
OPERATIVNI PLAN RAZVOJA CIKLOTURIZMA OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE



Ministarstvo turizma
REPUBLIKE HRVATSKE



Osječko
baranjska
županija

SADRŽAJ

1.	Uvod	4
1.1.	Općenito o cikloturizmu	5
1.2.	Ciljevi operativnog plana	7
2.	Analiza postojećeg stanja	10
	Grafički prilog-0101-Prikaz postojećeg stanja biciklističke infrastrukture i cikloturističke ponude	13
2.1.	Postojeća biciklistička infrastruktura	14
2.2.	Aktualna cikloturistička ponuda.....	19
2.3.	Analiza turističkih trendova	20
3.	SWOT analiza.....	23
3.1.	Prednosti.....	24
3.2.	Nedostaci	27
3.3.	Mogućnosti.....	30
3.4.	Prijetnje	32
4.	Vizija i ciljevi razvoja do 2020.godine.....	34
4.1.	Vizija, željeno stanje razvoja cikloturizma u 2020.godini u OBŽ	34
5.	Zakonski okviri razvoja cikloturizma.....	38
5.1.	Zakonski okviri cikloturizma u RH.....	38
5.2.	Standardi ruta predviđenih za obilježavanje EuroVelo signalizacijom:.....	43
6.	Razvojni projekti s operativnim planovima razvoja:	47
6.1.	Općenito	47
	Grafički prilog-0201-Pregledna situacija mreže cikloturističkih ruta u Osječko-baranjskoj županiji	48
	Grafički prilog-0202-Prikaz zahtjevnosti pojedinih dionica cikloturističkih ruta.....	49
	Grafički prilog-0203-Pregledna situacija cikloturističkih ruta s prikazom podloge	50
6.2.	Infrastrukturni projekti	51
	Grafički prilog-0301-Prikaz položaja biciklističke signalizacije i informativnih ploča	61
6.3.	Projekti vezani uz zakonsku regulativu	63
6.4.	Projekti vezani uz edukaciju.....	64
6.5.	Unaprjeđenje cikloturističke ponude	65
6.6.	Informiranje i marketing.....	67
6.7.	Dinamički plan provedbe Operativnog plana.....	70
	Grafički prilog -0301- Detaljna karta s prikazom cikloturističkih ruta -List 1-	72
	Grafički prilog -0301- Detaljna karta s prikazom cikloturističkih ruta -List 2-.....	73
	Grafički prilog -0301- Detaljna karta s prikazom cikloturističkih ruta -List 3-.....	74
	Grafički prilog -0301- Detaljna karta s prikazom cikloturističkih ruta -List 4-.....	75

1. Uvod

Osječko-baranjska županija smještena je u sjeveroistočnom dijelu Republike Hrvatske te obuhvaća nekoliko većih zemljopisnih cjelina: Baranju na sjeveroistoku, Podravinu i Našički kraj na zapadu te Đakovštinu na jugu. Prostire se od Donjeg Miholjca i Našica na zapadu, do Erduta na istoku, te od hrvatsko-mađarske granice na sjeveru do Brodsko-posavske i Vukovarsko-srijemske županije na jugu. Graniči, na sjeveru s Mađarskom, na istoku sa Srbijom, na zapadu s Virovitičko-podravskom županijom i Požeško-slavonskom županijom, na jugu s Brodsko-posavskom, a na jugoistoku s Vukovarsko-srijemskom županijom. Površinom od 4.155 km² prostire se duž donjeg toka rijeke Drave te je veličinom četvrta županija u Republici Hrvatskoj.



Slika 1.1 Krajobraz uz rijeku Dunav (Izvor: http://croatia.hr/Images/1900x600-18853/croatia_slavonija_danube_191202.jpg)

Svrstava se u prostor panonske Hrvatske s pretežito nizinskim, ravničarskim geografskim cjelinama. Jugozapadni dio županije prelazi u brdovito područje Krndije i Papuka, većih nadmorskih visina i drukčijih reljefnih obilježja. Posebnost Županije čine riječni tokovi Dunava i Drave koji su uvelike utjecali na današnji izgled reljefa i prirodnih obilježja, a time i na društvenu i gospodarsku strukturu. Teritorijalno - administrativni ustroj Županije sastoji se od 42 jedinice lokalne samouprave, od kojih je 7 gradova i 35 općina s ukupno 264 naselja.



Slika 1.2 Osječko-baranjske županija

Osječko-baranjska županija ima povoljan geografski položaj koji joj omogućava suradnju sa susjednim županijama i državama u vidu "prekogranične" suradnje s ciljem razvitka i unaprjeđenja turističke ponude.

1.1. Općenito o cikloturizmu

Opće je poznato da je bicikl ekološki najprihvatljivije prijevozno sredstvo koje pruža jeftinu alternativu ostalim oblicima prijevoza. Također je poznato da vožnja biciklom uvelike doprinosi zdravlju i kvaliteti života. Biciklizam je već dugi niz godina prisutan u razvijenim europskim zemljama, ne samo kao način prijevoza, već kao „način života“. Osim povećanja broja biciklista unutar lokalne zajednice, sve je prisutniji razvoj aktivnog turizma, koji uključuje razne sportske aktivnosti, s posebnim naglaskom na biciklizmu.



Slika 1.3 Vožnja biciklom u prirodi (Izvor: <http://www.gorskikotar.hr/pictures/biciklisti.jpg>)

Cikloturizam predstavlja aktivan oblik turizma koji podrazumijeva vožnju biciklom, odnosno obilazak određenog turističkog lokaliteta ili destinacije vlastitim ili unajmljenim biciklom. Cikloturisti se mogu podijeliti na dvije glavne skupine: Oni koji bicikl koriste kao osnovno prijevozno sredstvo tijekom cijelog putovanja i boravka, i oni koji putuju drugim prijevoznim sredstvima, a biciklom se služe na kraćim relacijama unutar područja na kojem borave.

Bez obzira na tipsku skupinu kojoj pripadaju, cikloturisti u osnovi imaju slične potrebe i zahtjeve. Često putuju u skupinama od dvoje ili više ljudi, rjeđe samostalno, a ovisno o preferencijama i mogućnostima, odlučuju se na kraće ili dulje staze. Na dulje staze, koje u danu mogu doseći i do 160 km, odlučuju se aktivniji cikloturisti, najčešće odrasle osobe mlađe do zrele dobi, kojima su sport i biciklizam način života i izvan vremena odmora. Oni voze većim brzinama, rijetko se zaustavljaju, preferiraju vožnju manje prometnim kolnikom i izbjegavaju biciklističke staze zbog sporijih biciklista te najčešće koriste jeftiniji smještaj ili kampove. Srednje duge relacije odabiru cikloturisti koji se sportom bave nešto rjeđe, umirovljenici, obitelji s djecom itd. Dnevno prijeđu 30-40 km, i voze manjim brzinama. Preferiraju biciklističke staze, ali po potrebi voze i kolnikom. Zaustavljaju se češće, zbog odmora ili razgledavanja i preferiraju osrednje smještajne objekte. Kraće relacije odabiru i povremeni cikloturisti, tj. turisti kojima biciklizam nije prioritet, nego tijekom odmora, povremeno biciklom (najčešće unajmljenim) odlaze u razgledavanje. U ovu kategoriju ulaze sve dobne skupine, najčešće obitelji s djecom, grupe prijatelja ili obitelji, umirovljenici itd. Voze do nekoliko sati u danu, uz česta zaustavljanja, preferiraju biciklističke staze, a povremeno koriste kolnik. Biraju srednji ili kvalitetniji smještaj.

Cikloturisti najčešće vode zdrav, rekreativan život. Preferiraju uživanje u prirodnim ljepotama; uglavnom vole vožnje kroz šumska, riječna i ruralna područja, a važno im je za vrijeme svog posjeta obići i vidjeti što je moguće više lokaliteta te se rijetko dulje zadržavaju na istom mjestu. Cikloturisti

putuju samoorganizirano, odnosno sami određuju željene destinacije, tempo putovanja i rute kojima će voziti, zbog čega su im potrebni svi dostupni informativni sadržaji i materijali (biciklističke karte, turistički vodiči s pregledom zanimljivih lokaliteta, informacije o javnom prijevozu, ugostiteljskim objektima, smještajnim mogućnostima itd.). Cikloturizam je više ili manje fizički zahtjevan, pa prehrana ima velik značaj, no istodobno zbog svojih aktivnosti, turisti najčešće jedu "usput" u ugostiteljskim objektima koji se nađu na ruti kojom prolaze, stoga je poželjno atraktivne destinacije upotpuniti i kvalitetnom gastronomskom ponudom.



Slika 1.4 Cikloturisti u vožnji (Izvor: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/1/15/027_Cycling_Torres_del_Paine.jpg/1200px-027_Cycling_Torres_del_Paine.jpg)

Kako u svijetu i Europi, tako i u Hrvatskoj, cikloturizam spada 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 deset posto, 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 razvoj.

1.2. Ciljevi operativnog plana

Imajući u vidu činjenicu da osnovnu prepreku razvoju cikloturizma u Hrvatskoj predstavlja stanje cikloturističke infrastrukture, ovaj dokument se u prvom redu fokusira na uređenje glavnih cikloturističkih ruta i akcije vezane uz njihovo opremanje potrebnim sadržajima. Dakle, radi se uređenju ruta na način da zadovoljavaju osnovne kriterije važeće hrvatske zakonske regulative i europske standarde za cikloturizam (EuroVelo), a što uključuje i izgradnju zasebnih biciklističkih prometnica na prioritetnim dionicama.

Podloga za određivanje prioritetnih pravaca su koridori sadržani u *Pravilniku o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta* (NN 91/2013) (koridori Nacionalnih biciklističkih ruta) te koridori koje je definirala mreža EuroVelo u Hrvatskoj. Uređenje ruta podrazumijeva njihovo zadovoljavanje osnovnih kriterija na europskoj razini i zakonskim propisima na razni Hrvatske, u prvom redu *Pravilniku o biciklističkoj infrastrukturi* (NN 28/2016).

Važnu stratešku funkciju u razvoju cikloturizma ima *Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma* osnovano od strane Ministarstva turizma, čija je funkcija provođenje *Akcijskog plana razvoja cikloturizma* prema *Strategiji razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine*, u cilju kvalitetnijeg umrežavanja postojećih biciklističkih ruta, infrastrukture i prateće ugostiteljsko-turističke ponude, kojom bi se stvorila mreža nacionalnih, regionalnih i lokalnih biciklističkih ruta i njihova standardizacija i označavanje te kako bi se uspješnije integrirale na europsku biciklističku mrežu EuroVelo ruta.



Slika 1.5 Karta EuroVelo mreže (izvor: <https://www.francevelotourisme.com/contenus/images-2/eurovelo-carte.jpg/image>)

Kao podrška ostvarenju osnovnog cilja javljaju se zadaci vezani uz opremanje tih ruta na razini Hrvatske ujednačenom prometnom i turističkom signalizacijom u skladu s najboljom europskom praksom te nužnim smještajnim, ugostiteljskim, informativnim i servisnim sadržajima. To uključuje i poticanje stvaranja smještajne ponude u skladu s tzv. bike & bed standardima. Uređenje turističkih atrakcija u zoni ovih ruta itd. Podrazumijeva se i ponuda komplementarnih iskustava, poput ruralnog turizma, ekoturizma, pustolovnog, kulturnog i zdravstvenog turizma, a posebni naponi planiraju se usmjeriti i u promociju i razvoj turističkog proizvoda cikloturizma kao oblika održivog korištenja prostora i generatora stvaranja cjelogodišnje turističke ponude.

Iz naputaka u Strategiji razvoja turizma Hrvatske RH koji se odnose na cikloturizam proizlazi i potreba za određenim manjim akcijama kao što su uređenje tematskih bike parkova i područja te snažnija organizacija raznih biciklističkih natjecanja i manifestacija, kao što su npr. "Tour of Croatia" i "Tour de Slavonia". U cilju učinkovitog djelovanja nužno je i kvalitetno umrežavanje svih dionika relevantnih za turističko korištenje bicikala, što uključuje i stvaranje nacionalnog koordinacijskog centra za biciklizam, nadležnog i za uređenje ruta na europskoj mreži EuroVelo.

Akcijski plan podrazumijeva i provođenje određenih obrazovnih aktivnosti usmjerenih prema domicilnoj populaciji i turistima po pitanju sigurnosti u prometu i dizanja razine prometne kulture, što je važno i radi jačanja imidža Hrvatske kao ekološki orijentirane zemlje okrenute održivim oblicima prometa i zaštiti okoliša. Konačno, uspješna operacionalizacija Strategije razvoja turizma u dijelu koji se odnosi na cikloturizam bit će operativna samo pod pretpostavkom intenzivne suradnje Ministarstva turizma s Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture kao osnovnim subjektom nadležnim za razvoj cikloturističke infrastrukture.

Za razdoblje 2012.-2020. godine Europska biciklistička federacija je u sklopu projekta "EuroVelo Central Coordination" izradila strategiju razvoja cikloturizma za cijelo područje Europske unije koju je u cijelosti financirala Europska komisija i u njoj navodi slijedeće glavne ciljeve razvoja:

- Poticanje ekonomskog rasta i otvaranje novih radnih mjesta;
- Smanjenje negativnih učinaka prijevoza i turizma na okoliš;
- Poticanje regionalnog razvoja i razvoja ruralnih krajeva;
- Podizanje teritorijalne kohezije i međusobnog razumijevanja među europskim regijama;
- Poboljšanje zdravstvenog stanja građana Europske unije kroz poticanje zdravog načina života;
- te
- Međusobno dijeljenje biciklističkih iskustava s ciljem poticanja razvoja kvalitetnih biciklističkih ruta.

Svi strateški dokumenti vezani za biciklizam ističu važnost primjerene realizacije dva EuroVelo pravca kroz Osječko-baranjsku županiju, i to:

- N EuroVelo 6 Atlantik - Crno more / u Hrvatskoj Dunavska ruta (granica Mađarske – Batina – Osijek – Vukovar – Ilok – granica Srbije);
- N EuroVelo 13 Ruta željezne zavjese / u Hrvatskoj Dravska ruta (granica Slovenije – Varaždin – Hlebine – Donji Miholjac – granica Mađarske)

Cikloturizam je ocijenjen i kao oblik aktivnosti od osobitog značaja te jedan od najspremnijih turističkih proizvoda za razvoj turistički slabo razvijenog kontinentalnog dijela Hrvatske.

Mjera 18 Strategije predviđa izradu „Programa razvoja cikloturizma“ sa ciljem „poticanja bržeg razvoja glavnih i ‘kapilarnih’ mreža biciklističkih ruta u svim dijelovima Hrvatske, posebice kroz osposobljavanje manje prometnih lokalnih cesta i putova, riječnih i jezerskih nasipa i napuštenih pruga

te njihovo tematiziranje i označavanje“. Kao dio strategije navode se i pojedini konkretni prioriteti po pitanju uređenja biciklističkih ruta koji se, između ostalih, odnose na Osječko-baranjsku županiju:

- N povezivanje većih kontinentalnih urbanih središta s okolicom
 - N područja uz velike rijeke (Dunav, Drava)
 - N područja uz termalna središta i glavna vinogorja
-

2. Analiza postojećeg stanja

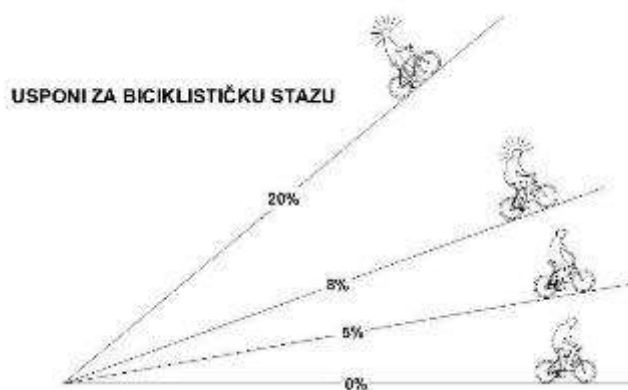
Osječko-baranjska županija bogata je atraktivnim prirodnim lokacijama uz rijeke, jezera i močvare, kroz šume, ruralne sredine, poljoprivredna zemljišta itd., koje predstavljaju idealna odredišta za cikloturiste. Kako je spomenuto ranije u ovom poglavlju, osim pretežno ravničarskog reljefa, koji je, zbog lakoće vožnje pogodan za razvoj biciklizma, Osječko-baranjska županija sadrži i brdovite predjele zanimljive turistima koji traže zahtjevnije oblike aktivnog odmora kao što je, primjerice, brdski biciklizam. Brežuljkasti teren istodobno predstavlja i prednost i nedostatak za bicikliste. Ako je biciklistička prometnica u usponu, potreban je veći napor za vožnju bicikla, što dovodi do pada brzine vožnje. S druge pak strane brzina vožnje na nizbrdici raste.

Prema American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO, 1999.) nagib veći od 5% je neodrživ za biciklizam jer biciklisti troše daleko više energije što bitno utječe na brzinu vožnje, koja opada s dužinom uspona. Stoga se duljina uspona mora ograničiti ovisno o nagibu

Tablica 1 Međuovcisnost dljine i nagiba biciklističke prometnice

Nagib (%)	Duljina prometnice do (m)
5-6	240
7	120
8	90
9	60
10	30
11 i više	15

Skica 1 prikazuje prihvatljiv nagib (do 5%) održiv nagib (do 8%), maksimalan (do 10%) i nagib koji se ne preporučuje (20%).



Skica 1 Usponi biciklističkih površina

Na području Osječko-baranjske županije prevladava nekoliko geomorfoloških oblika:

- N naplavne ravni koje se nalaze uz tokove Dunava, Drave i Karašice gdje prevladavaju pijesak, prapor i glina, a u većim dubinama i šljunak,
- N nizinske terase Drave se koje odlikuju naslagama prapora,
- N lesne zaravni i platoi, na području Baranje oko mjesta Kneževa, koje čine morski i riječni sedimenti,
- N prigorsko područje čini uzvisina na jugozapadnom dijelu gdje prevladavaju glina i izdanci lapora, pješčanika i vapnenca.

U dolinskom dijelu Osječko-baranjske županije prevladavaju automorfna tla: rendzine, smeđa lesivirana i aluvijalna tla. Poljoprivredne površine u Osječko-baranjskoj županiji zauzimaju ukupno 260.778 ha. U depresijama su hidromorfna tla: semiglej, pseudoglej-glej, močvarna glejna tla i tresetna glejna tla.

Osječko-baranjska županija raspolaže s velikim šumskim potencijalima ukupne površine 113.193 ha, što iznosi oko 27% prostora županije. Prostorno najbogatija šumom su područja uz Dunav i Dravu, te područje Panonskog gorja na zapadu županije. Prema strukturi vlasništva 91,43% površine je u vlasništvu države a ostalo je u privatnom vlasništvu.

Osječko-baranjska županija je dobro pokrivena riječnim tokovima te oni predstavljaju bogati resurs. Sa svojom veličinom i značajem ističu se Dunav i njegova najveća pritoka Drava. Na ušću Drave u Dunav nalazi se inundacijsko i močvarno područje parka prirode Kopački rit, ukupne površine 17.700 ha. Dunav je druga po veličini rijeka u Europi. Na području Osječko-baranjske županije je velika nizinska rijeka prosječne širine 500-800 m, dubine od 5-15 m, prosječne brzine toka oko 1m/s. Osim Drave pritoke Dunava su Karašica, Vuka te Bosut s Biđem. Rijeka Drava je izrazito nizinska rijeka na području Osječko-baranjske županije sa srednjom brzinom tečenja oko 0,8 m/s i mnogo meandara. Dubina rijeke u koritu kreće se od 4 do 7 metara.

Negativan aspekt krajolika Osječko-baranjske županije su minski sumnjiva područja kojih je ukupno oko 5875 ha te su najvećim dijelom koncentrirana na šumskim područjima uz rijeku Dravu, kako je prikazano na slici 2.1. U tablici 2 prikazane su površine minski sumnjivih područja po jedinicama lokalne samouprave. Najveća površina minski sumnjivih područja nalazi se u općini Bilje (oko 2300 ha). Procjenjuje se da će Osječko-baranjska županija biti u potpunosti razminirana do 2021. godine. Do tada će ova područja predstavljati problem pri napretku razvoja cikloturizma, s obzirom da su upravo šumska područja uz rijeke izrazito atraktivna cikloturistima, stoga je potrebno provoditi mjere opreza u vidu znakova upozorenja i zabrana silaska s biciklističke površine u blizini miniranih područja.

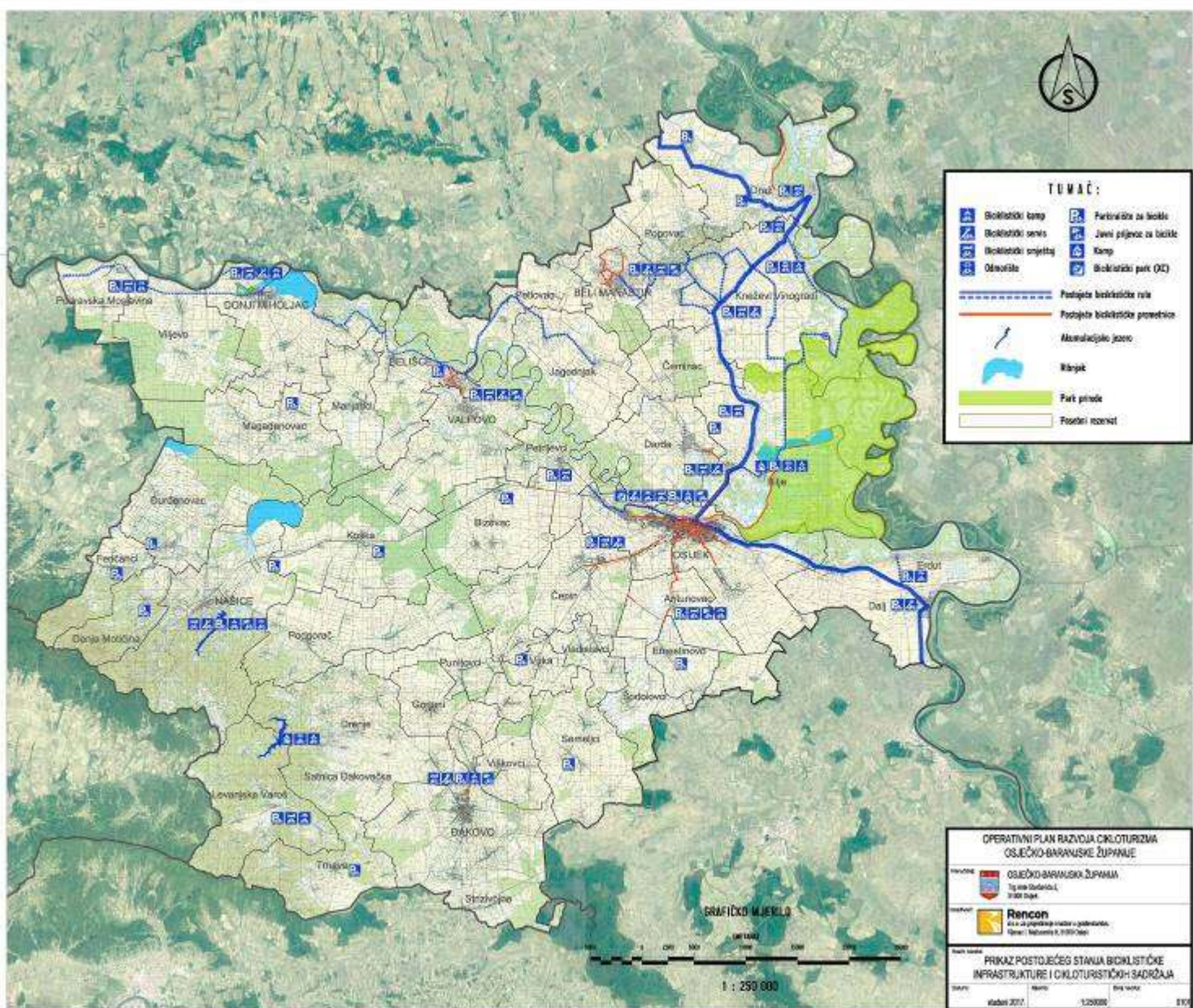


Slika 2.1 Minski sumnjiva područja Osječko-baranjske županije (Izvor: <https://misportal.hcr.hr/HCRweb/faces/intro/introduction.jspx>)

Tablica 2 Minski sumnjiva područja po administrativnim jedinicama (Izvor: <https://www.hcr.hr/hr/minSituac.asp>)

Grad/općina	MSP km ²
Antunovac	0,035
BELIŠĆE	2,566
Bilje	22,938
Darda	11,765
DONJI MIHOLJAC	0,347
Jagodnjak	2,901
OSIJEK	3,508
Petlovac	9,414
Petrijevci	0,977
Šodolovci	1,134
VALPOVO	3,160
Vladislavci	0,004
OSJEČKO-BARANJSKA županija Ukupno (12):	58,749

Grafički prilog-0101-Prikaz postojećeg stanja biciklističke infrastrukture i cikloturističke ponude



2.1. Postojeća biciklistička infrastruktura

Razvijenost biciklističke infrastrukture može se sagledati na razini cijele županije i na razini pojedinih gradova i općina. Gledajući županijsku biciklističku mrežu, može se zaključiti kako je biciklistička mreža nešto razvijenija na području Baranje i uz granicu s Mađarskom dok na jugu i zapadu županije ne postoje biciklističke rute a izgrađenost infrastrukture je slaba, što je rezultat razvitka ruta koje su dio programa EuroVelo i pravaca koji gravitiraju prema Osijeku. Unatoč tomu što rute nisu u potpunosti označene niti imaju svu potrebnu signalizaciju, bilježi se sve veći promet cikloturista ovim rutama, u posljednjih nekoliko godina, što je izrazito pozitivan pokazatelj očekivanog razvitka, ukoliko se infrastruktura razvije u željenom smjeru.

Biciklistička infrastruktura na području Osječko-baranjske županije:

- Ruta Dunav (dio EuroVelo 6-Atlantik-Crno more i koridora 9 i 1 glavnih cikloturističkih ruta RH)

U cilju izgradnje rute Dunav provedena je studija na temelju koje su općine i gradovi koji se nalaze na području koje obuhvaća razvili niz infrastrukturnih i turističkih projekata. Dijelovi rute propisno su obilježeni i usklađeni s pravilnicima i standardima dok postoje dijelovi koje je potrebno izvesti, označiti ili uskladiti sa standardima. Dijelovi rute vođeni su izgrađenim biciklističkim površinama, prometnicama zajedno s motornim vozilima i po riječnim i jezerskim nasipima. Dio rute koji prolazi Osječko-baranjskom županijom dug je oko 90 km.

