



**OPERATIVNI PLAN RAZVOJA CIKLOTURIZMA
ZAGREBAČKE ŽUPANIJE**

Zagreb, studeni 2017. godine



OPERATIVNI PLAN RAZVOJA CIKLOTURIZMA ZAGREBAČKE ŽUPANIJE

Naručitelj:
Zagrebačka 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, studeni 2017. godine

SADRŽAJ

1. UVOD	4
2. KLJUČNA OBILJEŽJA CIKLOTURIZMA.....	7
3. ANALIZA STANJA CIKLOTURIZMA NA PODRUČJU ZAGREBAČKE ŽUPANIJE	13
3.1. CIKLOTURISTIČKA INFRASTRUKTURA	13
3.2. CIKLOTURISTIČKE KARTE I DRUGI PROMOCIJSKI MATERIJALI I ALATI.....	20
3.3. OBILJEŽJA CIKLOTURISTIČKE PONUDE	21
3.4. PRATEĆE USLUGE ZA CIKLOTURISTE	25
3.5. CIKLOTURIZAM U POSTOJEĆIM PLANSKIM DOKUMENTIMA.....	26
3.6. SURADNJA DIONIKA CIKLOTURIZMA U ŽUPANIJI.....	28
4. SWOT ANALIZA	31
4.1. PREDNOSTI	31
4.2. NEDOSTACI.....	33
4.3. PRILIKE.....	34
4.4. PRIJETNJE	35
5. VIZIJA I CILJEVI RAZVOJA	37
6. STANDARDI ZA RAZVOJ CIKLOTURISTIČKE INFRASTRUKTURE U ZAGREBAČKOJ ŽUPANIJI	39
7. OPERATIVNE STRATEGIJE ZA RAZVOJ CIKLOTURIZMA	50
7.1. OPERATIVNA STRATEGIJA ZA RAZVOJ RUTA I CIKLOTURISTIČKE INFRASTRUKTURE	50
7.2. OPERATIVNA STRATEGIJA ZA RAZVOJ I PROMOCIJU CIKLOTURISTIČKOG PROIZVODA.....	69
7.3. OPERATIVNA STRATEGIJA ZA PODIZANJE KVALITETE LJUDSKIH RESURSA	75
8. PLAN IMPLEMENTACIJE.....	79
9. PRILOG - ČETIRI SEKCIJE KARTE NOVIH CIKLOTURISTIČKIH RUTA	84

1. UVOD

Operativni plan razvoja cikloturizma osnovni je dokument na temelju kojeg bi se trebao razvijati cikloturizam u Zagrebačkoj županiji 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 sa izuzetno velikom perspektivom razvoja, osobito za, turistički nedovoljno razvijeni, prostor kontinentalne Hrvatske. Operativni plan razvoja cikloturizma Zagrebačke županije (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 Zagrebačke 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 prioritarnih biciklističkih ruta koje će biti prepoznatljive i zbog kojih bi turisti trebali dolaziti i boraviti u kontinentalnom dijelu Hrvatske pa tako i u Zagrebačkoj županiji.

U slučaju Zagrebačke županije to se u prvom redu odnosi na dvije državne glavne cikloturističke rute br. 2 i br. 6, koje presijecaju Županiju smjerom zapad - istok i sjever - jug, te na glavnu državnu glavnu rutu br. 5 koja polazi iz Zagreba i preko Zagrebačke županije vodi prema istoku Hrvatske. **Državna glavna ruta br. 2 'Sava'** prati tok rijeke Save od Bregane preko Zagreba, Siska i Slavenskog Broda do granice BiH kod Gunje, **državna glavna ruta br. 6** dolazi u Županiju iz smjera Varaždina i Krapine te preko Zaprešića, Zagreba i Jamničke Kiselice vodi prema Karlovcu i Rijeci, dok **državna glavna ruta br. 5** od Zagreba preko Čazme, Daruvara i Belišća vodi do obala Dunava kod Batine u Baranji.

Nakon tri državne glavne rute koje osim funkcije ključnih veza na državnoj razini ujedno kroz pet pravaca povezuju grad Zagreb s njegovom okolicom, za Zagrebačku županiju velik značaj imaju i **tri potencijalne državne vezne rute** koje presijecaju njen prostor u rubnim područjima na jugu i istoku. Radi se ponajprije o ruti uz rijeku Kupu na krajnjem jugu Županije na relaciji Karlovac - Pokupsko - Sisak s odvojkom prema Glini te na vezne rute Marija Bistrica - Komin - Križevci i Dugo Selo - Vrbovec - Križevci na sjeveroistoku Županije. Uz navedene rute državnog značaja treba istaći i **Kružnu županijsku rutu**, koja bi trebala povezati glavne atrakcije i gradove u Županiji i druge veće cjeline koje nisu obuhvaćene državnim glavnim rutama, a pogodne su za cikloturizam.

Iako je razvoj ostalih županijskih i lokalnih ruta prepušten lokalnim inicijativama, posebno su izdvojene **spojne rute županijskog značaja prema Svetom Ivanu Zelini i Jastrebarskom**, važne radi povezivanja svih gradova u Županiji sa Zagrebom kao glavnim izvorom cikloturističke potražnje. Sve rute trebale bi 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 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 Zagrebačke županije 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 biciklističke 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 ističe mali broj biciklističkih staza i traka, te njihova nepovezanost. Raširena pojava je i loše trasiranje ruta, iako je u Zagrebačkoj županiji situacija bolja nego u drugim županijama. Pritom se, kao specifikum cijele Hrvatske, a velikim dijelom i Zagrebačke županije, ističe pojava da se razvoj cikloturizma za sada uglavnom 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. Razvoj cikloturizma ograničavaju i nedostatna smještajno-ugostiteljska ponuda fokusirana na cikloturiste, slaba prateća infrastruktura, neopremljene atrakcije te nedovoljno snažna promocija.

Stoga ovaj operativni plan predviđa u prvi plan stavljanje 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 '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 Europske unije.

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** (NN 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** (NN br. 91/2013), koji kroz definiciju glavnih nacionalnih koridora na kojima bi se trebale uređivati državne biciklističke rute pruža prostorni okvir za uređenje državnih glavnih, državnih veznih, županijskih i lokalnih biciklističkih ruta u Hrvatskoj, s time da je u tijeku njegova prilagodba potrebama cikloturizma definirana Akcijskim planom.

Nakon što se donese i novi **Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama**, 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 - kvalitativna i kvantitativna kretanja

Iako se kretanja potražnje na tržištu cikloturizma statistički na razini Europske Unije ne prate (Eurostat) rezultati različitih istraživanja ukazuju na njegov stalni rast. Prema studiji Europskog parlamenta (2012) u Europi se godišnje ostvari oko 2,3 milijuna cikloturističkih putovanja i oko 20,4 milijuna noćenja.¹ Ekonomski učinci procjenjuju na oko 44 milijarde eura, prosječna dnevna potrošnja cikloturista na putovanju s noćenjima iznosi 57,08 eura,² a prosječno trajanje putovanja je 7,7 dana.

Cikloturizam je posebno popularan u Europi, u kojoj, uslijed brzog tempa života, sve više raste trend brige o zdravlju i u kojoj je tradicija biciklizma, posebno na sjeveru Europe, dosta duga. Zanimljivo je istaknuti kako oko polovice stanovnika Europske Unije svakodnevno koristi bicikl, pri čemu se posebno mogu izdvojiti Nizozemska, Danska i Finska. Uz tradicionalno razvijene cikloturističke destinacije, zadnjih godina stalan rast cikloturizma primjetan je u Austriji i Francuskoj. Hrvatska svoje prilike može iskoristiti zbog izuzetno pogodnih prirodnih i klimatskih predispozicija za razvoj ovog turističkog proizvoda kao i zbog činjenice da je još uvijek relativno 'nova' i neotkrivena cikloturistička destinacija.

Ponašanje potrošača u turizmu, uslijed brojnih društvenih, gospodarskih, tehnoloških i okolišnih promjena, neprekidno se mijenja. Mijenjaju se potrebe i navike vezane uz izbor destinacija za odmor te time i aktivnosti i sadržaje koji se u njima preferiraju. Turisti su sve aktivniji i traže široku paletu različitih mogućnosti o čemu govore i TOMAS istraživanja o navikama turista u Hrvatskoj, koja pokazuju da se povećava učestalost i broj aktivnosti u kojima turisti sudjeluju.³ Pored toga, Europsko tržište obilježava manjak raspoloživog slobodnog vremena i potreba za većim brojem kratkih putovanja koja su u funkciji vraćanja energije i ravnoteže potrebne za sve brži i zahtjevniji ritam života i rada. Suvremeni turisti traže 'male i kratke' avanture koje ne zahtijevaju posebna znanja o sportu niti fizičke pripreme, koje uključuju lagane fizičke aktivnosti na otvorenom, u prirodi. Takve aktivnosti pružaju osjećaj odmora i odmaka od svakodnevnice, edukacije i osjećaj rada na sebi.

Upravo cikloturizam predstavlja jednu od tih 'soft' sportskih aktivnosti za koju nisu nužno potrebne pripreme niti posebna fizička kondicija. Pored spomenutog, dodatna vrijednosti biciklizma je u tome što podržava odgovorno i ekološko ponašanje prema prirodi, pridonosi zdravlju i, ono što je važno, omogućuje kontakt s prirodom i

¹ Studija je uključila 27 zemalja EU te Norvešku i Švicarsku

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

³ TOMAS istraživanja se provode u primorskim županijama. Riječ je o istraživanjima stavova i potrošnje turista u Hrvatskoj. Jedino je kontinuirano istraživanje obilježja putovanja i boravka turista u Hrvatskoj, koje provodi Institut za turizam od 1987. godine.

upoznavanje novih destinacija na pomalo 'drugačiji' način. I konačno, biciklističke rute mogu biti različite težine (duljina, visinska razlika, podloga) i tako prilagođene gotovo svim dobnim skupinama i korisnicima različitih potreba i interesa. Mogu povezivati različite sadržaje u destinaciji pretvarajući ih u cjelovit i sadržajan turistički doživljaj.

Obilježja cikloturista

Cikloturisti putuju biciklom barem jednom godišnje i najčešće pripadaju skupini starosne dobi između 35 i 40 i više godina, iako se sve više u njega uključuju i sve druge dobne grupe. Dnevno voze bicikl od 40 do 60 kilometara, preferiraju destinacije u kojima mogu iznajmiti bicikl, gdje ima specijaliziranog smještaja, raspoloživih servisa i kvalitetne lokalne ugostiteljske ponude. Važne su im karte, označene staze i raspoloživost informacija. Najčešće su srednje i više platežne moći te vole istraživati destinacije koje posjećuju. Zanimaju ih kulturne atrakcije, prirodna bogatstva, gastronomija, kultura života i rada. Iako za Hrvatsku nema posebnih pokazatelja, istraživanja su pokazala da se slika 'tipičnog' cikloturista može primijeniti i na Hrvatsku.⁴ Dominantno je riječ o muškarcima prosječne dobi između 30 i 40 godina, srednjeg ili višeg obrazovanja.

Generalno se cikloturisti, s obzirom na tip bicikla i tip prometnice koje koriste, mogu izdvojiti u tri glavne skupine: rekreativni i touring cikloturisti, brdski biciklisti (MTB cikloturisti), cestovni biciklisti. Ova je podjela važna u kontekstu razumijevanja potencijalne turističke potražnje, budući da upravo rekreativni i touring cikloturisti predstavljaju najveći potencijal.

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) <p>Izdvajaju se dvije glavne podvrste prema motivaciji:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Povremeni cikloturisti kojima vožnja biciklom (vlastitim ili u najmu) čini jednu od aktivnosti, voze najčešće kraće kružne ili zvezdaste ture - riječ je o najvećem i najvažnijem segmentu • Cikloturisti kojima je vožnja biciklom glavni motiv dolaska u destinaciju (individualno ili 	<ul style="list-style-type: none"> • Trekking i gradski bicikli ('city bike'), a u Hrvatskoj pretežito brdski bicikli (MTB), posebice u najmu • Za dulje vožnje touring, ali i trekking i brdski bicikli • Sve više i električni ('E') bicikli 	<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

	posredstvom agencije), često voze duge višednevne linijske EuroVelo rute		
Brdski biciklisti (MTB cikloturisti)	<ul style="list-style-type: none"> • Traže uzbuđenje, adrenalin, zabavu • Napredni rekreativci i sportaši (pretežito mladi) • Sudjeluju na 'biciklijadama' i biciklističkim maratonima • Dvije podvrste: 'cross-country' (XC) 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 • Napredni rekreativci i sportaši • Mala osjetljivost na promet vozila i strme nagibe • Vole grupnu vožnju i sudjeluju na maratonima 	<ul style="list-style-type: none"> • Cestovni bicikl (lakši i brži - tzv. 'specijalka') 	<ul style="list-style-type: none"> • Dobro održavane asfaltirane ceste

Biciklizam - turistički proizvod

Biciklizam je istovremeno sport, rekreacija i turistička aktivnost. Najčešće se uz planinarenje i hodanje, ronjenje i adrenalinske sportove promatra u grupi turističkog proizvoda sporta i avanturizma. Premda postoji puno različitih definicija cikloturizma generalno se može reći da je riječ o putovanjima biciklom u svrhu rekreacije i odmora pri čemu vožnja biciklom predstavlja integralni dio cjelokupnog turističkog doživljaja. Različite vrste vožnje biciklom predstavljaju i različita iskustva i doživljaje, koji ovise o vrsti bicikla, namjeri vožnje biciklom, okruženju i motivima.

Važno je istaknuti kako je upravo kod cikloturizma vidljivo kako integrirani turistički proizvod prelazi administrativne granice prostora. Naime, cikloturisti traže šire ispričanu priču prostora i podneblja pa granice ne bi smjele biti prepreka dobroj, autentičnoj turističkoj priči. Stoga je suradnja i zajedničko planiranje jedinica lokalnih samouprava ovdje izuzetno bitna. Cikloturisti, osim dobre i ugodne vožnje na biciklu, traže i ljepote prirode, okuse podneblja, tajne i posebnosti prostora, nova iskustva koja se mogu doživjeti uz rute. Tome pridonosi kvalitetna smještajna i ugostiteljska ponuda, dobro označene i interpretirane turističke atrakcije, ljubazni domaćini, mreža servisa i info punktova, uređena i sigurna mjesta za odmor i sve što čini kvalitetan destinacijski lanac vrijednosti. Cikloturizam mora pratiti razvoj cjelokupne destinacijske ponude, kako sa aspekta očuvanja prirode tako i razvoja infrastrukture i svih potrebnih usluga koje su u domeni destinacijskog menadžmenta.

Važnost specijalizacije - oznake marke kvalitete

Certificiranje, odnosno stvaranje prepoznatljive marke kvalitete koja se kontinuirano prati i unapređuje pomaže stvaranju prepoznatljivosti i osjećaju sigurnosti potrošača u donošenju odluka pri odabiru destinacije, smještaja, restorana ili neke druge usluge. Certificiranje u cikloturizmu u Europi je započelo u Njemačkoj čiji su primjer slijedile brojne druge zemlje (Italija, Mađarska, Danska, Poljska i dr.). Najčešće se

propisuje skup obaveznih i opcionalnih kriterija koje je potrebno ispuniti kako bi se dobila oznaka marke kvalitete. Danas još nema općeprihvaćenih standarda na razini Europe u smislu uvijek istih kriterija, jedinstvenih modela za dodjelu i praćenje i slično ali postoje određene inicijative na razini Europe da se to u budućnosti uskladi. Kriteriji najčešće uključuju: 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 jelovnik.

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

Kriteriji za izradu posebnih standarda ugostiteljskih objekata propisani su od strane Ministarstva turizma od 2016. godine za skupine Hoteli (NN 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 se može 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 ga je, za ugostiteljske objekte s pružanjem usluga smještaja i kampove, 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 nije postojao propisani posebni standard za ugostiteljske objekte s pružanjem usluga smještaja neke županije, koje intenzivno razvijaju cikloturizam, pribjegle su samostalnoj izradi kriterija za posebni standard marke kvalitete i razvile vlastite kriterije, dizajnirale oznake i izradile 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.

Shodno tome, Zagrebačkoj se županiji preporučuje sljedeće:

- Prikupiti podatke o svim zainteresiranim smještajnim objektima, uključujući kampove, s područja Županije te popis izravno dostaviti Koordinacijskom tijelu za razvoj cikloturizma pri Ministarstvu turizma Republike Hrvatske. Koordinacijsko tijelo prikupit će podatke iz svih zainteresiranih Županija i potaknuti stvaranje jedinstvenog standarda ‘Bike & Bed’ na nacionalnoj razini te stvaranje modela za njegovu provedbu.
- Sa ciljem da certificiranje smještajnih kapaciteta (i kampova) na razini Županije počne u što kraćem vremenu preporuka je provesti mjeru certificiranja kao vlastiti projekt. Takvi certifikati ostat će važeći i nakon uvođenja modela certificiranja na nacionalnoj razini.

Promocija cikloturizma

Za promociju cikloturizma kao turističkog proizvoda zadužen je sustav turističkih zajednica. One u okviru svojih aktivnosti koriste različite promocijske materijale i aktivnosti. Cikloturizam se u destinacijama promovira na različite načine, a najčešće u tiskanim materijalima, putem web stranica i društvenih mreža. Tamo gdje predstavlja jedan od ključnih proizvoda koriste se i proizvodne imidž-info brošure, posebne web stranice specijalizirane za cikloturiste te mobilne aplikacije. ‘Novi’ mediji posebno su zanimljivi zbog mogućnosti integriranja sadržaja. Za cikloturiste su od posebne važnosti kvalitetne i pregledne cikloturističke karte te da na kartama budu ucrtane sve zanimljive točke (POI) (atrakcije, restorani, odmorišta, trgovine, servisi) što osim mogućnosti dobrog turističkog upoznavanja destinacije daje i dobar pregled cikloturističke ponude destinacije, te mogućnost planiranja i sigurnost vožnje.

S obzirom na rast potražnje i opsežan skup informacija koje ovaj segment zahtjeva, brojne destinacije kreiraju specijalizirane mrežne stranice. Te su stranice privlačne i zanimljive jer objedinjuju sve elemente ponude na jednom mjestu, interaktivne su i time omogućuju brz i jednostavan pristup informacijama. Uobičajeno u glavnom izborniku imaju informacije/popis staza i ruta, popis certificiranog smještaja, popis manifestacija, popis svih važnih usluga i sadržaja za cikloturiste, aktualnu ponudu. Nude kvalitetne i pregledne karte na koje se mogu dodavati sadržaji (staze/rute, smještaj, atrakcije i drugo). Isto tako, vodeći računa o posebnim interesima, moguće je izabrati staze/rute s obzirom na visinske profile rute, vrstu podloge, dužinu i slično, te

preuzeti GPX trag staze/rute što cikloturistima uvelike olakšava odabir i odluku o posjeti određenoj destinaciji.

