prezentacijom avanturističkih sadržaja u općini
- 3) Brošura sa detaljima o specijaliziranim ciklo turističkim proizvodima

2.14. CILJNA TRŽIŠTA

Ključni potrošački segmenti na koje marketing Hrvatske turističke zajednice ima cilj privlačiti mogu se svrstati u 8 grupa:²⁷

- Mladi (18 – 24 godine) – radi se o potrošačkom segmentu s izrazito različitim društvenim i/ili kulturološkim zaleđem i sklonosti različitim načinima putovanja uključujući i segment putnika u kojem se većina prtljage nosi u velikom ruksaku. Putuju tijekom praznika, u trajanju od nekoliko dana do nekoliko mjeseci, a preferiraju jeftiniji prijevoz i smještaj. Skloni su aktivnostima i avanturi, čistoj prirodi te lokalnoj kulturi, a informiraju se u najvećoj mjeri preko interneta. Upravo navedeni segment ima najveću predispoziciju privlačenja putem tehnika i alata internet marketinga s naglaskom na mobilni marketing. Naime, navedene generacije su prihvatile suvremenu tehnologiju kao način komunikacije te ukoliko turistički poslovni subjekt ne egzistira na mjestima – platformama gdje će navedeni segment pretraživati informacije, postoji velika mogućnost kako će navedeni segment zaobići turističko odredište.
- DINKS (parovi s dvostrukim primanjima, bez djece) - karakterizira ih činjenica da imaju novaca, ali su vremenski vrlo ograničeni. Interesiraju ih kratki odmori te oblici i sadržaji putovanja kojima se nagrađuju. Informiraju se u najvećoj mjeri preko interneta, lifestyle časopisa i preko prijatelja. Segment nije cjenovno osjetljiv. Navedenom segmentu ključno je ponuditi strategiju marketinga sadržaja budući da su navedeni segmenti orijentirani na doživljaj turističke destinacije i otkrivanju destinacije prema informacijama koje su prikupili u online okruženju.
- Obitelji – segment obitelji uključuje one s mlađom djecom (djeca do 7 godina) i obitelji sa starijom djecom (8-14 godina). Dok prve obilježava krilatica „sve se okreće oko djece“ te im je najvažnije udovoljiti dječjim potrebama, obitelji sa starijom djecom traže sadržaje koji mogu zadovoljiti potrebe svih članova. Segment obitelji pretežito putuje tijekom školskih praznika, uglavnom se informira usmenom predajom i cjenovno je osjetljiv.
- Empty nesters (radno aktivni ljudi čija su djeca napustila roditeljski dom i žive samostalno; 50-65 godina) – karakterizira ih to što putuju tijekom cijele godine, često spajaju posao s odmorom te su skloni holističkom pristupu životu (wellness, zdrava hrana, aktivnosti i revitalizacija). Nisu cjenovno osjetljivi, na putovanjima se nagrađuju, temeljito se pripremaju za putovanja, a informiraju se preko preporuka, specijalizirane literature o putovanjima te interneta.
- Zlatna dob (umirovljenici bez većih zdravstvenih problema, 65+ godina) – riječ je o skupini koja još uvijek aktivno putuje, a zainteresirani su za obilazak glavnih atrakcija. Cijene udobnost smještaja, a za starije među njima bitna je dostupnost medicinske skrbi.

²⁷ Prilagođeno prema prijedlogu strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, dostupno na <http://www.mint.hr/UserDocsImages/Strategija-turizam-2020-editfinal.pdf> (15. 05. 2020.)

Cjenovno su osjetljivi, putuju pretežito u proljeće i jesen, a najviše uvažavaju preporuke kao izvor informacija.

- Specijalizirani organizatori poslovnih putovanja – riječ je o specijaliziranim posrednicima za poslovna i incentive putovanja koja se odvijaju pretežito tijekom proljeća i jeseni. Preferiraju prepoznatljive/atraktivne turističke destinacije i višu kvalitetu usluga.

Segmentacijske stavke koje je nužno prihvatiti u domeni Geografske segmentacije obuhvaćaju ciljane tržišta koji su analizirani u nastavku²⁸:

— Njemačke, Austrije, Slovenije i Italije

2.14.1. NJEMAČKA

Najveći broj turista u Njemačkoj dolazi iz regija Nordrhein Westfalen, Bavarska i Baden-Württemberg. Prema kriteriju posjete Hrvatskoj u protekle tri godine, najveće udjele imaju te iste regije: prva je Bavarska s udjelom od 26 %, zatim slijedi Nordrhein Westfalen (20 %) te Baden-Württemberg (16 %). Kada promatramo interes za posjet Hrvatskoj u budućnosti, struktura prema regijama znatno je drugačija i donekle odgovara prosjeku za sve njemačke turiste. Najveći interes zabilježen je u regiji Sjeverna Nordrhein - Westfalen (25 %), zatim u Bavarskoj (19 %) i Baden Württemberg (11 %), regije koje pokazuju novi interes za putovanje u Hrvatsku u budućnosti uz Nordrhein Westfalen su Niedersachsen te gradovi Berlin i Hamburg.

Analizirajući proces i kriterije odabira destinacije od mora, s obzirom na potrebe koje zadovoljava, Hrvatska se među njemačkim turistima profilira kao destinacija gdje obitelji uživaju u suncu i moru.

²⁸ Profili tržišta: Profili za Hrvatsku značajnijih emitivnih tržišta pružaju niz informacija relevantnih za razumijevanje odlika turističkog prometa istih, uz kontekst šireg kruga pokazatelja iz domene političkog uređenja, gospodarstva, socio-demografskih parametara i dr. Profili se ažuriraju jednom godišnje, tijekom posljednjeg kvartala u godini i dostupni su na: <https://www.htz.hr/hr-HR/informacije-o-trzistima/profili-trzista> (15.02. 2021.)

Cikloturizam kao motiv dolaska prikazan je u tablici 1.

Tablica 23. Profil emitivnog tržišta – Njemačka, izdanje 2021.

Motiv dolaska u Hrvatsku		
Motivi	Prosjeak za strana tržišta	Njemačka
More	79,1	86,8
Priroda	56,2	61,8
Gradovi (city break)	24,8	19,6
Touring, sightseeing	22,3	16,6
Kultura i umjetnost	13,4	11,9
Ostali sportovi i rekreacija	11,1	13,1
Gastronomija	6,7	9,6
Zabava i festivali	5,1	2,4
Sela, ruralno područje	4,7	5,0
Manifestacije i događanja	4,1	3,3
Posao	2,8	1,6
Wellness, toplice	3,3	4,5
Planinarenje, hodanje	3,3	3,2
Drugi odmorišni motivi	2,6	3,0
Posjet rodbini i prijateljima	1,7	1,1
Cikloturizam, mountain biking	1,7	2,1
Zdravstveni razlozi	0,8	0,6
Obrazovanje	0,4	0,2
Vjerski razlozi	0,2	0,1
Neki drugi razlog	1,0	1,0

2.14.2. AUSTRIJA

Hrvatska je prema studijama na tržištu za Austrijance pozicionirana kao jedna od najatraktivnijih i najtraženijih destinacija. Sve više do izražaja dolaze nova ulaganja u turistički proizvod i hotelski smještaj. Blizina destinacije, odlična cestovna infrastruktura i povezanost, visoka razina sigurnosti te omjer cijena i usluga komparativne su prednosti Hrvatske na tržištu Austrije. Austrijanci za Hrvatsku predstavljaju stalne goste koji u najvećoj mjeri dolaze kao individualni gosti s vlastitim prije-voznim sredstvom i u vlastitoj organizaciji. Austrijski gosti izuzetno dobro poznaju naš turistički proizvod, dolaze više puta godišnje i zadovoljni su omjerom cijene i pružene usluge. Austrijsko tržište odlično reagira i na ponudu pred i posezone i upravo su individualni gosti oni koji uživaju u našoj eno i gastro ponudi, opuštanju i oporavku, aktivnom sportu od biciklizma do pješaćenja.

Cikloturizam kao motiv dolaska prikazan je u tablici 2 (zauzima nešto manji prosjek u odnosu na prosjek ostalih zemalja).

Tablica 24. Profil emitivnog tržišta – Austrija, izdanje 2021.

Motiv dolaska u Hrvatsku		
Motivi	Prosjeak za strana tržišta	Austrija
More	79,1	86,9
Priroda	56,2	65,6
Gradovi (city break)	24,8	18,6
Touring, sightseeing	22,3	12,4
Kultura i umjetnost	13,4	16,0
Ostali sportovi i rekreacija	11,1	11,8
Gastronomija	6,7	10,2
Zabava i festivali	5,1	4,7
Sela, ruralno područje	4,7	5,5
Manifestacije i događanja	4,1	4,4
Posao	2,8	1,9
Wellness, toplice	3,3	3,6
Planinarenje, hodaње	3,3	3,9
Drugi odmorišni motivi	2,6	3,2
Posjet rodbini i prijateljima	1,7	0,7
Cikloturizam, mountain biking	1,7	1,5
Zdravstveni razlozi	0,8	0,9
Obrazovanje	0,4	0,1
Vjerski razlozi	0,2	0,0
Neki drugi razlog	1,0	0,7

2.14.3. SLOVENIJA

Hrvatska turistička ponuda je dosadašnjim konstantnim ulaganjem u podizanje kvalitete usluge turističkog proizvoda i usluge izgradila dobar imidž što je zapaženo i kod slovenskih gostiju pa je samim time potražnja za Hrvatskom kao turističkom destinacijom kontinuirano rasla. Sa proglašenjem pandemije te svim nesigurnostima s kojima smo se susreli i susrećemo se u ovim izazovnim dobima Hrvatska je što zbog blizine što zbog osjećaja sigurnosti i dalje zadržala prvo mjesto pri odabiru destinacije za provođenje odmora. Naravno, naglasak u svemu tome je prvenstveno na blizini i na tome da je Hrvatska za Slovence isključivo auto destinacija stoga je vrlo dostupna te u slučaju proglašenja izvanrednih mjera lako savladljiva pri povratku u domicilnu državu.

Cikloturizam kao motiv dolaska prikazan je u tablici 3.

Tablica 25. Profil emitivnog tržišta – Slovenija, izdanje 2021.

Motiv dolaska u Hrvatsku		
Motivi	Prosjeak za strana tržišta	Austrija
More	79,1	86,9
Priroda	56,2	65,6
Gradovi (city break)	24,8	18,6
Touring, sightseeing	22,3	12,4
Kultura i umjetnost	13,4	16,0
Ostali sportovi i rekreacija	11,1	11,8
Gastronomija	6,7	10,2
Zabava i festivali	5,1	4,7
Sela, ruralno područje	4,7	5,5
Manifestacije i događanja	4,1	4,4
Posao	2,8	1,9
Wellness, toplice	3,3	3,6
Planinarenje, hodanje	3,3	3,9
Drugi odmorišni motivi	2,6	3,2
Posjet rodbini i prijateljima	1,7	0,7
Cikloturizam, mountain biking	1,7	1,5
Zdravstveni razlozi	0,8	0,9
Obrazovanje	0,4	0,1
Vjerski razlozi	0,2	0,0
Neki drugi razlog	1,0	0,7

2.14.4. ITALIJA

Zastupljenost Hrvatske u programima organizatora putovanja u 2020. godini bila je nešto niža u odnosu na 2019. godinu. Zbog situacije s pandemijom sektor turizma u Italiji je jako pogođen, neki partneri su zatvorili agencije i pitanje je koliko će ih uopće opstati i poslovati u 2021., a većina ih se usmjerila na Italiju kako bi spasili sezonu. Iz tog razloga motivi dolaska prikazuju nešto manje vrijednosti u odnosu na prosjek.

Cikloturizam kao motiv dolaska prikazan je u tablici 4.

Tablica 26. Profil emitivnog tržišta – Italija, izdanje 2021.

Motiv dolaska u Hrvatsku		
Motivi	Prosjeak za strana tržišta	Italija
More	79,1	77,4
Priroda	56,2	59,6
Gradovi (city break)	24,8	22,7
Touring, sightseeing	22,3	18,0
Kultura i umjetnost	13,4	9,9
Ostali sportovi i rekreacija	11,1	9,8
Gastronomija	6,7	5,1
Zabava i festivali	5,1	7,7
Sela, ruralno područje	4,7	5,3
Manifestacije i događanja	4,1	5,2
Posao	2,8	2,2
Wellness, toplice	3,3	2,1
Planinarenje, hodanje	3,3	1,7
Drugi odmorišni motivi	2,6	3,0
Posjet rodbini i prijateljima	1,7	3,4
Cikloturizam, mountain biking	1,7	1,4
Zdravstveni razlozi	0,8	1,6
Obrazovanje	0,4	0,7
Vjerski razlozi	0,2	0,5
Neki drugi razlog	1,0	0,5

2.14.5. Buyer persone

Moguća osmišljena kombinacija segmenata navedena je i analizirana u nastavku u obliku Buyer persona. Buyer persone predstavljaju potrošače proizvoda i usluga analiziranu kroz niz varijabli (demografske, geografske, psihografske) s ciljem dobivanja u uvid kako donose odluku o kupovini. Definirane Buyer persone su cikloturisti općenito s naglaskom na dva podsegmenta: avanturisti i urbani posjetitelji.

U nastavku su kreirane i analizirane Buyer persone od strane autora na temelju socio-demografskih varijabli (prilagođeno prema Kelić et. al., 2019, 10)²⁹.

Tablica 27. Analiza segmenta cikloturisti

Profil	Potrošački segmenti cikloturista, temeljem Strategije razvoja turizma RH do
--------	---

²⁹ Prilagođeno prema Kelić et. al., 2019, 10

	<p>2020., dijele se u dvije osnovne skupine:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) biciklisti rekreativci koji povremeno koriste bicikl kao sredstvo rekreacije, 2) pasionirani biciklisti kod kojih je vožnja biciklom osnovni oblik provođenja slobodnog vremena što uključuje i natjecatelje odnosno sportske bicikliste.
Interes	<p>Biciklisti rekreativci predstavljaju najveći potrošački segment, a preferiraju tjelesno manje zahtjevne rute, imaju unaprijed planiran i organiziran itinerar te traže udoban smještaj. Uglavnom koriste vlastiti bicikl, 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 mrežnih stranica i info materijala, koriste osmišljene staze (rute) birajući one manje prometne, koje prolaze atraktivnim prostorima i turističkim lokalitetima. Ova skupina gostiju traži dodatne info-materijale i literaturu, dodatne informacije, te je primarna za razvoj cikloturizma. S obzirom da gosti iz te skupine koriste lokalne usluge najma bicikala, servisa te nerijetko angažiraju lokalnog biciklističkog vodiča, 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 do lokacije po kojoj žele voziti), dok istovremeno postoje i biciklisti koji putuju svakog dana iz jednog mjesta u drugo mjesto (proputovanja), najčešće na dužim relacijama.</p> <p>Biciklisti sportaši vezani su za jedno mjesto boravka, nemaju razrađen plan putovanja.</p>
Dobna struktura	<p>Biciklisti rekreativci većinom su srednje i zrelije dobi, od 35 do 60 godina.</p> <p>Biciklisti sportaši mlađe su životne dobi te su usmjereni na treninge, a ne na razgledavanje i upoznavanje kraja.</p>
Navike	<p>Najčešći turistički proizvodi koje biciklisti rekreativci koriste su: manje zahtjevne ciklo rute, vožnja kroz očuvanu prirodu, bike-sharing sustav, kulturne i prirodne atrakcije, tematske manifestacije.</p> <p>Biciklisti sportaši sami definiraju itinerar za trening, a turistička, cikloturistička i ugostiteljska infrastruktura nije im nužna. Traže kvalitetan smještaj s dodatnim uslugama u sklopu objekta (masaže, wellness i slično).</p>
Posebni	<p>Daljnje prilagođavanje biciklističkih staza, te prilagođavanje informacija o</p>

proizvodi	općini Lopar te povezivanje biciklističkih staza.
Projektna aktivnost	Unaprjeđenje mobilne aplikacije za turiste i postavljanje info ploča, te izrada virtualne 360 turističke panorame kroz mapiranje turističkih ruta.

Tablica 28. Analiza podsegmenta avanturisti (rekreativci)

Profil	Segmenti koji su skloni avanturističkim i adrenalinskim sadržajima, a manje su osjetljivi na kvalitetu smještaja. Optimistični su, pragmatični, skloni promjenama. Traže nova iskustva i doživljaje. Grupna generacijska različitost utječe na njihovo lako otvaranje različitim i novim kulturama, okusima, odnosno nacionalnim kuhinjama i željom za putovanjima u inozemstvo.
Interes	Riječ je o profilu „tragača” u potrazi za svakodnevnim unaprjeđenjem svojeg dnevnog života, odnosno traženja ravnoteže između zarađivanja, duševnog zdravlja i kućnog života kroz upoznavanje novih kultura, gastronomije i kulturno – povijesne baštine.
Dobna struktura	Generacija Y (1980 – 2000).
Navike	Preferiraju kratka putovanja te budući da tehnologiju doživljavaju kao „blagodat i prijatnu” sve informacije provjeravaju online u realnom vremenu. U većini slučajeva samostalno organiziraju putovanje i dolazak
Posebni proizvodi	Razvijanje turističkih programa metodom interpretacije destinacije „Living history“
Projektna aktivnost	Razvoj mobilnih aplikacija i organizacija festivala.