- Ruta Drava (dio EuroVelo 13-Put željezne zavjese i koridora 1 glavnih cikloturističkih ruta RH)

Na području Osječko-baranjske županije ruta Drava razvija se ponajviše kroz program prekogranične suradnje s Mađarskom. (Hungary-Croatia IPA Cross-border Co-operation Programme) i kroz međuzupanijsku suradnju s Virovitičko-podravskom županijom, no mali je broj izgrađenih i obilježenih biciklističkih površina i ruta na ovom području. U Osječko-baranjskoj županiji povezuje gradove Donji Miholjac i Belišće, te se širi na baranjski dio županije do Baranjskog Petrovog Sela gdje se povezuje s mađarskim dijelom odnosno s Beremendom. Od Donjeg Miholjca ruta se račva prema Mađarskoj i Harkanyu, a kroz Hrvatsku nastavlja prema Virovitičko-podravskoj županiji. Ruta obuhvaća i područja općina Marijanci u slavonskom dijelu i Petlovac u baranjskom dijelu županije. Na ruti se nalaze brojni sadržaji kao što su: Dvorci Mailath i Prandau u Donjem Miholjcu, ribnjaci kod Donjeg Miholjca, Palača Gutmann u Belišću i Muzej Belišće, te brojni drugi kulturno-povijesni, prirodni, ali i ugostiteljsko-turistički sadržaji. Dio rute koji prolazi kroz Osječko-baranjsku županiju dug je oko 45 kilometara.

- Ruta Panonski put mira

Panonski put mira uspostavljen je suradnjom Osijeka i Sombora u ukupnoj duljini oko 80 km. S Hrvatske strane počinje na graničnom prijelazu Batina te se na području Baranje grana i Na području Baranje, razgranata ruta koja prolazi kroz park prirode Kopački rit i čini alternativu ruti Dunav te je s njom povezana, odnosno dio je međunarodne rute EuroVelo 6. Dijelovi ove rute vođeni su po nasipima, vinskim cestama, prometnicama i zasebnim biciklističkim površinama. Djelomično je izvedena ili označena.

Na razini lokalnih zajednica može se istaknuti nekoliko gradova i općina s izgrađenom infrastrukturom:

Gradovi:

- Osijek

Na području grada Osijeka razvijena je mreža biciklističkih površina unutar grada koja se grananjem širi prema okolnim mjestima te se spaja na državne i europske koridore ukupne duljine oko 47 km. Dio staza usklađen je sa pravilnicima i standardima dok je dio u postupku rekonstrukcije ili prilagodbe, a sve prema izrađenom *Elaboratu prometnog uređenja biciklističke mreže grada Osijeka.*

- Belišće
-

Na području grada Belišća postoji oko 5,5 km biciklističkih staza od kojih je nekoliko potrebno uskladiti s pravilnicima i standardima.

- Beli Manastir

Grad Beli Manastir ima izgrađeno oko 5 km biciklističkih površina i rutu koja se povezuje s rutom "Panonski put mira" duljine oko 4 km

- Valpovo

U Valpovu postoji biciklistička staza prema Belišću duljine oko 0,7 km koju je potrebno rekonstruirati, za što postoji projektna dokumentacija.

- Našice

U Našicama postoji nekoliko biciklističkih staza koje služe u svrhu utrke. Staze su dotrajale te ih je potrebno rekonstruirati i uskladiti s važećim pravilnicima.

- Đakovo

Đakovu postoji novoizgrađena biciklistička staza prema Kuševcu duljine oko 1 km, usklađena s pravilnicima i standardima. Na području u okolici Đakova trenutno postoje dvije biciklističke staze; staza koja vodi okolo jezera Borovik u dužini 21km koja se učestalo koristi i održava, obuhvaća dijelove šumarskih i ribičkih staza; 10% površine je asfaltirano, dok je 90 % makadam, i staza u šumi Zokovica u blizini jezera Jošava duljine 5 km čija trasa se često se mijenja zbog sječe šume, a sukladno tome se i označava. Pretežno je brdovita, cijelom dužinom prolazi šumskim putovima, sa nekoliko težih detalja prilagođenih ekstremnijim biciklistima.

Općine:

- Antunovac

Općina Antunovac ima izgrađenu biciklističku infrastrukturu, usklađenu s pravilnicima i standardima duljine od oko 4,8 km i oko 9 km označene rute unutar Općine (dio rute Ivanovac-Antunovac-Osijek-Pečuh) iz projekta prekogranične suradnje Cross-Border Bike te odmorište za cikloturiste kod utvrde Kolođvar.

- Bilje

Općina Bilje ima izgrađenu stazu do Osijeka duljine 4,7 km koju je potrebno uskladiti s pravilnicima te povezano s rutom Dunav staze vođene po nasipima, šumskim putevima i lokalnim cestama, a sve su biciklističke površine propisno označene pripadajućom signalizacijom.

- Kneževi Vinogradi

U Kneževim Vinogradima postoje biciklističke rute koje su dio rute Dunav, a od infrastrukture izgrađena su odmorišta za bicikliste uz ribnjak u sklopu "Bike&Walk" projekta.

- Darda

U Dardi postoji novoizgrađena biciklistička staza duljine oko 1,8 km, usklađena s pravilnicima i standardima.

- Erdut

Općina Erdut ima djelomično obilježene dijelove rute EuroVelo 6 i izgrađena odmorišta za cikloturiste.

- Trnava

U Trnavi postoje biciklističke staze i rute u sklopu vinsko-turističkih cesta.

- Vuka

Općina Vuka ima u planu izgradnju biciklističko pješačke staze uz državnu cestu D7 od granice sa Širokim Poljem do granice s Općinom Čepin, uvrštenu u *Prostorni plan općine Vuka* te je projektna dokumentacija u pripremi.

Stanje cestovne infrastrukture na dionicama cikloturističkih ruta

Budući da su cikloturističke rute najvećim dijelom vođene cestama, nužno je, u prvom redu, voditi računa o stanju infrastrukture i intenzitetu prometa. Poželjno je voditi rute cestama manjeg intenziteta prometa, što se najčešće odnosi na sporedne, lokalne ceste te da prometni koridori imaju dovoljnu širinu za kretanje biciklista uz rub ceste i podlogu bez većih oštećenja, pukotina i ulegnuća u kojima se zadržava voda.

Preporuča se uz glavne državne koridore izgraditi zasebne biciklističke prometnice ili proširiti kolnik kako bi se ostvarila dovoljna širina za biciklističke trake. U tablici 5 prikazani su PGDP i PLDP za dionice državnih cesta kojima prolaze cikloturističke rute. Vidljivo je kako je na potezima državnih cesta DC2 Osijek-Klisa, DC7 Osijek-Đakovo i DC34 ("Podravska magistrala") intenzitet prometa visok te su ove dionice prioritet pri izgradnji zasebnih biciklističkih prometnica.

Tablica 3 PGDP i PLDP na dionicama cikloturističkih ruta koje prolaze državnim cestama

Oznaka ceste	Mjerodavno brojačko mjesto	PGDP	PLDP	Cikloturistička ruta
DC2	Klisa	4419	4337	(Lokalna ruta)
DC7	Vuka	4454	-	(Državna i županijska ruta)
DC34	Šag	5346	5274	(Ruta EV13 i Županijska ruta Valpovo - Osijek)
DC38	Levanjska Varoš	692	761	(Vezne rute)
DC53	Donji M.	775	837	(Lokalna ruta)
DC212	Suza	1791	2028	(Ruta Dunav)
DC213	Bijelo Brdo	3245	3875	(Ruta Dunav i županijska ruta)
DC517	Belišće sjever	1033	1107	(Ruta EV13)
DC519	Borovo sjever	1266	1641	(Ruta Dunav)

Što se tiče sigurnosti u prometu, općenito, nije zabilježen velik broj prometnih nesreća u kojima su sudjelovali biciklisti na dionicama cesta kojima prolaze cikloturističke rute, što je vidljivo u tablicama 6, 7 i 8. Podaci pokazuju kako je ukupan broj prometnih nesreća u kojima su sudjelovali biciklisti u posljednjih dvije godine (2014.-2016.) 329 nesreća, od čega 15 sa smrtnim ishodom. Na cestama kojima prolaze rute ukupno je bilo po nekoliko nesreća u kojima su sudjelovali biciklisti, od čega jedna ili niti jedna sa smrtnim ishodom. Ono što zabrinjava jest relativno visok postotak biciklističkih prometnih nesreća s poginulim osobama u odnosu na automobilske nesreće, što na državnoj cesti DC517 dolazi do čak 50%.

Tablica 4 Broj prometnih nesreća u Osječko-baranjskoj županiji

BROJ PROMETNIH NESREĆA NA PODRUČJU OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE (2014.-2016.)			
	vozači bicikla	ukupan broj prometnih nesreća	postotak
sa poginulim osobama	15	68	22,05
sa ozlijeđenim osobama	262	1858	14,1
sa materijalnom štetom	52	3592	1,44
broj poginulih osoba	14	71	19,71
broj teško ozlijeđenih osoba	72	479	15,03
broj lako ozlijeđenih osoba	183	2290	7,99

Tablica 5 Broj prometnih nesreća na državnim cestama u OBŽ-i

BROJ PROMETNIH NESREĆA NA DRŽAVNOJ CESTI BROJ 2 NA PODRUČJU OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE (2014.-2016.)			
	vozači bicikla	ukupan broj prometnih nesreća	postotak
sa poginulim osobama	1	3	33,33
sa ozlijeđenim osobama	4	107	3,73
sa materijalnom štetom	2	162	1,23
broj poginulih osoba	1	3	33,33
broj teško ozlijeđenih osoba	2	25	8
broj lako ozlijeđenih osoba	2	153	1,3
BROJ PROMETNIH NESREĆA NA DRŽAVNOJ CESTI BROJ 515 NA PODRUČJU OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE (2014.-2016.)			
	vozači bicikla	ukupan broj prometnih nesreća	postotak
sa poginulim osobama	1	4	25
sa ozlijeđenim osobama	1	32	3,12
sa materijalnom štetom	-	40	-
broj poginulih osoba	1	4	25
broj teško ozlijeđenih osoba	-	11	-
broj lako ozlijeđenih osoba	1	44	2,27
BROJ PROMETNIH NESREĆA NA DRŽAVNOJ CESTI BROJ 38 NA PODRUČJU OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE (2014.-2016.)			
	vozači bicikla	ukupan broj prometnih nesreća	postotak
sa poginulim osobama	-	-	-
sa ozlijeđenim osobama	-	14	-
sa materijalnom štetom	-	20	-
broj poginulih osoba	-	-	-
broj teško ozlijeđenih osoba	-	9	-
broj lako ozlijeđenih osoba	-	12	-
BROJ PROMETNIH NESREĆA NA DRŽAVNOJ CESTI BROJ 517 NA PODRUČJU OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE (2014.-2016.)			
	vozači bicikla	ukupan broj prometnih nesreća	postotak
sa poginulim osobama	1	2	50
sa ozlijeđenim osobama	1	15	6,66
sa materijalnom štetom	1	32	3,12
broj poginulih osoba	1	3	33,33
broj teško ozlijeđenih osoba	1	8	12,5
broj lako ozlijeđenih osoba	-	14	-
BROJ PROMETNIH NESREĆA NA DRŽAVNOJ CESTI BROJ 518 NA PODRUČJU OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE (2014.-2016.)			
	vozači bicikla	ukupan broj prometnih nesreća	postotak
sa poginulim osobama	-	3	-
sa ozlijeđenim osobama	3	24	12,5
sa materijalnom štetom	1	33	3,03

broj poginulih osoba	-	3	-
broj teško ozlijeđenih osoba	1	9	11,11
broj lako ozlijeđenih osoba	2	33	6,06

Tablica 6 Broj prometnih nesreća na županijskim cestama u OBŽ-i

BROJ PROMETNIH NESREĆA NA ŽUPANIJSKOJ CESTI BROJ 4031 NA PODRUČJU OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE (2014.-2016.)			
	vozači bicikla	ukupan broj prometnih nesreća	postotak
sa poginulim osobama	1	3	33,33
sa ozlijeđenim osobama	-	4	-
sa materijalnom štetom	-	8	-
broj poginulih osoba	1	3	33,33
broj teško ozlijeđenih osoba	-	1	-
broj lako ozlijeđenih osoba	-	5	-
BROJ PROMETNIH NESREĆA NA ŽUPANIJSKOJ CESTI BROJ 4058 NA PODRUČJU OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE (2014.-2016.)			
	vozači bicikla	ukupan broj prometnih nesreća	postotak
sa poginulim osobama	-	-	-
sa ozlijeđenim osobama	1	5	20
sa materijalnom štetom	-	10	-
broj poginulih osoba	-	-	-
broj teško ozlijeđenih osoba	-	2	-
broj lako ozlijeđenih osoba	1	5	20
BROJ PROMETNIH NESREĆA NA ŽUPANIJSKOJ CESTI BROJ 4192 NA PODRUČJU OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE (2014.-2016.)			
	vozači bicikla	ukupan broj prometnih nesreća	postotak
sa poginulim osobama	-	-	-
sa ozlijeđenim osobama	-	-	-
sa materijalnom štetom	-	-	-
broj poginulih osoba	-	-	-
broj teško ozlijeđenih osoba	-	-	-
broj lako ozlijeđenih osoba	-	-	-
BROJ PROMETNIH NESREĆA NA ŽUPANIJSKOJ CESTI BROJ 4129 NA PODRUČJU OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE (2014.-2016.)			
	vozači bicikla	ukupan broj prometnih nesreća	postotak
sa poginulim osobama	-	-	-
sa ozlijeđenim osobama	-	1	-
sa materijalnom štetom	-	3	-
broj poginulih osoba	-	-	-
broj teško ozlijeđenih osoba	-	1	-
broj lako ozlijeđenih osoba	-	-	-

2.2. Aktualna cikloturistička ponuda

Na području Osječko-baranjske županije cikloturistička ponuda, kao i infrastruktura, uglavnom je koncentrirana na području EuroVelo ruta. Postojeća cikloturistička ponuda nije zanemariva, no daleko je od ciljane. Od smještajnih objekata ne postoji niti jedan s oznakom bike&bed, odnosno koji u potpunosti zadovoljava uvjete iz Pravilnik o razvrstavanju, kategorizaciji i posebnim standardima ugostiteljskih objekata iz skupine Hoteli, no brojni objekti imaju mogućnost prihvata cikloturista i skladištenja bicikala. Na području županije postoje dva biciklistička kampa (bike kamp "Camping Suza Baranje" u Suzi i bike kamp u Osijeku za potrebe "Pannonian challengea") te kampovi "Zlatna školjka" u Kopačevu i "Kamp Borovik" pored jezera Borovik koji imaju mogućnost prihvaćanja cikloturista. Postoji nekoliko rent-a-bike sustava, od kojih jedan u sklopu kampa u Suzi. Pojedine općine i gradovi su kroz različite projekte pokrenuli razvoj sadržaja za cikloturiste. Svi gradovi raspolažu s više ili manje smještajnih objekata koji imaju mogućnost prihvata cikloturista i servisima za bicikle. Od gradova, dodatnim sadržajima opremljeni su:

- Osijek s nekoliko samoposlužnih servisnih stanica, informativnim panoima, kartama i stalcima za zaključavanje bicikala. Nekoliko objekata, među kojima su najpoznatiji hoteli "Osijek" i "Central" i apartmani "Maksimilian" imaju mogućnost prihvata cikloturista i skladištenja bicikala.
- Belišće nudi turističku mobilnu aplikaciju sa sadržajima za cikloturiste razvijenu u sklopu prekogranične suradnje s Mađarskom te nekoliko smještajnih objekata
- Donji Miholjac ima nekoliko smještajnih objekata među kojima je hotel "Slavonia" te nudi izlete za cikloturiste u sklopu ruta "Greenway" i "Drava bike tour"

Među općinama najviše se ističe općina Bilje s najrazvijenijom cikloturističkom ponudom u Osječko-baranjskoj županiji. U svojoj ponudi ima informativne panoe i prateće sadržaje na odmorštima te nekoliko smještajnih objekata za smještaj cikloturista koji nude i druge sadržaje kao što su rent-a-bike i bike-share sustavi, informativne letke i karte te servis za bicikle. Općina Kneževi Vinogradi, također ima rent-a-bike sustav te nudi usluge servisa i informativne materijale za cikloturiste. Cikloturističku ponudu u sklopu odmorišta s klupama i nadstrešnicama te informativne materijale i panoe ima općina Erdut.

Tablica 7 Podaci o noćenjima u Osječko-baranjskoj županiji (Izvor: eVisitor 2016.)

Turistička zajednica	Dolasci domaći	Dolasci strani	Dolasci ukupno	Noćenja domaći	Noćenja strani	Noćenja ukupno	Broj turista domaći	Broj turista strani	Broj turista ukupno
Osijek	26.088	17.135	43.223	46.773	42.559	89.332	26.142	17.166	43.308
Đakovo	4.374	2.953	7.327	10.456	5.465	15.921	4.379	2.955	7.334
Baranja	4.513	4.197	8.710	7.262	6.198	13.460	4.535	4.201	8.736
Našice	2.574	1.440	4.014	4.923	7.441	12.364	2.580	1.446	4.026
Bilje	4.251	2.057	6.308	7.760	3.694	11.454	4.261	2.064	6.325
Bizovac	1.001	330	1.331	4.783	1.291	6.074	1.076	381	1.457
Valpovo	1.287	804	2.091	3.409	1.605	5.014	1.289	804	2.093
Osječko-baranjske županije	1.114	537	1.651	2.244	1.286	3.530	1.114	537	1.651
Donji Miholjac	921	323	1.244	2.162	689	2.851	923	323	1.246
Erdut	237	191	428	1.354	630	1.984	244	191	435
Draž	153	145	298	326	389	715	153	145	298
Belišće	137	24	161	377	267	644	138	24	162
Ukupno:	46.650	30.136	76.786	91.829	71.514	163.343	46.834	30.237	77.071

Tijekom 2015. godine provedena je edukacije za biciklističke vodiče i pratitelje te je obuku za područje Osječko-baranjske završilo oko 15 osoba, pretežno s područja grada Osijeka i grada Donjeg Miholjca.

Dio cikloturističke ponude svakako su biciklističke manifestacije koje svake godine ugoste sve veći broj stranih posjetitelja te su važan faktor u promociji Osječko-baranjske županije kao cikloturističke destinacije. Ovakve manifestacije najčešće se provode u organizaciji biciklističkih udruga i saveza koji djeluju na ovom području, u suradnji s turističkim zajednicama, biciklističkim udrugama i savezima iz ostalih dijelova Hrvatske i lokalnim upravnim tijelima. U tablici 5 prikazane su biciklističke utrke i biciklijade koje se održavaju u Osječko-baranjskoj županiji, od kojih je najistaknutija Tour of Croatia koja se na ovom području održava na trasi Osijek-Valpovo-Donji Miholjac te nastavlja prema Slatini. Tour of Croatia jedan je od najznačajnijih sportskih događaja u Hrvatskoj te je uz natjecateljsku komponentu, utrka i jedinstveni turistički proizvod u Hrvatskoj jer donosi brojne koristi za promociju prirodnih ljepota, kulturne baštine, gospodarskog potencijala te gradova i regija kroz koje prolazi. Cilj ove manifestacije je postati važan dio ukupne turističke ponude te jedan od glavnih poticatelja za razvoj cikloturističke ponude i dolazak cikloturista te dodatnog unaprjeđenja imidža Hrvatske u svijetu. Utrku izravno prenose brojne televizijske kuće u preko 170 zemalja svijeta.

Tablica 8 Biciklističke manifestacije na području Osječko-baranjske županije

Manifestacija	Vrijeme održavanja	Mjesta kroz koja prolazi	Prisustvo stranih posjetitelja
Tour de Slavonia - biciklijada 135 km	5. mjesec	DM-NA-OS-VAL-BEL-DM	DA
Tour of Croatia - utrka kroz Hrvatsku	4. mjesec	OS-VAL-DM-SL	DA
XC-mtb utrka D. Miholjac (St. Drava)	6. mjesec	D.M.- Izletište St. Drava	DA
XC mtb utrka Našice - jezero Lapovac	4. mjesec	Našice - jezero Lapovac	DA
XC mtb utrka Osijek	9. mjesec	Osijek	DA
XC mtb utrka Banovo brdo-Baranja	7. mjesec	Beli Manastir	DA
Pump track utrka - D.Miholjac	7. mjesec	D.Mholjac - Perivoj dvorca Mailath	DA

2.3. Analiza turističkih trendova

Globalni turistički trendovi

Turizam je danas jedan od najbrže rastućih ekonomskih sektora na svijetu. Stvara čak 9% svjetskog BDP-a i 6% ukupnog svjetskog izvoza, te direktno i indirektno podržava oko 347 milijuna radnih mjesta. Turizam je posebno važan za zemlje u razvoju s obzirom na to da njihov tržišni udio raste, a s time i zarada od turizma.

Prema podacima UNWTO-a očekuje se da će broj međunarodnih dolazaka porasti za 3,3% prosječno godišnje do 2030. te tako dostići razinu od 1,8 mlrd. dolazaka.

U rastućim će ekonomijama između 2010.-2030., broj turističkih dolazaka rasti većom stopom od svjetskog prosjeka, odnosno 4,4% godišnje. One će tako do 2030. realizirati 1 milijardu, odnosno 57% ukupnih svjetskih dolazaka.

Iako Europa trenutno ostvaruje preko 50% ukupnih svjetskih dolazaka, do 2030. njezin će udio pasti na 41%. Unutar Europe, očekuje se da će najviše dolazaka imati Južna Europa i Mediteran. Na razini europskih tržišta sve popularnije postaju kontinentalne destinacije koje nude kraće odmone kako za strane goste tako i domaće. Kako raste turistička potražnja, tako raste potražnja za svakim oblikom

turističkih proizvoda pri čemu ljetovanja i zimovanja ostaju dominantna, ali novi proizvodi bilježe brži rast od tradicionalnih.

Kratki odmori postaju popularni izvan glavnih ljetnih sezona. Destinacije, suočene s takvim trendom, moraju same kreirati i gostima ponuditi zanimljiv sadržaj i turistički proizvod kojeg je moguće konzumirati unutar kraćeg vremena boravka. Stoga se poseban naglasak stavlja na aktivnosti razvoja turističkih proizvoda, prije svega jačanja gospodarskih grana i niša koje su u funkciji turizma (u slučaju kontinentalnog turizma to je prije svega poljoprivreda visoke dodane vrijednosti), osmišljavanje aktivnosti, itinerera i opći destinacijski menadžment.

Dobra prometna povezanost postaje ključni faktor uspjeha. Sve više gostiju u destinaciju dolaze avionom, tako da ključnim postaje dobra zračna povezanost i dostupnost destinacije. Uz rješavanje pitanja povezanosti, gosti unutar proizvoda kratkih odmora očekuju punu i učinkovitu dostupnost svih postojećih i potencijalnih budućih turističkih atrakcija čini dugoročnim prioritetom.

Mijenja se i fokus izvora potražnje za turističkim uslugama, dolaze nove generacije (rođeni 1990 – ih i 2000-ih) koje su fokusirane na 'online' komunikaciju. Procjenjuje se da će do 2025. pripadnici ovih generacija činiti 50% ukupnog broja turista u svijetu. Uz njih, jednako važnim segmentom postaje populacija starije dobi koja ima dovoljno raspoloživog diskrecijskog dohotka za putovanja. Prvenstveno jača srednja klasa za koju se očekuje da će do 2030. godine činiti 4,9 milijardi stanovnika, a najveći rast očekuje se u Aziji.

Destinacijama se nameće inoviranje i prilagodba proizvoda i usluga koji će odgovarati potrebama novih tržišnih segmenata koji se počinju međusobno sve više razlikovati, ali istovremeno putuju u takozvanim multigeneracijskim grupama.

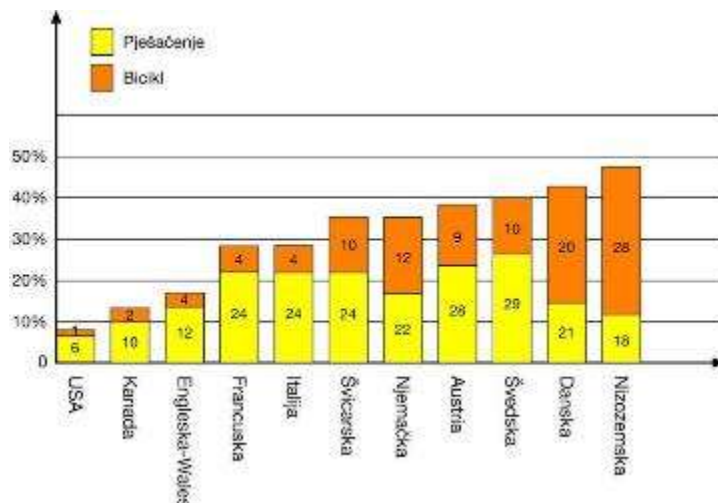
Nameće se potreba za snažnim brendiranjem destinacija i lokalnih proizvoda. Oni su inkorporirani u turistički proizvod te se nude kroz različite oblike ponude. Turistički brend tako postaje prepoznatljivim simbolom kvalitete i povjerenja u cjelokupnu destinacijsku ponudu, ali i opći ambasador regije/destinacije.

Posebno jakim motivom dolaska u destinaciju počinju biti vino i gastronomija na koje igraju najrazvijenije kontinentalne destinacije.

Cikloturistički trendovi

Sukladno provedenoj anketi o biciklističkoj Ruti Dunav, koju je Fakultet prometnih znanosti iz Zagreba radio za potrebe studijske analize rute Dunav, oko 23% građana Osječko-baranjske i Vukovarsko-srijemske županije najveću novčanu korist očekuje od stranih turista, zatim od rekreativaca, a najmanja korist se očekuje od radnika i ostalih biciklista. Ista se može primijeniti na cijelu županiju s obzirom na društvenu i političku strukturu te svrhu analize.

Cikloturizam je biznis koji se naglo širi i snažno podupire ruralno i regionalno gospodarstvo. Prema studiji koju je naručio Europski parlament, kada se završi EuroVelo mreža, očekuje se oko 12,5 milijuna ciklo putovanja samo na godišnje odmore i 33,3 milijuna svakodnevnih izleta tijekom cijele godine, što će generirati gotovo 5.000.000.000 € izravnih prihoda godišnje. Iz tih razloga Europski parlament je dao podršku i traži od država članica EU da podupiru „meku“ mobilnost i održivi turizam te promiču razvoj prekogranične biciklističke mreže utemeljene na EuroVelo rutama. Najnovije statistike pokazuju da udio biciklističkih putovanja varira od zemlje do zemlje, ali i grada do grada. U nekim zemljama taj se udio kreće i do 30%, dok je u drugima zanemariv



Slika 2.2 Grafički prikaz udjela biciklističkog prometa u odnosu na pješaćenje

Kako je vidljivo iz prethodnog grafikona, udio biciklističkog prometa u SAD-u, 1995. godine iznosio je manje od 1%. Dva su osnovna razloga za ovako mali udio biciklizma u Americi - opasnost američkih gradova za bicikliste i nepostojanje pogodne mreže biciklističkih putova. U Europskim zemljama taj udio je daleko veći. Najveći udio vožnji biciklom ima Nizozemska gotovo 1/3 svih putovanja, zatim Danska 20%, pa Njemačka 12% itd. Ovako velik udio biciklističkog prometa moguće je objasniti širokim spektrom mjera sigurnosti, pogodnosti i udobnosti koje su prilagođene biciklističkom prometu. Iz ovog se može zaključiti da su transportne mjere i kompaktnost gradnje važnije mjere od geografskog i klimatskog određenja, za uporabu nemotoriziranog prometa.

