



**OPERATIVNI PLAN RAZVOJA CIKLOTURIZMA
PODRAVINE I PRIGORJA**

Zagreb, rujan 2017. godine

OPERATIVNI PLAN RAZVOJA CIKLOTURIZMA PODRAVINE I PRIGORJA

Naručitelj:
Koprivničko-križevačka županija

Voditelj studije:
prof. dr. sc Zoran Klarić

Autori:
prof. dr. sc Zoran Klarić
dr. sc. Snježana Boranić Živoder
prof. dr. sc. Goran Kos
Lidija Vrečar Mišćin, dipl.oec.

Zagreb, rujan 2017. godine

SADRŽAJ

1. UVOD.....	4
2. KLJUČNA OBILJEŽJA CIKLOTURIZMA	7
3. ANALIZA STANJA CIKLOTURIZMA NA PODRUČJU KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKE ŽUPANIJE	13
3.1. CIKLOTURISTIČKA INFRASTRUKTURA	13
3.2. CIKLOTURISTIČKE KARTE I DRUGI PROMOCIJSKI MATERIJALI I ALATI.....	18
3.3. OBILJEŽJA CIKLOTURISTIČKE PONUDE	20
3.4. PRATEĆE USLUGE ZA CIKLOTURISTE	24
3.5. CIKLOTURIZAM U POSTOJEĆIM PLANSKIM DOKUMENTIMA.....	26
3.6. SURADNJA DIONIKA CIKLOTURIZMA U ŽUPANIJI.....	27
4. SWOT ANALIZA	30
4.1. PREDNOSTI	30
4.2. NEDOSTACI.....	31
4.3. PRILIKE.....	32
4.4. PRIJETNJE	33
5. VIZIJA I CILJEVI RAZVOJA	35
6. STANDARDI ZA RAZVOJ CIKLOTURISTIČKE INFRASTRUKTURE U KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKOJ ŽUPANIJI.....	37
7. OPERATIVNE STRATEGIJE ZA RAZVOJ CIKLOTURIZMA.....	47
7.1. OPERATIVNA STRATEGIJA ZA RAZVOJ RUTA I CIKLOTURISTIČKE INFRASTRUKTURE	47
7.2. OPERATIVNA STRATEGIJA ZA RAZVOJ I PROMOCIJU CIKLOTURISTIČKOG PROIZVODA.....	60
7.3. OPERATIVNA STRATEGIJA ZA PODIZANJE KVALITETE LJUDSKIH RESURSA	65
8. PLAN IMPLEMENTACIJE.....	69
9. PRILOG - ČETIRI SEKCIJE KARTE NOVIH CIKLOTURISTIČKIH RUTA	72

1. UVOD

Operativni plan razvoja cikloturizma Podravine i Prigorja osnovni je dokument na temelju kojeg bi se trebao razvijati cikloturizam u Koprivničko-križevačkoj i ostalim županijama kontinentalnog dijela Hrvatske. Njegovu izradu iniciralo je Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, jer je na temelju prethodno izrađenih planskih dokumenata i aktualnih iskustava utvrđeno da cikloturizam predstavlja oblik turističke aktivnosti s izuzetno velikom perspektivom razvoja, osobito za turistički nedovoljno razvijeni prostor kontinentalne Hrvatske. Operativni plan razvoja cikloturizma Podravine i Prigorja (u daljnjem tekstu: Plan) temelji se na obveznim elementima operativnih planova razvoja cikloturizma na području kontinentalnih županija, koji čine sastavni dio Javnog poziva Ministarstva turizma za podnošenje zahtjeva za dodjelu bespovratnih sredstava.

U skladu s obveznim elementima operativnih planova razvoja cikloturizma ovaj Plan sadrži Osvrt na Akcijski plan razvoja cikloturizma RH iz 2015. godine s opisom ostvarenih ciljeva tog plana na području Koprivničko-križevačke županije, analizu postojećeg stanja cikloturizma, SWOT analizu, viziju razvoja u budućnosti, standarde za razvoj cikloturističke infrastrukture te kao najvažniji dio opis mjera, odnosno konkretnih razvojnih projekata na operativnoj razini. Među njima ključno mjesto imaju infrastrukturni projekti, odnosno trasiranje i obilježavanje na terenu prioritetnih biciklističkih ruta koje će biti prepoznatljive i zbog kojih bi turisti trebali dolaziti i boraviti u kontinentalnom dijelu Hrvatske, pa tako i u Koprivničko-križevačkoj županiji.

U slučaju Koprivničko-križevačke županije to se u prvom redu odnosi na državnu rutu br. 1 ruta 'Drava', ujedno dio EuroVelo rute br.13, te na državnu rutu br. 7, koja vodi od granice Mađarske kod Gole preko Đurđevca dalje prema Bjelovaru. Uz njih veliku važnost imaju i veza Koprivnica - Križevci kao dio potencijalne državne rute II reda koja bi od Križevaca mogla dalje ići prema Vrbovcu i Mariji Bistrici, veze Koprivnica - Bjelovar, Đelelekovec - Ludbreg, i Križevci - Vrbovec / Marija Bistrica te alternativna opcija rute Drava i EuroVelo 13 od Legrada preko Šoderice, Gole i Đurđevca do Podravske Sesveta. Ove bi rute trebale biti usklađene s važećom hrvatskom zakonskom regulativom i standardima koje inicira, donosi i predlaže organizacija ECF (Europska biciklistička federacija), ujedno i glavno tijelo u Europi zaduženo za trasiranje cikloturističkih ruta i povezivanje država Europe transnacionalnim biciklističkim rutama kroz projekt EuroVelo, kojeg je od 2016. godine i Hrvatska član i ima svoj Nacionalni koordinacijski EuroVelo centar za Hrvatsku.

U Planu se iznose i mjere vezane za obilježavanje i unapređenje lokalnih ruta za rekreativne bicikliste, ruta i pratećih sadržaja za korisnike brdskih (MTB) bicikala te mjere vezane uz uređenje odmorišta i servisnih stanica za cikloturiste. Sastavni dio Plana čine i mjere vezane uz razvoj 'Bike&Bed ponude' i ugostiteljskih sadržaja za cikloturiste, informativnih i interpretativnih sadržaja, promocijskih aktivnosti, dodatnih usluga za cikloturiste te edukacije iz područja cikloturizma, uključujući i obrazovanje certificiranih biciklističkih vodiča i pratitelja. Zaključni dio dokumenta sadrži i Plan implementacije s prijedlogom vremenskog okvira prioriteta.

Operativni plan razvoja cikloturizma Podravine i Prigorja temelji se na Akcijskom planu razvoja cikloturizma u Republici Hrvatskoj iz 2015. godine (u daljnjem tekstu: Akcijski plan), koji cikloturizam shvaća u najširem smislu kao sve oblike turističkog korištenja bicikala. Dakle, on uključuje ne samo turistička putovanja biciklom i biciklistički izlete, nego i dodatnu sportsko-rekreativnu ponudu vožnje biciklom uređenim ili neuređenim stazama, biciklističke sportske manifestacije, a vodi računa i o potrebama domicilne populacije koja koristi bicikl kao prijevozno sredstvo i sredstvo za rekreaciju.

Plan vodi računa i o činjenici da se kao glavna prepreka snažnijem razvoju cikloturizma u Hrvatskoj u cjelini pa tako i Koprivničko-križevačkoj županiji ističe mali broj biciklističkih staza i traka, loše održavanje i trasiranje ruta te njihova nepovezanost. Pritom se kao specifikum cijele Hrvatske, a dijelom i Koprivničko-križevačke županije, ističe pojava da se razvoj cikloturizma za sada većim dijelom svodi na obilježavanje ruta na postojećim cestama, uključujući i one po kojima se ponekad odvija intenzivan promet motornih vozila, a brojne rute prolaze makadamskim cestama i putevima pogodnim samo za brdske bicikle, često na način da se zna nadležnost vlasnika ceste ili puta. Razvoj cikloturizma ograničavaju i nedostatna smještajno-ugostiteljska ponuda, slaba prateća infrastruktura, neopremljene atrakcije te nedovoljna promocija.

Stoga ovaj operativni plan predviđa stavljanje u prvi plan mjera koje teže ispunjenju glavnih ciljeva Akcijskog plana, a to su:

- Izgradnja i uređenje cikloturističkih ruta na način da udovoljavaju osnovnim kriterijima važeće domaće zakonske regulative i europskim standardima za cikloturizam (EuroVelo);
- Opremanje ruta ujednačenom prometnom i turističkom signalizacijom;
- Uređenje turističke infrastrukture kroz prilagodbu smještaja uvjetima ili kriterijima 'Bike & Bed' standardima te osiguranje potrebnih ugostiteljskih i servisnih sadržaja od interesa za cikloturiste;
- Umrežavanje svih dionika relevantnih za turističko korištenje bicikala; i
- Promocija cikloturizma kao oblika održivog korištenja prostora i generatora stvaranja cjelogodišnje turističke ponude.

U kontekstu operacionalizacije aktivnosti koje proizlaze iz Akcijskog plana razvoja cikloturizma treba posebno naglasiti činjenicu da se razvoj cikloturizma uklapa i u glavne smjernice ključnih razvojnih dokumenata na nacionalnoj i na europskoj razini. U slučaju Hrvatske to se u prvom redu odnosi na Strategiju razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine, u kojoj je cikloturizam prepoznat kao jedan od proizvoda s najvećom perspektivom razvoja, a na europskoj razini na dokument Europa 2020 - Europska strategija za održiv i uključiv rast, koji promiče učinkovito korištenje prirodnih resursa te potiče koheziju među članicama EU-a.

Osobit poticaj podizanju razvoja cikloturizma na višu razinu daju regulatorne mjere koje je donijelo Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, u prvom redu **Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi iz 2016. godine** (N.N. br. 28/2016), koji sadrži osnovne

pojmove kategorija biciklističkih prometnica u Hrvatskoj i precizno razrađene normative o tome kako bi trebale izgledati buduće biciklističke rute ili pravci. Drugi važan dokument je **Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta** (N.N. br. 91/2013), koji kroz definiciju glavnih nacionalnih koridora na kojima bi se trebale uređivati državne biciklističke rute pruža prostorni okvir za uređenje državnih, županijskih i lokalnih biciklističkih ruta u Hrvatskoj, s time da je u tijeku njegova izmjena radi prilagodbe potrebama cikloturizma. Nakon što se donese i novi **Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama** (u pripremi, N.N. br. 33/2005), koji bi po prvi put trebao uključiti i jasno definirana pravila o označavanju biciklističkih ruta na svim razinama od nacionalne preko županijske do lokalne, Hrvatska će dobiti priliku uključiti se u skupinu odabranih europskih država u kojima biciklizam ima veću ulogu u društvu i cikloturizam čini značajniji segment turističkog poslovanja, a što još nije ostvareno.

2. KLJUČNA OBILJEŽJA CIKLOTURIZMA

Trendovi

Turističko tržište posljednjih godina, među ostalim, obilježava i kontinuirani rast potražnje za cikloturizmom. U prilog tome govore brojke provedenih istraživanja na ovu temu kao i pokazatelji o promjenama navika potrošača u turizmu, koji u potrazi za unapređenjem zdravlja sve više traže aktivan odmor i zeleno okruženje. Statistički se niti u Europi (Eurostat) pa tako niti u Hrvatskoj (DZS) cikloturizam posebno ne prati ali na rast potražnje ukazuju provedene studije Europskog Parlamenta (2012) i Eurostata (2013). Prema njima, u Europi se godišnje ostvari oko 2,3 milijuna cikloturističkih putovanja i oko 20,4 milijuna noćenja¹. Ekonomski učinci procjenjuju se na više od 40 milijardi eura, od čega se glavnina (80%) ostvaruje od jednodnevnih izleta, a oko 20% od putovanja s noćenjima. Prosječna dnevna potrošnja cikloturista na putovanju s noćenjima iznosi 57,08 eura-a², a prosječno trajanje putovanja 7,7 dana. Zanimljiva je struktura te potrošnje koja pokazuje da 40% čini smještaj, 30% hrana i piće i 30% ostalo.³ Popularnost biciklizma posebno je velika u Europi kako zbog tradicije vožnje biciklom, posebno u Skandinavskim zemljama, tako i zbog razvijene mreže biciklističkih staza i cikloturističkih staza. Oko polovice stanovnika Europske Unije koristi bicikl na dnevnoj bazi, pri čemu prednjače zemlje sjevera Europe, najviše Nizozemska, Danska i Finska. Zemlje koje posljednjih godina intenzivno razvijaju i bilježe rast cikloturizma su Austrija i Francuska.

Rast potražnje za cikloturizmom posljedica je i promjena u stilovima života i navikama potrošača koje se sve brže mijenjaju zbog različitih društvenih, gospodarskih, okolišnih, tehnoloških i drugih promjena koje karakteriziraju današnji svijet. Suvremeni potrošač raspolaže sa sve manje vremena, sve je više izložen stresu i preferira više kratkih odmora koji će mu pomoći vratiti životnu ravnotežu i obnoviti energiju. Biciklizam je upravo jedna od takvih 'soft adventure' aktivnosti koja se veže uz zdravi stil života, boravak u prirodi, ekologiju, uživanje u novim krajolicima. K tome, ne zahtijeva posebne dodatne pripreme i prethodno iskustvo i može se prilagoditi različitim dobnim skupinama i interesima za boravkom u destinaciji. Posljednjih godina popularizirao se izraz 'spora putovanja' koja predstavljaju alternativu brzom ritmu života a radi se o mijenjanju navika tj. okretanju potrošača prema 'sporijem tempu' (npr. 'slow food') te stavljanju naglaska na kvalitetu umjesto kvantitete. Upravo cikloturizam odgovara takvim potrebama jer odmor na biciklu pruža osjećaj bijega od užurbanosti, slobode i integracije s prirodom te, općenito, aktivan odmor ali u 'mjeri' prilagođenoj svakom pojedincu.

¹ Studija je uključila 27 zemalja EU te Norvešku i Švicarsku

² Podaci za izračun potrošnje prikupljeni su upitnikom i uključuju s mao direktnu potrošnje (ne i indirektnu i induciranu)

³ Piket, P., Eijgalaar, E. i Peeters, P. (2013). European cycle tourism: a tool for sustainable regional rural development. Agroinform Publishing House. Budapest. Ipak, ove podatke treba uzeti s oprezom budući da su istraživanja uključivala zemlje zapadne Europe (Njemačke, Švicarska, Austrija i Nizozemska) pa se može pretpostaviti da je u zemljama srednje i istočne Europe potrošnja niža zbog nižih cijena smještaja, hrane i pića i drugih usluga.

Obilježja potrošača

Cikloturiste obilježava da putuju biciklom barem jednom godišnje, najčešće pripadaju dobnoj skupini između 35 i 40 i više godina i obično dnevno voze bicikl 40 do 60 kilometara. Na cikloturistička putovanja više odlaze muškarci nego žene iako se posljednjih godina to počinje mijenjati i sve više žena odabire ovakav način odmora. Skloni su iznajmljivati bicikl u destinaciji, posebno kad je riječ o grupnim putovanjima, i važna im je mogućnost prijevoza prtljage između mjesta na ruti. Kao izvor informacija koriste Internet ali su im važne i klasične tiskane biciklističke karte, signalizacija i GPS uređaji (GPX tragovi ruta). Kad je riječ o cikloturistima u Hrvatskoj⁴, dominantno se radi o muškarcima (83%), prosječne dobi 34 godine, srednjeg ili višeg obrazovanja koji redovito voze bicikl na tjednoj bazi, imaju vlastite bicikle i dobre su kupovne moći. Uobičajeno borave duže od 5 dana, koriste vlastite bicikle na odmoru, kod izbora destinacije na prvom mjestu im je sigurnost cesta, važne su im označene rute, dostupnost usluga vezanih uz bicikle, važna im je dostupnost relevantnih informacija te vole kombinirati biciklizam s aktivnostima koje im omogućuju druženje. Iako cikloturisti nisu posebno zahtjevni oko smještaja preferiraju specijaliziran smještaj, u smislu prilagodbe usluga njihovim potrebama, važan im je odnos usluge i cijena, često biraju privatni smještaj i kampove te su skloni obiteljskim hotelima. Cijene jedinstvena i autentična putovanja u destinacije koje čuvaju svoj okoliš i brinu o kulturno-povijesnom nasljeđu.

Generalno se cikloturisti s obzirom na tip bicikla i tip prometnice koje koriste mogu podijeliti u tri glavne skupine: rekreativci i touring cikloturisti, brdski biciklisti (MTB cikloturisti) i cestovni biciklisti. Najveći potencijal cikloturističke potražnje u Hrvatskoj predstavljaju rekreativni i touring cikloturisti, odnosno, povremeni cikloturisti koji odlaze na vožnju biciklom tijekom odmora u destinaciji.

Cikloturisti	Obilježje segmenta	Tip bicikla	Tip prometnice
Rekreativni i touring cikloturisti	<ul style="list-style-type: none"> • Odabiru slikovita mjesta, koriste obilježene i uređene biciklističke staze i ceste s manje prometa • Traže smještaj prilagođen specifičnim potrebama • Često sudjeluju na 'biciklijadama' (domaće tržište - rekreativni biciklisti) Izdvajaju se dvije podvrste prema motivaciji: • Biciklizam je glavni motiv dolaska u destinaciju (individualno ili posredstvom agencije) 	<ul style="list-style-type: none"> • Touring/trekking bicikli i gradski bicikli ('city bike') • U Hrvatskoj se dosta koriste i brdski bicikli (MTB), posebice u najmu 	<ul style="list-style-type: none"> • Asfaltirana ili betonska podloga i kvalitetniji makadam • Uređene biciklističke staze i javne ceste s malim prometom

⁴ Izvor: Kovačić, N. (2015). Profiling bicycle tourists: a case of Croatia. *Tourism and Hospitality Management*. Vol. 21., No. 2, pp. 159-177

	<ul style="list-style-type: none"> Povremeni cikloturisti kojima vožnja biciklom (vlastitim ili u najmu) čini jednu od aktivnosti na odmoru; najveći i najvažniji segment 		
Brdski biciklisti (MTB cikloturisti)	<ul style="list-style-type: none"> Traže uzbuđenje, adrenalin, zabavu Napredni rekreativci i sportaši (pretežito mladi) Sudjeluju na 'biciklijadama' (domaće tržište) Dvije podvrste: 'cross-country' i 'downhill' (koji često koriste žičare u planinskim krajevima ljeti) 	<ul style="list-style-type: none"> Brdski bicikli (mountain bike - MTB) Više podvrsta ovisno o terenu i načinu vožnje 	<ul style="list-style-type: none"> Makadam Trava / zemlja Strmi i kameniti teren
Cestovni biciklisti	<ul style="list-style-type: none"> Pokreće ih motiv sporta i brzine Sportski natjecatelji (vrhunski) Mala osjetljivost na promet vozila i strme nagibe Vole grupnu vožnju 	<ul style="list-style-type: none"> Cestovni bicikl (tzv. 'specijalka') 	<ul style="list-style-type: none"> Dobro održavane asfaltirane ceste

Obilježja proizvoda

Biciklizam je sport, rekreacija i turistička aktivnost, dok cikloturizam obuhvaća putovanja biciklom u svrhu rekreacije i odmora kada vožnja biciklom predstavlja integralni dio cjelokupnog turističkog doživljaja. Različite vrste vožnje predstavljaju i različita iskustva i doživljaje, koji ovise o vrsti bicikla, namjeri vožnje biciklom, okruženju i motivima. Postoje različite vrste korištenja bicikala, iako se generalno, prema namjeni ono može dijeliti na: sportsko (cestovno, brdsko), sportsko-rekreacijsko (cestovno, brdsko), rekreacijsko (obiteljsko, izletničko, na odmoru), touring; a prema trajanju na dnevnu, višednevnu i višetjednu vožnju biciklom.

Integrirani turistički proizvod baziran na cikloturizmu traži prelazak administrativnih granica prostora (gradova ili općina, županija pa i država). To je proizvod koji traži šire ispričanu priču prostora i podneblja pa granice ne bi smjele biti prepreka dobroj, autentičnoj turističkoj priči. Cikloturisti osim dobre i ugodne vožnje na biciklu traže i ljepote prirode, okuse podneblja, tajne i posebnosti prostora, nova iskustva koja mogu pronaći usput.

Kako bi destinacija postala lako prepoznatljiva i popularna po cikloturizmu, pored prirodnih preduvjeta važan je cijeli niz infrastrukturnih uvjeta kao i kvalitetan destinacijski menadžment koji će kontinuirano raditi na unapređenju različitih proizvoda i usluga koji cikloturistički proizvod čine cjelovitim. Uz broj i dobar izbor staza i ruta s kvalitetnom signalizacijom i interpretacijom, važno je osigurati mogućnost najma, popravaka/servisa, prijevoza bicikla, prijevoza prtljage, specijalizirani smještaj i raznoliku ugostiteljsku ponudu prilagodljivu potrebama ovog

tržišnog segmenta te dostupnost informacija prilikom obilaska destinacije. Konačno, kroz ciljane promocijske aktivnosti cikloturisti trebaju biti privučeni u destinaciju zbog njenih atraktivnosti i posebitosti koje im potom, primjereno potrebama, trebaju biti predstavljene za cjeloviti turistički doživljaj.

Oznake marke kvalitete

Certificiranje, odnosno, uspostavljanje marke kvalitete u funkciji je stalnog podizanja kvalitete turističkih proizvoda pa se tako sve više primjenjuje u cikloturizmu. Marka kvalitete turistima daje osjećaj povjerenja i sigurnosti i olakšava im izbore a, s druge strane, ponuđače proizvoda i usluga, potiče na kontinuiran rad na kvaliteti, održavanje standarda i praćenje trendova vezanih uz zahtjeve suvremenog tržišta. Isto tako, pomaže im u dostupnosti tržištu i kanalima prodaje jer često ponuđači objedinjeni pod istim znakom kvalitete provode zajedničke marketinške, posebice, promocijske aktivnosti.

U Europi, koja zahvaljujući svojim geografskim uvjetima kao i dugogodišnjem razvijanju biciklističkih mreža ima vodeću poziciju ciklo turističke destinacije u svijetu razvila se potreba za razvojem i uvođenjem standarda usluga za bicikliste i cikloturiste. Započelo je u Njemačkoj oznakom marke 'Bett und Bike' koju je prije 16 godina uveo klub Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) i od tada do danas dodijelio 5,5 tisuća certifikata. Primjer su slijedile brojne druge zemlje poput Italije, Mađarske, Danske, Slovačke, Poljske, Švicarske i druge, pa tako danas diljem Europe postoji niz propisanih standarda i oznaka marka kvalitete usluga za cikloturiste. Certificiranje ponajviše uključuje usluge smještaja, ali i gastronomiju, turističke atrakcije, trgovine pa i servisne usluge za cikloturiste. Iako ne postoji ujednačenost u certificiranju, odnosno, kriteriji koje svi primjenjuju, najčešće se radi o skupu obaveznih i opcionalnih kriterija po čijem se ispunjenju dobije certifikat koji dodjeljuje nacionalno ili regionalno tijelo. Takav certifikat ističe se na objektu putem propisanog, standardiziranog loga koji se na tabli aplicira na objekt kako bi se gosti informirali o specijalizaciji usluge za cikloturiste.

Kad je riječ o upravljanju certificiranjem, koji uključuje i monitoring na regularnoj bazi, iskustva su različita i nema općeprihvaćenih modela. U pojedinim zemljama su to nevladine specijalizirane udruge, negdje su to turističke organizacije, negdje javno-privatna partnerstva ili čak potpuno privatna inicijativa. Primjerice, u slučaju Istre su to IRTA (Istarska razvojna turistička agencija) i Istra Bike & Outdoor DMC, u Štajerskoj su to: Ministarstvo prometa, inovacija i tehnologija, Radna skupina kojom predsjeda Federalno ministarstvo za poljoprivredu, šumarstvo i upravljanje vodama dok je u Sloveniji organiziran 'Klaster Hiking and Biking' EIG koji okuplja interesne skupine ih privatnog i javnog sektora.

Iako je smještaj uvijek primaran za dodjelu oznaka i certifikata oni se šire i na druge usluge. Tako se osim smještajnih jedinica u Njemačkoj i Austriji certificiraju i ugostiteljski objekti, u Češkoj i Slovačkoj turističke atrakcije, dok se u pojedinim zemljama oznaka marke kvalitete dodjeljuje ugostiteljskim objektima, turističkim atrakcijama i trgovinama (Velika Britanija, Francuska, Nizozemska, Poljska i Mađarska). Minimalan skup kriterija za 'cycle ili cyclists-friendly' objekt uključivao bi: mogućnost samo jednog noćenja, sigurno mjesto za parkiranje bicikla (preko noći), informacije za cikloturiste (ploča s kartom i bazičnim informacijama, brošure, letci i usmeni savjeti), osnovni alat za popravak bicikla, pranje i sušenje odjeće, WI-FI, a po mogućnosti i taxi prijevoz, sportski/dijetalni menu i dr. Zanimljivo je spomenuti da se sve više i destinacije pokušavaju certificirati kao cikloturističke pri čemu je naglasak na tri ključna kriterija: specijalizacija usluga u destinaciji (mogućnost najma bicikala, trgovine i servisi u gradovima), ponuda specijaliziranih hotela/smještaja s oznakom marke kvalitete te organizacija većeg broja različitih specijaliziranih događanja tj. etabliranih manifestacija za bicikliste.

Kriteriji za izradu posebnih standarda ugostiteljskih objekata propisani su od strane Ministarstva turizma od 2016. godine za skupine Hoteli (N.N. br. 56/2016., od 17.6.2016.), čl. 46., Posebni standardi, točka 3. Propisana je Vrsta posebnog standarda - 17. BIKE (za bicikliste), te Uvjeti za posebni standard - Prilog VI. Pravilnika (str. 115-118). Posebni standard BIKE prema Pravilniku može se utvrditi za vrste: Hotel baština (heritage), Difuzni hotel, Hotel, Aparthotel, Turističko naselje, Turistički apartmani i Integralni hotel (udruženi) (http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2016_06_56_1451.html). Kad je riječ o certificiranju u Hrvatskoj za ugostiteljske objekte s pružanjem usluga smještaja i kampove, to je provodila Udruga 'Moj bicikl,' koja je imala razvijen skup osnovnih i dodatnih kriterija po uzoru na ADFC Njemačka. Na području kontinentalne Hrvatske 2011. godine bilo je certificirano više od 100 objekata, ali je Udruga prestala s radom. Razvijeni su bili kriteriji za smještajne jedinice (obavezni i dodatni) i kampove.

Kako do ljeta 2016. godine propisani posebni standard za ugostiteljske objekte s pružanjem usluga smještaja nije postojao, neke županije koje intenzivno razvijaju cikloturizam pribjele su samostalnoj izradi kriterija za posebni standard "Bike & Bed" kroz razvoj vlastitih kriterija, dizajn oznaka i proceduru njihove dodjele objektima koji iskažu interes za certifikaciju za cikloturizam – Istarska županija "Istra Bike & Bed" (www.istria-bike.com/hr/smjestaj/info-o-projektu), a Međimurska županija standard kvalitete "Cyclist Welcome Quality" (www.visitmedimurje.com/bike/).

Inicijativu za jedinstvene uvjete, dizajn oznake i posebni standard "Bike & Bed" na razini Hrvatske ima Koordinacijsko tijelo za cikloturizam pri Ministarstvu turizma, koje će uzimajući u obzir dosada razvijene županijske posebne standarde, oznake i educirane biciklističke savjetnike za posebni standard "Bike & Bed" predložiti i

razvijanje nove jedinstvene nacionalne oznake koja bi obuhvatila i sve dosada licencirane i označene objekte na razini županija.