Tablica 29. Analiza podsegmenta urbani posjetitelji

Profil	Turistička potražnja pretežno dolazi od gostiju koji su obrazovani i više platežne moći. Zainteresirani su za istraživanje svih aspekata destinacije ali okolice
--------	--

	(gastronomija, sport, rekreacija, zabava).
Interes	Urbani posjetitelji su pretežno članovi skupine poslovne zajednice koji su ljubitelji premium hrane, pretežno su muškog spola, dolaze planski iz cijele Hrvatske na cijeli vikend. Odluku o kupnji donose kao odgovor na dobivenu pozivnicu marketingom od usta do usta.
Dobna struktura	Urbani posjetitelji 30 godina na više
Navike	Inspiracija dolaska su teme kulturno povijesne baštine ali i događanja u okolini kojima će nadopunjavati ponudu općine (gastro ponuda, team building, manifestacije i drugo).
Posebni proizvodi	Raspoloživost smještaja različitih kategorija s kvalitetnim uslugama i educiranim kadrom budući da inspiraciju traže na samoj destinaciji.
Projektna aktivnost	Organizacija tematskih festivala te certifikacija cikloturističkih vodiča i organizacija specijaliziranih tematskih cikloturističkih ruta.

3. ANALIZA TROŠKOVA I KORISTI ODABRANIH PROJEKTNIH PRIJEDLOGA

3.1. ZAKONSKI OKVIR

Promet biciklom propisan je Zakonom o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine br. 67/08 , 48/10 , 74/11 , 80/13 , 158/13 , 92/14 , 64/15). Odgovornost za uređenje biciklističkog prometa imaju jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, u skladu s odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama, uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove te uređuju promet na svojem području.³⁰

3.1.1. Javna nabava

Za provedbu postupka nabave potrebno je uvažiti i primijeniti odredbe Zakona o javnoj nabavi (Narodne novine br. 120/2016) kojim se propisuje javna nabava kao skup postupaka, odnosno pravila kojih se dužan pridržavati svaki naručitelj (javni dobavljač) koji samostalno ne stječe financijska sredstva već koristi javna sredstva, odnosno koji je posredni ili neposredni korisnik državnog ili lokalnog proračuna.

Uz navedenu zakonsku normu, potrebno je primijeniti i podzakonske propise:

1. Pravilnik o dokumentaciji o nabavi te ponudi u postupcima javne nabave,
2. Pravilnik o planu nabave, registru ugovora, prethodnom savjetovanju i analizi tržišta u javnoj nabavi,
3. Pravilnik o elektroničkoj žalbi u javnoj nabavi,
4. Direktiva 2014/24/EU o javnoj nabavi.

3.1.1.1. Pragovi za primjenu Zakona o javnoj nabavi

Sukladno čl. 12. Zakona o javnoj nabavi, javna nabava ne provodi se za:

1. na nabavu:

1. robe i usluga te provedbu projektnih natječaja procijenjene vrijednosti manje od 200.000,00 kuna te
2. radova procijenjene vrijednosti manje od 500.000,00 kuna;

2. na nabavu u diplomatskim misijama i konzularnim uredima Republike Hrvatske u inozemstvu:

³⁰ <https://croatia.hr/hr-HR/dozivljaji/aktivni-odmor/biciklizam/korisne-informacije-za-bicikliste-i-cikloturiste>, (12. 05. 2020.)

1. robe i usluga te provedbu projektnih natječaja procijenjene vrijednosti manje od 950.000,00 kuna te
2. radova procijenjene vrijednosti manje od 4.000.000,00 kuna.

Međutim, naručitelj je obvezan primijeniti odredbe ovoga Zakona za nabavu robe, radova ili usluga te provedbu projektnih natječaja čija je procijenjena vrijednost jednaka ili veća od prethodno navedenih pragova.³¹

3.1.1.2. Nabava velike vrijednosti

Prema čl. 13. Zakona o javnoj nabavi nabava velike vrijednosti je nabava čija je procijenjena vrijednost jednaka ili veća od vrijednosti europskih pragova iz članka 4. Direktive 2014/24/EU i članka 15. Direktive 2014/25/EU ovisno o vrsti naručitelja i vrsti ugovora, izraženih u odgovarajuće vrijednosti u kunama sukladno važećoj Komunikaciji Europske komisije objavljenoj u Službenom listu Europske unije (europski prag).

U slučaju iz nabave robe iz Priloga III. A ovoga Zakona, nabava velike vrijednosti je nabava čija je procijenjena vrijednost jednaka ili veća od vrijednosti europskih pragova iz članka 8. Direktive 2009/81/EZ, izraženih u odgovarajuće vrijednosti u kunama sukladno važećoj Komunikaciji Europske komisije objavljenoj u Službenom listu Europske unije (europski prag).

U slučaju nabave robe iz Priloga III. B ovoga Zakona od strane javnog naručitelja koji djeluje u području obrane i sigurnosti, nabava velike vrijednosti je nabava čija je procijenjena vrijednost jednaka ili veća od vrijednosti europskih pragova iz članka 4. stavka 1. točke (b) Direktive 2014/24/EU, dok u slučaju nabave proizvoda koji nisu na tom popisu od strane javnih naručitelja iz Priloga I. ovoga Zakona koji djeluje u području obrane i sigurnosti, nabava velike vrijednosti je nabava čija je procijenjena vrijednost jednaka ili veća od vrijednosti europskih pragova iz članka 4. stavka 1. točke (c) Direktive 2014/24/EU, izraženih u odgovarajuće vrijednosti u kunama sukladno važećoj Komunikaciji Europske komisije objavljenoj u Službenom listu Europske unije (europski prag)

Obavijest o važećim vrijednostima europskih pragova središnje tijelo državne uprave nadležno za politiku javne nabave objavljuje na Portalu javne nabave.³²

³¹ <https://www.zakon.hr/z/223/Zakon-o-javnoj-nabavi>, (12. 05. 2020.)

³² Ibid., (12. 05. 2020.)

3.1.1.3. Nabava male vrijednosti

Nabava male vrijednosti je nabava čija je procijenjena vrijednost jednaka ili veća od vrijednosti pragova iz članka 12. Zakona o javnoj nabavi, a manja od vrijednosti iz članka 13. Zakona o javnoj nabavi uvažavajući članak 14. Zakona o javnoj nabavi.³³ Iznosi do 20.000,00 kn se ne prikazuju u planu nabave.

3.1.1.4. Jednostavna nabava

Jednostavnu ili bagatelnu nabavu uređuje članak 15. Zakona o javnoj nabavi. Jednostavna nabava je nabava do vrijednosti pragova iz naslova 6.1.1.1. Pragovi za primjenu Zakona o javnoj nabavi.

Pravila, uvjete i postupke jednostavne nabave utvrđuje naručitelj općim aktom, uzimajući u obzir načela javne nabave te mogućnost primjene elektroničkih sredstava komunikacije. Opći akt koji uređuje jednostavnu nabavu te sve njegove kasnije promjene naručitelj (općina) dužan je objaviti na vlastitim internetskim stranicama.

3.2. Minimalni tehnički zahtjevi

Općina mora osigurati financijska sredstva za pokretanja sustava javnih bicikala, imat određen broj godina iskustva na poslovima održavanja prijevoznih sredstava, radionicu za popravke i održavanje prijevoznih sredstava, čuvano skladište za pohranu dijelova sustava i bicikala te rezervnih dijelova, servisno vozilo za prijevoz bicikala, upravljačko središte sustava za komunikaciju sa korisnicima i servisnim vozilom.

1. Minimalni tehnički uvjeti za bicikle:
 1. određena robusnost izvedbe,
 2. ugrađena košarica za prijevoz osobnih stvari,
 3. mogućnost isticanja reklamne poruke,
 4. ugrađena automatska identifikacija bicikla,
 5. tehnička izvedba okvira bicikla koja omogućava fizičko blokiranje bicikla na parkirališnoj instalaciji,
 6. lako korištenje za korisnike oba spola.

³³ <https://www.pazin.hr/grad-pazin/javna-nabava/>, (12. 05. 2020.)

7. Minimalni tehnički uvjeti za parkirališnu instalaciju:

1. minimalno 6 parkirališnih stalaka za bicikle,
2. displej i/ili info pano s uputama za korištenje bicikala na hrvatskom i engleskom jeziku;
3. mogućnost prijave korisnika ako nema slobodnog parkirališnog mjesta za povrat bicikla,
4. oprema za blokiranje/deblokiranje bicikla nakon identifikacije.

5. Minimalni tehnički uvjeti na upravljački centar:

6. upravljačko središte sustava za komunikaciju sa korisnicima, servisnim vozilom na terenu,
7. displej s prikazom aktualnog stanja cijelog sustava u realnom vremenu (broj slobodnih bicikala i slobodnih mjesta za parkiranje, kolika je udaljenost do susjednih lokacija,
8. u dužinskim jedinicama i u vremenskim jedinicama normalnog pješaćenja.

9. Minimalni tehnički uvjeti za servisno vozilo:

1. vozilo za prijevoz bicikala,
2. posjedovanje uređaja i alata za brzo otklanjanje nedostataka na biciklima na parkirališnim lokacijama.

3. Minimalni tehnički uvjeti vezani uz način registracije:

1. prijava u sustav preko Interneta, odnosno web stranice operatera servisa;
2. prijava u sustav preko info punktova smještenih na lokacijama.
3. prijava u sustav preko mobilne aplikacije (iOS, Android, Windows Phone),
4. prijavom u sustav upravljačkog središta.³⁴

34

[http://web.zagreb.hr/Sjednice/2013/SkupstinaZapisi_2013.nsf/b030f217f86f5620c125728400502a88/a83f4df6b5971821c125801f002f3b02/\\$FILE/uvo%C4%91enje%20sustava%20javnih%20bicikala%20na%20podrucju%20GZ.pdf](http://web.zagreb.hr/Sjednice/2013/SkupstinaZapisi_2013.nsf/b030f217f86f5620c125728400502a88/a83f4df6b5971821c125801f002f3b02/$FILE/uvo%C4%91enje%20sustava%20javnih%20bicikala%20na%20podrucju%20GZ.pdf)
(12. 05. 2020.)

3.3. Primjeri funkcioniranja sustava u gradovima

„Call a Bike“ je sustav javnih bicikala, koji vodi Deutsche Bahn (DB) u nekoliko njemačkih gradova. Počeo je s razvijanjem 1998. godine, a u rad je pušten 2000. godine. Godine 2002., postaje vođa na tržištu sustava javnih bicikala u njemačkim gradovima s više od 13.000 bicikala u 50 gradova te s više od 860.000 korisnika. Sustav koristi elektroničko zaključavanje kotača ili povezivanje bicikla s kabelom, a sve kontrolira ugrađeni mikrokontroler sa zaslonom osjetljivim na dodir. Skup od 1024 pregenerirana koda za zaključavanje i otključavanje jedinstvena je za svaki bicikl i pohranjuje se u memoriji. Korisnik svoj bicikl može potražiti u blizini raskrižja u središnjim dijelovima grada ili koristeći usluge zasnovane na lokaciji na pametnim mobitelima. Godišnja članarina iznosi 3 eura, a 1 euro iznosi svaki početak korištenja bicikla u trajanju od 30 minuta. Ako je potreban bicikl za dulje putovanje, plaća se cjelodnevni trošak u iznosu od 15 eura, a za vlasnike BahnCard-a 12 eura, uz maksimalnu fleksibilnost i uz minimalne obveze.³⁵

Usluga javnih bicikala „Vélo à la Carte“ započela je 1998. godine, a smještena je u Rennesu u Francuskoj, gdje je implementirana kako bi osigurala održiv oblik gradskog prometa. Vélo à la Carte pokrenut je kao partnerstvo između Grada Rennesa i komercijalne tvrtke Clear Channel Adshel, čija je marka uličnog namještaja Clear Channel Worldwide, kompanija za oglašavanje izvan kuće. Tvrtka je bila odgovorna za implementaciju i rad Vélo à la Carte u Rennesu. Njihove usluge plaćene su reklamama koje se pojavljuju na vanjskom namještaju. Za Clear Channel Adshel usluga je bila korisna jer je dodala vrijednost vanjskom sustavu namještaja u ulici kao dodatnu uslugu koja se lokalnim vlastima pruža bez ikakvih troškova. Tadašnji sustav imao je 200 bicikala razmještenih na 25 lokacija s priključnim stanicama u centru grada, a 2004. godine zabilježeno je preko 63.000 putovanja. Usluga se koristila u različite svrhe putovanja, npr. izleti na posao (24%), u školu ili na sveučilište (15%), u slobodno vrijeme (22%), trgovina (27%), rekreacija (2%) ili druge svrhe (10%). Korisnici se mogu pretplatiti na godinu dana (30 eura ili 20 eura za vlasnike sezonskih karata STAR), tjedan dana (5 eura) ili jedan dan (1 euro). Prvih pola sata svakog biciklističkog izleta je besplatno. Sustav Velostar uključen je u više aplikacija za pametne telefone za mrežu javnog prijevoza STAR.³⁶

Velib' je sustav javnih bicikala u Francuskoj u Parisu koji je pokrenut 15. srpnja 2007. godine. Njime je upravljala francuska reklamna korporacija JCDecaux te je tada obuhvaćao 7.000 bicikala raspoređenih na 750 stanica za preuzimanje i 15 ili više mjesta za parkiranje bicikala. Sustav financira JCDecaux, a u zamjenu za to Paris je potpisao prihod od znatnog dijela uličnih reklamnih skladišta. JCDecaux je dobio ugovor preko suparničke ponude tvrtke Clear Channel.

³⁵ Call a Bike dostupno na: <https://www.callabike-interaktiv.de/en>, (12. 05. 2020.)

³⁶ Velo a la Carte dostupno <https://www.eltis.org/discover/case-studies/velo-la-carte-public-bicycles-rennes-france>, (12. 05. 2020.)

JCDecaux multionacionalna je korporacija sa sjedištem u Neuilly-sur-Seine, poznata po oglašavanju autobusnih stajališta, plakatima, sustavima javnih bicikala, uličnom namještaju i drugo. To je najveća korporacija za oglašavanje na svijetu. Sustav naplate određen je na sljedeći način: 1 sati 1 euro, 1,5 sat 3 eura, 2 sata 7 eura, 5 sati 31 euro, 10 sati 71 euro, 20 sati 151 euro, a prvih pola sata je besplatno. Velib´ danas posjeduje više od 24.000 bicikala i 1.800 stanica za njihovo preuzimanje koje su na međusobnoj udaljenosti od 300 metara. Od 2007. do 2012. godine zabilježeno je 150 milijuna iznajmljivanja bicikala što bi značilo da se godišnje otprilike iznajmi 20 milijuna bicikala, a dnevno se obavi 40.000-120.000 putovanja. Zanimljiv podatak je da svaki bicikl godišnje prijeđe 10.000 km što je 40 puta više od bicikala u privatnom vlasništvu.³⁷

BIXI Montreal, usluga je dijeljenja bicikala u Montrealu u Kanadi. Pokrenuta je u svibnju 2009. godine od strane Public Bike System Company (PBSC), prvog američkog sustava dijeljenja bicikala i izvornog brenda sustava BIXI. Tvrtka se zatekla u financijskim problemima stoga je grad Montreal kupio imovinu PBSC-a za 11,9 milijuna dolara u veljači 2014. godine i stvorio BIXI Montréal, neprofitni subjekt za pokretanje sustava dijeljenja bicikala. BIXI ima 7.250 bicikala i 600 stanica za preuzimanje bicikala na području Montreala, Longueuila i Westmounta. Za jedno putovanje od 30 minuta plaća se naknada za vožnju u iznosu od 2,75 američka dolara. Godišnje članstvo plaća se 94 dolara, mjesečno članstvo 34 dolara, a dnevna karta je 5 dolara. Ukoliko se radi o putovanjima koja su veća od pola sata tada se za jedan sat korištenja bicikla naplaćuje 1,75 dolara, za 61 do 90 minuta 3,50 dolara, a svakih sljedećih pola sata 7 dolara.³⁸

2004. godine, pokrenut je sustav javnih bicikala „Vitoria“ u Španjolskoj. Posljednjih nekoliko godina upotreba bicikla neprestano se povećavala u Vitoria-Gasteizu, s prosječno 18.000 dnevnih putovanja biciklom.³⁹ Postoji skoro 97 kilometara gradske biciklističke infrastrukture i dodatnih 91 kilometar biciklističkih i pješačkih staza preko koje okružuju grad. Trenutno 70% stanovništva živi unutar 250 metara udaljenih od mreže biciklističkih linija. Grad ima visoki udio zelenih javnih površina, osiguravajući da cjelokupno stanovništvo živi unutar 300 metara otvorene zelene površine.⁴⁰ Prvi sustav dijeljenja bicikala u Kini, te najveći sustav javnih bicikala na svijetu zove se „Hangzhou Public Bicycle“. Pokrenula ga je, 1. svibnja 2008., korporacija javnog prijevoza u Hangzhouu, državno poduzeće. Sustav se sastojao od 2800 bicikala, 30 stanica za preuzimanje i 31 mobilne stanice za preuzimanje čija je prednost bila

³⁷ VELIB´ dostupno na: https://www.velib-metropole.fr/en_GB, (12. 05. 2020.)

³⁸ Bixi dostupno na: <https://www.bixi.com/en/how-it-works>, (12. 05. 2020.)

³⁹ Vitoria dostupno na: <https://www.smartcitiesdive.com/vitoria-gasteiz-last-years-european-green-%20capital-loves-bicycles>, (12. 05. 2020.)