Varijacije u „Modal Splitu“, među državama i gradovima, stručnjaci uglavnom pripisuju faktorima koji su povezani s ekonomijom, korištenjem zemljišta i gradnjom, kulturom, klimom, topologijom i prometnom politikom koja se vodi u raznim zemljama. U usporedbi s europskim zemljama, u Republici Hrvatskoj ovaj oblik prometa je zanemaren i nije tretiran na

odgovarajući način. Zbog marginalizacije biciklističkog prometa do sada nisu rađena sustavna istraživanja pa ne postoje statistički podaci o broju biciklista te nije moguće raditi usporednu analizu „Modal Splita“ s ostalim zemljama Europe i pratiti trend razvoja ovog oblika prometa.

Sa sličnim problemima kao i Hrvatska (porast popularnosti automobila, povećanje zagušenja i zagađenja zraka) bile su suočene zemlje poput Nizozemske, Danske, Njemačke, Švedske i Švicarske, ali su one puno ranije poduzele odgovarajuće mjere, uključujući sustavno poticanje biciklizma, već 70-ih godina, što je danas dovelo do velikog udjela biciklizma u ukupnom prijevozu. Radi dobivanja podataka o načinu putovanja građana Osječko-baranjske županije, rađena je anketa čiji su rezultati prikazani na Grafikonu 4-5. Udio putovanja biciklom identičan je kao u Nizozemskoj i iznosi 28%. Na drugom mjestu je pješaćenje 24%, a na trećem vožnja u osobnom automobilu. Dobiveni podaci pomalo su iznenađujući. Naime, ovako veliki udio biciklizma u Osječko-baranjskoj županiji, u odnosu na ostatak zemlje, nije očekivan. Razlozi takve razdiobe putovanja mogu se pripisati topologiji, ratnim posljedicama i ekonomskoj krizi, ali u zadnje vrijeme i velikom rastu cijene goriva. Istraživanja govore da se bicikl daleko više koristi u manjim gradovima i naseljima, kakvih je na ovom području najviše, nego u većim gradovima i naseljima. Ovo se može objasniti time što u malim gradovima nema dobro organiziranog gradskog prometa.

3. SWOT analiza

Cilj SWOT analize je objektivno sagledavanje svih relevantnih prednosti i slabosti Osječko-baranjske županije kao cikloturističke destinacije, kao i sagledavanje prilika i prijetnji iz okruženja koje mogu utjecati na budući razvoj. Analiza je dijelom temeljena na postojećim dokumentima koji su se bavili cikloturizmom na nacionalnoj i regionalnoj razini, posebice na nalazima Strategije razvoja turizma RH do 2020. godine, ali je ipak pretežito formulirana na temelju saznanja tijekom izrade Akcijskog plana. Kako bi se formirali elementi SWOT analize, tijekom razrade operativnog plana održani su koordinacijski sastanci s predstavnicima biciklističkih udruga s područja županije, uspostavljena je komunikacija s nizom dionika te lokalnim turističkim zajednicama. U suradnji s općinskim vlastima prikupljeni su podaci o stanju razvijenosti biciklističke infrastrukture, cikloturizma i turizma općenito te planovi razvoja i projekti vezani uz cikloturizam za pojedine općine. Zabilježena su zapažanja temeljena na vlastitom iskustvu kao i zapažanja suradnika s kojima je ostvarena komunikacija, u pogledu cikloturizma. Time su utvrđene prednosti, slabosti, prilike i prijetnje koje se uzimaju u obzir prilikom izrade SWOT analize koja služi kao podloga za formuliranje operativnih ciljeva i konkretnih razvojnih projekata, a tako i za financiranje cikloturističke infrastrukture i poticanje razvoja pratećih poduzetničkih aktivnosti.

U cilju fokusiranja SWOT analize na različite aspekte razvoja cikloturizma, njeni elementi su grupirani u pet skupina, odnosno varijabli:

- N Prostor i atrakcijska osnova
- N Promet i infrastruktura
- N Institucionalno okruženje
- N Ljudski potencijali i tehnološka razvijenost
- N Upravljanje turizmom u destinaciji i marketing.

Sve četiri sastavnice SWOT analize uključile su elemente u svakoj od ovih pet skupina, ali su u razradi pojedine skupine imale često različitu važnost ovisno o njihovom značaju za pojedine sastavnice SWOT-a.

3.1. Prednosti



Slika 3.1 Kopački rit (Izvor: http://d2ouvy59p0dg6k.cloudfront.net/img/original/kopacki_rit_mario_romulic.jpg)

brdovit krajolik planine Krndije, a na sjeveroistoku u brežuljkasti. Ova područja prošarana su šumama, vinogradima i vinskim cestama. Osim atraktivnog krajolika, Osječko-baranjska županija ima bogatu gastronomsku ponudu; od tradicionalnih jela, suhomesnatih proizvoda, sireva i slastica do vrhunskih vina i rakija. Istočna hrvatska turistima može ponuditi i brojne kulturne, povijesne i etnološke lokalitete, kao što su dvorci, ostaci srednjovjekovnih utvrda, restaurirane etno-kuće i imanja, muzeji i stalne izložbe.

U prometnom i infrastrukturnom smislu najvažniji faktor za razvoj cikloturizma je uključenost Osječko-baranjske županije u međunarodnu biciklističku mrežu EuroVelo. Ruta Drava dio je rute EuroVelo 13 ("Put željezne zavjese"), a ruta Dunav je dio rute EuroVelo 6 ("Atlantik-Crno more"). Izgradnja infrastrukture u sklopu EuroVelo mreže potakla je okolna mjesta na razvoj cikloturizma te podigla razinu stanja biciklističke mreže na ovim područjima. Pojedine jedinice lokalne samouprave prepoznale su potencijal međunarodne mreže u turizmu te uložile u projekte i izgradnju biciklističke infrastrukture. Osim biciklističkih ruta, u pogledu cikloturizma su važni i cestovni koridori pa značaj imaju razvijena



Slika 3.2 Gastronomska ponuda (Izvor: <http://www.tzosbarzup.hr/UserFiles/Image/gallery/530x2000/baranja-gastro-0015.jpg#44285.532222569105>)

Potencijal razvoja cikloturizma na području Osječko-baranjske županije leži u njenim prednostima koje se kvalitetnim upravljanjem mogu iskoristiti u punom kapacitetu. Najveća prednost, a ujedno i cikloturistički najatraktivnije obilježje je bogatstvo i očuvanost prirode. Osječko-baranjsku županiju obilježava raznolik krajolik i reljef na malom području. Omeđena je dvjema velikim rijekama a na sjeveru i istoku uz koje se protežu bogate šume i manja močvarna područja. Na krajnjem istoku smješten je park prirode Kopački rit, veliko močvarno područje s mnoštvom biljnih i životinjskih vrsta. Reljef je pretežno nizinski, prekriven poljima i ruralnim lokalitetima. Na krajnjem zapadu nizina prelazi u



Slika 3.3 Cesta kroz Slavoniju (Izvor: http://www.pannonian.org/cms/pannonian/hr/multimedija/osijek/mainColumnParagraphs/08/image/osijek_okolica_S_10.jpg)

cestovna mreža i povoljan prometni položaj, s obzirom da se Osječko-baranjska županija nalazi na svojevrsnom globalnom čvorištu, gdje važnu ulogu ima međunarodni koridor 5-C. Budući da istočna Hrvatska zbog nizinskog reljefa ima na raspolaganju velik prostor i široke cestovne koridore pogodne za nadogradnju i proširenje, za razliku od, primjerice Primorja, gdje su koridori uski i svako proširenje zahtjeva značajne i skupe zahvate, postoji velik potencijal za izgradnju novih biciklističkih prometnica uz relativno male troškove. Osim toga,

postoji i mogućnost izgradnje biciklističkih površina na riječnim i jezerskim nasipima i napuštenim željezničkim prugama.

Najvažniji segment razvoja cikloturizma jest institucionalno okruženje, jer bez kvalitetne zakonske regulative i dobro organiziranog upravljanja, ostali segmenti ne mogu biti iskorišteni. Iako Hrvatska trenutno ima nezdravo institucionalno okruženje koje u određenim segmentima koči razvoj, ipak postoje prednosti koje je potrebno razviti i iskoristiti. Prvenstveno se to odnosi na financijske fondove Europske unije namijenjene razvitku cikloturizma i biciklizma općenito i pripadnost programu EuroVelo, u sklopu kojeg je ostvarena prekogranična suradnja s Mađarskom i Srbijom. Pojedine jedinice lokalne samouprave na području Slavonije i Baranje prepoznale su potencijal cikloturizma te aktivno djeluju na njegovom razvitku. Ulažu u različite projekte te koriste sredstva iz fondova Europske unije kako bi izgradili infrastrukturu, sportske i turističke sadržaje, potaknuli proširenje ugostiteljske i turističke ponude itd. Na državnoj razini pozitivan utjecaj ima sve veći poticaj nadležnih ministarstava usmjeren na razvoj cikloturizma te stupanje na snagu *Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi* (NN 28/2016) kojim se uvode standardi za izgradnju biciklističke infrastrukture što znatno doprinosi njenoj kvaliteti.

U istočnoj Hrvatskoj zbog reljefa pogodnog za razvoj biciklizma, postoji duga tradicija biciklizma među lokalnim stanovništvom, što pozitivno utječe na cikloturizam. Također pozitivan utjecaj ima i opće prihvaćanje biciklizma kao načina života i turističke aktivnosti te gostoljubivost stanovništva.



Slika 3.4 Sudionici Tour of Croatia (Izvor: <http://www.tourofcroatia.com/images/cache/gallery/64b5bd4c4ba2e7166025063578f9d96a.jpg>)

Varijabla	Prednosti
Prostor i atrakcijska osnova	Očuvana prirodna bogatstva i raznolikost krajolika
	Raznolikost terena i reljefa na malom prostoru
	Kulturno povijesna i etnološka baština
	Njegovana tradicija i očuvani ruralni prostori i arhitektura
	Bogata gastronomska ponuda
Promet i infrastruktura	Razvijena biciklistička infrastruktura na području međunarodnih ruta EuroVelo
	Povoljan prometni položaj u odnosu na potencijalna tržišta
	Velik broj lokalnih cesta s manjim intenzitetom prometa
	Prostor i teren (pretežno nizinski) povoljni za izgradnju biciklističke infrastrukture
	Velik potencijal u korištenju riječnih i jezerskih nasipa i napuštenih željezničkih pruga kao podloge za izgradnju biciklističke infrastrukture
	Razvijena cestovna mreža i umreženost u međunarodni koridor V (koridor 5-C)
Institucionalno okruženje	Raspoloživost sredstava iz EU fondova za projekte vezane uz biciklizam
	Umreženost u međunarodne biciklističke rute EuroVelo
	Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma
	Ostvarena prekogranična suradnja s Mađarskom i Srbijom
	Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi (NN 28/2016)
	Djelovanje pojedinih jedinica lokalne samouprave na razvitku cikloturizma
Ljudski potencijali i tehnološka razvijenost	Opća podrška razvoju biciklizma
	Duga tradicija biciklizma među lokalnim stanovništvom
	Prijateljski nastrojeno i gostoljubivo stanovništvo
	Brojne biciklističke manifestacije i djelovanje mnogih biciklističkih udruga na unaprjeđenju biciklizma i cikloturizma
Upravljanje turizmom u destinaciji i marketing	Turističke zajednice potiču razvitak cikloturizma
	Prepoznata važnost cikloturizma za razvitak turizma u ruralnim područjima
	Na pojedinim područjima (uglavnom uz međunarodne rute) postoje cikloturistički sadržaji
	Konstantan razvitak turizma na području Osječko-baranjske županije, posebice cikloturizma na području Baranje

3.2. Nedostaci

Trenutno niska razina razvijenosti cikloturizma može se pripisati nedostacima koji, unatoč brojnim prednostima, imaju velik utjecaj. Prvenstveno, kao najveći nedostatak u pogledu cikloturizma ističe se loše institucionalno okruženje, izuzev pojedinih jedinica lokalne samouprave ili javnih tijela koji se zalažu za napredak. Institucionalno okruženje predstavlja temelj razvitka jer iz njega proizlazi zakonodavni okvir, izvor financijskih sredstava, upravljanje turizmom i srodnim djelatnostima itd., zbog čega nedostatak institucionalne podrške uzrokuje brojne druge nedostatke. Ti nedostaci očituju se u prometu i infrastrukturi gdje u svim podsegmentima glavnu ulogu imaju institucije, djelomično u atrakcijskoj osnovi u segmentima upravljanja okolišem i javnim dobrima, tehnološkoj razvijenosti i ljudskim potencijalima u segmentima poticanja i upravljanja ljudskim resursima i tehnologijom te uvelike u upravljanju turizmom i marketingu. Pojedine jedinice lokalne samouprave i javna tijela, pokazuju slab ili nikakav interes za izgradnju biciklističke infrastrukture i razvitak cikloturizma te opća nezainteresiranost državnih tijela za razvitak turizma istočne Hrvatske.

Sigurnost biciklista u prometu vrlo je niska zbog nedovoljno razrađenog postojećeg zakonskog okvira, a k tome se odnos policije prema biciklistima na području Osječko-baranjske županije u današnje vrijeme poistovjećuje s represijom, što stvara nesigurno okruženje, kako za lokalne bicikliste, tako i za potencijalne cikloturiste. Ponajviše komplikacija prilikom gradnje infrastrukture uzrokuju neriješeni imovinsko-pravni odnosi, nepotpuni i neažurirani prostorni planovi te tromost upravno-pravnog sustava koja koči i produljuje projektiranje i izgradnju. Dionici trenutno imaju nisku razinu suradnje, a suradnja je nužna za ostvarenje ciljeva i iskorištenje punog potencijala.



Slika 3.5 Tabla upozorenja (Izvor: <https://www.antenazadar.hr/wp-content/uploads/2016/04/mine-razminiranje-razminiravanje-minski-sumnjivo-podruje.jpg?x50002>)



Slika 3.6 Neadekvatna površina za vožnju biciklom

Nedostaci prostora i atrakcijske osnove su česta vizualna narušenost atraktivnih lokacija neprimjerenom gradnjom, posebno u naseljima, neugodna klima s visokom razinom vlage i velikim vrućinama koja nije pogodna za bilo kakve fizičke aktivnosti i najezde komaraca koje narušavaju boravak u prirodi tijekom ljeta te vrlo niske temperature i velike količine padalina zimi, što također onemogućuje kretanje biciklom. Turistička odredišta nedovoljno su opremljena dodatnim sadržajima kao što su informativni panoi, putokazi, odmorišta, otvoreni roštilji, kampovi, ugostiteljski objekti, javni toaleti itd. Turistička područja su nerijetko nepristupačna i slabo infrastrukturno opremljena. Brojne atraktivne lokacije u šumama i uz rijeke su minski sumjiva područja ili lovišta te ne treba posebno naglašavati koju opasnost to predstavlja za turiste kojima je cilj aktivni odmor proveden u prirodi.

Osnovu za razvoj cikloturizma predstavlja infrastruktura. Na većem dijelu Osječko-baranjske županije infrastruktura je nerazvijena, izuzev nekoliko općina i gradova, no i tu postoji problem usklađenosti sa europskim standardima i hrvatskim pravilnicima. Postojeće rute nisu povezane u cjelovitu mrežu niti su prometno povezane s drugim oblicima prijevoza. Prometna i turistička signalizacija je nedostatna, a razina sigurnosti u prometu je niska. Čest problem pri izgradnji infrastrukture unutar naselja je nedostatak prostora, jer su ulični koridori često uski, posebno u raskrižjima, uslijed neadekvatnog rješavanja imovinsko-pravnih odnosa.

Iako u Slavoniji i Baranji ljudski potencijal, u osnovi, ima pozitivan utjecaj na razvoj cikloturizma, velik problem za razvoj predstavlja trend iseljavanja lokalnog stanovništva, posebice mlađe populacije, što uzrokuje nedostatak radne snage, stručnog kadra te manjak informatički obrazovanih ljudi. Postoji problem netrpeljivosti i nekulture dijela vozača prema biciklistima, što stvara nepovoljno okruženje za razvoj cikloturizma. Po pitanju tehnološke razvijenosti, istočna Hrvatska uvelike zaostaje za europskim trendovima. Dodatnih cikloturističkih sadržaja kao što su servisne stanice, bike-share sustavi, infrastrukturu opremljena odmorišta, informativni panoi, mobilne i internet aplikacije, opremljenost javnog prijevoza, cikloturističke karte i sl. nema ili su tek u procesu razvoja. Unatoč tome što unutar pojedinih gradova i naselja postoji određeni broj smještajnih objekata, njihov kapacitet nije dovoljan da podrži veći broj turista. Bed&bike smještaj vrlo je slabo zastupljen i sporo se razvija, a edukacija subjekata u turizmu nije dovoljno razvijena. Osim toga, promocija Slavonije i Baranje kao turističke destinacije svodi se uglavnom na ruralni turizam i gastronomsku ponudu, unatoč tomu što ovo područje ima brojne druge sadržaje zanimljive različitim tipovima turista pa tako i cikloturistima te je financijska potpora u turističkoj promociji, općenito, nedovoljna.



Slika 3.7 Nedostatak prostora u urbanoj sredini

Varijabla	Nedostaci
Prostor i atrakcijska osnova	Vizualna narušenost atraktivnih lokacija neprimjerenom gradnjom, posebno u naseljima
	Neugodna klima i najezde komaraca tijekom ljeta i vrlo hladne zime s velikom količinom padalina
	Nedovoljna opremljenost turistički atraktivnih lokacija dodatnim sadržajima
	Mali broj infrastrukturno opremljenih turističkih područja
	Velika površina atraktivnih lokaliteta smatra se minski sumnjivim područjem
Promet i infrastruktura	Mali broj biciklističkih prometnica i ruta
	Nepovezanost postojećih biciklističkih ruta u cjelovit sustav
	Neadekvatni pristup rješavanju imovinsko-pravnih odnosa na područjima jedinica lokalne samouprave
	U naseljima su ulični profili često uski i nema dovoljno prostora za izgradnju biciklističke infrastrukture
	Velik broj biciklističkih površina je loše izveden i nije usklađen s važećim standardima
	Niska razina sigurnosti biciklista u cestovnom prometu
	Loša umreženost javnog prijevoza i biciklističkog prometa
	Nedovoljna izgrađenost ostalih vidova infrastrukture za prihvata turista (riječne luke, željeznica, aerodromi itd.)
	Nedostatna prometna i turistička signalizacija
Institucionalno okruženje	Slab interes i angažman pojedinih jedinica lokalne samouprave i javnih institucija
	Sustavno loše upravljanje nadležnih tijela postojećom infrastrukturom
	Niska razina suradnje među dionicima
	Državne institucije ne pokazuju interes za razvoj turizma u istočnoj Hrvatskoj što se očituje kroz slaba financijska sredstva koja se izdvajaju za ovo područje
	Nepotpuni i neažurirani prostorni planovi
	Tromost upravno-pravnog sustava usporava razvitak
	Loša zakonska regulativa koja se odnosi na sigurnost biciklista u prometu
	Neadekvatan odnos policije prema biciklistima na području županije
	Nepovoljna poduzetnička klima
Ljudski potencijali i tehnološka razvijenost	Nedostatak stručnog znanja i informatičke pismenosti
	Nekultura velikog dijela vozača u odnosu prema biciklistima
	Loša opremljenost postojećih biciklističkih ruta i odredišta dodatnim sadržajima za bicikliste (servisne stanice, informativni stupovi, garaže, stajališta itd.)
	Nedostatak informativnih sadržaja za cikloturiste
	Loša umreženost postojećih ponuditelja cikloturističkih sadržaja u globalne mreže putem internetskih stranica i mobilnih aplikacija koje cikloturisti koriste na putovanjima
	Slaba smještajna i ugostiteljska ponuda u cikloturizmu i turizmu općenito

Upravljanje turizmom u destinaciji i marketing	Nedovoljna edukacija ugostitelja o aktualnim cikloturističkim trendovima
	Nedovoljna financijska potpora u promociji Osječko-baranjske županije kao turističke destinacije

3.3. Mogućnosti

Sagledavanjem prednosti i nedostataka Osječko-baranjske županije kao cikloturističke destinacije moguće je prepoznati mogućnosti za daljnji razvoj. Izdvajanjem prednosti koje potrebno njegovati i unaprijediti i nedostataka koje treba otkloniti ili ublažiti otvara se niz prilika koje je nužno iskoristiti u svrhu razvoja cikloturizma. S obzirom da je glavnina turističke ponude istočne Hrvatske kao kontinentalnog odredišta sadržana u prirodnim ljepotama, mirnom ruralnom okruženju i gastronomiji, čemu cikloturisti najčešće teže, ključ razvoja turizma leži u cikloturizmu.

U pogledu prostora i atrakcijske osnove, dosadašnju nedovoljnu promociju moguće je okrenuti u korist budućeg razvoja te predstaviti istočnu hrvatsku kao neotkrivenu cikloturističku oazu, gdje dodatni značaj ima pripadnost programu NATURA2000. Kulturno-povijesne, ruralne i prirodne lokalitete moguće je nadograđivati i unaprijediti organiziranim radom i suradnjom među dionicima.

Promet i infrastrukturu potrebno je unaprijediti gradnjom novih biciklističkih prometnica, postavljanjem signalizacije, povećanjem mjera sigurnosti u prometu, proširenjem mreže bike-share sustava te njegova integracija u javni prijevoz. Kao podloga za razvoj infrastrukture uz relativno male troškove dostupni su obaloutvrde, riječni i jezerski nasipi, napuštene željezničke pruge i uređeni šumski putovi.

Ljudski potencijal Osječko-baranjske županije moguće je iskoristiti edukacijom svih subjekata koji sudjeluju u cikloturizmu kroz organizaciju seminara i sajмова tiskanje priručnika, literature i sl. te potaknuti malo poduzetništvo usmjereno na cikloturizam i razvoj edukacijskih centara za prekvalifikaciju nezaposlenih kako bi se povećao stručni kadar u ovom području. Budući da su biciklističke udruge u suradnji s nizom subjekata iz privatnog i javnog sektora organiziranim radom stvorile tradiciju raznih većih i manjih biciklističkih manifestacija, poželjno je potaknuti iste na daljnji razvoj te iskoristiti njihov potencijal u marketingu i promidžbi Slavonije i Baranje kao cikloturističke destinacije. Za razvitak cikloturizma važno je uhvatiti korak s najnovijim trendovima u cikloturistički razvijenim zemljama te iste u što većoj mjeri primjenjivati u svojoj sredini.

Navedene akcije moguće je provesti samo uz kvalitetnu financijsku i institucionalnu potporu, stoga je prije svega potreban organiziran rad institucija i dionika na poboljšanju zakonskih okvira, pojednostavljenju upravno-pravnih postupaka te sustavno rješavanje imovinsko-pravnih odnosa, u cilju stvaranja povoljnih uvjeta za razvoj infrastrukturnih projekata, koji čine osnovnu podlogu za korištenje sredstava iz različitih fondova. Kako bi se, u prometnom smislu, stvorilo sigurno i ugodno okruženje za cikloturiste odnos policije poželjno je usmjeriti na brigu o sigurnosti, pomoć i edukaciju. Pripadnost Europskoj uniji ima pozitivan utjecaj u cikloturizmu u više segmenata; brojni fondovi stavljeni su na raspolaganje za razvitak cikloturizma te ih je nužno na pravi način iskoristiti, otvorenim granicama, a posebice ulaskom u Schengenski režim kretanja, pruža se prilika za integraciju u Europsku cikloturističku mrežu, čime se, umjesto konkurencije, stvara partnerska klima. Unatoč nastojanju stvaranja partnerskih odnosa i suradnje s konkurentnim zemljama, ne treba zanemariti i njihove nedostatke te ih okrenuti u vlastitu korist.

Varijabla	Mogućnosti
Prostor i atrakcijska osnova	Status kontinentalne hrvatske kao neotkrivene turističke destinacije
	Blizina dvaju međunarodnih plovnih putova (Drava i Dunav)
	Velika površina područja zaštićenih programom NATURA 2000
	Razvoj ruralnih i kulturno-povijesnih destinacija
	Uređenje prirodnih krajolika i pratećih sadržaja
Promet i infrastruktura	Izgradnja i proširenje mreže biciklističke infrastrukture i po potrebi, rekonstrukcija postojeće
	Proširenje i umreženje bike-share sustava
	Gdje god je moguće, u sklopu projekata koji se odnose na rekonstrukciju ili izgradnju infrastrukture, uvrstiti i biciklističke površine
	Mogućnost korištenja obaloutvrda, nasipa, napuštenih željezničkih pruga ili uređenih šumskih putova kao biciklističkih ruta
	Povezivanje mreže javnog prijevoza sa biciklističkom mrežom
Institucionalno okruženje	Razvitak cikloturizma u okviru "Strategije turizma RH do 2020. godine"
	Otvaranje granica prema Europskoj uniji ulaskom u Schengenski režim kretanja
	Prilagodba projekata u svrhu korištenje fondova Europske unije za izgradnju i uređenje infrastrukture i pratećih sadržaja
	Izmjene kompletnog zakonskog okvira koji se odnosi na elemente cikloturizma
	Pojednostavljenje upravno-pravnih postupaka
	Ostvarenje komunikacije među dionicima
	Odnos policije prema biciklistima usmjeriti na brigu o sigurnosti i edukaciju
Veći angažman državnih tijela i jedinica lokalne samouprave u pogledu razvitka cikloturizma	
Ljudski potencijali i tehnološka razvijenost	Edukacija svih sudionika u razvoju cikloturizma (ugostitelji, dionici itd.) kroz tiskane materijale, seminare, sajmove, medije i sl.
	Razvitak informacijskih materijala za cikloturiste i poboljšanje njihove dostupnosti
	Praćenje i korištenje novih tehnologija u cikloturizmu
	Nadogradnja postojeće turističke ponude i njeno povezivanje s cikloturizmom
Upravljanje turizmom u destinaciji i marketing	Prepoznavanje postojećih biciklističkih manifestacija kao dobre promidžbe i ulaganje u njihov razvitak
	Iskorištavanje nedostataka i slabosti konkurentnih zemalja u vlastitu korist
	Poticanje djelovanja biciklističkih saveza i udruga
	Razvoj ponude pratećih sadržaja za cikloturiste

3.4. Prijetnje

Unatoč brojnim prilikama koje Osječko-baranjska županija može iskoristiti, analiza prednosti i nedostataka trenutnog stanja pokazuje kako nedostaci i negativni trendovi predstavljaju ozbiljnu prijetnju razvoju cikloturizma. Osnovni problem predstavljaju financijska sredstva koja su prijeko potrebna za provedbu svih mjera razvoja, a istovremeno su ograničena. U opasnosti koje proizlaze iz gospodarske situacije spadaju i nedostatak sredstava za zaštitu i obilježavanje prirodne i kulturne baštine te nedostatak sredstava za poticaje poduzetnicima koji se bave cikloturizmom.

Postoji rizik da se nadležne institucije ogluše na zahtjeve razvitka cikloturizma te da ne dođe do nužnih promjena zakonskih okvira i upravno-pravnih postupaka. Ukoliko se nastavi trend neadekvatnog upravljanja javnim dobrima i rješavanja imovinsko-pravnih odnosa može doći do nastavka narušavanja vizualnog izgleda krajolika i urbanih sredina, kulturnih dobara, ruralnih lokaliteta itd. te otežanog razvitka infrastrukture i nastavak ukidanja željezničkih i autobusnih linija.