Od posebnih aktivnosti, turističke zajednice nastupaju na specijaliziranim sajmovima slobodnog vremena, sporta i avanture u prirodi, te biciklizma i cikloturizma te organiziraju tematska studijska putovanja novinara putem kojih ih upoznaju s cikloturističkom ponudom u svojim destinacijama. Često se radi o udruženim aktivnostima sustava turističkih zajednica koje zajedno razvijaju iste turističke proizvode.

Pored sustava turističkih zajednica cikloturizam se promovira i kroz aktivnosti i materijale specijaliziranih putničkih agencija za sportski i pustolovni turizam, popularnih višednevnih programa krstarenja Jadranom 'bicikl i brod', kao i smještajnih objekata koji svoju ponudu vežu uz sadržaje destinacije te tako ističu mogućnosti vožnje biciklom u području gdje se nalaze.

3. ANALIZA STANJA CIKLOTURIZMA NA PODRUČJU ZAGREBAČKE ŽUPANIJE

3.1. CIKLOTURISTIČKA INFRASTRUKTURA

Zahvaljujući raznolikim slikovitim krajolicima od ravnica uz Savu i Kupu, preko brežuljaka i blago valovitih krajolika u podnožju Samoborskog gorja, Medvednice i drugih gorja i pobrđa do visokih gorskih dijelova Žumberka, Zagrebačka županija spada u dijelove Hrvatske izrazito pogodne za razvoj cikloturizma. Tome doprinosi i postojanje dvaju parkova prirode Žumberak-Samoborsko gorje i Medvednica i niza drugih zaštićenih prirodnih područja, kao i vrlo bogata i raznolika kulturno-povijesna baština. Zagrebačka županija uz to, od svih hrvatskih kontinentalnih županija, ima daleko najbolju prometnu poziciju, jer se nalazi u neposrednoj blizini grada Zagreba kao glavnog izvora cikloturističke potražnje u unutrašnjosti Hrvatske i križišta najvažnijih tranzitnih prometnih pravaca u cijeloj zemlji.

Posebna pogodnost Županije je i konfiguracija terena u kojem prevladavaju, za biciklizam izrazito pogodni, ravničarski i blago brežuljkasti krajolici te mnoštvo malih naselja i s njima povezana gusta mreža lokalnih cesta, od kojih je znatan broj minimalno opterećenih motornim prometom. S obzirom na aktualni proces dodjeljivanja ruti 'Sava' status EuroVelo rute, Zagrebačka županija je dobro umrežena i u Europsku cikloturističku mrežu.

Usprkos navedenim pogodnostima Zagrebačka županija još uvijek nije prepoznata kao cikloturistička destinacija vrhunskog značaja, a glavni razlog za to je otežano stvaranje duljih atraktivnih ruta uslijed mnoštva prometnih cesta koje se pružaju na potencijalnim rutama bez mogućnosti pogodnih alternativa. Naime, usprkos određenim pomacima zadnjih godina, za Županiju je znakovit vrlo mali broj izgrađenih biciklističkih staza i traka, s time da su prometno pa i vizualno osobito problematične veze iz smjera grada prema većini gradova u Zagrebačkoj županiji. Iako bi se tome donekle moglo doskočiti pružanjem usluge prijevoza bicikala na prigradskim vlakovima do najvažnijih gradova u okolici poput Zaprešića, Jastrebarskog, Velike Gorice i Dugog Sela, ta je praksa u Hrvatskoj za sada slabije prisutna nego u razvijenim europskim zemljama, a prijevoz bicikala je, usprkos pozitivnim pomacima zadnjih godina još uvijek moguć tek na ograničenom broju vlakova.

Najproblematičnije su veze od Zagreba prema Zaprešiću po Aleji Bologne i Jastrebarskom po izrazito prometno opterećenoj državnoj cesti D-1, dok se zbog pružanja čvora Jankomir kao jedina povoljna veza s gradovima Samoborom i Svetom Nedeljom ističe ona preko Podsusedskog mosta. Dosta su nepovoljne i veze prema Dugom Selu, Svetom Ivanu Zelini, Vrbovcu i Ivanić-Gradu, gdje biciklisti mogu birati između neatraktivnih ruta po prometno preopterećenim državnim cestama D-3 i D-41 ili zaobilaznih trasa preko brdskih dijelova u podnožju Medvednice ili uz Savu.

Donekle su povoljne samo veze prema Velikoj Gorici, gdje su dijelom izgrađene i posebne biciklističke staze, ali i na tim vezama ima problematičnih točaka i neatraktivnih dijelova trase uz prometno preopterećene ceste. Za prometovanje bicikala zbog intenzivnijeg motornog prometa i većih brzina nije pogodna niti većina ostalih državnih cesta u Županiji pa i mnoge županijske, lokalne i nerazvrstane ceste, posebice na preostalim vezama prema Zagrebu i na važnijim prilazima devet gradova u Županiji.

U području Medvednice i osobito Žumberačkog gorja intenzivniji razvoj cikloturizma otežava i brdovit reljef, koji bi mogao smanjiti interes fizički manje spremnih cikloturista, a u slučaju Parka prirode Žumberak-Samoborsko gorje izrazito je naglašen i problem biciklističkog pristupa iz smjera Zagreba. Iako Zagrebačka županija zbog guste naseljenosti i mnoštva gradskih naselja nema problem nedostatka osnovnih pratećih sadržaja za cikloturiste, kao većina drugih dijelova kontinentalne Hrvatske, određeni manjak ugostiteljskih objekata ili trgovina također je prisutan, i to upravo u prirodno najatraktivnijim dijelovima Županije poput Žumberka ili istočnog Prigorja.

Kroz Zagrebačku županiju ne prolazi nijedna EuroVelo ruta, ali zato prolaze čak tri državne glavne rute:

- Najvažnija je **državna glavna ruta br. 2** granica Slovenije (Bregana Naselje) - Zagreb - Rugvica - Sisak - Jasenovac - Slavonski Brod - Županja - Gunja - granica Bosne i Hercegovine, koja se Županijom pruža smjerom zapad - istok i čini dio buduće EuroVelo rute 'Sava' koja prati rijeku Savu od njenog izvora kod Kranjske Gore u Sloveniji preko Ljubljane, Zagreba, Slavonskog Broda i Brčkog do Beograda u Srbiji. U Zagrebačkoj županiji ima dva dijela - zapadni od Bregane na području grada Samobora do zapadnog ruba grada Zagreba (Podsused) i istočni od istočnog ruba administrativnog područja grada Zagreba (Ivanja Reka) do Lijevoog Dubrovčaka na području grada Ivanić-Grada. Istočni dio ima i alternativu uz desnu obalu Save od jugoistočnog ruba grada Zagreba (Jakuševac) do sela Suša u općini Orle.
- Druga najvažnija ruta je **državna glavna ruta br. 6** granica Slovenije (Rupa) - Rijeka - Vrbovsko - Karlovac - Zagreb - Krapina - Varaždin - granica Slovenije (Mursko Središće), koja se Županijom pruža u smjeru sjever - jug i čini glavnu poveznicu Sjevernog Jadrana sa Zagrebom i susjednom Mađarskom, pri čemu se u većem južnom dijelu uglavnom pruža trasom povijesne ceste 'Karoline'. I ova ruta u Zagrebačkoj županiji ima dva dijela - sjeverni od Luke preko Zaprešića do zapadnog ruba grada Zagreba (Podsused) i južni od južnog ruba administrativnog područja grada Zagreba (Havidić Selo na području gradske četvrti Brezovica) do mosta na Kupi kod Jamničke Kiselice u općini Pisarovina.
- Treća najvažnija ruta je **državna glavna ruta br. 5** Zagreb - Dugo Selo - Čazma - Daruvar - Voćin - Belišće - Beli Manastir - Batina - granica Srbije, koja čini najpovoljniju biciklističku poveznicu Zagreba sa Osijekom i Baranjom te dalje prema Somboru u Srbiji. Pruža se istočnim dijelom Zagrebačke županije od istočnog ruba grada Zagreba (selo Drenčec kod Sesveta) do sela Mostari u općini Dubrava.

Uz ove tri glavne rute, kroz Zagrebačku županiju prolaze još **tri državne vezne rute**. Sa cikloturističkog stanovišta najvažnija je potencijalna ruta uz rijeku Kupu na krajnjem jugu Županije na relaciji **Karlovac - Pokupsko - Sisak** s važnim odvojkom prema Glini na prostoru Banovine. No, za unutrašnje povezivanje u Županiji važnija je ruta **Dugo Selo - Vrbovec - Križevci**, budući da se radi o najpovoljnijoj vezi grada Vrbovca i njegove cikloturistički vrlo atraktivne okolice sa Zagrebom, ali i o potencijalnoj vezi međunarodnog značaja s obzirom na nastavak rute prema Koprivnici i jezeru Balaton u Mađarskoj. Konačno, na krajnjem sjeveroistočnom rubu Županije pruža se ruta **Marija Bistrica - Komin - Križevci** kao prirodni nastavak planirane Topličke rute druge najvažnije u Krapinsko-zagorskoj županiji, a koja također prolazi kroz atraktivan blago valoviti i brežuljkasti prostor Prigorja.

Osim navedenih ruta državnog značaja ističe se i već **obilježena Županijska ruta** kao poveznica svih državnih ruta u Zagrebačkoj županiji, koja prolazi kroz većinu njenih gradova te dotiče sve njene povijesne cjeline od brdovitog Zagorja, Samoborskog kraja i Prigorja do ravnog Turopolja, Pokuplja i Posavine. Županijska ruta, uz osnovnu varijantu koja nije fizički osobito zahtjevna na relaciji Samobor - Klinča Sela, ima i alternativu koja preko 586 metara visokog prijevoja Plešivica na Samoborskom gorju vodi kroz Jastrebarsko. Kod sela Glavničica i Drenčec pokraj Sesveta *Županijska ruta* manjim dijelom zahvaća i područje grada Zagreba, a kod sela Desni Dubrovčak u općini Martinska Ves područje Sisačko-moslavačke županije. Na sličan način već obilježena Županijska ruta Bjelovarsko-bilogorske županije zahvaća dio Zagrebačke županije kod sela Bolč i Kabal u općini Farkaševac, a planirana Županijska ruta Krapinsko-zagorske županije područja općina Luka i Jakovlje.

Iako ovaj Plan ne uključuje planiranje ostalih ruta županijskog i lokalnog značaja, a koje treba prepustiti lokalnim inicijativama, iznimno je u njega dodana i **spojna ruta županijskog značaja koja povezuje Jastrebarsko sa Zagrebom**. Naime, Jastrebarsko se ističe kao jedini grad u Županiji koji se ne nalazi ni na jednoj ruti državnog značaja niti je biciklistički dobro povezan sa Zagrebom, a ima iznimnu važnost radi pristupa Parku prirode Žumberak - Samoborsko gorje kao cikloturistički atraktivnom prostoru koji se zbog svoje izolirane prometne pozicije također ne nalazi ni na jednoj od cikloturističkih ruta državnog značaja. Iz sličnih razloga nadodana je i posebna **spojna brdska ruta prema Svetom Ivanu Zelini** kao najkraća i vrlo atraktivna, ali fizički zahtjevna cikloturistička veza ovog grada sa Zagrebom.

Od navedenih ruta, na terenu je označena samo Županijska ruta duga 207 kilometara, kao i 11 kilometara Županijske rute Bjelovarsko-bilogorske županije koji prolaze Zagrebačkom županijom. No, zato je označeno više od 600 kilometara lokalnih ruta, uglavnom na širem području Zaprešića, Samobora i Ivanić-Grada te na području Parka prirode Žumberak - Samoborsko gorje, odnosno općina Krašić i Žumberak. U nekim užim područjima ruta je toliko mnogo da prekrivaju veći dio osnovne prometne mreže.

Na širem području Zaprešića, uključujući i općine Brdovec, Marija Gorica, Pušća, Luka, Dubravica i Jakovlje, ima više od 200 kilometara označenih cikloturističkih ruta. Uz

Županijsku rutu označenu kao Biciklistička ruta Zagrebačke županije br. 1 ističu se još dvije dulje biciklističke rute Zagrebačke županije br. 2 i 3 te tri rute uz granicu sa Slovenijom uređene u sklopu Ride&Bike projekta za područje uz Sutlu.

Na području grada Samobora označeno je sedam ruta uglavnom linijskog tipa koje sve imaju polaznu točku u središtu grada Samobora odakle vode prema glavnim turističkim odredištima Rudama/Braslovju, Smerovišću, Slanom Dolu, Otruševcu, Okiću, Cerju, Medsavama, Farkaševcu, Samoborskom Otoku i Draganjem Selu, kao i planinarskim domovima Veliki Dol i Oštrc. Samoborske rute nadovezuju se i na rute u području Parka prirode Žumberak - Samoborsko gorje tako da ih na području grada Samobora ima preko 200 kilometara.

Vlastite biciklističke rute uredio je i susjedni grad Sveta Nedelja, gdje su označene tri brdske i jedna nizinska ruta, s time da su sve, zbog kretanja po makadamskoj i zemljanoj podlozi, namijenjene brdskim biciklistima. Grad Jastrebarskog ugostio je utrke Prvenstva i Kupa Hrvatske u disciplinama XCO, XCM, ciklokros i Enduro, a okolna brdska područja popularno su odredište brdskih biciklista, posebice u podnožju najvišeg vrha Samoborskog gorja Japetića. Na istočnim obroncima Medvednice kod Kladešćice, nekoliko brdskih ruta označile su i biciklističke udruge iz Svetog Ivana Zeline.

Biciklističke rute u općinama Žumberak i Krašić većim se dijelom odnose na područje Parka prirode Žumberak - Samoborsko gorje, koji uključuje i značajne dijelove područja gradova Samobora i Jastrebarskog te grada Ozlja u susjednoj Karlovačkoj županiji. Stoga mnoge rute zahvaćaju i područje Karlovačke županije, pri čemu se mnoge međusobno preklapaju. Kako je u tijeku novo označavanje ruta u Karlovačkoj županiji koje zahvaća i rubna područja Zagrebačke županije, njihovu točnu duljinu na području općina Krašić i Žumberak teško je precizno odrediti, ali i ona vjerojatno nije manja od 200 kilometara.

Dosta uređenih ruta ima i u području Ivanić-Grada zajedno sa susjednim općinama Kloštar Ivanić i Križ, pri čemu je zanimljivo da su na njihovom uređenju bili angažirani biciklisti susjedne Sisačko-moslavačke županije. To je u neku ruku i logično s obzirom da se radi o prostoru povijesne pokrajine Moslavine, tako da se znatan dio pojedinačnih ruta, uključujući i Kutinsku rutu Sjever - jug kao najdulju u Moslavini prostire na području Sisačko-moslavačke županije. Uz naknadno uređene lokalne rute, na širem području Ivanić-Grada ima ih više od 100 kilometara.

U ostalim dijelovima Županije označenih je ruta nešto manje, ali zato ima više uređenih biciklističkih staza. To se posebice odnosi na područje grada Velike Gorice, gdje su u sklopu izgradnje obilaznice i nove Zagrebačke zračne luke 'Franjo Tuđman' uređene odvojene biciklističke staze do zračne luke te u užem području samog grada. Postoji snažna inicijativa za širenje mreže ruta i drugdje u Županiji, posebice na području općine Pisarovina, gdje je za sada označena samo jedna 30 kilometara duga ruta, ali je u planu uređenje čak osam novih ruta.

Uz označene rute postoji i mnogo neoznačenih ruta, pri čemu posebno mjesto ima 40 ruta ukupne duljine oko 1.300 kilometara koje je trasirala Turistička zajednica Zagrebačke županije. Ove rute ravnomjerno pokrivaju sve dijelove Županije i prikazane su na 13 detaljnih topografskih karata s opisima, visinskim profilima i servisnim informacijama za bicikliste. Za razliku od označenih ruta u raznim dijelovima Županije koje su različitih duljina i ima ih onih kružnog i linijskog tipa, rute koje je trasirala TZ Zagrebačke županije uglavnom su duge 30-ak kilometara i kružnog su tipa.

Iako je većina županijskih i lokalnih ruta dobro trasirana i slikovita, posebice rute TZ Zagrebačke županije, znatan broj uključuje i nekvalitetnu makadamsku podlogu, a mnoge i kolske puteve i trase po vrlo strmim nagibima pogodne samo za korisnike brdskih bicikala. Ima i dosta ruta koje prolaze cestama s intenzivnim motornim prometom, a za neke dijelove Županije znakovita je i prevelika gustoća ruta na način da pokrivaju veći dio asfaltirane cestovne mreže pojedinih područja sa izuzetkom najprometnijih cesta i slijepih odvojaka do manje značajnih naselja.

Osnovni način signalizacije uključuje male plave oznake s bijelim slovima, ali s različitim načinom označavanja. Za imena ruta tako se na razini Županije koristi slovo R, u području Ivanića slovo T, a u Samoboru samo brojevi. Uz imena ruta uglavnom se ne navode niti udaljenosti do najbližih naselja, iznimka su samo razmjerno rijetki biciklistički putokazi plave boje postavljeni na glavnoj županijskoj ruti i najnovije oznake u području Ivanića. Znakovita je i neusklađenost između ruta prikazanih u materijalima Turističke zajednice Zagrebačke županije i stanja na terenu, tako da se ne može zaključiti koje su od ruta označene, a koje nisu.

Kod lokalnih označenih ruta nedostaju i osnovni podaci o rutama dostupni u promidžbenim materijalima i na mrežnim stranicama, što je osobit problem ukoliko se radi o rutama koje nisu uključene u materijale na razini Županije. Označene biciklističke rute u Zagrebačkoj županiji prikazane su na slici 3.1., a iz njihovog rasporeda jasno se daje naslutiti razlika između dijelova Županije u kojima je mreža ruta izrazito gusta, ako ne i previše, te dijelova gdje je obilježenih ruta vrlo malo.