Preporuka Koprivničko-križevačkoj županiji je sljedeća:

- Prikupiti podatke o zainteresiranim smještajnim objektima, uključujući kampove, s područja Županije te iskazati interes za "Bike & Bed" označavanje, uz dostavu popisa, izravno Koordinacijskom tijelu za razvoj cikloturizma pri Ministarstvu turizma Republike Hrvatske. Koordinacijsko tijelo prikupiti će podatke iz svih zainteresiranih Županija i potaknuti stvaranje jedinstvenog standarda „Bike & Bed“ na nacionalnoj razini te stvaranje modela za njegovu provedbu.
- S ciljem da certificiranje smještajnih kapaciteta (i kampova) na razini Županije počne u što kraćem vremenu provesti mjeru certificiranja kao vlastiti projekt. Takvi certifikati ostaju važeći i nakon uvođenja modela certificiranja na nacionalnoj razini.

Promocijske aktivnosti i materijali

Za promociju cikloturizma koriste se tradicionalni, tiskani materijali te 'novi' mediji. Kad je riječ o tiskanim materijalima najviše se koriste cikloturiste karte, specijalizirane proizvodne info brošure i predstavljanje cikloturizma u imidž brošurama. U proizvodnim brošurama daju se osnovne informacije o ponudi cikloturizma u destinaciji s naglaskom na specifičnosti te destinacije (posebitosti, atrakcije), dok karte daju detaljni pregled biciklističkih ruta ili pravaca s više tehničkih cikloturističkih i detaljnih informacija o njima i pratećoj ponudi, visinskom profilu, udaljenostima mjesta, skretanjima s rute i atrakcijama koje dotiču.

Cikloturizam se predstavlja i kroz web stranice gdje su mogućnosti promocije i pružanja informacija veće zbog integracije slika, karta, video-prikaza, teksta i dr. Osim predstavljanja cikloturizma kroz web stranice turističkih organizacija sve se više koriste posebne web stranice za cikloturizam gdje se mogu dobiti detaljne i aktualne informacija o rutama i stazama, događanjima, uslugama smještaja, mogućnostima prijevoza i dr. Pored toga, sve su popularnije mobilne aplikacije koje se mogu preuzeti, najčešće na stranicama turističkih organizacija, i na kojima su sve potrebne informacije za cikloturiste. Isto tako i elektroničke karte za GPS uređaje (GPX trag) nezaobilazan su informacijski i promocijski materijal za turističke destinacije koje razvijaju ovaj proizvod, a sadržaji namijenjeni cikloturistima trebaju biti dostupni i na društvenim mrežama. Dalje, kad je riječ o aktivnostima koje poduzimaju turističke organizacije one uključuju oglašavanje u specijaliziranom tisku te aktivnosti odnosa s javnošću koje podrazumijevaju odlazak na specijalizirane sjamove te organizaciju obilaska za novinare.

3. ANALIZA STANJA CIKLOTURIZMA NA PODRUČJU KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKE ŽUPANIJE

3.1. CIKLOTURISTIČKA INFRASTRUKTURA

Zahvaljujući položaju uz rijeku Dravu kuda se pruža najdulja međunarodna EuroVelo biciklistička ruta, snažnoj tradiciji korištenja bicikala te slikovitosti krajolika, Koprivničko-križevačka županija spada u dijelove kontinentalne Hrvatske izrazito pogodne za razvoj cikloturizma. Iako glavnu atrakciju za cikloturiste čini ravničarski prostor uz Dravu kao jednu od najljepših velikih rijeka Europe, zaštićen kao Prekogranični UNESCO rezervat biosfere Mura-Drava-Dunav, Koprivničko-križevačka županija ima i drugih krajolika pogodnih za razvoj cikloturizma, od blago valovitih prostora u podnožju Bilogore do brežuljkastih vinorodnih prostora u podnožju Kalnika i šumovitih gorskih prostora. Razvoju cikloturizma pogoduje i očuvana ruralna arhitektura, bogata kulturno-povijesna baština s naglaskom na tradiciji naivnog slikarstva, povoljna klima, kao i blizina susjedne Mađarske kao države sa snažno razvijenim cikloturizmom. U pogodnosti Županije spada i konfiguracija terena u kojem prevladavaju za biciklizam izrazito pogodni ravni i blago brežuljkasti krajolici te gusta mreža asfaltiranih lokalnih cesta minimalno opterećenih motornim prometom.

Iako Koprivničko-križevačka županija spada u dijelove Hrvatske s najjačom biciklističkom tradicijom s razmjerno velikim brojem uređenih biciklističkih traka, osobito njen glavni grad Koprivnica, kvaliteta biciklističke infrastrukture ipak je znatno slabija od one u susjednoj Mađarskoj pa i susjednih dijelova Slovenije. Nedostatak čini i oskudna prateća ponuda za cikloturiste, jer izvan tri grada Koprivnice, Križevaca i Đurđevca u Županiji ima vrlo malo smještajnih i ugostiteljskih objekata. Određenu prepreku snažnijem razvoju cikloturizma čini i otežano vođenje nekih ruta zbog pružanja cesta s velikim intenzitetom motornog prometa, u prvom redu Državne ceste D-2 Podravske magistrale i državne ceste D-41 Koprivnica - Križevci. To može demotivirati cikloturiste koji inzistiraju na sigurnim, udobnim i manje prometnim cestama.

Najvažnija biciklistička ruta koja prolazi kroz Koprivničko-križevačku županiju je **glavna državna ruta br. 1** (granica Slovenije / Trnovec - Varaždin - Koprivnica - Virovitica - Donji Miholjac - Osijek - Vukovar - Ilok - granica Srbije), poznata i kao ruta 'Drava', koja županijom prolazi smjerom zapad - istok. Ta se ruta najvećim dijelom preklapa s međunarodnom EuroVelo rutom br. 13, poznatom kao 'Ruta željezne zavjese', a s duljinom od 10.400 kilometara ujedno je i najdulja EuroVelo ruta, koja se pruža kroz najviše država - čak njih dvadeset. Ime je dobila zbog pružanja uz nekadašnju granicu između istočnoeuropskih država komunističkog bloka i država zapadne Europe, koji se zbog dugotrajne izoliranosti i rubnog položaja ističe visokom očuvanošću prirodne baštine.

Druga najvažnija ruta je **glavna državna ruta br. 7** (granica Mađarske / Gola - Đurđevac - Bjelovar - Garešnica - Jasenovac - Dvor - granica BiH - /Novi Grad - Bihać/ - granica

BiH / Ličko Petrovo Selo - Plitvička jezera - Gospić - Karlobag), koja se županijom pruža smjerom sjever - jug. U svom sjevernom dijelu od Gole do Jasenovca poznata je i kao ruta Balaton - Lonjsko polje, budući da njen nastavak u Mađarskoj vodi do jezera Balaton kao jedne od najvažnijih europskih cikloturističkih destinacija.

Uz ove dvije glavne rute, kroz Koprivničko-križevačku županiju prolazi još jedna važna poveznica ranga državne rute II reda između Koprivnice i Križevaca, s mogućim nastavkom do Vrbovca i dalje prema Jadranu. Potencijalno atraktivan je i nastavak ove rute prema Kominu u Zagrebačkoj županiji na prirodnom produžetku glavne longitudinalne cikloturističke poveznice Krapinsko-zagorske županije od granice Slovenije kod Kumrovca preko Tuheljskih i Krapinskih Toplica do granice Zagrebačke županije kod Marije Bistrice. Važnim rutama veće duljine valja pribrojiti i potencijalnu vezu Koprivnice i Bjelovara, vezu s Varaždinskom županijom uz desnu obalu Drave te alternativu ruti 'Drava', koja bi od Legrada preko Šoderice i Gole te po modificiranoj trasi postojeće lokalne Prekodravske rute preko Đurđevca i Kalinovca vodila do Podravske Sesvete. Ovakva ruta bila bi osobito atraktivna za cikloturiste koji bi vozili rutu 'Drava' samo kroz Koprivničko-križevačku županiju i željeli bi se drugim putem vratiti na polaznu točku.

Od navedenih ruta danas je na terenu u cijelosti označena samo **Ruta Drava** u duljini od 72 kilometra, a s odvojcima i alternativnim pravcima u duljini od oko 90 kilometara. Iako Ruta Drava u Županiju ulazi i iz nje izlazi na istim točkama kao i EuroVelo ruta 13 (kod Legrada i Podravske Sesvete), s njome se samo djelomično poklapa. Naime, osnovni dio rute Drava prolazi trasom Legrad - Đelekovec - Šoderica - Drnje - Hlebine - Molve - Ferdinandovac - Podravske Sesvete isključivo po asfaltiranim cestama, dok ruta EuroVelo 13 'Željezna zavjesa' od Legrada do Šoderice prolazi makadamskom cestom uz dravski nasip, nakon toga do Hlebina ide duljom trasom preko Torčeca, Koprivnice i Koprivničkih Brega, zaobilazi Molve radi prolaska makadamskom cestom i dravskim nasipom pokraj jezera Čingi Lingi te u zadnjoj dionici od Ferdinandovca do granice Virovitičko-podravske županije umjesto kraćim asfaltiranim putem kroz šumu do Podravske Sesvete ide duljim putem bliže rijeci Dravi preko Brodića i u nastavku makadamskom cestom uz Dravu.⁵ Za razliku od rute 'Drava' koja je cijelom trasom kvalitetno označena, oznake za EuroVelo rutu postoje tek sporadično na početnom dijelu rute kod Legrada i kod Ferdinandovca, dok ih drugdje nema.

Glavna državna cikloturistička ruta br.7 nije označena, ali znatnim dijelom njene trase, uključujući i njen nastavak u Bjelovarsko-bilogorskoj županiji, prolazi Bilodravska ruta. Ova ruta ima jedinstveni oblik slova epsilon s polaznom točkom u Bjelovaru i križištem na Banovom stolu na Bilogori, odakle sjeverni krak ide preko Đurđevca do Novog Virja, a istočni krak do Pitomače u Virovitičko-podravskoj županiji. Na području Koprivničko-križevačke županije ruta je duga nešto više od 30 kilometara, računajući i dio koji prolazi granicom s Bjelovarsko-bilogorskom županijom.

⁵ Prva verzija pružanja EuroVelo rute Željezne zavjese kroz Hrvatsku koju je trasirao autor ove rute zastupnik u Europskom parlamentu Michael Kramer i koja još stoji na mrežnoj stranici EuroVela u Hrvatsku je ulazila tek na graničnom prijelazu Gola i do Podravske Sesvete je vodila istom trasom kao i sada, dok sadašnja verzija u Hrvatsku ulazi već na graničnom prijelazu Goričan.

Cikloturistička ruta br. 7 s Bilodravskom rutom se preklapa na potezu od Đurđevca do granice s Bjelovarskom županijom, s time da njen nastavak od Bjelovara prema Lonjskom polju nosi naziv Međunarodna ruta. Preostali dio rute u Koprivničko-križevačkoj županiji označen je kao lokalna ruta R-3 od Gole do jezera Čingi Lingi, dok nastavak do Đurđevca nije označen.

Na potencijalnoj cikloturističkoj vezi državnog značaja II reda od Koprivnice do Križevaca nema označenih cikloturističkih ruta, ne računamo li lokalne označene rute na prilazima Koprivnici i Križevcima. Nisu označene ni potencijalne vezne rute Koprivnica - Bjelovar i od Legrada prema Varaždinu, kao ni veze Križevaca s Vrbovcem i Kominom u Zagrebačkoj županiji. Označen je samo mali dio trase od Križevaca prema jugozapadu, gdje se na trasama potencijalnih veznih ruta pruža dio označene lokalne križevačke rute br. 5 od Križevaca do Ravenske Kapele. Biciklistička signalizacija ne postoji niti na potencijalnoj alternativni rute 'Drava' na potezima od Gole prema Šoderici i od Podravske Sesveta prema Đurđevcu.

Osim Dravske i Bilodravске rute, u području uz Dravu označeno je i nekoliko ruta u sklopu projekta Bicycle Oasis financiranog od strane Europske unije koji povezuju hrvatsku i mađarsku Podravinu. Na hrvatskoj su strani označene rute Koprivnica - Koprivnički Ivanec - Imbriovec - Legrad - Donja Dubrava duga 22 kilometra te ruta Koprivnica - Koprivnički Bregi - Hlebine - Repaš - Gola duga oko 40 kilometara, koja se dijelom preklapa s rutom Drava i EuroVelo 13. Na području Đurđevca postoji i 30 kilometara duga **Prekodravska ruta**, koja od Đurđevca preko rezervata Đurđevački Peski, Kalinovca, rezervata Crni Jarki i Ferdinandovca vodi do Brodića i skele na lijevu stranu Drave prema Mađarskoj.

Na širem području Križevaca u prigorskom dijelu Županije trasirano je deset ruta ukupne duljine oko 300 kilometara, prikazanih na posebnim kartama i info tabli u gradu Križevcima, koje vode iz Križevaca prema okolnim selima. No, označeno je tek oko 80 kilometara središnje kružne staze BOP ('Biciklom oko Prigorja') po trasi Križevci - Glogovnica - Kamešnica - Kalnik - Gornja Rijeka - Miholec - Sela Ravenska - Prikraj - Križevci, uključujući i odvojak do jezera Čabraji, te brdska kružna ruta BOK ('Biciklom oko Kalnika'), ukupno duga 25 kilometara, računajući i dio u Varaždinskoj županiji.

Uz navedene označene rute, u podravskom dijelu Županije postoji više neoznačenih ili djelomično označenih ruta koje održavaju lokalne biciklističke udruge, ali detaljni podaci o njima nisu dostupni u promidžbenim materijalima. Najviše je takvih ruta u području Dugačkog brda zapadno od grada Koprivnice, a dosta ruta ima i na vinorodnim obroncima Bilogore južno od Koprivnice te u okolici Đurđevca. Znan dio tih ruta prolazi makadamskim cestama lošije kvalitete i šumskim cestama, tako da su pogodne isključivo za brdske bicikliste.

Iako većina ruta označenih i neoznačenih ruta prolazi lokalnim asfaltiranim cestama slabije opterećenih motornim prometom i slikovitim krajolicima, međusobno se dosta razlikuju duljinom i načinom pružanja. U ravničarskom podravskom dijelu rute su većinom linijske, a u brežuljkastom prigorskom dijelu Županije uglavnom kružnog tipa. Znan dio makadamskih cesta po kojima se pružaju rute ima prilično nekvalitetnu

mekanu podlogu nepogodnu za trekking i pogotovo cestovne bicikle, a za Županiju su znakovite i vrlo raznolike oznake po obliku i veličini, što može zbunjivati cikloturiste iz drugih područja Hrvatske i pogotovo inozemstva. To je posebice izraženo u prostoru uz Dravu, gdje se međusobno preklapaju oznake za rutu Drava, Prekodravsku rutu, Bilodravsku rutu i rute označene u sklopu projekta Bicycle Oasis, koje su sve razmjerno velike i različitih boja. Istodobno su oznake na rutama u prigorskom dijelu Županije znatno manje i slabije održavane, a postoji i razlika u izgledu oznaka za rute BOP koje su metalne i plave boje i BOK izrađenih od drveta.

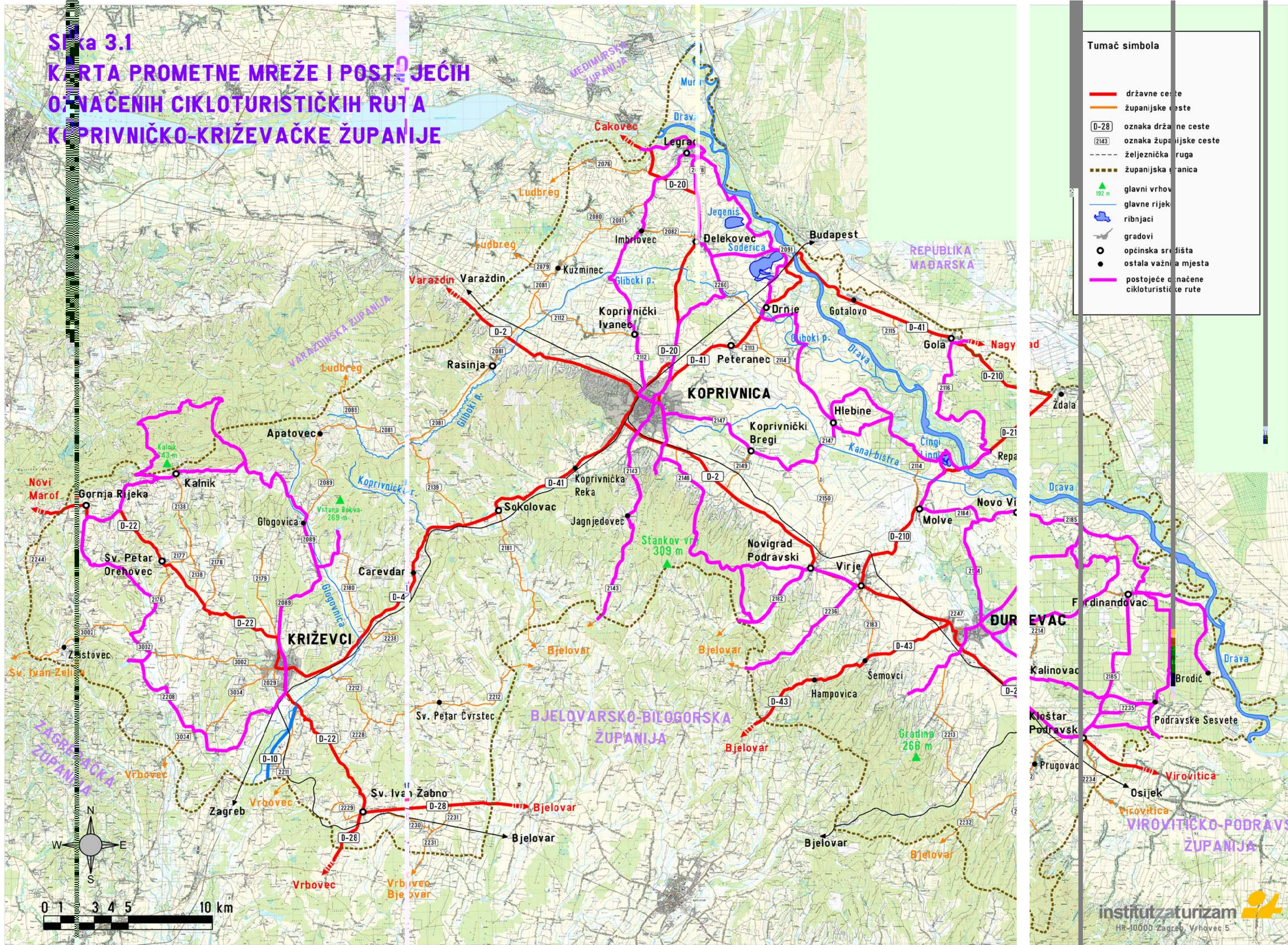
Najkonzistentnije i najkvalitetnije su oznake za rutu Drava karakteristične plave boje, koje za razliku od ostalih ruta sadrže i oznake udaljenosti do važnijih mjesta na ruti. Stoga bi način označavanja Dravske rute po pitanju učestalosti oznaka i isticanja udaljenosti do mjesta na ruti mogle poslužiti kao primjer za označavanje ostalih ruta. Označene biciklističke rute u Koprivničko-križevačkoj županiji prikazane su na slici 1., s time da zbog nepostojanja podataka nisu prikazane rute na području Dugačkog brda zapadno od Koprivnice i dio ruta na podnožju Bilogore južno od Koprivnice.

Za razliku od mreže ruta koja je dosta gusta, prateća cikloturistička infrastruktura u Koprivničko-križevačkoj županiji i uređenost ruta nisu na razini razvijenih turističkih destinacija u Europi. Izuzetak je samo grad Koprivnica koji raspolaže uslugom bike-share 'BicKO' i za hrvatske standarde razvijenom mrežom biciklističkih traka i osobito zajedničkih pješačko-biciklističkih površina odvojenih horizontalnom signalizacijom. Dosta označenih biciklističkih staza i traka postoji i u Križevcima, s time da one velikim dijelom izbjegavaju turistički najatraktivnije središte grada. Usprkos malom broju označenih biciklističkih traka razmjerno je dobra situacija i u gradu Đurđevcu, budući da je sam grad odmaknut od prometnica visokog intenziteta pa je i kretanje biciklista po postojećim cestama uglavnom udobno i sigurno.

No, posebnih biciklističkih staza i traka nedostaje na prometnicama izvan ovih triju gradova, što je osobit problem kada je riječ o kretanju biciklista po izrazito prometnim državnim cestama D-2 Podravska magistrala, D-41 Koprivnica - Križevci, te u manjoj mjeri i na cesti D-20 Koprivnica - Čakovec. Smještajni i ugostiteljski sadržaji pogodni za cikloturiste usto se gotovo isključivo odnose na gradove Koprivnicu, Đurđevac i Križevce, a isto se odnosi i na biciklističke servise.

Ponuda za korisnike brdskih bicikala također nije na razini razvijenih europskih zemalja, jer u Županiji usprkos tradicije brdskog biciklizma nema označenih niti posebno uređenih downhill (spust) niti cross-country (XC) staza, osim priručno na Dugačkom brdu kod Koprivnice za potrebe organizacije utrka. Ipak, među označenim rutama može se naći nekoliko njih namijenjenih primarno brdskim biciklistima. Radi se u prvom redu o ruti BOK u vršnom dijelu Kalnika po makadamskim šumskim cestama dugoj 25 kilometara, koja se dijelom pruža i na području susjedne Varaždinske županije, te o rutama KUB A i B dugim 16 i 27 kilometara od Križevaca prema Kalniku i jezeru Čabraji. Nekoliko označenih ruta za brdske bicikliste koje je označio koprivnički biciklistički klub 'Rotor' postoji i na Dugačkom brdu, ali za njih ne postoje promidžbeni materijali.

Slika 3.1
KARTA PROMETNE MREŽE I POSTOJEĆIH
OTNAČENIH CIKLOTURISTIČKIH RUTA
KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKE ŽUPANIJE



Tumač simbola

- državne ceste
- županijske ceste
- D-28 oznaka državne ceste
- 2143 oznaka županijske ceste
- - - - - željeznička pruga
- županijska granica
- ▲ glavni vrhovi
- glavne rijeke
- ribnjaci
- gradovi
- općinska središta
- ostala važna mjesta
- postojeće označene cikloturističke rute

3.2. CIKLOTURISTIČKE KARTE I DRUGI PROMOCIJSKI MATERIJALI I ALATI

Tiskani promocijski materijali

Za razliku od situacije na terenu koja je u odnosu na druge dijelove kontinentalne Hrvatske dosta povoljna po pitanju označenih ruta pa i uređenih biciklističkih staza i traka, kada je riječ o kartografskim materijalima za cikloturiste situacija je znatno lošija. Naime, Koprivničko-križevačka županija ne raspolaže turističkom kartom koja bi bila pogodna za korištenje cikloturistima, a materijali koji se nude za postojeće rute su uglavnom oskudni. Stoga su cikloturistima za kretanje po Županiji osim karata dostupnih na mobilnim i gps uređajima na raspolaganju samo autokarte šireg područja Sjeverozapadne Hrvatske, parcijalni materijali koji pokrivaju dijelove Županije te inozemni materijali koji se odnose na cijeli prostor uz rijeku Dravu.

Među postojećim materijalima koji pokrivaju samo dijelove Koprivničko-križevačke županije je s kartografskog stanovišta najkvalitetniji materijal Bilodravski biciklistički trokut, koji su zajedno izdali TZ grada Đurđevca te TZ Bilogora-Bjelovar u Bjelovarsko-bilogorskoj županiji i TZ općine Pitomača u Virovitičko-podravskoj županiji. Radi se o kvalitetnoj i upotrebljivoj karti u mjerilu 1:75.000 na kojoj su osim podloge na kojoj se vide svi osnovni sadržaji (naselja, prometnice, vodene i šumske površine) označeni i glavni turistički sadržaji - atrakcije, vidikovci, smještajni i ugostiteljski objekti. Na karti prikazane rute tzv. Bilodravskog biciklističkog trokuta imaju i jasno naznačene uspone i vrstu podloge, ali su opisi ruta oskudni i bez visinskih profila. Problem je i što karta nije dostupna na mrežnim stranicama nijedne od navedenih turističkih zajednica.

Turistička zajednica grada Križevaca i Križevačka udruga biciklista KUB izdali su brošuru Biciklističke staze Križevaca i okolice, koja sadrži jednostavnu kartu sjeverozapadnog dijela područja grada Križevaca s općinom Kalnik i dijelovima općina Gornja Rijeka i Sveti Petar Orehovec, na koje se odnose predložene biciklističke rute. Karta je u mjerilu 1:77.000, ali je razmjerno jednostavna i stilizirana na način da sadrži samo prikaz ruta u različitim bojama, važnija naselja, prometnice i šumske površine te mali plan središta grada Križevaca. Na poleđini je detaljno opisano svih deset ruta s visinskim profilima, vrstom podloge i stanjem označenosti, tako da je brošura usprkos razmjerno nekvalitetne karte dosta upotrebljiva.

Postoji i posebni materijal Biciklističke staze Koprivnice i okolice izdan u okviru realizacije IPA projekta prekogranične suradnje Hrvatske i Mađarske 'Bicycle Oasis'. Brošura sadrži na jednoj strani kartu šireg područja Koprivnice u mjerilu 1:50.000, a na drugoj strani plan gradskog područja Koprivnice u mjerilu 1:6.250 s označenim biciklističkim rutama, ali bez tekstualnih opisa i podataka o rutama. Iako u dosta krupnom mjerilu, karta je stilizirana na način da su istaknute samo prometnice te donekle šumske površine, rijeke i jezera, dok su naselja i ostali sadržaji slabo označeni. Karta sadrži i oznake glavnih atrakcija poput crkvi i muzeja i infrastrukturnih sadržaja poput kolodvora i zračnih luka, ali su oni selektivno prikazani, dok smještajni i ugostiteljski objekti nisu označeni. Stoga je ovaj materijal donekle upotrebljiv za gradsko područje Koprivnice, dok je za okolne prostore njegova primjena ograničena.

Uz tiskanu publikaciju postoji i web stranica: <http://www.bicycleoasismap.eu/> na

'Lifestyle/EU projekti/Iron Curtain Trail' gdje se daju detaljnije informacije o projektu Biciklističke rute Željezne zavjese, EuroVelo ruti br. 13., newsletter posvećen cikloturizmu te izravni linkovi na stranice projekta (www.ict13.eu).

Na web stranici GKP Komunalac Koprivnica, www.komunalac-kc.hr/en/eu-projekti/bicko-sustav/ nalazi se i informacija o sustavu javnih bicikala 'BicKO' i stanica u gradu, koja bi bila korisna i potrebna i na web stranicama turističkih zajednica grada i županije. BicKO ima i zasebni web www.bicko.bike za prijavu novih korisnika BicKO sustava javnih bicikala. Na web stranici Drava Dokumentacijski Centar (<http://ddc.hr>) bio je postavljen promo materijal 'Biciklistički vodič Podravinom' s tekstem i turističkim atrakcijama uz rutu, ali je vodič kao PDF materijal je uklonjen s web stranice.

Jačanjem cikloturizma kao jednog od ključnih turističkih proizvoda, valjalo bi razmisliti o promjeni web arhitekture stranice kako bi informacije kroz izbornike bile vidljivije i time lakše dostupne. Na stranicama se može preuzeti i mobilna aplikacija TZ grada Koprivnice gdje se mogu dobiti detaljnije informacije o turističkoj ponudi. Aplikacija sadrži i informacije o biciklističkim stazama i Muzeju bicikla na otvorenom 'Od Leonarda da Vincija do danas' u središtu Koprivnice. Od web stranica općinskih turističkih zajednica valja spomenuti TZ općine Kalnik www.tz.kalnik.hr na kojima je među glavnim izbornicima odmah vidljiva mogućnost aktivnog odmora i biciklizma. Opisuje se ruta 'BOK' oko Kalnika te je na stranicama moguće preuzeti GPX podatke za obilazak staza. Ostale turističke zajednice, za sada, ili još nemaju vlastite web stranice ili na njima ne promoviraju cikloturizam.