⁴⁰ Vitoria dostupno na: <https://civitas.eu/content/vitoria-gasteiz-presents-new-bike-master-plan>, (12. 05. 2020.)

premještanje ovisno o potražnji.⁴¹ Bicikl koji se financira od lokalne vlasti besplatno se koristio prvih sat vremena, a drugi sat se plaćao 1 yuan što iznosi 0.15 dolara, treći sat 2 yuana što je 0.30 dolara, a nakon toga 7 yuana što je 0.98 dolara. Pametna kartica također je integrirana s Hangzhouovim javnim sustavom javnog prijevoza i nudi korisnicima 10% popusta za korištenje javnog prijevoza. 80 % korisnika sustava su stanovnici, a više od 25% putovanja obavlja se u vršnim periodima. Zbog velike potražnje, 35 stanica za preuzimanje radi 24 sata dnevno, dok većina radi od 6:00 sati do 21:30 sati kako bi se omogućila preraspodjela i održavanje bicikala.⁴²

3.4. Analiza projektnih prijedloga

Ovo poglavlje prikazuje analizu financijsko-ekonomske isplativosti osmišljavanja i razvoja biciklističkog turizma pri čemu se ocjenjuje financijska i ekonomska isplativost kroz razvoj tri potencijalne usluge: (1) škola bicikliranja zasnovana na modelu bike-sharing sustava (tzv. edukativni bicikl) i (2) fitnes bicikl sa uslugom ucall-a-bike i servisnog centra.

U Prostornom planu Primorsko-goranske županije otok Rab je okarakteriziran kao područje s potencijalom za raznovrsne turističke programe. Planom je predviđeno ukupno 9 područja ugostiteljsko-turističke namjene (Kamenjak, Šurline, Kampor, Suha Punta, uv. Crikvena Dražica – Rt. Zidine, otok Sv. Grgur, Rajska plaža, Livačina i Goli otok) te 4 zone ugostiteljsko-turističke namjene koje se priključuju područjima naselja (uv. Miral, Soline, poluotok Gonar i uv. Padova III).

Na prostoru klastera otok Rab djeluju dvije jedinice lokalne samouprave: Grad Rab i Općina Lopar. Prostornom planom uređenja Grada Raba iz 2004. te kasnijim Izmjenama i dopunama PPU Rab, definirane su površine ugostiteljsko-turističke namjene za smještajne kapacitete (T1): zona u Barbatu 11,7 ha; zona u Solinama (Palit) 2,2 ha; zona na Kamenjaku (Mundanije) 4,0 ha; Suha Punta (Kampor) 31,6 ha; Šurline (Kampor) 4,2 ha; uvala Miral (S. Draga) 4,0 ha; poluotok Gonar (S. Draga) 6,7 ha; Livačina (Lopar) 10,9 ha; uvala Crikvena Dražica do rta Zidine (Lopar) 19,9 ha. Osim navedenih, predviđene su i sljedeće ugostiteljsko-turističke zone: zona na Golom otoku 19,1 ha; zona na Golom otoku 28,5 ha; te zona na otoku Sv. Grgur 15,4 ha. Važeći Prostorni plan predviđa i kampove s pratećim sadržajima (T3): uvala Padova III (Banjol) 9,4 ha; Rajska plaža (Lopar) 14,6 ha; te Kampor (planirani kamp) 0,5 ha; kao i luke nautičkog turizma (T5): uvala Sv. Eufemija (marina) površine 1,7 ha te San Marino – Lopar (marina) površine 0,5 ha.

⁴¹ Shaheen, A.S., Zhang, H., Martin, E., Guzman, S.: China's Hangzhou public bicycle: Understanding early adoption and behavioral response to bikesharing, *Journal of the Transportation Research Board* 2247, Washington, 2011., 33.-41. (12. 05. 2020.)

⁴² Ibid. (12. 05. 2020.)

Za Općinu Lopar vrijede odredbe definirane Prostornim planom uređenja Općine Lopar. Kao jedan od glavnih razloga njegove izrade istaknuta je neprilagođenost važećeg plana s potrebama postojećih i novih turističkih te sportsko-rekreacijskih zona. Planom je naglašena i potreba za investiranjem, čiji je dugotrajni izostanak negativno utjecao na razvitak turističke djelatnosti ovoga područja. Važećim Planom, koji obuhvaća područje sjevernog dijela otoka Raba uz otoke Sveti Grgur i Goli otok, utvrđene su površine ugostiteljsko-turističke namjene, istovjetne onima iz Prostornog plana uređenja Grada Raba (koje se odnose na područje JLS Lopar), ali drugačije definirane ukupne površine: Livačina (T11) 10,42 ha, planirana zona Goli otok I (T21) 17,52 ha; planirana zona Goli otok II (T22) 28,56 ha; Otok Sv. Grgur (T23) 12,97 ha; Rajska plaža (T3) 14,95 ha; te Uv. Crikvena Dražica – rt Zidine (T12) 15,7 ha.

Turističke zajednice Grada Raba i Općine Lopar glavni su nositelji destinacijske turističke promocije otoka Raba. Radi se o samostalnim entitetima s različitim prostornim, financijskim i ljudskim resursima. TZ Grada Raba ima šest djelatnika, dok je u TZ Općine Lopar zaposleno 3 djelatnika. Prema Strateškom marketinškom planu turizma Kvarnera 2009. – 2015., a prema vlastitoj ocjeni djelatnika turističkih zajednica, za otok veličine Raba nisu potrebne dvije turističke zajednice jer navedeno utječe na rascjepkanost i njihovu nedovoljnu povezanost. Turistički djelatnici smatraju da bi prezentacija i promocija trebale biti organizirane u odnosu na proizvode koji se nude na tržištu, a ne s obzirom na teritorijalne cjeline. Mišljenja su da današnji sustav turističkih zajednica ne može sam obavljati poslove destinacijskog menadžmenta, te osobito nije u mogućnosti razvijati proizvode i plasirati ih na tržište. U tom smislu smatra se nužnim ustrojiti novu, profitnu DMC organizaciju. Jedan od problema destinacijskog marketinga Raba odnosi se i na nedovoljnu prepoznatljivost Kvarnera kao turističke regije.

Na otoku Rabu je registrirano ukupno 16 turističkih agencija. Njih 12 posluje na razini JLS Grada Raba i slabo razvija ponudu incoming programa, dok 4 turističke agencije iz područja JLS Općine Lopar, pored rezervacije smještaja nudi i incoming programe. Od ukupno 7 hotela, njih tri ima 4*, tri ima 3*, dok je jedan hotel na području otoka Raba ima 2*.⁴³

Otok Rab sa svoji deset obilježenih biciklističkih staza i gotovo 170 kilometara nudi gostima upoznavanje cijelog otoka, ali staze nisu kategorizirane te se biciklisti, kako bi pratili pojedinu stazu, moraju voziti po asfaltu, makadamu te šumskim putovima i pješačko-biciklističkim stazama. Glavna otočna prometnica između grada Raba i Lopra u ljetnim mjesecima ima visoku frekvenciju prometa vozila te biciklistima ne pruža dovoljnu sigurnost unatoč postojećoj dionici biciklističke staze uz samu prometnicu u dužini od 2,6 kilometra u blizini Lopra. Alternativa povezivanja Raba i Lopara je preko predjela Fruga, ali isključivo z MTB bicikliste. Na području

⁴³ <https://www.smartcitiesdive.com/vitoria-gasteiz-last-years-european-green-%20capital-loves-bicycles> (12. 05. 2020.)

otoka Raba, pored 3 turističko-informativna centra u prostorijama TZO Lopar, u prostorijama TZG Raba i u Poslovnom centru u gradu Rabu, djeluje i info centar Geopark Lopar te Info touch kiosk na trajektnom pristaništu Stinica.⁴⁴

Na području Grada Raba postoje dvije tematske Premužićeve staze te četiri lokaliteta Geo parka otok Rab (Fruga, Maman, Lopar i Kalifront). Na prostoru Općine Lopar nalaze se geološke staze dužine 10 km sa 55 označenih geotočaka te arheološke staze dužine 8 km. Za obje staze se na tjednoj bazi organiziraju stručna vođenja.⁴⁵

Sustav dijeljenja, odnosno iznajmljivanja električnih bicikala (e-bike sharing) predstavlja naprednije rješenje standardnog sustava dijeljenja bicikala. Sustav se sastoji od bicikala koji mogu biti raspoređeni po vlastitim parkirnim mjestima na više točaka u gradu. Električni bicikli nisu u potpunosti na električni pogon, nego elektromotor služi samo kao potpora za kretanje i lakše upravljanje biciklom, npr. u nepovoljnim konfiguracijama terena (strmi dijelovi grada). Električni bicikli su jednostavni za vožnju, sigurni, postižu maksimalnu brzinu od oko 25 km/h te posebno prihvatljivi za osobe starije životne dobi.

3.4.1. Vrste sustava javnih bicikala

3.4.1.1. Slobodni sustav javnih bicikala

U ovoj vrsti javnog sustava bicikli su jednostavno postavljeni po gradu ili im je omogućen prostor za korištenje od bilo koga. U nekim slučajevima, kao što je sveučilišni kampus, bicikli su određeni za uporabu unutar određenih granica. Od korisnika se očekivala da ostave bicikle otključane na javnom mjestu nakon što stignu na svoje odredište. S obzirom da bicikle nije potrebno vratiti na njihovu stanicu dostupnost takvih bicikala je rijetka, a otključan bicikl može uzet drugi korisnik u bilo kojem trenutku te je na takav način izvorni korisnik prisiljen pronaći drugi prijevoz za povratak. Ovakav javni sustav za bicikle bez lokota, identifikacije korisnika i bez pologa za osiguranje pretrpio je velike gubitke.⁴⁶

⁴⁴ https://www2.pgz.hr/doc/uo_turizam/08-rasprava-turizam/sit-analiza.pdf, (12. 05. 2020.)

⁴⁵ Ibid., (12. 05. 2020.)

⁴⁶

[http://web.zagreb.hr/Sjednice/2013/SkupstinaZapisi_2013.nsf/b030f217f86f5620c125728400502a88/a83f4df6b5971821c125801f002f3b02/\\$FILE/uvo%C4%91enje%20sustava%20javnih%20bicikala%20na%20podrucju%20GZ.pdf](http://web.zagreb.hr/Sjednice/2013/SkupstinaZapisi_2013.nsf/b030f217f86f5620c125728400502a88/a83f4df6b5971821c125801f002f3b02/$FILE/uvo%C4%91enje%20sustava%20javnih%20bicikala%20na%20podrucju%20GZ.pdf), (12. 05. 2020.)

3.4.1.2. Sustav javnih bicikala uz polog

Uplatom malog iznos novca tj., ostavljanjem pologa u uređaj za bicikle otključava se lokot za bicikl. Isto tako kod pojedinih stanica za bicikle provodi se pravilo koje zahtjeva od korisnika da osigura valjanu kreditnu karticu sa značajnim sigurnosnim pologom za bicikl i sigurnosnom bravom.⁴⁷

3.4.1.3. Sustav javnih bicikala sa članstvom

U ovoj verziji sustava javnih bicikala bicikli se nalaze u središnjoj stanici koja je upravljena od volontera ili u samoposlužnim stanicama diljem grada. Korisnici prijavljeni u program se identificiraju sa svojim članskim iskaznicama (ili pametne kartice, putem mobitela ili na drugi način) na bilo kojoj stanici kako bi preuzeli bicikl na kratkoročno vrijeme, obično na tri sata ili manje. Najčešće u ovakvim sustavima prvih pola sata je besplatno. Korisnik je odgovoran za bilo kakvu nastalu štetu ili gubitak. Bicikli se nakon korištenja vraćaju u jedan od središnjih stanica kako bi se mogli pregledat prije vraćanja.⁴⁸

3.4.1.4. Dugoročno checkout

Poznat kao sustav javnih knjižničnih bicikala, ovi bicikli mogu se iznajmiti besplatno, za povratni polog (depozit) ili za malu naknadu. Bicikl je iznajmljen jednoj osobi koja će u pravilu držat bicikl na nekoliko mjeseci, te je dužan zaključavat lokotom. Nedostatak ovakvog sustava je manja iskorištenost bicikla tj., oko tri puta dnevno u usporedbi sa klasičnim sustavom gdje se koristi 10 do 15 puta dnevno. Prednost dugotrajne uporabe je konstantna prisutnost bicikla spremnog za uporabu u bilo koje vrijeme, isto tako bicikl se može vratiti u bilo koje vrijeme. Ovakav sustav može koristiti skupini korisnika koji za dulja putovanja ili izlete koriste motorna vozila, a preferiraju bicikl kao alternativni prijevoz.⁴⁹

⁴⁷ Ibid. (12. 05. 2020.)

⁴⁸ Ibid., (12. 05. 2020.)

⁴⁹ Ibid., (12. 05. 2020.)

3.4.1.5. Partnerstvo sa javnim prijevozom

Program na lokalnoj razini koji kombinira tipični sustav javnih bicikala s više gore navedenih sustava. Postojeći javni prijevoz povezuje se sa sustavom javnih bicikala i drugima kako bi se stvorio sustav koji zadovoljava potrebe građana za mobilnošću. Ovaj program nudi dulje vremensko iznajmljivanje do 24 sata ili 48 sati kako za putnike tako i za turiste. U pojedinim Njemačkim gradovima DB (Deutsche Bahn) nudi sustav iznajmljivanja bicikla pod nazivom „Call a Bike“. Ovakva vrsta sustava nudi izmjenu prijevoznog sredstva na čvorištima javnog gradskog prijevoza, a da se pri tome ne gubi vrijeme izmjene prijevoznog sredstva.⁵⁰

3.4.2. Popis projekata uvođenja bike-sharing sustava u Primorsko-goranskoj županiji u 2018. i 2019. godini⁵¹

Unatrag pet godina bike-sharing sustav postojao je samo u gradu Rijeci. Prilikom otvaranja pomorskog putničkog terminala na korijenu Riječkog lukobrana, u svibnju 2013. godine, Grad Rijeka instalirao je prvi terminal za korištenje javnih bicikala namijenjen korisnicima koji žele razgledati najuže gradsko središte. Postavljena je platforma s deset bicikala za iznajmljivanje.

Tijekom 2018. godine, putem natječaja Ministarstva turizma i Fonda za energetske učinkovitost, sufinancirano je petnaest projekata uvođenja bike-sharing sustava u pojedine gradove/općine te su projekti implementirani do konca 2018. godine ili su realizirani do ljeta 2019. godine. Time je veći dio županije pokriven stanicama za najam i punjenje, osobito na otocima, u Gorskom kotaru i riječkom zaleđu. Projekti obuhvaćaju postavljanje i uređenje stanica za najam i punjenje električnih bicikala, postavljanje ekrana osjetljivog na dodir, pružanje programske podrške s daljinskim nadzorom sustava, postavljanje karte s lokacijama ostalih stanica i osnovnim informacijama o destinaciji, te postavljanje nadstrešnice s fotonaponskim panelima za autonomno napajanje sustava. Cilj je ovih programa da stanice za električne bicikle postanu jedan od generatora cjelogodišnjeg razvoja turizma.

⁵⁰ Ibid., (12. 05. 2020.)

⁵¹ Primorsko-goranska županija, (2019), Operativni plan razvoja cikloturizma Primorsko-goranske županije sa standardima 2019.-2020.

Lokalne samouprave na otoku Krku projekt uvođenja bike-sharing sustava provode s tvrtkom Ponikve d.o.o. Krk.

Tablica 30. Popis projekata uvođenja bike-sharing sustava u Primorsko-goranskoj županiji u 2018. i 2019. godini

R. b.	Grad/općina	Projekt	Iznos ulaganja	Potpora MINT 2018.
1.	Rijeka	uvođenje sustava e-bicikala	550.000,00	200.000,00
2.	Crikvenica	Biciklom po rivijeri		240.000,00
3.	Kastav	e-bike share point u Kastvu	179.900,00	100.700,00
4.	Ravna Gora	Ravna gora na 2 kotača	193.750,00	124.000,00
5.	Viškovo	Implementacija bike-share sustava u turističku ponudu viškova	250.000,00	123.300,00
6.	Delnice	Baze za e-bicikle Delnički trolist (3 baze, 10 stanica)	250.000,00	196.900,00
7.	Skrad	Električni cikuturizam Skrad	418.975,00	201.100,00
8.	Brod Moravice	Kolarnica - govor baštine, II. faza (punionica za e-bicikle)	134.750,00	107.500,00
9.	Omišalj	uređenje, postavljanje i opremanje stanice za iznajmljivanje e-bicikala	276.000,00 + 274.000,00	113.900,00
10.	Malinska	uređenje, postavljanje i opremanje stanice za iznajmljivanje e-bicikala	281.500,00	112.200,00

11.	Krk	uređenje, postavljanje i opremanje stanice za iznajmljivanje e-bicikala	305.000,00 + 160.000,00	119.300,00
12.	Vrbnik	uređenje, postavljanje i opremanje stanice za iznajmljivanje e-bicikala	275.000,00	125.500,00
13.	Dobrinj	uređenje, postavljanje i opremanje stanice za iznajmljivanje e-bicikala	660.000,00	200.000,00
14.	Baška	uređenje, postavljanje i opremanje stanice za iznajmljivanje e-bicikala	270.000,00	53.800,00 + FZOEU
15.	Punat	uređenje, postavljanje i opremanje stanice za iznajmljivanje e-bicikala	350.000,00	297.500,00 Interreg V-A HR_SLO

Izvor: Primorsko-goranska županija, (2019), Operativni plan razvoja cikloturizma Primorsko-goranske županije sa standardima 2019.-2020. (12. 05. 2020.)

3.4.3. Pregled investiranja u biciklističku infrastrukturu u Primorsko-goranskoj županiji do 2020. godine

Dionici su objavili podatke o cikloturizmu na području Primorsko-goranske županije o planiranim investicijama u biciklističku infrastrukturu u navedenom razdoblju pa se u nastavku daje pregled planiranih investicija.