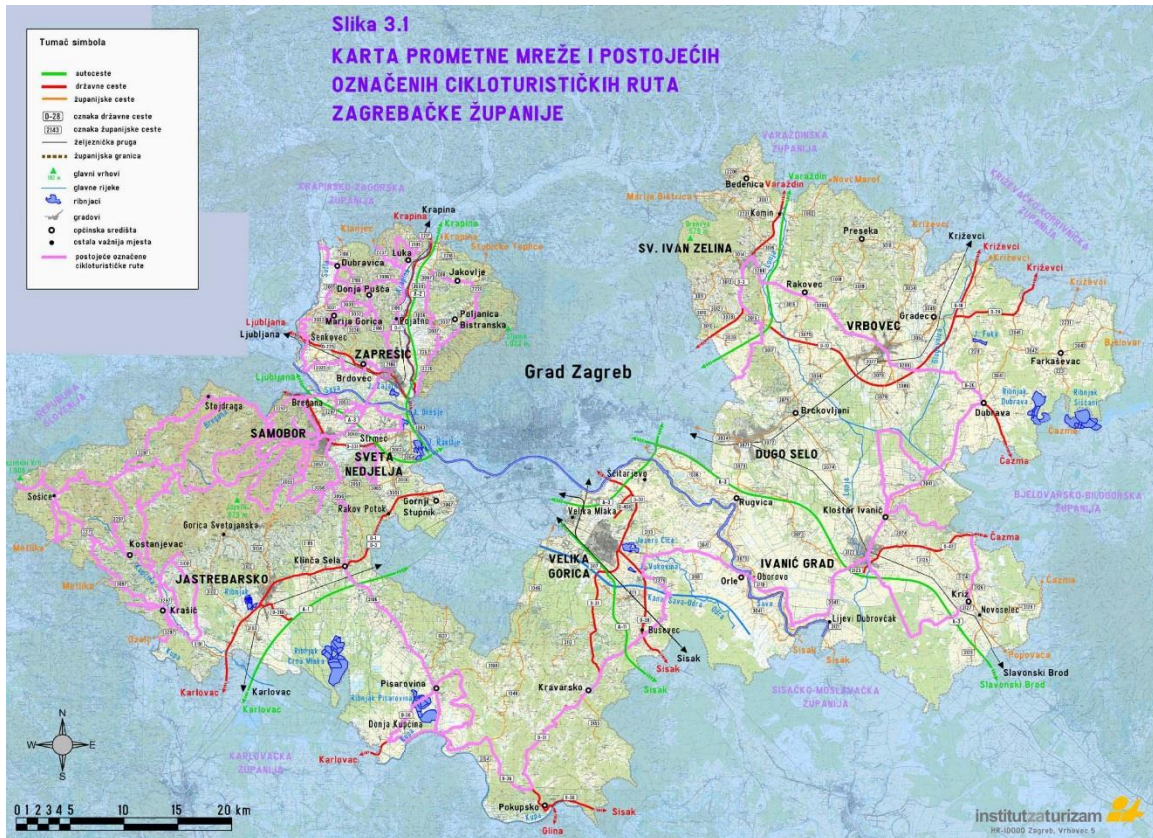
Bez obzira na način označavanja za većinu ruta može se reći da su atraktivne za vožnju i pogodne za različite vrste cikloturista zahvaljujući trasiranju po prometnicama s vrlo niskim intenzitetom motornog prometa po slikovitom krajoliku. I prateća cikloturistička infrastruktura u Zagrebačkoj županiji je, usprkos određenim nedostacima, zahvaljujući gustoći naseljenosti većeg dijela Županije i velikog broja gradova bogatih ugostiteljskim i servisnim sadržajima, razmjerno povoljna u odnosu na druge dijelove kontinentalne Hrvatske.

Gradovi Velika Gorica i Ivanić-Grad već imaju, a grad Jastrebarsko je u procesu uvođenja sustava javnih bicikala 'Nextbike', a mogućnost najma bicikala imaju i gradovi Zaprešić, Samobor, Sveta Nedelja (kamp 'Zagreb') te općina Brdovec i Eko centar Budinjak u Parku prirode Žumberak - Samoborsko gorje. Svi gradovi raspolažu i biciklističkim servisima, ali je situacija lošija u ostalim dijelovima Županije, posebice u rijetko naseljenim rubnim područjima Žumberka, uz Kupu i na sjeveroistoku Županije.

No, uređenost samih ruta nije na razini razvijenih turističkih destinacija u Europi pa ni mnogih dijelova kontinentalne Hrvatske, posebice na sjeveru zemlje. Naime, uređenih biciklističkih staza uz javne ceste i označenih biciklističkih traka na kolnicima u Županiji osim donekle u Velikoj Gorici gotovo da nema, a i zajedničkih pješačko-biciklističkih površina odvojenih horizontalnom signalizacijom također je vrlo malo. Dodatni je problem i to što je većina postojećih pločnika u Županiji preuska da bi se mogla koristiti i za prometovanje bicikala. Zbog toga je stvaranje kontinuiranih duljih atraktivnih biciklističkih ruta prilično otežano, tim više što znatan dio prometnih cesta na potencijalnim rutama nema alternative pogodne za bicikliste.

Usprkos obilju pogodnog šumovitog i gorovitog terena i očuvane prirode, ponuda za korisnike brdskih bicikala razmjerno je slaba, jer u Županiji, osim u manjoj mjeri na području Samobora, Svete Nedelje, Jastrebarskog i Svetog Ivana Zeline nema obilježenih staza primarno namijenjenih brdskim biciklistima, odnosno posebno uređenih downhill (spust) niti cross-country (XC) staza. Izuzetak su samo priručno uređene staze za potrebe organizacije utrka na području Samobora i Jastrebarskog, gdje postoji i enduro staza. Iako je jedan od razloga za to blizina Zagreba koji na Medvednici ima brojne označene rute i kvalitetne sadržaje za brdske bicikliste, razmjerno gusta naseljenost Županije i postojanje niza većih gradova pruža osnovu za dovoljno veliku domaću potražnju nužnu za održavanje infrastrukture za brdski biciklizam, posebice u području Samoborskog gorja i istočnog dijela Medvednice.

Slika 3.1. Karta prometne mreže i postojećih označenih cikloturističkih ruta Zagrebačke županije



3.2. CIKLOTURISTIČKE KARTE I DRUGI PROMOCIJSKI MATERIJALI I ALATI

Tiskani promocijski materijali

Turistička zajednica Zagrebačke županije izdala je 13 detaljnih topografskih karata u mjerilima od 1:25.000 do 1:60.000 sa označenim brojčanim i linearnim mjerilom. Na kartama je prikazano 40 ruta ukupne duljine oko 1.300 kilometara s jasno naznačenim područjem na koje se odnose i prikazom na preglednoj karti te detaljnim i preciznim opisima ruta i GPX tragovima svih ruta. Sve su rute označene na način da je vidljiva vrsta podloge i označeni nagibi, a na kartama je jasno vidljiva i mreža naselja i prometnica te su označeni osnovni sadržaji poput atrakcija i ugostiteljskih objekata. Stoga se radi o najkvalitetnijoj publikaciji u Hrvatskoj koja bi mogla poslužiti kao uzor i drugim županijama kontinentalne Hrvatske.

Jedini ozbiljniji nedostatak ove karte je neusklađenost sa situacijom na terenu, jer se ne može zaključiti koje su rute ujedno i označene na terenu, tim više što postoji i mnogo označenih ruta koje na kartama nisu prikazane. Stoga se u novom izdanju preporučuje, uz označavanje novih duljih ruta državnog značaja, i ucrtavanje lokalnih označenih ruta, a po mogućnosti i dodavanje izohipsa radi bolje percepcije dijelova Županije s većim nagibima. Radi lakše preglednosti bilo bi dobro kada bi naslovnice karata davale jasnije do znanja o kojem se dijelu Županije radi, jačim isticanjem devet gradova u Županiji (npr. Zaprešić i okolica), a eventualno i prepoznatljivih povijesnih cjelina (npr. Žumberak, Pokuplje i sl.)

Uz 13 karata koje detaljno prikazuju pojedine dijelove Županije postoji i pregledna cikloturistička karta na kojoj je označena Županijska ruta u mjerilu 1:200.000, ali bez naznačenog linearnog i brojčanog mjerila te bez ucrtanih granica Županije. Stoga se u novom izdanju ove karte, uz dodavanje ruta državnog značaja preporučuje dopuna i tim sadržajima, iako bi se ove rute mogle nadodati i na vrlo kvalitetnu opću kartu Županije na kojoj su označeni dodatni turistički sadržaji i ucrtane granice Županije i pojedinih gradova i općina. Kartografskih materijala vezanih uz cikloturizam koji se odnose na pojedine dijelove županije, uključujući i područje parka prirode Žumberak - Samoborsko gorje, uglavnom nema ili su krajnje stilizirani, tako da imaju znatno manju uporabnu vrijednost za cikloturiste od prethodno spomenutih materijala.

Iako nije namijenjen cikloturistima, nego sveukupnoj turističkoj populaciji, Cestovni i turistički zemljovid Zagrebačke županije u mjerilu 1:115.000 primjer je vrlo kvalitetnog kartografskog materijala koji zbog detaljnosti i sadržajnosti ima veću uporabnu vrijednost za cikloturiste od mnogih specijaliziranih materijala. Naime, na karti su prikazani svi važni sadržaji - prometna infrastruktura, naselja, granice županije, općina i gradova, vodene površine, reljef sa istaknutim visinama, šumske površine te osnovni turistički sadržaji. Jedino što eventualno nedostaje su visine prijevoja kad već zbog velike gustoće karte nisu istaknute izohipse. U novom izdanju preporučuje se i posebno isticanje atrakcija uz koje je TZ Županija postavila interpretacijske ploče, budući da se radi upravo o ključnim atrakcijama koje zbog svoje uređenosti mogu

privući znatno veću pozornost posjetitelja od neopremljenih atrakcija, čak i onih koje imaju veću važnost kao npr. brojne crkve u koje uglavnom nije moguć ulazak.

Tiskani promocijski materijali

Od tiskanih promocijskih materijala cikloturizam se promovira u brošuru 'Upoznaj Zagrebačku županiju' u dijelu 'Aktivni odmor, interakcija i doživljaj' u kojem se promovira vožnja biciklom kroz Zelinsku goru pod naslovom 'Biciklom preko zelinskih i susednih bregov'. Riječ je o ponudi turističke agencije aranžmana u trajanju od jednog dana koji uz vožnju biciklom uključuje razgledavanje, degustacije vina, delicija i razgledanja s vidikovaca.

Biciklizam se promovira i u digitalnom on-line magazinu (tiptravelmagazine.com) u izdanju lipanj-kolovoz 2017. godine u kojem su tri stranice posvećene biciklizmu, odnosno, obilasku Zagrebačke županije na dva kotača, s naglaskom na promociju mobilne aplikacije i obilaska Samobora.

Web portali i mobilne aplikacije

Sve biciklističke karte mogu se preuzeti na web stranicama Turističke zajednice (<http://www.tzzz.hr/kroz-zupaniju/biciklisticke-karte/>), a rute su detaljno opisane (putokazi, kulturno-povijesne i prirodne znamenitosti, smještajna i ugostiteljska ponuda, ponuda sporta i rekreacije itd.). Gostima u Zagrebačkoj županiji je na raspolaganju i mobilna aplikacija 'Zg Bike' koja se može preuzeti na stranicama Turističke zajednice Zagrebačke županije (www.tzzz.hr/tz/multimedija/mobilne-aplikacije/). Aplikacija sadrži detaljan opis biciklističkih ruta te dodatnu mogućnost prikaza trenutne lokacije na rutama. Na rutama je moguće vidjeti mogućnosti smještaja, gastronomske sadržaje, atrakcije i servise/odmorišta.

3.3. OBILJEŽJA CIKLOTURISTIČKE PONUDE

Smještajna ponuda

U Zagrebačkoj je županiji prošle, 2016. godine, ostvareno ukupno 128.225 noćenja i 75.527 dolazaka. Glavninu noćenja, odnosno, 68 % ostvarili su strani gosti. Županija raspolaže s 2340 postelja u komercijalnim smještajnim kapacitetima od čega je glavina u obiteljskom smještaju (oko 30 %).

Kada je riječ o specijaliziranoj smještajnoj ponudi za bicikliste u Zagrebačkoj županiji ona je za sada dostupna u dva objekta, u jednom hostelu u Samoboru i apartmanu u Novom Čiču, području Velike Gorice. Riječ je o objektima koje je Udruga Moj bicikl certificirala prije više godina, a budući da je Udruga prestala s radom projekt certificiranja trebalo bi ponovo provesti. Za Zagrebačku županiju posebno je interesantno provesti certificiranje smještajne ponude budući da glavninu čini

obiteljski smještaj, a posebnost Županije su i brojna izletišta i seoska domaćinstva s različitom ponudom eno-gastro ponude, pa bi u tom kontekstu, povezivanje s biciklizmom bilo izuzetno zanimljivo.

Ugostiteljstvo

Ugostiteljska ponudu Županije izuzetno je bogata, a čini je više od dvjestotinjak objekata različite ponude. To su klasični restorani, ali i restorani s modernom ili tradicionalnom kuhinjom. Posebno certificiranih objekata s gastro ponudom za cikloturiste, za sada, nema. Ipak, vrijedno je spomenuti da na području Samobora postoji izletišta koje je popularno i omiljeno okupljalište biciklista. U budućnosti bi svakako trebalo razmisliti o certificiranju ugostiteljskih objekata za cikloturiste, odnosno, nadograditi ponudu s elementima koji su važni ovom segmentu (npr. mogućnost sigurnog odlaganja bicikla i opreme, posebna ponuda jelovnika i dr.) što bi dodatno podignulo cjelokupnu kvalitetu njihova boravka u Županiji.

Izleti

Organiziranih izleta za cikloturiste na području Županije od strane agencije nema, ali se na području Samobora na stranicama Grada (<https://www.samobor.hr/visit/biciklom-na-izlet-i5>) nude ture obilaska biciklom. To su 'Tura kultura', kratka i edukativna tura za obilazak samoborskih kulturnih objekata, i 'Izlet u Etno farmu Mirnovec'. Riječ je o prijedlozima tura sa vlastitim biciklima ili mogućnošću najma u gradu Samoboru.

S obzirom da je cikloturizam jedan od ključnih proizvoda, posebno za izletnike u Zagrebačkoj županiji, bit će potrebno širiti paletu ponude izleta, posebno na tržištu Zagreba. U tom smislu, trebat će poticati turističke agencije na njihovu funkciju destinacijskih menadžment kompanija, odnosno, na osmišljavanje zanimljivih tematskih paketa za cikloturiste i njihovu povezivanju s eno-gasto ponudom, obilaskom kulturnih atrakcija i drugim.

Manifestacije

U Zagrebačkoj županiji tijekom godine organizira se veći broj biciklističkih događanja. U svih devet gradova i općina biciklisti mogu doći na neku od manifestacija. To su:

Grad/općina	Biciklijada
Dugo Selo	Prvosvibanjska biciklijada (svibanj) Dugoselska biciklijada (rujan)
Ivanić-Grad	Biciklijada 'Turističkim putovima-biciklom do zdravlja' (rujan) Biciklijada hotela Sport (svibanj)
Sv. Ivan Zelina	Zelinska biciklijada (lipanj)
Krašić	Brdska biciklijada Krašić (svibanj)
Brdovec, Dubravica, Marija Gorica	Tri biciklijade povodom dana općina (Brdovec - svibanj; Dubravica - srpanj; Marija Gorica - rujan)
Pisarovina	Put Bijele Rode - biciklijada u Pisarovini (rujan)

Velika Gorica	Turopoljska milja (srpanj) Buševska biciklijada (travanj) Tour de Tur (svibanj)
Samobor	Međunarodno brdsko biciklistička utrka XCO Samobor (lipanj) Obiteljska biciklijada (rujan) Samobor - etapa biciklističke utrke Tour of Croatia (travanj)
Zaprešić	Tour de Jelačić (lipanj) Memorijal Vladimira Horvatića - međunarodna profesionalna utrka Hrvatska-Slovenija (kolovoz) Jelačićeva biciklijada za dan grada (listopad)
Jastrebarsko	Ciklokros utrka (siječanj) MTB Enduro Japetić utrka (rujan)
Sv. Nedelja	Svetonedeljska biciklijada (lipanj)
Vrbovec	Vrbovečka biciklijada (svibanj) Baby biciklijada (lipanj)

Vodiči

Vođenje i/ili praćenje grupe cikloturista na terenu važan je dio cikloturističkog proizvoda i zahtjeva iznimnu odgovornost i obvezu, odnosno, predanost poslu. Stručan, znalčki potkovan i vješt biciklistički vodič i/ili pratitelj uvelike će 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 (NN 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 (NN br. 68/07, 88/10, 30/14, 89/14 i 152/14), čl. 56, točke 1. i 6., propisuje da turističke usluge koje uključuju sportsko-rekreativne ili pustolovne aktivnosti pri pružanju tih usluga moraju imati stručno osposobljene osobe te da ministar turizma, uz suglasnost ministra nadležnog za obrazovanje i/ili sport, 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, u suradnji sa sustavom turističkih zajednica županija, organizirala je 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. Zagrebačka županija trenutno ne raspolaže

vodičima/pratiteljima za cikloturizam pa će u predstojećem razdoblju biti potrebno provesti edukaciju i raspolagati njihovom bazom.

Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma pri Ministarstvu turizma, čiji su članovi 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 Zagrebačkoj županiji preporuka je javiti se Koordinacijskom tijelu za razvoj cikloturizma u Ministarstvu turizma i iskazati interes za 'Edukacije biciklističkih vodiča/ pratitelja'.

Biciklistička odmorišta

Budući da se radi o fizičkoj aktivnosti koja zahtjeva mjesta za odmor i opuštanje biciklistička odmorišta važan su dio cikloturističkih ruta, odnosno, destinacijske ponude. Riječ je o uređenim mjestima koja se obično sastoje od stalka za bicikle, nekoliko klupa za odmor i stola, koša za smeće, nadstrešnice i info-panoa s informacijama o mreži biciklističkih ruta područja/županije, 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., iako bi, kad god je to moguće, trebalo izgraditi i nadstrešnice radi mogućnosti odmora biciklista u uvjetima žege ili kiše i drugih padalina (kao na slikama 3.4. i 3.5.).

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 i hostel 'Dravska priča'



Slika 3.5. Primjer odmorišta u Pitomači kod mosta i skele za Križnicu



Budući da u naseljima, najčešće u centrima, parkovima i pored ugostiteljskih objekata obično postoje stalci za bicikle, kad se govori o odmorištima misli se na posebno uređena mjesta izvan naselja. Takva su odmorišta u Županiji danas dostupna u Prigorju Brdovečkom (kod dvorca Januševac), u Kraju Donjem, Dubravici te u Sv. Nedelji. U centrima Ivanić-Grada, Pisarovine i Zaprešića u parkovima ili uz ugostiteljske objekte postoje stalci za bicikle. Razvoj odmorišta trebalo bi planirati i na udaljenim područjima izvan naselja, odnosno, širiti njegovu mrežu na području cijele Županije.