3.3. OBILJEŽJA CIKLOTURISTIČKE PONUDE

Smještajna ponuda

U Koprivničko-križevačkoj županiji gostima je na raspolaganju sveukupno 637 ležajeva u 27 smještajnih jedinica od čega je šest hotela, a ostali smještaj je u kategoriji soba za iznajmljivanje, seoskih domaćinstava, prenoćišta, apartmana i lovački dom. Najveći broj smještajnih jedinica imaju hotel Picok **** (168 postelja) u Đurđevcu koji ima i Sport i Biciklizam na glavnom menu web stranice hotela te hotel Podravina *** (105 postelja) i hotel Bijela kuća *** (25 postelja) u Koprivnici, čiji kapaciteti čine 43% ukupnih smještajnih kapacitete u Županiji. U 2016. godini u Županiji je ostvareno ukupno 39.747 noćenja te 18.864 dolazaka. Veći dio potražnje činili su domaći gosti s udjelom od 58% u noćenjima i u dolascima. U odnosu na prethodnu, 2015. godinu, ostvaren je rast od 41,9 % u noćenjima i 5,4 % u dolascima. Vezno uz certificiranje smještajnih objekata za cikloturizam u Županiji su 'Bike&Bed' imaju tri objekta i to 'Repaš 88', Seoski turizam Rakić i Seljačko domaćinstvo Tara.⁶ Postoji i Kamp odmorište kraj bazena Cerine u Koprivnici, www.bazeni-koprivnica.com/kamp-odmoriste/

⁶ Certifikate im je dodijelila Udruga 'Moj bicikl' koja je u međuvremenu prestala s radom.

Ugostiteljstvo

Koprivničko-križevačka županija ima zanimljivo eno-gastro nasljeđe i taj se dio ponude izrazito naglašava u promociji samog imidža Županije. Na prostoru Županije nalazi se 21 restoran te 11 OPG-ova/seljačkih gospodarstava koji uslužuju hranu. Važno je spomenuti da se kontinuirano radi na unapređenju gastronomske ponude, o čemu govori projekt oznake marke kvalitete 'Okusi Podravine i okusi Prigorja' putem kojeg je do sada certificirano osam ugostiteljskih objekata. Županijska turistička zajednica za promociju koristi tiskani vodiči 'Enogastro - vodič Podravine i Prigorja' u kojem po geografskom principu opisuje mjesta te potom detaljno opisuje vinarije, OPG-ove, restorane (posebitosti, radno vrijeme, cijene, kontakt i dr.). Ipak, za sada ugostiteljska ponuda se nije prilagođavala potrebama cikloturista. Budući da se može pretpostaviti da bi upravo vinarije i OPG-ovi mogli činiti važan faktor privlačnosti za dolazak biciklista u ovo područje, u budućnosti će poduzetnici u ugostiteljstvu svoju ponudu trebati prilagođavati potrebama ovog segmenta.

Izleti

U Koprivničko-križevačkoj županiji posluje jedanaest turističkih agencija od kojih je devet u Koprivnici te po jedna u Molvama i Križevcima. Uglavnom se bave emitivnim poslovanjem i, za sada, niti jedna ne nudi izlete biciklom po Županiji. Hotel Picok na svojim web stranicama www.hotel-picok.hr promovira biciklizam (jedan od glavnih izbornika je 'Sport') pri čemu opisuje posebitost ovog proizvoda u Županiji te daje preporuke cikloturistima za posjet lokacijama u Županiji te dvorcu Pejačević, Ludbregu i Križnici u susjednim županijama Varaždinskoj i Virovitičko-podravskoj. Međutim, za sada, ne nudi uslugu najma bicikla već poziva goste da dođu vlastitim biciklima. Ponudom cikloturizma, u smislu organizacije događanja i promocijom staza, bave se ponajviše biciklističke udruge na području gradova kao BK Rotor Koprivnica, KUB Križevačka udruga biciklista i Biciklistički klub Đurđevac.

Vodiči

Vođenje i/ili praćenje grupe cikloturista na terenu je važan dio cikloturističkog proizvoda i zahtjeva iznimnu odgovornost i obvezu, odnosno, predanost poslu. Stručan, znalčki potkovan i vješt biciklistički vodič i/ili pratitelj će uvelike pridonijeti prenošenju osjećaja nezaboravnog doživljaja sa biciklističke ture. Cikloturistički pratitelji i/ili vodiči važna su karika u predstavljanju cjelovitog cikloturističkog potencijala određenog prostora kao integralnog turističkog proizvoda, a od izuzetnog je značaja njihovo stručno osposobljavanje kroz posebne edukacije radi stjecanja posebnih znanja i vještina, uz već očekivano prethodno biciklističko iskustvo.

Za sada Pravilnik o stručnom ispitu za turističke vodiče i ispitnom programu za turističke pratitelje (N.N. br. 50/2008) u dijelu općeg i posebnog dijela stručnog ispita ne propisuje niti obrađuje ispitnu materiju koja se odnosi na posebne oblike turizma, pa tako ni cikloturizam. Zakon o pružanju usluga u turizmu (N.N. br. 68/07, 88/10,

30/14, 89/14 i 152/14), čl. 56, točke 1. i 6., propisuje da turističke usluge koje uključuju športsko-rekreativne ili pustolovne aktivnosti moraju pri pružanju tih usluga imati stručno osposobljene osobe te da ministar turizma, uz suglasnost ministra nadležnog za obrazovanje i/ili šport, može propisati uvjete za pružanje takvih aktivnosti, tehničke uvjete sredstava kojima se pružaju te način i program stručnog osposobljavanja osoba koje pružaju takve usluge. Pravilnik za stručno osposobljavanje cikloturističkih ili biciklističkih vodiča ne postoji.

IRTA – Istarska razvojna turistička agencija organizirala je u suradnji sa sustavom turističkih zajednica županija najveći broj tečajeva za stručno osposobljavanje biciklističkih (bike) vodiča u trajanju od 2-5 dana, te izdavala Uvjerenje o položenom stručnom osposobljavanju kao uvjet za izdavanje licence biciklističkog vodiča pri Hrvatskom biciklističkom savezu. Programska i sadržajna koncepcija programa osposobljavanja i nastavnih predmeta preuzeta je iz primjera dobre prakse susjedne Italije i drugih zemalja u okruženju.

Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma pri Ministarstvu turizma, čiji članovi su i predstavnici Hrvatskog biciklističkog saveza planira inicirati uređivanje ovog tipa stručnih osposobljavanja biciklističkih vodiča na nacionalnoj i županijskoj razini, kako bi ubuduće bilo dostupnije svima koji ga imaju potrebu organizirati. Vezano uz daljnje potrebe za specijaliziranim vodičima/pratiteljima za cikloturizam u Koprivničko-križevačkoj županiji preporuka je javiti se Koordinacijskom tijelu za razvoj cikloturizma u Ministarstvu turizma i iskazati interes za “Edukacije biciklističkih vodiča/ pratitelja”.

U Koprivničko-križevačkoj županiji, u skladu s razvojem ovog proizvoda i očekivanim rastom potražnje, biti će važno osigurati bazu specijaliziranih vodiča koji čine neizostavan dio kvalitete ponude, odnosno, cjelokupnosti turističkog doživljaja bicikliranja u Županiji. Zbog toga će biti nužno provesti edukaciju u kojoj će se obraditi posebne teme koje se tiču bicikla, osnovne sportske fiziologije i prehrane, prve pomoći na terenu, orijentaciju i dr.

Biciklistička odmorišta

Biciklistička odmorišta važan su dio cjelokupne cikloturističke ponude neke destinacije. Radi se o uređenim mjestima koja se obično sastoje od mjesta za parkiranje bicikla, nekoliko klupa za odmor, koša za smeće, nadstrešnice i info-panoa s informacijama. Dobrodošli su i alati za popravak bicikla i dostupnost pitke vode. Biciklistička odmorišta važan su dio cikloturističkih ruta, odnosno, ponude destinacijske ponude. Radi se o uređenim mjestima koja se obično sastoje od mjesta za parkiranje bicikla, nekoliko klupa za odmor, koša za smeće, nadstrešnice i info-panoa s informacijama, a dobrodošli su i alati za popravak bicikla i dostupnost pitke vode.

U Hrvatskoj su razmjerno rijetka odmorišta uglavnom jednostavna kao na slikama 3.2., 3.3., 3.5. i 3.6. iako bi, kad je to moguće, trebalo izgraditi i nadstrešnice radi mogućnosti odmora biciklista u uvjetima žege ili kiše.

U Koprivničko-križevačkoj županiji, za sada, nema registriranih i opremljenih biciklističkih odmorišta.

Slika 3.2. Primjer odmorišta u Međimurju



Slika 3.3. Primjer odmorišta u Vukovaru, Adica



Slika 3.4. Primjer odmorišta u Noskovačkoj Dubravi, dravski nasip



Slika 3.5. Primjer odmorišta u Pitomači



Sustav informiranja gostiju

Cikloturisti informacije, materijale i preporuke mogu dobiti putem TIC-eva u turističkim zajednicama. Za sada, cikloturisti mogu potražiti informacije u tri turističke zajednice i to u Križevcima, Koprivnici i Đurđevcu. U budućnosti bi valjalo razmisliti o info-punktu koji bi bio lako dostupan cikloturistima na ruti EuroVelo br. 13., a kojem bi, među ostalom, bila i u funkcija upoznavanja gostiju s cikloturističkom ponudom cijele Županije i okolnih područja.

Manifestacije

Imidž Koprivničko-križevačke županije, odnosno, posebno grada Koprivnice, često se veže uz biciklizam, koji ovdje ima dugu tradiciju. Tome pridonose i biciklističke manifestacije koje se svake godine održavaju diljem Županije. Šest etabliranih manifestacija čine sljedeća događanja:

- Festival biciklističke rekreacije: riječ je o festivalu koji se održava već dvanaest godina. Organizira ga OLD timer klub Biciklin. Program se odvija dva dana.
- XCM utrka: riječ je o međunarodnoj brdsko-biciklističkoj utrci koju organizira BK Rotor. Utrka se odvija na dvije staze koje su 95% makadamske podloge s

šumskim singlicama, a asfalt je samo na uvodnom i završnom dijelu utrke. A staza je duljine 70 km, a B staza 57 km. Staze se u jednom dijelu razdvajaju i potom opet spajaju.

- Križevačka biciklijada: u razdoblju od svibnja do kraja kolovoza Križevačka udruga biciklista svake godine organizira nekoliko tematskih biciklijada (Uskršnja biciklijada, Obiteljska biciklijada, Biciklijada križevačkim krajem i sl.). Ove godine organiziraju vožnje biciklima nedjeljom.
- Biciklijada Picokijada: riječ je o rekreativnoj biciklijadi za građanstvo i djecu (MTB maraton) koju organizira biciklistički klub Đurđevac.
- Zelena blaga Bilogore: jedinstven ciklo-gastro događaj na obiteljskom imanju Vila Bilogore u Maloj Dabčevici. Događaj je namijenjen ljubiteljima biciklizma, zdrave hrane i prirode. Biciklijada se odvija na stazi dugoj 44 kilometra koja povezuje Virovitičko-podravsku i Bjelovarsko-bilogorsku županiju. Manifestaciju organizira biciklistički klub Đurđevac.

Za cikloturizam važno je uzeti u obzir i druge etablirane turističke manifestacije na kojima se može promovirati ovaj turistički proizvod i koje mogu potaknuti već broj dolaska cikloturista u Koprivničko-križevačku županiju. To su sljedeće manifestacije:

Manifestacija	Vrijeme održavanja	Broj posjetitelja
Križevačko veliko spravišće	Lipanj	35.000
Podravski motivi	Lipanj	10.000
Picokijada	Lipanj	35.000
Renesansni festival	Kolovoz	40.000

3.4. PRATEĆE USLUGE ZA CIKLOTURISTE

Za razvoj cikloturizma važno je osigurati sve potrebne prateće usluge koje cikloturistima omogućuju ugodan boravak u destinaciji. Kvalitetna mreža tih usluga pridonosi cjelokupnoj slici destinacije posvećene cikloturistima. Riječ je o mogućnosti najma bicikala (rent-a-bike), razvijenim sustavima javnih bicikala (bike-share sustavi), dostupnim i dobro organiziranim biciklističkim servisima, punionicama za električne ('E') bicikle i sl.

Najam bicikala (Rent-a-bike)

Najam bicikala na području Koprivničko-križevačke županije moguć je na dvije lokacije i u općini Gornja Rijeka i u Đurđevcu. U Općini Gornja Rijeka iznajmljuju se e-bicikli. Na gradskih bazenima Cerine u Koprivnici također je moguće iznajmiti bicikla, ali, za

sada je riječ o tek nekoliko bicikala. Poduzetnici na ostalom području (turističke agencije, privatni iznajmljivači i dr.) nisu se još počeli baviti najmom bicikala.

Sustavi javnih bicikala (Bike-share)

Bike-sharing sustav javnog iznajmljivanja bicikala jednostavan je i brz način korištenja bicikla kao prijevoznog sredstva a osim za lokalno stanovništvo zanimljiv je i turistima jer im omogućuje obilazak destinacije na malo drugačiji način. U Koprivničko-križevačkoj županiji u Gradu Koprivnici 2015. godine uspostavljen je BicKo sustav. Organiziran je na način da se može koristiti svakodnevno kroz 7 dana u tjednu u razdoblju od 6,00 do 24,00 sata. Biciklistički centar ima na raspolaganju 20 bicikala za odrasle i 5 za djecu. Podaci o raspoloživosti bicikla dostupni su na web stranici sustava www.bicko.bike. Funkcionira na način da se sklopi ugovor o posudbi s operaterom mehaničkih bicikala ili operaterom električnih bicikala koji izdaju RFID karticu ili jednokratni kod za posudbu bicikla. Bicikle je moguće iznajmiti na sedam BicKo terminala u gradu.

Biciklistički servisi

Biciklisti mogu servisirati svoje bicikle na sedam lokacija, odnosno sedam trgovina biciklima u Koprivničko-križevačkoj županiji koje ujedno prodaju i rezervne dijelove i obavljaju servise. Riječ je o pet trgovina u Koprivnici, jednoj u Đurđevcu i jednoj u Križevcima. Budući da se servisi mogu obaviti u sva tri grada u Županiji može se reći da je pokrivenost servisom razmjerno zadovoljavajuća. Ipak, valja imati na umu da cikloturistima koji preferiraju vožnju uz Dravu ovi servisi nisu brzo i lako dostupni pa bi u budućnosti trebalo osigurati uslugu servisa i uz ovu rutu (npr. Molve) što bi uvelike pridonijelo kvaliteti cikloturističke turističke ponude na ovom dijelu Županije.

Punionice za električne bicikle ('E' bike)

Trenutno u Koprivničko-križevačkoj županiji postoje tri punionice za električne bicikle i to u gradu Koprivnici (Bazeni Cerine, Vojarna i Zrinski trg - www.bazeni-koprivnica.com/kamp-odmoriste). U Križevci postoji punionica za električne automobile na koju se može nadograditi i mogućnost punjenja za električne bicikle. Za sada je potražnja za e-biciklima u Hrvatskoj još relativno mala ali se s obzirom na trendove i rast prodaje u okruženju može očekivati rast potražnje. Primjerice, u Štajerskoj oko 25% smještajnih objekata ima punjače za e-bicikle, oko 30-tak objekata koji nude najam e-bicikala te se nude posebne ture za e-bicikliste. Shodno rastu popularnosti e-bicikala, u skoroj će budućnosti vjerojatno biti potrebno širiti mrežu e-punionica, posebno uz glavne biciklističke rute.

3.5. CIKLOTURIZAM U POSTOJEĆIM PLANSKIM DOKUMENTIMA

Planiranje razvoja cikloturizma treba uskladiti s drugim planovima razvoja, posebice, gospodarskim, turističkim i prometnim. U nastavku se ukratko obrazlažu ključni nalazi ovih dokumenta koje je potrebno uzeti u obzir za cikloturizam.

Strategija razvoja cikloturizma za područje Podravine

Strategija razvoja cikloturizma za područje Podravine izrađena je 2014. godine i uz analizu postojećeg stanja, SWOT analizu razrađuje strategiju razvoja cikloturizma na ovom području, marketinške aktivnosti te analizu troškova i koristi odabranih projektnih prijedloga.

SWOT analiza je kao glavne prednosti istaknula očuvanu prirodu i nezagađen okoliš, povoljan geoprometni položaj i blizinu važnih međunarodnih biciklističkih ruta te tradiciju bicikliranja među lokalnim stanovništvom. Kao glavni nedostaci navedeni su nedostatak kvalitetne infra i supra strukture što podrazumijeva mali broj uređenih biciklističkih ruta, lošu turističku signalizaciju te mali broj smještajnih kapaciteta.

Vizija razvoja cikloturizma na području Podravine definirana je na sljedeći način: 'Regija Podravina će do 2020. godine biti prepoznatljiva kao konkurentna regionalna i europska destinacija cikloturizma, namijenjena ljubiteljima prirode, aktivnog odmora i zdravog načina života. Svoj razvoj će temeljiti na dostupnim turističkim resursima i atrakcijama, održivoj razvoju turizma i povezivanju podravskih općina i gradova s destinacijama cikloturizma u prekograničnom području u Mađarskoj, a sve s ciljem podizanja kvalitete ukupnog turističkog proizvoda, i posljedično, podizanja standarda i kvalitete života lokalnog stanovništva.' U studiji se dalje kao glavni elementi pozicioniranja navode aktivan odmor u očuvanom i opuštajućem prirodnom ambijentu, tradicija biciklizma potiče aktivnosti, destinacija za ugodan i aktivan vikend, destinacija koju treba otkriti.

Od predloženih projekata u studiji je analizirana financijska i ekonomska isplativost bike-sharing sustava te su potom izrađene ocjene financijske i ekonomske isplativosti tri dodatna moguća projekta i to: škola bicikliranja i korištenja bike-sharing sustava za gradski prijevoz u novonabavljenim autobusima (bike and ride) i uvođenje usluge call-a-bike i servisnog centra.

Županijska razvojna strategija Koprivničko-križevačke županije

Županijska razvojna strategija Koprivničko-križevačke županije za razdoblje 2014. - 2020. obuhvaća analizu stanja, analizu razvojnih potreba i potencijala, viziju, strateške ciljeve, prioritete i mjere, financijski i institucionalni okvir za provedbu te praćenje i vrednovanje razvojne strategiju.

Vizija županije definirana je na sljedeći način: 'Županija u službi čovjeka i održivog razvoja - Županija tradicije, kulturnih i prirodnih vrijednosti, konkurentnog gospodarstva i visokog životnog standarda.' Kao glavni strateški ciljevi Koprivničko-križevačke županije istaknuti se: 1. Povećati konkurentnost gospodarstva i

učinkovitost resursa; 2. Poboljšati prometnu i komunalnu infrastrukturu; 3. Povećati učinkovitost ljudskih potencijala i poboljšati društveni standard; 4. Unaprijediti održivo korištenje prirodnih i kulturnih vrijednosti i poboljšati sustave zaštite i spašavanja.

Kad je riječ o analizi turizma u strategiji je zaključeno kako postoje značajni turistički potencijali i to posebice u vjerskom, vinskom, planinarskom, ciklo, kulturnom, sportskom, lovnom i ribolovnom turizmu. Također se navodi kako je izgrađen niz novih turističkih sadržaja poput biciklističkih staza, vinske i galerijske ceste ali da su potencijali skromno iskorišteni.

Prostorni plan Koprivničko-križevačke županije

U Prostornom planu Koprivničko-križevačke županije donesenom 2001. godine istaknuto je kako turizam predstavlja sve značajniji segment privređivanja ali da su potencijali Županije nedovoljno iskorišteni. Posebno se navode raznovrsni i atraktivni šumski i brežuljkasti predjeli, velike i mnogobrojne vodene površine te prometno-zemljopisni (tranzitni) položaj kao važni preduvjeti za intenzivniji razvoj turističkih proizvoda. Međutim, kao problem prirodnog sklada i slikovitosti prostora ističu se 'vizualna zagađenja' pri čemu ponajviše misli na neprimjerenu izgradnju kuća za odmor i 'klijeti' koje degradiraju krajolik Županije, posebno u vinogradarskim područjima i uz obale eksploatacijskih jezera. Također se, kao problem, navode i zapuštene javne površine i dotrajalost 'urbane' opreme, napuštene kuće i imanja. Zaključak je da bi razvoju turizma trebalo dati veću pažnju te iskoristiti potencijale Županije.

Vezano u cestovni promet u Planu se ističe kao je primarna cestovna mreža nastala na matrici koja je formirana kroz povijesna razdoblja i oblikovana prema tim potrebama, da su vremenom uz nju nastajala naselja koja otežavaju odvijanje prometa, da razvoj gradova na križanjima koje čine primarno mrežu ne prati rješavanje cestovnog sustava (obilaznice) te da građevinsko-tehnički elementi velikog broja cesta nisu adekvatni. Osim toga se navodi kako sustav lokalnih cesta nije ravnomjerno razvijen te kako je područjem Bilogore i Podravlja gustoća cesta manja.

3.6. SURADNJA DIONIKA CIKLOTURIZMA U ŽUPANIJU

Imajući u vidu mnoštvo vrlo različitih dionika, uspješna implementacija Operativnog plana razvoja cikloturizma Podravine i Prigorja neće biti moguća bez njihove kvalitetne suradnje. To je osobito važno kada je riječ o intervencijama u prostoru na planiranju, razvoju i održavanju cikloturističke infrastrukture, biciklističkih oznaka i signalizacije, te drugih sadržaja namijenjenim cikloturistima. Naime, usprkos deklarativnom opredjeljenju društva u cjelini i turističkog sektora za razvoj biciklističke infrastrukture, u praksi su još uvijek prisutni veliki otpori, a posebno je problematična nezainteresiranost lokalne zajednice vezano uz financiranje izgradnje biciklističke infrastrukture, u prvom redu posebnih biciklističkih staza i traka uz javne ceste.

Nezainteresiranost je prisutna i kada je riječ o pitanju asfaltiranja lokalnih i nerazvrstanih cesta i ostalih puteva iznimno važnih za promet biciklista, iako prema članku 5. odredbi Zakona o sigurnosti prometa na cestama odgovornost za uređenje biciklističkog prometa imaju jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave, uz prethodnu suglasnost ministarstva nadležnog za unutarnje poslove.

Osim na razini Županije, nužno je voditi računa i o dionicima na državnoj razini. Među njima se kao dva ključna ističu **Ministarstvo turizma** kao nositelj izrade operativnih planova razvoja cikloturizma za kontinentalne županije i osnivač Koordinacijskog tijela za razvoj cikloturizma (u ožujku 2016. godine) te **Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture** kao tijelo nadležno za planiranje izgradnje nacionalne mreže biciklističkih ruta i donošenje zakona koji se odnose na cikloturizam. Vezano uz djelovanje ova dva ministarstva kao važni dionici pojavljuju se i **Hrvatska turistička zajednica** kao krovna organizacija bitna za promociju cikloturizma na nacionalnoj i međunarodnoj razini, javno poduzeće **'Hrvatske ceste'** kao tijelo nadležno za izgradnju infrastrukture uz državne ceste s osnovanom Grupom za biciklistički promet i infrastrukturu pri Sektoru za razvoj i strateško planiranje. S obzirom na poziciju na dugačkoj međunarodnoj Dravskoj ruti za Koprivničko-križevačku županiju veliki značaj imaju i **'Hrvatske željeznice'** te **Uprava za upravljanje unutarnjim vodama** vezano uz opstojnosti i kontinuitet rada tradicijskih riječnih skela.

Za reguliranje kretanja biciklista po javnim prometnicama veliku važnost ima i **Ministarstvo unutarnjih poslova** kao tijelo nadležno za sigurnost prometa i biciklističkog prometa na javnim cestama, a značajnu ulogu ima i **Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije** vezano uz financiranje projekata koji trebaju proizaći iz operativnih planova razvoja cikloturizma. Za ovu županiju značaj imaju i **Ministarstvo poljoprivrede** kao krovno tijelo nadležno za poljoprivredne i šumske površine, lovišta i prostore uz nasipe za zaštitu od poplava, na koje se odnosi značajan dio biciklističkih ruta, posebno onih namijenjenih brdskim biciklistima. Na Ministarstvo poljoprivrede su kao također važni dionici vezana i javna poduzeća **'Hrvatske vode'** i **'Hrvatske šume'**.

Na lokalnoj razini ključnu ulogu imaju dionici kojima je cikloturizam u osnovnom fokusu interesa, a to se osim na samu **Županiju** kao korisnika bespovratnih sredstava i **regionalnu razvojnu agenciju** kao tijela koje bi trebalo pribaviti sredstva za ulaganja u razvoj cikloturizma odnosi u prvom redu na biciklističke i cikloturističke organizacije i udruge, Županijsku upravu za ceste, sustav turističkih zajednica te jedinice lokalne samouprave. **Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma Hrvatske** i stručnjaci i županijski predstavnici okupljeni u istom se zajedno s biciklističkim udrugama ističu kao subjekti najpozvaniji za planiranje, kreiranje i provjeru kvalitete biciklističkih ruta, vođenje informacijske baze o rutama i pratećoj cikloturističkoj ponudi svake županije te podršku u izradi cikloturističkih karata.

Županijska uprava za ceste (ŽUC) ima osobitu ulogu zbog toga što se po županijskim i lokalnim cestama vodi većina biciklističkih ruta pa su te prometnice ključne za izgradnju biciklističke infrastrukture (traka na kolniku), a ŽUC i jedinice lokalne

samouprave čine ključan faktor glede planiranja, ulaganja u izgradnju i održavanje cikloturističke infrastrukture. **Županijska turistička zajednica** ima ključnu ulogu prilikom organizacije cikloturističkih aktivnosti i promocije cikloturizma na razini cijele županije te kao koordinator djelovanja **lokalnih turističkih zajednica**. Značajnu ulogu imaju i **turističke agencije**, odnosno destinacijske menadžment kompanije koje se bave cikloturizmom, posebice s aspekta privlačenja turističke potražnje te organizacije i podrške cikloturističkim događanjima.

Najvažniji od svih dionika je Županija, koja bi trebala koordinirati rad svih ostalih dionika, u koje osim prethodno navedenih spadaju i poduzetnici uključeni u razvoj cikloturizma. Među njima se ističu subjekti koji se bave prihvatom cikloturista u smještajnim objektima, pružatelji ugostiteljskih, informativnih i servisnih usluga za cikloturiste, ponuditelji nekih specifičnih usluga za cikloturiste kao što su najam bicikla ('rent-a-bike'), sustavi javnih bicikala ('bike share') i dr. Ne smije se zanemariti ni neke posebne dionike poput Hrvatske gorske službe spašavanja vezano uz sigurnost kretanja biciklista po šumskim i gorskim prostorima i izradu karata za aktivan odmor u prirodi, lovačka društva i privatne koncesionare lovišta Hrvatskih šuma kao korisnike šumskih resursa zanimljivih za prolazak cikloturista itd.

Dodatna važnost Županije proizlazi i iz potrebe koordinacije rada jedinica lokalne samouprave, koje često mogu imati različite interese, kao i vezano uz suradnju sa susjednim županijama. Naime, cikloturističke rute prolaze kroz više općina i gradova pa i županija, a cikloturiste ne zanimaju administrativne granice županija pa ni cijelih država. Upravo stoga je Ministarstvo turizma kao inicijator i financijer izrade operativnih planova inzistiralo na dogovoru između ključnih dionika u destinaciji kao nezaobilaznom elementu Plana, odnosno na potpisu sporazuma o provedbi Plana od strane ključnih dionika.