Velik problem predstavljaju prijetnje na koje je teško ili nemoguće utjecati. Istočnoj Hrvatskoj često prijete elementarne nepogode kao što su poplave ili suše što često može rezultirati uništenjem krajolika ili infrastrukture, a nepovoljna klima u ljetnim i zimskim mjesecima također može imati negativan utjecaj na broj posjetitelja. Osim prirodnih nepogoda, sve češće geopolitičke krize uz sve opasnosti koje nose, povlače i cikloturizam.

Kako je već rečeno u analizi mogućnosti i prilika, ljudski potencijal predstavlja znatan resurs, no ako se ne usmjeri u pravom smjeru, predstavlja jednako znatnu prijetnju. Ukoliko se nastavi iseljavanje stanovništva, a osobito stručnog kadra i ukoliko se ne provedu mjere edukacije i prekvalifikacije, stvara se nepovoljna klima za razvoj cikloturizma. Kultura partnerstva i suradnje je nerazvijena a privatni i javni interesi se često kose, a ako takvi odnosi ostanu neriješeni, za sobom povlače zastoj u razvitku.

Pri upravljanju turizmom u destinaciji, uzimajući u obzir neadekvatan pristup, moguće je da se postojeća turistička ponuda ne prilagodi trendovima u cikloturizmu te da se ne provede proces prilagodbe i nadogradnje što bi bilo pogubno za razvoj, dok je tehnološki napredak u opasnosti zbog nedostatka financijskih sredstava.

Kao mogućnost za razvitak spomenuta je suradnja s drugim zemljama u svrhu povezivanja i građenja partnerskih odnosa i iskorištenje njihovih slabosti u korist razvitka, no treba obratiti pažnju na mogućnost obrnute situacije, u kojoj one predstavljaju konkurenciju koristeći nedostatke ukoliko ih se pravodobno ne ispravi.

Varijabla	Mogućnosti
Prostor i atrakcijska osnova	Nastavak narušavanja vizualnog dojma prirodnog krajolika i urbanih sredina neprimjerenom gradnjom
	Zagađenje prirodnih lokaliteta neadekvatnim zbrinjavanjem otpada i sl.
	Narušavanje ili uništenje prirodnih dobara elementarnim nepogodama (poplave, suše i sl.)
	Uništavanje kulturnih, etnoloških, prirodnih i ruralnih lokaliteta lošim gospodarenjem i neriješenim imovinsko-pravnim odnosima
	Minski sumnjiva područja
Promet i infrastruktura	Nedovoljan angažman državnih tijela i jedinica lokalne samouprave u pogledu razvitka infrastrukture
	Nedostatak sredstava za financiranje razvitka infrastrukture
	Nastavak ukidanja željezničkih i autobusnih linija
	Porastom broja biciklista u prometu dolazi do povećanog broja prometnih nesreća
	Neriješeni imovinsko-pravni odnosi
Institucionalno okruženje	Oglušenje nadležnih institucija na zahtjeve razvitka cikloturizma
	Nedovoljna iskorištenost mogućnosti financiranja iz fondova Europske unije
	Stroge mjere na graničnim prijelazima
	Nezainteresiranost pojedinih jedinica lokalne samouprave glede razvitka cikloturizma
	Pogoršanje odnosa policije prema biciklistima
	Slab interes državnih tijela za ulaganje u infrastrukturu i turizam na području Slavonije i Baranje
	Nedovoljna suradnja među dionicima
	Nastavak donošenja loših zakonodavnih okvira i sve veća komplikacija upravno-pravnih postupaka
Ljudski potencijali i tehnološka razvijenost	Negativan trend iseljavanja stanovništva iz istočne Hrvatske
	Nedostatak stručnog kadra
	Nerazvijena kultura partnerstva i suradnje
	Konflikt javnog i privatnog interesa
	Nedovoljna ekološka osviještenost
	Opća tehnološka nerazvijenost i needuciranost
Upravljanje turizmom u destinaciji i marketing	Konkurencija susjednih zemalja
	Nedovoljna promidžba kontinentalne Hrvatske kao turističke destinacije
	Nepovezanost postojeće turističke ponude s cikloturizmom
	Nedovoljna edukacija subjekata vezanih za cikloturizam

4. Vizija i ciljevi razvoja do 2020.godine

4.1. Vizija, željeno stanje razvoja cikloturizma u 2020.godini u Osječko-baranjskoj županiji

Polazište za izradu smjernica budućeg razvoja je vizija cikloturizma, koja proizlazi iz ključnih činitelja konkurentnosti cikloturističke ponude, odnosno iz prethodno utvrđenih glavnih povoljnih značajki Hrvatske odnosno Osječko-baranjske županije kao cikloturističke destinacije. Vizija podrazumijeva i otklanjanje mnogobrojnih nepovoljnih okolnosti, odnosno stvaranje ponude koja će biti konkurentna na tržištu. U skladu s time vizija razvoja cikloturizma mogla bi se formulirati na sljedeći način:

U 2020. godini cikloturizam će postati jedan od generatora razvoja cjelogodišnjeg turizma zahvaljujući izgradnji i uređenju cikloturističke infrastrukture, dobroj povezanosti i označenosti ruta, ispunjavanju uvjeta visoke sigurnosti te izgradnji i uređenju prateće smještajne, ugostiteljske i servisne infrastrukture, zbog čega će cijeli prostor Hrvatske funkcionirati kao velika cikloturistička destinacija.“

Iz ovako definirane vizije proizlazi da bi se ključne akcije usmjerene na intenzivniji razvoj cikloturizma trebale odnositi primarno na izgradnju biciklističkih prometnica na ključnim rutama, unapređenje prometne sigurnosti, kvalitetno i ujednačeno označavanje ruta, poticanje izgradnje potrebnih smještajnih, ugostiteljskih i servisnih sadržaja namijenjenih cikloturistima te na intenzivnijoj promidžbi cijelog teritorija Hrvatske kao prostora pogodnog za cikloturizam.

U cilju operacionalizacije vizije razvoja nužno je voditi računa o prethodno utvrđenim polazištima sadržanim u već izrađenim strateškim dokumentima na razini Hrvatske i Europske unije te u nedavno donesenom pravno-regulatornom okviru. Pri tom je uklopljenost projekata koji prate viziju razvoja u europski strateški i pravni okvir, posebice Strategiju Europa 2020 i regulativu projekta EuroVelo, važna zbog mogućnosti kandidiranja cikloturističkih projekata za fondove Europske unije. Kada je riječ o dokumentima na razini Hrvatske već je naglašeno da se ovaj akcijski plan temelji na Strategiji razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine te da od pravno-regulatornih dokumenata za budući razvoj osobitu važnost imaju već doneseni Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta („Narodne novine“ broj 91/13.) te Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi („Narodne novine“ broj 28/16.).

Opis željenog stanja razvoja cikloturizma u 2020 g. na području predmetne županije opisano u ulomcima:

- N Nastavak njegovanja tradicije i očuvanje ruralnih prostora i arhitekture uz nadogradnju i poboljšanje postojeće gastronomske ponude
- N Razvitak međunarodnih ruta EuroVelo (označavanje odnosno izgradnja Rute Dunav u granicama Osječko-baranjske županije za koju je preliminarna dokumentacija spremna)
- N Izgrađena biciklistička infrastruktura povezana u cjelovit sustav
- N Cjelovitost biciklističkih ruta u smislu povezivanja susjednih županija (usklađivanje ruta koje prolaze kroz županije, posebno EuroVelo rutama, a to su Vukovarsko-srijemska županija (EuroVelo 6) i Virovitičko-podravska (EuroVelo 13)).
- N Cjelovitost biciklističkih ruta u smislu povezivanja država EuroVelo rutama (potrebna suradnja s Mađarskom i Srbijom).
- N Iskorišteni europski fondovi namijenjeni za biciklizam te biciklističku infrastrukturu
- N Iskorišteni fondovi prekogranične suradnje s Mađarskom i Srbijom za koju mora biti spremna projektna dokumentacija

- N Nadogradnja postojećeg Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi (ispravljanje manjkavosti te ažuriranje u skladu s aktualnim trendovima)
- N Osviještenost jedinica lokalne samouprave te lokalnog stanovništva u pogledu razvitka cikloturizma
- N Naseljena ruralna sredina (zaustavljen trend iseljavanja iz ruralnih sredina te općenito istočne

- Hrvatske) koja razvija cikloturizam i turizam općenito.
- N Razvijena svijest javnosti o biciklizmu te prednostima i pogodnostima cikloturizma
 - N Održanje tradicije biciklizma
 - N Povećani broj biciklističkih manifestacija i događanja
 - N Prepoznata važnost cikloturizma za razvitak turizma u ruralnim/kontinentalnim područja
 - N Turistički atraktivne lokacije i turistička područja opremljena infrastrukturom i dodatnim sadržajima
 - N Napredak u razminiravanju minski sumnjivih područja
 - N Povećanje broja biciklističkih prometnica i ruta te njihovo povezivanje u cjelovit sustav
 - N Ubrzano rješavanje imovinsko pravnih-pravnih odnosa u svrhu ubrzanja izrade projektne dokumentacije te građenja biciklističke infrastrukture
 - N Usklađena postojeća biciklistička infrastruktura s novim Pravilnicima i odredbama
 - N Povećana razine sigurnosti biciklista u cestovnom prometu
 - N Bolja umreženost javnog i biciklističkog prometa
 - N Viši stupanj izgrađenosti infrastrukture za prihvat turista
 - N Dostatna i kvalitetna prometna i turistička signalizacija
 - N Povećan interes i angažman jedinica lokalne samouprave i javnih institucija
 - N Bolje upravljanje i održavanje postojeće infrastrukture
 - N Visoka razina suradnje između dionika:

Zajednički interes dionika treba biti usmjeren na razvitak cikloturizma u županiji, od javnih poduzeća kao što su Hrvatske željeznice, Hrvatske vode i Hrvatske šume očekuje se suradnja u vidu korištenja i prenamjene napuštenih pruga, korištenja nasipa i šumskih puteva kao biciklističkih površina. Od Hrvatskih cesta očekuje se suradnja u smislu davanja suglasnosti ukoliko biciklistička ruta prolazi uz državne ceste ili po državnim cestama manjeg intenziteta prometa, isto tako i županijske uprave za ceste ukoliko se radi o županijskim cestama, od MUP-a očekuje se suradnja tako što će se djelovati preventivno i sa upućivanjem s naglaskom na sigurnost biciklista. Djelovanje lokalnih samouprava, županijskih i gradskih turističkih zajednica, OBŽ i gradova mora biti usmjereno na razvitak cikloturizma, poticanje biciklizma, organiziranje i izradu projekata za povlačenje novca iz europskih fondova, fondova za regionalni razvoj u svrhu razvitka biciklističke infrastrukture te popularizacije bicikliranja.

- N Državne institucije zainteresirane za razvoj turizma u istočnom dijelu Hrvatske
 - N Razrađeni prostorni planovi koji predviđaju smještaj biciklističke infrastrukture i pratećih objekata
 - N Napredni upravno-pravni sustav koji ne koči razvitak
 - N Dobra zakonska regulative koja se odnosi na sigurnost biciklista koja je u skladu s EU
 - N Razumijevanje i kvalitetan odnos policije prema biciklistima na području županije i regije
 - N Povoljna klima za poduzetništvo i gospodarski rast
 - N Visoka razina stručnog znanja i konstantno podizanje informatičke pismenosti
 - N Podizanje kulture vozača u odnosu prema biciklistima
 - N Dostatna opremljenost biciklističkih ruta i odredišta servisnim stanicama, info stupovima, garažama, stajalištima...)
 - N Dostatna količina informativnih sadržaja za cikloturiste
 - N Dobra umreženost ponuditelja cikloturističkih sadržaja u globalne mreže putem internetskih stranica i mobilnih aplikacija
 - N Dobra smještajna ponuda u cikloturizmu i turizmu općenito
 - N Dobra promocija Osječko-baranjske županije kao turističke destinacije
 - N Iskorištavanje međunarodnih plovnih puteva (Drava i Dunav)
 - N Umrežen i razvijen bike-share sustav
 - N Nasipi te napuštene željezničke pruge iskorištene kao biciklističke površine
 - N Otvorene granice prema EU ulaskom u Schengenski režim kretanja
 - N Pripremljeni projekti u svrhu korištenja fondova Europske unije za izgradnju i uređenje infrastrukture te pratećih sadržaja
-

- N Usklađen i ažuriran zakonski okvir koji se odnosi na elemente cikloturizma
- N Jednostavni upravno-pravni postupci
- N Brojnije udruge i savezi koji aktivno djeluju na razvitku cikloturizma
- N Razvijena ekološka svijest
- N Dobro gospodarenje kulturnim, etno, prirodnim i ruralnim lokalitetima
- N Područja slobodna od mina
- N Veće izdvajanje sredstava za razvitak infrastrukture
- N Dobra opća tehnološka razvijenost

Razvoj cikloturizma u OBŽ vodeći računa o EuroVelo rutama:

Od 15 EuroVelo ruta kojima je umrežena Europa, kroz RH prolaze 4 (EuroVelo 6 (Atlantsko – Crno more, Nantes-Constanta), EuroVelo 8 (Meditranska ruta, Cadiz-Atena i Cipar), EuroVelo 13 (Ruta Željezne zavjese, Barentsovo more-Crno more) i EuroVelo 9 (Baltik-Jadran).

Kroz Osječko-baranjsku županiju planirane su dvije rute koje pripadaju EuroVelo rutama (Ruta Drava koja pripada EuroVelo 13 te Ruta Dunav koja pripada EuroVelo 6). Za razvitak i izgradnju Rute Dunav u Osječko-baranjskoj županiji potrebna je prekogranična suradnja sa Mađarskom i Srbijom.

Na temelju nalaza SWOT analize i vizije razvoja cikloturizma mogu se detektirati i glavne razvojne smjernice. S obzirom na područja djelovanja one se mogu grupirati u pet osnovnih skupina:

- Infrastruktura
- Zakonska regulativa
- Ljudski resursi i tehnologija
- Upravljanje turizmom u destinaciji; i
- Sustav informiranja i marketing

U domeni infrastrukture se kao osnovne mjere koje bi trebali utjecati na znatnije povećanje cikloturističke ponude izdvajaju:

- a) Izgradnja biciklističkih prometnica u većim, a po mogućnosti i manjim naseljima;
- b) Izgradnja Rute Dunav i Rute Drava kao sastavni dio EuroVelo ruta
- c) Ujednačavanje obilježavanja nacionalnih, a po mogućnosti i regionalnih ruta na razini kako na razini Osječko-baranjske županije, tako i cijele Hrvatske;
- d) Korištenje obaloutvrda, nasipa, napuštenih željezničkih pruga ili uređenih šumskih puteva pri čemu bi glavni nositelji provedbe trebali biti javna poduzeća „Hrvatske vode“, „HŽ Infrastruktura“ i „Hrvatske šume“
- e) Opremanje glavnih ruta potrebnim pratećim sadržajima namijenjenim cikloturistima, posebice info punktovi i odmorištima;
- f) Poticanje opremanja vlakova za prijevoz bicikala, naročito na ključnim vezama iz unutrašnjosti prema moru (Zagreb – Rijeka i Zagreb – Split);

Kada je riječ o zakonskoj regulativi, kao glavne mjere ističu se:

- a) Prilagodba zakonskih mjera vezanih uz određivanje nacionalnih ruta i uvjete pri izgradnji biciklističke infrastrukture potrebama cikloturista;
- b) Reguliranje kretanja cikloturista i drugih korisnika (planinara, lovaca, korisnika kvadova i sličnih vozila) po šumama i drugim nenaseljenim prostorima na način koji udovoljava njihovim zahtjevima i izbjegava konflikte;

- c) Reguliranje kretanja biciklista po nasipima i branama uz umjetna jezera u skladu s europskom praksom, što podrazumijeva manje restriktivan pristup od postojećeg;
- d) Usuglašivanje zakonskih odredbi vezanih uz sigurnost na cestama s regulativom država Europske unije s razvijenim cikloturizmom u cilju izbjegavanja konfliktnih situacija i nepotrebnih ograničenja.
- e) Razinu suradnje među dionicima poboljšati
- f) Drastično pojednostavljenje i ubrzanje u pogledu rješavanja imovinsko/upravno-pravnih postupaka
- g) Povećani angažman državnih tijela i jedinica lokalne samouprave u pogledu razvitka cikloturizma

Aktualna situacija s aspekta stanja ljudskih resursa i tehnologije upućuje na potrebu poduzimanja nekih specifičnih mjera kao što su:

- a) Poticanje rada *Koordinacijskog tijela za razvoj cikloturizma i njegove suradnje s Europskim biciklističkim savezom (European Cyclists Federation)*;
- b) Poticanje poduzetničkih aktivnosti namijenjenih cikloturistima kroz edukaciju, olakšanje zakonske procedure, a u skladu s mogućnostima i izravne poticaje prilikom otvaranja biciklističkih servisa i pružanja usluga iznajmljivanja bicikala, posebno u kontinentalnom dijelu Hrvatske;
- c) Organizacija tečajeva i drugih oblika naobrazbe za neke specifične aktivnosti vezane uz cikloturizam kao što su trasiranje ruta, pratnja cikloturista na organiziranim turama, pružanje informacijama o sadržajima namijenjenim cikloturistima u okruženju i sl.; i
- d) Izrada detaljnih i pouzdanih kartografskih podloga namijenjenih biciklistima, i to po mogućnosti na standardizirani način za cijelu Hrvatsku te uz paralelno korištenje digitalne tehnologije i GPS sustava.
- e) Organizacija biciklističkih manifestacija u sklopu djelovanja mnogih biciklističkih udruga na unapređenju biciklizma i cikloturizma
- f) Podizanje svijesti o boljem odnosu prema biciklistima

Budući da organizacija cikloturističkih aktivnosti ima sve veću ulogu u sklopu upravljanja turizmom u destinaciji predlažu se sljedeće mjere:

- a) Uređenje bike parkova u glavnim turističkim područjima, a po mogućnosti i u većim gradovima kao što je uobičajeno u većini razvijenih europskih zemalja;
 - b) Uvođenje „Bike share” sustava u veća naselja i značajnija turistička središta
 - c) Poticanje prilagodbe smještajne ponude „Bike & Bed“ standardima, bilo kroz unošenje minimalnih prilagodbi za potrebe cikloturista, bilo kroz stvaranje specijalnih „bike friendly“ hotela i drugih smještajnih objekata;
 - d) Poticanje cjelogodišnjeg ili barem produljenog poslovanja smještajnih i ugostiteljskih objekata u područjima zanimljivim za cikloturizam;
 - e) Razvoj cikloturističkih "oaza" s atraktivnom mrežom cikloturističkih ruta
-

- f) Jačanje kapaciteta turističkih zajednica prisutnih u OBŽ

Konačno, postoji i niz mjera koje se odnose na sustav informiranja i marketing, pri čemu se kao ključne mjere ističu:

- a) Veća ulaganja u kvalitetno obilježavanje i interpretaciju turističkih atrakcija
- b) Snažnija distribucija informativnih i promotivnih materijala vezanih uz cikloturizam u destinacijama, posebno kvalitetnih kartografskih materijala i servisnih informacija;
- c) Integriranje cikloturističke ponude te atraktivnih i certificiranih biciklističkih ruta u opće promidžbene materijale pojedinih destinacija, naročito onih s obiljem atraktivnih ruta
- d) Izravna promocija prema cikloturističkim tržištima Europe, što osim standardnih oblika promocije osobito uključuje Web i društvene mreže; te
- e) Promocija Osječko-baranjske županije kao cikloturističke destinacije

5. Zakonski okviri razvoja cikloturizma

5.1. Zakonski okviri cikloturizma u RH

Razvoj biciklističkog prometa u Republici Hrvatskoj u posljednjih nekoliko godina potaknuo je državna tijela na donošenje zakonodavnog okvira za njegovu potpunu integraciju u prometni sustav RH.

Zakonski okviri koji se direktno dotiču razvoja cikloturizma na razini Republike Hrvatske su Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta („Narodne novine“ broj 91/13.), Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi („Narodne novine“ broj 28/16.) kojim su propisana osnovna načela planiranja biciklističke infrastrukture te elemente za njeno projektiranje, izgradnju i održavanje i Pravilnik o razvrstavanju, kategorizaciji i posebnim standardima ugostiteljskih objekata iz skupine hoteli („narodne novine“ broj 56/16), koji propisuje uvjete koje mora ispunjavati ugostiteljski objekt kako bi se mogao registrirati kao cikloturistički smještajni objekt. Osim navedenih Pravilnika, na cikloturizam posredno utječe i niz drugih zakona, pravilnika i uredbi vezani za gradnju, prostorno uređenje, projektiranje, turizam, sigurnost u prometu, upravljanje financijama, gospodarstvo itd.

Zakonski okviri biciklističke infrastrukture

U lipnju 2013. godine Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture donosi prvi zakonski okvir vezan za biciklistički promet: Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta. Pravilnikom se utvrđuju: „funkcionalne kategorije biciklističkih ruta, polazišta za mjerila za razvrstavanje pojedinih biciklističkih ruta, te državne glavne biciklističke rute kao osnova mreže kategoriziranih biciklističkih ruta na teritoriju Republike Hrvatske“. Prijedlog glavnih smjerova biciklističkih ruta prikazan je u tablici 6 i na slici 5.1.

Tablica 9 Popis državnih glavnih biciklističkih ruta (Izvor: Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta)

DRŽAVNE GLAVNE BIKIKLISTIČKE RUTE		
Oznaka rute	Smjer	Dionica međunarodne rute
DG1	Gr. Slovenije (Trnovec) – Varaždin – Koprivnica – Molve – Virovitica – Osijek	EuroVelo 6 – Ruta Dunav (Osijek – gr. Srbije)
	– Vukovar – Ilok – gr. Srbije	EuroVelo 13 – Ruta Drava (gr. Slovenije – Osijek)
DG2	Gr. Slovenije (Bregana Naselje) – Zagreb – Sisak – Jasenovac – Slavonski Brod – Županja – Gunja – gr. BiH	Ruta Sava
DG3	Gr. Slovenije (Jurovski Brod) – Ozalj – Karlovac – Slunj – Plitvička jezera – Knin – Sinj – Imotski – Vrgorac	
	– Mešković – gr. BiH	
DG4	Gr. Slovenije (Plovanija) – Umag – Pula – Rijeka – Gospić – Sveti Rok – Zadar – Šibenik – Trogir – Split – Ploče (trajekt) – Trpanj – Dubrovnik – gr. Crne Gore (Vitaljina)	EuroVelo 8 – Mediteranska ruta
		EuroVelo 9 – Jantarna ruta (gr. Slovenije – Pula)
DG5	Zagreb – Čazma – Daruvar – Voćin – Belišće – Beli Manastir – Bačina – gr. Srbije	
DG6	Gr. Slovenije – Mursko Središće – Varaždin – Krapina	
	– Zagreb – Karlovac – Vrbovsko – Rijeka – gr. Slovenije (Rupa)	
DG7	Gr. Mađarske (Gola) – Đurđevac – Bjelovar – Garešnica – Jasenovac – Dvor – gr. BiH – (Novi Grad – Bihać) – gr. BiH (Ličko Petrovo Selo) – Plitvička jezera – Gospić – Karlobag	
DG8	Gr. Mađarske (Terezino Polje) – Suhopolje – Voćin – Požega – Nova Kapela – Stara Gradiška – gr. BiH – (Banja Luka – Livno) – gr. BiH (Aržano) – Trij – Split	
DG9	Gr. Mađarske (Duboševica) – Osijek – Đakovo – Slavonski Šamac – gr. BiH – (Doboj – Sarajevo – Mostar – Čapljina) – gr. BiH – Mešković – Ploče	EuroVelo 6 – Ruta Dunav (gr. Mađarske – Osijek)
DG10	Kraljevica – Omišalj – Valbiska (trajekt) – Lopar – Rab (brod) – Lun – Pag – Zadar (trajekt) – Preko – Tkon (trajekt) – Biograd – Šibenik – Split (trajekt) – Vela Luka – Korčula (trajekt) – Orebić – Ston	Otočka ruta

Donošenjem ovog Pravilnika stvoren je zakonodavni temelj za potpunu integraciju biciklističkog prometa u prometni sustav RH. Uz postojeću zakonsku regulativu koja uređuje biciklistički promet, Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture 23. ožujka 2016. godine donosi Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi („Narodne novine“ broj 28/16.).

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

Biciklističku infrastrukturu čine:

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.

Pri planiranju i projektiranju biciklističke infrastrukture potrebno je primjenjivati načela:

- sigurnosti,
- ekonomičnosti,
- cjelovitosti,
- izravnosti,

- atraktivnosti.

Sigurnost biciklističke infrastrukture potrebno je osigurati planiranjem, projektiranjem i građenjem na način da usvojena rješenja udovoljavaju sigurnosnim zahtjevima prema dostignućima i pravilima struke. Sigurnost biciklista u prometu osigurava se izvedbom biciklističke infrastrukture s elementima biciklističkih prometnica propisanim Pravilnikom i pravilima prometovanja. Točke konflikta između motornog prometa i biciklista koje se ne mogu izbjeći (na raskrižjima i prijelazima) trebale bi biti označene prometnom signalizacijom, tako da su svi vozači, a ne samo biciklisti, svjesni rizika te da mogu prilagoditi svoje ponašanje.

Ekonomičnost biciklističke infrastrukture pri projektiranju i izgradnji podrazumijeva odabir rješenja koja su opravdana i ekonomski prihvatljiva.

Cjelovitost biciklističke mreže osigurava se međusobnim povezivanjem biciklističkih prometnih površina u biciklističku mrežu i njihovom integracijom u cestovnu mrežu.

Izravnost putovanja 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.

Atraktivnost biciklističkih prometnica postiže se planiranjem izvan profila ceste kada je to izvedivo i ekonomski opravdano na način da je trasa biciklističke prometnice usmjerena na atraktivne objekte u prostoru i vođena na način da osigura vizuru preglednosti između biciklista i atraktivnih objekata u prostoru.

Održavanje biciklističkih prometnica obuhvaća održavanje kolničke konstrukcije biciklističkih prometnica, održavanje prometnih znakova, svjetlosne signalizacije, oznaka na kolniku, opreme biciklističkih prometnica i ostalih infrastrukturnih sustava i građevina koje spadaju u biciklističku infrastrukturu.

Poslovi održavanja biciklističkih prometnica jesu redovito i izvanredno održavanje.

Redovno održavanje

Redovno održavanje čini skup mjera i radnji koje se obavljaju tijekom većeg dijela ili cijele godine na prometnicama uključujući i sve objekte i instalacije, sa svrhom održavanja prohodnosti i tehničke ispravnosti prometnica i sigurnosti prometa na njima.