3.4. PRATEĆE USLUGE ZA CIKLOTURISTE

Za razvoj cikloturizma važno je osigurati sve potrebne prateće usluge čije raspoloživosti pridonose kvaliteti boravka cikloturista u destinaciji kao i ukupnom pozicioniranju na ovom tržištu. Za to su posebno važne usluge najma bicikla (rent-a-bikea), sustava javnih bicikala (bike-share sustavi), biciklistički servisi i punionice za sve popularnije električne ('E') bicikle.

Najam bicikala (Rent-a-bike)

Najam bicikla u Zagrebačkoj županiji moguć je u sedam destinacija. U Ivanić-Gradu posjetitelji mogu iznajmiti bicikl u Hotelu Sport i Specijalnoj bolnici Naftalan, a postoji i sustav javnih bicikala 'Nextbike' sa stanicama u središtu grada i na Seoskom turizmu Kezele. U Brdovcu se bicikli mogu iznajmiti u prostorima TZ Savsko Sutlanska dolina i brigi. U Velikoj Gorici na raspolaganju je sustav javnih bicikala 'Nextbike'. U gradu Samoboru gosti mogu iznajmiti bicikle u hostelu Samobor te u Eko centru Budinjak. Najam bicikla u Zaprešiću moguć je u obrtu za servis bicikala, u Jaski u uredu Turističke zajednice i na području Sv. Nedjelje u kampu Zagreb. Za sada, najam bicikla, kao usluga, nije dostupan u Dugom Selu, Sv. Ivanu Zelini, Krašiću, Pisarovini i Vrbovcu.

Sustavi javnih bicikala ('Nextbike')

Sustav javnih bicikala danas postoji u Velikoj Gorici i Ivanić-Gradu. Bicikli se mogu iznajmiti na dvije lokacije u spomenutim gradovima, s time da se na području Velike Gorice planira širenje mreže. Postupak je jednostavan na način da se sustavu pristupi putem obrasca na mrežnim stranicama, mobilnom aplikacijom ili direktno na terminalu na stanici s biciklima na recepciji hotela, hostela. Dnevna cijena iznosi od 40 do 79 kuna pri čemu je važno naglasiti da je prvih 30 minuta besplatno. Najam bicikla 'Tourist bike', u okviru usluge 'Nextbike', promovira se u Velikoj Gorici kao idealan za razgledavanje grada. Dalje, sustav javnih bicikala planira se u Jastrebarskom, Svetom Ivanu Zelini, Dugom Selu i Samoboru.

Biciklistički servisi

U svih devet gradova, te na području koje obuhvaćaju tri općinske turističke zajednice Županije postoji mogućnost servisiranja bicikla, bilo da je riječ o trgovinama i servisima

ili besplatnim servisnim stanicama za bicikle. Naime, na dvanaest lokacija u Županiji postoje stanice za brzi servis koje su realizirane u okviru projekta koje su pokrenule i financirale HTZ i TZ Zagrebačke županije. One se sastoje od stalka, pumpe s manometrom te setom osnovnog alata. Namjena je ovih mjesta privremeno odlaganje bicikala prilikom odmora i upotrebe stalka i opreme. Sve servisne stanice moguće je koristiti bez naknade.

Punionice za električne bicikle ('E' bike)

Trenutno u Zagrebačkoj županiji postoje četiri punionice za e-bicikle i to u Krašiću (na glavnom trgu), dvije u Velikoj Gorici te u Jastrebarskom u uredu Turističke zajednice. S obzirom na značenje cikloturizma u ukupnoj ponudi Županije i rast popularnosti e-bicikala, u budućnosti će biti potrebno širiti mrežu e-punionica. Za sada je potražnja za e-biciklima u Hrvatskoj još relativno mala (u pojedinim kontinentalnim županijama postoje do najviše desetak takvih punionica), ali zemlje u okruženju već značajnije razvijaju ovu uslugu. Primjerice, u Štajerskoj oko 25 % smještajnih objekata ima punjače za e-bicikle, oko 30-ak objekata koji nude najam e-bicikala te se nude posebne ture za e-bicikliste.

Prijevoz bicikala putničkim vlakovima

Za razvoj cikloturizma važno je spomenuti i mogućnost prijevoza bicikla vlakom. Naime, HŽ Putnički prijevoz nudi mogućnost prijevoza biciklom u vlakovima poput prtljage (bicikli su sklopljeni i upakirani kao osobna prtljaga te se mogu smjestiti u putnički odjeljak ili prostor za prtljagu) ili u posebnom vagonu s prostorom za smještaj bicikala (10 bicikala). Ovdje je posebno zanimljiv gradsko-prigradski prijevoz, odnosno relacija Savski Marof (Harmica) - Zaprešić - Zagreb - Sesvete - Dugo Selo, a također i prigradski vlakovi na relacijama: Zagreb - Velika Gorica, Zagreb - Jastrebarsko, Zagreb - Vrbovec, Zagreb - Ivanić-Grad, kao kvalitetna i sigurna poveznica Zagreba i Zagrebačke županije.

3.5. CIKLOTURIZAM U POSTOJEĆIM PLANSKIM DOKUMENTIMA

Kod planiranja razvoja cikloturizma u obzir valja uzeti i sve druge planske dokumente koji se tiču turističkog, ali i gospodarskih, tehnoloških, društvenih i drugih aspekata razvoja.

Strategija turističkog razvoja Zagrebačke županije (do 2025. godine)

Strategiju turističkog razvoja Zagrebačke županije do 2025. godine izradio je Institut za turizam 2016. godine. U strategiji se polazi od analize stanja, odnosno, profila Zagrebačke županije kao turističke destinacije. Na temu profila Županije, te uzimajući u obzir relevantne turističke tržišne trendove, izvedena je SWOT analiza te ključni

faktori uspjeha. Kao ključni faktori uspjeha istaknuti su: blizina Zagreba, tradicija i razvijeni turistički/izletnički lanac vrijednosti te bogat i zanimljivi ruralni prostor. Ključni doživljaji koje Zagrebačka županija treba razvijati su: enogastronomija, aktivan boravak u prirodi, ruralni turizam te poslovni turizam, dok se kao glavne asocijacije uz viziju jedinstvenog proizvodnog miksa navode 'aktivno', 'ladanje', 'opušteno' i 'fino'. Vizija turističkog razvoja glasi: 'Zagrebačka županija - destinacija bogatih eno-gastro, kulturnih i rekreacijskih sadržaja koja pruža opuštanje gostima u potrazi za autentičnim i finim ambijentima za aktivan odmor i druženje ili vraćanje u ritam zdravog života.'

U strateškom prostornom konceptu, Županija je podijeljena u tri turističke cjeline: klaster 'lifestyle turističkih proizvoda', koji obuhvaća zapadni dio Županije, klaster 'poslovnog turizma', koji obuhvaća šire područje Velike Gorice te klaster 'zdravog ladanja', koji se odnosi na istočni dio Županije i koji je usmjeren na proizvode aktivnog odmora i ruralnog turizma, zdravstvenog turizma te turizma baštine. Iako su sadržajno i razvojno različite, sve tri zone su tematski komplementarne.

Bicikizam se smatra jednim od primarnih proizvoda za izletničku potražnju te tercijaran za stacionarnu. Posebno se ističe da velika ponuda biciklističkih ruta u Županiji može zadovoljiti širok spektar rekreativnih biciklista svih dobnih skupina te da je važno osigurati kvalitetnu eno-gastro ponudu i kulturne sadržaje u destinaciji. Za razvoj proizvoda, uz sve GPX trasirane i za *download* dostupne biciklističke rute Županije, predviđa se uređenje turističke signalizacije i interpretacije na biciklističkim stazama i tematiziranje, gdje je to moguće, razvoj 'info punktova' za bicikliste u okviru TIC-eva, odmorišta i vidikovaca, te prilagođavanje objekata smještaja i ugostiteljstva za prihvata biciklista.

Županijska razvojna strategija Zagrebačke županije 2014.- 2020.

Kad je generalno riječ o turističkom razvoju Županije u ovoj se strategiji navodi problem nedovoljno kvalitetnih i adekvatnih ugostiteljskih i smještajnih kapaciteta, uređenih turističkih sadržaja i uređene turističke infrastrukture za potrebe turističkih aktivnosti. Smatra se da je potencijal za razvoj turizma utemeljen na atraktivnoj prirodi i kulturnoj baštini, području parkova prirode, vinskim cestama Plešivice i Zeline te kulturno povijesnim atrakcijama kao što su Arheološki park Andautonija. Također se posebno naglašava lječilište Naftalan, zoološki rezervat Varoški lug te ornitološki rezervat i Ramsarski lokalitet Crna Mlaka.

U strategiji se ističe da biciklistički promet u Zagrebačkoj županiji sve više dobiva na važnosti te da su biciklističke rute brojne i relativno dobro uređene. Posebno se naglašava činjenica je Hrvatski ured Regionalnog centra zaštite okoliša Srednje i Istočne Europe (REC) proglasio grad Veliku Goricu drugim Naj-biciklističkim gradom u Hrvatskoj u 2014. godini.

U Županijskoj razvojnoj strategiji u dijelu turizma analiziraju se razvojni problemi i razvojne potrebe. Posebno zanimljivi problemi, u kontekstu cikloturizma, koji se mogu izdvojiti su: neravnomjerna potražnja (vikend i tjedan), ne praćenje izletničke

potražnje od strane statistike, nemogućnost korištenja turističkih atrakcija za turističku ponudu, kao npr. pitanje dvoraca i kurija i niska razina turističke opremljenosti pojedinih dijelova Županije. Navedeno je kako je upravo 'izgradnja biciklističkih staza i šetnica' jedna od razvojnih potreba koja može odgovoriti problemima razvoja.

Prostorni plan Zagrebačke županije

Zavod za prostorno uređenje Zagrebačke županije izradio je Prostorni plan Zagrebačke županije, a usvojila ga je Županijska skupština 2002. godine. Za ugostiteljstvo i turizam se, osim u građevinskim područjima naselja, iznimno predviđa i u izdvojenim građevinskim područjima izvan naselja i prema uvjetima Plana. Razvoj turizma se, među ostalim, s gledišta prostora i planiranja u prostoru usmjerava na: podizanje razine ugostiteljstva, planiranje i opremanje smještajnih i pratećih turističkih kapaciteta u urbanim naseljima i izvan naselja, planiranje i opremanje zdravstveno-lječilišnih kompleksa, turističko-rekreativne sadržaje sa seoskim turizmom u okviru gospodarstva uz oglednu proizvodnju zdrave hrane (agroturizam), auto-kampove visoke kategorije, sanaciju i uređenje zaštićenih povijesnih urbanih, poluurbanih i ruralnih sredina, vinski turizam uz gradnju vinskih cesta, planiranje zimskih i vodenih sportova, građevine za lovni i ribolovni turizam, nove lokacije za golf, opremanje turističkih atraktivnih područja građevinama za rekreaciju i natjecanje. Važno je istaknuti da se u Planu, prostornim planovima nižeg reda (gradova i općina), preporučuju predvidjeti područja za sportsko-rekreacijsku namjenu, među ostalim i za biciklizam.

3.6. SURADNJA DIONIKA CIKLOTURIZMA U ŽUPANIJU

Imajući u vidu mnoštvo vrlo različitih dionika, uspješna implementacija Operativnog plana razvoja cikloturizma Zagrebačke županije 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 i signalizacije, te drugih sadržaja namijenjenih 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 uz javne ceste i traka na kolnicima javnih cesta. 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 i pravilnika koji se odnose na biciklistički promet, pa tako i 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’** s osnovanom Grupom za biciklistički promet i infrastrukturu pri Sektoru za razvoj i strateško planiranje kao tijelo nadležno za biciklističke rute državnog značenja i izgradnju infrastrukture u koridorima državnih cesta, a u manjoj mjeri i **‘Hrvatske željeznice’** vezano uz prijevoz biciklista i bicikala željeznicom.

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. Ne smiju se zanemariti niti **Ministarstvo poljoprivrede** i s njime povezano javno poduzeće **‘Hrvatske šume’** kao krovna tijela nadležna za poljoprivredne i šumske površine, na koje se odnosi značajan dio biciklističkih ruta, posebno onih namijenjenih brdskim biciklistima. Kao važan dionik javlja se i Ministarstvo zaštite okoliša i energetike te s njime povezano javno poduzeće **‘Hrvatske vode’**, primarno radi nadležnosti upravljanja nasipima za zaštitu od poplava, značajnim za vođenje biciklističkih ruta.

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, zajedno s biciklističkim udrugama ističu se kao subjekti najpozvaniji za planiranje, kreiranje i provjeru kvalitete biciklističkih ruta, vođenje informacijske baze o rutama i 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 sa aspekta privlačenja turističke potražnje te organizacije i podrške cikloturističkih događanja.

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. U njih spadaju u prvom redu subjekti koji se bave prihvatom cikloturista u smještajnim objektima, pružatelji ugostiteljskih, trgovačkih, 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 (HGSS) 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 zbog toga 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 Zagrebačke 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, budući da je većina elemenata slična za većinu kontinentalnih županija.

U analizu su uneseni i brojni posebni elementi do kojih se došlo tijekom analize raznih dokumenata koji se odnose na problematiku cikloturizma u Zagrebačkoj županiji, kroz razgovore s nadležnim osobama u Županiji 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 člana 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 Zagrebačke županije. Ona je važna, kako kao i 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 Zagrebačke županije, kada je riječ o razvoju cikloturizma, je izuzetno dobar prometni položaj u neposrednoj blizini Zagreba kao glavnog izvora cikloturističke potražnje, što predstavlja prednost koju nema nijedna druga hrvatska kontinentalna županija. Dodatna prednost ove pozicije proizlazi iz činjenice da je Zagreb ujedno i ključna prometna točka u Hrvatskoj na kojoj se križaju najvažnije tranzitne prometnice u Hrvatskoj - u prvom redu autocesta A1 prema Dalmaciji, autocesta A6 prema Kvarneru, autoceste A2 i A3 prema Sloveniji i Zapadnoj Europi te autocesta A4 prema Varaždinu i Srednjoj i Istočnoj Europi.

Druga velika prednost Zagrebačke županije izrazito je raznolik i atraktivan krajolik očuvane prirode u neposrednoj blizini velikog grada, koji uključuje, za cikloturizam izrazito povoljne, ravničarske prostore uz rijeku Savu, te blago valovite i brežuljkaste krajolike uz Kupu te podnožja Samoborskog gorja, Medvednice i drugih gorja i pobrđa. Usprkos gustoj naseljenosti, Zagrebačka županija ističe se i visokom razinom očuvanosti prirode, vidljivom kroz postojanje dvaju parkova prirode Žumberak-Samoborsko gorje i Medvednica i više drugih manjih zaštićenih prirodnih područja.

Osobitost Zagrebačke županije je i obuhvat više specifičnih povijesnih mikroregija, od ravničarske Posavine i Turopolja uz Savu poznatih po autohtonoj drvenoj arhitekturi, preko pitomih, blago valovitih Vukomeričkih gorica uz Kupu, brežuljkastih prostora

Prigorja, Samoborsko-jaskanskog kraja i južnog ruba Hrvatskog zagorja do pravih gorskih područja Žumberka. Značajnu prednost čini i mnoštvo malih naselja i s time povezana gusta mreža lokalnih cesta, od kojih je znatan broj minimalno opterećen motornim prometom. Za razliku od mnogih drugih dijelova kontinentalne Hrvatske, Zagrebačka županija ima i razmjerno bogate prateće sadržaje na većini ruta zahvaljujući velikom broju gradova i dobroj naseljenosti.

PREDNOSTI
Izuzetno dobar prometni položaj u neposrednoj blizini Zagreba kao glavnog izvora cikloturističke potražnje i križišta glavnih prometnih pravaca u Hrvatskoj
Atraktivan krajolik očuvane prirode usprkos razmjerno gustoj naseljenosti, koji uključuje više izrazito različitih manjih povijesnih cjelina
Obilje prirodnih i kulturno-povijesnih atrakcija na potencijalnim rutama, uključujući i dva parka prirode Žumberak - Samoborsko gorje i Medvednica
Razmjerno bogati prateći sadržaji na većini ruta zahvaljujući velikom broju gradova i dobroj naseljenosti
Mnoštvo slikovitih lokalnih cesta s razmjerno malim motornim prometom pogodnih za vođenje cikloturističkih ruta
Umreženost u europsku cikloturističku mrežu, posebice na budućoj EuroVelo Savskoj ruti
Ugodna klima u većem dijelu godine, osobito u proljeće i jesen kao godišnjim dobima pogodnim za intenzivnije bavljenje cikloturizmom
Podrška javnog sektora u razvoju cikloturizma, osobito Ministarstva turizma

S obzirom na aktualni proces dodjeljivanja ruti 'Sava' statusa EuroVelo rute, Zagrebačka je županija dobro umrežena i u Europsku cikloturističku mrežu, a i ostale državne rute imaju međunarodni potencijal, imajući u vidu mogućnost povezivanja unutrašnjosti Hrvatske i susjednih država s Jadranskim morem. Kao i ostali dijelovi kontinentalne Hrvatske, i Zagrebačka županija ima razmjerno ugodnu klimu u većem dijelu godine, osobito u proljeće i jesen kao godišnjim dobima pogodnim za intenzivnije bavljenje cikloturizmom. Svakako treba spomenuti i visoku razinu podrške javnog sektora u razvoju cikloturističke infrastrukture, posebice Ministarstva turizma, čemu je doprinio i opći porast važnosti biciklizma u Hrvatskoj. Tome u prilog idu i komplementarnost sa ostalim oblicima turizma u prostoru Županije, posebno s raznim oblicima izletničkog, ruralnog i vinskog, ali i planinarskog, konjičkog i ribolovnog turizma.

4.2. NEDOSTACI

Usprkos navedenim pogodnostima Zagrebačka županija još uvijek nije prepoznata kao cikloturistička destinacija vrhunskog značaja, a glavni razlog za to je otežano vođenje ruta zbog mnoštva prometnih cesta koje se pružaju na trasama potencijalnih ruta, uključujući i mnoge županijske i lokalne ceste. Zbog velikog intenziteta motornog prometa osobito je otežano kreiranje duljih cikloturističkih ruta u koridorima državnih cesta D-1 Zagreb - Jastrebarsko - Karlovac, D-3 Zagreb - Sveti Ivan Zelina - Varaždin i županijske ceste ŽC-3034 Zagreb - Dugo Selo - Vrbovec.