4. SWOT ANALIZA

Osnovni cilj SWOT analize je objektivno sagledavanje svih relevantnih prednosti i slabosti Koprivničko-križevačke županije kao cikloturističke destinacije, kao i sagledavanje prilika i prijetnji iz okruženja koje mogu utjecati na budući razvoj cikloturizma. Analiza je velikim dijelom temeljena na Akcijskom planu razvoja cikloturizma iz 2015. godine koji se odnosio na cijeli prostor Hrvatske, jer je većina elemenata slična za većinu kontinentalnih županija. No, u analizu su uneseni i brojni posebni elementi do kojih se došlo tijekom analize raznih dokumenata koji se odnose na problematiku cikloturizma u Koprivničko-križevačkoj županiji, kroz razgovore s dionicima i tijekom terenskog obilaska Županije. Važnu ulogu imale su i opservacije članova ekspertnog tima temeljene na iskustvu u radu na cikloturističkim projektima, kao i osobna iskustva autora kao cikloturista i članova Koordinacijskog tijela za razvoj cikloturizma Hrvatske pri Ministarstvu turizma osnovanog 2016. godine.

SWOT analiza utemeljena na ovakvim premisama čini osnovu za predlaganje konkretnih mjera potrebnih za razvijanje cikloturizma kao turističkog proizvoda, a tako i za planiranje njegovog razvoja na području Koprivničko-križevačke županije. Ona je važna i kao podloga za formuliranje operativnih ciljeva i konkretnih mjera, a tako i za financiranje cikloturističke infrastrukture te poticanje razvoja pratećih poduzetničkih aktivnosti.

4.1. PREDNOSTI

Glavna prednost Koprivničko-križevačke županije kada je riječ o razvoju cikloturizma je pozicija na najduljoj EuroVelo ruti br. 13 'Željezna zavjesa' i uz rijeku Dravu kao okosnicu Svjetskog rezervata biosfere Mura Drava Dunav. Ova je pozicija dodatno važna i stoga što glavna ruta uz Dravu čini prirodni nastavak razvijenih međunarodnih ruta uz Dravu i Muru u susjednoj Sloveniji i dalje u Austriji, a poticajnu ulogu ima i susjedstvo uz Dravu s Mađarskom kao cikloturistički razvijenom zemljom. Naime, za razliku od znatnim dijelom kultiviranog prostora Mađarske s razmjerno velikim naseljima na lijevoj obali Drave, potencijalnim cikloturistima nudi se prirodno bolje očuvan slikoviti ravničarski i blago valoviti krajolik slikovite ruralne arhitekture te mnoštvo raznolikih cikloturističkih ruta. Kao i ostali dijelovi kontinentalne Hrvatske, i Koprivničko-križevačka županija ima razmjerno ugodnu klimu u većem dijelu godine, osobito u proljeće i jesen kao godišnjim dobima pogodnim za intenzivnije bavljenje cikloturizmom.

Posebnost Koprivničko-križevačke županije u odnosu na druge dijelove Hrvatske je biciklistička tradicija, osobito u glavnom gradu Koprivnici, koja usto raspolaže i uslugom 'bike-share'. Koprivnica ima za hrvatske razmjere i razvijenu mrežu biciklističkih traka uz ceste pa i posebnih biciklističkih staza, a dosta je takvih prometnica i u Križevcima. Iako je takvih prometnica mnogo manje izvan naselja, zbog

mnoštva lokalnih cesta s niskim intenzitetom prometa pogodnih za kretanje biciklista, većina lokalnih ruta je pošteđena jačeg motornog prometa.

PREDNOSTI
Pozicija na najduljoj EuroVelo ruti br. 13 'Željezna zavjesa' i uz rijeku Dravu kao okosnicu Svjetskog rezervata biosfere Mura Drava Dunav
Pogodnost prostora Županije za razvoj cikloturizma zbog slikovitog ravničarskog i blago valovitog krajolika s očuvanom ruralnom arhitekturom
Velik broj lokalnih cesta neopterećenih prometom motornih vozila pogodnih za vođenje cikloturističkih ruta
Povoljan prometni položaj na prirodnom nastavku razvijenih međunarodnih ruta uz Dravu i Muru uz granicu s Mađarskom kao cikloturistički razvijenom zemljom
Velik broj atraktivnih označenih lokalnih ruta
Snažna biciklistička tradicija, osobito u gradu Koprivnici
Visoka razina osobne sigurnosti
Podrška javnog sektora u razvoju cikloturizma, naročito Ministarstva turizma

Dodatnom zamahu razvoja cikloturizma u Koprivničko-križevačkoj županiji doprinosi i potreba za širenjem turističkih aktivnosti na kontinentalni dio Hrvatske, zbog čega se povećao i poduzetnički interes za bavljenje različitim aktivnostima vezanim za cikloturizam. Tome u prilog idu i komplementarnost s ostalim oblicima turizma u prostoru Županije, posebno s ruralnim, vinskim i kulturnim turizmom temeljenom na snažnoj tradiciji naivnog slikarstva, a u području Kalnika i s planinarstvom i alpinizmom.

4.2. NEDOSTACI

Razmjerno niska aktualna razina razvijenosti cikloturizma u Koprivničko-križevačkoj županiji s obzirom na brojne prethodno navedene prednosti rezultat je velikog broja slabih točaka. One se najvećim dijelom odnose na cikloturističku infrastrukturu, odnosno mali broj izgrađenih biciklističkih staza i traka izvan gradskih naselja. Značajni nedostatak čini i otežano vođenje ruta zbog pružanja prometnica visokog intenziteta motornog prometa, u prvom redu državne ceste D-2 Podravska magistrala, ceste D-41 Koprivnica - Križevci, a u manjoj mjeri i državne ceste D-20 Koprivnica - Čakovec. Na cikloturiste naviknute na sustavno i jednoobrazno označavanje ruta u susjednoj Mađarskoj i Austriji može zbunjujući djelovati i izrazita neujednačenost u označavanju i preklapanje ruta karakteristično upravo za ovu Županiju.

Treba istaknuti i nedostatak pratećih sadržaja za cikloturiste, osobito smještajnih, ugostiteljskih i servisnih sadržaja, koji se najvećim dijelom odnose samo na tri grada u Koprivnicu, Križevce i Đurđevac. Ovakva situacija dijelom je uvjetovana zapostavljenosti biciklizma u sustavu strateškog prometnog planiranja na nacionalnoj razini te nepovoljnom poduzetničkom klimom koja ne djeluje poticajno na uređenje

objekata koji bi mogli biti na usluzi cikloturistima, Izražena je i niska razina suradnje među dionicima turističkog razvoja i između pojedinih jedinica lokalne samouprave. Primjetna je i još uvijek nedovoljna prepoznatljivost Županije kao cikloturističke destinacije, vidljiva kroz nedostatak kvalitetnih kartografskih i informativnih materijala te slabih ulaganja u promociju na cikloturističkim tržištima i razvoj turističkog proizvoda cikloturizma.

NEDOSTACI
Mali broj izgrađenih biciklističkih staza i traka izvan naselja
Neujednačenost u označavanju i često preklapanje ruta
Otežano vođenje ruta zbog pružanja cesta s velikim intenzitetom motornog prometa
Nedostatak smještajnih i ugostiteljskih sadržaja
Nedostatak kvalitetnih kartografskih i informativnih materijala
Nepovoljna poduzetnička klima
Niska razina suradnje među dionicima turističkog razvoja i jedinicima lokalne samouprave
Slaba promocija na cikloturističkim tržištima
Slaba prateća ponuda za cikloturiste izvan većih gradova, posebno kad je riječ o odmorištima i servisima

4.3. PRILIKE

Iz analize osnovnih prednosti i nedostataka Koprivničko-križevačke županije kao cikloturističke destinacije mogu se detektirati prilike koje joj se pružaju ukoliko se dodatno unaprijede dobre strane i istovremeno uklone ključni nedostaci. Naime, usprkos značajnom iskoraku vezano uz afirmaciju rijeke Drave kao cikloturističkog odredišta najviše europske razine Koprivničko-križevačka županija još uvijek ima status nedovoljno poznate cikloturističke destinacije. Kako većina cikloturista u Hrvatsku dolazi individualno, to znači da bi primjereno opremanje najatraktivnijih ključnih ruta po pitanju standardizacije u označavanju i kvalitetnih pratećih sadržaja, posebice ugostiteljskih sadržaja, odmorišta i servisa, moglo brzo povećati turističku potražnju. To se osobito odnosi na Rutu Drava kao dio najdulje međunarodne EuroVelo rute br. 13 'Željezna zavjesa', posebice kad je riječ o korisnicima trekking i touring bicikala, odnosno cikloturistima sklonim vožnji dugačkim rutama po EuroVelo mreži i uz velike europske rijeke.

Privlačenje cikloturista na rutu Drava doprinijelo bi i afirmaciji ostalih atraktivnih ruta u Županiji, što bi istodobno pomoglo i agencijama koje se bave organiziranim dolascima cikloturista. Tu se u prvom redu misli na drugu državnu rutu D-7 zbog funkcije povezivanja jezera Balaton u Mađarskoj kao prvorazredne cikloturističke destinacije s parkom prirode Lonjsko polje, ali i na potencijalnu vezu jezera Balaton s Jadranom preko Koprivnice i Križevaca. Zbog međunarodne dimenzije i pozitivnih učinaka vožnje bicikla na zdravlje ljudi, očuvanje okoliša i razvoj ruralnih područja tu

bi veliku ulogu mogle imati mogućnosti korištenja fondova EU za uređenje cikloturističke infrastrukture, uključujući i intervencije na prometnicama, što je već u manjoj mjeri i ostvareno.

PRILIKE
Status Koprivničko-križevačke županije kao nove destinacije na EuroVelo ruti 'Željezna zavjesa' i najistočnijem dijelu rute Drava
Afirmacija EuroVelo rute 13 i drugih EuroVelo ruta u Hrvatskoj u kombinaciji sa standardizacijom biciklističke signalizacije
Mogućnosti korištenja fondova EU za uređenje infrastrukture i drugih sadržaja za cikloturiste, posebno u prekograničnom području
Podizanje kvalitete cikloturističke infrastrukture zahvaljujući većim ulaganjima u intervencije na cestama
Ukidanje granične kontrole prema Mađarskoj nakon ulaska u Schengenski prostor
Korištenje novih tehnologija, posebno u domeni GPS-a
Podizanje ekološke svijesti i s time povezano poticanje korištenja bicikala
Razvoj odmorišta, servisa i drugih pratećih sadržaja za cikloturiste
Opći rast potražnje u cikloturizmu u kontinentalnom dijelu Hrvatske

Perspektivno ukidanje granične kontrole prema Mađarskoj uslijed ulaska u Schengenski režim kretanja sigurno će dodatno stimulirati širenje cikloturizma u Koprivničko-križevačkoj županiji, a veliku ulogu moglo bi imati i intenzivnije korištenje novih tehnologija u domeni GPS-a uređaja. Važnu priliku predstavlja i podizanje ekološke svijesti u Hrvatskoj te s tim povezano intenzivnije korištenje bicikala od strane domaće populacije. Velik poticaj cikloturizmu može dati i snažniji razvoj ponude pratećih sadržaja za cikloturiste, u prvom redu odmorišta i servisa koji zbog svoje trenutne oskudnosti čine jedan od glavnih ograničavajućih faktora razvoj cikloturizma u Županiji. Konačno, opći rast potražnje u cikloturizmu u kontinentalnom dijelu Hrvatske je zbog pozicije uz rijeku Dravu i EuroVelo rutu br. 13 osobito važan upravo za Koprivničko-križevačku županiju.

4.4. PRIJETNJE

Aktualna gospodarska situacija u Hrvatskoj i iseljavanje iz ruralnih prostora uvjetuje usprkos mnogobrojnim mogućnostima niz opasnosti za budući razvoj cikloturizma. Najveći broj prijetnji vezan je uz nedostatak sredstava za financiranje cikloturističke infrastrukture i ostalih sadržaja namijenjenih cikloturistima, pri čemu se u prvom redu misli na otežanu izgradnju biciklističkih staza i traka zbog imovinsko-pravnih problema. Kao specifični problem Koprivničko-križevačke županije javlja se i niska kvaliteta održavanja lokalnih makadamskih cesta, često nepogodnih za korištenje trekking i pogotovo cestovnih bicikala.

PRIJETNJE
Nedostatak sredstava za financiranje prometne infrastrukture i pratećih cikloturističkih sadržaja uslijed iseljavanja iz ruralnih prostora
Otežana izgradnja biciklističkih staza i traka zbog zakonsko-regulativnih i imovinsko-pravnih problema
Porast broja prometnih nesreća u kojima sudjeluju biciklisti
Neodržavanje biciklističke infrastrukture i signalizacije
Nedovoljno privlačenje sredstava iz fondova Europske unije za projekte vezane uz cikloturizam
Nesklonost Županije i jedinica lokalne samouprave izdvajanju za cikloturističku infrastrukturu
Slabo održavanje makadamskih cesta
Ograničene financijske mogućnosti djelovanja malih kontinentalnih turističkih zajednica

Porast biciklističkog prometa sadrži i opasnost od povećanja broja prometnih nesreća u kojima sudjeluju biciklisti, posebice ima li se u vidu nesklonost Županije i jedinica lokalne samouprave izdvajanju za uređenje cestovne infrastrukture primarno radi interesa biciklista. U to spada i slabo održavanje makadamskih cesta koje su često neprohodne za korisnike cestovnih pa i trekking bicikala. Među važne opasnosti spadaju i limitirane mogućnosti privlačenja sredstava iz fondova Europske unije, kao i ograničene financijske mogućnosti djelovanja malih kontinentalnih turističkih zajednica, što se velikim dijelom odnosi upravo na Koprivničko-križevačku županiju.

5. VIZIJA I CILJEVI RAZVOJA

VIZIJA

Vizija razvoja cikloturizma predstavlja željenu sliku budućnosti ovog proizvoda koja, s jedne strane potiče na aktivnosti i inspirira zajednicu u nastojanju njenog ispunjenja, a s druge strane, počiva na realnim osnovama, odnosno, definiranim prednostima i razumijevanju ograničenja. Polazište za promišljanje vizije svakako su položaj Županije, tradicija u biciklizmu i obilježja reljefa pogodnog za razvoj različitih tipova i vrsta biciklističkih ruta i staza. Vizija uzima u obzir dosadašnje planove Županije kao i planove razvoja cikloturizma na području kontinentalne ali i cijele Hrvatske.

U skladu s time vizija razvoja cikloturizma u Koprivničko-križevačkoj županiji može se formulirati na sljedeći način:

‘U 2020. godini cikloturizam u Koprivničko-križevačkoj županiji postat će jedan od najvažnijih oblika turizma zahvaljujući inovativnom pristupu razvoju koji je rezultat suradnje između gradova i općina čiji će se potencijali nadopunjavati. Ključne vrijednosti na kojima se temelji komplementarnost tih potencijala su biciklistička tradicija, krajobrazne vrijednosti, poduzetništvo u turizmu i ugostiteljstvu te jedinstvene cikloturističke atrakcije s naglaskom na Dravskoj ruti. Uređena i povezana cikloturistička infrastruktura i inovativne usluge i servisi činit će cjelovitu ponudu i predstavljati poticaj za jače povezivanje s okruženjem, posebice u razvoju međunarodnih i regionalnih ruta.’

Iz vizije proizlazi kako se buduće akcije trebaju usmjeriti na kapitaliziranje činjenice da je Koprivničko-križevačka županija relativno mala, ali prostorno kompaktna s mrežom gradova i općina koji se kroz destinacijski menadžment mogu dobro povezati. S obzirom na snažnu tradiciju biciklizma, odnosno činjenicu da lokalno stanovništvo prihvaća i podupire biciklizam kao stil života, očekuje se da upravo ova Županija bude nositelj inovativnosti u cikloturističkom razvoju kontinentalne Hrvatske. Inovativnost usluga u turizmu rezultat je praćenja trendova, kao i razumijevanja potreba cikloturista koji dolaze iz bližeg i daljeg okruženja.

CILJEVI

Prema Strategiji razvoja turizma Republike Hrvatske cikloturizam je oblik turizma posebno važan za razvoj kontinentalnog dijela Hrvatske. Da bi se njegov razvoj snažnije pokrenuo te da bi se ispunila vizija cikloturizma Koprivničko-križevačke županije važno je ispuniti sljedeće ciljeve:

1. Regulirati kretanje biciklista po državnim, županijskim i lokalnim cestama s hrvatskim propisima i najboljom europskom praksom po pitanju sigurnosti kretanja biciklista, uključujući i kretanje po posebnim vrstama puteva i teritorija (zaštićenim područjima, šumskim prostorima, riječnim nasipima i sl.);

2. Stvoriti mrežu uređenih, sigurnih, održavanih i dobro povezanih cikloturističkih ruta koje obilježava sigurnost te raspoloživost i laka dostupnost potrebnih specijaliziranih usluga za cikloturiste;
3. Razvijati dobru suradnju sa nacionalnim i međunarodnim okruženjem kako bi se valorizirala geografska pozicija Županije (EuroVelo 13 i povezivanje ruta);
4. Stvoriti poticajnu klimu za poduzetništvo u domeni smještaja, ugostiteljstva, servisa, trgovina, najma bicikala, agencijskih usluga za cikloturiste, biciklističkih vodiča i pratitelja i drugih aktera turističke ponude;
5. Unaprijediti proizvod cikloturizma kroz povezivanje s drugim turističkim sadržajima u atraktivne turističke doživljaje (eno-gastronomija, planinarenje, vožnja kajacima i kanuima, jahanje i sl.) ;
6. Intenzivirati promocijske aktivnosti kroz sustav turističkih zajednica te izradu jedinstvenih materijala i provedbu zajedničkih/udruženih aktivnosti; i
7. Osigurati dobru informiranost cikloturista za kretanje po Županiji kroz kvalitetnu signalizaciju i interpretaciju, specijalizirane publikacije, karte, mobilne aplikacije i info-punktove

Financijski će najzahtjevnije biti ulaganje u infrastrukturu i ono će tražiti daljnje apliciranje na EU fondove, promišljanje i realizaciju projekata u koordiniranoj aktivnosti jedinica lokalne samouprave, Županije, komunalnih poduzeća i službi, ŽUC i HC. U nadolazećem razdoblju izuzetno važno je i stvaranje dobrog destinacijskog menadžmenta na razini cijele Županije kojim će se povezati sve interesne grupe iz privatnog i javnog sektora, pronaći svoj interes u razvoju cikloturizma i prepoznati ga kao pokretača drugih gospodarskih aktivnosti.

6. STANDARDI ZA RAZVOJ CIKLOTURISTIČKE INFRASTRUKTURE U KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKOJ ŽUPANIJI

Glavnu prepreku snažnijem razvoju cikloturizma u Hrvatskoj osim izuzetno malog broja posebno izgrađenih biciklističkih staza i traka predstavlja još uvijek do kraja neriješena regulatorna osnova za označavanje, signalizaciju i opremanje biciklističkih ruta. Naime, iako je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture 2013. godine donijelo **Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta**, 2014. godine Pravilnik o uvjetima za projektiranje i izgradnju biciklističke infrastrukture na cestama te 2016. godine novi **Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi**, još uvijek nije donesen Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama koji bi po prvi put trebao jasno regulirati obilježavanje cikloturističkih ruta.

Kako je istodobno snažan razvoj cikloturizma u Hrvatskoj stvorio potrebu za označavanjem ruta u prostoru, u nedostatku važećih propisa vezanih na terenu su se počeli koristiti raznovrsni sustavi označavanja cikloturističkih ruta. Ovi se sustavi međusobno znatno razlikuju ne samo između pojedinih županija, nego i unutar njih. Prisutne su i ogromne razlike između pojedinih dijelova Hrvatske, pri čemu neovisno o stvarnim potrebama u nekim dijelovima Hrvatske gotovo uopće nema označenih biciklističkih ruta, a u nekima one prekrivaju velik dio cjelokupne cestovne mreže, kao što je slučaj u Koprivničko-križevačkoj županiji. Dodatni problem je i izrazita nepovezanost cikloturističkih ruta, jer je ogromna većina ruta lokalnog karaktera i ograničena na pojedine županije, a često samo na pojedine općine i gradove.

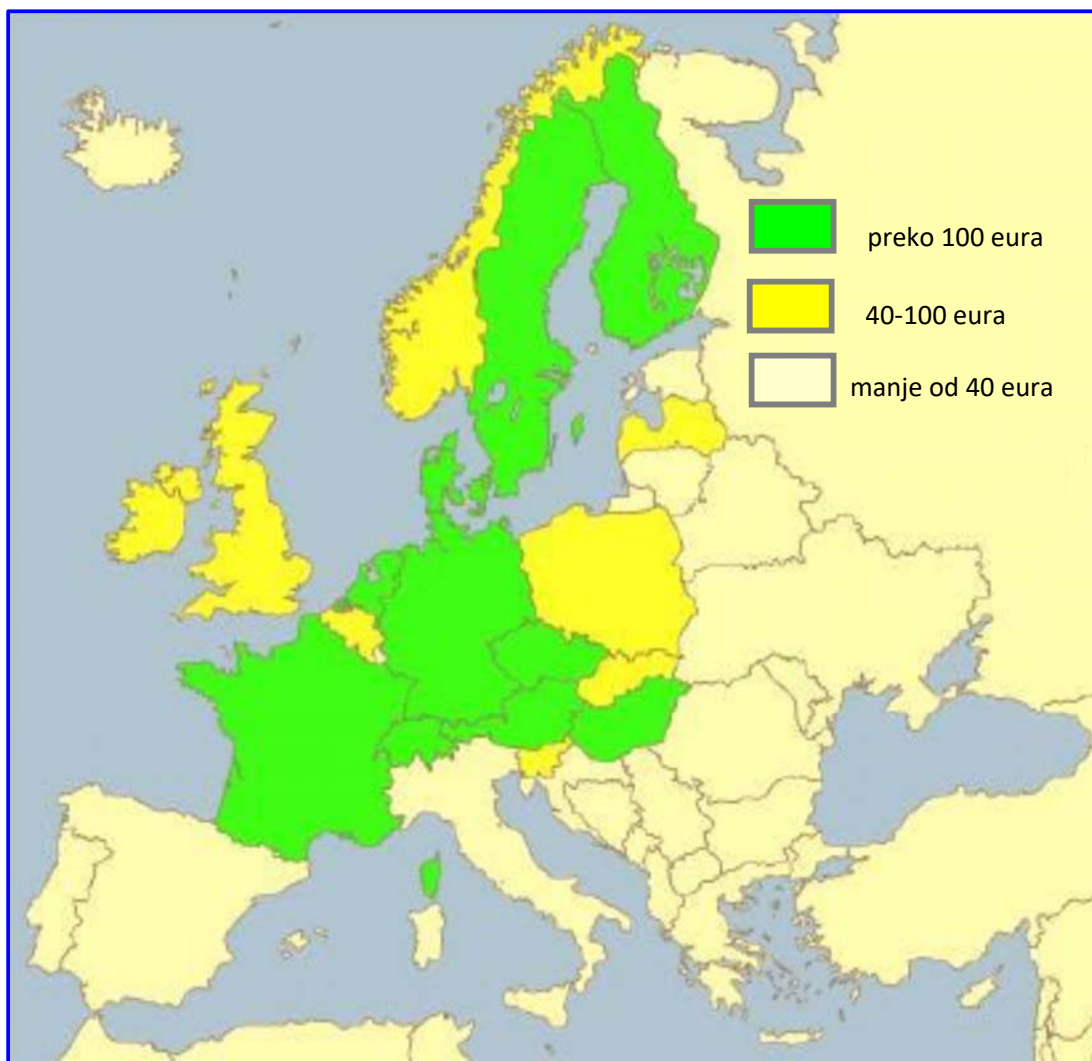
Značajan broj ruta usto je i nestručno trasiran na način da ne bi mogao udovoljiti uvjete propisane Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi. Naime, brojne rute vode se po cestama s vrlo intenzivnim motornim prometom, što niti je prihvatljivo Pravilnikom niti predstavlja praksu u državama s razvijenom biciklističkom kulturom. Za Hrvatsku je karakteristično i vođenje ruta po različitim površinama, od kvalitetnog asfalta do lošeg makadama i šumskih putova, za razliku od uobičajene prakse odvajanja ruta namijenjenih rekreativnim i touring biciklistima i korisnicima brdskih bicikala u svim europskim zemljama s razvijenim cikloturizmom.

Dodatni problem je i nedovoljno poznavanje osnovnih pojmova od strane mnogih dionika cikloturističkog razvoja, posebice razlikovanje biciklističkih ruta ili pravaca kao poveznica određenih točki u prostoru po prometnicama kojima se kreću biciklisti, od biciklističkih traka, staza i putova kao posebnih prometnica ili dijelova prometnica namijenjenih sigurnom i udobnom kretanju biciklista. Pritom se iz marketinških razloga često za biciklističke rute neopravdano koristi pojam biciklistička staza, iako se taj pojam odnosi na posebnu od kolnika odvojenu prometnu površinu namijenjenu isključivo biciklistima.

Takve pojave na hrvatskim cestama mnoge brojne inozemne cikloturiste turiste naviknute na stručno vođenje biciklističkih ruta u zemljama iz kojih dolaze odbija od provođenja cikloturističkog odmora u Hrvatskoj, posebice obitelji s djecom dodatno osjetljive na sigurnosne aspekte cikloturizma. Stoga se većina cikloturističkih

aktivnosti u Hrvatskoj provodi kao dodatni oblik rekreacije u primorskim dijelovima Hrvatske, osobito u Istri, koja je zbog mnoštva lokalnih cesta neopterećenih motornim prometom i slikovitog blago brežuljkastog krajolika izrazito pogodna za cikloturizam. Posljedica ovakve situacije je da usprkos velikom rastu cikloturizma zadnjih godina Hrvatska još uvijek spada u skupinu zemalja s razmjerno slabo razvijenim cikloturizmom, posebice na kontinentu, za razliku od susjedne Mađarske pa i Slovenije (slika 6.1.).