Tablica 31. Planirane investicije u biciklističku infrastrukturu do 2020. godine

R. b.	Grad/općina	Projekt	Iznos u kn	Izvor financiranja
-------	-------------	---------	------------	--------------------

1.	Općina Baška	Nabavka 15 e-bicikala Uređenje, postavljanje i opremanje stanica za iznajmljivanje e-bicikala Uređenje i održavanje biciklističkih staza	274.200,00 270.000,00 69.390,00	JLS/FZOEU 32 % MINT 20% JLS
2.	Općina Jelenje	Cikloturizam općine Jelenje	50.000,00	JLS
3.	Općina Kastav	Nabava 5 e-bicikala E-bike share point u Kastvu	179.900,00	JLS/FZOEU MINT 50 %
4.	Općina Kostrena	Projekt Kostrenske staze	45.000,00	JLS
5.	Općina Omišalj	Nabavka 10 e-bicikala Uređenje, postavljanje i opremanje stanice za iznajmljivanje e-bicikala	274.000,00 276.000,00	JLS MINT 40 %
6.	Općina Viškovo	Uređenje bike-sharing stanice Ronjgi i Milihovo Implementacija bike-share sustava u turističku ponudu Viškova	250.000,00	MINT 50%
7.	PP Učka	Uređenje biciklističke staze Mala Učka – prijevoj Bodaj (Učka 3600) Uređenje downhill staze	440.000,00	PP + vanjski izvori
8.	Grad Krk	Nabavka e-bicikala Uređenje, postavljanje i opremanje stanice za iznajmljivanje e-bicikala	160.000,00 305.000,00	JLS MINT 40 %

9.	Grad Novi Vinodolski	Izgradnja biciklističke staze prema Pavlomiru, dužine 575 , širine 1,5 m		JLS
10.	Općina Punat	Kreiranje nove biciklističke staze Punat – Baška – Vrbnik (74 km) Uređenje, postavljanje i opremanje stanica za iznajmljivanje e-bicikala	250.000,00 350.000,00	JLS + vanjski izvori Interreg VA
11.	Grad Rab	Tematska biciklistička ruta Stari put	324.000,00	JLS + MINT
12.	Općina Ravna Gora	Nabavka 10 e-bicikala Ravna Gora na 2 kotača	124.990,00 193.750,00	JLS MINT 65 %
13.	Grad Delnice	Baze za e-bicikle Delnički trolist	250.000,00	MINT 80 %
14.	Općina Skrad	Električni cikloturizam Skrad	418.975,00	MINT 50 %
15.	Općina Brod Moravice	Kolarnica – govor baštine, II. faza (punionica za e-bicikle)	134.750,00	MINT 80 %
16.	Grad Rijeka	Izrada elaborata Idejna rješenja osnovnih biciklističkih koridora, te biciklističkih i pješačko-biciklističkih trasa/staza u Rijeci Uvođenje sustava e-bicikala	550.000,00	JLS MINT 40 %
17.	Grad Crikvenica	Biciklom po rivijeri	700.000,00	MINT 34 %
18.	Općina Malinska	Uređenje, postavljanje i opremanje stanice za	281.500,00	MINT 40 %

		iznajmljivanje e-bicikala		
19.	Općina Vrbnik	Uređenje, postavljanje i opremanje stanice za iznajmljivanje e-bicikala	275.000,00	MINT 45 %
20.	Općina Dobrinj	Uređenje, postavljanje i opremanje stanice za iznajmljivanje e-bicikala	660.000,00	MINT 30 %

Izvor: Primorsko-goranska županija, (2019), Operativni plan razvoja cikloturizma Primorsko-goranske županije sa standardima 2019.-2020. 812. 05. 2020.)

U nastavku se pojašnjavaju osmišljeni modeli razvoja cikloturizma za općinu Lopar.

3.4.4. Model 1 - škola bicikliranja zasnovana na modelu bike-sharing sustava

3.4.4.1. Elementi sustava bike sharing

Osnovni elementi bike haring-a su: bicikli, postolja za prihvata bicikala, piloni, programska podrška, web-stranica za prijavu u sustav i mogućnosti informiranja o njemu, te eventualno nadstrešnice, video nadzor ili slično.

3.4.4.1.1. Bicikl

Bicikli mogu biti mehanički i/ili električni, ovisno o potrebama sustava koji će se primjenjivati na određenoj lokaciji. Sličnog su izgleda, posebno izrađeni za javno korištenje. Na slici br.1 je prikazan jedan od modela električne bicikle koji se koristi u bike sharing sustavu. Ergonomični su, izrađeni od izdržljivih materijala koji jamče dugotrajnost i nisu podložni krađi dijelova. Zaštićeni su od uništavanja, kao i od vremenskih nepriklina te drugih vanjskih utjecaja.

Svaka električna bicikla ima na sebi sustav za zaključavanje van postolja, a bravu može koristiti samo onaj korisnik koji ima RFID karticu. Bicikla je opremljena nosačem košare na koji se ugrađuje RFID antena i u košaru se ugrađuje GPS sustav za praćenje i zaključavanje. Svaka

bicikla se prati u realnom vremenu gdje se nalazi. Na kotače bicikle se postavljaju anti- vandal matice koje se ne mogu odviti bez specijalnog ključa. Na sic se stavlja sajla pomoću koje je onemogućeno skidanje sica. Bicikla ima LED display na kojemu se određuju najčešće tri stupnja asistencije. Da bi se bicikla mogla puniti na nju se montira nosač i konektori za punjenje. Baterija isto tako ima jedno dugme pomoću kojega se u svakom trenutku može vidjeti stanje baterije. Baterija se najčešće nalazi na stražnjoj strani bicikla ispod sica. Elektro motor, koji se nalazi u većini slučajeva na prednjem kotaču, snage je 250W ili 500W. U bike sharing sustav ide 250 W jer su ekonomičniji i sasvim dovoljni za upotrebu.⁵²

Svaka električna bicikla ima na sebi sustav za zaključavanje van postolja, a bravu može koristiti samo onaj korisnik koji ima RFID karticu. Bicikla je opremljena nosačem košare na koji se ugrađuje RFID antena i u košaru se ugrađuje GPS sustav za praćenje i zaključavanje. Svaka bicikla se prati u realnom vremenu gdje se nalazi. Na kotače bicikle se postavljaju anti- vandal matice koje se ne mogu odviti bez specijalnog ključa. Na sic se stavlja sajla pomoću koje je onemogućeno skidanje sica. Bicikla ima LED display na kojemu se određuju najčešće tri stupnja asistencije. Da bi se bicikla mogla puniti na nju se montira nosač i konektori za punjenje. Baterija isto tako ima jedno dugme pomoću kojega se u svakom trenutku može vidjeti stanje baterije. Baterija se najčešće nalazi na stražnjoj strani bicikla ispod sica. Elektro motor, koji se nalazi u većini slučajeva na prednjem kotaču, snage je 250W ili 500W. U bike sharing sustav ide 250 W jer su ekonomičniji i sasvim dovoljni za upotrebu.⁵³

3.4.4.1.2. Postolja za prihvrat bicikla

Postolja služe za prihvrat bicikala, izrađena su od robusnih materijala, otpornih na vremenske prilike i uništavanje. Svako postolje ima sustav zaključavanja koji jamči sigurnost korištenja, a putem ugrađene programske podrške prenosi sve informacije o korištenju bicikala centralnom sustavu. Postolje ima dvije osnovne funkcije, zaključavanje i punjenje bicikla. Anti-vandal brava, koja se sastoji od tri sigurnosna elementa, onemogućava izvlačenje bicikle iz postolja bez RFID kartice. Postolje je opremljeno sa čitačem RFID signala, a svaki bicikl je opremljen RFID antenom koju postolje očitava svaki puta kad se biciklom spoji na postolje. Bicikla se postavlja na postolje te se spajaju konektori za punjenje. Nakon toga antena daje signal sustavu koji učitava biciklu pod određenim brojem, te sustav registrira da je bicikla vraćena, nakon čega zaključava bravu. Bicikla se puni električnom energijom dok je spojena na postolje. Bicikl se može preuzeti na dva načina, jedan je registracijom pomoću kartice, a drugi da u aplikaciju u pilonu se upiše kod, nakon kojeg sustav prikazuje slobodne bicikle u sustavu i korisnik odabere

⁵² Dolišnji, D., (2016.), Električni bicikl i bike sharing sustav, diplomski rad dostupan na <https://repositorij.iv.hr/islandora/object/politehnikapu%3A37/datastream/PDF/view> (20. 06. 2020.)

⁵³ <https://zir.nsk.hr/islandora/object/politehnikapu:37>, (12. 05. 2020.)

biciklu koju želi koristiti. LED display prikazuje stanje napunjenosti baterije kako bi korisnik u svakom trenutku imao uvid u stanje baterije. Sustav ne dozvoljava korisniku da preuzme biciklu ako je stanje napunjenosti baterije ispod 40%. Ovisno o potrebama naručitelja, odnosno lokaciji na kojoj će se postolja nalaziti, bicikle se mogu slagati jedna do druge, polukružno, jedna iza druge, jedna nasuprot drugoj i još mnogo varijanti.⁵⁴

3.4.4.1.3. Pilon ili elektronički kontrolni stup

Pilon je elektronički kontrolni stup s monitorom osjetljivim na dodir koji se nalazi na svakoj stanici odnosno terminalu te služi za pregled raspoloživih mjesta i bicikala, unos koda za jednokratnu posudbu te pregled općih informacija o sustavu. Piloni (slika br.4), odnosno info-punktovi omogućavaju napajanje postolja i komunikaciju s centralnim sustavom upravljanja. Postolja su međusobno spojena žicom koja završava u pilonu spojenom na električnu mrežu žičanim putem, odnosno komunikacijsku mrežu žičanim ili bežičnim putem, GPRS, WiFi ili 3G. Kod za korištenje bicikli se može kupiti na pilonu ukoliko je pilon opremljen sustavom za naplatu i POS uređajem.

Pilon služi za:

- ukucavanje PIN-a za otključavanje bicikala,
- upite o statusu i dostupnosti bicikala,
- komunikaciju s centralnim sustavom i registriranje incidenata u sustavu,
- kupnju kratkoročnih kredita za korištenje sustava putem kreditne kartice,
- prikazivanje informacija o iznajmljivanju bicikala, destinaciji, promidžbenih poruka i sl.

Piloni se po potrebi mogu programirati da sadrže i dodatne informacije kao što su znamenitosti koje se mogu posjetiti u određenom mjestu ili predviđanje dolaska iduće bicikle⁵⁵ te se mogu zasnovati na komercijalnoj razini čime se postigle određene uštede, a projekt učinilo isplativijim.

3.4.4.1.4. Programska podrška

Programska podrška omogućava upravljanje i kontrolu sustava te analizu svih informacija o korisnicima i njihovim aktivnostima, broju vožnji, lokaciji preuzimanja i vraćanja bicikala,

⁵⁴ Dolišnji, D., (2016.), Električni bicikl i bike sharing sustav, diplomski rad dostupan na <https://repositorij.iv.hr/islandora/object/politehnikapu%3A37/datastream/PDF/view> (20. 06. 2020.)

⁵⁵ Ibid., (20. 06. 2020.)

vremenu korištenja i sl. Također, pohranjuje i sve podatke o aktivnostima provedenim na sustavu, primjerice servisiranje i premještanje bicikala te eventualne kvarove u sustavu. Prikupljanjem navedenih informacija stvara se temelj za analize broja i vrste korisnika, njihovih navika, učinkovitosti sustava i ostale parametre koji se žele analizirati. Bike sharing sustav je moguće parametrizirati prema željama naručitelja te ga uklopiti u sustave koji su već u upotrebi. Prijava novih korisnika moguća je putem upitnika koji se nalazi na povezanoj WEB- stranici. Uz to, WEB-stranica služi i za informiranje postojećih korisnika te promidžbu i informiranje svih zainteresiranih o sustavu i mogućnostima korištenja.

Kako bi sve bilo u toku s modernim vremenom nužno je da sustav ima i mobilnu aplikaciju koja podržava obje platforme za smart-telefone (iOS i Android) i omogućava nekoliko naprednih opcija korištenja telefona u bike sharing sustavu. Putem aplikacije omogućena je prijava novih korisnika u sustav, kupovina jednokratnih kodova za korištenje sustava, pregled povijesti korištenja, pronalaženje stanica i slobodnih bicikala u blizini. Daljnji razvoj mobilne aplikacije omogućit će korisniku navođenje GPS-om prema željenoj adresi, kao i prema eventualnim servisnim i drugim sadržajima (restoran, turistička atrakcija, hitna služba...).⁵⁶

3.4.4.2. Temeljne pretpostavke Modela 1

Ključne komponente e-bike sharing sustava su gotovo identične mehaničkom bike-sharing sustavu, a sastoje se od konstrukcije sustava, upravljačkog ormara (pilon) i određenog broja postolja za bicikle koji omogućavaju punjenje baterije te sigurno ostavljanje samog električnog bicikla.

Za pravilnu provedbu mjere potrebno je definirati određena rješenja:

1. definiranje potreba korisnika
2. specifikacije bike sharing stanice i bicikala
3. poziciju postavljanja stanice
4. način osiguranja sustava od krađe i vandalizma
5. način upravljanja sustavom (održavanje i nadzor).

Kako bi se olakšala izvedba novih stanica sustava, odnosno kako bi se izbjegli nepotrebni elektroinstalacijski radovi dovođenja kabela do stanice i instalacije obračunskog mjesta, izvedba je moguća kao autonomni sustav napajan iz fotonaponskih panela.

⁵⁶ Ibid., (20. 06. 2020.)

3.4.4.2.1. Vremenski plan provedbe modela 1

Mjera će biti provedena kroz tri faze:

- Faza 1: Prikupljanje i priprema projektne dokumentacije za provedbu projekta
- Faza 3: Priprema i provedba javne nabave
- Faza 3: Provođenje radova.

Tablica 32. Gantogram vremenskog plana provedbe modela 1 može se okvirno prikazati na sljedeći način

2020./2021.										
	Rujan	Listopad	Studeni	Prosinac	Siječanj	Veljača	Ožujak	Travanj	Svibanj	Lipanj
Faza 1										
Faza 2										
Faza 3										

Po potrebi, predloženi gantogram vremenskog plana provedbe modela 1 može se prilagoditi i/ili izmijeniti ovisno o raspoloživim financijskim sredstvima u odnosu na dostupnost i prikladnost EU natječaja, ali i uvažavanjem ostalih specifičnih okolnosti.

3.4.4.2.2. Pregled mjere

Tablica 33. Pregled mjere

Naziv mjere	Razvoj bike-sharing sustava
-------------	-----------------------------

Identifikacija u strateškom dokumentu	Mjera nije definirana u postojećim strateškim dokumentima. Prostornim planom potrebno je definirati da će se na području prometa pratiti i predlagati mjere poboljšanja prometa na cijelom području grada što uključuje i mogućnost uvođenja alternativnih načina javnog i individualnog prijevoza, te između ostaloga i bicikala.
Kratak opis mjere	Mjera obuhvaća instalaciju konstrukcije i piona za punjenje električnih bicikala te samih električnih bicikala na pogodnoj lokaciji. Lokacija mora biti određena prema faktorima ovisnim o potrebama stanovnika i turista (razina prometa, cirkulacija ljudi, pogodnost lokacije, potreba za biciklima na određenoj lokaciji).
Specifični ciljevi	Širenje bike share usluge na sve gradove i turistička mjesta te umrežavanje u jedinstvenu mrežu na razini otoka Raba uz poticanje društvenoodgovornog i ekološki prihvatljivog prijevoza. ⁵⁷
Aktivnosti	nabava tehničke opreme (bicikli, stalci i ostala oprema) izgradnja stanica za električne bicikle postavljanje punionica planiranje i opremanje točaka na postojećim i novim stazama na kojima će korisnicima biti dostupne dodatne usluge (servisne točke i sl.) ⁵⁸
Vremenski okvir	2020.-2021.
Procjena troška provedbe	Procijenjena vrijednost s PDV-om za jednu stanicu s 10 postolja i ukupno 10 bicikala iznosi 250.000,00 kn.

⁵⁷ <https://cikloturizam.hr/wp-content/uploads/2019/04/Operativni-plan-cikloturizam-I%C5%BD-2019.-2025.pdf>, (12. 05. 2020.)

⁵⁸ Ibid., (12. 05. 2020.)