Redovno održavanje obuhvaća slijedeće radove:

- čišćenje (kolnika, sustava za odvodnju, cestovnog zemljišta, opreme i dr.)
 - košnju trave i uklanjanje granja
 - obnovu i izradu oznaka na kolniku
 - ličenje stupova prometnih znakova i nosača rasvjetnih tijela
 - popravak antikorozivne zaštite zaštitnih i drugih ograda
 - popravak i zamjenu uređaja, opreme i prometne signalizacije na cesti
 - uređenje sustava za odvodnju (jaraka, rigola, drenaža i drugo)
 - uređenje bankina (planiranje i poravnavanje)
 - uređenje i mjestimični popravci pokosa usjeka ili nasipa, potpornih i obložnih zidova
 - mjestimični popravci betonskih pasica i rubnjaka
 - popravci lokalnih oštećenja kolnika (udarnih jama, pojedinačnih i mrežastih pukotina, uzdužnih i poprečnih denivelacija, omekšanog asfaltnog zastora, zaglađenih površina zastora, oštećenih rubova i razdjelnica betonskog kolnika)
 - hitni popravci i intervencije u svrhu osiguranja odvijanja prometa
 - osiguranje prohodnosti u zimskim uvjetima
-

- održavanje oznaka referentnog sustava označavanja biciklističkih ruta
- uređenje okolnog zemljišta

Izvanredno održavanje

Izvanredno održavanje povremeni su radovi za koje je potrebna tehnička dokumentacija, a obavljaju se radi mjestimičnog poboljšanja elemenata prometnice, osiguranja sigurnosti, stabilnosti i trajnosti, te u svrhu povećanja sigurnosti prometa.

Izvanredno održavanje posebno obuhvaća:

- obnavljanje i zamjenu kolničkog zastora
- ojačanje kolnika u svrhu obnove i povećanja kvalitete vožnje,
- mjestimične popravke kolničke konstrukcije ceste u svrhu zaštite i povećanja nosivosti ceste,
- poboljšanje sustava odvodnje ,
- zamjenu, ugrađivanje nove i poboljšanje vertikalne prometne signalizacije i opreme,
- saniranje odrona i manjih klizišta ,
- ublaživanje nagiba pokosa i ostali radovi na zaštiti kosina od erozije,
- sanaciju potpornih i obložnih zidova,
- zaštitu od podlokavanja,
- radove na uređenju zelenila u svrhu osiguravanja prohodnosti slobodnog profila,
- pojedinačne korekcije geometrijskih elemenata (ublažavanje oštih krivina, uređenje poprečnih nagiba , stajališta i drugo) sa svrhom poboljšanja sigurnosti prometa,
- uređenje raskrižja (oblikovanje, preglednost, ugradnja nove signalizacije i opreme) bez većih konstrukcijskih zahvata
- poboljšanje uvjeta prometa uređenjem stajališta, odmorišta, pješačkih staza, prijelaza i dr.
- obnovu i postavu instalacija i opreme i uređaja

Odgovorne pravne osobe za održavanje biciklističke infrastrukture donose planove i programe održavanja za svaku kalendarsku godinu, prate stanje biciklističke infrastrukture i poduzimaju propisane mjere i postupke redovitog i izvanrednog održavanja kako bi se biciklističke prometnice nalazile u stanju koje osigurava sigurno odvijanje biciklističkog prometa.

Osvrt na važeća zakonska rješenja vezana uz cikloturističku ponudu kao i bike&bed:

Na temelju Zakona o ugostiteljskoj djelatnosti, Ministarstvo turizma donosi Pravilnik o razvrstavanju, kategorizaciji i posebnim standardima ugostiteljskih objekata iz skupine hoteli („Narodne novine“ broj 56/2016) čiji sastavni dio su kriteriji kojima se definiraju uvjeti koje ugostiteljski objekt mora zadovoljiti kako bi bio uvršten u kategoriju ugostiteljskih objekata s cikloturističkom ponudom odnosno dobio oznaku "bike&bed" smještaja.

Bike&bed je sustav smještajnih objekata specijaliziranih za prihvata biciklista (cikloturista). Takva vrsta usluge zahtijeva specifične usluge koje takva vrsta gostiju traži. Pored toga, takav sustav povezuje se sa svim ostalim uslugama koje se pružaju za bicikliste (staze, biciklistički vodiči, pružanje strukovnih usluga poput najma, servisa, prijevoza, sudjelovanje na manifestacijama i sl.) Objekte u sustavu bike&bed potrebno je promovirati putem različitih promotivnih kanala u turističkom sektoru.

Kriteriji za bike&bed:

- INFORMACIJE:**
Općenite informacije o uslugama u okolici, dostupnost informativnih materijala, savjeti za planiranje vožnji, biciklističke karte (informacije o stazama i područjima za bicikliste), informacije o prognozi vremena
 - BICIKLISTIČKA PONUDA OKOLICE, PROGRAMI I PAKETI U OBJEKTU:**
Ponuda biciklističkih paketa, detaljni opisi i razrađene biciklističke ture, SOS telefon, digitalna karta za planiranje izleta, organizacija bike vodiča
-

- c) **STRUČNO ZNANJE OSOBLJA, USLUGE BICIKLISTIČKIH VODIČA**
Biciklističko znanje osoblja u objektu, istaknuti informacije o stručnoj osobi na info pultu, biciklistički vodiči na raspolaganju, organiziranje trodnevnih tura
- d) **PROSTOR ZA BICIKLE I OPREMU**
Izdvojene, dobro osigurane i lako dostupne prostorije za čuvanje bicikala, stalci ili zidne kuke za bicikle s mogućnošću zaključavanja, punjenje baterija za e-bicikle
- e) **SERVIS I POPRAVAK BICIKALA**
Opremljenost alatom, priborom i sredstvima za održavanje, mogućnost prijevoza bicikla do obližnjeg servisa, pumpa za bicikle s minimalno 8 bara s različitim nastavcima, stalak za osnovne popravke s alatom (na zahtjev gosta)
- f) **MOGUĆNOST PRANJA I SUŠENJA ODJEĆE**
- g) **NAJAM BICIKALA I KACIGE**
- h) **PRIJEVOZ BICIKLISTA, BICIKALA I OPREME**
Prijevoz opreme između iznajmljivača, prijevoz do smještajnog objekta u slučaju kvara bicikla
- i) **PREHRANA PRILAGOĐENA BICIKLISTIMA**
Pojačani obroci, putna hrana (lunch paketi), energetske napitke, specifične dijetalne prehrane
- j) **DODATNA PONUDA ZA BICIKLISTE**
Mogućnost dogovora oko posljednjeg dana boravka (tuš, čuvanje prtljage), mogućnost pružanja medicinske pomoći, sportski ili wellness sadržaji

Dodjela certifikata i službene table kao dokaza uvrštenja u sustav. Prijedlog da certifikat traje 2 godine nakon čega je potrebno izvršiti kontrolni pregled. Takve smještaje potrebno besplatno promovirati u sklopu turističke zajednice.

Kategorije objekata:

Bike&bed – manji privatni objekti poput apartmana ili kuća za odmor. U odnosu na hotelske objekte uglavnom imaju manji obujam usluga koji pružaju, ali nude osobniji pristup gostima. Ovoj skupini objekata omogućen je ulaz u svim razinama kvalitete. Ujedno je ovo i najbrojnija skupina koja olakšava jednu od temeljnih ideja Bike&Bed sustava: putovanje gostiju iz dana u dan, uz noćenje svake večeri na drugom mjestu – u drugom objektu.

Boutique Bike hotels – mali tzv. obiteljski hoteli. Nude odličnu kombinaciju personaliziranog pristupa gostima i višu kvalitetu usluge, čime su odličan odabir za goste različitog profila. Mnogi njihovi gosti godinama se vraćaju nakon prvog boravka, što potvrđuje dobar omjer usluge i cijene.

Bike hotels – hoteli s velikim smještajnim kapacitetima i cijelim nizom usluga koje pružaju svojim gostima. Zbog već postojećeg kadrovskog i infrastrukturnog kapaciteta, od ovakvih objekata se traži viši rang kvalitete i obima usluge.

Bike camps – razvijeniji na morskom području. Naglasak na boravak u prirodi. Pružaju usluge uobičajene za manje privatne smještajne objekte. U ruralnim dijelovima može se kombinirati s ostalim smještajnim objektima.

5.2. Standardi ruta predviđenih za obilježavanje EuroVelo signalizacijom:

U sklopu programa EuroVelo osnovna kategorizacija ruta provodi se prema stupnju razvijenosti, a dijeli se u 5 kategorija:

- I. certificirana EuroVelo ruta
- II. razvijena ruta s EuroVelo signalizacijom
- III. razvijena ruta
- IV. ruta u razvoju
- V. ruta u planu

Ruta Drava svrstana je u kategoriju razvijenih ruta (III) te mjestimično kao ruta u razvoju (IV) dok je ruta Dunav svrstana u kategoriju razvijenih ruta s EuroVelo signalizacijom (II). Bez obzira kojoj kategoriji ruta trenutno pripada, njen razvoj treba težiti ka prvoj kategoriji.

Kako bi se definirali jasni kriteriji koje moraju zadovoljiti biciklističke rute koje su dio programa EuroVelo, oformljen je *EuroVelo European Certification Standard* (Hrv. *EuroVelo Europski certifikacijski standard*) kojim su propisani kriteriji prema kojima se vrednuju biciklistička infrastruktura sa svojim sastavnim dijelovima i dodatni sadržajima, cikloturistička ponuda i marketing. Ukratko, Europski standardi su dokument koji obuhvaća i vrednuje sve segmente cikloturizma. Kako bi se ruta uvrstila u EuroVelo rute moraju ispunjavati sljedeće kriterije:

Infrastruktura:

- **Kontinuitet:**

Neophodan uvjet: Ruta ne smije sadržavati bilo kakve fizičke prepreke koje vožnju čine nemogućom. Sve prirodne (rijeke, potoci, uzbrdice) ili umjetne (pruga, cesta itd.) barijere trebaju biti savladane sa adekvatnom infrastrukturom (mostovima, pothodnicima). Nadalje, ruta mora prolaziti dijelovima gdje iz nekih razloga nije zabranjeno bicikliranje, odnosno da nisu potrebne dozvole i dopusti za vožnju biciklom.

Dodatni uvjeti: Ruta bi trebala prolaziti dijelovima gdje nema stepenica ili bilo kakvih fizičkih smetnji koji sprječavaju vožnju "zahtjevnijim" cikloturistima (obiteljski ljudi koji voze dječje prikolice, vozači s invalidnosti).

- **Sastavni dijelovi infrastrukture:**

Sve vrste prometnih površina u EuroVelo programu su prihvatljive, ali potrebno je izbjegavati prometnice s velikim intenzitetom prometa i bitno je rutom usmjeravati bicikliste na vožnju prometnicama manjeg intenziteta prometa.

Neophodan uvjet: Za rute u EuroVelo programu nije preporučljivo koristiti javne prometnice s velikim intenzitetom prometa do 50% dnevne dionice ili 25% cijele rute. Rute ne sadržavaju dionice koje imaju više od 10% (od ukupne duljine) javnih prometnica sa velikim intenzitetom prometa (preko 10 000 vozila dnevno koji voze brže od 30 km/h), koji ne sadrže biciklističke staze ili trake.

Važan uvjet: Rute ne bi trebale sadržavati dionice koji imaju više od 10% (od ukupne duljine) javnih prometnica sa velikim intenzitetom prometa (preko 4000 vozila dnevno koji voze brže od 30 km/h), koji ne sadrže biciklističke staze ili trake.

Dodatni uvjet: Dionica certificirane EuroVelo rute ne može se preporučiti zahtjevnim grupama cikloturista ukoliko su prisutna opasna raskrižja ili mjesta.

- **Površina i širina:**

Neophodan uvjet: Površina za prometovanje mora biti takva da se može voziti bicikl bilo koje vrste (touring, trekking, mtb) u normalnim vremenskim uvjetima tijekom biciklističke sezone. Mora biti dovoljno glatka i čvrsta, asfaltirana ili presvučena drugim odgovarajućim materijalom. Iznimno, u obzir dolazi blago rastresiti materijal koji mora biti dobro zbijen.

Važan uvjet: Kod barem 50% bilo koje dionice, površina bi trebala biti asfaltirana.

Dodatni uvjet: Površina mora biti pogodna za vožnju cestovnim, dječjim biciklom, biciklom s prikolicom te drugim vrstama bicikla. Vožnja treba biti jednako kvalitetna kao i vožnja asfaltiranim površinama.

- Nagibi:

Neophodan uvjet: Dionice ne bi trebali sadržavati uspon dulji od 1000m

Dodatni uvjet: Ne smije biti dionica duljih od 5 km sa nagibom većim od 6%

Atraktivnost, signalizacija, javni prijevoz:

- Atraktivnost:

Dionice u prirodno i kulturno atraktivnom prostoru su traženije i ocijenjene pozitivno. Područja koja su socijalno nesigurna te prirodno ugrožena nisu preporučljiva i ocjenjuju se negativno. Pod sigurnosne izazove spada se strah od kriminala u urbanim dijelovima ili opasne situacije koje uključuju životinje. Izazovi za okoliš uključuju buku, prašinu, zagađenje zraka.

Dodatni uvjeti: Više od 50% jedne dnevne dionice ne smije biti okarakterizirano kao monotono područje. Cijela dionica bi trebala ispunjavati potrebe specijalnih grupa cikloturista bez obzira na problem socijalne nesigurnosti.

- Signalizacija:

Neophodan uvjet: Signalizacija bi trebala biti usklađena s standardima zemlje kroz koju prolazi dionica te EuroVelo smjericama što je obvezno.

Važan uvjet: Signalizacija mora biti kompletna i potpuna na glavnim raskrižjima

Signalizacija po državnom standardu, informacijski panoi, znakovi usmjeravanja, dodatni cestovni i drugi znakovi su poželjni i pozitivno ocijenjeni.

- Javni prijevoz:

Neophodan uvjet: Vožnja bicikla javnim prijevozom tako da je ruta dostupna mora biti omogućena svakih 150km.

Važan uvjet: Vožnja bicikla javnim prijevozom tako da je ruta dostupna mora biti omogućena svakih 75km.

Sljedeći parametri su poželjni: javni prijevoz visokog intenziteta i učestalosti, dovoljno prostora za smještaj bicikla u javnom prijevozu, udobnost i sigurnost, pouzdani i precizni uvjeti, online booking, siguran smještaj bicikala, dostupnost parkirališta za bicikle u izmjeničnosti javnog prijevoza te velika dostupnost javnog prijevoza u cijeloj dužini rute.

Umreženost javnog prijevoza uvelike utječe u formiranju rute iz razloga: ukoliko jedan od navedenih neophodnih uvjeta ne može biti zadovoljen, ali postoji mogućnost prijevoza javnim prijevozom, ruta se može smatrati povezanom u cjelini. Ova iznimka ograničena je na 10% od svih dionica rute koja je u procesu EuroVelo ocjenjivanja.

Usluga:

- Smještaj:

Neophodan uvjet: Dnevna dionica mora imati barem jednostavan smještaj (jednostavan hotel, odsjedanje kod kuće, kamp).

Važan uvjet: Traženi standardi nisu ograničeni na jednu graničnu kategoriju (osnovni ili luksuzni) unutar dnevne dionice

Dionice sa širokim spektrom smještaja ili sa certifikatom „bike friendly“ su poželjne.

- Hrana, piće i odmorišta:

Neophodan uvjet: Dnevna dionica mora imati barem jedan jednostavan objekt posluživanja hrane i pića (pivnica, restoran, trgovina)

Dodatni uvjeti: Jednostavan objekt posluživanja hrane i pića svakih 15 km

Dionice koju pružaju široku uslugu restorana, trgovina ili „bike friendly“ poželjnije su. Visokokvalitetna odmorišta (toalet, voda itd.) također su poželjnija.

- Popravak bicikala i bike shopovi:

Neophodan uvjet: Svakih 150 km objekt popravka bicikla ili „bike shop“ ili stanica za samopopravak bicikla svakih 50km.

Važan uvjet: Objekt popravka bicikala/bike shop trebao bi biti prisutan na svakoj dnevnoj dionici.

- Ostale usluge:

Dodatni uvjet: Stanica za punjenje električnih bicikala na svakoj dnevnoj dionici

Pomoć u slučaju nezgode, stanice za najam električnih i klasičnih bicikala te centri za servisiranje poželjniji su.

- Smještajne ponude:

Neophodan uvjet: Mogućnost barem jedne međunarodne ponude.

Marketing i ponuda:

- Internet komunikacija:

Neophodan uvjet: Obveza je pružiti detaljne informacije o državnim, županijskim, veznim i lokalnim dionicama na području Osječko-baranjske županije, potrebno je umrežavanje sa podacima na www.eurovelo.com u pogledu cjelovitih ruta. Svaka Internet stranica regije ili države trebala bi sadržavati informacije o ruti (uključujući kartu), signalizaciju, smještaj te raspored javnog prijevoza

Važan uvjet: Nužno je pružiti detaljne informacije o državnim, županijskim, veznim i lokalnim dionicama na regionalnom, nacionalnom i međunarodnom nivou u vidu interaktivnih karata, točke interesa, online podatke o smještaju, vozni red javnog prijevoza, staze pokrivene GPS-om.

Promocija društvenim mrežama te marketinške kampanje, aplikacije poželjne su.

- Tiskani materijal:

Neophodan uvjet: Na cijeloj ruti trebao bi biti dostupan vodič ili detaljna karta. Karta mora biti dovoljno detaljna za orijentaciju.

Bilo koji dodatni oblik tiskane promidžbe je poželjan.

- Ostali oblici promocije i informacijskog materijala:

Važan uvjet: Informacijski paneli, štandovi, centri uzduž rute na svakoj dnevnoj dionici.

Događaji, Marketinške kampanje, Studenska putovanja, Audio vodiči poželjniji su.

Tablica vrednovanja:

Glavni kriteriji/elementi	Podkriteriji	Udio u ocjenjivanju
INFRASTRUKTURA	Kontinuitet	65%
	Sastavni dijelovi infrastrukture	
	Površina i širina	
	Nagibi	
	Atraktivnost	
	Signalizacija	
	Javni prijevoz	
USLUGE	Smještaj	20%
	Hrana, piće, odmorišta	
	Popravak bicikala/bike shopovi	
	Ostale usluge	

	Smještajne ponude	
PROMOCIJA	Internet komunikacija	15%
	Tiskani materijal	
	Ostali oblici promocije	

Metodologija:

Koraci certificiranja:

- Procjena i certificiranje trebala bi se zasnovati na terenskim izvidima koji provode ovlaštene i iskusni profesionalci koji vožnjom biciklom utvrđuju i dokumentiraju viđeno. Autorizacija, trening te ažurirane liste omogućit će ECF (European Cyclist Federation).
- Eksperti bi trebali koristiti samo objavljene te javnosti dostupne izvore poput Internet stranica, tiskanog materijala u svrhu nadopune podataka koji nisu dostupni na terenu.
- Glavne točke svih prikupljenih informacija pohranjene su u bazi podataka EuroVelo.org. Detaljnije informacije dostupne su zainteresiranim skupinama. Izvještaj o certificiranju objavljen je na EuroVelo.org internet stranici.
- Ocjena prikupljenih informacija te certificiranje mora biti po uputama iz zadnje ažuriranom priručniku (ažurira se svake godine) objavljene od strane EuroVelo.org.

Ocjena elemenata te izračun rezultata:

- Ocjena rezultata treba slijediti gornju tablicu. Maksimalan rezultat jest 100%, ali rezultat se ne objavljuje, on je samo za unutarnju primjenu
- Glavna, završna ocjena dobivena je iz prosjeka svih ocjena. Prvo se računaju ocjene po kriterijima, a tek po udjelu se dodjeljuju ukupnoj ocjeni. Udjeli ovise o duljini dionice te važnosti kriterija.
- Završna ocjena bit će automatski odbačena odnosno broj bodova spušten na nulu ukoliko:
 - Neophodni elementi nisu prisutni; ili
 - Dnevna dionica ne doseže 50% maksimalne moguće ocjene; ili
 - Cijela ruta ne doseže 60% maksimalne moguće ocjene
- Ukoliko jedan ili nekoliko neophodnih kriterija nije ispunjen, ali dionica na koju se to odnosi ima mogućnost alternativnog puta ili korištenjem javnog prijevoza, ruta je prihvatljiva te će biti certificirana, ali će biti predložena iskusnim korisnicima. Ukoliko dnevne dionice ne zadovoljavaju neke važne kriterije kod kojih postoji mogućnost alternativnog puta ili korištenjem javnog prijevoza trebaju se jasno istaknuti te će biti predloženi za uobičajene ili povremene cikloturiste.

6. Razvojni projekti s operativnim planovima razvoja

6.1. Općenito

Razvojni projekti podrazumijevaju niz aktivnosti koje je potrebno provesti u svrhu ostvarenja konačnog cilja. Moraju biti usklađeni i međusobno se nadopunjavati, stoga je suradnja među dionicima i ostalim subjektima u razvoju nužna. Također je potrebno imenovati rukovoditelja odnosno koordinatora razvojnih projekata koji bi bio zadužen za sustavno praćenje postupaka razvitka i realizacije projekata, za što se preporučuju koordinatori imenovani pri Ministarstvu turizma, odnosno Turističku zajednicu Osječko-baranjske županije i Športsku zajednicu Osječko-baranjske županije. Razvojni projekti podijeljeni su u pet tematskih područja; infrastrukturno, zakonsko, edukacijsko, turističko i informacijsko. Određene aktivnosti iz svakog područja potrebno je provoditi paralelno u različitim fazama prema dinamičkom planu.

Prijedlog cikloturističkih ruta dan je na grafičkim priložima. Pri vođenju ruta uzeti su u obzir zadani pravci EuroVelo ruta i državnih ruta prema *Pravilniku o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta* (NN 91/2013) i *Akcijском planu razvoja cikloturizma* uz manje korekcije. Osnovna načela po kojima su vođene rute jesu sigurnost, atraktivnost i kontinuitet. Nastojalo se cikloturističkim rutama povezati urbana središta i turističke lokalitete kroz prirodno okruženje i krajobrazne ljepote. U što je većoj mogućoj mjeri korišteni su alternativni pravci lokalnim cestama, šumskim putevima, riječnim i jezerskim nasipima i vinskim cestama, a sve u cilju bolje povezanosti, atraktivnosti ruta i sigurnosti u vožnji.

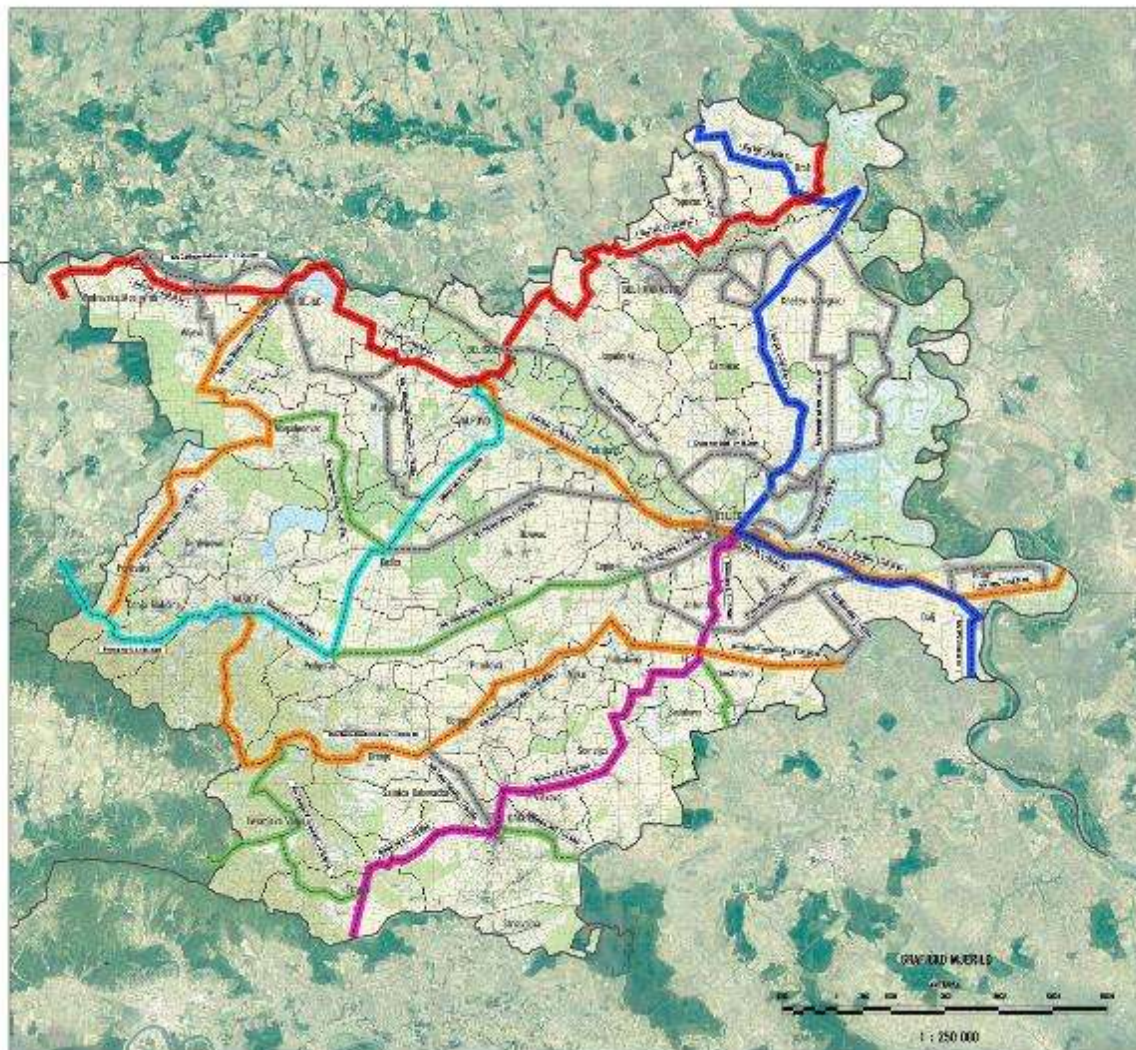
Predložena je mreža ruta koja se sastoji od dvije EuroVelo rute (EV6 i EV13) ukupne duljine oko 200 km, dvije državne rute (državna ruta 5 i državna ruta 9) ukupne duljine oko 130 km, koje se djelomično preklapaju s EuroVelo rutama i tri županijske rute duljine oko 190 km, međusobno povezane i umrežene veznim rutama duljina ukupno oko 95 km. Uz osnovne rute, predlaže se i oko 300 km lokalnih ruta koje predstavljaju moguće alternativne pravce glavnim rutama, povezuju glavne rute s turističkim lokalitetima ili jednostavno pružaju mogućnost za kratke cikloturističke ture i obilaske u blizini mjesta boravka, kroz prirodu i krajobrazne ljepote.

Podloga za vožnju, odnosno završna obrada prometnica ovisi o predjelu ili dionici kojim ruta prolazi. U urbanim sredinama i na cestama podloga je asfalt ili, rjeđe, beton. Brojne rute prolaze kroz šumska područja gdje je podloga makadam. Čest problem kod ruta koje prolaze kroz šumska ili ruralna područja jest dotrajalost podloge, odnosno podloga je zemljana s izraženim brazdama od automobila ili poljoprivrednih strojeva. Takva mjesta potrebno je sanirati i presvući nesuvremenim zastorom ili izgraditi makadamski put. Kod izgradnje novih biciklističkih prometnica potrebno je pridržavati se tehničkih uvjeta danih projektnom dokumentacijom. Na područjima pod posebnom zaštitom prirode nije dozvoljeno koristiti suvremeni kolnički zastor, stoga se predlaže podloga od hladno recikliranog materijala ili makadam, a ista preporuka vrijedi i za ostale rute koje prolaze kroz prirodu, kao što su šumski putevi riječni i jezerski nasipi, obale jezera itd. Detaljniji prikaz završne obrade biciklističkih površina dan je grafičkim prilogom 0203.