Usprkos određenim pozitivnim pomacima zadnjih godina, kao u slučaju grada Velike Gorice, za Županiju je znakovit vrlo mali broj izgrađenih biciklističkih staza i traka, osobito izvan naselja. Pri tome su prometno pa i vizualno problematične upravo najvažnije veze iz smjera grada Zagreba prema većim gradovima u Zagrebačkoj županiji, a prema Zaprešiću i Jastrebarskom trenutno je praktički nemoguće ostvariti kvalitetnu cikloturističku komunikaciju. To ima za posljedicu nezadovoljstvo domaćih te još više inozemnih cikloturista naviknutih na odsustvo izloženosti intenzivnom prometu automobila prilikom kretanja biciklom u svojim zemljama. Treba istaknuti i slabu uporabljivost postojeće biciklističke signalizacije uslijed malog broja putokaza i neujednačene signalizacije koja nedovoljno ističe najatraktivnije rute.

NEDOSTACI
Otežano vođenje ruta zbog mnoštva prometnih cesta koje se pružaju na trasama potencijalnih ruta, a što se odnosi i na mnoge županijske i lokalne ceste
Vrlo mali broj izgrađenih biciklističkih staza i traka, osobito izvan naselja
Prometno nepovoljno riješeni i vizualno neatraktivni prilazi potencijalnim rutama iz smjera grada Zagreba
Slaba uporabljivost postojeće biciklističke signalizacije uslijed malog broja putokaza i neujednačene signalizacije
Niska razina suradnje među dionicima turističkog razvoja
Nedovoljna prepoznatljivost Županije kao cikloturističke destinacije
Nedovoljna promocija na cikloturističkim tržištima
Nedostatna prateća ponuda za cikloturiste kad je riječ o uređenosti ruta, atrakcija i odmorišta, posebno u prirodno najatraktivnijim rubnim dijelovima Županije

Ovakva je situacija velikim dijelom uvjetovana zapostavljenosti biciklizma u sustavu strateškog prometnog planiranja na nacionalnoj razini i niskom razinom suradnje među dionicima turističkog razvoja, koja stimulira otvaranje tvrtki koje bi se bavile pružanjem različitih usluga cikloturistima. Primjetna je i još uvijek nedovoljna prepoznatljivost Županije kao cikloturističke destinacije, a razmjerno slaboj važnosti cikloturizma dodatno doprinose i nedostatna ulaganja u promociju na udaljenijim

cikloturističkim tržištima uslijed ograničenih raspoloživih sredstava. Iako zbog guste naseljenosti većeg dijela Županije i velikog broja gradova Zagrebačka županija ima bolju prateću ponudu za cikloturiste od većine drugih kontinentalnih županija, po pitanju uređenosti ruta, atrakcija i odmorišta situacija nije zadovoljavajuća, posebno u prirodno najatraktivnijim rubnim dijelovima Županije.

4.3. PRILIKE

Iz analize osnovnih prednosti i nedostataka Zagrebačke županije kao cikloturističke destinacije mogu se detektirati prilike koje joj se pružaju ukoliko se dodatno unaprijede dobre strane i istovremeno uklone ključni nedostaci, budući da na europskim tržištima cijela kontinentalna Hrvatska pa tako i Zagrebačka županija imaju status neotkrivene cikloturističke destinacije. Kako velika većina cikloturista u Hrvatsku dolazi individualno, to znači da bi primjereno opremanje najatraktivnijih ključnih ruta moglo odmah značajno povećati potražnju, posebice korisnika trekking i touring bicikala kao potencijalno najznačajnijih oblika inozemne turističke potražnje.

To se osobito odnosi na Savsku rutu kod koje je u tijeku proces dodjeljivanja statusa međunarodne EuroVelo rute i koja bi, u slučaju realizacije projekta zagrebačkog Greenwaya, odnosno uređenja posebne odvojene biciklističke staze uz obale Save na području grada Zagreba i Zagrebačke županije, mogla postati jednom od najatraktivnijih ruta u ovom dijelu Europe. To bi istodobno pomoglo i agencijama koje se bave organiziranim dolascima cikloturista, jer bi korisnicima svojih usluga mogle ponuditi atraktivne nove i razmjerno dugačke linijske biciklističke rute. Afirmaciji Savske i drugih ruta državnog značaja doprinijet će i primjena novih zakonskih propisa koji bi kroz standardizaciju biciklističke signalizacije, znakova i opreme na cestama posebnu težinu dali upravo duljim rutama nacionalnog značaja.

PRILIKE
Realizacija projekta EuroVelo Savske rute i zagrebačkog Greenwaya
Uređenje nacionalne mreže cikloturističkih ruta i standardizacija biciklističke signalizacije
Mogućnosti korištenja fondova EU za uređenje infrastrukture i drugih sadržaja za cikloturiste
Snažna biciklistička populacija u Zagrebu koja potiče kvalitetno cikloturističko povezivanje sa Zagrebačkom županijom
Korištenje novih tehnologija, posebno u domeni GPS-a i većeg korištenja E-bikeova
Podizanje ekološke svijesti i s time povezano poticanje korištenja bicikala
Razvoj odmorišta, servisa i drugih pratećih sadržaja za cikloturiste

Povoljna okolnost je i činjenica da su, zbog pozitivnih učinaka vožnje bicikla na zdravlje ljudi, očuvanje okoliša i razvoj ruralnih područja, mogućnosti korištenja fondova EU za uređenje cikloturističke infrastrukture vrlo velike. Snažna biciklistička populacija u Zagrebu, koja potiče kvalitetno cikloturističko povezivanje sa Županijom pri tom ima važnu ulogu, jer omogućuje kontinuitet u održavanju biciklističke infrastrukture. U značajne prilike spada i intenzivnije korištenje novih tehnologija u domeni GPS-a uređaja, kao i veće korištenje E-bicikala pogodnih za kretanje po brdovitom terenu. Treba imati na umu i podizanje ekološke svijesti u Hrvatskoj te s tim povezano intenzivnije korištenje bicikala od strane domaće populacije, kao i snažniji razvoj ponude pratećih sadržaja za cikloturiste, u prvom redu odmorišta, servisa, i drugih pratećih sadržaja za cikloturiste.

4.4. PRIJETNJE

Usprkos mnogobrojnim mogućnostima, aktualna gospodarska situacija u Hrvatskoj povlači za sobom niz opasnosti za budući razvoj cikloturizma, a jedna od najvećih je nedostatak sredstava za financiranje prometne infrastrukture i pratećih cikloturističkih sadržaja uslijed iseljavanja iz ruralnih prostora. Zbog toga se u mnogim, prirodno atraktivnim područjima zatvaraju trgovine, servisi, ugostiteljski objekti i drugi sadržaji važni za cikloturizam, a jedan od najboljih primjera je područje Žumberka kao najizoliraniji dio Zagrebačke županije.

PRIJETNJE
Nedostatak sredstava za financiranje prometne infrastrukture i pratećih cikloturističkih sadržaja uslijed iseljavanja iz ruralnih prostora
Slaba suradnja s gradom Zagrebom, bez čijeg sudjelovanja nije moguće riješiti probleme u Županiji
Otežana izgradnja biciklističkih staza i traka zbog zakonsko-regulativnih i imovinsko-pravnih problema
Nesklonost Županije i jedinica lokalne samouprave izdvajanju za cikloturističku infrastrukturu
Porast broja prometnih nesreća u kojima sudjeluju biciklisti i neusklađenost prometnih propisa
Nedovoljno privlačenje sredstava iz fondova Europske unije za projekte vezane uz cikloturizam
Smanjene financijske mogućnosti djelovanja malih kontinentalnih turističkih zajednica

Specifičan problem Zagrebačke županije je i slaba suradnja s gradom Zagrebom, bez čijeg sudjelovanja nije moguće kvalitetno povezati pojedine dijelove Županije sa

Zagrebom niti primjereno urediti i opremiti državne glavne rute. Velik broj prijatnji dolazi i iz područja zakonske regulative, pri čemu se, u prvom redu, misli na otežanu izgradnju biciklističkih staza i traka zbog zakonsko-regulativnih i imovinsko-pravnih problema s obzirom na još uvijek prisutnu nesklonost Županije i jedinica lokalne samouprave izdvajanju za cikloturističku infrastrukturu.

Porast biciklističkog prometa sadrži i opasnost od povećanja broja prometnih nesreća u kojima sudjeluju biciklisti, čemu doprinosi i neusklađenost prometnih propisa, posebno kada je riječ o korištenju pločnika za kretanje biciklista. Među važne opasnosti spadaju i limitirane mogućnosti privlačenja sredstava iz fondova Europske unije uslijed nedovoljne podrške pojedinim projektima na lokalnoj razini, kao i smanjene mogućnosti djelovanja financijski slabih malih kontinentalnih turističkih zajednica. To je posebno izraženo u slučaju malih općina na prirodno najatraktivnijim i za cikloturizam najpogodnijim prostorima na zapadnim, južnim i istočnim rubovima, Zagrebačke županije.

5. VIZIJA I CILJEVI RAZVOJA

VIZIJA

Uzimajući u obzir glavne prednosti i nedostatke Zagrebačke županije te akceptirajući trendove na turističkom tržištu, posebno tržištu cikloturizma, moguće je definirati viziju razvoja Županije kao cikloturističke destinacije. Vizija predstavlja željenu sliku budućnosti pa, kao takva, treba inspirirati i motivirati dionike na djelovanje uz istovremeno uvažavanje ograničenja i prepreka koje je potrebno savladati.

U skladu s tim ciljem, kao i činjenicom da Zagrebačka županija ima izuzetne potencijale za razvoj cikloturizma i njegovo povezivanje s drugim elementima turističke ponude, viziju je moguće definirati na sljedeći način:

Cikloturizam u Zagrebačkoj županiji u 2020. godini bit će jedan od najrazvijenijih izletničkih turističkih proizvoda privlačan zbog blizine očuvane i slikovite prirode, eno-gastronomske ponude, uređenih i opremljenih gradskih i općinskih središta za prihvata cikloturista. Kvalitetna mreža biciklističkih ruta Županije dobro je povezana sa Zagrebom čiji stanovnici i gosti prepoznaju biciklizam kao rekreaciju i aktivan odmor, ali i kao integralni dio bogate turističke ponude zelene okolice glavnog grada.

CILJEVI

Iz vizije razvoja turizma definirane Strategijom razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine proizlazi da bi cikloturizam trebao postati jedan od važnijih oblika turizma u Hrvatskoj, koji ima osobitu važnost za turistički razvoj kontinentalnog dijela Hrvatske. Da bi se taj ključni cilj ostvario, kao i da bi se realizirala željena vizija razvoja cikloturizma Zagrebačke županije, nužno je realizirati sljedeće ciljeve:

1. Stvoriti organizacijski okvir za umrežavanje dionika relevantnih za intenziviranje razvoja cikloturizma.
2. Jasno regulirati kretanje biciklista po svim vrstama cesta (državnim, županijskim, lokalnim, nerazvrstanim) s hrvatskim propisima i najboljom europskom praksom po pitanju sigurnosti, uključujući i kretanje po posebnim vrstama puteva i teritorija (s posebnom pažnjom na zaštićena područja).
3. Kvalitetno povezati biciklističke rute na području Zagrebačke županije s rutama na području grada Zagreba, uključujući i jedinstveni način obilježavanja ruta.
4. Povezati cikloturizam s drugim turističkim proizvodima u Županiji u cjelovite doživljaje (eno-gastronomija, jahanje, planinarenje, konjički turizam i sl.).
5. Poticati poduzetničke aktivnosti vezane uz cikloturizam u domeni smještaja, ugostiteljstva, najma, servisa, taksi i drugih prijevoznih usluga, agencijskih usluga, trgovina i drugih aktera u stvaranju cjelovitog destinacijskog lanca vrijednosti.

6. Intenzivirati promocijske i info aktivnosti vezane uz cikloturizam za područje cijele Županije s naglaskom na tržištu grada Zagreba (podizanje prepoznatljivosti kroz teme i povezivanje s tržišnim segmentima, stvaranje izletničkih 'marker' ruta i sl.).

Cikloturizam se u Zagrebačkoj županiji posljednjih godina intenzivno razvija pa će ostvarenje ovih ciljeva ponajviše zahtijevati još veće umrežavanje dionika i njihovo povezivanje. Financijski zahtjevnije bit će daljnje razvijanje infrastrukture vezane uz rute. Isto tako, bit će važno snažno provoditi aktivnosti internog marketinga usmjerene na jačanje poduzetništva, posebno u sferi ponude dodatnih usluga za cikloturiste (najam, certificiranje, izleti i dr.). Intenziviranje promocijskih aktivnosti ponajviše će uključivati ciljne napore usmjerene na Zagreb, kako lokalno stanovništvo tako i turiste koje će biti potrebno poticati na upoznavanje 'zelenog okruženja' glavnog grada na ovaj, sve popularniji način.

6. STANDARDI ZA RAZVOJ CIKLOTURISTIČKE INFRASTRUKTURE U ZAGREBAČKOJ 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, pomorstva i infrastrukture 2013. godine donijelo **Pravilnik o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta**, a 2016. godine novi **Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi**, još uvijek nije donesen novi *Pravilnik o prometnim znakovima, signalizaciji i opremi na cestama* koji bi po prvi put regulirao obilježavanje biciklističkih ruta, a što u postojećem Pravilniku iz 2005. godine (NN 33/2005) nije regulirano.

Kako je istodobno snažan razvoj cikloturizma u Hrvatskoj stvorio potrebu za označavanjem ruta u prostoru, u nedostatku važećih propisa, na terenu su se počeli koristiti raznovrsni sustavi označavanja biciklističkih 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 i u Zagrebačkoj županiji. Dodatni problem je i izrazita nepovezanost cikloturističkih ruta, jer je ogromna većina ruta lokalnog karaktera i ograničena na pojedine županije, a često i samo na pojedine općine i gradove.

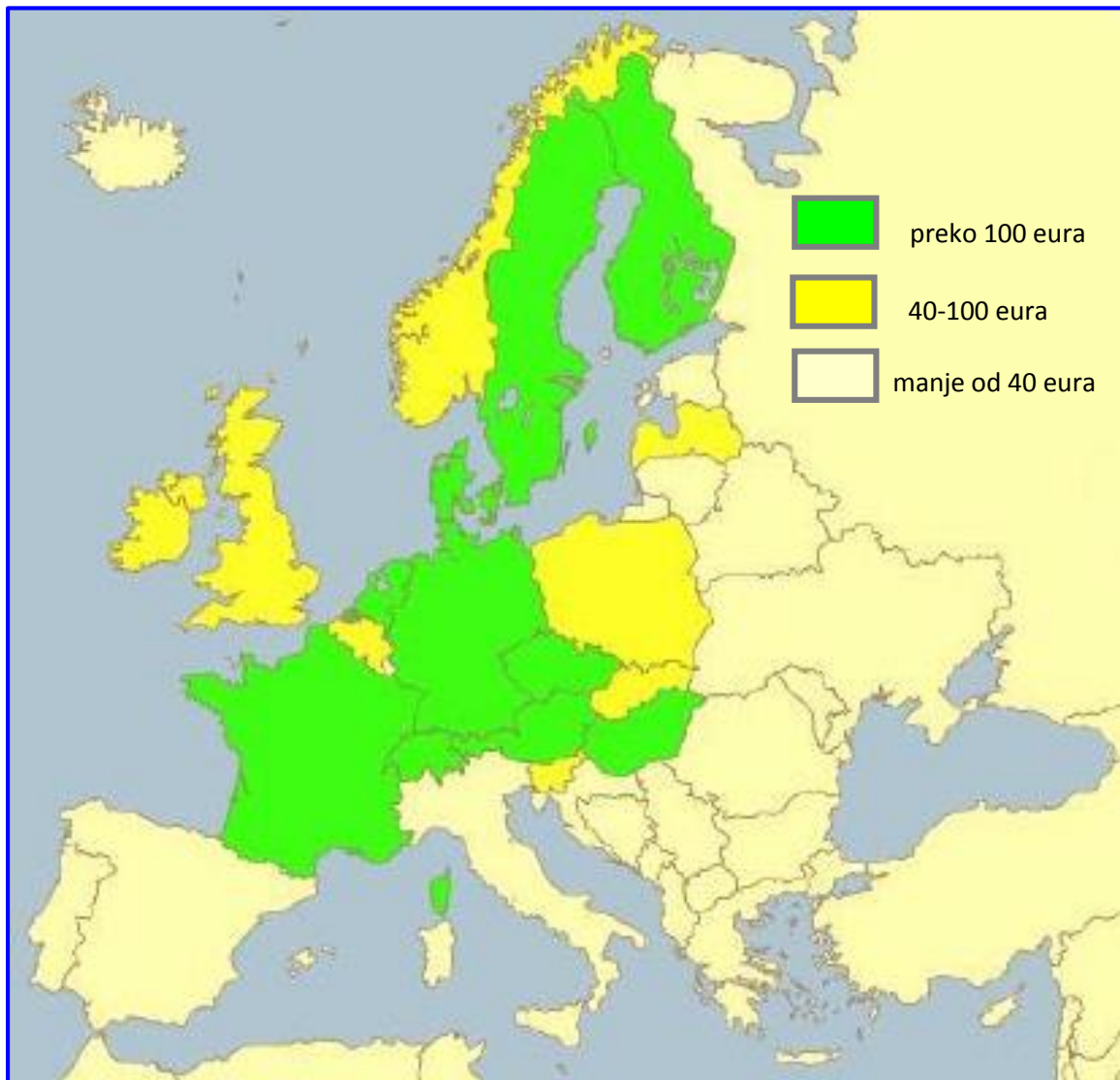
Značajan broj ruta usto je i nestručno trasiran na način da ne bi mogao udovoljiti uvjete propisane *Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi*. Naime, brojne rute vode se po cestama s vrlo intenzivnim motornim prometom, što niti je prihvatljivo *Pravilnikom* niti predstavlja praksu u državama s razvijenom 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 MTB bicikala u svim europskim zemljama koje raspolažu uređenim biciklističkim rutama obilježenim u skladu sa zakonskim propisima.