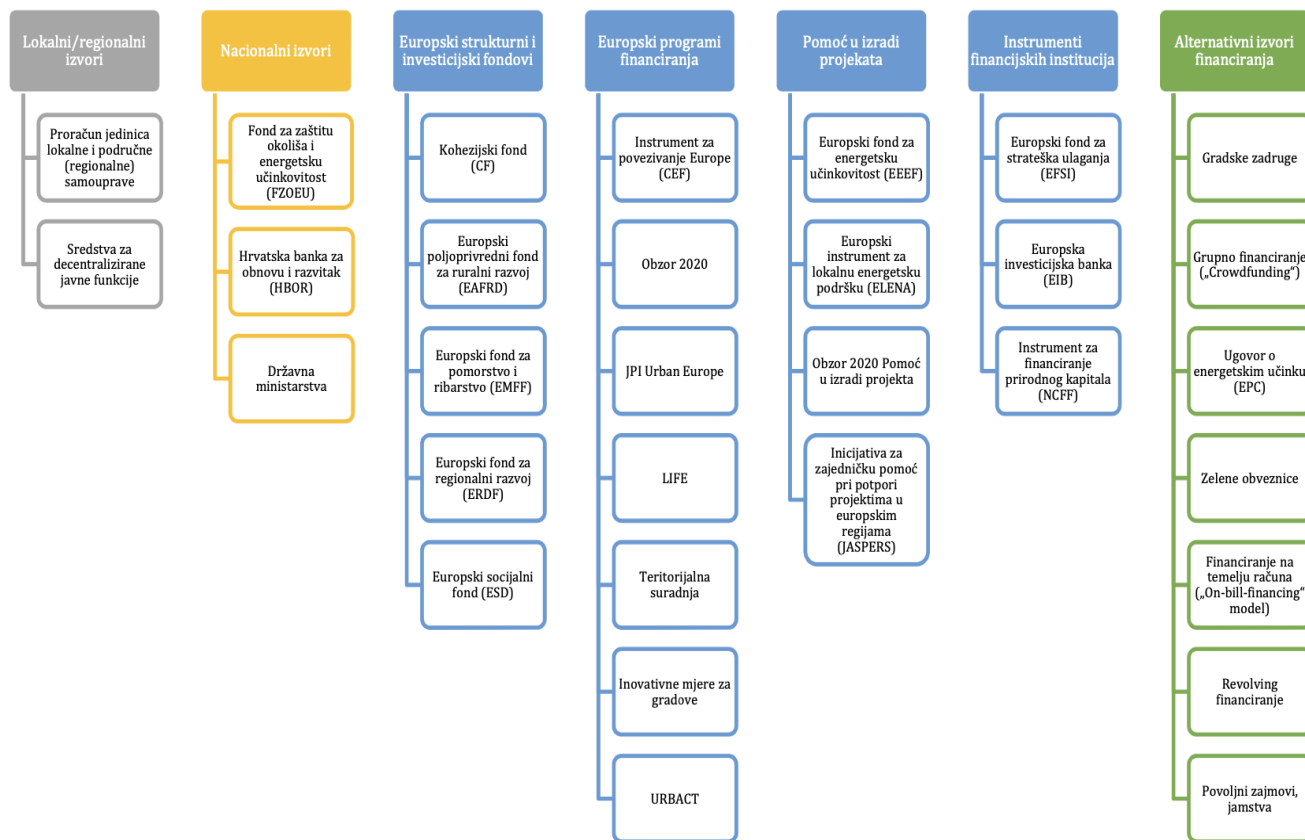
Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> — proračun Općine — EU fondovi (Ministarstva) — Fond za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost. <p>Pregled glavnih izvora financiranja prikazan je na Tablica 34. Realizacija predloženih mjera može zahtijevati značajna ulaganja. Hrvatskoj kao punopravnoj članici Europske unije otvorene su mogućnosti za povlačenje sredstava iz Strukturnih i Kohezijskih fondova, a povećani su i dostupni izvori financiranja. Osim Strukturnih i Kohezijskih fondova, na raspolaganju su i drugi izvori odnosno modeli financiranja. ESCO model, revolving fondovi i javno–privatno partnerstvo samo su neki od izvora financiranja koji bi mogli doprinijeti oživljavanju investicijskih aktivnosti, a u ovom se trenutku ne koriste u značajnoj mjeri.⁵⁹ Iz Europskih programa financiranja dobivaju se izravni financijski poticaji javnim tijelima za izradu profitabilnih projekata. Za potporu projekata koriste se i financijski proizvodi poput jamstava i vlasničkog kapitala.</p>
Potencijalni rizici	Neprovedba bike-sharing sustava, pogrešno dimenzioniranje sustava, sigurnost prometovanja, neprihvatanje bicikla kao sredstva prijevoza.
Društveni utjecaj	Mogućnost pogrešnog dimenzioniranja smanjuje se kvalitetnom identifikacijom potreba stanovništva i frekventnosti određenih točaka. Sigurnost prometovanja moguće je poboljšati adaptacijom prometnog sustava za biciklistički promet, odnosno nadogradnjom biciklističkih staza i prometnog signalnog sustava. Kako bi se povećala zainteresiranost za korištenje bicikala kao prijevoznog sredstva, potrebno je provesti kvalitetnu edukaciju i promociju.

⁵⁹ http://cei.hr/upload/2017/04/grad_sibenik_58e641b42196e.pdf, (12. 05. 2020.)

Procjena vrijednosti društvenog utjecaja	Ušteda energije iznosi oko 42 MWh/ god, dok smanjenje emisija CO ₂ iznosi oko 12 tCO ₂ /god. Godišnja potrošnja goriva tako je smanjena za oko 4.200 litara. Uz smanjenje CO ₂ smanjiti će se buka, prometno zagušenje uz smanjenje repova čekanja što će povećati kvalitetu življenja. Uz to je neupitno da se promovira „zdravi život“, a sama vožnja bicikla utječe na mentalno zdravlje ljudi te smanjuje depresiju i tjeskobu.
Nadležno tijelo	Općina Lopar i lokalno općinsko poduzeće
Voditelj provedbe	Općina Lopar
Nadzor i kontrola (monitoring)	Općina Lopar

Izvor: izrada autora

Tablica 34. Podjela glavnih izvora financiranja



Izvor: <http://krsevan.grad-zadar.hr/GradskoVijece/SAZIV%2017%20-%202021/GV%2016%20-%202029.01.19/06%20-%2020elektromobilnost.pdf> (02. 06. 2020.)

3.4.4.2.3. Ekonomsko-financijska ocjena modela 1

Predviđeno je da u sustavu bude tri povezane stanice, pri čemu bi se svaka stanica sastojala od upravljačke ploče i 10 postolja za odlaganje bicikala. Sa aspekta sigurnosti, očuvanja i zaštite javne imovine potrebno je razmišljati o potencijalnoj nabavi posebno izrađenih anti-vandal bicikala opremljenih GPS-om i elektronikom koja omogućava i zaključavanje izvan stanica, ali i bicikala predviđenih za sjedenje djece. Sve stanice bile bi pokrivene video nadzorom. Bicikli bi se mogli koristiti od 5 sati ujutro do ponoći uključujući vikende, državne praznike i blagdane.

Bicikli bi se otključavali prislanjanjem kartice na označeno mjesto na postolju ili unosom koda. Vremenski ograničenje upotrebe bicikla bi se ograničilo uz uvjet da je nužan povrat bicikla na prvo slobodno postolje. Bicikli su namijenjeni osobama starijim od trinaest godina, a u istom trenutku s karticom ili kodom moguće je uzeti samo jedan bicikl. Ukoliko korisnik ošteti bicikl ili ga ukrade, naplatit će nastali troškovi. Korištenje bicikala za građane Lopra bilo bi besplatno prvu

godinu dana, a uvjet je da se građanin prethodno registrira kod operatera usluge ili lokalnog općinskog društva, gdje ostavlja svoje osobne podatke i broj mobitela.

Investicijski trošak bike-sharing sustava potencijalno može uključivati nabavu električnih bicikala, nabavu stanica za bicikle, instalaciju sustava za zaključavanje i otključavanje bicikala, električno punjenje bicikla na stanici, instalaciju sustava za praćenje kretanja bicikla i sustava protiv krađe bicikala. Troškovi bi se računali prema odabranom troškovniku dobavljača.

Operativni troškovi upravljanja „bike-sharing“ sustavom sastoje se od troškova osoblja, troškova električne energije, troškova skladištenja, osiguranja i servisiranja bicikla, osiguranja korisnika kao i troškova održavanja IT sustava i web stranice. U literaturi se u pravilu kreću od 1.200 USD naviše po biciklu. U europskim gradovima Lyonu i Barceloni operativni trošak se procjenjuje na 1.500 USD godišnje po biciklu, dok je u Parizu trošak 1.700 USD godišnje (Midgley, 2011.)

Budući je inicijalno planirao 30 bicikala najveći dio operativnih troškova „bike-sharing“ sustava ima fiksni karakter. Za potrebe analize pretpostavlja se da je mjesečna plaća osobe koja nadzire i upravlja bike-sharing sustavom 6.000,00 kn neto. Procjenjuje se da će prosječni mjesečni troškovi održavanja i upravljanja sustavom „bike-sharing“-a biti 24 eura po biciklu. Budući da je nabavljeno ukupno 30 bicikala, to je po biciklu 288 eura godišnje ili ukupno 8.640 eura godišnje. U ove troškove ubrajaju se i troškovi za saniranje oštećenja i krađe u iznosu od 6.775 eura, ostali neraspoređeni administrativni troškovi od 3.000 eura godišnje, te mjesečni troškovi održavanja i električne energije od 10 eura po biciklu. Tako se dolazi do očekivanog operativnog troška od 38.189,14 eura godišnje ili 1.272,97 eura po biciklu. Navedene pretpostavke definirane su bez

točnih tehničkih karakteristika bicikla koji nisu prikupljene od strane izvođača. Devizni tečaj je 7,6 kuna za 1 euro.⁶⁰

Tijekom prve dvije godine sustav bike-sharing će biti besplatan za sve korisnike. Stoga je za uspješnost samog projekta ključna učestalost korištenja usluge „bike-sharing“-a odnosno visina cijene. Lopar je općina u Primorsko-goranskoj županiji, a nalazi se na sjeverozapadnoj strani otoka Raba. U općini je samo jedno naselje – Lopar. Prema popisu stanovništva iz 2001. godine općina Lopar je brojala 1.204 stanovnika, a tada je naselje bilo u sastavu grada Raba. Općina Lopar je po Popisu stanovništva iz 2011. godine imala 1.263 stanovnika, što predstavlja 0,43% od ukupnog broja stanovnika Primorsko-goranske županije, odnosno 0,03% od ukupnog broja stanovnika Hrvatske. U 2019. godini Lopar bilježi ukupno 94.868 dolazaka od čega su 4.535 domaći gosti (4,78%), odnosno 90.333 (95,22%) strani turisti.

Tablica 35. Ekonomsko-financijska ocjena modela 1

Vrste investicijskih troškova	Procijenjeni iznos u Eurima	Procijenjeni iznos u kunama
Ulaganje u bike-sharing sustav	98.684,21	750.000,00
Nadogradnja bike-sharing sustava	40.000,00	304.000,00
GIS mapa	9.900,00	75.240,00
Izdatci vezano za promotivne svrhe	15.000,00	114.000,00
Oglasne ploče	6.800,00	51.680,00
Ukupno	170.384,21	1.294.920,00
Vrste operativnih troškova	Procijenjeni iznos u Eurima	Procijenjeni iznos u kunama
Trošak osoblja	14.945,72	113.587,44

⁶⁰ <http://koprivnica.hr/wp-content/uploads/2013/04/Strategija-razvoja-cikloturizma-za-podrucje-Podravine.pdf>, (12. 05. 2020.)

Režijski troškovi i troškovi skladištenja	3.600,00	27.360,00
Osiguranje i servisiranje bicikala	6.775,00	51.490,00
Osiguranje korisnika	9.868,42	75.000,00
Održavanje IT sustava i Održavanje web stranice	3.000,00	22.800,00
Ukupno	38.189,14	290.237,46
Sveukupno	208.573,35	1.585.157,46
Potpora EU (85 %)	177.287,35	1.347.383,84
Potpora Općine (15%)	31.286,00	237.773,62

Izvor: izrada autora

Pod pretpostavkom da oba spola ravnopravno koriste bicikle, broj građana i turista koji bi mogli biti ciljna populacija za „bike-sharing“ je 48.065 korisnika. Naime, predviđa se da će bicikle koristiti radno aktivno stanovništvo te turisti u dobi od 15-64 godine. Općina Lopar prethodno treba utvrditi i objaviti dokument Opći uvjeti korištenja usluge kojim se mogu propisati i drugačiji kriteriji i uvjeti korištenja opreme, primjerice da je svaka fizička osoba starija od 16 godina koja posjeduje važeću osobnu iskaznicu i koja je sklopila ugovor s operaterom sustava, odnosno općinskim komunalnim društvom. U uvjetima besplatnog prijevoza javnim biciklima, to je sasvim moguća opcija pod uvjetom da su svi građani i turisti o tome informirani na odgovarajući način i da sustav registracije korisnika nije previše kompliciran, a da je razina dolazaka turista identična službenim podacima iz 2019. godine.

U principu je tendencija da sustav registracije bude jednostavan preko mobitela ili interneta, te da se ide na pretplatničke opcije kako bi se osigurala stalna potražnja za ovom vrstom usluge. Primjetno je vezanje karte za javni gradski prijevoz, gdje ga ima, pa i taxi, te mogućnost višednevnog najma bicikla. Ide se za tim da prvih 30 ili čak 60 minuta vožnje dnevno bude besplatno s tim da se zarađuje na pretplati. Ukoliko bi 2.200⁶¹ osoba imalo standardnu godišnju

⁶¹ Ekonomska isplativost projekta zahtjeva da usluga bude dostupna cjelokupnom stanovništvu otoka Raba te domaćim i stranim turistima, odnosno da ista nije ograničena samo na općinu Lopar. Ekonomsko financijski model je izrađen po uzoru na primjer grada Koprivnice.

pretplatu na bike-sharing sustav na cjelokupnom otoku Rabu u iznosu od 210 kuna godišnje, to je godišnji prihod od 60.790 eura. Mjesečna bi pretplatna karta mogla biti 25 kuna, dok bi dnevna pretplatna karta mogla biti 15 kuna. U slučaju uvođenja javnog prijevoza, bilo bi dobro kombinirati kartu za gradski autobus s pretplatnom kartom za „bike-sharing“. Na taj bi se način korisnici stimulirali da često koriste bicikle i osigurala bi se stalnost prodaje usluge. Pretplatnim godišnjim kartama može se planirati do 85% prihoda od bike-sharing usluge, jer je većina vožnji biciklom unutar otoka kratka. Ostali prihodi mogu se pripisati korištenju usluge „bike-sharing“-a na dnevnoj bazi.⁶²

Tablica 36. Prijedlog cjenika usluge nakon druge godine

Vrsta usluge	Standard mjesečni paket za građane	Standard godišnji paket za građane	Standard godišnji paket za studente, učenike i članove biciklističkih klubova	Jednokratna registracija	E-bike
Članarina	25 kuna	210 kuna	150 kuna	-	-
Prvih 30 minuta	Besplatno	Besplatno	Besplatno	Besplatno	Besplatno
Svaki sljedeći sat	5 kuna	4 kuna	3 kuna	7 kuna	30 kuna
od 3h – 6h	20 kuna	15 kuna	10 kuna	30 kuna	50 kuna
Dnevni najam	50 kuna	30 kuna	30 kuna	50 kuna	80 kuna

Izvor: autori obradili i prilagodili: <http://koprivnica.hr/wp-content/uploads/2013/04/Strategija-razvoja-cikloturizma-za-podrucje-Podravine.pdf> (12. 05. 2020.)

U analizi isplativosti se ide s konzervativnom računicom. 1.100 stalnih članova bike-sharinga na godišnjoj razini je vrlo realna brojka i samo je 2% osoba od ukupne ciljne populacije za korištenje ove usluge. Dodatni popust može se odobriti učenicima, studentima i članovima biciklističkih klubova. U navedenoj tablici je dan prijedlog cjenika usluge bike-sharinga od druge godine korištenja nadalje. Trenutno je predviđeno da je maksimalno vrijeme korištenja

⁶² Ibid., (12. 05. 2020.)

javnog bicikla 120 minuta. Jasna je namjera da javni bicikli budu dostupni svima, te će tu biti potrebno optimizirati vrijeme korištenja ovisno o potražnji za uslugom.

Pretpostavke su da investicijski troškovi „bike-sharing“-a iznose 170.384,21 eura. Početni prihodi od 1.100 stalnih pretplatnika iznose 30.395 eura godišnje, a prihodi od povremenog korištenja usluge mogu biti 15% tog iznosa godišnje, tj. u prvoj godini naplate 4.559 eura. Pretpostavlja se da broj stalnih i povremenih korisnika usluge raste stabilnih 5% godišnje. Diskontna stopa je 5%. Vijek projekta je 10 godina.

3.4.5. Model 2 - Fitnes bicikl sa uslugom call-a-bike i servisnog centra

3.4.5.1. Vremenski plan provedbe modela 2

Mjera će biti provedena kroz tri faze:

- Faza 1: Prikupljanje i priprema projektne dokumentacije za provedbu projekta
- Faza 3: Priprema i provedba javne nabave
- Faza 3: Provođenje radova.

Tablica 37. Gantogram vremenskog plana provedbe modela 1 može se okvirno prikazati na sljedeći način:

2020./2021.										
	Rujan	Listopad	Studen	Prosina	Siječanj	Veljača	Ožujak	Travanj	Svibanj	Lipanj
Faza 1										
Faza 2										
Faza 3										

Izvor: izrada autora

Po potrebi, predloženi gantogram vremenskog plana provedbe modela 1 može se prilagoditi i/ili izmijeniti ovisno o raspoloživim financijskim sredstvima u odnosu na dostupnost i prikladnost EU natječaja, ali i uvažavanjem ostalih specifičnih okolnosti.

3.4.5.2. Pregled mjere

Tablica 38. Pregled mjera

Naziv mjere	„Fitnes bicikl“ sa uslugom call-a-bike i servisnog centra
Identifikacija u strateškom dokumentu	Mjera nije definirana u postojećim strateškim dokumentima.
Kratak opis mjere	Mjera obuhvaća instalaciju uslugu call-a-bike i servisnog centra s mogućnosti proširenja opisane usluge na otok Rab.
Specifični ciljevi	Širenje bike share usluge na sve gradove i turistička mjesta te umrežavanje u jedinstvenu mrežu na razini otoka Raba uz poticanje društvenoodgovornog i ekološki prihvatljivog prijevoza.
Aktivnosti	nabava tehničke opreme (bicikli, stalci i ostala oprema) izgradnja stanica za električne bicikle postavljanje punionica planiranje i opremanje točaka na postojećim i novim stazama na kojima će korisnicima biti dostupne dodatne usluge (servisne točke i sl.)
Vremenski okvir	2020.-2021.
Procjena troška provedbe	Procijenjena vrijednost s PDV-om iznosi 370.500,00 kn.