Slika 6.1. Europske države prema godišnjim prihodima od cikloturizma po stanovniku

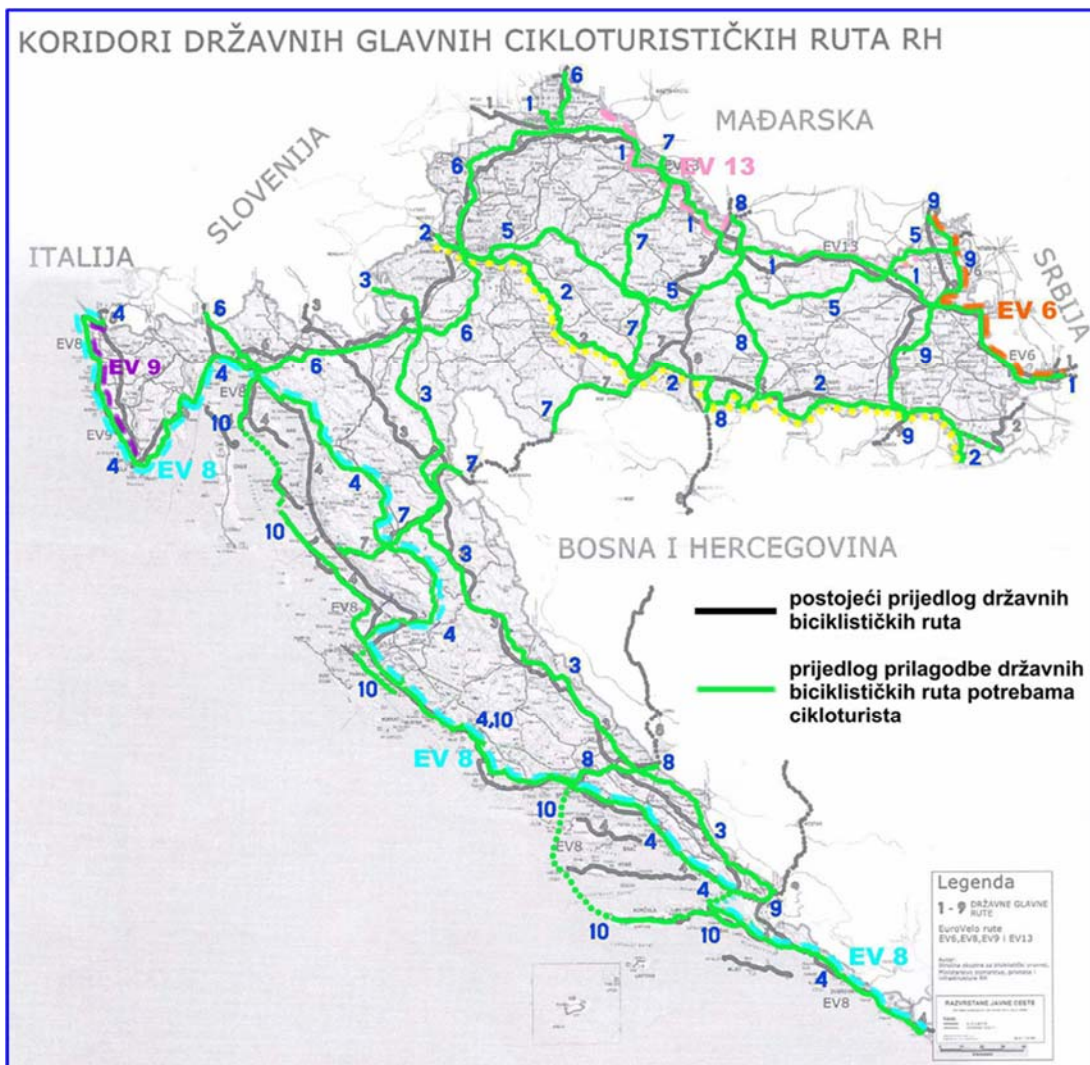


Izvor: <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2015/01/AB-Presentation-European-Tourism-Forum.pdf>

Imajući u vidu činjenicu da razvoj cikloturizma znači poticanje ekonomskog rasta i otvaranje novih radnih mjesta u zaostalim ruralnim područjima i smanjenje negativnih učinaka prijevoza i turizma na okoliš, Europska biciklistička federacija (European

Cyclists' Federation - ECF) je u suradnji s nacionalnim i regionalnim partnerima razvila projekt EuroVelo - Europska mreža biciklističkih ruta, kojem je osnovni cilj inkorporirati postojeće i planirane nacionalne i regionalne biciklističke rute u jedinstvenu europsku mrežu. U sklopu projekta 'EuroVelo Central Coordination' izrađena je i strategija razvoja cikloturizma za cijelo područje Europske unije, koju je u cijelosti financirala Europska komisija i kojom se kroz razvoj cikloturizma želi unaprijediti teritorijalna kohezija i međusobno razumijevanje među europskim regijama, poboljšati zdravstveno stanje građana Europske unije te poticati razvoj kvalitetnih biciklističkih ruta.

Slika 6.2. Nacionalne biciklističke rute prema Pravilniku o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta i EuroVelo mreža



Pri tom se na Hrvatsku odnose četiri EuroVelo pravca prikazana na slici 6.2.:

- EuroVelo 6 Atlantik - Crno more (u Hrvatskoj - Dunavska ruta),
- EuroVelo 8 Mediteranska ruta (u Hrvatskoj - Jadranska ruta),
- EuroVelo 9 Baltik - Jadran i
- EuroVelo 13 Ruta željezne zavjese (u Hrvatskoj - Dravska ruta).

U tijeku je proces uspostave nove EuroVelo Savske rute, koja bi trebala prolaziti od izvora do ušća rijeke Save, dakle najvećim dijelom kroz Hrvatsku uključujući i glavni grad Zagreb. Od 2016. godine pri Koordinacijskom tijelu za razvoj cikloturizma u okviru Ministarstvu turizma djeluje i Nacionalna koordinacija EuroVelo za Hrvatsku.

Poseban doprinos EuroVela je izrada mnoštva materijala i uputa usmjerenih na ujednačavanje standarda i kvalitetno trasiranje cikloturističkih ruta u Europi. Među njima se ističu četiri osnovna pravila prilikom trasiranja biciklističkih ruta⁷:

1. SIGURNOST - poželjne su posebne biciklističke staze ili trake te javne ceste s prometom ispod 500 vozila dnevno, a ako je promet veći od 2.000 vozila samo uz dozvoljene maksimalne brzine ispod 30 kilometara na sat. Na javnim cestama po kojima dnevno u prosjeku prometuje više od 4.000 vozila dnevno ili se vozi preko 80 km/h obvezatna je izgradnja posebnih biciklističkih traka, dok se promet biciklista uz ceste s prometom većim od 10.000 vozila dnevno smije odvijati samo po posebnim biciklističkim stazama udaljenim od samih cesta, odnosno po posebnim koridorima.

2. ATRAKTIVNOST - biciklističke rute treba trasirati po atraktivnom i raznolikom okolišu na način da se ruta pruža uz što više prirodnih i kulturno-povijesnih atrakcija te da se uz nju na razumnim udaljenostima (minimalno u razmacima od 50 kilometara) pružaju smještajni i ugostiteljski sadržaji za cikloturiste. Istodobno se ne preporuča vođenje ruta po neatraktivnom okolišu bez dodatnih sadržaja, kao ni po prostorima gdje postoji opasnost od napada životinja ili izloženosti kriminalu, buci ili onečišćenom okolišu.

3. KOHERENTNOST - ruta ne smije imati prekide u obliku fizičkih prepreka poput zona zabrane prolaza biciklima, željezničkih pruga bez uređenog prijelaza, vodenih površina na kojima ne postoje stalne trajektne veze, skele ili brodske linije na kojima je moguć prijevoz bicikala, kao i dionice na cestama koje ne udovoljavaju uvjetima sigurnosti. Istodobno rute trebaju izbjegavati prevelika skretanja s osnovnog pravca, posebice rute koje vode uz velike rijeke ili obale mora.

4. UDOBNOST - Preporučljiva podloga je asfalt, ali se dozvoljavaju i kraće dionice po drugoj podlozi ukoliko je tvrda, stabilna i laka za vožnju. Nekvalitetna makadamska podloga ili druga prometna površina po kojoj nije moguća vožnja trekking biciklima nije prihvatljiva. Na rutama treba izbjegavati uzbrdice veće od 10%, a na duljim relacijama i one iznad 6%.

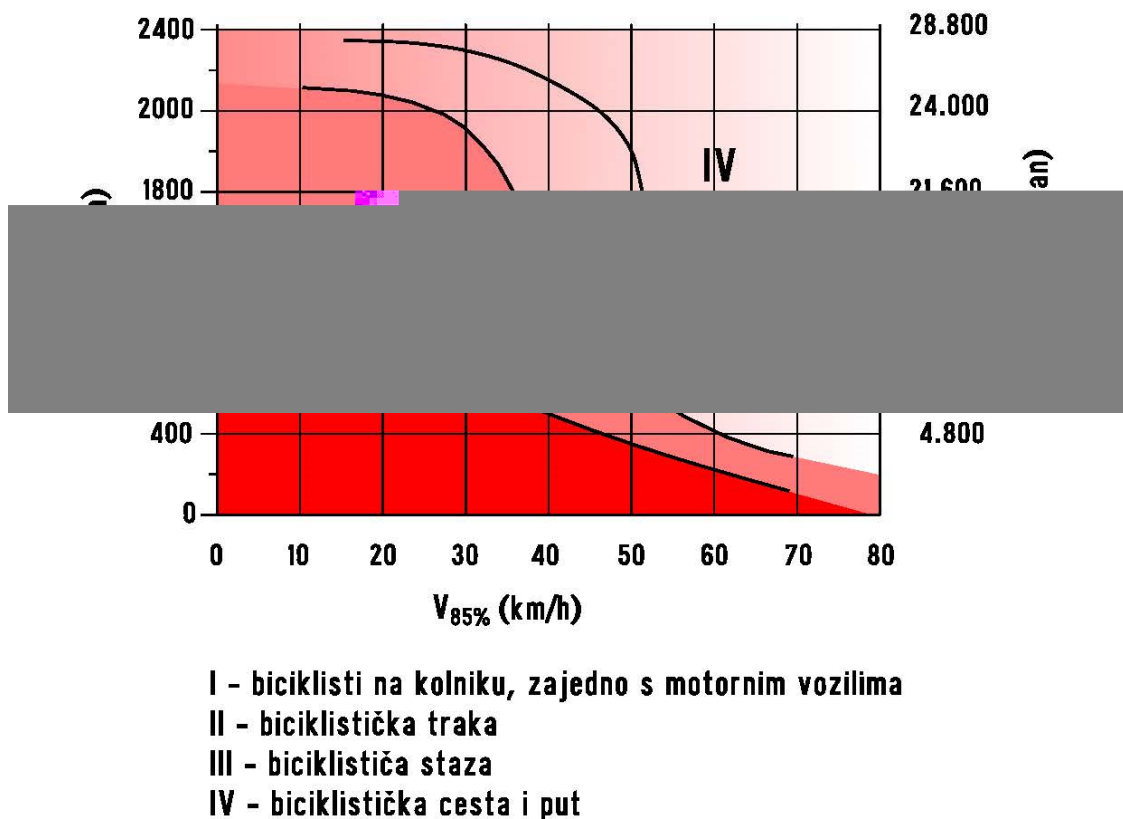
Uzmu li se u obzir ovi standardi, proizlazi da nijedna od državnih glavnih ruta u Hrvatskoj prema Pravilniku o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta kao svojevrsnom prostornom okviru za uređenje biciklističkih ruta u

⁷ EuroVelo, the European cycle route network, European Cyclist Federation 2013.

Hrvatskoj ne bi mogla niti dugoročno zadovoljiti propisane uvjete. Naime, u izvornom Pravilniku iz 2013. većina tih ruta predložena je u koridorima državnih cesta s velikim intenzitetom prometa motornih vozila. Stoga je u sklopu Akcijskog plana razvoja cikloturizma predložena prilagodba tih ruta potrebama cikloturizma, kako je prikazano na slici 4. Pravilnik inače predviđa osim državnih glavnih i uspostavljanje državnih veznih, županijskih i lokalnih biciklističkih ruta, ali one za sada nisu definirane.

U kontekstu skorog donošenja Pravilnika o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama, treba naglasiti i da su normativi koje predviđa Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi u mnogim elementima i stroži od standarda EuroVela. To bi moglo prouzročiti značajnu redukciju broja trenutno označenih cikloturističkih ruta i otežati formiranje državnih ruta, posebice uzme li se u obzir da prijedlog Pravilnika o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama predviđa uklanjanje prije postavljenih znakova, čak i na lokalnim biciklističkim rutama.

Slika 6.3. Izbor vrste biciklističke prometne površine s obzirom na intenzitet i brzinu 85-percentilnog motornog prometa



Izvor: (Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi, NN 28/2016)

Naime, osim što sadrži precizno razrađene normative o tome kako bi trebale izgledati biciklističke trake i staze te u kojim slučajevima se propisuje njihova izgradnja, Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi propisuje i izbor vrste biciklističke prometne površine, a koji se vrši na osnovu brzine kretanja motornih vozila V85% i broja vozila po satu, prema prikazu na slici 6.3.

Iz tog prikaza proizlazi da se ne preporuča vođenje prometa bicikala na kolniku kod brzina iznad 70 km/h, osim na cestama s prometom manjim od 2.000 vozila dnevno. Dodatno se u Pravilniku navodi da preporučena maksimalna brzina vozila na svim cestama po kojima se kreću biciklisti ne bi trebala biti veća od 50 kilometara na sat, a i preporučljivi maksimalni nagib na duljim relacijama ruta ne bi trebao biti veći od 4%. Pravilnik sadrži i definicije osnovnih pojmova važnih za cikloturiste - biciklističkih ruta, traka, staza, cesta i putova, kao što je prikazano na slici 6.4.

Slika 6.4. Osnovni pojmovi vezani uz biciklističku infrastrukturu prema Pravilniku MPPI

Biciklistička traka na kolniku



Biciklistička traka odvojena od kolnika



Biciklistička cesta



Biciklistički put



Izvor: Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi MMPI, NN 28/2106 od 30.03.2016.

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

Pravilnik predviđa i pojam mješovite biciklističko-pješačke staze, a u mnogim naseljima postoje pločnici koji se povremeno koriste za kretanje biciklista. No, ukoliko trake za kretanje pješaka i biciklista nisu posebno označene, biciklisti se ne smiju kretati pločnikom, a većina je usto i razmjerno uska i stoga nepogodna za stvaranje mješovitih biciklističko-pješačkih staza kao mogućeg i propisanog zakonskog rješenja. Naime, prema članku 2. Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi,⁸ 'biciklističko-pješačka staza je prometna površina namijenjena za kretanje biciklista i pješaka, izgrađena odvojeno od kolnika i označena odgovarajućom prometnom signalizacijom' i trebala bi prema članku 15. istog pravilnika biti široka minimalno 1,5 metara, a na novim ili rekonstruiranim površinama minimalno 2,0 metara. Ograničavajuću ulogu za razvoj cikloturizma ima i striktna obveza kretanja biciklista po javnim cestama jedan iza drugoga, što destimulira privlačenje cestovnih biciklista, posebno na pripremama za natjecanja⁹.

Kada je riječ o Koprivničko-križevačkoj županiji, treba istaknuti da postojeća prometna infrastruktura omogućuje vođenje skoro cijelog dijela **glavne državne cikloturističke rute br. 1 'Drava', odnosno EuroVelo rute br. 13**, u skladu sa standardima i EuroVela i *Pravilnika o biciklisti koj infrastrukturi*. Jedina nužna intervencija bila bi uređenje 1,3 kilometara posebne trake za bicikliste uz cestu D-20 od tvornice 'Danica' do odvojka za Torčec, budući da se radi o cesti s prometom od oko 4.000 vozila dnevno na kojoj se usto zbog pružanja po ravnici postižu velike brzine. Slične prometne značajke imaju

⁸ Narodne novine, 23. ožujka 2016

⁹ Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama (N.N. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15) navodi se: 'Vozači bicikla dužni su se kretati biciklističkom stazom ili biciklističkom trakom, a ako one ne postoje, što bliže desnom rubu kolnika. Ako se dva ili više vozača bicikala kreću u skupini, dužni su kretati se jedan iza drugoga. Novčanom kaznom u iznosu od 300,00 kuna kaznit će se za prekršaj vozač ako postupi suprotno (Članak 112.).

i 2,4 kilometra duga dionica ceste D-20 između odvojka za Legrad i Đelekovca te 0,6 kilometra duga dionica kod granice s Međimurskom županijom također kod Legrada, ali je tu motorni promet znatno slabijeg intenziteta pa bi se uređenje posebne trake za bicikliste moglo prebaciti za kasnije razdoblje. Značajnu ulogu imalo bi i asfaltiranje 1,1 km dugog dijela Ulice Kralja Tomislava u Legradu, čime bi se put skratio za dodatnih 1,6 kilometara i izbjeglo vođenje rute po cesti D-20, a valja razmisliti i o mogućnosti asfaltiranja pristupne ceste do ušća Mure u Dravu i popularne rječne plaže. Preostali veći dio Dravske rute, uključujući i prolaz kroz Koprivnicu s uređenim biciklističkim trakama i stazama u potpunosti udovoljava EuroVelo standarde.

Još je povoljnija situacija s **glavnom državnom cikloturističkom rutom br. 7** smjerom sjever - jug, jer na njoj uopće nema dijelova preopterećenih motornim prometom, čak ni na 4,5 km dugom odsječku na državnoj cesti D-210 između Repaša i Molvi, gdje prosječni dnevni promet ne prelazi 1.000 vozila. No, problem je najjužniji dio ove rute u Koprivničko-križevačkoj županiji kod sela Mičetinac koji najprije prolazi šumskom cestom na kojoj je istaknuta zabrana kretanja motornih vozila i nema oznaka rute, nakon čega slijedi oko kilometar makadamske ceste do granice s Bjelovarsko-bilogorskom županijom koja se nastavlja i dalje po više od dva kilometra makadamske ceste kroz šumu lošije kvalitete. Stoga se preporuča vođenja rute umjesto kroz Mičetinac preko Budrovca i Šandrovca dalje prema Bjelovaru, gdje se pruža nešto dulja, ali slikovita i cijelom duljinom asfaltirana cesta neznatno opterećena motornim prometom.

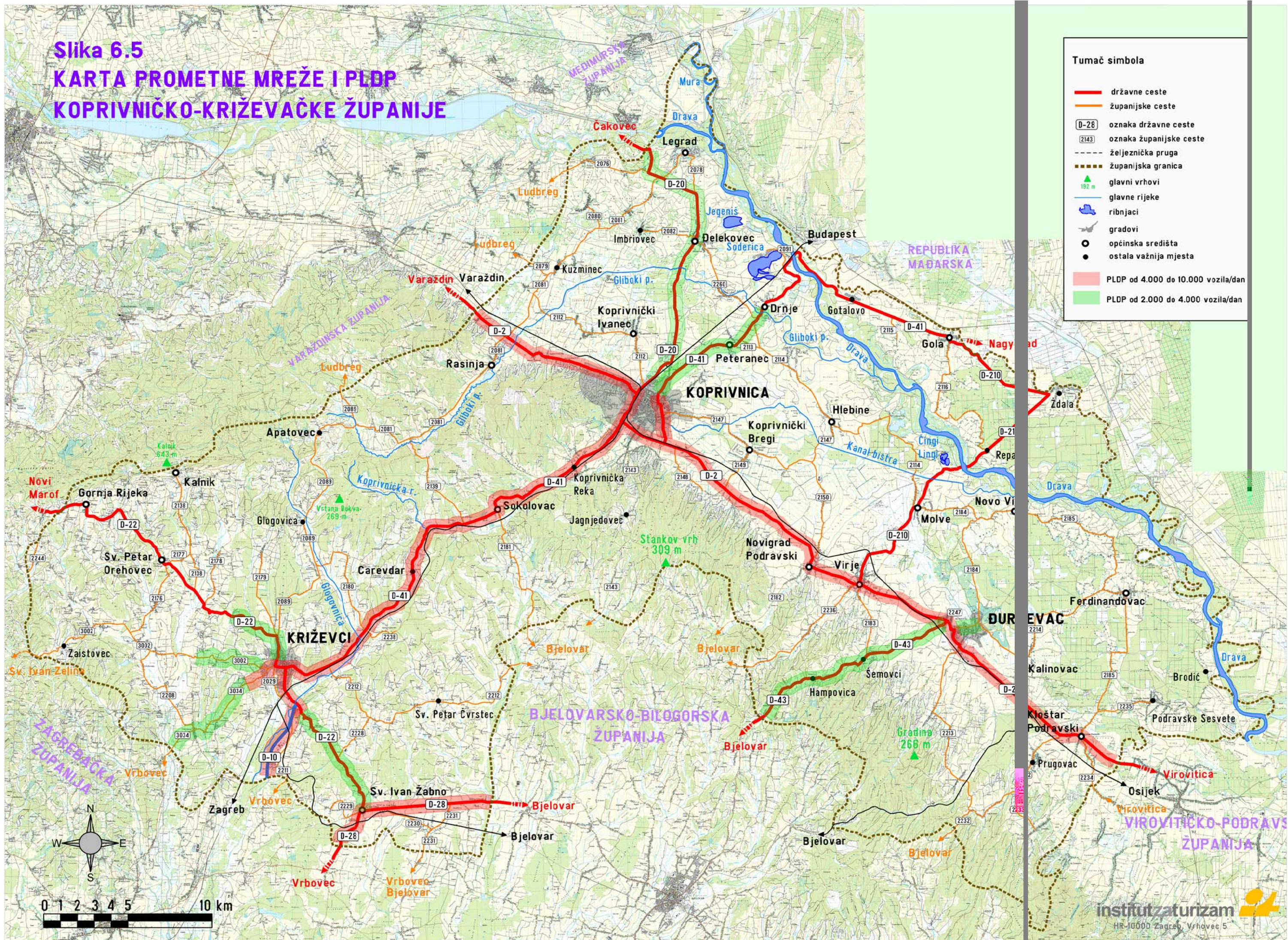
Vezano uz **stvaranje cikloturističke veze između Koprivnice i Križevaca** nameću se dvije potencijalne rute - zapadna ispod obronaka Kalnika i istočna preko Bilogore, obje duge nešto više od 40 kilometara. **Zapadna ruta** je povoljnija jer se cijela pruža po asfaltnoj podlozi, ali ima nedostatak jer se njen 9 kilometara dug prvi dio od Koprivnice do Rasinje odnosi na izuzetno prometnu državnu cestu D-2 Podravsku magistralu. Iako se uz nju pruža biciklistička traka, zbog prometa većeg od 6.000 vozila dnevno, mogućnosti postizanja velikih brzina i brojnih teretnih vozila, vožnja bicikla nije ugodna. Stoga se predlaže da se barem asfaltira 1,9 kilometara od Rasinje do Subotice Podravske, čime bi se ujedno i skratio put za nešto više od jednog kilometra. Preostali veći dio rute od Rasinje preko Apatovca do Križevaca po županijskim cestama Ž-2081 i Ž-2089 zadovoljava kriterije, a ni prelazak obronaka Kalnika s visinskom razlikom od 150 metara ne predstavlja problem, jer je uspon osim u manjem dijelu kod Apatovca postepen i blag. No, treba reći da se usprkos slikovitosti većeg dijela trase i male opterećenosti motornim prometom ipak radi o širokoj cesti na kojoj stalno ima vozila i mogu se postizati veće brzine.

Istočna 'Bilogorska' ruta Koprivnica - Križevci osim u duljini od tri kilometra na županijskoj cesti Ž-2143 kod Jagnjedovca prolazi županijskim i lokalnim cestama izrazito slabo opterećenim prometom i ističe se izuzetnom slikovitošću. Jedini izuzetak je 0,6 kilometara uz vrlo prometnu Koprivničku cestu na istočnom ulazu u Križevce, gdje za sada ne postoji mogućnost uređenja biciklističke trake uslijed vrlo uskog pločnika. No, mnogo je veći problem što se oko osam kilometara ove rute odnosi na makadamske ceste, s time da je podloga velikim dijelom teška za vožnju

zbog mekog šljunka i lošeg održavanja. Dodatni problem rute su brojni usponi, koji iako nisu visoki (najveća visinska razlika iznosi 145 metara) dosta su česti i uglavnom se odnose na makadamske dionice. Ipak, nijedna od makadamskih dionica nije dulja od 3 kilometra, a nagibi su razmjerno kratki i blagi. Stoga bi ova ruta pod pretpostavkom asfaltiranja znatnijeg dijela trase mogla postati jedna od najatraktivnijih u Županiji, a već u sadašnjem stanju može funkcionirati kao paralelna cikloturistička poveznica Koprivnice i Križevaca koja zajedno s u kombinaciji s 'kalničkom' vezom omogućuje stvaranje vrlo privlačne cjelodnevne rute.

Preostale **vezne rute** također udovoljavaju osnovne standarde EuroVela i Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi, jer se odnose skoro isključivo na asfaltirane ceste s niskim intenzitetom motornog prometa, a uglavnom prolaze slikovitim ravničarskim krajolicima. To uključuje i 12 kilometara dugu dionicu po državnoj cesti D-41 od željezničke stanice Botovo do Gole kao jedinu izrazito ravnu i razmjerno monotonu, te županijsku cestu Ž-2143 Koprivnica - Bjelovar koja jedina uključuje nešto veći, ali postepeni uspon visinske razlike 120 metara. Jedini neasfaltirani dio veznih ruta odnosi se na spoj Križevaca sa Zagrebačkom županijom između Pokasina i Novaka Ravenskih u duljini od 2,1 kilometra. Na slici 6.5. prikazana su prometna opterećenja na cestama Koprivničko-križevačke županije u skladu s EuroVelo standardima, i tu se vidi da je osim prije spomenutih kraćih dionica uz državne ceste D-3 i D-20 cjelokupni prostor Županije vrlo pogodan za vođenje cikloturističkih ruta.

Slika 6.5
KARTA PROMETNE MREŽE I PLDP
KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKE ŽUPANIJE



Tumač simbola

- državne ceste
- županijske ceste
- D-28 oznaka državne ceste
- 2143 oznaka županijske ceste
- - - željeznička pruga
- - - županijska granica
- ▲ 192 m glavni vrhovi
- glavne rijeke
- ribnjaci
- gradovi
- općinska središta
- ostala važnija mjesta
- PLDP od 4.000 do 10.000 vozila/dan
- PLDP od 2.000 do 4.000 vozila/dan

7. OPERATIVNE STRATEGIJE ZA RAZVOJ CIKLOTURIZMA

7.1. OPERATIVNA STRATEGIJA ZA RAZVOJ RUTA I CIKLOTURISTIČKE INFRASTRUKTURE

Mjera I. Spajanje i ujednačeno označavanje državne rute br. 1 'Drava' i EuroVelo rute br. 13 ('Ruta željezne zavjese') - 84 km

Cilj:	Stvaranje mreže uređenih ključnih županijskih cikloturističkih ruta
Opis:	<p>Najvažnija ruta za područje Koprivničko-križevačke županije je državna glavna cikloturistička ruta br. 1 'Drava', koja se pruža smjerom zapad - istok na sjevernom dijelu Županije i najvećim se dijelom preklapa s međunarodnom EuroVelo rutom br. 13, poznatom kao 'Ruta željezne zavjese'. Ruta 'Drava' pruža se od granice Slovenije kod Trnovca te preko Varaždina, Koprivnice, Virovitice, Donjeg Miholjca, Osijeka i Vukovara vodi do Iloka i granice Srbije. Međunarodna EuroVelo ruta br. 13 'Željezne zavjese' slijedi nekadašnju granicu zapadnog i istočnog bloka u Europi od granice Norveške i Rusije na Barentsovom moru do granice Bugarske i Turske na Crnom moru, a kroz Hrvatsku prolazi trasom od graničnog prijelaza Goričan u Međimurskoj županiji te preko Kotoribe, Legrada, Koprivnice, Hlebina, Molvi, Ferdinandovca, Pitomače i Virovitice vodi do graničnog prijelaza Terezino Polje u Virovitičko-podravskoj županiju, s varijantom produljenja preko Sopja do granice s Mađarskom kod Donjeg Miholjca.</p> <p>U cilju afirmiranja ove rute kao jedne od najvažnijih u Hrvatskoj predlaže se njeno objedinjavanje na način da ruta kroz Koprivničko-križevačku Županiju prolazi trasom dugom 84 kilometra od granice s Međimurskom županijom između Legrada i Donje Dubrave preko Legrada, Đelekovca, Torčeca, Koprivnice, Koprivničkih Brega, Hlebina, Molvi, Novog Virja, Ferdinandovca i Brodića do Podravske Sesveta i granice s Virovitičko-podravskom županijom kod Pitomače. Budući da se radi o jedinoj ruti više razine u Županiji koja je većim dijelom označena, i to konzistentnim i kvalitetnim oznakama karakteristične plave boje s oznakama udaljenosti do važnijih mjesta na ruti, u prvoj fazi nije je potrebno kompletno označavati, već samo dopuniti na mjestima gdje oznaka nema uz dodavanje oznaka EuroVelo rute 13. To podrazumijeva i uklanjanje oznaka na dijelovima rute koji se odnose na trenutnu rutu i dodavanje oznaka na dijelove koji su promijenjeni.</p> <p>Stoga za razliku od svih ostalih ruta u Županiji kod kojih realizacija ove vrste mjere podrazumijeva obilježavanje rute i postavljanje cikloturističke signalizacije na cijeloj ruti, ovdje se radi samo o dopuni oznaka i</p>

izmjenama trase. Naime, vizualni izgled i dimenzije oznaka državnih ruta i cikloturističkih putokaza na njima još nisu definirani zakonskim propisima, a postojeća signalizacija rute 'Drava' je u skladu s osnovnim smjernicama označavanja iz 2011. godine, koje je MMPI dostavio subjektima koji su bili angažirani na označavanju cikloturističkih ruta u Hrvatskoj. U planu je dogovor s nadležnim strukturama u MMPI oko osnovnih elemenata budućih oznaka i putokaza, s time da je sigurno da će se raditi oznakama i putokazima plave boje te bijelim slovima.