Dodatni problem je i nedovoljno poznavanje osnovnih pojmova od strane mnogih dionika cikloturističkog razvoja, naročito 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 mnogobrojne 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, ponajviše 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

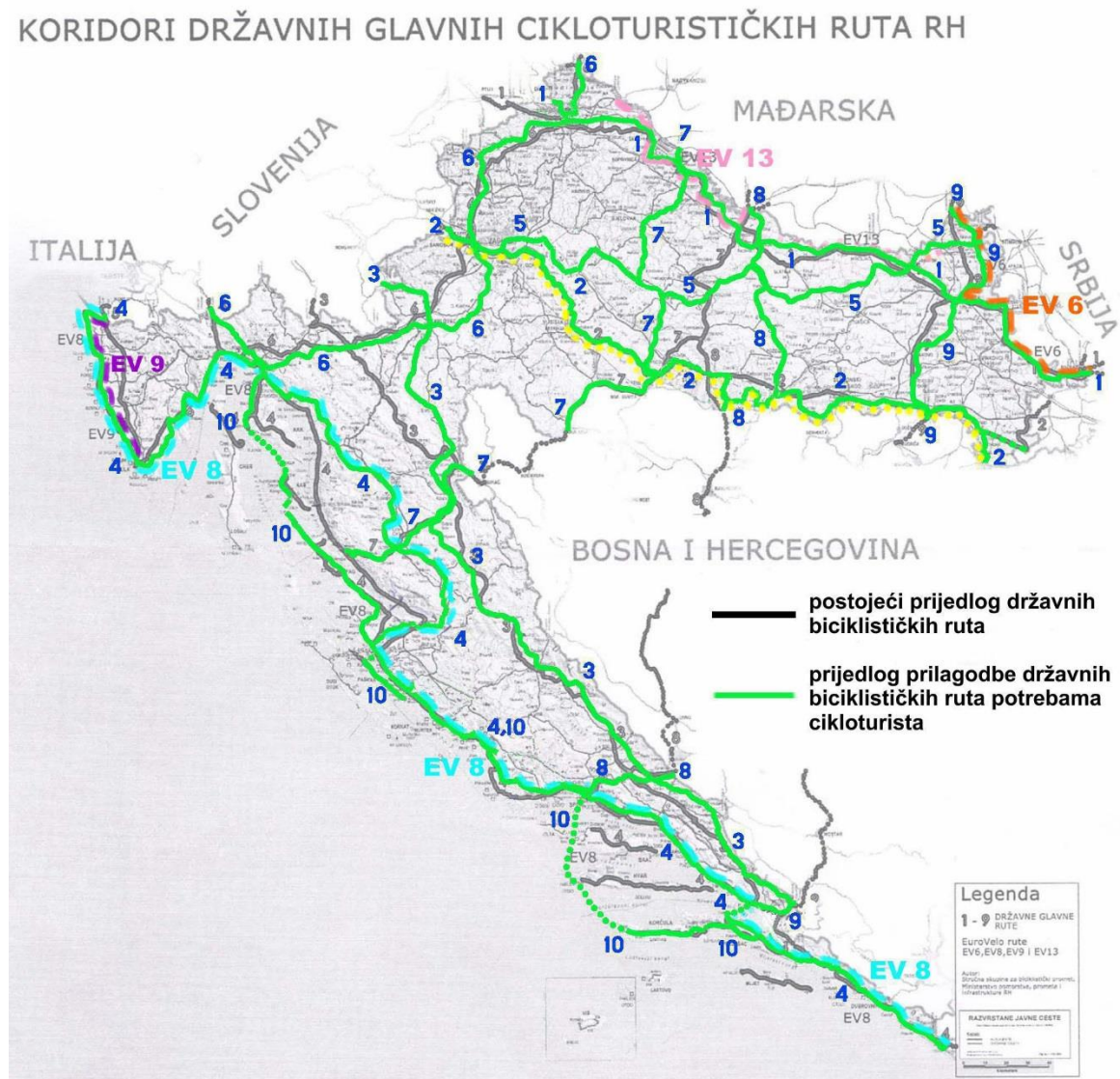


Izvor: <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2015/01/AB-Presentation-European-Tourism-Forum.pdf>

Imajući u vidu činjenicu da razvoj cikloturizma znači poticanje ekonomskog rasta i otvaranje novih radnih mjesta u zaostalim ruralnim područjima, kao 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 sjediniti 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 dionice mreže EuroVelo ruta u Hrvatskoj*.



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 i proces uspostavljanja i 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 ruta:⁵

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 dopuštene 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 preporučuje 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 sa osnovnog pravca, posebice rute koje vode uz velike rijeke ili obale mora.

4. UDOBNOST - Preporučljiva podloga je asfalt, ali se dopuštaju 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 %.

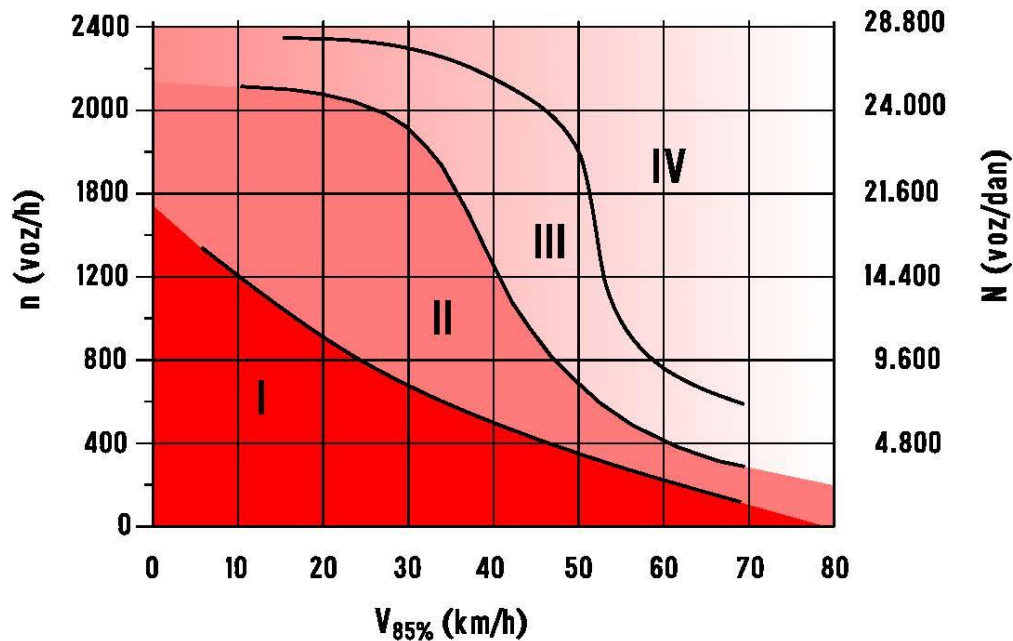
Uzmu li se u obzir ovi standardi, proizlazi da nijedna od državnih glavnih ruta u Hrvatskoj prema *Pravilniku o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta* kao svojevrsnom prostornom okviru za uređenje biciklističkih ruta u Hrvatskoj ne bi mogla niti dugoročno zadovoljiti propisane uvjete. Naime, u izvornom Pravilniku iz 2013. većina tih ruta predložena je u koridorima državnih cesta s velikim intenzitetom prometa

⁵ EuroVelo, the European cycle route network, European Cyclist Federation 2013

motornih vozila. Stoga je u sklopu Akcijskog plana razvoja cikloturizma predložena prilagodba tih ruta potrebama cikloturizma, kako je prikazano na slici 6.2. 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



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

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

vršni na osnovu brzine kretanja motornih vozila $V_{85\%}$ i broja vozila po satu, prema prikazu na slici 6.3.

Iz tog prikaza proizlazi da se ne preporučuje 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 km/h, 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 MMPI

Biciklistička traka na kolniku



Biciklistička traka odvojena od kolnika



Biciklistička cesta



Biciklistički put



Izvor: Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi MMPI, NN 28/2016 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 ih ne smiju koristiti, 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 infrastrukturi⁶ '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 stroga obveza kretanja biciklista po javnim cestama jedan iza drugoga, što destimulira privlačenje cestovnih biciklista, posebno na pripremama za natjecanja.⁷

Kada je riječ o Zagrebačkoj županiji, treba istaknuti da postojeća prometna infrastruktura omogućuje vođenje skoro cijelog dijela **državne glavne cikloturističke rute br. 2 'Sava'** smjerom zapad - istok u skladu sa standardima i EuroVela i *Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi*. To se odnosi i na varijantu koja bi išla uz desnu obalu Save te neovisno o realizaciji projekta 'Greenway' na području Županije. Jedina nužna intervencija bila bi uređenje, oko kilometar duge, biciklističke staze uz atraktivnu zapadnu obalu jezera Orešje, gdje danas postoji zemljani put. No, i bez toga je moguće vođenje rute jer se radi o dionici koja je već sada prohodna za trekking bicikle, a postoji i mogućnost nešto duljeg obilaznog puta po makadamskoj cesti uz istočnu obalu jezera. Uz to bi bilo preporučljivo i asfaltiranje nešto više od 4 kilometara makadamskih cesta na četiri kraće dionice na

⁶ Narodne novine, 30. ožujka 2016

⁷ Prema Zakonu o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15) Navodi se: „Vozači bicikla dužni su kretati se 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.).“

zapadnom dijelu rute (kod Samoborskog Otoka, Savrščaka, Medsava i Strmca), Otprilike četiri kilometra makadamskih cesta pruža se i na tri dionice istočnog dijela rute (kod Otoka Nartskog, Okunščaka i Oborova), ali je tu moguće alternativno kretanje po nešto prometnijoj, ali ipak ne suviše opterećenoj županijskoj cesti Ž-1036.

Već sada je moguće i vođenje istočnog dijela Savske rute u Zagrebačkoj županiji alternativnom vezom uz desnu obalu Save, no tu bi bilo preporučljivo asfaltirati oko 6 kilometara makadamskih cesta (kod Trnja, Strmca Bukevskog, Zablatja i Ruče) te urediti oko 2 kilometra biciklističke trake na kolniku nešto prometnije gradske ceste između Mičevca i Velike Kosnice. U slučaju realizacije projekta 'Greenway' na području Zagrebačke županije i ove intervencije ne bile nužne, iako bi zbog atraktivnosti, Savsku rutu umjesto po nasipu u sklopu 'Greenwaya', bilo bolje voditi atraktivnijim pa i kraćim trasama uz jezero Orešje, te preko naselja Mičevac i Šćitarjevo s lokalitetom 'Andautonia' umjesto uz deponij Jakuševac.

I **državnu glavnu cikloturističku rutu br. 6** smjerom sjever - jug moguće je već sada najvećim dijelom voditi u skladu sa standardima i EuroVela i *Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi*, posebice njen južni dio od granice područja grada Zagreba do mosta na Kupi kod Jamničke Kiselice. No, u sjevernom dijelu rute od Luke do spoja s gradom Zagrebom postoji jedna izrazito problematična dionica između Zaprešića i Podsuseda, gdje bi se u duljini od 2,2 kilometra promet biciklista trebao odvijati po izuzetno prometnoj i opasnoj dvotračnoj Aleji Bologne. Stoga se predlaže izgradnja posebne biciklističke staze ispod željezničke pruge gdje većim dijelom već postoji zemljani put. Ostali dijelovi rute br. 6 nisu suviše problematični, jedino bi se eventualno moglo asfaltirati oko 900 metara makadamske ceste s južne strane željezničke pruge u Zaprešiću, a bilo bi uputno urediti i oko 1,7 kilometara biciklističke trake na kolniku razmjerno prometne županijske cestu Ž-2186 od Novih Dvora do odvojkja za Pojatno.

Za razliku od navedene dvije glavne rute gdje su određene intervencije ipak potrebne, **državnu glavnu cikloturističku rutu br. 5** prema Čazmi već je sada moguće odmah označiti, jer u potpunosti udovoljava standarde i EuroVela i *Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi*. No, razlog za to je razmjerno obilazno, iako atraktivno vođenje rute od Dugog Sela preko Ježeva i Ivanić-Grada umjesto po znatno kraćoj trasi uz kanal Glogovnicu, gdje se za sada pruža, više od 10 kilometara duga, makadamska cesta. Nikakve dodatne intervencije nisu potrebne niti za aktiviranje **državne vezne rute uz Kupu** na relaciji Karlovac - Pokupsko - Sisak s odvojkom za Glinu, kao ni za aktiviranje **državne vezne rute Marija Bistrica - Komin - Križevci**, izuzme li se uređenje 300 metara biciklističke staze uz razmjerno prometnu državnu cestu D-41 u Gornjem Tkalecu.

Nešto više intervencija potrebno je samo na državnoj veznoj ruti **Dugo Selo - Vrbovec - Križevci**, iako se ni ovdje ne radi o kritičnim dionicama. Tu se preporučuje uređenje biciklističkih staza na 500 metara dugoj, ali vrlo prometnoj dionici županijske ceste Ž-3034 u Brckovljanima te na dvije kratke dionice ukupne duljine 800 metara uz državnu cestu D-41 u Banovu i Gostoviću. Bilo bi uputno asfaltirati i 1,7 km lokalne ceste između Gostovića i Malog Brezovca te, ukoliko je moguće, kao najveći zahvat, asfaltirati 6 kilometara makadamske ceste kojom upravljaju 'Hrvatske vode' uz prethodno spomenuti kanal Glogovnica između Kusanovca i Poljanskog Luga. No, taj bi zahvat ili još bolje uređenje

biciklističke staze po kruni nasipa omogućio stvaranje vrlo atraktivne veze Zagreba s Vrbovcem i susjednim cikloturistički atraktivnim prostorima u općinama Gradec, Preseka, Dubrava i Farkaševac, a perspektivno i izmještanje državne glavne rute br. 5 između Dugog Sela i Čazme na znatno kraću trasu.

Županijska ruta Zagrebačke županije usprkos duljini od preko 200 kilometara najvećim dijelom također udovoljava standardima EuroVela i *Pravilnika o biciklističkoj infrastrukturi*, ali ima dosta nepovoljnih dionica po razmjerno prometnim državnim i županijskim cestama. Stoga se u Operativnom planu predlažu korekcije rute kojima bi se ruta izmjestila sa tih cesta. To se u prvom redu odnosi na dionicu Samobor - Klinča Sela po županijskoj cesti Ž-3056, dionicu Pokupsko - Velika Gorica po državnoj cesti D-31, dionicu Ivanić-Grad - Dubrava po županijskoj cesti Ž-3041 te na dionicu Vrbovec - Dubrava po državnoj cesti D-26. Korekcije uključuju vođenje rute kroz grad Samobor ulicom Giznik, vođenje rute Pokupsko - Velika Gorica županijskom cestom Ž-3155 preko Hotnje, i lokalnom cestom preko Ključić Brda te kroz grad Veliku Goricu po ulicama na kojima su uređene biciklističke staze po državnoj cesti D-31. Na relaciji od Velike Gorice do Ivanić-Grada predlaže se preusmjerenje rute na desnu obalu Save između Orla i Desnog Dubrovčaka zbog nepouzdanosti i rijetkog prometovanja skele između Oborova i Orla, a na dionici Ivanić-Grad - Vrbovec lokalnim i nerazvrstanim cestama preko Sobočana i Donje Obreške. Time bi se na Županijskoj ruti ujedno našla i središta gradova Samobora i Velike Gorice, a što trenutno nije slučaj.

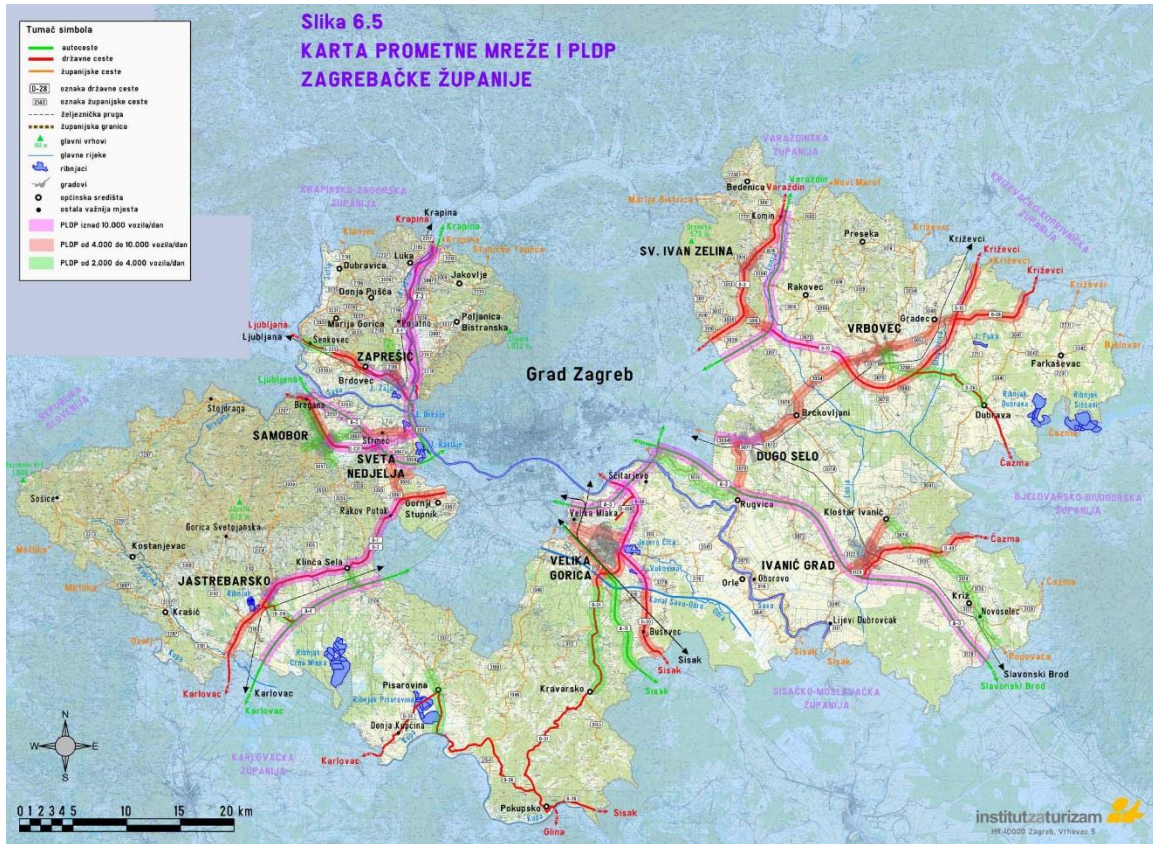
Uz navedene izmjene na novoj trasi Županijske rute nužne su dvije male, ali vrlo važne intervencije na području grada Velike Gorice - uređenje biciklističke trake na kolniku 200 metara izrazito prometne i opasne državne ceste D-30 prema Sisku te asfaltiranje ili barem uređenje stabilne makadamske podloge uz južnu obalu jezera Čiče. Uz to se preporučuje i uređenje biciklističkih traka na razmjerno prometnih 1,6 kilometara državne ceste D-31 kod Male Bune i Okuja te na 1,1 kilometara županijske ceste Ž-3288 kod Šulinca na prilazu Svetom Ivanu Zelini. Bilo bi poželjno i asfaltiranje 2 kilometra nerazvrstane makadamske ceste između Ključić Brda i Žitkovčice, a eventualno i 4,5 kilometra makadamske ceste pod upravom 'Hrvatskih voda' između Donje Obreške i Poljanskog Luga.