Izvori financiranja	<ul style="list-style-type: none"> — proračun Općine — EU fondovi (Ministarstva) — Fond za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost. <p>Pregled glavnih izvora financiranja prikazan je na Slici xx. Realizacija predloženih mjera može zahtijevati značajna ulaganja. Hrvatskoj kao punopravnoj članici Europske unije otvorene su mogućnosti za povlačenje sredstava iz Strukturnih i Kohezijskih fondova, a povećani su i dostupni izvori financiranja. Osim Strukturnih i Kohezijskih fondova, na raspolaganju su i drugi izvori odnosno modeli financiranja. ESCO model, revolving fondovi i javno–privatno partnerstvo samo su neki od izvora financiranja koji bi mogli doprinijeti oživljavanju investicijskih aktivnosti, a u ovom se trenutku ne koriste u značajnoj mjeri. Iz Europskih programa financiranja dobivaju se izravni financijski poticaji javnim tijelima za izradu profitabilnih projekata. Za potporu projekata koriste se i financijski proizvodi poput jamstava i vlasničkog kapitala.</p>
Potencijalni rizici	<p>Neprovedba usluge call-a-bike i uspostave servisnog centra, pogrešno dimenzioniranje sustava, sigurnost prometovanja, neprihvatanje bicikla kao sredstva prijevoza, nerazgranata cestovna i prijevozna mreža.</p>
Društveni utjecaj	<p>Mogućnost pogrešnog dimenzioniranja smanjuje se kvalitetnom identifikacijom potreba stanovništva i frekventnosti određenih točaka. Sigurnost prometovanja moguće je poboljšati adaptacijom prometnog sustava za biciklistički promet, odnosno nadogradnjom biciklističkih staza i prometnog signalnog sustava. Kako bi se povećala zainteresiranost za korištenje bicikala kao prijevoznog sredstva, potrebno je provesti kvalitetnu edukaciju i promociju.</p>

Procjena vrijednosti društvenog utjecaja	Ušteda energije iznosi oko 42 MWh/ god, dok smanjenje emisija CO ₂ iznosi oko 12 tCO ₂ /god. Godišnja potrošnja goriva tako je smanjena za oko 4.200 litara. Uz smanjenje CO ₂ smanjiti će se buka, prometno zagušenje uz smanjenje repova čekanja što će povećati kvalitetu življenja. Uz to je neupitno da se promovira „zdravi život“, a sama vožnja bicikla utječe na mentalno zdravlje ljudi te smanjuje depresiju i tjeskobu.
Nadležno tijelo	Općina Lopar i lokalno općinsko poduzeće
Voditelj provedbe	Općina Lopar
Nadzor i kontrola (monitoring)	Općina Lopar

Izvor: autori obradili i prilagodili: <http://koprivnica.hr/wp-content/uploads/2013/04/Strategija-razvoja-cikloturizma-za-podrucje-Podravine.pdf> (12. 05. 2020.)

3.4.5.3. Ekonomsko-financijska ocjena modela 2

Call-a-bike je usluga koja se primjenjuje u većim gradovima, ali se može primijeniti na području cijelog otoka Rab. S obzirom da je teško ravnomjerno rasporediti bicikle po stanicama u općini i bližim okolnim mjestima s obzirom da postoje dnevne oscilacije u potrebi za vožnjom biciklom u određenim smjerovima, bicikli će se vjerojatno u određeno doba dana više ostavljati na pojedinim stanicama. Trenutni broj bicikala po jednoj stanici je najviše 10.

Tablica 39. Ekonomsko-financijska ocjena modela 2

Vrste investicijskih troškova	Procijenjeni iznos u Eurima	Procijenjeni iznos u kunama
Gospodarsko vozilo	25.000,00	190.000,00
Mobitel sa softverskom podrškom pozivnog centra i uspostavom telefonske linije	4.000,00	30.400,00
Upravljanje projektom	5.000,00	38.000,00

Ukupno	34.000,00	258.400,00
Vrste operativnih troškova	Procijenjeni iznos u Eurima	Procijenjeni iznos u kunama
Gorivo, osiguranje i održavanje vozila	6.800,00	51.680,00
Održavanje sustava i telefonska pretplata	1.350,00	10.260,00
Plaća radnika	Uključeno u model 1	-
Usluga uspostave servisa za javne bicikle u suradnji s postojećim servisima	4.600,00	34.960,00
Ostali navedeni troškovi	2.000,00	15.200,00
Ukupno	14.750,00	112.100,00
Sveukupno	48.750,00	370.500,00
Potpورا EU (85 %)	12.537,50	314.925,00
Potpора Općine (15%)	2.212,50	55.575,00

Izvor: izrada autora

Usluga „call-a-bike“ podrazumijeva uspostavu pozivnog centra koji bi radio od 7-17 sati radnim danom, te kupnju kombi vozila za razvoženje bicikala po općinskom području, a možda kroz koncesijski model i na širem području. Ovaj projekt podrazumijeva zapošljavanje jednog vozača i najam usluge pozivnog centra. Vijek projekta trebao bi biti 10 godina, pri čemu bi se ponovna nabava vozila provela nakon pet godina, a postojeće bi bilo prodano po procijenjenoj vrijednosti za 8.000 eura čime se pokrilo početno ulaganje. Pretpostavlja se da bi ovakva usluga mogla privući 600 korisnika više na godišnjoj razini, što daje početni prihod od 16.579 eura godišnje. Isto tako se pretpostavlja da bi prihodi od povremenog korištenja javnih bicikala mogli biti za 30% navedenog iznosa, što je ukupan godišnji prihod od 4.974 euro, odnosno sveukupno 21.553 eura. Stopa rasta prihoda od korisnika ostaje na razini od 5%.

U financijskom smislu projekt je pri diskontnoj stopi na razini cjelokupnih ulaganja neisplativ jer mu je neto sadašnja vrijednost negativna. No, s aspekta uloženih sredstava općine, projekt bi

trebao biti financijski isplativ. U ekonomskom smislu se postiže isplativost projekta samo na temelju pretpostavke da će stalni korisnici sustava javnih bicikla uštedjeti godišnje 20 eura po osobi zdravstvenom sustavu.⁶³

3.4.6. Ostali vezani činitelji za razvoj predviđenih mjera

Ponuda prilagođena potrebama biciklista i cikloturista nema znatne razlike u Hrvatskoj u odnosu na kriterije i standarde za bike friendly objekte u drugim državama Europe i svijeta. Provedenom analizom najvažniji kriteriji jesu: prihvat cikloturista na jedno noćenje, sigurna prostorija (spremište) za bicikle, stalak/držač/vješalica za bicikle, biciklistički alat za osnovne popravke, prostor za pranje i sušenje biciklističke odjeće i putne opreme, usluga bežičnog interneta (Wi-Fi), bogata ponuda ranijeg doručka, lunch paketi ili mogućnost korištenja kuhinjom, informativni kutak za bicikliste s kartama, vodičima i prospektima, informacijama o javnom prijevozu, agencijama (cikloturistički paketi i izleti, taksi, transfer i sl.) te drugim servisnim informacijama (najam bicikala i e-bicikala, servis, trgovina opremom).

U blizini, objekti u Istri nose oznaku Istra Bike & Bed, a Cyclist Welcome oni u Međimurju. Od 2016. objekti iz skupine Hoteli mogu ostvariti pravo na posebni standard i oznaku Bike (za bicikliste) od Ministarstva turizma. Ostale turističke regije u Hrvatskoj uvode vlastite oznake bike friendly smještaja, npr. Kvarner Family Bike Friendly, Zadar Bike Magic, Šibenik Bike & Hike, Dalmatia Bike & Bed, a smještajni objekti kontinentalne Hrvatske nose plavu oznaku Bike & Bed.⁶⁴

U današnje vrijeme nije upitno kako je bicikl nezaobilazno sredstvo prijevoza koji je itekako kompaktilan sa javnim prijevozom čime se uvelike omogućilo razvoj sustava javnih bicikala u brojim gradovima Hrvatske. Poznato je kako javni prijevoz, s obzirom na razvijenost infrastrukture i prostorne kapacitete, što je posebno naglašeno u Jadranskoj regiji, omogućuje upotrebu bicikala. Tako, primjerice, javni prijevoz koji može zaprimiti bicikle jesu vlakovi, brodovi (trajekti) i riječne skele, a moguć je i prijevoz bicikala zrakoplovom i autobusom.

HŽ Putnički prijevoz nudi mogućnost prijevoza bicikala vlakom po Hrvatskoj, u gradsko-prigradskom prijevozu grada Zagreba i u međunarodnom željezničkom prijevozu prema Sloveniji, Austriji i Njemačkoj. Cijena prijevoza bicikala u Hrvatskoj po smjeru putovanja iznosi

⁶³ Ibid., (12. 05. 2020.)

⁶⁴ <https://cikloturizam.hr/wp-content/uploads/2019/04/Operativni-plan-cikloturizam-I%C5%BD-2019.-2025.pdf>, (12. 05. 2020.)

15 kn bez obzira na kilometarsku udaljenost, a cijena prijevoza bicikla na svim međunarodnim relacijama iznosi 5 EUR u kunskoj protuvrijednosti.⁶⁵

Mogućnost biciklom na brod nude Jadrolinija, Rapska plovidba i MB Kapetan Luka TP kao brzobrodski servis. Linijski pomorski prijevoz putnika i tereta brodovima po pet plovidbenih okružja (Riječko, Zadarsko, Šibensko, Splitsko i Dubrovačko) obavlja Jadrolinija sa sjedištem u Rijeci. Pregled trajektnih linija po područjima plovidbe s rutom prijevoza i cijenom u kunama za bicikl u sezoni i van sezone može se pogledati na adresi www.jadrolinija.hr. Na liniji Rab – Lun (Tovarnele) moguć je prijevoz bicikala. Za prijevoz grupe biciklista od 7 – 10 osoba i bicikala izvan reda plovidbe odobrava se poseban popust. Cijene su navedene u cjeniku na adresi www.rapska-plovidba.hr. Na katamaranima iz Splita za Dubrovnik (sezonska izletnička brzobrodski linija) moguć je prijevoz bicikla, kapacitet je po pet bicikala, a raspoloživost je potrebno provjeriti prije ukrcaja. Cijena za bicikl ista je kao i za putnika. Više informacija o ovoj i drugim brzobrodskim linijama dostupno je na adresi www.krilo.hr.⁶⁶

Prijevoz bicikala moguć je na autobusima Flixbus (www.flixbus.hr), Autotrans Rijeka za prijevoz po otoku Braču (www.autotrans.hr) i na autobusnim linijama ZET-a grada Zagreba (broj: 102, 103 i 140) prema Parku prirode Medvednica i vrhu Sljeme.

Ukoliko se putuje zrakoplovom, bicikl spada u posebnu prtljagu i sportsku opremu. Na letovima Croatia Airlinesa prevoze se isključivo zapakirani bicikli. Obveza je putnika pobrinuti se za pakiranje. Ostale informacije o sportskoj opremi i kako je definirana u prijevozu zrakoplovom dostupne su na adresi www.croatiaairlines.com.⁶⁷

Prijevoz skelom preko rijeke na biciklističkim rutama poseban je doživljaj. Skele se kao tradicijski način prijevoza putnika i stvari na rijekama mogu susresti na Savi, Dravi i Muri. Većina skela prometuje redovito tijekom cijele godine, no pri visokom vodostaju rijeka skele ne voze. Skelar je gotovo cijeli dan na skeli, a cijene prijevoza vrlo su popularne, otprilike 10 – 20 kn za putnika i bicikl. Lokacije skela na rijeci Savi: Medsave, Samobor – Zaprešić; Oborovo, Rugvica – Vrbovo Posavsko, Orle; Lijevi Dubrovčak, Ivanić-Grad – Desni Dubrovčak, Martinska Ves; Lukavec Posavski, Sisak – Graduša Posavska, Sunja and Kratečko, Sisak – Sunja; na rijeci Muri: Mursko Središće – Fusek i Križovec, Mursko Središće i na rijeci Dravi: Križnica – Pitomača.⁶⁸

⁶⁵ Ibid., (12. 05. 2020.)

⁶⁶ Ibid., (12. 05. 2020.)

⁶⁷ Ibid., (12. 05. 2020.)

⁶⁸ Ibid., (12. 05. 2020.)

3.4.6.1. Prijedlog za pripremu troškovnika

U nastavku se prikazuje razrađeni prijedlog za pripremu troškovnika, koji se dodatno može doraditi i/ili prilagoditi ovisno o željama i prijedlozima općine Lopar kao naručitelja. Ukoliko se općina Lopar odluči realizirati projektni prijedlog, a temeljem prikupljenih točnih podataka temeljem priloženog troškovnika, može se pristupiti dodatnim i konkretnim analizama.

Tablica 40. Prijedlog izgleda troškovnika

Opis troška	Vrsta troška	Količina (u kom)	Cijena bez PDV-a
Dobava električnog bicikla sa sustavom za GPS praćenje i zaključavanje van stanice (sve prema opisu i tehničkim karakteristikama)	Električni bicikli		
Dobava postolja za električne bicikle (sve prema opisu i tehničkim karakteristikama)	Stalci za parkiranje električnih bicikla		
Dobava brdskog bicikla sa sustavom za GPS praćenje (sve prema opisu i tehničkim karakteristikama)	Brdski bicikli		
Dobava klasičnog postolja za brdske bicikle (sve prema opisu i tehničkim karakteristikama)	Stalci za parkiranje brdskih bicikla		

<p>Dobava integriranog pilona koji se smješta u ormarić u sklopu konstrukcije nosača pilona i reklamnog prostora</p> <p>(sve prema opisu i tehničkim karakteristikama)</p>	<p>Pilon</p>		
<p>Potrebni radovi na parametriziranju sustava, montaža i instalacija, puštanje sustava u rad, edukacija korisnika te svi putni troškovi, dnevnice, osiguranja i sl.</p>	<p>U jediničnu cijenu trebaju biti uključeni i slijedeći troškovi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ispitivanje i utvrđivanje kompatibilnosti sa postojećim sustavom sukladno uvjetima iz Tehničkih specifikacija, 2. postava i spajanje postolja te integriranog pilona na prethodno pripremljenu elektroinstalaciju i temelje, 3. planiranje i nadzor montaže opreme, 4. obuka za rad administartora sustava i servisera, 5. IT podrška i održavanje software-a prvih 12 mjeseci nakon primopredaje, 6. savjetodavne usluge oko implementacije sustava. 		
<p>Dobava nosača integriranog pilona i reklamnog prostora zajedno sa potrebnim radovima postavljanja i sidrenja u prethodno pripremljene temelje. U cijenu treba biti uključen sav potreban rad i materijal.</p>	<p>Nosač integriranog pilona izgleda i dimenzija</p>		
<p>Izrada, dobava i instalacija software-a koji treba biti u</p>	<p>U cijenu treba biti uključena nabava, implementacija i</p>		

skladu s Tehničkim specifikacijama.	projektiranje cjelovitog informatičkog rješenja (software) sustava upravljanja iznajmljivanjem i naplatom bicikala, sa svim potrebnim davanjima, licencama i sl. potrebnim za samostalan rad Naručitelja. Software mora dati mogućnost instalacije na više računala Naručitelja (općina, TZ, serviser itd.) bez dodatnih naknada i troškova za licence i sl.		
Nabava, dobava i postava te konfiguriranje i instalacija sustava videonadzora sukladno Tehničkim specifikacijama.	U cijenu treba biti uključena i edukacija korisnika te puštanje u rad.		

Izvor: izrada autora

3.4.7. Analiza rizika⁶⁹

Definiranjem vanjskih i unutarnjih čimbenika koji mogu utjecati na implementaciju predviđenih mjera plana razvoja cikloturizma općine Lopar izbjeći će se mogućnost neostvarenja definiranih programa, odnosno aktivnosti i mjera. U nastavku se nalaze identificirani rizici, vjerojatnost da se rizik ostvari te razina utjecaja na implementaciju predloženih mjera. Za svaki rizik definirane su mjere za ublažavanje ili izbjegavanje rizika.

⁶⁹ Usuglašeno sa dokumentom Operativni plan razvoja cikloturizma Primorsko-goranske županije sa standardima 2019.-2020. (12. 05. 2020.)

Tablica 41. Analiza rizika

Rizik	Vjerojatnost Niska/srednja/visoka	Utjecaj Niska/srednja/visoka	Mjere za ublažavanje ili izbjegavanje rizika
Izostanak suradnje dionika važnih za razvoj cikloturizma	Niska	Visoka	Rizik će se ublažiti promocijom cikloturizma te koristi koje turizam donosi zajednici kako bi se dionici motivirali na suradnju te implementaciju mjera/aktivnosti.
Nedostatak izvora financiranja aktivnosti uslijed promjene nacionalnih strateških ciljeva	Niska	Srednja	U slučaju da ne bude dostupnih izvora financiranja cikloturizma iz nacionalnih ili EU izvora, općina Lopar će osigurati financiranje iz vlastitih izvora.
Nemogućnost odgovarajuće mehanizama kontrole provedbe Operativnog plana Primorsko-goranske županije zbog slabog odaziva potpisnika Sporazuma na dostavu izvještaja	Srednja	Srednja	Kako bi se umanjila mogućnost nedostatka informacija potrebnih za izradu Izvještaja o provedbi Operativnog plana za razvoj cikloturizma u PGŽ, djelatnici županije će 45 dana prije roka za dostavu izvještaja od strane potpisnika Sporazuma poslati

			podsjetnik. Ako u konačnici izostane dostava izvještaja, djelatnici će prikupiti informacije kroz intervju te istraživanjem sekundarnih podataka na Internetu.
Promjena zakonodavstva i propisa koji se tiču zaštite okoliša čime će se ograničiti mogućnost uređenja i označavanja biciklističkih staza	Srednja	Srednja	Ako novi propisi ograniče mogućnost postavljanja signalizacije ili uređenja staza, one će se definirati putem GPS traga koji će biti dostupan na mrežnoj stranici cikloturizma Turističke zajednice općine.
Predviđeni vremenski raspon nedostatan za provedbu svih aktivnosti	Visoka	Visoka	Ako predviđeno vrijeme bude nedostatno za provedbu predloženih mjera, općina ima mogućnost produljenja roka provedbe.