S obzirom da je Osječko-baranjska županija pretežito ravničarski kraj, uspona gotovo da i nema pa rute nisu posebno fizički zahtjevne. Predjeli na zapadu i jugozapadu županije iz ravnice prelaze u brežuljkasti i brdski reljef vinogorja i planine Krndije te na sjeveroistoku u blizini Belog Manastira u brežuljkasto Baranjsko vinogorje. Dijelovi ruta koji prolaze ovim predjelima mogu biti srednje zahtjevni do zahtjevni, što je detaljnije prikazano u grafičkom prilogu 0202.

Kako bi predložene rute zaživjele u turističkom smislu, potrebno je ostvariti niz ciljeva predloženih ovim *Operativnim planom* i detaljnije opisanih u nastavku ovog poglavlja.

Grafički prilog-0201-Pregledna situacija mreže cikloturističkih ruta u Osječko-baranjskoj županiji



LEGENDA:

- Ruta 1
- Ruta 2
- Ruta 3
- Ruta 4
- Ruta 5
- Ruta 6
- Ruta 7

Ime rute	Entitativna ruta	Ukupna dužina (km)	Prosječna visina (m)
Ruta 1	101	50,00	150,00
	102	170,00	150,00
Ruta 2	201	50,00	150,00
	202	50,00	150,00
Ruta 3	301	50,00	150,00
	302	50,00	150,00
	303	50,00	150,00
	304	50,00	150,00
	305	50,00	150,00
Ruta 4	401	50,00	150,00
	402	50,00	150,00
	403	50,00	150,00
	404	50,00	150,00
	405	50,00	150,00
Ruta 5	501	50,00	150,00
	502	50,00	150,00
	503	50,00	150,00
	504	50,00	150,00
	505	50,00	150,00
Ruta 6	601	50,00	150,00
	602	50,00	150,00
	603	50,00	150,00
	604	50,00	150,00
	605	50,00	150,00
Ruta 7	701	50,00	150,00
	702	50,00	150,00
	703	50,00	150,00
	704	50,00	150,00
	705	50,00	150,00
UKUPNO		1.250,00	150,00

OPĆINSTVO ZA PROMICANJE TURIZMA OSJEČKO-BARANJSKE ŽUPANIJE

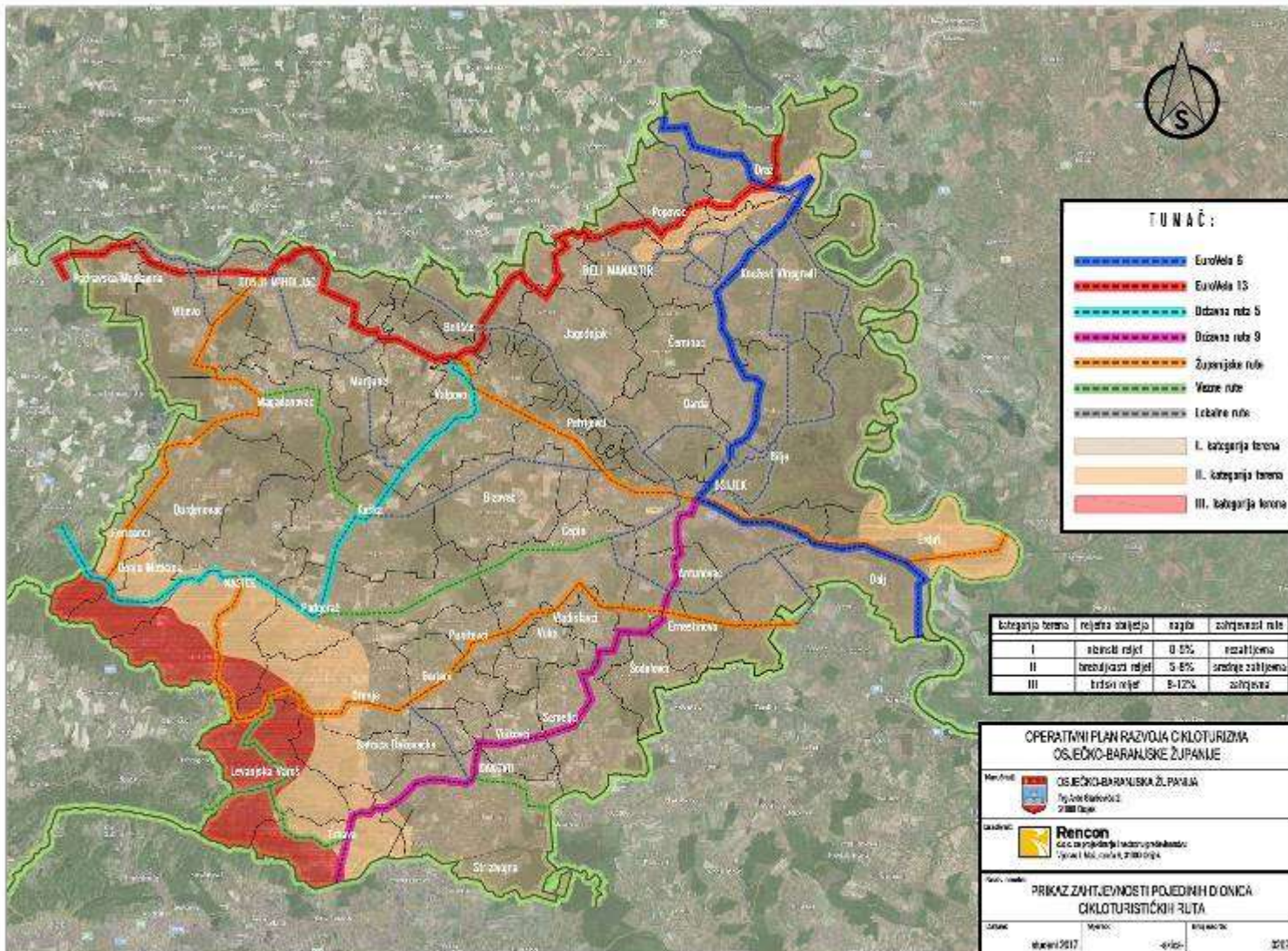
OSJEČKO-BARANJSKA ŽUPANIJA
POSREDOVANJE
POSREDOVANJE

RENCOM
POSREDOVANJE
POSREDOVANJE

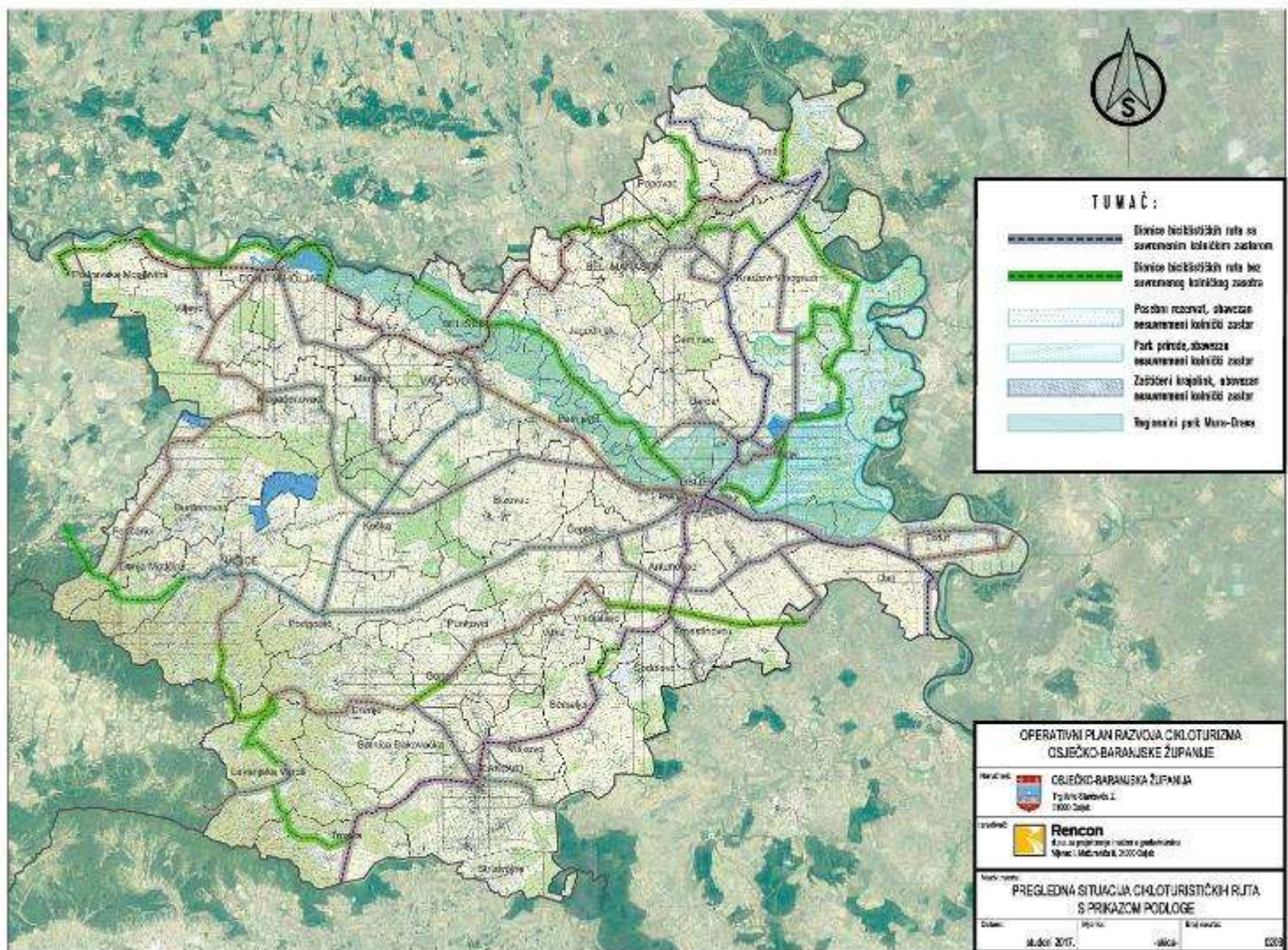
PREGLADNA SITUACIJA MREŽE CIKLOTURISTIČKIH RUTA U OSJEČKO-BARANJSKOJ ŽUPANIJI

Skica: 2021. 1:25000

Grafički prilog-0202-Prikaz zahtjevnosti pojedinih dionica cikloturističkih ruta



Grafički prilog-0203-Pregledna situacija cikloturističkih ruta s prikazom podlog



6.2. Infrastrukturni projekti

Infrastrukturnim projektima potrebno je pristupiti dobro organizirano, uzimajući u obzir postojeću infrastrukturu i aktualne projekte, vodeći računa o prioritetima s naglaskom na međunarodne rute EuroVelo. Osnovni prioritet pri razvoju infrastrukture jest projektiranje i izgradnja biciklističkih prometnica na EuroVelo rutama i označavanje dijelova ruta na kojima izgradnja nije potrebna biciklističkom vertikalnom i horizontalnom signalizacijom, odnosno lokalnih cesta s malim intenzitetom prometa i već izgrađene biciklističke infrastrukture.

Osnovni tehnički parametri za dizajniranje biciklističkih prometnica

Preporučene vrijednosti osnovnih tehničkih parametara temelje se na tehničkim zahtjevima i fizičkim sposobnostima prosječnog biciklista i osiguravaju mu najveću moguću sigurnost i udobnost. Primjena predloženih vrijednosti osigurat će jednoobraznost i uravnoteženost oblikovnih rješenja unutar biciklističke prometne mreže.

Pri projektiranju atraktivnijih biciklističkih prometnica (glavnih veza) preporučuje se izbor dimenzija koje pružaju veću udobnost. Naprotiv, na kraćim dionicama, gdje se ne mogu realizirati preporučene vrijednosti, dimenzije se mogu i smanjiti. Takvi zahtjevi se javljaju i pri naknadnoj izvedbi biciklističkih prometnih površina, u starim gradskim jezgrama, no to je još uvijek bolje nego napraviti prekide unutar biciklističke prometne mreže.

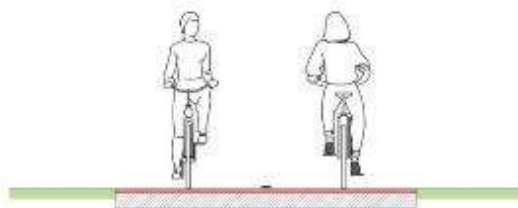
Dimenzioniranje biciklističkih prometnica

Biciklističku infrastrukturu čine:

1. Biciklističke prometnice
 - biciklističke ceste
 - biciklistički putovi
 - biciklističke staze
 - biciklističke trake
 - biciklističko-pješačke staze;
2. Prometna signalizacija i njihova 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.

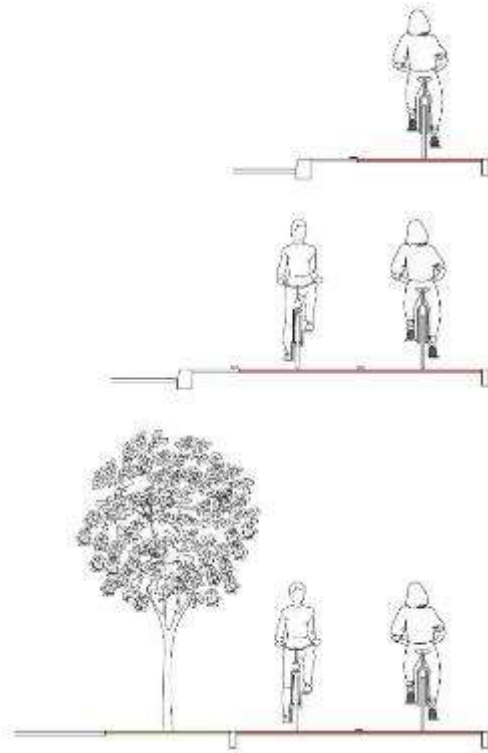
Biciklistička cesta je prometnica namijenjena za promet bicikala s izgrađenom i uređenom kolničkom konstrukcijom izvan profila ceste. Završni sloj kolničke konstrukcije biciklističke ceste izvodi se od materijala koji zadovoljavaju kriterije nosivosti i hvatljivosti (asfalta, betona i drugi). Minimalna širina 2,5m.



Slika 6.1 Biciklistička cesta

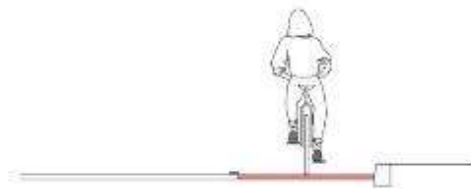
Biciklistički put je prometnica s uređenom površinom izvan profila ceste namijenjena za promet bicikala. Biciklistički put izvodi se od šljunka ili sličnih materijala.

Biciklistička staza je prometnica namijenjena za promet bicikala, izgrađena odvojeno od kolnika i označena odgovarajućom prometnom signalizacijom. Biciklistička staza može biti izvedena kao jednosmjerna ili dvosmjerna, visinski ili tlocrtno odvojena od kolnika uz primjerenu širinu zaštitnog pojasa u odnosu na motorni promet. Jednosmjerna biciklistička staza izvodi se minimalne širine 1,0m, a kada je dvosmjerna izvodi se minimalne širine 2,0m



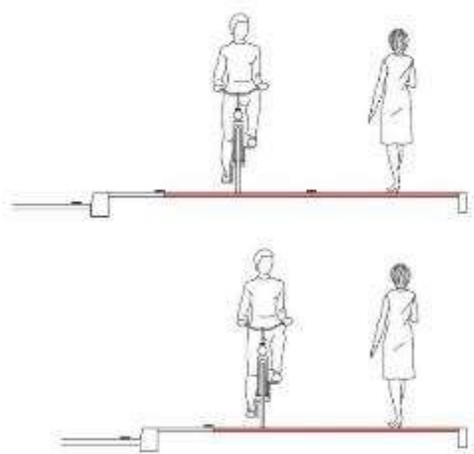
Slika 6.2 Biciklistička staza

Biciklistička traka je dio kolnika namijenjen za promet bicikala, označen odgovarajućom prometnom signalizacijom. Biciklistička traka je od prometne trake odvojena razdjelnom crtom. Biciklistička traka u pravilu je namijenjena jednosmjernom prometu biciklista i izvodi se uz desni rub kolnika. Jednosmjerna biciklistička traka izvodi se minimalne širine 1,0m uz osiguranje minimalne širine zaštitnog pojasa prema površinama za druge vrste prometa.



Slika 6.3 Biciklistička traka

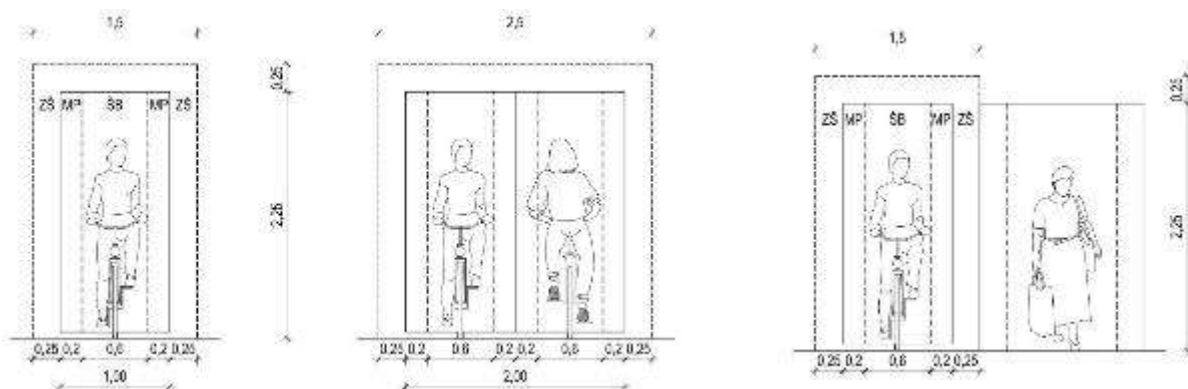
Biciklističko-pješačka staza je prometna površina namijenjena za kretanje biciklista i pješaka, izgrađena odvojeno od kolnika i označena odgovarajućom prometnom signalizacijom. Izvodi se minimalnom širinom od 1,5m za izgrađene površine, odnosno 2,0m za nove površine i površine nad kojima se provodi rekonstrukcija.



Slika 6.4 Biciklističko-pješačka staza

Prometni i slobodni profil za bicikliste

Sve biciklističke prometne površine moraju biti dovoljno široke, kako bi omogućile sigurnu i neometanu vožnju biciklistima. Kao polazište za dimenzioniranje širine biciklističkog prometnog profila uzima se osnovna širina 0,6 m. Prosječna širina prometnog prostora određena je širinom volana stacionarnog bicikla koji iznosi 0,60 m (neki bicikli imaju širinu volana i do 0,80 m). Biciklisti trebaju najmanje 0,20 m (min 0,10 m) sa svake strane esencijalnog manevarskog prostora za normalno kretanje. Pod normalnim uvjetima vožnje (brzine i vjetra), biciklistu je potrebna manevarska širina od 1,0 m i visina 2,25 m, što predstavlja dimenzije prometnog profila. Ako je biciklistička staza dvotračna prometni profil sastoji se iz dva jednotračna prometna prostora dimenzije 2,00 x 2,25 m.



Slika 6.5 Prometni i slobodni profil za bicikliste

Slobodni profil biciklističkih prometnih površina ograničeni je prostor u poprečnom presjeku koji se mora održati sigurnim od zadiranja zapreka. On se sastoji od prometnog prostora koji je okružen sigurnosnim prostorom. Ako se prometni profil okruži sigurnosnim prostorom širine 0,25 m, nastat će slobodni profil jednotračne biciklističke prometnice širine 1,50 m, odnosno dvotračne biciklističke prometnice širine 2,50 m. Ove dimenzije predstavljaju širinu slobodnog profila. Kod izgradnje novih i rekonstrukcije postojećih biciklističkih prometnica mogu se usvojiti i veće širine, koje omogućavaju sigurniju i udobniju vožnju.

ŠB - širina bicikla

MP - manevarski prostor

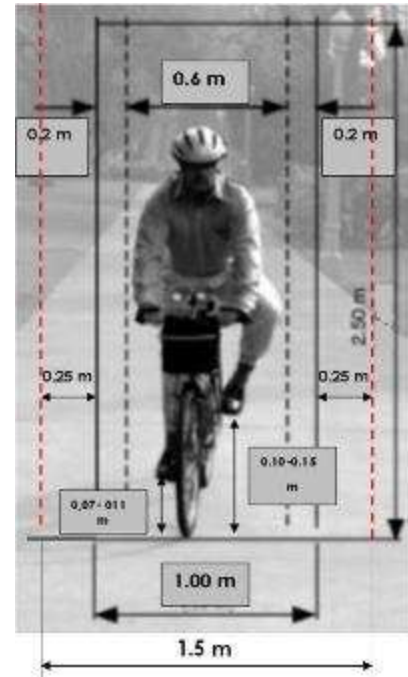
ZŠ - zaštitna širina (0,25 ili 0,5 m (staza odvojena od kolnika visinski najmanje 12cm) ili 1,0m (ako je staza visinski u razini kolnika))

N – broj prometnih profila ili trakova

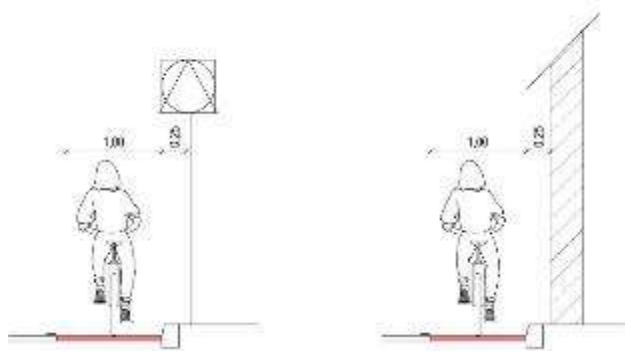
Dimenzioniranje minimalnih širina prometnog i slobodnog profila biciklističke prometnice može se prikazati na sljedeći način:

Prometni profil = (ŠB + 2 MP)1,0 m

Slobodni profil = (ŠB + 2 MP) x N + 2 ZŠ..... 1,5 m



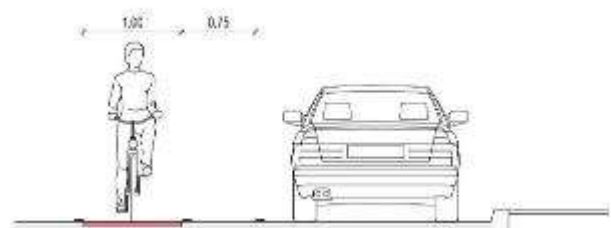
Slika 6.6 Mjerodavne dimenzije biciklističkog prostora



Slika 6.7 Slobodni profil biciklističke trake u odnosu na druge objekte

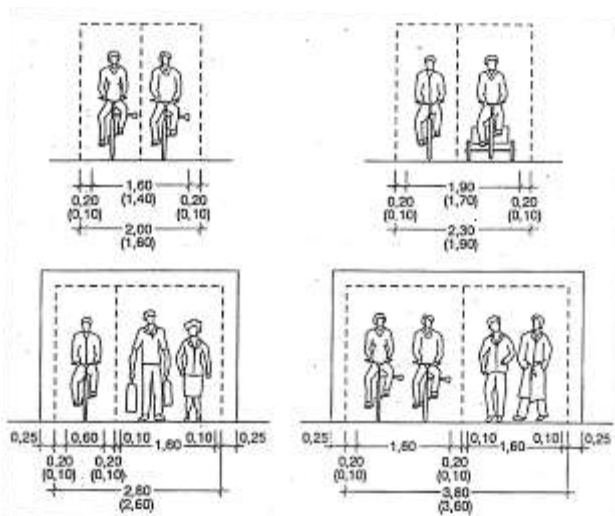
Ako se biciklistička prometnica nalazi uz kolnik tada se na strani kolnika treba ostaviti sigurnosni prostor koji ulazi u slobodan profil biciklističke prometnice, u najmanjem iznosu od 0,5 m ako je staza visinski odvojena minimalno 12cm (visina uspravnog rubnjaka) ili 1,0m ako je staza odvojena samo tlocrtno (visinski je u istoj razini kao i kolnik). Širina jednotračnog slobodnog profila u tom slučaju iznosi 1,75 m odnosno 2,25m, a dvotračnog 2,75 m odnosno 3,25m. Sigurnosna udaljenost od zgrada, ograda, zidova, stupova, prometnih znakova i stabala uzeta je u iznosu od 0,25 m.

Naročito je važno zadržati sigurnosne širine ako se biciklistička prometnica vodi pored parkirališta, kad taj prostor mora iznositi najmanje 0,75m, ukoliko je na kolniku iscrtana oznaka kojom se prostor za parkiranje odvaja od ostalog dijela kolnika, onda širina zaštitnog pojasa prometnog profila biciklističke prometnice do crte razdvajanja iznosi minimalno 0,5m.



Slika 6.8 Slobodni profil biciklističke trake u odnosu na bočno parkiralište

Sljedeća slika s navedenim širinama pokazuje potrebe biciklističkog prometa u kombinaciji s pješačkim stazama.

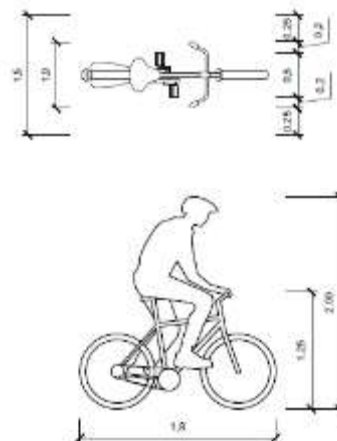


Slika 6.9 Dimenzije u odnosu biciklističkog i pješačkog prometa

Visina bicikla je uzeta kao visina volana, a ona varira od 0,75 m do 1,25 m. Iz sigurnosnih razloga najveća moguća visina od 1,25 m treba se koristiti za dizajn. S visinom bicikla od 1,25 m, osoba može doći do visine od 2,0 m. Ova visina se dostiže kad se sjedi na biciklu, međutim kad se vozi uzbrdo, potrebna visina za manevriranje može iznositi i do 2,25.

Stoga se traži da minimalna vertikalna visina prometnog profila bude 2,25 m, odnosno ukupna svjetla visina slobodnog profila 2,5 m. Kako bi se biciklist osjećao sigurno i udobno, u tunelu i ispod nadvožnjaka, poželjna je visina slobodnog profila 3,0 m.

Prosječna duljina bicikla je 1,80 m (Slika 6.10.)