Najproblematičnija od svih predloženih novih ruta je **spojna ruta prema Jastrebarskom**, izdvojena zbog nepostojanja adekvatne biciklističke veze grada Jastrebarskog sa Zagrebom, a tako i izolacije cijelog, turistički iznimno važnog, zapadnog dijela Županije u Parku prirode Žumberak - Samoborsko gorje. Iako trenutno kvalitetna biciklistička veza s Jastrebarskom nije moguća osim cestom Samobor - Jastrebarsko preko 586 metara visokog prijevoja Poljanice iznad Plešivice na Samoborskom gorju ili (još gore) vožnjom državnom cestom D-1 po kojoj dnevno prolazi više od 10.000 vozila, postoji mogućnost uređenja biciklističke veze uz prugu Zagreb - Karlovac. Naime, između Horvata i Donje Zdenčine te kroz Donji Desinec postoje neznatno opterećene asfaltirane ceste, dok se između Donjeg Stupnika i Horvata te između Donje Zdenčine i Jastrebarskog pružaju makadamske ceste ili kolski putovi ukupne duljine tek nešto više od deset kilometara. Eventualno asfaltiranje ili u prvoj fazi barem uređenje stabilne makadamske podloge na ovoj trasi izuzetno bi mnogo značilo za razvoj cikloturizma u Zagrebačkoj županiji, a

omogućilo bi i da se grad Jastrebarsko uključi u Županijsku rutu, barem u alternativnoj vezi preko Samoborskog gorja.

Za razliku od veze s Jastrebarskom, **spojna ruta od Zagreba do Svetog Ivana Zeline** ne iziskuje nikakve intervencije, ali ima problem fizičke zahtjevnosti uslijed nekoliko oštih uspona. Ipak, nijedan od njih nije veći od 150 metara, tako da bi i ova ruta mogla biti zanimljiva za cikloturiste, a za one fizički spremnije i vremenski kraća od uglavnom ravne, ali zaobilazne alternativne veze Svetog Ivana Zeline sa Zagrebom Županijskom rutom preko Lakteca. Na slici 6.5. prikazana su prometna opterećenja na cestama Zagrebačke županije u skladu s EuroVelo standardima, i tu se vidi da je cjelokupni koridor državne ceste D-1, zbog izuzetno velikog prometa motornih vozila, izrazito nepogodan za vođenje cikloturističkih ruta, a značajnu prepreku čine i dionice većine ostalih državnih cesta pa i mnogih županijskih i lokalnih cesta.

Slika 6.5. Karta prometne mreže i PLDP Zagrebačke županije



7. OPERATIVNE STRATEGIJE ZA RAZVOJ CIKLOTURIZMA

7.1. OPERATIVNA STRATEGIJA ZA RAZVOJ RUTA I CIKLOTURISTIČKE INFRASTRUKTURE

Mjera I. Kreiranje državne glavne rute br. 2 i buduće EuroVelo rute 'Sava' - 92 km (zapadni dio 17 km, istočni dio 35 km, južna varijanta 40 km)

Cilj:	Stvaranje mreže uređenih ključnih županijskih cikloturističkih ruta
Opis:	<p>Najvažnija ruta za područje Zagrebačke županije je državna glavna ruta br. 2 'Sava'. Područjem Županije pruža se smjerom zapad-istok u duljini od 42 km od granice sa Slovenijom kod graničnog prijelaza Bregana naselje do granice Sisačko-moslavačke županije između Lijevoog Dubrovčaka i Lijeve Luke, s prekidom na području grada Zagreba u duljini od oko 28 kilometara. Zapadni dio rute dug 17 km vodi od Bregane na području grada Samobora preko Medsava, Strmca i Rakitja na području grada Sveta Nedelja do zapadnog ruba grada Zagreba (Podsused). Istočni dio dug 35 km vodi od istočnog ruba administrativnog područja grada Zagreba (Ivanja Reka) preko Hrušćice, Rugvice i Oborova do granice sa Sisačko-moslavačkom županijom između Lijevoog Dubrovčaka na području grada Ivanić-Grada i Lijeve Luke u općini Martinska Ves.</p> <p>Alternativni istočni dio rute, uz desnu obalu Save dug 40 km, vodi od jugoistočnog ruba grada Zagreba kod Jakuševca preko Mičevca i Šćitarjeva, Strmca Bukevskog i Orla do granice sa Sisačko-moslavačkom županijom između Suše u općini Orle i Jezera Posavskog u općini Martinska Ves. U slučaju vođenja rute uz desnu obalu Save prekid rute na području grada Zagreba iznosio bi oko 20 kilometara.</p> <p>Trasa u Zagrebačkoj županiji čini početni dio državne glavne rute br. 2, koja vodi od granice Slovenije kod Bregane preko Zagreba, Rugvice, Siska, Slavenskog Broda i Županje do granice Bosne i Hercegovine kod Gunje. Državna glavna ruta br. 2 ujedno čini i glavni središnji dio buduće EuroVelo rute 'Sava', koja prati rijeku Savu od njenog izvora kod Kranjske Gore u Sloveniji preko Ljubljane, Zagreba, Slavenskog Broda i Brčkog do Beograda u Srbiji, zbog čega ima veliki međunarodni potencijal. On bi osobito mogao doći do izražaja ukoliko se realizira projekt 'Greenway', koji predviđa uređenje posebne odvojene asfaltirane biciklističke staze na najvećem dijelu ove rute u Zagrebačkoj županiji i gradu Zagrebu.</p> <p>Budući da realizacija projekta 'Greenway' nije realna u kratkoročnom periodu, a ruta je već sada u stanju koje zadovoljava osnovne uvjete EuroVela, predlaže se obilježavanje rute u što kraćem roku, a realizacija</p>

intervencija tek nakon pribavljanja novijih informacija o projektu. Iznimka je samo intervencija uz jezero Orešje, budući da se zbog veće atraktivnosti predlaže vođenje rute uz obale jezera čak i u slučaju realizacije 'Greenwaya'. Vođenje rute 'Sava' po trasi drugačijoj od planiranog 'Greenwaya' predlaže se i na relaciji između Jakuševca i Mičevca radi izbjegavanja deponija 'Jakuševac' izloženog intenzivnom smradu te na dionici Velika Kosnica - Drenje Šćitarjevsko radi skraćanja rute i prolaska uz arheološki lokalitet 'Andautonia' u Šćitarjevu.

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. Prilikom dizajniranja znakova treba voditi računa da se ostavi slobodan prostor za dodavanje oznake EuroVelo, kako bi se one nalijepile nakon očekivanog proglašenja ove rute, najvjerojatnije 2019. godine.

Prema okvirnim kalkulacijama predviđa se postavljanje oko 30 stupova s minimalno 28 dvosmjernih oznaka rute u zapadnom dijelu rute, oko 35 stupova s minimalno 30 dvosmjernih oznaka rute u istočnom dijelu rute, te oko 45 stupova s minimalno 40 dvosmjernih oznaka rute na alternativnoj ruti desnom obalom Save u istočnom dijelu Županije. Uz dvosmjerne oznake predviđa se i 13 dvosmjernih cikloturističkih putokaza, i to u Bregani, Medsavama, Strmcu, Orešju, Hrušćici, Strugi Nartskoj, Rugvici, Oborovu, Ljevom Dubrovčaku, Mičevcu, Šćitarjevu, Drneku i Veleševcu. U dogovoru sa Županijskom upravom za ceste preporučuje se da se, umjesto na posebne stupove, oznake postavljaju na stupove na kojima se nalaze prometni znakovi i putokazi, kao što je uobičajeno u razvijenim europskim zemljama. Preporučuje se i usklađivanje u označavanju s gradom Zagrebom i Sisačko-moslavačkom županijom radi kontinuiteta rute i udovoljavanja zahtjevima EuroVela.

Uz obilježavanje Savske rute predviđa se i jedna intervencija visokog prioriteta te 12 dodatnih intervencija kojima bi ova ruta mogla postati privlačna i za širu cikloturističku potražnju. Intervencija visokog prioriteta odnosi se na:

1. Izgradnju biciklističke staze ili barem prekrivanje tvrdom makadamskom podlogom šumskog puta ('eko asfalt') uz zapadnu obalu jezera Orešje u duljini od oko 800 metara te eventualno asfaltiranje preostalih 300 metara makadamske ceste

Dvanaest dodatnih intervencija odnosi se na sljedeće:

2. Asfaltiranje 500 metara nerazvrstane ceste u Samoborskom Otoku.

3. Asfaltiranje 1,3 km nerazvrstane ceste između Samoborskog Otoka i Savrščaka.
4. Asfaltiranje 1,7 km nerazvrstane ceste između Medsave i Strmca.
5. Asfaltiranje 1,0 km nerazvrstane ceste uz potok Rakovicu između Strmca i Orešja.
6. Asfaltiranje ili nanošenje tvrde i ravne makadamske podloge ('eko asfalt') na 3,1 km nerazvrstane ceste uz Savski nasip između Hrušćice i Otoka Nartskog.
7. Asfaltiranje ili nanošenje tvrde i ravne makadamske podloge ('eko asfalt') na 1 km nerazvrstane ceste uz Savski nasip između Narta Savskog i Okunščaka.
8. Asfaltiranje ili nanošenje tvrde i ravne makadamske podloge ('eko asfalt') na 500 metara nerazvrstane ceste uz Savski nasip u Oborovu.
9. Uređenje 2 km biciklističke trake na kolniku gradske ceste između Mičevca i Velike Kosnice.
10. Asfaltiranje ili nanošenje tvrde i ravne makadamske podloge ('eko asfalt') na 2 km nerazvrstane ceste uz Savski nasip između Drenja Šćitarjevskog i Trnja.
11. Asfaltiranje 1,4 km nerazvrstane ceste između Trnja i Strmca Bukevskog.
12. Asfaltiranje ili nanošenje tvrde i ravne makadamske podloge ('eko asfalt') na 1,6 km nerazvrstane ceste uz Savski nasip između Zablatja Posavskog i Sopa Bukevskog.
13. Asfaltiranje ili nanošenje tvrde i ravne makadamske podloge ('eko asfalt') na 1,4 km nerazvrstane ceste uz Savski nasip između Ruče i Suše.

Dijelovi ruta koji prolaze državnim šumama prekrivaju se tvrdom makadamskom podlogom budući da se putevi koriste za prolaz teške mehanizacije koja bi mogla oštetiti asfalt. Za te dijelove potrebno je zatražiti posebne uvjete od Hrvatskih šuma d.o.o. Financiranje intervencija na prometnicama podrazumijeva korištenje sredstava iz europskih fondova gdje god je to moguće.

Realizacija projekta 'Greenway' uključuje izvršenje intervencija koje se odnose na Savski nasip, tako da one za sada nisu nužne, dok bi ostale intervencije bile preporučljive čak ukoliko se projekt 'Greenway' realizira u kraćem roku. Projekt 'Greenway' podrazumijeva i maksimalno kvalitetno rješenje prolaska rute 'Sava' kroz Zagreb, dok bi u slučaju izostanka njegove realizacije prolaz bio moguć, ali ne bi bio osobito kvalitetan zbog zemljane podloge na većem dijelu Savskog nasipa te razmjerno slabih alternativnih varijanti prolaska kroz Zagreb, posebice između Podusedskog i Savskog mosta te između Domovinskog mosta i Ivanje Reke.

	Paralelno s obilježavanjem cijele 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 Plana.
Područje obuhvata:	Gradovi Samobor, Sveta Nedelja, Velika Gorica i Ivanić-Grad te općine Rugvica i Orle
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Zagrebačka županija • Jedinice lokalne samouprave gradova i općina na ruti • Županijska uprava za ceste Zagrebačke županije • Hrvatske ceste • Hrvatske vode • Hrvatske šume
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 prometnica (asfaltiranje ili nanošenje tvrde i ravne makadamske podloge) • Uređenje odmorišta sa servisnim stanicama • Uvrštavanje u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a
Vrijeme provedbe:	2018. - 2020.

Mjera II. Kreiranje državne glavne rute br. 6 sjever-jug - 36 km (sjeverni dio 'Zagorska ruta' 20 km, južni dio 'Ruta Karolina' 16 km)

Cilj:	Stvaranje mreže uređenih ključnih županijskih cikloturističkih ruta
Opis:	<p>Druga najvažnija ruta za područje Zagrebačke županije je državna glavna ruta br. 6. Područjem Županije pruža se smjerom sjever-jug u duljini od 20 km od granice s Krapinsko-zagorskom županijom kod Žejinaca do granice Karlovačke županije kod Lasinje, s prekidom na području grada Zagreba u duljini od oko 35 kilometara. Sjeverni dio rute dug 20 km vodi od Žejinaca u općini Luka preko Pojatnog i Zaprešića do zapadnog ruba grada Zagreba (Podsused), a južni dio dug 16 km od južnog ruba administrativnog područja grada Zagreba kod Havičić Sela na području gradske četvrti Brezovica do granice Karlovačke županije na Kupskom mostu između Jamničke Kiselica i Lasinje.</p> <p>Za sjeverni dio rute koji se većim dijelom nalazi u Krapinsko-zagorskoj županiji i čini jedinu državnu glavnu rutu u toj županiji koristi se radni naziv 'Zagorska ruta', a za južni dio rute u Karlovačkoj i Primorsko-goranskoj</p>

županiji radni naziv 'Ruta Karolina', jer se velikim dijelom pruža trasom povijesne ceste 'Karoline' od Karlovca prema Bakru, odnosno Rijeci.

Trasa u Zagrebačkoj županiji čini središnji dio državne glavne rute br. 6 koja vodi od granice Slovenije kod Murskog Središća preko Varaždina, Krapine, Zaprešića, Zagreba, Karlovca i Rijeke do granice Slovenije kod graničnog prijelaza Rupa. Iako nema perspektivu statusa EuroVelo rute, i ova ruta ima veliki međunarodni potencijal. Naime, ona čini glavnu poveznicu Sjevernog Jadrana sa Zagrebom i susjednom Mađarskom, a za razliku od rute br. 2 ima mnogo manje kritičnih dionica na kojima je potrebno vršiti intervencije kako bi udovoljila osnovnim cikloturističkim standardima.

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.

Prema okvirnim kalkulacijama predviđa se postavljanje oko 35 stupova s minimalno 30 dvosmjernih oznaka rute u sjevernom dijelu rute i cca 17 stupova s minimalno 15 dvosmjernih oznaka rute u južnom dijelu rute. Uz dvosmjerne oznake predviđa se i 13 dvosmjernih cikloturističkih putokaza, i to u Luki, Pojatnom, Zaprešiću (Novi Dvori, Trg Mladosti i Most na Krapini), Lučelnici i Jamničkoj Kiselici. U dogovoru sa Županijskom upravom za ceste preporučuje se da se, umjesto na posebne stupove oznake, postavljaju na stupove na kojima se nalaze prometni znakovi i putokazi, kao što je uobičajeno u razvijenim europskim zemljama. Ukoliko je moguće, preporučuje se i usklađivanje u označavanju s gradom Zagrebom te s Krapinsko-zagorskom i Karlovačkom županijom radi kontinuiteta rute.

Uz obilježavanje rute predviđa se i jedna intervencija visokog prioriteta bez koje nije moguće vođenje sjevernog dijela rute te dvije dodatne intervencije kojima bi ova ruta mogla postati privlačna i za širu cikloturističku potražnju. Financiranje intervencija na prometnicama podrazumijeva korištenje sredstava iz europskih fondova gdje god je to moguće. Intervencija visokog prioriteta odnosi se na:

1. Izgradnju posebne biciklističke staze ili barem prekrivanje tvrdom i ravnom makadamskom podlogom zemljanog puta ispod željezničke pruge Zaprešić - Podsused u duljini od 2,2 kilometra, od čega se 1,5 km odnosi na područje koje administrativno pripada gradu Zagrebu

Dvije dodatne intervencije odnose se na sljedeće:

2. Uređenje 1,7 km biciklističke trake na kolniku županijske ceste Ž-2186 u Zaprešiću između Novih Dvora i odvojka za Pojatno.
3. Asfaltiranje 900 metara nerazvrstane makadamske ceste s južne strane željezničke pruge u Zaprešiću do željezničkog mosta preko Krapine te uređenje biciklističke staze ili ceste u nastavku od 2,2 km prema Podsusedu, uključujući i izgradnju pješačko-biciklističkog mosta kod ušća Krapine u Savu.

Prolazak državne glavne rute br. 6 kroz Zagreb je sa izuzetkom spoja Zaprešić - Podsusedski most razmjerno dobar, posebice u većem južnom dijelu od Savskog mosta preko Dragonošca do granice sa Zagrebačkom županije kod Haviđić Sela, gdje postoji mogućnost vođenja rute razmjerno slabo prometnim i atraktivnim asfaltiranim cestama..

Neovisno o situaciji u gradu Zagrebu, 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 Plana. Iznimno, samo dio rute od središta Zaprešića do Podsuseda ne bi trebalo označavati prije nego što se uredi biciklistička staza ispod pruge.

Područje obuhvata:	Grad Zaprešić i općine Luka i Pisarovina, te gradska četvrt Podsused-Vrapče na području grada Zagreba
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Zagrebačka županija • Jedinice lokalne samouprave općina na ruti • Županijska uprava za ceste Zagrebačke županije • Hrvatske ceste • Hrvatske vode • Hrvatske željeznice
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 prometnica (asfaltiranje ili nanošenje tvrde i ravne makadamske podloge) • Uređenje odmorišta sa servisnim stanicama • Uvrštavanje u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a
Vrijeme provedbe:	2018. - 2019.

Mjera III. Kreiranje državne glavne rute br. 5. 'Moslavina' - 47 km

Cilj:	Stvaranje mreže uređenih ključnih županijskih cikloturističkih ruta
--------------	---

Opis: Treća najvažnija ruta za područje Zagrebačke županije je državna glavna ruta br. 5 radnog naziva 'Ruta Moslavina', nazvana tako jer na svojoj trasi do krajnjeg istoka Hrvatske prolazi uzdužno kroz veći dio povijesne pokrajine Moslavine uključujući i gradove Ivanić-Grad, Čazmu i Garešnicu. Područjem Županije pruža se smjerom zapad-istok u duljini od 47 km od granice s administrativnim područjem grada Zagreba između naselja Drenčec kod Sesveta i Prozorja na području grada Dugog Sela preko Dugog Sela, Ježeva i Ivanić-Grada do granice s Bjelovarsko-bilogorskom županijom između Mostara u općini Dubrava i Gornjih Lipovčana na području grada Čazme.