Izvor: Primorsko-goranska županija, (2019), Operativni plan razvoja cikloturizma Primorsko-goranske županije sa standardima 2019.-2020 (12. 05. 2020.)

4. AKCIJSKI PLAN

Budući kako će Općina Lopar u budućnosti konstantno podizati svoju turističku ponudu od kojih cikloturizam zauzima značajan udio operativnim planom objedinjene su sve aktivnosti vezane za daljnji razvoj turističke ponude zasnovan na cikloturizmu. Operativnim planom predviđeno je podizanje svijesti o značaju turističkog potencijala cikloturizma. Odabrani projektni prijedlozi uključuju aktivnosti koje se nadopunjuju s razvojem biciklističke infrastrukture. Unutar svake projektne aktivnosti navedeni su, osim opisa i aktivnosti, ishodi projekta, provedbeni koraci te sudionici i vrijeme provedbe projekta. Navedene aktivnosti i projekti podrazumijevaju niz mjera koje je potrebno provesti s ciljem podizanja kvalitete turističkih proizvoda primarno orijentirani na cikloturizam. Moraju biti usklađeni i međusobno se nadopunjavati, stoga je suradnja među dionicima i ostalim subjektima u razvoju nužna. Kako bi se provodile mjere, nužno je definirati koordinate razvojnih projekata koji bi bili zaduženi za sustavno praćenje i realizaciju projekata. Akcijski planovi podijeljeni su u tri tematska područja; edukacijske aktivnosti, turističke aktivnosti s ciljem podizanja kvalitete i informacijsko-marketinške aktivnosti. Unutar svake projektne aktivnosti navedeni su, osim opisa i aktivnosti, ishodi projekta, provedbeni koraci te sudionici i vrijeme provedbe projekta.

Projektni prijedlozi koji su analizirani navedeni su u nastavku:

- Edukacijski programi za poduzetnike u turizmu
- Specijalizacija cikloturističkih vodiča
- Osnivanje radne skupine za razvoj cikloturizma
- Programi podrške lokalnim turističkim agencijama (kroz strategiju marketinga sadržaja)
- Razvijanje smještajnih kapaciteta i turističke ponude u skladu s bike-friendly standardima
- Mapiranje biciklističkih tura
- Razvoj biciklističkih tematskih ruta
- Analitičko praćenje podataka
- Unaprjeđenje digitalnih proizvoda
- Postavljanje signalizacije sa tehnologijom za preuzimanje sadržaja
- Programi turističke promocije i potpore cikloturističkim manifestacijama

4.1.1. EDUKACIJSKE AKTIVNOSTI

Edukacijske aktivnosti namijenjene su tijelima javne uprave, ali i svim organizacijama uključenima oko projektnih aktivnosti cikloturizma kako bi zajednički podizali kvalitetu usluge i kreirali nove turističke proizvode i aranžmane. Cilj kontinuirane edukacije osigurao bi podlogu za upoznavanje sa strateškim smjernicama u razvoju cikloturizma na svim razinama kroz mogućnosti prijave na projekte za razvoj cikloturističke ponude, upoznavanje sa EuroVelo mrežom, osnovnim načelima cikloturizma i ciljevima operativnih planova općenito. Cilj je educirati lokalno stanovništvo i zaposlenike u Općini Lopar o potencijalima cikloturizma, standardizaciji proizvoda i ishodu potrebnih licenci. Osnivanjem radne skupine za razvoj cikloturizma i proizvoda koji imaju dodirne točke sa cikloturizmom omogućit će se prilagodba i prihvaćanje standarda za razvoj cikloturističke infrastrukture i ponude cikloturizma u Primorsko-goranskoj županiji.

Tablica 42. Edukacijski programi za poduzetnike u turizmu

Edukacijski programi za poduzetnike u turizmu	
Cilj	Osposobljavanje i jačanje ljudskog kapitala za ciljane aktivnosti
Aktivnosti	Organizacija ciljanih edukativnih radionica za lokalno stanovništvo u službi ostvarivanja ciljeva strategije
Opis	Provedba edukativnih radionica na teme: 2. EuroVelo standarda 3. Pokretanje poduzetničkog pothvata (bike-share i rent-a-bike sustavima) 4. Razvoj novih turističkih proizvoda 5. Trendovi u cikloturizmu 6. Prezentacija ponude i aktivnosti izravnog marketinga
Provedbeni koraci	Uspostava suradnje sa lokalnim institucijama, poduzetnicima i udrugama (podijeljenim prema sekcijama, npr. Ugostitelji, iznajmljivači, turistički vodiči, agencije itd.) kroz organizaciju niza seminara i predavanja te izdavanje materijala (brošura ili priručnika) namijenjenih različitim područjima djelatnosti.
Sudionici	<ul style="list-style-type: none">• Turistička zajednica općine

	<ul style="list-style-type: none"> • Općina • Institucionalne suradnje i partnerstva
--	--

Tablica 43. Specijalizacija cikloturističkih vodiča

Specijalizacija cikloturističkih vodiča	
Cilj	Osposobljavanje cikloturističkih vodiča
Aktivnosti	Organizacija stručnih predavanja i radionica za postojeće turističke vodiče
Opis	Napraviti bazu postojećih turističkih vodiča sa licencnom izdanom pri Ministarstvu turizma, analizirati tko vrši turističko vođenje na području općine te u suradnji sa renomiranim stručnjacima i lokalnim poduzetnicima koji pružaju turističke usluge u domeni cikloturizma i turističkim agencijama organizirati proces napredne edukacije (subspecijalizacije) postojećih turističkih vodiča.
Provedbeni koraci	Uspostava suradnje sa postojećim turističkim vodičima u cilju unaprijeđenja turističkog vođenja
Sudionici	<ul style="list-style-type: none"> • Turistička zajednica općine • Općina • Institucionalne suradnje i partnerstva • Adria bike

Tablica 44. Osnivanje radne skupine za razvoj cikloturizma

Osnivanje radne skupine za razvoj cikloturizma	
Cilj	Koordinacija svih dionika uključenih u razvoj cikloturizma
Aktivnosti	Organizacija radnih sastanaka i monitoring provedbe operativnih planova
Opis	Budući da određeni dijelovi planiranih i predloženih biciklističkih ruta prolaze područjima koja su u nadležnosti posebnih dionika; Hrvatskih cesta, Županijske uprave za ceste, Hrvatskih šuma, privatnih iznajmljivača,

	hotelskih sustava i sl. Potrebno je osigurati radnu skupinu koja će koordinirati sve navedene elemente.
Provedbeni koraci	Uspostava radnog tijela koja će uključiti sve relevantne dionika ne području općine
Sudionici	<ul style="list-style-type: none"> • Općina • Turistička zajednica općine • Iznajmljivači na području općine • Turistički poslovni subjekti na području općine • Društva / Udruge turističkih vodiča • Turističke agencije u okruženju

Tablica 45. Programi podrške lokalnim turističkim agencijama (kroz strategiju marketinga sadržaja)

Programi podrške lokalnim turističkim agencijama (kroz strategiju marketinga sadržaja)	
Cilj	Podizanje svijesti lokalnih turističkih poslovnih subjekata o turističkim potencijalima u domeni cikloturizma
Aktivnosti	Edukacija turističkih agencija s ciljem razvoja turističkih paketa
Opis	Organizacija studijskog putovanja za lokalne turističke vodiče, iznajmljivače, djelatnike turističkih zajednica i turističke agencije koji djeluju na području općine pružit će se korisna znanja o potencijalima cikloturizma i informiranja o svim sadržajima koji su implementirani u okviru projektnih aktivnosti te koji im mogu poslužiti za izradu novih i unaprjeđenje postojećih turističkih paketa koje nude svojim korisnicima usluga.
Provedbeni koraci	Organizacija studijske posjete općini za lokalne turističke poslovne subjekte
Sudionici	<ul style="list-style-type: none"> • Općina • Turistička zajednica općine

	<ul style="list-style-type: none"> • Iznajmljivači na području općine • Turistički poslovni subjekti na području općine • Društva / Udruge turističkih vodiča • Turističke agencije u okruženju
--	---

Tablica 46. Razvijanje smještajnih kapaciteta i turističke ponude u skladu s bike-friendly standardima

Razvijanje smještajnih kapaciteta i turističke ponude u skladu s bike-friendly standardima	
Cilj	Unapređenje kvalitete cikloturističkog proizvoda
Aktivnosti	Jačanje turističkih dolazaka segmenta cikloturista
Opis	Cikloturisti imaju određene zahtjeve primjerice “kuhinju na otvorenom”, spremište i alatnicu za bicikle te osigurano pranje i sušenje opreme. Stoga je potrebno podići razinu kvalitete usluge smještajnih objekata namijenjenih cikloturistima. Uz navedeno sve veći broj cikloturista želi mogućnost transfera bicikala s jednog mjesta na drugo mjesto te je nužno dugoročno razvijati nabavku vozila za transfer bicikala (prikolica) za model proširenja usluga – kroz povećanje mobilnosti cikloturista na području općine.
Provedbeni koraci	Edukacija vlasnika smještajnih objekata u sustavu Bike friendly standarda
Sudionici	<ul style="list-style-type: none"> • Općina • Turistička zajednica općine • Iznajmljivači na području općine • Turistički poslovni subjekti na području općine

4.1.2. TURISTIČKE AKTIVNOSTI S CILJEM PODIZANJA KVALITETE USLUGE

Navedene aktivnosti odnose se na sadržaj kojim će se unaprijediti postojeći turistički proizvodi. Implementacijom pojedinih elemenata razvijaju se novi koncepti korištenja tzv. aktivnog

boravka na području destinacije gdje turist postaje aktivan sudionik u odnosu na pasivnog promatrača. Krajnji cilj je izrada novih turističkih proizvoda, ako i unaprjeđenje postojećih kroz razvoj prepoznatljivog identiteta Općine Lopar kao cikloturističke destinacije.

Tablica 47. Mapiranje biciklističkih tura

Mapiranje biciklističkih tura	
Cilj	Unaprjeđenje i razvoj turističke ponude
Aktivnosti	Stvoriti bazu biciklističkih ruta za razvoj novih turističkih proizvoda
Opis	Prikupljanjem informacija, mapiranjem i oblikovanjem u novi turistički proizvod cilj je formirati sadržaj namijenjen turističkim vodičima koji će koristiti prilikom obilaska sadržaja na području općine. Korištenjem strategije marketinga sadržaja, odnosno intervencije u sadržaj prikupljeni materijali se mogu koristiti u objavama za odnose s javnošću (prema blogerima, novinarima, PR člancima, prikrivenim oglašavanjem itd.)
Provedbeni koraci	Prikupljanje informacija o tematskim u jedinstvenu bazu s ciljem kreiranja novih turističkih proizvoda.
Sudionici	<ul style="list-style-type: none"> • Turistička zajednica općine • Općina • Udruge, ugostiteljski objekti i tematska društva na području općine

Tablica 48. Razvoj biciklističkih tematskih ruta

Razvoj biciklističkih tematskih ruta	
Cilj	Povećanje broja dolazaka posjetitelja
Aktivnosti	Promocija turističke ponude i infrastrukture
Opis	Razvojem infrastrukture u okviru cikloturističkih aktivnosti cilj je povećati broj dnevnih i poludnevnih dolazaka posjetitelja na područje općine s različitim motivima dolaska. Razvojem tematske sadržajne komponente za pojedine segmente posjetitelja omogućit će se privlačenje jasno definiranih ciljnih

	skupina. Cilj je stvoriti tematske ture kojima se mogu privući različite grupe turista koje borave na području destinacije (gastro, adrenalinske, priče o legendama i povijesti, <i>geocatching</i> ture po uzoru na " Rab Archeological Traces ").
Provedbeni koraci	Razvoj tematskih programa u suradnji s poslovnim subjektima (ugostitelji, restorani, hoteli, suvenirnice), turističkim vodičima i interpretatorima turističkih proizvoda kroz izradu novih programa u suradnji s agencijama i vodičima koje se bave organizacijom izleta.
Sudionici	<ul style="list-style-type: none"> • Turistička zajednica općine Iznajmljivači i hotelijeri na području općine Društva / Udruge turističkih vodiča Turističke agencije

Tablica 49. Analitičko praćenje podataka

Analitičko praćenje podataka	
Cilj	Približavanje pojedinim segmentima
Aktivnosti	Komunikacija s posjetiteljima kroz praćenje podataka iz mobilnih aplikacija
Opis	Unutar digitalnih proizvoda (aplikacija) kreiranih od strane općine Lopar potrebno je unaprijediti mogućnost registriranja i personalizacije svakog korisnika aplikacije. Temeljem filtera svaki korisnik aplikacije dobivat će informacije o cikloturističkoj ponudi općine koja je relevantna temeljem njegovih preferencija.
Provedbeni koraci	Prilagodba mobilne aplikacije izradom mogućnosti personalizacije.
Sudionici	<ul style="list-style-type: none"> • Turistička zajednica općine • Općina HTZ i Ministarstvo turizma

Tablica 50. Unaprjeđenje digitalnih proizvoda

Unaprjeđenje digitalnih proizvoda	
Cilj	Unaprijediti web sjedište i mobilnu aplikaciju za posredovanje između korisnika i turističkog iskustva u općini
Aktivnosti	Stimulacija korisničkog angažmana na svih platformama traženja informacija
Opis	Usljed trenda takozvanog „mobile-first“ koncepta, putnici se okreću prvo svojim pametnim telefonima za trenutke kada žele brzo doći do željene informacije. Kako bi se akomodiralo tim potrebama potrebno je pristupiti izradi digitalnih sadržaja na kojima će korisnici moći unaprijed isplanirati obilazak općine biciklom i dobiti sve potrebne informacije u obliku itinerera.
Provedbeni koraci	Utvrđiti specifikacije i omogućiti nadopune postojećih digitalnih proizvoda kroz: 8. Proširenu stvarnost - informacije i zanimljivosti 9. Biciklističke rute i vezani sadržaji 10. POI – interesne točke
Sudionici	<ul style="list-style-type: none"> • Turistička zajednica općine • Općina • Poslovni subjekt za razvoj aplikacije

4.1.3. INFORMACIJSKO-MARKETINŠKE AKTIVNOSTI

Navedene aktivnosti odnose se na razvoj promocije s naglaskom na multimediju kroz združen marketinški nastup u promotivnim materijalima koji se tiču turističkih sadržaja i proizvoda na području općine. Cilj je mapirati sve ključne sadržaje koji mogu poslužiti kao atrakcijska osnova za promociju cikloturizma na području općine.

Tablica 51. Postavljanje signalizacije sa tehnologijom za preuzimanje sadržaja

Postavljanje signalizacije sa tehnologijom za preuzimanje sadržaja	
Cilj	Podizanje kvalitete cikloturističke infrastrukture
Aktivnosti	Informiranje posjetitelja i turista
Opis	Cilj je na svim točkama ticanja POI i frekventnim lokacijama postaviti mobilnu tehnologiju (u obliku kratkodometne bežične tehnologije koja emitira mobilni signal i omogućuje distribuciju multimedijalnog sadržaja poput: QR kodova, NFC tehnologije, iBeacon tehnologije) gdje će svaki korisnik na mobilni uređaj moći preuzeti relevantne informacije o sadržaju koji konzumira. Turistička signalizacija (putokazi) i njihova interpretacija u obliku jedinstvenog dizajna i pružanju kvalitetnog sadržaja omogućit će učinkovitu orijentaciju prema unaprijed postavljenim parametrima sadržaja koji pružaju.
Provedbeni koraci	Razvoj tehnika i alata mobilnog marketinga za informiranje posjetitelja i turista.
Sudionici	<ul style="list-style-type: none"> • Turistička zajednica općine • Općina • HTZ i Ministarstvo turizma

Tablica 52. Programi turističke promocije i potpore cikloturističkim manifestacijama

Programi turističke promocije i potpore cikloturističkim manifestacijama	
Cilj	Promocija cikloturističkih proizvoda
Aktivnosti	Informiranje posjetitelja i turista
Opis	Cilj je turističkim poslovnim subjektima koji se bave cikloturizmom na području općine osigurati promocijske materijale koje mogu koristiti u komunikaciji. Za uzvrat navedenim poslovnim subjektima koje odluče ulagati u ponudu baziranu na cikloturizmu omogućiti podršku u smislu oglašavanja na službenim glasilima općine (naglasak na etičko oglašavanje koje općina smije raditi prema zakonskim aktima) kroz pisanje blog postova, edukacije te

	općenito podrške u svim elementima koji se odnose na cikloturizam.
Provedbeni koraci	Dobivanje informacija s terena kao i sadržaj koji se može implementirati na web sjedište, mobilne aplikacije, brošure, intinerere.
Sudionici	<ul style="list-style-type: none"> • Turistička zajednica općine • Općina • Turistički poslovni subjekti na području općine

5. ZAKLJUČAK

Općina Lopar prepoznatljiv je dionik razvoja turističke ponude Primorsko-goranske županije. Međutim, općina Lopar sljedeći županijski Operativni plan želi ići ukorak sa stvaranjem društveno poticjanog razvojnog okruženja unapređenjem turističkih sadržaja i podizanjem prepoznatljivosti područja kao buduće cikloturističke destinacije.