Slika 6.10 Dimenzije biciklista

Tlocrtni elementi

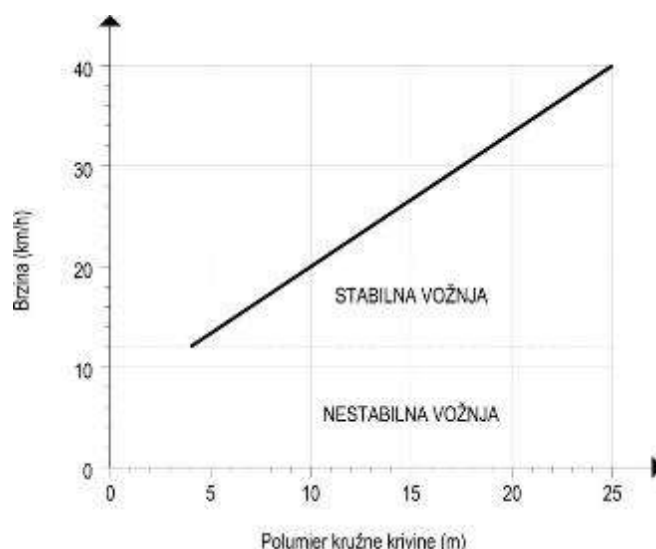
Minimalni polumjer kružnoga luka biciklističke prometnice iznosi $R_{\min} = 5,0$ m. Minimalni polumjer kružnoga luka biciklističke prometnice određuje se prema tablici 1.

Minimalni polumjer kružnoga luka određen je za poprečni nagib biciklističke prometnice od 2,5 %.

Tablica 10 Minimalni polumjer kružnoga luka biciklističke prometnice

Projektna brzina V_p (km/h)	12	16	20
R_{\min} (m)	5,0	8,0	10,0

Minimalni polumjer unutarnjeg kružnoga luka biciklističke prometnice u raskrižju je $R_{\min} = 1,0$ m. Tlocrtni elementi za biciklističke trake određuju se projektom ceste ili ulice.



Slika 6.11 Dijagram odnosa projektne brzine i veličine polumjera kružne krivine

Poprečni nagib

Minimalni poprečni nagib biciklističke prometnice u pravcu iznosi 1,5%. Minimalni poprečni nagib biciklističke prometnice u krivini u pravilu je usmjeren prema centru zavoja i iznosi 2,5 %. Poprečni nagib biciklističke prometnice na kojima se postižu veće brzine od 20 km/h iznosi od 2,5% do 5,0%. Minimalni poprečni nagib biciklističko-pješačke staze iznosi 1,5%. Poprečni nagib biciklističke trake jednak je nagibu kolnika. Poprečni nagib biciklističkog puta ovisi o vrsti građevinskog materijala od kojeg je izrađen i određuje se građevinskim projektom s tim da ne može biti manji od 2,5%.

Uzdužni nagib

Biciklističke trake i biciklističke staze koje se projektiraju i grade u profilu ceste imaju uzdužni nagib jednak kolniku ceste. Pri projektiranju biciklističkih prometnica izvan profila ceste veličina uzdužnog nagiba i njegova duljina ne smije prelaziti vrijednosti dane u tablici 11.

Tablica 11 Veličina uzdužnog nagiba i njegova najveća duljina

Uzdužni nagib (%)	Maksimalna duljina uspona (m)
10	20
6	65
5	120
4	250
3	>250

Na dijelu biciklističke prometnice gdje se očekuje pojava guranja bicikala zbog uspona, potrebno je predvidjeti i odmorišta za bicikliste.

Ukoliko prostorne mogućnosti dozvoljavaju i ukoliko je isto opravdano iz ekonomskih i sigurnosnih razloga širinu biciklističke prometnice na usponima većim i duljim od vrijednosti u tablici 3, povećati za 1 m, a ukoliko isto nije izvedivo takvu dionicu ceste prometnim znakovima posebno označiti kao opasnu.

Elementi nivelete

Zaobljenje nivelete biciklističke prometnice u profilu ceste izvodi se sukladno kriterijima određenim za cestu. Zaobljenje nivelete biciklističke prometnice izvan profila ceste pri promjeni uzdužnog nagiba manjeg od 5% nije potrebno izvoditi. Minimalni polumjer konveksnog zaobljenja nivelete na biciklističkoj prometnici izvan profila ceste (ulice) pri promjeni uzdužnog nagiba većeg od 5% iznosi $R_{\min} = 40,0$ m. Minimalni polumjer konkavnog zaobljenja nivelete na biciklističkoj prometnici izvan

profila ceste (ulice) pri promjeni uzdužnog nagiba većeg od 5% iznosi $R_{\min} = 25,0$ m. Minimalni polumjer zaobljenja nivelete ovisi o projektnoj brzini bicikla V_p , određuje se prema tablici 12.

Tablica 12 Minimalni polumjer zaobljenja nivelete

Projektna brzina V_p (km/h)	Minimalni polumjer konveksnog zaobljenja R_{\min} (m)	Minimalni polumjer konkavnog zaobljenja R_{\min} (m)
20	40	25
30	80	50
40	150	100
50	300	200

Zaustavna preglednost

U slučaju nailaska biciklista na nepokretnu ili pokretnu zapreku potrebno je osigurati minimalnu duljinu preglednosti koja će osigurati njegovo sigurno zaustavljanje. Duljina zaustavne preglednosti jednaka je duljini zaustavnog puta bicikliste koja se mora osigurati na svim dijelovima biciklističke prometnice u horizontalnom i vertikalnom smislu za oba smjera vožnje. Zaustavna preglednost za sigurno zaustavljanje biciklista pred zaprekom koja se nalazi na biciklističkoj prometnici, ovisi o brzini kretanja bicikliste i prikazana je u tablici 13.

Tablica 13 Zaustavna preglednost pred pokretom ili nepokretnom zaprekom

Projektna brzina V_p (km/h)	Zaustavna preglednost pred pokretom ili nepokretnom zaprekom (m)
20	30
30	40

Preglednost u raskrižju

Na mjestu prijelaza biciklističke prometnice preko ceste mora biti osigurana potrebna duljina preglednosti na privozu. Preglednost u raskrižju u odnosu na motorni promet propisana je posebnim propisom, sukladno zakonu kojim se uređuje sigurnost prometa na cestama. Metodologija utvrđivanja potrebne duljine preglednosti u raskrižju jednaka je metodologiji koja se koristi za utvrđivanje potrebne duljine preglednosti za motorni promet.

Kolnička konstrukcija biciklističkih prometnica

Kolnička konstrukcija biciklističke prometnice dimenzionira se prema važećim propisima i normama građevinske struke. Kolnička konstrukcija biciklističke prometnice projektira se i izvodi tako da zadovolji uvjete nosivosti, ravnosti, hvatljivosti i odvodnje.

Obilježavanje ruta

Obilježavanje ruta podrazumijeva izradu prometnih elaborata temeljem kojih nadležna tijela izdaju potrebne dozvole za postavljanje prometnih znakova i postavljanje prometnih znakova duž pojedinih ruta kako bi se korisnike obavijestilo kojom rutom se kreću i gdje se nalaze u odnosu na ostale rute, naselja, turističke lokalitete i dodatne sadržaje. Pri obilježavanju ruta prednost imaju međunarodne (EuroVelo) rute, a slijede ih državne i županijske te vezne i lokalne. Prometnim elaboratom se točno definiraju namjena, izgled, dimenzije i lokacije na kojima će se postaviti signalizacija, a sve u skladu s uvjetima koje izdaju nadležna tijela.

Za provedbu obilježavanja međunarodnih, državnih, županijskih i veznih ruta zaduženo je upravno tijelo Osječko-baranjske županije, dok su za označavanje lokalnih ruta zadužena upravna tijela jedinica lokalne samouprave kroz koje rute prolaze. Ukoliko određena ruta prolazi kroz više jedinica lokalne samouprave nužna je suradnja među nadležnim upravnim tijelima, kako bi se ruta u cijelosti obilježila.

Kako bi se ruta obilježila, važno je da svi njeni dijelovi zadovoljavaju zakonske okvire i načela sigurnosti, te je poželjno da su dionice s predviđenim zasebnim biciklističkim prometnicama izgrađene, a dionice predviđene za kretanje biciklista kolnikom zadovoljavajuće širine i sigurnosti i manjeg intenziteta prometa.

U Republici Hrvatskoj ne postoji pravilnik o biciklističkoj signalizaciji. Do donošenja pravilnika koji će riješiti problem biciklističke signalizacije, za projektiranje i postavljanje iste:

- prihvaćaju se prometni znakovi biciklističke signalizacije kao izvedenice prometnih znakova obavijesti sukladno Pravilniku o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama („Narodne novine“ broj 33/05., 64/05., 155/05. i 14/11.).
- izvedenice prometnih znakova obavijesti mogu se projektirati i izvoditi kao; putokazni znakovi, putokazne ploče i obavijesni znakovi, a sve uz korištenje standardnog piktograma za bicikliste.
- osnovna boja znakova mora biti plava s bijelim slovima odgovarajuće visine
- s obzirom da se radi o signalizaciji namijenjenoj turistima, predlaže se izrada dvojezičnih znakova na hrvatskom i engleskom jeziku, vodeći računa o Pravilniku o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama, koji propisuje da kod dvojezičnih znakova, prvi po redu mora biti natpis na hrvatskom jeziku, a zatim na stranom jeziku.
- u osnovi dimenzije znakova trebaju biti sukladne Pravilniku o turističkoj i ostaloj signalizaciji na cestama („Narodne novine“ broj 87/02.), ali je pri tome potrebno voditi računa da su iste prilagođene brzini biciklističkog prometa. Javne ceste s utvrđenim rutama za prometovanje cikloturizma moraju zadovoljavati minimalne tehničke i sigurnosne uvjete za prometovanje biciklom, a što podliježe procjeni nadležnog subjekta koje gospodari pojedinom kategorijom ceste.
- predmetna signalizacija može se postaviti samo na način da ne zaklanja već postavljene prometne znakove, te da se istima ne ugrožava sigurnost prometa na cestama.

Obilježavanje EuroVelo ruta obuhvaća izradu prometnih elaborata i postavljanje signalizacije propisane tim elaboratima, sukladno standardima za obilježavanje EuroVelo ruta spomenutih u točki 5.2. ovog *Operativnog plana*. EuroVelo nema konkretna i unificirana pravila za izgledom, veličinom i oznakama biciklističkih znakova. Dane su samo neke smjernice, npr. oznaka EuroVelo rute (broj staze sa žutim zvjezdicama), smjer kretanja te znakovi kojima se potvrđuje položaj na Ruti. S obzirom da je većina turista već upoznata s EuroVelo signalizacijom, poželjno je držati se istih načela i kod obilježavanja ostalih biciklističkih ruta (državnih, županijskih itd.).

U nastavku teksta, predlažu se prometni znakovi za potrebe biciklističkog prometa izrađeni prema ranije spomenutim načelima.

Na prometnom znaku natpisi se ispisuju latiničnim pismom. Natpisi na znakovima obavijesti, u pravilu, ispisuju se malim slovima. Površina prometnih znakova izrađuje se od materijala reflektirajućih svojstava najmanje klase I, a boja poleđine podloge znaka mora biti sive boje i bez sjaja, kako bi se vozačima spriječilo odvratanje pozornosti.

Prometni znakovi postavljaju se s desne strane biciklističkih prometnica u smjeru kretanja biciklista.

Znakovi obavijesti sudionicima u prometu daju potrebne obavijesti o biciklističkim prometnicama kojima se kreću, nazivima naselja kroz koja staza prolazi i udaljenostima do tih naselja te druge obavijesti koje im mogu koristiti.

Znakovi obavijesti postavljaju se tako da sudionicima u prometu daju prethodne obavijesti, obavijesti o prestrojavanju, obavijesti o skretanju, obavijesti o smjeru kretanja, označavanja objekata, ulica ili dijelova staza na koje se odnose.

Duž ruta predlaže se postavljanje 4 različita tipa prometnih znakova obavijesti; ploče na graničnim prijelazima, obavijesne ploče, putokazni i obavijesni znakovi. Izgled znaka određuje se prometnim

elaboratima prema važećim pravilnicima i smjernicama u trenutku izrade elaborata te prema ranije navedenim smjernicama koje se odnose na boju, oblik, jezik itd.

Dani su primjeri biciklističke signalizacije usvojeni na EuroVelo rutama, koji mogu poslužiti kao podloga i smjernica za oblikovanje signalizacije na ostalim rutama:

Ploče na graničnim prijelazima

Posebne vrste ploča su postavljene na graničnim prijelazima. Namjena im je dobrodošlica biciklistima koji ulaze u Republiku Hrvatsku, kao i informacije o međunarodnim rutama kroz Republiku Hrvatsku, naseljima kroz koje prolazi ruta te njihovim udaljenostima.



Slika 6.12 Primjer ploče na graničnim prijelazima

Obavijesne ploče

Obavijesne ploče se postavljaju neposredno nakon graničnih prijelaza te na važnijim čvorištima biciklističkih ruta. Na pločama je označen smjer rute, oznaka biciklističke rute, standardni piktogram za bicikliste sa nazivom rute te nazivi i udaljenosti najvažnijih naselja ili drugih ruta.



Slika 6.13 Primjeri obavijesnih ploče

Putokazni znakovi

Biciklistički putokazi postavljaju se na raskrižjima. Putokazni znak označava naselje i udaljenost prema kojem vodi Ruta. Na znaku je označen i standardni piktogram za bicikliste sa nazivom rute te oznaka biciklističke rute. Putokazni znakovi postavljaju se u blizini važnijih raskrižja (križanja s drugim rutama, državnim i županijskim cestama, u urbanim sredinama)



Slika 6.14 Primjer putokaznog znaka

Obavijesni znakovi

Obavijesni znakovi postavljaju se uz samu rutu i njima se potvrđuje položaj na ruti. Na obavijesnom znaku nalazi se standardni piktogram za bicikliste sa nazivom rute te oznaka biciklističke rute. Obavijesni znakovi postavljaju se nakon raskrižja te na duljim dionicama na svakih 10 km.

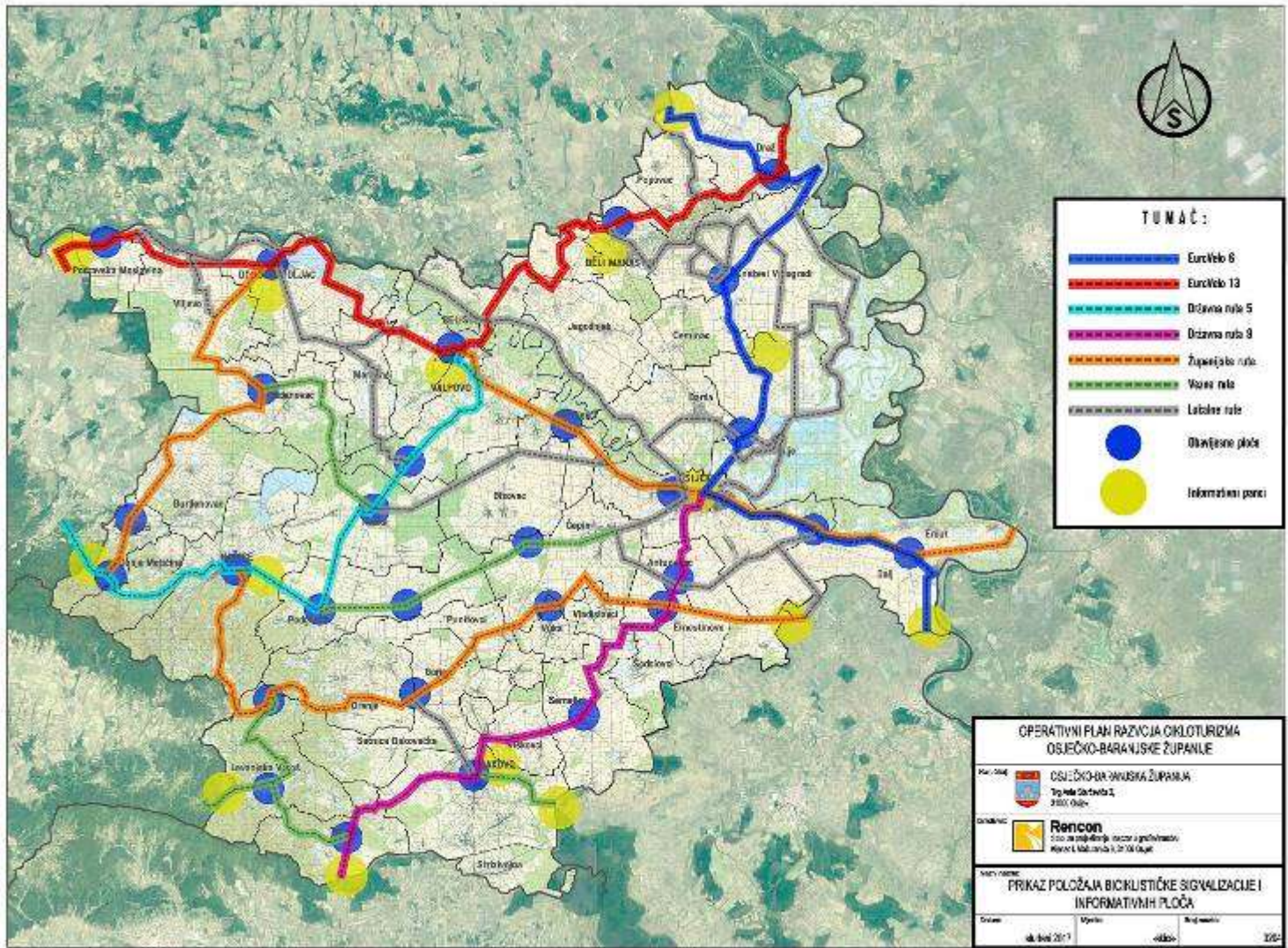


Slika 6.15 Primjer obavijesnog znaka

Pod horizontalnom signalizacijom podrazumijevaju se sve oznake na biciklističkim površinama koje služe reguliranju i vođenju biciklističkih tokova. Kako biciklisti u naselju više pažnje posvećuju horizontalnoj signalizaciji, ako je ona pravilno izvedena i održavana, osigurana je kvalitetnija razina usluge i bolja uočljivost informacija.

Predloženi položaj obavijesnih ploča i informativnih tabli vidljiv je na grafičkom prilogu 0204. Prema ranije navedenim načelima postavljanja signalizacije.

Grafički prilog-0301-Prikaz položaja biciklističke signalizacije i informativnih ploča



Izrada projektne dokumentacije za izgradnju infrastrukture

S obzirom da je na pojedinim dionicama ruta potrebno izgraditi biciklističke prometnice u vidu biciklističkih staza, traka ili cesta, jedna od prioritetnih aktivnosti jest izrada projektne dokumentacije. Pri tome prednost imaju dionice ruta uz državne ceste, posebno na duljim ravnim potezima gdje vozila imaju mogućnost razviti veliku brzinu, a intenzitet prometa je visok te na dionicama koje prolaze nasipima, jer njihova izgradnja ne zahtjeva značajne investicije, a donosi velik broj atraktivnih biciklističkih prometnica. S izradom projektne dokumentacije potrebno je početi odmah na početku provođenja *Operativnog plana* te prije svega uključiti međunarodne rute, potom državne, županijske, vezne itd. Kao dugoročna mjera za razvitak biciklizma, a time i cikloturizma, preporučuje se obavezna implementacija biciklističke infrastrukture u ostale infrastrukturne projekte, primjerice kod izgradnje ili rekonstrukcije cesta, izgradnje nasipa i sl.

Izgradnja biciklističke infrastrukture

Izgradnja biciklističke infrastrukture obuhvaća izgradnju biciklističkih staza ili cesta, pješačko-biciklističkih staza, proširenje kolnika u svrhu izvedbe biciklističkih traka, izvedbu zastora na nasipima ili šumskim putevima i rekonstrukciju napuštenih željezničkih pruga te izgradnju biciklističkih prijelaza preko autocesta ili proširenje postojećih nadvožnjaka. Biciklističku infrastrukturu, kao što je ranije navedeno, potrebno je najprije izgraditi uz prometnice s visokim intenzitetom prometa i nedovoljnom širinom te izvesti što je moguće više biciklističkih prometnica koje ne zahtijevaju velika financijska ulaganja. Prioriteti pri izgradnji infrastrukture su biciklističke prometnice duž međunarodnih (EuroVelo) i državnih ruta i biciklistička infrastruktura za koju već postoji projektna dokumentacija.

Izgradnja prateće infrastrukture

Kako bi se cikloturistička ponuda upotpunila, nužna je izgradnja prateće infrastrukture koja, ovisno o složenosti, obuhvaća manje ili veće zahvate te može biti privatna ili javna. Prateću infrastrukturu potrebno je najprije izgraditi uz međunarodne rute i pri izgradnji složenijih objekata potrebna je izrada projektne dokumentacije. Neki od složenijih zahvata su:

- izvedba sanitarnih čvorova u blizini atraktivnih lokaliteta i u kampovima
- izgradnja bike parkova za brdski i ekstremni biciklizam
- izgradnja vidikovaca
- postavljanje stanica za bike-share sustav

Jednostavniji zahvati zahtijevaju manja financijska ulaganja te su za njih eventualno potrebne određene dozvole i suglasnosti nadležnih tijela ili koncesija.

- izvedba odmorišta s informativnim panoima, klupama i koševima za otpad neposredno uz rute
- uređenje odmorišta s nadstrešnicama, klupama, stolovima i roštiljima u prirodi
- postavljanje stalaka za zaključavanje bicikala s nadstrešnicama ili bez njih uz rute i turističke lokalitete
- postavljanje servisnih stanica za popravak bicikla

Izrada elaborata biciklističkog uređenja u gradovima i njihova realizacija

Cikloturistička ponuda uvelike ovisi o razvijenosti biciklističke mreže i dodatnih sadržaja u urbanim sredinama. Budući da je unutar gradova planiranje biciklističke mreže složeno, preporučuje se izrada prometnih elaborata uređenja biciklističkog prometa, kojima se definiraju biciklističke prometnice unutar gradova, uzimajući u obzir regionalnu, državnu i međunarodnu mrežu, prostorne planove (ukoliko sadrže kvalitetno isplaniranu biciklističku mrežu) te niz drugih čimbenika kao što su turistički atraktori, biciklistički servisi, mreža javnog prijevoza itd. Temeljem ovakvih elaborata moguće je provesti eventualne izmjene prostornih planova kako bi se biciklistička mreža mogla implementirati u prometno uređenje grada te se na taj način omogućuje organizirano planiranje izgradnje i održavanje gradskih biciklističkih prometnica.

Realizacija biciklističkog uređenja gradova prvenstveno ovisi o financijskim sredstvima i prioritetnim aktivnostima na uređenju infrastrukture u pojedinim gradovima. Realizaciji elaborata biciklističkog uređenja pristupa se u više koraka:

1. Izmjena prostornih planova, ukoliko postoji potreba za time, kako bi se uskladili s planiranom mrežom biciklističkih prometnica
2. Usklađivanje postojećih biciklističkih prometnica s važećim zakonima i pravilnicima
3. Postavljanje turističke signalizacije uz postojeće biciklističke prometnice unutar grada
4. Izgradnja infrastrukture koja prolazi međunarodnim, državnim i županijskim koridorima
5. Uređenje dodatnih sadržaja za bicikliste

6.3. Projekti vezani uz zakonsku regulativu

Budući da je zakonska regulativa osnova izgradnje infrastrukture i provođenja ostalih aktivnosti za razvoj cikloturizma, njene izmjene i dopune moraju se provesti temeljito i u što kraćem roku. Potrebno je provesti određene izmjene i dopune zakona, pravilnika i uredbi na lokalnoj, regionalnoj i državnoj razini. Osim toga, potrebno je ishoditi dozvole i suglasnosti od posebnih dionika vezano uz korištenje, uređenje i održavanje biciklističkih ruta na šumskim područjima, riječnim i jezerskim nasipima, obaloutvrdama i zaštićenim područjima, preuređenje željezničkih pruga izvan uporabe za potrebe cikloturizma. Izmjeni zakonske regulative i ishodu dozvola i suglasnosti potrebno je pristupiti odmah po početku provedbe operativnog plana uz međusobnu povezanost i suradnju svih dionika.

Plan izmjene zakonske regulative

Osnovni korak ka unaprjeđenju postojeće zakonske regulative je izrada plana kojim bi se definirali konkretni prijedlozi za nadogradnju i izmjenu nedostataka. Izradi plana potrebno je pristupiti odmah na početku provedbe *Operativnog plana razvoja cikloturizma OBŽ-e* te u njegovu izradu uključiti što je moguće veći broj dionika. U prvoj fazi izrade plana izmjene zakonske regulative dionici su dužni analizirati sve zakonske odredbe koje predstavljaju zapreku razvitku cikloturizma te dati svoje prijedloge izmjene. Poželjno je da se dionici pri analizi prije donošenja prijedloga, po potrebi, konzultiraju i s razvojnim agencijama, gospodarskim subjektima, lokalnim biciklističkim udrugama, građanima te najvažnije, drugim dionicima, posebno onima koji već imaju iskustva s razvojem cikloturizma. Nakon što svi uključeni dionici iznesu svoje primjedbe i prijedloge formira se konkretan plan s definiranim postupcima i okvirnim rokovima provedbe te se sukladno tom planu djeluje na izmjenama, odnosno počinje pokretanje postupaka na lokalnoj i državnoj razini.

Izmjene i dopune prostornih planova

Prostorni planovi su temelj razvitka infrastrukture i kao takvi moraju sadržavati cjelovitu biciklističku mrežu te pri tome biti usklađeni s međunarodnim i državnim biciklističkim rutama, definirane površine predviđene za izgradnju biciklističkih prometnica i prateću infrastrukturu. Prostorne planove koji su na snazi, a nepotpuni su, odnosno ne sadrže biciklističke površine i prateću infrastrukturu niti cjelovitu biciklističku mrežu ili nisu usklađeni s planiranim međunarodnim i državnim rutama te niz drugih manjkavosti u pogledu biciklizma, potrebno je dopuniti ili izmijeniti kako bi se omogućila izgradnja biciklističke infrastrukture. Izmjene i dopune potrebno je uvrstiti u plan izmjene zakonske regulative. Kao podloga za izmjene prostornih planova mogu poslužiti elaborati uređenja biciklističkog prometa ili elaborati prometnog uređenja.

Izmjena zakonske regulative

Na lokalnoj i regionalnoj razini potrebno je provesti izmjene i dopune dokumenata koje donosi lokalna i regionalna samouprava (npr. statut, proračun, pravilnici, prostorni plan, odredbe, strateški planovi itd.)

predviđene planom izmjene zakonske regulative. Pri tome, prioritetne izmjene odnose se na prostorne planove koji su temelj za razvoj infrastrukture, proračun u vidu povećanja financijskih sredstava za razvitak cikloturizma te u strateške planove uvrstiti *Operativni plan razvoja cikloturizma OBŽ-e*.

Na državnoj razini potrebno je provesti izmjene zakonskih okvira koji se dotiču cikloturizma, prvenstveno Zakona o sigurnosti prometa na cestama („Narodne novine“ broj 67/08.) kojim je sigurnost u biciklističkom prometu nedovoljno ili neadekvatno definirana te je time, suprotno svrsi ovog zakona, sigurnost biciklista nerijetko ugrožena. Potrebno je izmijeniti ili dopuniti sve one zakone i pravilnike koji na bilo koji način koče razvitak cikloturizma.