Prema okvirnim kalkulacijama na cijeloj ruti 'Drava' i EuroVelo 13 u koprivničko-križevačkoj županiji trebalo bi postaviti oko 80 stupova s minimalno 65 dvosmjernih oznaka rute i 15 dvosmjernih cikloturističkih putokaza, i to u Legradu (u središtu mjesta i na južnom prilazu sa ceste D-20), Đelekovcu, Torčecu, Koprivnici (kod tvornice 'Danica', kod skretanja za Peteranec i na Zrinskom trgu), Koprivničkim Bregima, Hlebinama, Gabajevoj Gredi, Gornjoj Šumi, Molvama, Molvama-Grede, Novom Virju (kod odvojka za jezero Drnić), Ferdinandovcu i Podravskim Sesvetama.

Budući da znatan dio oznaka rute 'Drava' i putokaza već postoji, potrebno ih je dodati samo tamo gdje nedostaju ili su dotrajali. To se u prvom redu odnosi na nove dionice rute 'Drava' kod zapadnog ulaska u Legrad, na dionicu Đelekovec - Torčec - Koprivnica - Koprivnički Bregi - Hlebine, dionicu Gornja Šuma - Molve te na dionicu Ferdinandovac - Brodić - Podravske Sesvete. Nove oznake treba dizajnirati tako da postoji prostor za ubacivanje oznake EuroVelo 13 u obliku naljepnice u skladu s normativima EuroVelo (http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/2016_Signing_EuroVelo_e_full.pdf), dok se na postojeće oznake može privremeno ubaciti i manja naljepnica. Postojeće kvalitetne informativne putokaze ne treba uklanjati ni na trasama koji nisu dijelovi nove rute 'Drava', već tamo treba ukloniti natpise Ruta 'Drava'.

Uz obilježavanje rute 'Drava' predviđaju se i jedna visoko prioritetna i tri sekundarno prioritetne fizičke intervencije na ruti:

1. Najvažnija intervencija nužna za realizaciju rute je uređenje posebne trake za bicikliste uz cestu D-20 od tvornice 'Danica' do odvojka za Torčec u duljini od 1,3 kilometara, gdje se radi o cesti s prometom od oko 4.000 vozila dnevno na kojoj se postižu velike brzine.
2. Uređenje biciklističke trake na državnoj cesti D-20 između južnog ulaza u Legrad i Đelekovca u duljini od 2,4 kilometra
3. Uređenje biciklističke trake na državnoj cesti D-20 od granice s Međimurskom županijom do ulaska u Legrad ulicom Kralja Tomislava u duljini od 0,6 kilometra
4. Uređenje čvrste makadamske podloge, a po mogućnosti i asfaltiranje 1,1 km dugog dijela Ulice Kralja Tomislava u Legradu

	Paralelno s obilježavanjem rute predviđa se i njeno opremanje odmorištima i servisnim stanicama te njeno uvrštavanje u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a u skladu s mjerama u nastavku Operativnog plana.
Područje obuhvata:	Grad Koprivnica i općine Legrad, Đelekovec, Drnje, Koprivnički Bregi, Hlebine, Molve, Novo Virje, Ferdinandovac i Podravske Sesvete
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Koprivničko-križevačka županija • Jedinice lokalne samouprave gradova i općina na ruti • Županijska uprava za ceste Koprivničko-križevačke županije • Hrvatske ceste
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Prometni elaborat postavljanja prometnih znakova za označavanje cikloturističkih ruta izrađen od strane ovlaštenog inženjera cestovnog prometa • Postavljanje prometne cikloturističke signalizacije i uklanjanje nepotrebnih znakova • Uređenje odmorišta sa servisnim stanicama • Uvrštavanje u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a
Vrijeme provedbe:	2017. - 2020.

Mjera II. Kreiranje državne rute br. 7 Balaton - Lonjsko polje - 43 km

Cilj:	Stvaranje mreže uređenih ključnih županijskih cikloturističkih ruta
Opis:	<p>Druga najvažnija ruta za područje Koprivničko-križevačke županije je državna ruta br. 7, koja se u Hrvatskoj pruža od granice Mađarske kod Gole te preko Đurđevca, Bjelovara, Garešnice i Jasenovca vodi do Dvora na Uni gdje prelazi u Bosnu i Hercegovinu i uz rijeku Unu vodi prema Bihaću, a u Hrvatsku se vraća kod Plitvičkih jezera te preko Gospića vodi do Karlobaga na jadranskoj obali. Njena sjeverna dionica od Gole do Jasenovca se u sklopu biciklističkog projekta povezivanja jezera Balaton u Mađarskoj s Parkom prirode Lonjsko polje nazivala i Balaton - Lonjsko polje, ali se taj naziv zbog različitih oblika označavanja rute u hrvatskim županijama prestao koristiti. Stoga je ponovno aktiviranje ove rute u cijeloj duljini prilika da se ovaj marketinški atraktivni naziv ponovno aktivira.</p> <p>Dio državne rute br. 7 poklapa se s Bilogorskom rutom koja Bjelovar povezuje s Đurđevcem i rutom Drava, ali kako njen značajan dio u šumskom dijelu Bilogore prolazi nekvalitetnim šumskim cestama, preporuča se da ova ruta zbog državne važnosti i postojanja atraktivne i prometno neopterećene asfaltirane ceste preusmjeri južno od Đurđevca istočnijom trasom preko Suhe Katalene. Ovako definirana ruta Balaton - Lonjsko polje Koprivničko-križevačkom županijom prolazi smjerom sjever - jug u njenom istočnom dijelu u duljini od 43 kilometara od Gole preko</p>

Molvi i Đurđevca do granice s Bjelovarsko-bilogorskom na Bilogori između Suhe Katalene i Jasenika.

Realizacija ove mjere podrazumijeva izradu izvedbenog plana obilježavanja rute i postavljanje cikloturističke signalizacije na cijeloj ruti. Budući da vizualni izgled i dimenzije oznaka rute i cikloturističkih putokaza još nisu definirani zakonskim propisima, oni će se dostaviti naknadno nakon dogovora s nadležnim strukturama u MMPI s time da je sigurno da će se raditi oznakama i putokazima plave boje te bijelim slovima. Na ruti se prema okvirnim kalkulacijama predviđa postavljanje oko 30 stupova s minimalno 20 dvosmjernih oznaka rute i 7 dvosmjernih cikloturističkih putokaza i to u Goli, Repašu, kod odvojka za jezero Čingi Lingi, u Molvama, Đurđevcu (kod Starog grada i odvojka za Mičetinac) i u Suhoj Kataleni.

Ovako definirana ruta može se označiti bez ikakvih dodatnih intervencija, jer cijela prolazi asfaltiranim cestama minimalno opterećenim motornim prometom. U slučaju eventualnog asfaltiranja kraće cikloturističke veze između Đurđevca i Bjelovara preko Mičetinca i Vrbice, državna ruta br. 7 mogla bi se preseliti na sadašnju Bilodravsku rutu, iako je za cikloturiste bolja opcija zadržavanje Bilodravске rute u sadašnjem obliku kao alternativne veze između Đurđevca i Bjelovara. Paralelno s obilježavanjem rute predviđa se i njeno opremanje odmorištima i servisnim stanicama te njeno uvrštavanje u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a u skladu s mjerama u nastavku Operativnog plana.

Područje obuhvata:	Grad Đurđevac i općine Gola i Molve
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Koprivničko-križevačka županija • Jedinice lokalne samouprave gradova i općina na ruti • Županijska uprava za ceste Koprivničko-križevačke županije • Hrvatske ceste
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Prometni elaborat postavljanja prometnih znakova za označavanje cikloturističkih ruta izrađen od strane ovlaštenog inženjera cestovnog prometa • Postavljanje prometne cikloturističke signalizacije • Uređenje odmorišta sa servisnim stanicama • Uvrštavanje u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a
Vrijeme provedbe:	2018.

Mjera III. Kreiranje dviju ruta između Koprivnice i Križevaca: Kalnička ruta (41 km) i Bilogorska ruta (43 km)

Cilj:	Stvaranje mreže uređenih ključnih županijskih cikloturističkih ruta
Opis:	<p>Nakon dvije državne cikloturističke rute br. 1 i 7, najvažnija cikloturistička ruta za područje Koprivničko-križevačke županije je poveznica između Koprivnice i Križevaca, koja zbog mogućeg nastavka prema Vrbovcu u Zagrebačkoj županiji ima potencijal državne rute. Budući da je državna cesta D-41 zbog izuzetno velikog prometa motornih vozila nepogodna za biciklistički promet, kao rješenje se nameću dvije rute zapadno i istočno od ove prometnice, obje duge nešto više od 40 kilometara.</p> <p>Zapadna ruta ispod obronaka Kalnika trasom Koprivnica - Rasinja - Apatovec - Križevci duga je 41 kilometar i nešto je povoljnija jer se cijela pruža po asfaltnoj podlozi i ima manje ukupne nagibe, ali se u duljini od 9 kilometara od Koprivnice do Rasinje pruža uz vrlo prometnu Podravsku magistralu, a preostali veći dio rute od Rasinje preko Apatovca do Križevaca ide po manje opterećenim, ali ipak donekle prometnim županijskim cestama Ž-2081 i Ž-2089. Istočna ruta preko Bilogore trasom Koprivnica - Jagnjedovec - Mala Mučna - Sveti Petar Čvrstec - Križevci duga 43 kilometra znatno je slikovitija i prolazi uskim cestama s neznatnim prometnim opterećenjem, ali uključuje oko osam kilometara makadamskih cesta uglavnom niske kvalitete i ima brojne, iako uglavnom kratke uspone. Stoga se predlaže kreiranje obje rute, s time da bi zapadna poslužila kao osnova za rutu državnog ranga, a istočna bi činila alternativu u funkciji atraktivne kružne županijske 'Prigorske' rute na relaciji Koprivnica - Rasinja - Apatovec - Križevci - Jagnjedovec - Koprivnica.</p> <p>Kao i kod ruta državnog značaja realizacija ove mjere podrazumijeva izradu izvedbenog plana obilježavanja rute i postavljanje cikloturističke signalizacije na cijeloj ruti. Budući da vizualni izgled i dimenzije oznaka rute i cikloturističkih putokaza još nisu definirani zakonskim propisima, oni će se dostaviti naknadno nakon dogovora s nadležnim strukturama u MMPI s time da je sigurno da će se raditi oznakama i putokazima plave boje te bijelim slovima.</p> <p>Prema okvirnim kalkulacijama na Kalničkoj ruti predviđa se postavljanje oko 30 stupova s minimalno 24 dvosmjernih oznaka rute i 6 dvosmjernih cikloturističkih putokaza i to u Koprivnici (na Zrinskom trgu i na križanju Zagrebačke i Varaždinske ulice), Rasinji, Apatovcu, Ivancu Križevačkom (kod odvojka za jezero Čabraji) i Križevcima (Strossmayerov trg). Na Bilogorskoj ruti predviđa se postavljanje oko 50 stupova s minimalno 44 dvosmjernih oznaka rute i 6 dvosmjernih cikloturističkih putokaza i to u Koprivnici (Zrinski trg), Hudovljanima (odvojak prema Bjelovaru), Maloj Mučni, Svetom Petru Čvrstec, Đurđicu i Križevcima (Strossmayerov trg).</p>

Na Kalničkoj ruti nisu nužne nikakve dodatne intervencije, iako bi bilo preporučljivo asfaltirati 1,9 kilometara lokalne ceste od Rasinje do Subotice Podravske, čime bi se smanjila razmjerno neugodna vožnja po biciklističkoj traci uz Podravku magistralu i ujedno skratio put od Koprivnice do Rasinje za nešto više od jednog kilometra.

Na Bilogorskoj ruti postoji jedna visoko prioriteta i četiri sekundarno prioriteta fizičke intervencije na ruti:

1. Prioritetna intervencija je uređenje biciklističke trake na državnoj cesti D-41 u duljini od 0,6 kilometra uz vrlo prometnu Koprivničku cestu na istočnom ulazu u Križevce, a eventualno i na dodatnih 400 metara strmog dijela Koprivničke ulice između Detonijeve i Gundulićeve ulice, čime bi se dodatno olakšao ulazak u Križevce umjesto po vizualno atraktivnom, ali nešto duljem i strmijem prilazu preko Nehajeve ulici.

Sekundarne intervencije odnose se na asfaltiranje nekoliko dionica lokalnih i nerazvrstanih cesta na južnim obroncima Bilogore, koje bi Bilogorsku vezu Koprivnice i Križevaca zbog izuzetne ljepote krajolika mogle afirmirati kao jednu od najatraktivnijih u Županiji. To se konkretno odnosi na:

2. Asfaltiranje nerazvrstane ceste između Male Mučne i Ladislava Sokolovačkog u duljini od 1,8 kilometara
3. Asfaltiranje dijela lokalne ceste L-26080 i nerazvrstane ceste između Ladislava Sokolovačkog i Većeslavca u duljini od 1,8 kilometara,
4. Asfaltiranje dijela lokalne ceste L-26087 između Ruševca i Svetog Petra Čvrstec u duljini od 2,5 kilometara, i
5. Asfaltiranje nerazvrstane ceste između Treme i Đurđica u duljini od 1,3 kilometara

Paralelno s obilježavanjem obiju ruta rute predviđa se i njihovo obilježavanje odmorištima i servisnim stanicama te uvrštavanje u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a u skladu s mjerama u nastavku Operativnog plana.

Područje obuhvata:	Gradovi Koprivnica i Križevci te općine Rasinja, Sokolovac i Sveti Ivan Žabno
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Koprivničko-križevačka županija • Jedinice lokalne samouprave gradova i općina na ruti • Županijska uprava za ceste Koprivničko-križevačke županije • Hrvatske ceste
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Prometni elaborat postavljanja prometnih znakova za označavanje cikloturističkih ruta izrađen od strane ovlaštenog inženjera cestovnog prometa • Postavljanje prometne cikloturističke signalizacije • Uređenje odmorišta sa servisnim stanicama

- Uvrštavanje u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a

Vrijeme provedbe: 2018. - 2020.

Mjera IV. Kreiranje veznih ruta Legrad - Ludbreg (8 km), Koprivnica - Bjelovar (4 km) i Križevci - Vrbovec (12 km)

Cilj: Stvaranje mreže uređenih ključnih županijskih cikloturističkih ruta

Opis: Uz dvije glavne rute na trasama državnih glavnih ruta br. 1 i br. 7 te poveznice Koprivnice i Križevaca postoji i potreba dodatnog povezivanja s rutama u susjednim županijama Varaždinskoj, Zagrebačkoj i Bjelovarsko-bilogorskoj. Poveznica s Varaždinskom županijom odnosi se na vezu Legrada s Ludbregom preko Selnice Podravske u Koprivničko-križevačkoj županiji dugu 8 kilometara i čini alternativu ruti 'Drava' koja umjesto po lijevoj obali u Međimurskoj županiji koristi desnu obalu Drave u Varaždinskoj županiji, a ujedno se radi i o najpovoljnijoj biciklističkoj vezi Koprivnice i Varaždina.

Biciklistička veza s Bjelovarsko-bilogorskom županijom se osim po državnoj ruti 7, može se ostvariti i izravnom vezom Koprivnice i Bjelovara po prometno ne suviše opterećenoj županijskoj cesti Ž-2143, pri čemu se na njen dio u Koprivničko-križevačkoj županiji nakon odvajanja s veze Koprivnica - Križevci preko Bilogore odnosi samo 4 kilometra. Poveznica sa Zagrebačkom županijom odnosi se pak na vezu Križevci - Vrbovec, koja je u Koprivničko-križevačkoj županiji duga 12 km, uključujući i odvojak od Pokasina prema Preseki i dalje do Komina i Marije Bistrice.

Uređenje navedenih ruta odnosno realizacija ove mjere također podrazumijeva izradu izvedbenog plana obilježavanja rute i postavljanje cikloturističke signalizacije. Isto se odnosi i na vizualni izgled i dimenzije oznaka rute i cikloturističkih putokaza, koji nisu definirani zakonskim propisima i trebali bi se dostaviti naknadno nakon dogovora s nadležnim strukturama u MMPI, s time da je sigurno da će se raditi oznakama i putokazima plave boje te bijelim slovima.

Jedina nužna intervencija na veznim rutama odnosi se na spoj Križevaca sa Zagrebačkom županijom na nerazvrstanoj cesti između Pokasina i Novaka Ravenskih u duljini od 2,1 kilometra, koji bi trebalo asfaltirati ili barem urediti čvrstu i tvrdu makadamsku podlogu, uz napomenu da se on većim dijelom odnosi na područje općine Gradec u Zagrebačkoj županiji.

Prema okvirnim kalkulacijama na veznoj ruti Legrad - Ludbreg bilo bi potrebno postaviti 7 stupova sa 5 dvosmjernih oznaka rute i dva dvosmjerna cikloturistička putokaza kod južnog prilaza Legradu i u Selnici Podravske, a na veznoj ruti Križevci - Vrbovec 16 stupova sa 12 dvosmjernih oznaka rute i četiri dvosmjerna cikloturistička putokaza u Križevcima (Strossmayerov trg i Željeznički kolodvor), Špirancu i Novakima

Ravenskim. Na veznoj ruti Koprivnica - Bjelovar potrebno je postaviti 10 stupova sa 8 dvosmjernih oznaka rute i dva dvosmjerna cikloturistička putokaza u Koprivnici (na Zrinskom trgu) i Hudovljanima (odvojak prema Bjelovaru), dakle na istim lokacijama kao i na Bilogorskoj ruti između Koprivnice i Križevaca.

Paralelno s obilježavanjem predviđa se i uvrštavanje svih veznih ruta u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a u skladu s mjerama u nastavku Operativnog plana.

Područje obuhvata:	Gradovi Koprivnica i Križevci, općina Legrad te općina Gradec u Zagrebačkoj županiji
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Koprivničko-križevačka županija • Jedinice lokalne samouprave gradova i općina na ruti • Županijska uprava za ceste Koprivničko-križevačke županije • Hrvatske ceste
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Prometni elaborat postavljanja prometnih znakova za označavanje cikloturističkih ruta izrađen od strane ovlaštenog inženjera cestovnog prometa • Postavljanje prometne cikloturističke signalizacije • Uvrštavanje u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a
Vrijeme provedbe:	2019.-2020.

Mjera V. Kreiranje veza Đelekovec - Šoderica - Gola (18 km) i Đurđevac - Draganci - Podravske Sesvete (14 km) na alternativnoj trasi rute 'Drava'

Cilj:	Stvaranje mreže uređenih ključnih županijskih cikloturističkih ruta
Opis:	<p>S obzirom da većinu potencijalnih cikloturista koji bi vozili rutu 'Drava' i EuroVelo 13 čine osobe koje bi bile stacionirane na ruti i vozili bi samo mali dio rute, nameće se potreba stvaranja alternativne mogućnosti kretanja u pridravskom dijelu Županije za cikloturiste koji bi vozili rutu 'Drava' samo kroz Koprivničko-križevačku županiju i željeli bi se drugim putem vratiti na polaznu točku. Najpovoljnija i najatraktivnija alternativa osnovnoj trasi Dravske rute u Županiji odnosi se na trasu Đelekovec - Šoderica - Gola - Molve - Đurđevac - Podravske Sesvete. Ova je ruta potencijalno iznimno atraktivna, jer osim što prolazi asfaltiranim cestama s malim prometnim opterećenjem ujedno je i kraća od rute 'Drava' za desetak kilometara i dodiruje sve glavne atrakcije u Podravini koje nisu na ruti 'Drava' - jezero Šodericu, Prekodravlje, šumu Repaš, Stari grad Đurđevac i Đurđevačke Peske.</p> <p>Budući da dio trase alternativne dravske rute od Molvi do Đurđevca ide po glavnoj državnoj ruti br. 7, za njeno zaokruživanje potrebne su dvije vezne rute - Đelekovec - Šoderica - Gola duga 18 kilometara i Đurđevac -</p>

Draganci - Podravske Sesvete duga 14 kilometara. Iako realizacija ove mjere također podrazumijeva izradu izvedbenog plana obilježavanja rute i postavljanje cikloturističke signalizacije u skladu sa zakonskim propisima, ovdje bi se radi privlačenja cikloturista iznimno mogla koristiti putokazna signalizacija sličnog izgleda kao i na ruti 'Drava'. Kako se radi o razmjerno novim i vizualno atraktivnim oznakama, za usmjeravanje cikloturista može poslužiti i postojeći sustav označavanja Prekodravske rute nadopunjen putokaznim oznakama.

Stoga za označavanje ovih ruta nije potreban tako velik broj znakova kao na ostalim rutama, jer bi se dio njih odnosio na postojeće lokacije na državnim glavnim cikloturističkim rutama br. 1. i br. 7. Tako bi na veznoj ruti Đelekovec - Šoderica - Gola bilo potrebno postaviti 12 stupova sa 7 dvosmjernih oznaka rute i četiri dvosmjerna cikloturistička putokaza u Đelekovcu, na Šoderici, u Botovu, Gotalovu i Golu, pri čemu bi se putokazi u Đelekovcu i Goli odnosili na iste lokacije kao i na rutama br. 1 i br. 7. Ukoliko se ne bi koristio postojeći sustav označavanja Prekodravske rute, na veznoj ruti Đurđevac - Podravske Sesvete bilo bi potrebno postaviti 15 stupova sa 10 dvosmjernih oznaka rute, a u oba slučaja treba postaviti i najmanje četiri dvosmjerna cikloturističkih putokaza u Đurđevcu (kod Starog Grada), Kalinovcu, Dragancima i Podravskim Sesvetama, pri čemu se putokazi u Đurđevcu i Podravskim Sesvetama odnose na iste lokacije kao i na rutama br. 1 i br. 7.

Paralelno s obilježavanjem predviđa se i uvrštavanje ovih ruta u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a u skladu s mjerama u nastavku Operativnog plana.

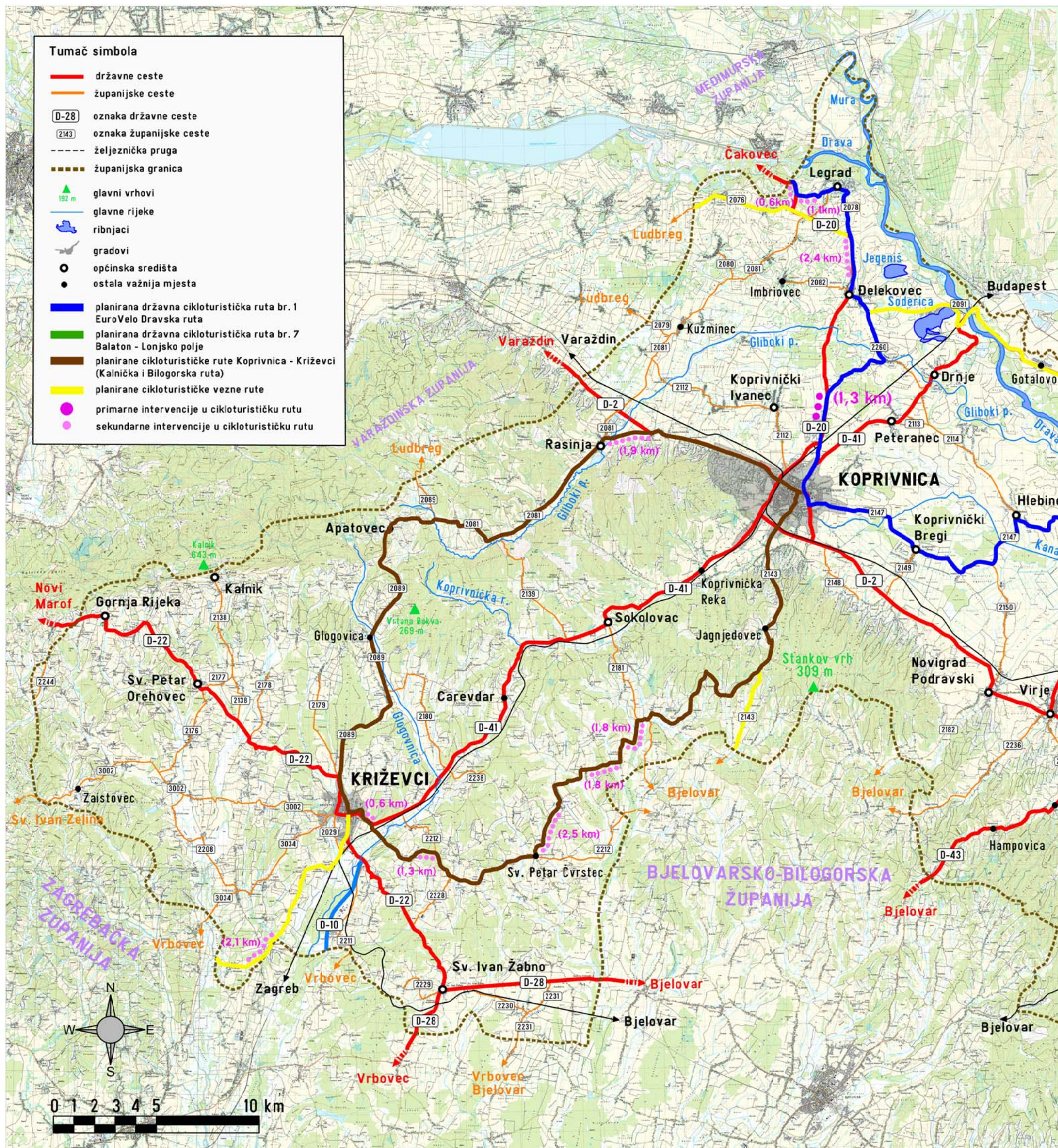
Područje obuhvata:	Grad Đurđevac i općine Đelekovec, Drnje, Gola, Kalinovac i Podravske Sesvete
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Koprivničko-križevačka županija • Jedinice lokalne samouprave gradova i općina na ruti • Županijska uprava za ceste Koprivničko-križevačke županije • Hrvatske ceste
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Prometni elaborat postavljanja prometnih znakova za označavanje cikloturističkih ruta izrađen od strane ovlaštenog inženjera cestovnog prometa • Postavljanje prometne cikloturističke signalizacije • Uvrštavanje u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a
Vrijeme provedbe:	2019.