Temeljem navedenoga i analiziranog mogu se predložiti sljedeći zaključci i preporuke:

- promatrana područja posjeduju izniman turistički potencijal. Na prostoru je formirana infrastruktura za razvoj cikloturizma i stvorene pretpostavke za organizirani razvoj posjećivanja specifičnih ciljanih grupa posjetitelja.
- utvrđena je potreba za koordinacijom koje će djelovati prema svim turističkim poslovnim subjektima uključenim u kreiranje sadržaja i razvijanju cikloturističkih proizvoda.
- poseban potencijal područja leži u razvoju privlačenja specifičnih segmenata analiziranih u akcijskom planu te u mogućnostima za razvoj ponude aktivnog boravka u prirodi (tzv. „outdoor“) zbog utjecaja različitih faktora. Daljnjim razvojem infrastrukture i mapiranja biciklističkih staza pružaju se mogućnosti razvoja širokog spektra sadržaja na relativno malom prostoru što predstavlja tržišni potencijal.
- podizanjem svijesti lokalnih turističkih poslovnih subjekata o turističkim potencijalima ciklo turizma kroz organizaciju edukacije je turističkih vodiča, iznajmljivača, djelatnika turističkih zajednica i predstavnika turističkih agencija pružit će se korisna znanja o turističkim potencijalima i informiranjem o svim sadržajima koji su implementirani u okviru projektnih

aktivnosti razvoja ciklo turizma koji im mogu poslužiti za unaprjeđenje turističkih paketa koje nude svojim korisnicima usluga.

- mapiranje staza i standardizacija obilježja na biciklističkim trasama na kreativan i inovativan način s dosljednom primjenom dizajnerskih standarda u prepoznatljivim simbolima, obilježjima, sloganima i bojama omogućit će učinkovito brendiranje destinacije temeljeno na atributima cikloturizma.

- jedan od značajnijih razvojnih poticaja nedvojbeno će biti vanjski izvori financiranja – sredstva na nacionalnoj razini, EU fondovi te ostali izvori. Jedino se na taj način mogu osigurati potrebna sredstva i slijediti dobra dinamika investiranja pri čemu je uzeto u obzir da se sredstva u 85%-tnom iznosu osiguravaju iz EU sredstava, a 15% su općinska sredstva, što u konačnici predstavlja ukupni trošak općine u iznosu od 293.348,62 kn ili 38.598,50 eura za provedbu oba modela, tj. za model 1 potrebno je osigurati 237.773,62 kn ili 31.286 eura i za model 2 55.575,00 kn ili 7.312,50 eura općinskih sredstava

6. POPIS KORIŠTENE LITERATURE

1. Adria bike, Projekt biciklističkog trasiranja otoka Raba (2020).
2. Akcijski plan razvoja cikloturizma, Institut za turizam, 2015., dostupno na: http://www.mint.hr/UserDocsImages/151014_akcijski_cikloturizam.pdf
3. Akcijski plan razvoja cikloturizma Republike Hrvatske, (2015), Institut za turizam Zagreb
4. Biloš, A., Turkalj, D. (2019): Komunikacijski koncepti i digitalna vidljivost, Osijek
5. Birin, I., (2019.), Prijedlog poboljšanja sustava javnih bicikala u gradu Zagrebu, diplomski rad dostupan na: <https://repozitorij.fpz.unizg.hr/islandora/object/fpz%3A1726/datastream/PDF/view> (20. 06. 2020.)
6. Bixi, dostupno na: <https://www.bixi.com/en/how-it-works> (12. 05. 2020.)
7. Call a Bike dostupno na: <https://www.callabike-interaktiv.de/en>, 12.05.2020
8. CBI Market Intelligence, Netherland (2015): CBI Product Factsheet: Cycling tourism from Europe (18. 09. 2020.)
9. DG for Internal Policies. Committee on Transport and Tourism. Brussels (18. 09. 2020.)
10. Dolišnji, D., (2016.), Električni bicikl i bike sharing sustav, diplomski rad dostupan na <https://repozitorij.iv.hr/islandora/object/politehnikapu%3A37/datastream/PDF/view> (pristupljeno 20. 06. 2020.)
11. Državni zavod za statistiku, dostupno na: www.dzs.hr.
12. EP (European Parliament) (2009): The European Cycle Route Network – Eurovelo. Study. DG for Internal Policies. Committee on Transport and Tourism. Brussels (18. 09. 2020.)
13. EuroVelo, dostupno na: https://en.eurovelo.com/news/2019-11-29_new-figures-show-there-are-nearly-90-000-kilometres-of-eurovelo-routes-to-explore- (19.09.2020.)
14. FINA, dostupno na: www.fina.hr.
15. Grad Zagreb, (2016), Elaborat uvođenja sustava javnih bicikala na području Grada Zagreba dostupno na https://www.zagreb.hr/UserDocsImages/arhiva/Izvjesce_o_bicikl%20podstusit%20DIO.pdf (01. 06. 2020.)
16. Grad Zagreb, dostupno na: [http://web.zagreb.hr/Sjednice/2013/SkupstinaZapisi_2013.nsf/b030f217f86f5620c125728400502a88/a83f4df6b5971821c125801f002f3b02/\\$FILE/uvo%C4%91enje%20sustava%20javnih%20bicikala%20na%20podrucju%20GZ.pdf](http://web.zagreb.hr/Sjednice/2013/SkupstinaZapisi_2013.nsf/b030f217f86f5620c125728400502a88/a83f4df6b5971821c125801f002f3b02/$FILE/uvo%C4%91enje%20sustava%20javnih%20bicikala%20na%20podrucju%20GZ.pdf) (12. 05. 2020.)

17. Grad Zagreb, dostupno na: [http://web.zagreb.hr/Sjednice/2013/SkupstinaZapisi_2013.nsf/b030f217f86f5620c125728400502a88/a83f4df6b5971821c125801f002f3b02/\\$FILE/uvo%C4%91enje%20sustava%20javnih%20bicikala%20na%20podrucju%20GZ.pdf](http://web.zagreb.hr/Sjednice/2013/SkupstinaZapisi_2013.nsf/b030f217f86f5620c125728400502a88/a83f4df6b5971821c125801f002f3b02/$FILE/uvo%C4%91enje%20sustava%20javnih%20bicikala%20na%20podrucju%20GZ.pdf), (12. 05. 2020.)
18. Grad Zadar, Regionalna energetska agencija Sjever, (2018), Lokalni akcijski plan za unapređenje elektromobilnosti grada Zadra dostupno na: <http://krsevan.grad-zadar.hr/GradskoVijece/SAZIV%2017%20-%2021/GV%2016%20-%2029.01.19/06%20-%20elektromobilnost.pdf> (02. 06. 2020.)
19. Grad Pazin, Javna nabava, dostupno na: <https://www.pazin.hr/grad-pazin/javna-nabava/> (12. 05. 2020.)
20. Google karte, dostupno na: <https://www.google.hr/maps/place/Lopar/@44.8270975,14.7930047,11.08z/data=!4m5!3m4!1s0x4763a692555d2a5b:0xe562051a241df78d!8m2!3d44.8311328!4d14.7299603> (19. 09. 2020.)
21. Herceg, K. (2013): Cikloturizam-kada turizam postane ciklo, Ekonomski portal, dostupno na: <http://ekonomskiportal.com/cikloturizam-kada-turizam-postane-ciklo/>
22. Hrvatska turistička zajednica, dostupno na: www.croatia.hr (15. 06. 2020.)
23. Hrvatska turistička zajednica, dostupno na: <https://croatia.hr/hr-HR/dozivljaji/aktivni-odmor/biciklizam/korisne-informacije-za-bicikliste-i-cikloturiste> (12. 05. 2020.)
24. Hrvatske Ceste, dostupno na: https://hrvatskeceste.hr/uploads/documents/attachment_file/file/537/Plan_gra%C4%91enja_i_odr%C5%BEavanja_dr%C5%BEavnih_cesta_2019.pdf (19. 09. 2020.)
25. Institut za turizam, (2014.), Strategija razvoja cikloturizma za područje Podravine dostupno na: https://koprivnica.hr/wp-content/uploads/2019/10/strategija_razvoja_cikloturizma_za_podrucje_podravine.pdf (pristupljeno 10. 06. 2020.)
26. Kelić et. al. (2019): Marketinška strategija općine Bilje
27. Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma Hrvatske, dostupno na: <https://cikloturizam.hr/eurovelo> (18. 09. 2020.)
28. Kos, G., Klarić, Z., Feletar P. (2014): Model vođenja cikloturističkih ruta, dostupno na <https://hrcak.srce.hr/131413>
29. Ministarstvo turizma i sporta Republike Hrvatske, dostupno na: <http://www.mint.hr/UserDocsImages/Strategija-turizam-2020-editfinal.pdf> (15. 05. 2020.)
30. Općina Lopar, www.opcina-lopar.hr
31. Općina Lopar <http://www.opcina-lopar.hr/mitas-4-islands-najveca-utrka-brdskog-biciklizma-europi-ove-godine-prolazi-rab/> (18. 09. 2020.)

32. Operativni plan razvoja cikloturizma Primorsko-goranske županije sa standardima 2019. - 2020., dostupno na: <https://www2.pgz.hr/doc/dokumenti/savjetovanje-s-javnoscu/2019/cikloturizam/Operativni-plan-razvoja-cikloturizmaPGZ.pdf>
33. Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine dostupno na www.dzs.hr
34. Primorsko-goranska županija, (2019), Operativni plan razvoja cikloturizma Primorsko-goranske županije sa standardima 2019.-2020. dostupno na <https://www2.pgz.hr/doc/dokumenti/savjetovanje-s-javnoscu/2019/cikloturizam/Operativni-plan-razvoja-cikloturizmaPGZ.pdf> (02. 06. 2020.)
35. Profili tržišta, dostupno na: <https://www.htz.hr/hr-HR/informacije-o-trzistima/profili-trzista>
36. Prostorni plan uređenja Općine Lopar (SN PGŽ 53/11), dostupno na www.opcina-lopar.hr
37. Regionlna energetska agencija Sjever, AKCIJSKI PLAN ENERGETSKE UČINKOVITOSTI GRADA ŠIBENIKA ZA RAZDOBLJE 2017. – 2019. GODINE, dostupno na: http://cei.hr/upload/2017/04/grad_sibenik_58e641b42196e.pdf (12. 05. 2020.)
38. Shaheen, A.S., Zhang, H., Martin, E., Guzman, S., (2011.), China's Hangzhou public bicycle: Understanding early adoption and behavioral response to bikesharing, Journal of the Transportation Research Board 2247, Washington
39. Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, dostupno na <http://www.mint.hr/UserDocsImages/Strategija-turizam-2020-editfinal.pdf>
40. Sustrans, dostupno na: <https://www.sustrans.org.uk/> (18. 09. 2020.)
41. VELIB, dostupno na: https://www.velib-metropole.fr/en_GB (12. 05. 2020.)
42. Velo a la Carte, dostupno <https://www.eltis.org/discover/case-studies/velo-la-carte-public-bicycles-rennes-france> (12. 05. 2020.)
43. Vitoria, dostupno na: <https://civitas.eu/content/vitoria-gasteiz-presents-new-bike-master-plan> (12. 5. 2020.)
44. Vitoria, dostupno na: <https://www.smartcitiesdive.com/vitoria-gasteiz-last-years-european-green-%20capital-loves-bicycles> (12. 05. 2020.)
45. Zakon o javnoj nabavi, dostupno na: <https://www.zakon.hr/z/223/Zakon-o-javnoj-nabavi> (12. 05. 2020.)

7. DODATCI

7.1. Popis slika

Slika 1. Biciklisti na Rajskoj plaži u Loparu.....	1
Slika 2. Koridori državnih glavnih biciklističkih ruta u Republici Hrvatskoj.....	9
Slika 3. Mediteranska ruta EuroVelo8	10
Slika 4. Mediteranska biciklistička ruta – dionica kroz Republiku Hrvatsku	11
Slika 5. Teritorijalni ustroj Primorsko goranske županije.....	12
Slika 6. Teritorijalni ustroj Općina Lopar	14
Slika 7. Pregled karta svih ruta.....	18
Slika 8. Lopar MTB 1.....	19
Slika 9. Lopar MTB 2.....	21
Slika 10. Lopar T&F	23
Slika 11. Lopar trek.....	25
Slika 12. Pregledna karta biciklističkih ruta i točaka interesa (POI).....	27
Slika 13. Pregledna karta pozicija oznaka ruta.....	33
Slika 14. Pregledna karta pozicija oznaka ruta - Lopar.....	34
Slika 15. Kriteriji za izbor vrste biciklističke prometnice s obzirom na intenzitet i brzinu 85-percentilnog motornog prometa	58
Slika 16. Primjer standardizacije signalizacije.....	60
Slika 17. Projekt biciklističkog trasiranja otoka Raba.....	61

7.2. Popis tablica

Tablica 1. Pregled stanja cikloturističke ponude i potražnje Općine Lopar.....	15
Tablica 2. Ostvareni turistički promet za razdoblje 01.01.-31.12.2016. po vrsti smještajnih kapaciteta	35
Tablica 3. Obiteljski smještaj za razdoblje 01.01.-31.12.2016.....	35
Tablica 4. Nekomercijalni dolasci i noćenja za razdoblje 01.01.-31.12.2016.....	36
Tablica 5. Ostvareni turistički promet u % po zemljama za razdoblje 01.01.-31.12.2016.....	36
Tablica 6. Prosječna popunjenost i duljina boravka po kapacitetima u danima razdoblje 01.01.-31.12.2016.	37
Tablica 7. Ostvareni turistički promet za razdoblje 01.01.-31.12.2017. po vrsti smještajnih kapaciteta	37
Tablica 8. Obiteljski smještaj za razdoblje 01.01.-31.12.2017.....	38
Tablica 9. Nekomercijalni dolasci i noćenja za razdoblje 01.01.-31.12.2017.....	38
Tablica 10. Ostvareni turistički promet u % po zemljama za razdoblje 01.01.-31.12.2017.....	39
Tablica 11. Prosječna popunjenost i duljina boravka po kapacitetima u danima razdoblje 01.01.-31.12.2017.	39
Tablica 12. Ostvareni turistički promet za razdoblje 01.01.-31.12.2018. po vrsti smještajnih kapaciteta	40
Tablica 13. Obiteljski smještaj za razdoblje 01.01.-31.12.2018.....	41
Tablica 14. Nekomercijalni dolasci i noćenja za razdoblje 01.01.-31.12.2018.....	41

Tablica 15. Ostvareni turistički promet u % po zemljama za razdoblje 01.01.-31.12.2018.....	41
Tablica 16. Prosječna popunjenost i duljina boravka po kapacitetima u danima razdoblje 01.01.-31.12.2018.....	42
Tablica 17. Ostvareni turistički promet za razdoblje 01.01.-30.09.2019. po vrsti smještajnih kapaciteta	43
Tablica 18. Obiteljski smještaj za razdoblje 01.01.-30.09.2019.....	43
Tablica 19. Nekomercijalni dolasci i noćenja za razdoblje 01.01.-30.09.2019.....	44
Tablica 20. Ostvareni turistički promet u % po zemljama za IX/2019.	44
Tablica 21. Prosječna popunjenost i duljina boravka po kapacitetima u danima za IX/2019.	45
Tablica 22. SWOT analiza Općine Lopar	50
Tablica 23. Profil emitivnog tržišta – Njemačka, izdanje 2021.	68
Tablica 24. Profil emitivnog tržišta – Austrija, izdanje 2021.....	69
Tablica 25. Profil emitivnog tržišta – Slovenija, izdanje 2021.	70
Tablica 26. Profil emitivnog tržišta – Italija, izdanje 2021.	71
Tablica 27. Analiza segmenta cikloturisti	71
Tablica 28. Analiza podsegmenta avanturisti (rekreativci).....	73
Tablica 29. Analiza podsegmenta urbani posjetitelji.....	73
Tablica 30. Popis projekata uvođenja bike-sharing sustava u Primorsko-goranskoj županiji u 2018. i 2019. godini.....	86
Tablica 31. Planirane investicije u biciklističku infrastrukturu do 2020. godine	87
Tablica 32. Gantogram vremenskog plana provedbe modela 1 može se okvirno prikazati na sljedeći način	94
Tablica 33. Pregled mjere.....	94
Tablica 34. Podjela glavnih izvora financiranja	98
Tablica 35. Ekonomsko-financijska ocjena modela 1	100
Tablica 36. Prijedlog cjenika usluge nakon druge godine.....	102
Tablica 37. Gantogram vremenskog plana provedbe modela 1 može se okvirno prikazati na sljedeći način:	103
Tablica 38. Pregled mjera.....	104
Tablica 39. Ekonomsko-financijska ocjena modela 2.....	106
Tablica 40. Prijedlog izgleda troškovnika	110
Tablica 41. Analiza rizika	113
Tablica 42. Edukacijski programi za poduzetnike u turizmu	116
Tablica 43. Specijalizacija cikloturističkih vodiča.....	117
Tablica 44. Osnivanje radne skupine za razvoj cikloturizma.....	117
Tablica 45. Programi podrške lokalnim turističkim agencijama (kroz strategiju marketinga sadržaja)	118
Tablica 46. Razvijanje smještajnih kapaciteta i turističke ponude u skladu s bike-friendly standardima	119
Tablica 47. Mapiranje biciklističkih tura.....	120
Tablica 48. Razvoj biciklističkih tematskih ruta	120
Tablica 49. Analitičko praćenje podataka	121
Tablica 50. Unaprjeđenje digitalnih proizvoda	122
Tablica 51. Postavljanje signalizacije sa tehnologijom za preuzimanje sadržaja.....	123
Tablica 52. Programi turističke promocije i potpore cikloturističkim manifestacijama.....	123