Pribavljanje suglasnosti i dozvola od posebnih dionika

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, Hrvatskih voda i HŽ infrastrukture te se *Operativnim planom razvoja cikloturizma OBŽ-e* određuju elementi usko vezani za sigurnost u prometu gdje je nadležno tijelo MUP, potrebno je od navedenih dionika ishoditi sve potrebne dozvole i suglasnosti. Ukoliko su neke od navedenih suglasnosti već dobivene potrebno je provjeriti njihovu valjanost.

6.4. Projekti vezani uz edukaciju

Programe edukacije nužno je provesti kako bi se subjekte vezane uz razvoj cikloturizma što bolje upoznalo s postupcima i mogućnostima razvoja. Edukacija je vezana uz planiranje i projektiranje cikloturističkih ruta, razvoj cikloturizma za djelatnike turističkih zajednica i poduzetnike u cikloturizmu, kampanje vezane za problematiku sigurnosti prometa biciklista te poseban naglasak na edukaciju certificiranih bike-vodiča. S edukacijom je potrebno započeti u što ranijoj fazi provedbe operativnog plana te ju provoditi konstantno tijekom razvoja cikloturizma.

Edukacijski program za tijela lokalne samouprave

Edukacijski program za tijela lokalne samouprave, za čiju provedbu su zaduženi upravno tijelo Osječko-baranjske županije i Turistička zajednica Osječko-baranjske županije, podrazumijeva organizaciju seminara namijenjenih predstavnicima administrativnih jedinica kako bi ih se pobliže upoznalo s:

- karakteristikama biciklističke infrastrukture i osnovnim načelima njenog planiranja i izgradnje
- EuroVelo mrežom i programima
- projektnom dokumentacijom
- prednostima i ciljevima *Operativnog plana razvoja cikloturizma OBŽ-e* u domeni jedinica lokalne samouprave
- mogućnostima sufinanciranja kroz različite fondove i programe

Edukacijski programi za poduzetnike

Edukacijski programi za poduzetnike podrazumijevaju niz seminara i predavanja te izdavanje priručnika namijenjenih različitim područjima djelatnosti, s naglaskom na djelatnosti vezane za turizam. Poželjno je oformiti različite programe usmjerene po djelatnostima (za ugostitelje, poduzetnike, prijevoznike, turističke agencije itd.) u svrhu što kvalitetnijeg razvitka ponude po dionicama. Poduzetnike je potrebno upoznati s:

- osnovnim konceptom *Operativnog plana razvoja cikloturizma OBŽ-e*
 - cikloturističkom ponudom i mogućnostima razvoja
 - programom EuroVelo
 - EuroVelo standardima
 - standardima za razvoj bike&bed smještaja
 - trendovima u cikloturizmu i izvorima informiranja
 - bike-share i rent-a-bike sustavima
-

- WEB i mobilnim aplikacijama te mogućnostima koje one nude u cikloturizmu

Edukacijske programe provode upravno tijelo Osječko-baranjske županije i Turistička zajednica Osječko-baranjske županije, ukoliko je moguće, uz suradnju s Centrom za poduzetništvo Osijek. Edukaciju je potrebno je pokrenuti odmah na početku provedbe *Operativnog plana* s obzirom da edukacija predstavlja temelj razvitka cikloturističke ponude.

Edukacijski programi za bike vodiče

Nastavak i daljnji razvoj programa edukacije bike vodiča za Osječko-baranjsku županiju, u organizaciji Turističke zajednice Osječko-baranjske županije i specijaliziranih predavača te suradnja s bike vodičima iz susjednih županija. Potrebno što većem broju turističkih agencija omogućiti uključenje u ovakve programe.

Provedba kampanje o sigurnosti u biciklističkom prometu

Kako bi se podigla razina svjesnosti o prisustvu cikloturista u prometu koji su posebno osjetljivi, s obzirom da se voze nepoznatim terenom, u novom okruženju te često nisu upoznati s važećim zakonima potrebno je provesti kampanju o sigurnosti u biciklističkom prometu. Kampanju je poželjno započeti odmah po početku provedbe *Operativnog plana* te ju provoditi konstantno tijekom narednih nekoliko godina. Kampanju bi bilo najbolje provesti u organizaciji MUP-a i Policijske uprave Osječko-baranjske županije, u nastavku na dosadašnje kampanje o biciklističkom prometu, uglavnom namijenjene lokalnom stanovništvu. Poželjno je da u planiranju i provedbi kampanje sudjeluju biciklističke udruge, turističke zajednice i tijela lokalne i regionalne samouprave. Poželjno je kampanjom obuhvatiti i izmjene zakona o sigurnosti u prometu, u vidu anketiranja građana i turista prije i u tijeku izmjene te edukacije o novim pravilima ponašanja u prometu nakon stupanja novih zakona na snagu.

Izrada priručnika i brošura za poduzetnike

Paralelno sa edukacijskim programima za poduzetnike preporuča se izrada priručnika koji sadrži sve ono što se obrađuje kroz edukacijske programe te ih učiniti dostupnima putem WEB-a i u tiskanom obliku. Za izradu su zaduženi subjekti koji provode edukaciju za poduzetnike.

Nadogradnja WEB stranice turističke zajednice

Kako bi informativni materijali bili što dostupniji svim subjektima u razvoju cikloturizma potrebno je WEB stranice Turističke zajednice Osječko-baranjske županije i lokalnih turističkih zajednica nadograditi posebnim poglavljem posvećenim cikloturizmu. Putem WEB stranice, informacije i trendovi u cikloturizmu postali bi lako dostupni svim subjektima u cikloturizmu.

6.5. Unaprjeđenje cikloturističke ponude

Unaprjeđenje cikloturističke ponude podrazumijeva razvoj cikloturističkih sadržaja kao što su „bike&bed“ smještajna ponuda, bike-share sustavi, biciklističke manifestacije, omogućenje prijevoza bicikala sredstvima javnog prijevoza, uređenje cikloturističkih infopunktova na ključnim točkama cikloturističke mreže u županijama itd. S obzirom da se napredak razvoja cikloturističke ponude oslanja na privatni sektor ključno je osigurati dobru poduzetničku klimu i podlogu za razvoj pomoću raznih programa podrške za poduzetnike. Cikloturističku ponudu potrebno je konstantno nadograđivati i razvijati tijekom i nakon provedbe operativnog plana.

Programi podrške za davatelje usluga u turizmu i ugostiteljstvu

S obzirom da se unaprjeđenje cikloturističke ponude oslanja na malo i srednje poduzetništvo, pri čemu bi davatelji usluga sami trebali razvijati cikloturističke sadržaje, potrebno je formirati programe podrške

od strane Ministarstva turizma, Ministarstva regionalnog razvoja i fondova Europske unije, Ministarstva gospodarstva, poduzetništva i obrta, Osječko-baranjske županije i lokalne samouprave, kako bi se ostvario što je moguće brži napredak u razvoju cikloturizma. Preporučeni programi podrške za poduzetnike uključuju:

- besplatnu edukaciju za poduzetnike
- upoznavanje s mogućnostima financiranja uz pomoć fondova Europske unije
- financijsku podršku kroz programe sufinanciranja, uvođenje poreznih olakšica i sl.
- savjetodavnu podršku
- osiguranje povoljnijih prostora za najam ili koncesiju

Razvoj bike-share sustava

Razvoj bike-share sustava (sustava javnih bicikala) podrazumijeva suradnju između lokalne i regionalne samouprave i prijevoznih poduzeća. Cilj je formirati mrežu javnog biciklističkog prijevoza unutar županije te ju povezati i sa susjednim županijama. Kako bi se to ostvarilo potrebno je na područjima gradova i većih naselja postaviti stanice za bike-share sustav. Nije nužno da bike-share sustav bude jedinstven (svako područje može imati vlastiti), no važno je da svi bike-share sustavi budu umreženi i međusobno povezani. Stanice za bike-share sustave preporuča se postaviti u blizini atraktivnih turističkih lokacija, stanica javnog prijevoza, na turistički frekventnim lokacijama i u blizini lokacija za ukrcaj/iskrcaj turista.

Integracija biciklističkog prometa u javni prijevoz

Kako bi biciklistička mreža bila potpunija i dostupnija cikloturistima, potrebno ju je povezati sa sustavima javnog prijevoza. Pri tome, osnovni korak je postaviti stanice bike-share sustava u blizinu stajališta javnog prijevoza i osigurati prostor za odlaganje i čuvanje bicikala, koji bi, po mogućnosti, bio natkriven ili zatvoren i pod stalnim nadzorom. Kako bi se to ostvarilo, potrebna je suradnja HŽ-putničkog prijevoza, Gradskog prijevoza putnika i drugih prijevozničkih poduzeća uz potporu Osječko-baranjske županije i Turističke zajednice Osječko-baranjske županije.

Razvoj bike&bed smještaja

Bike&bed smještaj jedan je od najvažnijih sadržaja u razvoju cikloturizma, stoga je važno kroz ranije navedene poticaje za poduzetnike, dodatno stimulirati njegov razvoj. Ovakva vrsta smještaja podrazumijeva sadržaje navedene u *Pravilniku o razvrstavanju, kategorizaciji i posebnim standardima ugostiteljskih objekata iz skupine Hoteli* (NN 56/2016) navedenom u poglavlju 5.1. ovog *Operativnog plana*. Nadogradnja postojećih smještajnih kapaciteta sadržajima za bicikliste, kako bi dobili oznaku bike&bed, zahtijeva minimalna financijska ulaganja, a otvara put razvoju cikloturizma.

Razvoj rent-a-bike sustava

Rent-a-bike sustavi mogu se razvijati u sklopu bike&bed smještajnih objekata ili zasebno. Sustavi iznajmljivanja bicikala omogućuju biciklističke obilaskе destinacija turistima koji koriste druga prijevozna sredstva na svojem putovanju te se time obogaćuje turistička ponuda. Poželjno je rent-a-bike upotpuniti ponudom bike tura te ih upoznati s turističkom ponudom i dostupnim sadržajima putem tiskanih materijala.

Uređenje infopunktova

Jedna od prioritarnih aktivnosti u razvoju cikloturističkih sadržaja jest uređenje informativnih točaka uz rute. Za uređenje infopunktova zaduženi su upravno tijelo Osječko-baranjske županije i Turistička zajednica Osječko-baranjske županije te po potrebi, upravna tijela jedinica lokalne samouprave. Paralelno s izgradnjom i označavanjem ruta potrebno je postaviti informativne panoe koji trebaju sadržavati:

- kartu s ucrtanim biciklističkim rutama
- obilježen trenutni položaj
- osnovne informacije o pojedinoj ruti (duljinu, zahtjevnost, vrstu površine)
- informacije o dodatnim sadržajima
- ucrtan položaj turističkih lokaliteta, ugostiteljskih i smještajnih objekata te servisnih stanica i odmorišta



Slika 6.16 Primjer informativnog panoa (Izvor: Preliminarna studija o biciklističkim stazama)

Postavljanje samoposlužnih servisnih stanica za bicikle

Servisne stanice za bicikle neizostavan su dio cikloturističke ponude te ih je potrebno postaviti u svakom većem mjestu, na razmjernim udaljenostima. Poželjno je postavljati ih na dobro osvijetljenim i po mogućnosti, nadziranim mjestima, kako bi se spriječili krađa alata i devastacija. Postavljanje servisnih stranica provode upravno tijelo Osječko-baranjska županija i upravna tijela jedinica lokalne samouprave, u suradnji s Turističkom zajednicom Osječko-baranjske županije.

Poticanje biciklističkih manifestacija

Biciklističke manifestacije važan su faktor u cikloturističkoj promociji Osječko-baranjske županije te su do sada pokazale najznačajniji utjecaj u privlačenju inozemnih turista. Biciklističke udruge i savezi s područja županije, kroz dugi niz godina, razvile su tradiciju i prijateljsku suradnju s brojnim stranim biciklističkim udrugama i savezima te u suradnji s turističkim zajednicama redovito organiziraju manifestacije na kojima sudjeluju brojni inozemni natjecatelji i gosti. Time je postavljen temelj cikloturističke promidžbe, stoga je važno da upravno tijelo Osječko-baranjske županije, upravna tijela jedinica lokalne samouprave i Turistička zajednica Osječko-baranjske županije prepoznaju značaj biciklističkih manifestacija te im pruže potporu kroz nekoliko koraka:

- institucionalna podrška u organizaciji (osiguranje prostora, suglasnosti i dozvola, policijske pratnje i sl. na što brži i jednostavniji način)
- financijska podrška (izdvajanje većih financijskih sredstava za biciklističke manifestacije)
- promidžbena podrška (besplatna promocija na WEB stranicama ministarstva turizma, turističkih zajednica, gradova i općina)

6.6. Informiranje i marketing

Projekti koji se odnose na unaprijeđenje cikloturističke ponude uključuju izradu specijalnih cikloturističkih karata i drugih promidžbenih materijala, izradu i održavanje posebnih WEB stranica namijenjenih cikloturistima (uključujući i digitalne karte s GPS podacima), inkorporaciju cikloturističkih sadržaja u WEB stranice županijskih, a po potrebi i lokalnih tz-ova te programe podrške turističkim agencijama (DMK) koje se bave cikloturizmom. Za provođenje mjera koje se odnose na

informiranje i marketing zaduženi su upravno tijelo Osječko-baranjske županije i Turistička zajednica Osječko-baranjske županije te po potrebi, Ministarstvo turizma i upravna tijela jedinica lokalne samouprave.

Izrada mobilne aplikacije

S obzirom da cikloturisti na svojim putovanjima pretežno koriste mobilne uređaje kako bi se informirali i orijentirali, potrebno je izraditi posebnu mobilnu aplikaciju koju će koristiti cikloturisti. Aplikaciju treba koncipirati tako da sadrži informacije kao što su podatci o bike&bed smještaju, cikloturističkim rutama, servisnim stanicama, odmoristima, restoranima, vremenskoj prognozi, voznom redu javnog prijevoza itd. Unutar aplikacije potrebno je omogućiti ocjenjivanje stanja ruta i dodatnih sadržaja kako bi se moglo ostvariti kontinuirano praćenje aktualnog stanja te lakše otklanjanje eventualnih nedostataka. U aplikaciju bi bilo dobro implementirati GPS sustav tako da cikloturist u svakom trenutku može nadzirati svoj trenutni položaj na ruti te udaljenost svih sadržaja u trenutku pregleda. Poželjno je da se većini sadržaja može pristupiti „offline“ (nije potrebna internet veza), jer se cikloturisti često kreću područjima (šumski predjeli te prirodni lokaliteti) gdje jakost signala nije na zadovoljavajućoj razini za korištenje mobilnih aplikacija i internet preglednika. Mobilnu aplikaciju potrebno je redovno ažurirati te nadograđivati novim sadržajem.

Izrada WEB stranice

Potrebno je izraditi web stranicu koja sadržava sve podatke vezane uz cikloturizam na području Osječko-baranjske županije. Kao i u mobilnoj aplikaciji potrebno je implementirati sve podatke relevantne za cikloturizam kao što su smještaj, ciklo rute, restorani, vozni red javnog prijevoza. Na WEB stranici omogućiti reklamni prostor predviđen za promociju Osječko-baranjske županije kako cikloturističke destinacije, turističkih atraktora, smještajnih i ugostiteljskih objekata, biciklističkih manifestacija i sl. koji će privući cikloturiste. WEB stranicu potrebno je ažurirati i osvježavati novim sadržajem kao što su nadolazeće manifestacije i biciklistički događaji.

Programi podrške turističkim agencijama u cikloturizmu

Turističkim agencijama koje se odluče implementirati cikloturizam u ponudu omogućiti podršku u smislu reklamiranja, informiranja, edukacije te općenito podrške u svim elementima koji se odnose na cikloturizam. Potrebno je i uvažiti prijedloge turističkih agencija za promjene i prilagodbu ukoliko se pokaže potreba jer su turističke agencije prve u komunikaciji s ljudima zainteresiranima za takav vid turizma te dobivaju povratne informacije („feedback“) koje je važno iskoristiti u svrhu unaprjeđivanja usluge i cjelokupnog dojma kontinentalnog turizma u OBŽ.

Izrada voznih redova javnog prijevoza za cikloturiste

Potrebno je izraditi posebne informativne materijale koji sadrže vozne redove javnog prijevoza s naglaskom na biciklizam. Ovakvi informativni materijali trebali bi sadržavati prvenstveno vozne redove javnog prijevoza s posebno istaknutim linijama kojima je omogućen prijevoz bicikala. Osim toga bilo bi dobro da sadrže kartu s najbližim stanicama cikloturističkim rutama i udaljenostima i stanicama bike-share sustava te cjenik usluga prijevoza bicikla. Vozne redove potrebno je istaknuti na informacijskim panoima, web stranici, mobilnoj aplikaciji, u tiskanom obliku te svim drugim sustavima informiranja koje koriste cikloturisti.

Programi turističke promocije

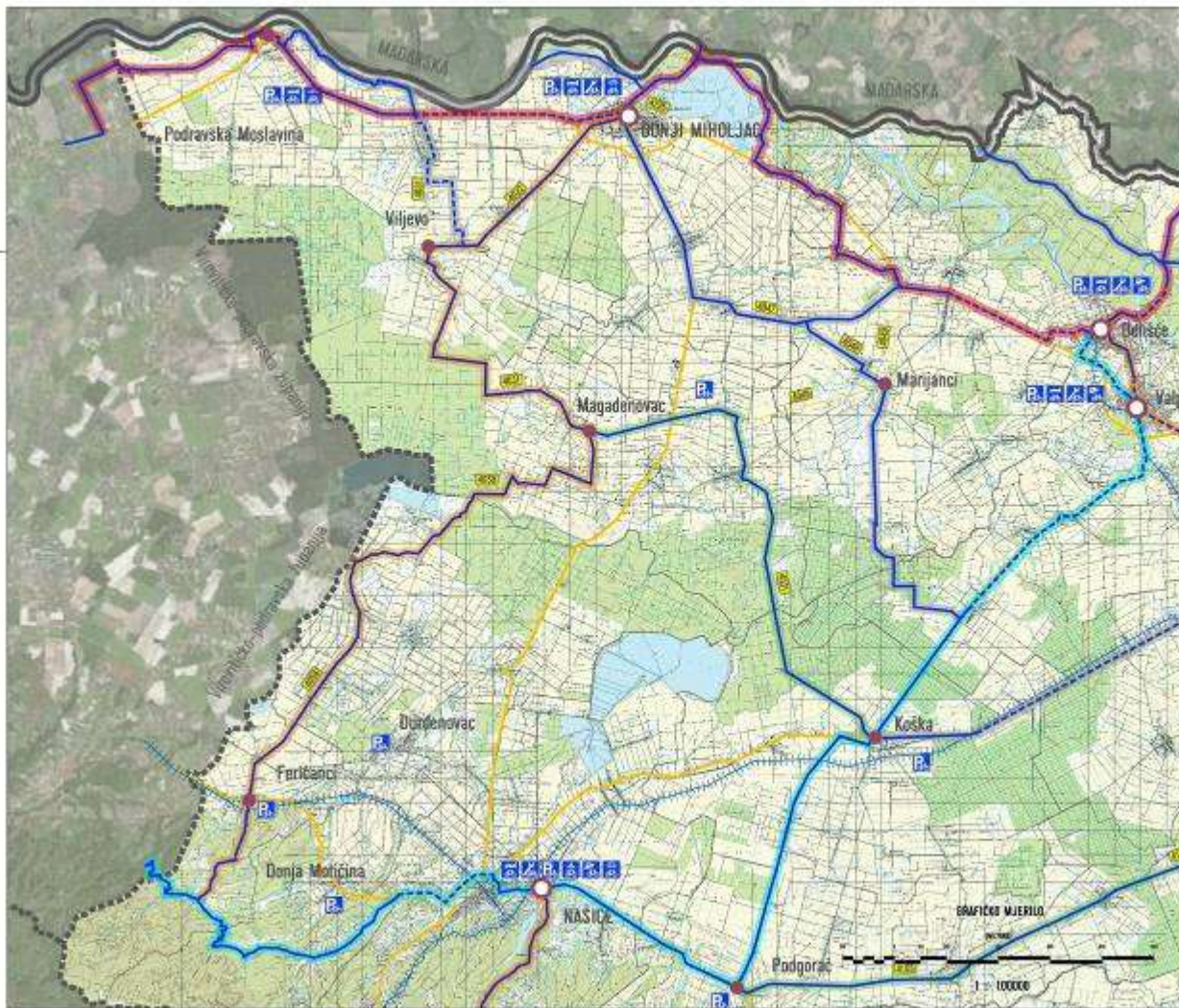
U ovom segmentu potrebno je osigurati financijska sredstva namijenjena za turističku promociju Osječko-baranjske županije pa samim time i kontinentalne Hrvatske kao turističke odnosno cikloturističke destinacije. S obzirom da je prioritet izgraditi infrastrukturu i prateće sadržaje te postići cjelovitost cikloturističkih ruta, a turistička promocija dolazi nakon obavljenih radova, postoji dovoljno

vremena da se promocija pomno isplanira kako bi se nakon nužnih zahvata moglo naglo promovirati Osječko-baranjsku županiju kao cikloturističku destinaciju.

Program podrške biciklističkim udrugama

Pod programom podrške biciklističkim udrugama podrazumijeva se institucionalna, financijska i promidžbena podrška. Organizacija biciklističkih događaja i manifestacija koje organiziraju biciklističke udruge (npr. „Pannonian challenge“ ili „Tour de Slavonia“) mora biti podržana od strane lokalne samouprave (županije, grada), lokalnih turističkih zajednica te svih sudionika u turizmu i biciklizmu. Na ovaj način podržava se dolazak inozemnih posjetitelja zainteresiranih za biciklizam. Potreban je dijalog i komunikacija sa svim dionicima u svrhu razvitka cikloturizma u Osječko-baranjskoj županiji.

Grafički prilog -0301- Detaljna karta s prikazom cikloturističkih ruta -List 1-



VEZA LISTOVA:



TUMAČ:

- | | | | |
|--|------------------------------|--|---------------------------|
| | Školski biciklistički centar | | Participativna za bicikle |
| | Biciklistički centar | | Amal prijava za bicikle |
| | Biciklistički centar | | Kamp |
| | Održavanje | | Rekreacijski put (R2) |
-
- | | |
|--|-------------------|
| | Centar E |
| | Centar 10 |
| | Održava ruta 5 |
| | Održava ruta 3 |
| | Županijske rute |
| | Veća ruta |
| | Ložna ruta |
| | Održava ruta |
| | Županijske rute |
| | Županijske rute |
| | Održava granič |
| | Županijske granič |
| | Općinske granič |

OPERATIVNI PLAN RAZVOJA CIKLOTURIZMA
OPĆEĆNOBARANJSKE ŽUPANIJE

ODJELOŠKO BARANJSKO ŽUPANIJE
Općina Bani Mihaljaci
2015. godine

Rancan
IZRAĐIO I IZDAO
IZDAVAČ: OPĆINA BANI MIHALJACI

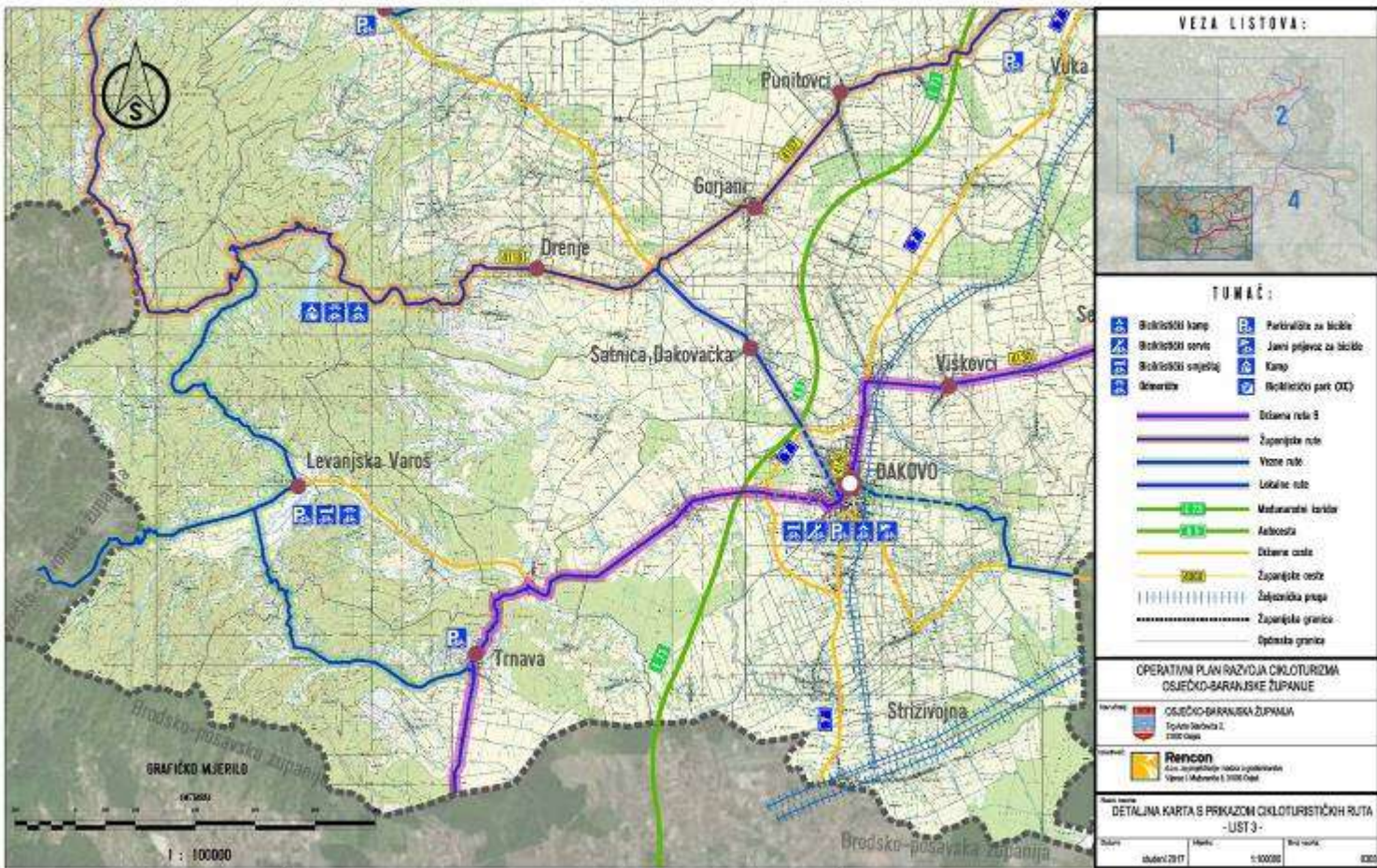
DETALJNA KARTA S PRIKAZOM CIKLOTURISTIČKIH RUTA
- LIST 1 -

ŠKALA: 1:10000
Datum: 2015.

Grafički prilog -0301- Detaljna karta s prikazom cikloturističkih ruta -List 2-



Grafički prilog -0301- Detaljna karta s prikazom cikloturističkih ruta -List 3-



Grafički prilog -0301- Detaljna karta s prikazom cikloturističkih ruta -List 4-