Mjera VI. Obilježavanje i unapređenje lokalnih ruta za rekreativne bicikliste na odmoru i/ili izletu u Županiji

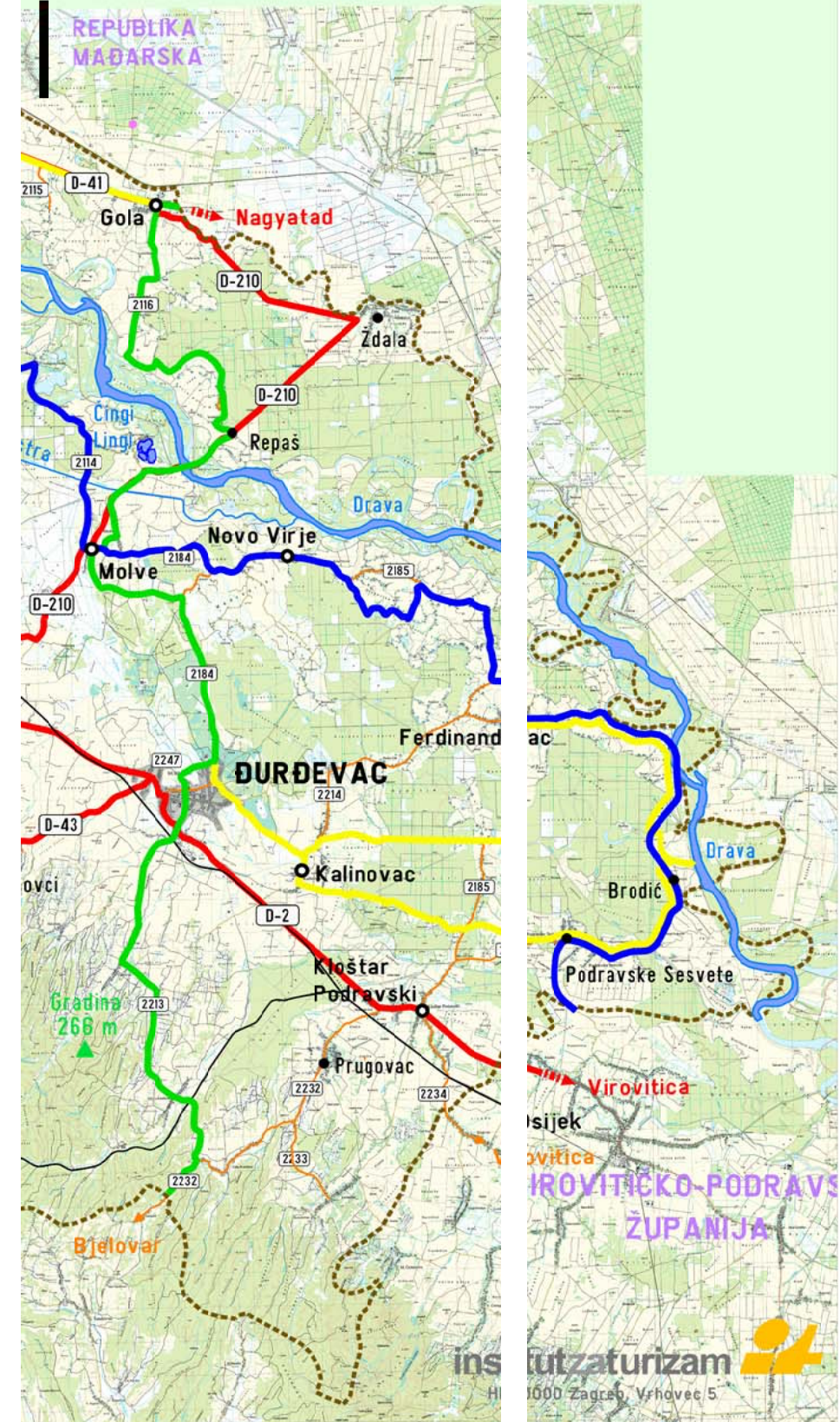
Cilj:	Unapređenje proizvoda cikloturizma na lokalnim rutama za rekreativne i trekking bicikliste
Opis:	<p>Uz trenutno obilježene lokalne rute u Županiji postoji potreba za obilježavanjem mnogih drugih lokalnih ruta, posebice ruta navedenih u postojećim kartografsko-promotivnim materijalima i na WEB stranicama Županije. Budući da bi se obilježavanje ovih ruta primarno provodilo na prometnicama na kojima nisu potrebne krupne intervencije, radi se o razmjerno malim sredstvima potrebnim za njihovu realizaciju. Stoga se preporuča obilježavanje i ovih ruta ukoliko udovoljavaju standardima utvrđenim Operativnim planom, posebice ukoliko se radi o atraktivnim trasama u prostorima koji obiluju uređenim atrakcijama i pratećim sadržajima za cikloturiste.</p> <p>Zbog potencijalno velikog broja ovih ruta njihove trase ne mogu se precizirati Operativnim planom, a trebale bi se razvijati u skladu s lokalnim inicijativama na sličnim osnovama kao i rute državnog značaja. To podrazumijeva i uvrštavanje ovih ruta u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a.</p>
Područje obuhvata:	Cijeli prostor Koprivničko-križevačke županije
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Koprivničko-križevačka županija • Jedinice lokalne samouprave gradova i općina • Županijska uprava za ceste Koprivničko-križevačke županije • Hrvatske ceste • Biciklističke udruge u Županiji
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Prometni elaborat postavljanja prometnih znakova za označavanje cikloturističkih ruta • Postavljanje prometne cikloturističke signalizacije • Uvrštavanje u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a
Vrijeme provedbe:	kontinuirano

Mjera VII. Kreiranje ruta, bike parkova i ostalih sadržaja za brdske (MTB) bicikliste

Cilj:	Unapređenje ponude za brdske (MTB) bicikliste
Opis:	<p>Radi stvaranja turističke ponude za brdske bicikliste na području Županije potrebno je urediti i obilježiti nekoliko staza namijenjenim brdskim biciklistima. Osim obilježavanja staza koje treba biti krajnje jednostavno i neagresivno po okoliš, to podrazumijeva i uređenje dodatnih sadržaja na stazama (prepreke, skakaonice, brvna itd.)</p> <p>Kao najpogodnije lokacije ističu se bliža okolica Koprivnice odnosno Dugačko brdo te šumski brdski prostori na Kalniku i Bilogori, a osobito prostor oko vrha Kalnika kao područje s razvijenim i drugim oblicima adrenalinskog turizma, osobito planinarenja i alpinizma. Prioritet bi trebali imati prostori koji pokazuju najsnažniju inicijativu radi osiguranja kontinuiteta u održavanju infrastrukture, što se u slučaju Koprivničko-križevačke županije konkretno odnosi na područje djelovanja biciklističkih klubova 'Rotor' iz Koprivnice i Križevačku udrugu biciklista. Kao i u slučaju infrastrukture namijenjene korisnicima cestovnih i trekking bicikala podrazumijeva se uvrštavanje sadržaja za brdske bicikliste u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a.</p>
Područje obuhvata:	Gradovi Koprivnica i Križevci i općine Rasinja, Sokolovac, Kalnik, Gornja Rijeka Radoboj, Tuhelj, Krapinske Toplice, a eventualno i grad Đurđevac i druge općine u skladu s lokalnim inicijativama
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Koprivničko-križevačka županija • Jedinice lokalne samouprave gradova i općina • Biciklističke udruge u Županiji
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Obilježavanje posebnih ruta za brdske bicikliste • Uređenje bike parkova s preprekama i skakaonicama • Uvrštavanje ponude za brdske bicikliste u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a
Vrijeme provedbe:	2018-2020.



**Slika 7.1
KARTA NOVIH CIKLOTURISTIČKIH
RUTA KOPRIVNIČKO KRIŽEVAČKE
ŽUPANIJE**



Mjera VIII. Razvoj odmorišta i servisnih stanica za cikloturiste

Cilj:	Podizanje kvalitete cikloturističkih ruta
Opis:	<p>Cikloturizam, kao oblik aktivnog odmora u zelenom okruženju, podrazumijeva određene fizičke napore pa je važno na rutama planirati mjesta za odmor. Kad se govori o tim mjestima ne misli na organizirana mjesta za odlaganja za bicikle u većim urbanim središtima već na posebno uređena mjesta u ruralnim predjelima i manjim naseljima.</p> <p>Takva mjesta trebaju pružiti ugodnu i opuštajući atmosferu pa ih je potrebno odmaknuti od izvora buke i pažljivo urediti s mogućim lijepim pogledima na krajolik. Dodatno, njihove bi lokacije trebale biti usuglašene s duljinom i težinom ruta, vodeći pri tome računa o ciljanim skupinama (npr. obitelji s djecom, starija populacije) koje se žele privući na rute. Opremljenost odmorišta najčešće se sastoji od sljedećeg:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nekoliko uređenih mjesta za odlaganje bicikla • Nekoliko klupa za sjedenje (i stol) • Koša za smeće • Nadstrešnice (za sklanjanje od nepogodnih vremenskih uvjeta) • Info-panoa s kartom (informacije o ruti, odmorištima, turističkih sadržajima u okruženju i osnove turističke informacije). <p>Uz spomenuti 'bazični' sadržaj odmorišta dodatnu vrijednost odmorištu daju i stanice za popravak bicikla (osnovni alat uključujući pumpu za bicikl) te dostupnost pitke vode.</p> <p>Budući da u Koprivničko-križevačkoj županiji, za sada, nema biciklističkih odmorišta važno je formirati mrežu prema planiranim rutama. Stoga se predlažu sljedeće lokacije:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Torčec (kod 'kukurušnjaka') • Molve (u središtu mjesta uz servisnu stanicu) • Novi Virje (kod jezera Drnić) • Brodić (kod skele) • Gola (središte mjesta) • Jezero Čingi Lingi • Đurđevac (kod Starog grada) • Suha Katalena • Apatovec (s vidikovcem) • Jagnjedovec (s vidikovcem) • Većeslavec • Gornja Rijeka • Kalnik (kod planinarskog doma s naglaskom na mogućnost sigurnog ostavljanja bicikla)

Područje obuhvata:	Cijeli prostor Koprivničko-križevačke županije
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Koprivničko-križevačka županija • Jedinice lokalne samouprave gradova i općina
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Definirati točne lokacije odmorišta • Definirati standard za opremanje odmorišta (oblik klupa, nadstrešnica, izgled info-table) • Izvedba projekta/formiranje odmorišta • Održavanje odmorišta • Promoviranje odmorišta u svim informacijskim i promocijskim materijalima lokalnih i županijskih turističkih zajednica i drugih dionika
Vrijeme provedbe:	2018. - 2020.

7.2. OPERATIVNA STRATEGIJA ZA RAZVOJ I PROMOCIJU CIKLOTURISTIČKOG PROIZVODA

Mjera IX. Razvoj i certificiranje smještajne ponude, unapređenje ugostiteljskih sadržaja i izleta za cikloturiste

Cilj:	Poticanje poduzetništva i podizanje prepoznatljivosti Podravine i Prigorja kao cikloturističkog područja
Opis:	<p>Specijalizacija smještajne i ugostiteljske ponude za cikloturiste predstavlja rastući trend na turističkom tržištu. Riječ je o skupu kriterija koje je potrebno ispuniti kao bi objekti odgovorili na očekivanja biciklista s obzirom na njihove specifične zahtjeve poput prostora za odlaganja bicikla i opreme, sušenja oprema, dostupnosti alata za jednostavne popravke, prihvata na samo jednu noć i slično. Objektima koji ispune kriterije dodjeljuje se tabla s oznakom marke kvalitete koja im pomaže u promotivnim i prodajnim aktivnostima, odnosno, prepoznavanju na tržištu cikloturizma. Primjeri dobre prakse iz okruženja pokazuje kako uobičajeno postoje obavezni i opcionalni kriteriji. Obavezni sadrže osnovni skup vezan uz ključne potrebe cikloturista (spremanja i popravak bicikla, sušenje oprema, noćenje i prehrana) dok opcionalni čine elemente kojima se smještaj može diferencirati, odnosno, kroz koje se cikloturistima pružaju dodatne vrijednosti kao što su npr. ponuda izleta, prijevoz prtljage, pomoć kroz rezervacije u nekom sljedećem objektu, kvalitetni info-materijali, savjetovanje vezano uz druge aspekte turističke ponude u regiji i slično.</p> <p>Kako bi se provelo certificiranje potrebno je definirati model provedbe, odnosno nositelja, definirati skup kriterija, provoditi monitoring, izraditi</p>

grafičke standarde (logo) i odrediti njihovu primjenu, izgled tabli (oblik, dimenzija, materijal) i izraditi upute za njihovo postavljanje na vidljiva mjesta. Certificirani objekti promoviraju se kroz sve turističke promocijske materijale i materijale drugih dionika u turističkom marketingu. Osim certificiranja smještajnih objekata trend je specijalizacija i ugostiteljskih objekata koji se, uz relativno troškovno ne prevelike zahtjeve, mogu prilagoditi cikloturistima (npr. mogućnost odlaganja bicikla na vidljiva i sigurna mjesta, 'lunch paketi', prilagođeni obroci za cikloturiste i sl.). Osim ugostiteljskih objekata certificiraju se često i turističke atrakcije koje se mogu dodatno opremiti za prihvat cikloturista.

Ponuda izleta također čini važan aspekt turističke ponude, odnosno, privlačenja većeg broja cikloturista. Zbog toga je važno potaknuti agencije na formiranje i ponudu paketa koji će ovom segmentu biti zanimljivi, kako izletnicima cikloturistima tako i onim koji dolaze na višednevna putovanja u kontinentalnu Hrvatsku. Naglasak je na tematiziranju i spajanju biciklizma s drugim posebitostima područja, obilasku turističkih atrakcija te tako spajanja biciklizma kao rekreacija s drugim aspektima ponude (edukacija, gastronomija i dr.) u jedinstveni 'turistički doživljaj'. Agencije je potrebno poticati na ponudu cikloturizma kroz pomoć pri izradi programa, organizaciji edukacije za vodiče za cikloturiste, organizaciju studijskih putovanja za upoznavanje primjera dobre prakse i sl.

Područje obuhvata:	Područje cijele Koprivničko-križevačke županije
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Koprivničko-križevačka županija • Sustav turističkih zajednica • Poduzetnici u turizmu (smještaj, ugostiteljstvo, agencije)
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Provesti program interne komunikacije s dionicima u turizmu te istražiti interes za certificiranje • Dostaviti popis zainteresiranih objekata s područja Županija Koordinacijskom tijelu za razvoja cikloturizma pri Ministarstvu turizma RH • Razraditi model i odrediti nositelja certificiranja • Definirati kriterija i standarde • Izraditi vizualni identitet i postaviti table na objekte • Praćenje/monitoring ispunjavanja kriterija za dodjelu znaka kvalitete • Izraditi plan i provoditi promocijske aktivnosti <p>Turističke agencije</p> <ul style="list-style-type: none"> • Istražiti interes agencija za razvoj ponude za cikloturiste • Razviti i provesti sustav poticaja za turističke agencije za specijalizaciju ponude za cikloturiste
Vrijeme provedbe:	2018. - 2020.

Mjera X. Razvoj informativnih i interpretativnih sadržaja

Cilj:	Unapređenje kvalitete cikloturističkog proizvoda
Opis:	<p>Jednom kad cikloturist dođe u destinaciju uz korištenje suvremenih tehnologija preferira i druge načine informiranja. Zbog toga je važno da mu se osiguraju informacije na jednostavan i lako dostupan način kroz mrežu info centara, tiskane materijale i info materijale u prostoru. TIC-evi danas funkcioniraju u okviru turističkih zajednica gdje turisti mogu dobiti informacije, savjete i promocijske materijale. Važno je da ih se kroz takve centre potiče na kretanje po destinaciji i da ih se uputi na dodatne sadržaje. Info materijale potrebno je distribuirati, u okvirima mogućosti, i kroz smještajne i ugostiteljske objekte, atrakcije i druga mjesta koje posjećuju cikloturisti.</p> <p>Informacije u prostoru osiguravaju se kroz info-table i interpretaciju. Kvalitetna interpretacija podrazumijeva skup informacija putem kojih se gost na pregledan, jednostavan i ciljan način upoznaje s turističkim sadržajem. Table trebaju biti jednoobrazno riješene u smislu materijala, oblika, boja, koncepta, načina predstavljanja informacija, isticanja ključnih poruka i dr.. Također je važno da svojim konceptom budu prilagođene prostoru i njegovu okruženju. Info table je važno postaviti na odmorštima i mjestima gdje se zadržavaju cikloturisti, a interpretacijske table na ključnim atrakcijama koje se žele predstaviti cikloturistima.</p>
Područje obuhvata:	Prostor cijele Županije
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Koprivničko-križevačka županija • Jedinice lokalne samouprave • Sustav turističkih zajednica • Ostali dionici iz javnog sektora (Hrvatske ceste, ustanove iz kulture i dr.)
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Izrada baze za distribuciju informativni i promocijskih materijala • Definiranje TIC-eva duž ruta u kojima će se osiguravati usluge informiranja • Definiranje atrakcija koje je potrebno interpretirati • Određivanje lokacija za info-table i interpretacijske table • Definiranja dizajna i koncepta izrade info i interpretacijskih tabli • Izrada i postavljanje tabli • Održavanje informativnih i interpretativnih tabli
Vrijeme provedbe:	<ul style="list-style-type: none"> • 2018. - kontinuirano

Mjera XI. Unapređenje promocijskih aktivnosti i materijala

Cilj:	Podizanje prepoznatljivosti Podravine i Prigorja kao cikloturističke regije
Opis:	<p>Razvojem cikloturizma, formiranje i opremanjem ruta, raste potreba za jačanjem promocije kako bi se tržište što bolje informiralo o mogućnosti bicikliranja u Podravini i Prigorju. Vezano uz to, potrebno je pojačati ciljne promocijske aktivnosti te unaprijediti promocijske materijale.</p> <p>Vezano uz aktivnosti turističke zajednice udruženim bi snagama mogle planirati odlazak na specijalizirane sajmove i organizaciju studijskih putovanja novinara koji obrađuju teme cikloturizma. Sukladno financijskim mogućnostima, ciljne aktivnosti za cikloturizam planiraju se planom i programom rada za svaku godinu.</p> <p>Osnovni skup tiskanih promocijskih materijala činilo bi sljedeće:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cikloturističke karta Podravine i Prigorja: karte bi pregledano i dovoljno detaljno sadržavale sve potrebne informacije za cikloturiste - Imidž-info brošura/letak: riječ o proizvodnom promotivnom materijalu usmjerenom samo na cikloturiste koji uz imidž fotografije sadrži osnovne informacije za cikloturiste (koje nisu podložne stalnim promjenama). Materijal bi se mogao distribuirati kroz TIC-eve, smještajne i ugostiteljske objekte, atrakcije i dr. <p>Svi tiskani promocijski materijali trebaju biti vizualno i konceptijski usklađeni što se postiže kroz izbor boja, slova, način slaganja. Također trebaju biti usklađeni s ostalim promocijskih materijalima, tiskanim i elektronskim.</p> <p>Dalje, cikloturizam je potrebno promovirati kroz web stranice, mobilne aplikacije i putem društvenih mreža.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Web stranice: na postojećim web stranicama važno je istaknuti cikloturizam kao jedan od ključnih turističkih proizvoda uz kulturni turizam i prirodne atrakcije (istaknuti kroz glavni izbornik). Cikloturizam bi se mogao obraditi na posebnim web stranicama koje bi nudile strukturirane i detaljne informacije za cikloturiste na interaktivan način (integriranje sadržaja s kartama, mogućnost selektiranja prema ciljanim zahtjevima, video prikazi i dr.). Osnovni skup informacija bi trebao sadržavati: osnovne informacije o destinaciji, informacije o stazama s mogućnošću selektiranja, smještaju, ugostiteljstvu, biciklističke manifestacije, popis usluga (trgovine, servisi, agencije, prijevoz). - Mobilne aplikacije također čine važan dio promocije s obzirom na njihovo sve veće korištenje prilikom boravka u destinacijama. Mobilne aplikacije za cikloturiste pružaju kvalitetne mogućnosti jer

	se mogu integrirati sadržaji (karte, rute, točke interesa, turistički sadržaji).
Područje obuhvata:	Cijelo područje Koprivničko-križevačke županije
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Sustav turističkih zajednica u suradnji s jedinicama lokalne samouprave • Specijalizirane tvrtke za izradu promocijskih materijala
Aktivnosti:	<p>Tiskani materijali</p> <ul style="list-style-type: none"> • Izrada projektnog zadatka/koncepta • Usuglašavanje na razini Županije • Izrada materijala i distribucija <p>Web stranice i mobilne aplikacije</p> <ul style="list-style-type: none"> • Izrada projektnog zadatka/koncepta • Usuglašavanje na razini Županije • Izrada web stranica i ažuriranje • Izrada mobilnih aplikacija i njihova dostupnost putem web portala sustava turističkih zajednica • Promocija web stranica i mobilnih aplikacija
Vrijeme provedbe:	<p>Tiskani materijali</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2018. – kontinuirano <p>Web stranice i mobilne aplikacije</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2017. – kontinuirano

Mjera XII. Unapređenje dodatnih usluga za cikloturiste

Cilj:	Podizanje kvalitete cikloturističkog proizvoda
Opis:	<p>Pozicioniranje turističke destinacije na cikloturističkom tržištu podrazumijeva razvijenu mrežu svih potrebnih usluga za cikloturiste i stalan rad na njihovoj kvaliteti i suvremenosti. Zbog toga je važno u destinacijama raspolagati bike-sharing sustavima kao i dobro razvijenom mrežom svih dodatnih usluga kojima se unapređuje boravak biciklista u destinaciji.</p> <p>Budući da je korištenje bicikala od strane lokalnog stanovništva nešto po čemu je Koprivnica prepoznata i u široj regiji 'bike-sharing' predstavlja vrijednost i za domaćine i za goste koji mogu obilaziti destinaciju koristeći bicikl i time dobiti jedan novi aspekt turističkog doživljaja. U budućnosti bi i dalje trebalo što više poticati lokalno stanovništvo na korištenje ovog sustava te dodatno poticati i posjetitelje u Koprivnici na korištenje ovog sustav (npr. promocijski materijali u smještajnim kapacitetima).</p> <p>Osim sustava javnih bicikala u budućnosti bi valjalo osigurati i mogućnost najma bicikla na više lokacija u Županji kao i pojačati mrežu e-punionica, posebno uz glavne cikloturističke rute. Mogućnost najma bicikla kao</p>

	<p> dodatnu uslugu mogli bi nuditi smještajni kapaciteti posebno s naglaskom tradiciju biciklizma u ovom području.</p> <p> Kad je riječ o servisima za bicikle oni postoje u sva tri grada Županije ali bi u budućnosti valjalo razmisliti da se osigura i usluga servisa uz rutu uz Dravu, npr. u općini Molve (integrirano s odmorištem).</p>
Područje obuhvata:	<ul style="list-style-type: none"> • Područje cijele Županije
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Jedinice lokalnih samouprava • Sustav turističkih zajednica
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Poticanje i promocija korištenja bike-sharing sustava za lokalno stanovništvo kao i za posjetitelje Podravine i Prigorja • Poticanje poduzetnika za razvoj usluga za cikloturiste te promocija istih kroz aktivnosti sustava turističkih zajednica
Vrijeme provedbe:	<ul style="list-style-type: none"> • 2018. - kontinuirano

7.3. OPERATIVNA STRATEGIJA ZA PODIZANJE KVALITETE LJUDSKIH RESURSA

Mjera XIII. Uspostava operativnog tijela nadležnog za realizaciju planiranih mjera

Cilj:	Provedba i monitoring plana razvoja cikloturizma
Opis:	<p>Kako bi se mjere predviđene ovim planom u što većoj mjeri realizirale i cikloturizam počeo intenzivnije razvijati na području Podravine i Prigorja predviđa se uspostava operativnog tijela na razini Županije.</p> <p>Operativno tijelo okupilo bi ključne predstavnike javnog i privatnog sektora koji su odgovorni za realizaciju mjera. Njegova funkcija bila bi praćenje realizacije mjera, rješavanje eventualnih prepreka prilikom realizacije (npr. pitanje vlasništva, prostorni planovi i sl.), koordinacija između dionika, izvještavanje prema javnosti, pomoć u realizaciji mjera i dr.</p> <p>Operativno tijelo pratilo bi realizaciju predviđenih aktivnosti te osiguravalo upoznatost s tijekom aktivnosti Županiju te sve druge dionike uključene u razvoj cikloturizma. Također bi brinulo o komunikaciji s drugim Županijama i regijama vezano uz povezivanje ruta na državnoj i međunarodnoj razini.</p>
Područje obuhvata:	Područje Koprivničko-križevačke županije
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Predstavnici Županije • Predstavnici sustava turističkih zajednica

	<ul style="list-style-type: none"> • Predstavnicima smještajnih i ugostiteljskih objekata • Predstavnicima Udruga
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Praćenje realizacije plana i izvještavanje Županije i javnosti • Koordinacija dionika i pomoć u realizaciji aktivnosti
Vrijeme provedbe:	2017. - kontinuirano

Mjera XIV. Edukacija dionika o važnosti razvoja biciklizma i cikloturizma

Cilj:	Daljnje podizanje svijesti lokalnog stanovništva o biciklizmu i mogućnostima cikloturizma u Županiji
Opis:	<p>Koprivničko-križevačka županija, posebno Koprivnica, tradicionalno se veže uz biciklizam pa je imidž ovog područja kao biciklističke regije, posebno na domaćem tržištu, već postoji. S obzirom na dugu tradiciju, svijest lokalnog stanovništva o koristima od biciklizma zasigurno je razvijenija u odnosu na druga područja te postoje dobri temelji da se i dalje razvija biciklizam ali i da se podigne svijet o cikloturizmu kao turističkom proizvodu s velikim potencijalom. U tom smislu mogle bi se potaknuti i poduzetničke aktivnosti usmjerene na usluge važne za razvoj cikloturizma.</p> <p>Za to je važno poduzeti aktivnosti internog marketinga kroz lokalne medije (tisak, radio, televiziju), web stranice i društvene mreže. Potrebno je i dalje poticati rast korištenja bicikla među lokalnim stanovništvom (promovirati trendove, zdravi stil života) te promovirati cikloturizam kao jedan od generatora razvoja turizma na području Podravine i Prigorja. Dodatno, edukacije je moguće organizirati i kroz radionice/seminare putem kojih bi se obradile teme specifičnosti cikloturizma kao turističkog proizvoda, obilježjima potrošača i trendovima, mogućnostima promocije, primjeri dobre prakse itd.</p> <p>Za suradnju s lokalnim medijima potrebno je raspolagati bazom medija, organizirati događanja, plasirati unaprijed pripremljene informacije medijima o događanjima koje je potrebno popratiti (npr. biciklistička manifestacija, dodjeljivanje certifikata za specijalizaciju za cikloturiste, izrada promocijskih materijala).</p>
Područje obuhvata:	Područje Koprivničko-križevačke županije
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Sustav turističkih zajednica • Jedinice lokalne samouprave • Edukativne ustanove (za edukaciju o biciklizmu je važno uključiti MUP) • Mediji
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Izrada plana aktivnosti internog marketinga

- Provedba i monitoring aktivnosti

Vrijeme provedbe: 2018. - kontinuirano

Mjera XV. Obrazovanje certificiranih biciklističkih vodiča i/ili pratitelja

Cilj: Podizanje kvalitete cikloturističke ponude i privlačenje većeg broja cikloturista

Opis: Profesionalno vođenje cikloturista zahtjeva određena specifična znanja i vještine. Za cjelovit doživljaj u destinaciji vožnja na biciklu treba biti ugodna i sigurna kroz lijepu i zanimljivu prirodu te ispunjenja pričama, atrakcijama, lokalnom hranom i nizom zanimljivosti vezanih uz jedinstvena obilježja prostora. Tu veliku ulogu imaju znanja specijaliziranih biciklističkih vodiča i/ili pratitelja pa je važno da svaka regija raspolaže određenim brojem profesionalno educiranih djelatnika za taj oblik turizma.

Edukacija bi cikloturističke vodiče/pratitelje bi trebala sadržavati sljedeće teme:

- O biciklu - osnovne glavne dijelove bicikla i njihovu vrstu i namjenu (npr. upravljač ili volan, vilica bicikla, lulica, mjenjač i kočnice, pogon, prijenosi, zupčanici i lanac, sjedalo (ili sic) i sic štanga, kotači, zračnice i gume, s dodatkom opreme za bicikliste, oprema vodiča/pratitelja i osnova servisa),
- O osnovama sportske fiziologije i prehrani biciklista i cikloturista (prednosti i mane prehrane, različiti glavni izvori energije u ljudskom tijelu /ATP, ugljikohidrati, proteini, masti, tekućine i elektroliti, minerali/, izdržljivost i rehidracija/dehidracija, energetske i nutritivne zahtjevi, metabolizam, živčani sustav, mišići i mišićna vlakna, prosječna energetska potrošnja kod biciklista, hipoglikemija i razina glukoze u krvi, sportski, energetske, zdravi menu, itd.),
- Prva pomoć na terenu - najčešće moguće biciklističke nezgode i ozljede, pravilna reakcija i sanacija, (lakše ozljede - kontuzije, rane, udarci, ogrebotine; teže ozljede - vanjsko krvarenje, unutarnje krvarenje, iščašenje, uganuće, prijelomi; imobilizacija; ozljede glave i mozga, ozljede kralježnice, reanimacija; prva pomoć kod ostalih nezgoda u prirodi (ugriz zmije, pauka, pregrijavanje, pothlađivanje, dr. i brojevi Hitne službe),
- Orijehtacija (snalaženje) u prostoru, kartografija i GPS tehnologija, vrste uređaja i namjena (najčešće korištene karte u biciklizmu, podloga za planiranje i analizu vožnji na terenu, osnovni softvare i rad s aplikacijom, osnovne karakteristike i funkcije GPS uređaja i

	<p>glavni proizvođači, baterije i autonomija uređaja, GPS točke na putu, POIs - zanimljive lokacije, ruta, trag ili trasa, snimanje tragova na terenu, visinski profil, itd.),</p> <ul style="list-style-type: none"> • Priprema itinerera, planiranje i provjera izvedbe putovanja, • Etika i pravila ponašanja pratitelja/vodiča, • Kratka povijest biciklizma u Hrvatskoj, • Praktični dio - poligon vježba i servis vježba, GPS u praksi.
Područje obuhvata:	Cijelo područje Koprivničko-križevačke županije
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Županija Koprivničko-križevačka • Turistička zajednica Koprivničko-križevačke županije
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Izrada baze svih licenciranih vodiča i pratitelja u Županiji • Istraživanje interesa za stjecanjem znanja i vještina za vodiče i pratitelje u cikloturizmu • Slanje informacija Koordinacijskom tijelu za razvoj cikloturizma pri Ministarstvu turizma RH • Organizacija edukacije u suradnji s edukativnom ustanovom prema odobrenom programu od strane Ministarstva znanosti, obrazovanja, te Središnjeg državnog ureda za šport (SDUS) • Izrada baze licenciranih vodiča i pratitelja u cikloturizmu • Distribucija informacija svim zainteresiranim dionicima u turizmu
Vrijeme provedbe:	2018. i 2020.

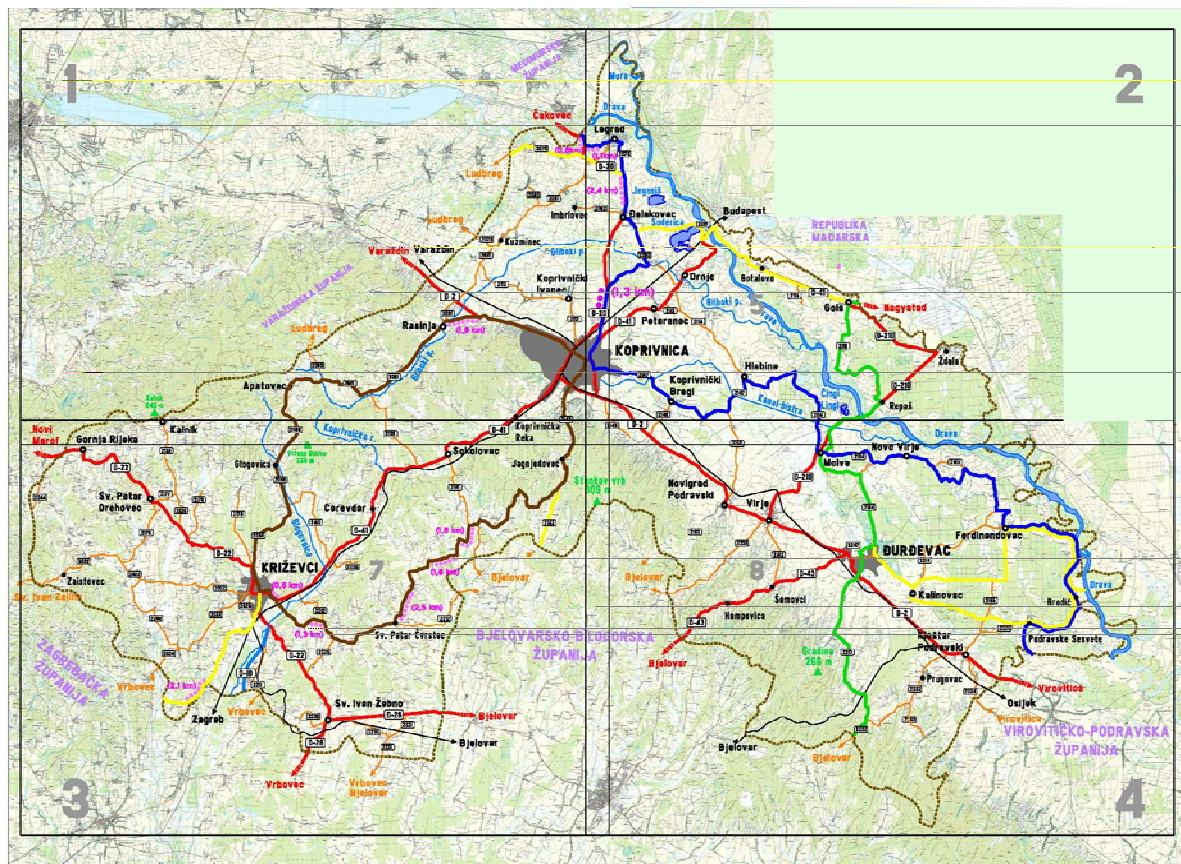
8. PLAN IMPLEMENTACIJE

STRATEGIJE/MJERE		2017. (IX-XII)	2018.	2019.	2020.
RAZVOJ RUTA I CIKLOTURISTIČKE INFRASTRUKTURE					
I.	Spajanje i ujednačeno označavanje državne rute br. 1. 'Drava' i EuroVelo rute br. 13 ('Ruta željezne zavjese')				
	Obilježavanje rute				
	Uređenje biciklističke trake uz cestu D-20 od tvornice 'Danica' do odvojka za Torčec (1,3 km)				
	Uređenje posebne trake za bicikliste na državnoj cesti D-20 između južnog ulaza u Legrad i Đelekovca (2,4 km)				
	Uređenje biciklističke trake na državnoj cesti D-20 od granice s Međimurskom županijom do ulaska u Legrad (0,6 km)				
	Asfaltiranje zapadnog dijela Ulice Kralja Tomislava u Legradu (1,1 km)				
II.	Kreiranje državne rute br. 7 Balaton - Lonjsko polje				
	Obilježavanje rute				
III.	Kreiranje dviju ruta između Koprivnice i Križevaca (Kalnička i Bilogorska ruta)				
	Obilježavanje rute				
	Asfaltiranje lokalne ceste od Rasinje do Subotice Podravske (1,9 km)				
	Uređenje biciklističke trake na državnoj cesti D-41 kod istočnog ulaza u Križevce - Koprivnička cesta (0,6 km)				
	Asfaltiranje nerazvrstane ceste između Male Mučne i Ladislava Sokolovačkog (1,8 km)				

	Asfaltiranje dijela lokalne ceste L-26080 i nerazvrstane ceste između Ladislava Sokolovačkog i Većeslavca (1,8 km)				
	Asfaltiranje dijela lokalne ceste L-26087 između Ruševca i Svetog Petra Čvrstec (2,5 km)				
	Asfaltiranje nerazvrstane ceste između Treme i Đurđica (1,3 km)				
IV.	Kreiranje veznih ruta				
	Obilježavanje rute				
	Asfaltiranje nerazvrstane ceste između Pokasina i Novaka Ravenskih (2,1 km)				
V.	Kreiranje alternativne trase rute 'Drava'				
	Obilježavanje rute				
VI.	Unapređenje lokalnih ruta				
VII.	Kreiranje bike parkova i drugih sadržaja za brdske bicikliste				
VIII.	Razvoj odmorišta i servisnih stanica za cikloturiste				
RAZVOJ I PROMOCIJA CIKLOTURISTIČKOG PROIZVODA					
IX.	Razvoj i certificiranje smještajne ponude, unapređenje ugostiteljskih sadržaja i izleta za cikloturiste				
X.	Razvoj informativnih i interpretativnih sadržaja				
	Unapređenje promocijskih aktivnosti i materijala				
XI.	Tiskani promocijski materijali				
	Web stranice i mobilne aplikacije				

XII.	Unapređenje dodatnih usluga za cikloturiste i lokalne bicikliste				
PODIZANJE KVALITETE LJUDSKIH RESURSA					
XIII.	Uspostava operativnog tijela nadležnog za realizaciju planiranih mjera				
XIV.	Edukacija dionika o važnosti biciklizma i cikloturizma				
XV.	Obrazovanje certificiranih biciklističkih vodiča i/ili pratitelja				

9. PRILOG - ČETIRI SEKCIJE KARTE NOVIH CIKLOTURISTIČKIH RUTA

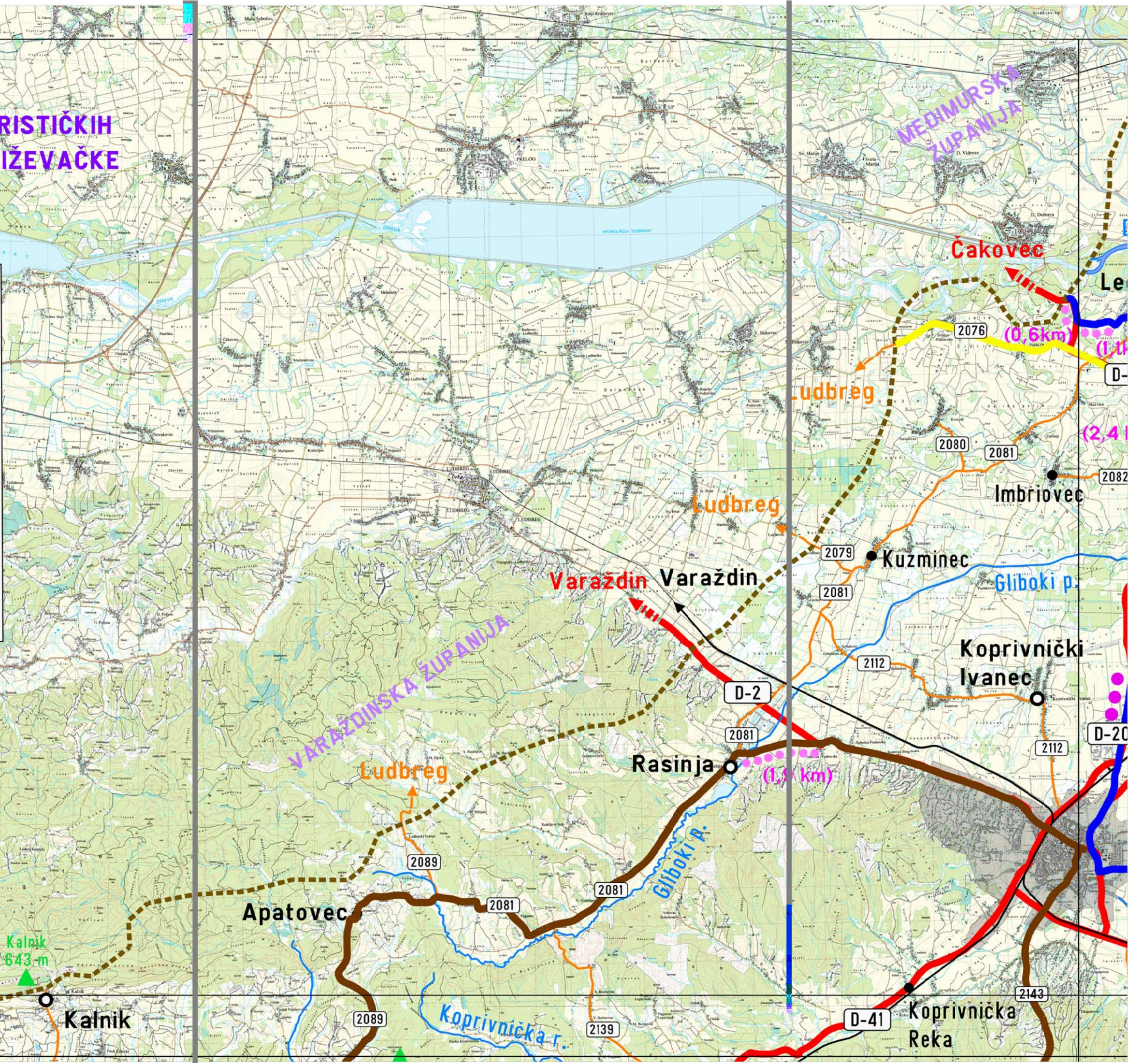


Prilog 1. KARTA NOVIH CIKLOTURISTIČKIH RUTA KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKE ŽUPANIJE

- umač simbola**
- državne ceste
 - županijske ceste
 - D-28 oznaka državne ceste
 - 2143 oznaka županijske ceste
 - — — — — željeznička pruga
 - — — — — županijska granica
 - ▲ glavni vrhovi
 - glavne rijeke
 - ▭ ribnjaci
 - gradovi
 - općinska središta
 - ostala važnija mjesta
 - planirana državna cikloturistička ruta br. 1 EuroVelo Dravska ruta
 - planirana državna cikloturistička ruta br. 7 Balaton - Lonjsko polje
 - planirane cikloturističke rute Koprivnica - Križevci (Kalnička i Bilogorska ruta)
 - planirane cikloturističke vezne rute
 - primarne intervencije u cikloturističku rutu
 - sekundarne intervencije u cikloturističku rutu



institutzaturizam
HR-10000 Zagreb, Vrhovec 5

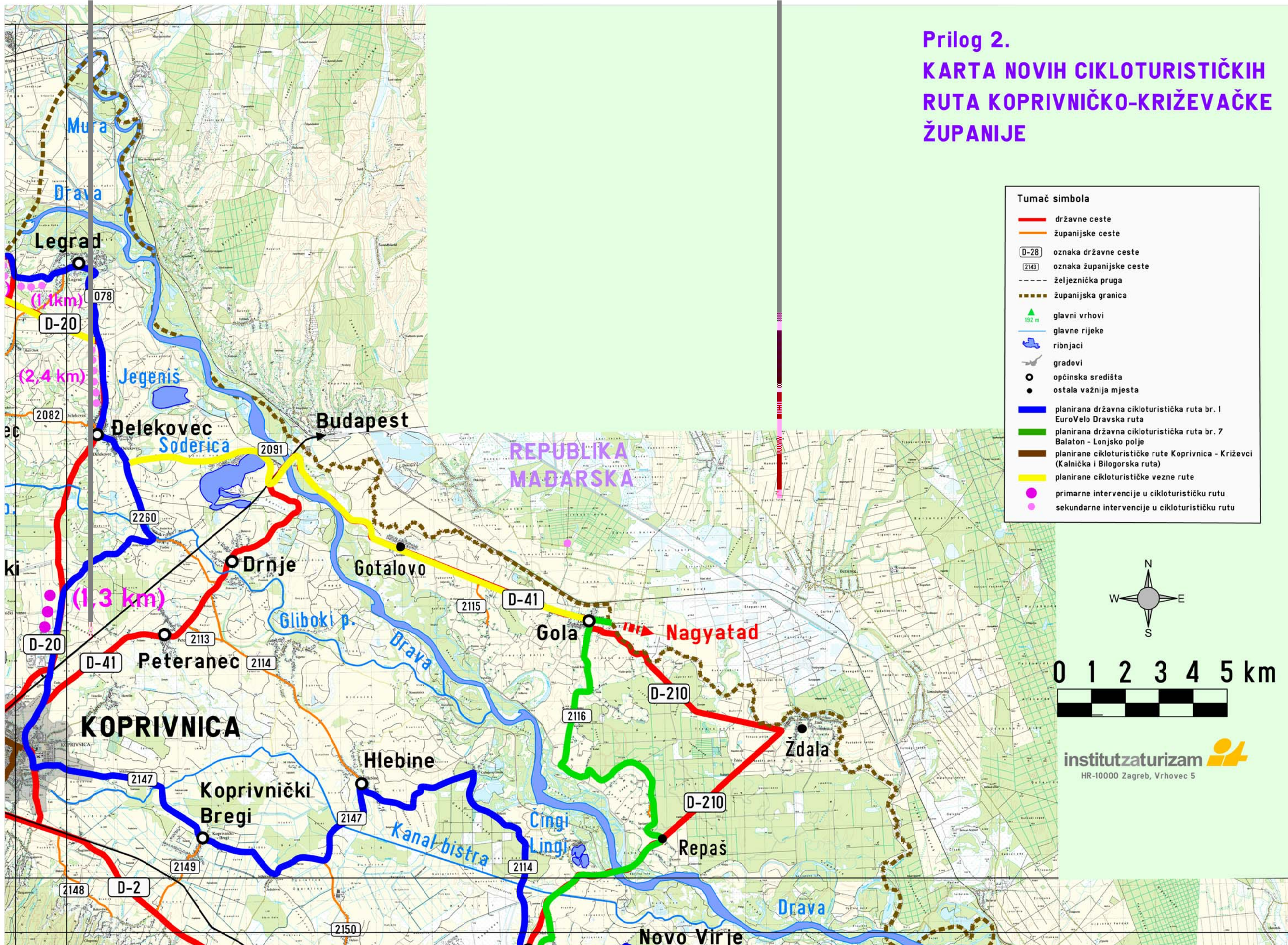


lovi
Marof
Gornja Rijeka

MEDIMURSKA
ŽUPANIJA

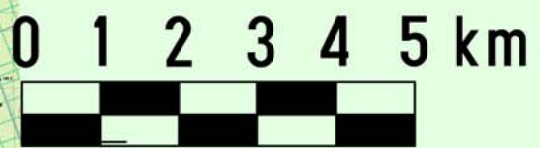
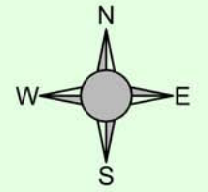
VARAŽDINSKA ŽUPANIJA

Prilog 2. KARTA NOVIH CIKLOTURISTIČKIH RUTA KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKE ŽUPANIJE

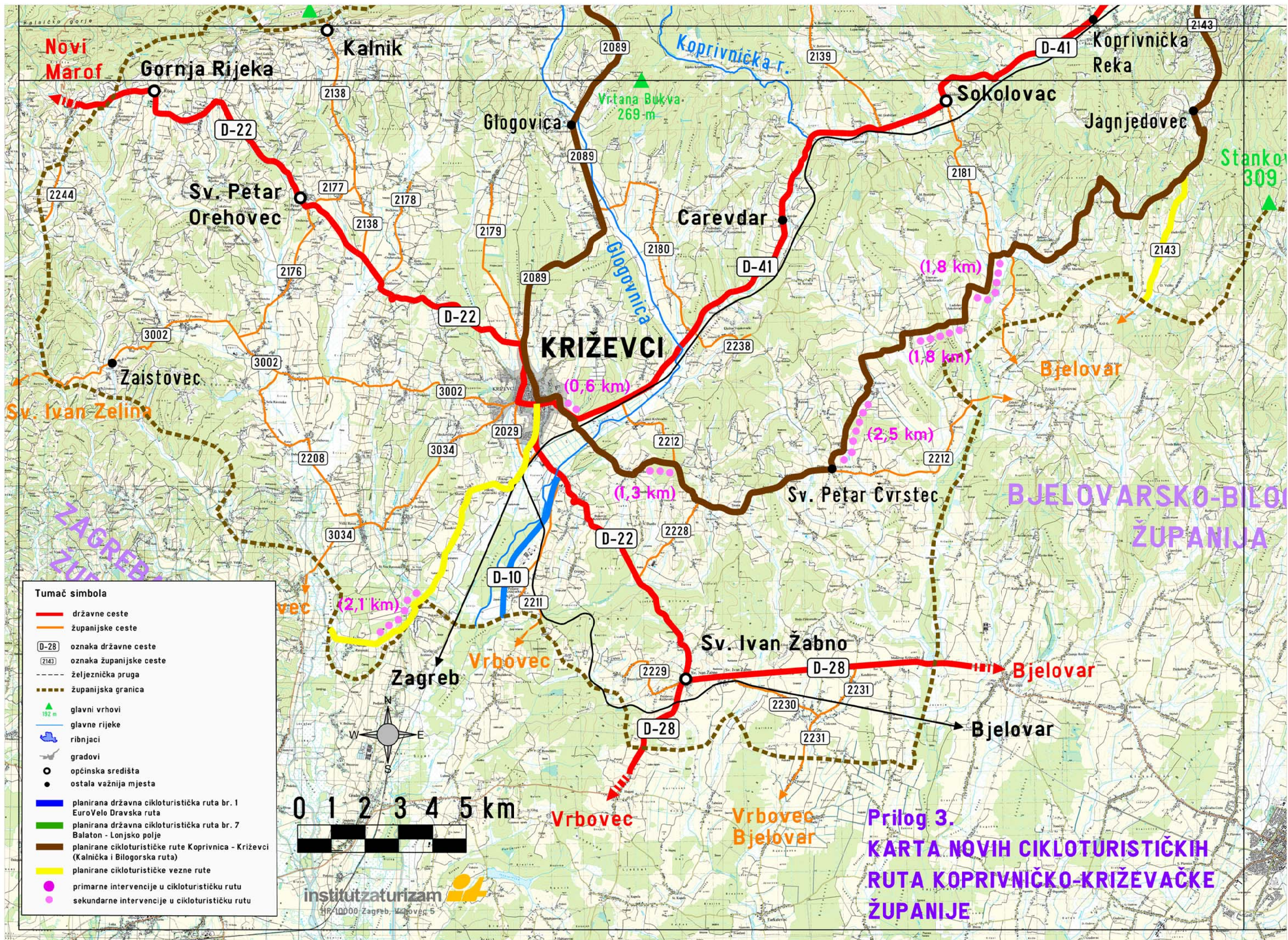


Tumač simbola

- državne ceste
- županijske ceste
- D-28 oznaka državne ceste
- 2143 oznaka županijske ceste
- - - - željeznička pruga
- - - - županijska granica
- ▲ glavni vrhovi
- glavne rijeke
- ribnjaci
- gradovi
- općinska središta
- ostala važnija mjesta
- planirana državna cikloturistička ruta br. 1 EuroVelo Dravska ruta
- planirana državna cikloturistička ruta br. 7 Balaton - Lonjsko polje
- planirane cikloturističke rute Koprivnica - Križevci (Kalnička i Bilogorska ruta)
- planirane cikloturističke vezne rute
- primarne intervencije u cikloturističku rutu
- sekundarne intervencije u cikloturističku rutu



institutzaturizam HR-10000 Zagreb, Vrhovec 5

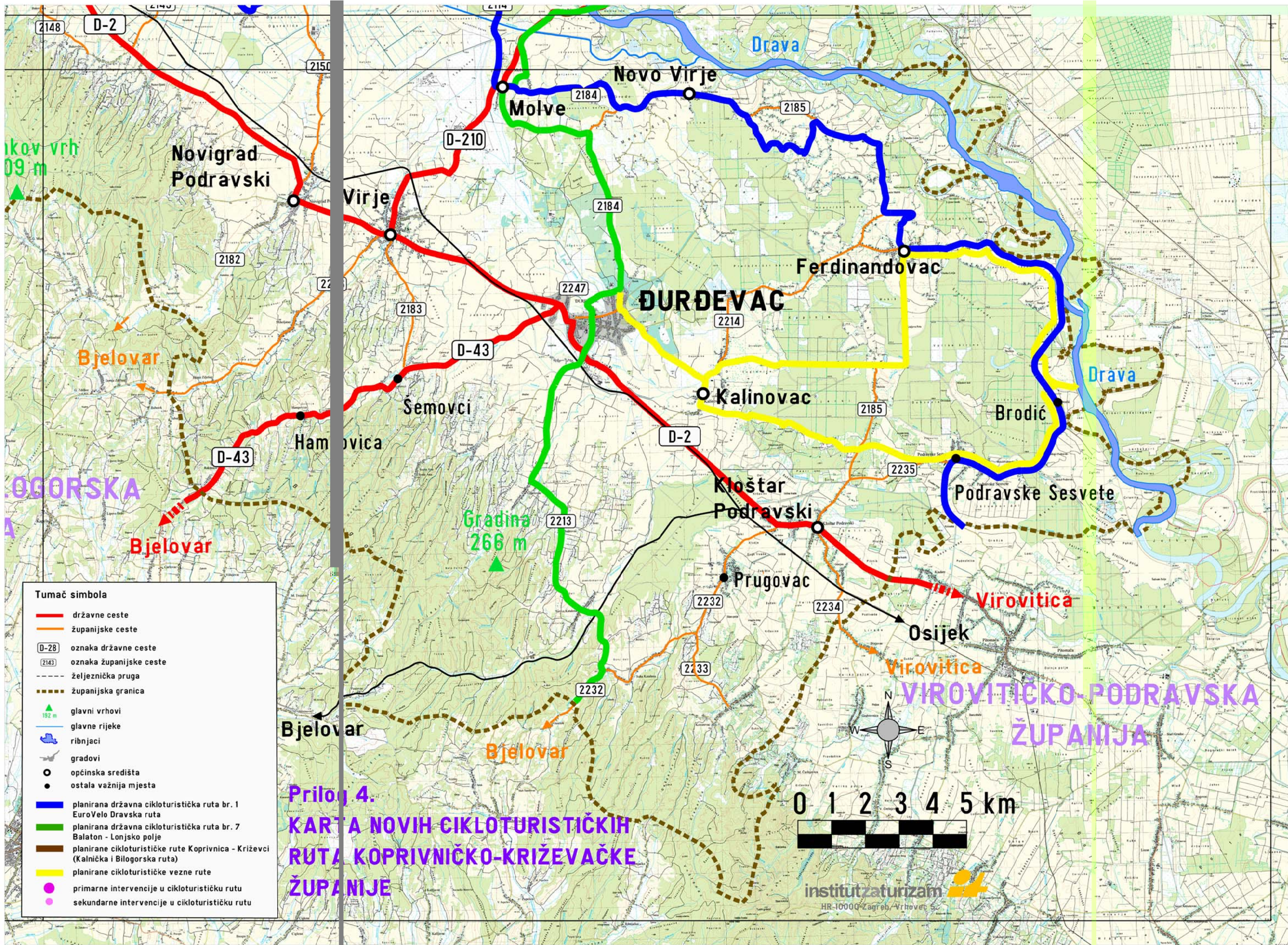


- Tumač simbola**
- državne ceste
 - županijske ceste
 - D-28 oznaka državne ceste
 - 2143 oznaka županijske ceste
 - - - željeznička pruga
 - - - županijska granica
 - ▲ glavni vrhovi
 - glavne rijeke
 - ribnjaci
 - gradovi
 - općinska središta
 - ostala važnija mjesta
 - planirana državna cikloturistička ruta br. 1 EuroVelo Dravska ruta
 - planirana državna cikloturistička ruta br. 7 Balaton - Lonjsko polje
 - planirane cikloturističke rute Koprivnica - Križevci (Kalnička i Bilogorska ruta)
 - planirane cikloturističke vezne rute
 - primarne intervencije u cikloturističku rutu
 - sekundarne intervencije u cikloturističku rutu



institut zaturizam
 HP-10000 Zagreb, Vrbovec 5

Prilog 3.
KARTA NOVIH CIKLOTURISTIČKIH
RUTA KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKE
ŽUPANIJE



Prilog 4.
KARTA NOVIH CIKLOTURISTIČKIH
RUTA KOPRIVNIČKO-KRIŽEVAČKE
ŽUPANIJE

- Tumač simbola**
- državne ceste
 - županijske ceste
 - D-28 oznaka državne ceste
 - 2143 oznaka županijske ceste
 - - - željeznička pruga
 - - - županijska granica
 - ▲ glavni vrhovi
 - glavne rijeke
 - ribnjaci
 - gradovi
 - općinska središta
 - ostala važnija mjesta
 - planirana državna cikloturistička ruta br. 1 EuroVelo Dravska ruta
 - planirana državna cikloturistička ruta br. 7 Balaton - Lonjsko polje
 - planirane cikloturističke rute Koprivnica - Križevci (Kalnička i Bilogorska ruta)
 - planirane cikloturističke vezne rute
 - primarne intervencije u cikloturističku rutu
 - sekundarne intervencije u cikloturističku rutu