Trasa u Zagrebačkoj županiji čini početni dio državne glavne rute br. 5 koja vodi od grada Zagreba preko Dugog Sela, Čazme, Daruvara, Voćina i Belog Manastira do granice Srbije kod Batine na Dunavu. Iako nešto manjeg značaja od prethodne dvije rute, i ova ruta ima međunarodni potencijal, jer čini najpovoljniju biciklističku poveznicu Zagreba sa Osijekom i Baranjom te dalje prema Vojvodini u Srbiji. Dodatna prednost ove rute je što na njoj nisu potrebne nikakve intervencije kako bi udovoljila osnovnim cikloturističkim standardima.

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. Ukoliko je moguće, preporučuje se usklađivanje u označavanju s gradom Zagrebom i Bjelovarsko-bilogorskom županijom radi kontinuiteta rute.

Prema okvirnim kalkulacijama predviđa se postavljanje oko 50 stupova s minimalno 40 dvosmjernih oznaka rute i 7 dvosmjernih cikloturističkih putokaza, i to u Prozorju (Martin Breg), Dugom Selu (Bjelovarska cesta), Ježevu, Posavskim Bregima, Ivanić-Gradu (Trg Vladimira Nazora), Bešlincu i Mostarima. U dogovoru sa Županijskom upravom za ceste preporučuje se da se, umjesto na posebne stupove, oznake postavljaju na stupove na kojima se nalaze prometni znakovi i putokazi, kao što je uobičajeno u razvijenim europskim zemljama. Trasa ove rute u Zagrebu nije razrađena tako da se ne zna njena duljina niti početna točka, ali je prilaz iz smjera Sesveta razmjerno dobar jer izbjegava ceste s visokim intenzitetom motornog prometa i u cijeloj duljini se pruža na asfaltiranoj podlozi.

Neovisno o situaciji u gradu Zagrebu, paralelno s obilježavanjem cijele 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 Plana.

Područje obuhvata:	Gradovi Dugo Selo i Ivanić-Grad i općine Kloštar Ivanić i Dubrava
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Zagrebačka županija • Jedinice lokalne samouprave gradova i općina na ruti • Županijska uprava za ceste Zagrebačke 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 IV. Kreiranje državne vezne rute Karlovac - Pokupsko - Sisak s odvojkom prema Glini - 23 km

Cilj:	Stvaranje mreže uređenih ključnih županijskih cikloturističkih ruta
Opis:	<p>Među državnim veznim rutama u Zagrebačkoj županiji sa cikloturističkog stanovišta najvažnija je potencijalna ruta uz rijeku Kupu relaciji Karlovac - Pokupsko - Sisak, budući da se radi o ruti koja prati jednu od najatraktivnijih hrvatskih rijeka, sa 296 kilometara duljine ujedno i najdulju rijeku koja se cijela pruža u Hrvatskoj. Na području Zagrebačke županije duga je 23 km, a vodi od odvojka s državne glavne rute br. 6 kod naselja Gradec Pokupski u općini Pisarovina do granice sa Sisačko-moslavačkom županijom između naselja Gladovec Pokupski u općini Pokupsko i Pokupsko Vratečko u općini Lekenik. Točno uz most na Kupi kod Pokupskog nasuprot Slatine Pokupske na području grada Gline odvaja se potencijalna vezna ruta prema Glini i cijelom prostoru Banovine.</p> <p>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. Ukoliko je moguće, preporučuje se usklađivanje u označavanju sa Sisačko-moslavačkom županijom radi kontinuiteta ruta.</p> <p>Na rutama se prema okvirnim kalkulacijama predviđa postavljanje cca 12 stupova sa 10 dvosmjernih oznaka rute i 2 dvosmjerna cikloturistička putokaza u Lijeve Štefankima i Pokupskom (kod mosta na Kupi). Putokaz kod mosta na Kupi odnosi se i na Kupsku rutu i na odvojak prema Banovini,</p>

dok bi se oznaka rute u Gradecu Pokupskom preklapala sa oznakom na državnoj glavnoj ruti br. 6. U dogovoru sa Županijskom upravom za ceste preporučuje se da se, umjesto na posebne stupove, oznake postavljaju na stupove na kojima se nalaze prometni znakovi i putokazi, kao što je uobičajeno u razvijenim europskim zemljama.

Na obje rute zbog asfaltirane podloge i minimalnog prometa motornih vozila nisu potrebne nikakve dodatne intervencije pa se može razmjerno brzo pristupiti obilježavanju. Paralelno s obilježavanjem rute predviđa se i njeno opremanje odmorištima i servisnim stanicama te uvrštavanje u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a u skladu s mjerama u nastavku Operativnog plana..

Područje obuhvata:	Općine Pisarovina i Pokupsko
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Zagrebačka županija • Jedinice lokalne samouprave gradova i općina na ruti • Županijska uprava za ceste Zagrebačke županije
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:	2019.

Mjera V. Kreiranje državnih veznih ruta Dugo Selo - Vrbovec - Križevci 41 km i Marija Bistrica - Komin - Križevci 33 km

Cilj:	Stvaranje mreže uređenih ključnih županijskih cikloturističkih ruta
Opis:	Osim ruta uz Kupu, u Zagrebačkoj županiji postoje i dvije potencijalne važne državne vezne rute na krajnjem sjeveroistoku Županije - jedna od Dugog Sela preko Vrbovca do Križevaca te druga iz smjera Marije Bistrice preko Komina do Križevaca. Pritom je ruta Dugo Selo - Vrbovec - Križevci važna i za unutrašnje povezivanje u Županiji, jer se radi o najpovoljnijoj vezi grada Vrbovca i njegove cikloturistički atraktivne okolice sa Zagrebom, dok se ruta Marija Bistrica - Komin - Križevci ističe kao prirodni nastavak planirane Topličke rute u Krapinsko-zagorskoj županiji, koja prolazi kroz cikloturistički vrlo atraktivan prostor Prigorja. Veza Dugo Selo - Vrbovec - Križevci ima i potencijalan međunarodni značaj s obzirom na mogući nastavak rute prema Koprivnici i jezeru Balaton u Mađarskoj, a i

ruta Marija Bistrica - Komin - Križevci ima širi značaj s obzirom na moguće nastavke prema Sloveniji na zapadu i Bjelovaru na istoku.

Ruta Dugo Selo - Vrbovec - Križevci je na području Zagrebačke županije duga 41 km, a vodi od odvojka s državne glavne rute br. 5 u Dugom Selu preko Kusanovca i Vrbovca do granice sa Koprivničko-križevačkom županijom kod naselja Pokasin u općini Gradec uz granicu s područjem grada Križevaca. Ruta Marija Bistrica - Komin - Križevci je na području Zagrebačke županije duga 33 km, a vodi od granice s Krapinsko-zagorskom županijom između Žitomira na području grada Sveti Ivan Zelina i Globočeca u općini Marija Bistrica preko Komina i Preseke također do Pokasina, odnosno do naselja Novaki Ravenski na području grada Križevaca u Koprivničko-križevačkoj županiji.

Realizacija ove mjere podrazumijeva izradu izvedbenog plana obilježavanja ruta i postavljanja cikloturističke signalizacije. 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. Ukoliko je moguće, preporučuje se usklađivanje u označavanju s Koprivničko-križevačkom županijom radi kontinuiteta ruta.

Na ruti Dugo Selo - Vrbovec - Križevci prema okvirnim se kalkulacijama predviđa postavljanje oko 50 stupova s najmanje 40 dvosmjernih oznaka rute i 6 dvosmjernih cikloturističkih putokaza i to u Dugom Selu, Brckovljanima, Poljanskom Lugu, Vrbovcu, Gradecu i Pokasinu, a na ruti Marija Bistrica - Komin - Križevci također oko 50 stupova s najmanje 40 dvosmjernih oznaka rute i 5 dvosmjernih cikloturističkih putokaza i to u Žitomiru, Kominu, Preseki, Gornjem Tkalecu i Pokasinu. Stup i putokaz u Dugom Selu odnosi se na istu lokaciju kao i na državnoj glavnoj ruti br. 5., a putokaz u Pokasinu na obje rute. U dogovoru sa Županijskom upravom za ceste preporučuje se da se, umjesto na posebne stupove, oznake postavljaju na stupove na kojima se nalaze prometni znakovi i putokazi, kao što je uobičajeno u razvijenim europskim zemljama.

Na ruti Dugo Selo - Vrbovec - Križevci preporučuje se pet intervencija:

1. Uređenje 500 metara biciklističke trake na kolniku županijske ceste Ž-3034 u Brckovljanima.
2. Asfaltiranje ili nanošenje tvrde i ravne makadamske podloge na 5,9 km makadamske ceste kojom upravljaju 'Hrvatske vode' uz kanal Glogovnica između Kusanovca i Poljanskog Luga ili alternativno uređenje biciklističke staze po kruni nasipa uz korištenje 'eko asfalta'.
3. Uređenje 400 metara biciklističke trake na kolniku državne ceste D-41 u Banovu.

4. Uređenje 400 metara biciklističke trake na kolniku državne ceste D-41 u Gostoviću.
5. Asfaltiranje 1,7 km lokalne makadamske ceste između Gostovića i Malog Brezovca.

Na ruti Marija Bistrica - Komin - Križevci potrebna je samo jedna manja intervencija:

6. Uređenje 300 metara biciklističke trake na kolniku državnu cestu D-41 u Gornjem Tkalecu.

Financiranje intervencija na prometnicama podrazumijeva korištenje sredstava iz europskih fondova gdje god je to moguće. Neovisno o uređivanju ovih ruta u Koprivničko-križevačkoj i Krapinsko-zagorskoj županiji, obje rute bi se mogle odmah opremiti odmorištima i servisnim stanicama te uvrstiti u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a u skladu s mjerama u nastavku Operativnog plana.

Područje obuhvata:	Gradovi Dugo Selo, Vrbovec i Sveti Ivan Zelina i općine Brckovljani, Gradec i Preseka
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Zagrebačka županija • Jedinice lokalne samouprave gradova i općina na ruti • Županijska uprava za ceste Zagrebačke županije • Hrvatske vode
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 prometnica (asfaltiranje ili nanošenje tvrde i ravne makadamske podloge) • Uređenje odmorišta sa servisnim stanicama • Uvrštavanje u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a
Vrijeme provedbe:	2019.

Mjera VI. Modificiranje kružne Županijske rute - 221 km, uključujući i alternativnu vezu Samobor - Plešivica - Jastrebarsko - Klinča Sela 32 km

Cilj:	Stvaranje mreže uređenih ključnih županijskih cikloturističkih ruta
Opis:	Uz rute državnog značaja, veliku važnost za područje Zagrebačke županije ima i kružna županijska ruta koja u duljini od 221 kilometra povezuje ključne atrakcije i najvažnija naselja u Županiji, s posebnim naglaskom na obuhvatu prostora kroz koji ne prolaze rute državnog značaja. Osnovna varijanta Županijske rute prolazi trasom Zaprešić (Novi Dvori) - skela Medsave - Samobor - Klinča Sela - Pisarovina - Pokupsko - Kravarsko -

Velika Gorica - Orle - skela Dubrovčak - Ivanić-Grad - Mostari - Poljanski Lug - Vrbovec - Rakovec - Sveti Ivan Zelina - Dugo Selo.

Uz osnovnu varijantu koja nije fizički osobito zahtjevna, na relaciji Samobor - Klinča Sela Županijska ruta alternativno vodi kroz Jastrebarsko trasom preko 586 metara visokog prijevoja Poljanice iznad Plešivice na Samoborskom gorju. Uz ovu alternativu Županijskom rutom bili bi obuhvaćeni svi gradovi u Županiji osim Svete Nedelje. Podrazumijeva se zatvaranje kruga Županijske rute spajanjem preko grada Zagreba, uz mogućnost dodatnih poveznica sa Zagrebom te prema susjednim županijama i Sloveniji.

Kao i kod ruta državnog značaja, realizacija ove mjere podrazumijeva izradu izvedbenog plana obilježavanja rute i postavljanje cikloturističke signalizacije na cijeloj ruti. No, budući da je ruta već djelomično obilježena oznakama koje su na tragu vizualnog izgleda i dimenzija oznaka rute koje je u zadnjim materijalima iz 2011. godine preporučilo MMPI, mogu se koristiti već postojeće oznake i putokazi.

Ne računajući već postavljene oznake i putokaze kojih s obzirom na duljinu rute ima razmjerno malo te imajući u vidu promjenu trase u odnosu na postojeću Županijsku rutu, prema okvirnim kalkulacijama predviđa se postavljanje oko 280 stupova s minimalno 250 dvosmjernih oznaka rute i 30 dvosmjernih cikloturistička putokaza. Putokazi se predviđaju u Zaprešiću (Novi Dvori i Trg Mladosti), Medsavama, Domaslovcu, Samoboru (Trg Kralja Tomislava), Galgovu, Klinča Selu, Kupincu, Pisarovini, Jamničkoj Kiselici, Lijevim Štefankima, Pokupskom, Hotnji, Kravarskom, Ključić Brdu, Mraclinu, Velikoj Gorici (Kurilovec i Park Dr. Franje Tuđmana), Drneku, Veleševcu, Lijevom Dubrovčaku, Posavskim Bregima, Ivanić-Gradu (Trg Vladimira Nazora), Bešlincu, Poljanskom Lugu, Vrbovcu, Rakovcu, Svetom Ivanu Zelini (Trg Ante Starčevića), Prozorju (Martin Breg) i Dugom Selu (Gradska uprava).

Oko 10 oznaka rute i putokazi u Medsavama, Drneku, Veleševcu i Lijevom Dubrovčaku preklapali bi se sa oznakama državne glavne rute br. 2, pet stupova i putokazi u Zaprešiću (Novi Dvori) i Jamničkoj Kiselici sa oznakama državne glavne rute br. 6, dvadesetak stupova i putokazi u Posavskim Bregima, Ivanić-Gradu (Trg Vladimira Nazora), Bešlincu i Prozorju (Martin Breg) sa oznakama državne glavne rute br. 5, desetak stupova i putokazi u Lijevim Štefankima i Pokupskom sa oznakama vezne rute uz rijeku Kupu, te cca pet stupova i putokazi u Poljanskom Lugu i Vrbovcu sa oznakama vezne rute Dugo Selo - Vrbovec - Križevci.

U slučaju realizacije alternativne rute Samobor - Plešivica - Jastrebarsko - Klinča Sela trebalo bi postaviti dodatnih tridesetak stupova s oko 25 oznaka rute i četiri dvosmjerna cikloturistička putokaza u Samoboru (Trg kralja Tomislava), Rudama, Plešivici i Jastrebarskom (Strossmayerov trg),

pri čemu bi se stup u Samoboru preklapao sa oznakom osnovne županijske rute. U dogovoru sa županijskom upravom za ceste preporučuje se da se, umjesto na posebne stupove oznake postavljaju na stupove na kojima se nalaze prometni znakovi i putokazi, kao što je uobičajeno u razvijenim europskim zemljama.

Ne računajući intervenciju kod Ruče na Savskoj ruti, na županijskoj ruti predviđaju se dvije intervencije visokog prioriteta te pet dodatnih intervencija kojima bi ova ruta mogla postati privlačna i za širu cikloturističku potražnju. Obje intervencije visokog prioriteta odnose se na područje grada Velike Gorice i to:

1. Uređenje biciklističke trake na 200 metara izrazito prometne i opasne državne ceste D-30 prema Sisku, uključujući i mali neuređeni dio na Sisačkoj ulici.
2. Asfaltiranje ili barem uređenje stabilne makadamske podloge u duljini od 1,1 km uz južnu obalu jezera Čiče.

Ostale intervencije uključuju:

3. Asfaltiranje 2 km nerazvrstane makadamske ceste između Ključić Brda i Žitkovčice.
4. Uređenje 500 metara biciklističke trake na kolniku državne ceste D-31 između Male Bune i Velike Bune
5. Uređenje 1,1 km biciklističke trake na kolniku državne ceste D-31 između Okuja i čvora Velika Gorica na autocesti A11
6. Asfaltiranje ili nanošenje tvrde i ravne makadamske podloge na 4,5 kilometra makadamske ceste pod upravom 'Hrvatskih voda' između Donje Obreške i Poljanskog Luga.
7. Uređenje 1,1 km biciklističke trake na kolniku županijske ceste Ž-3288 između Marinovca Zelinskog i Šulinca na prilazu Svetom Ivanu Zelini.

Dijelovi ruta koji prolaze državnim šumama prekrivaju se tvrdom makadamskom podlogom budući da se putevi koriste za prolaz teške mehanizacije koja bi mogla oštetiti asfalt. Za te dijelove potrebno je zatražiti posebne uvjete od Hrvatskih šuma d.o.o. Financiranje intervencija na prometnicama podrazumijeva korištenje sredstava iz europskih fondova gdje god je to moguće.

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 Plana.

Područje obuhvata:	Gradovi Zaprešić, Samobor, Jastrebarsko, Velika Gorica, Ivanić-Grad, Vrbovec, Sveti Ivan Zelina i Dugo Selo te općine Klinča Sela, Pisarovina, Pokupsko, Kravarsko, Orle, Kloštar Ivanić i Rakovec te gradska četvrt
---------------------------	--

Sesvete u području grada Zagreba i općina Martinska Ves u Sisačko-moslavačkoj županiji	
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Zagrebačka županija • Jedinice lokalne samouprave gradova i općina na ruti • Županijska uprava za ceste Zagrebačke županije • Hrvatske ceste • Hrvatske šume • Hrvatske vode
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 prometnica (asfaltiranje ili nanošenje tvrde i ravne makadamske podloge) • Uređenje odmorišta sa servisnim stanicama • Uvrštavanje u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a
Vrijeme provedbe:	2019. - 2020.

Mjera VII. Kreiranje spojnih ruta Zagreb - Jastrebarsko 26 km i Zagreb - Sveti Ivan Zelina 11 km

Cilj:	Stvaranje mreže uređenih ključnih županijskih cikloturističkih ruta
Opis:	<p>Zbog nepostojanja primjerene veze između Zagreba i Jastrebarskog kao jedinog grada u Županiji koji se ne nalazi ni na jednoj ruti državnog značaja niti je biciklistički dobro povezan sa Zagrebom, a ima iznimnu važnost radi pristupa Parku prirode Žumberak - Samoborsko gorje kao cikloturistički atraktivnom prostoru, postoji prioritetna potreba rješavanje ove veze. Slična potreba postoji i u slučaju grada Sveti Ivan Zelina, budući da je veza sa Zagrebom po Županijskoj ruti preko Lakteca razmjerno duga i ne osobito atraktivna.</p> <p>Veza Zagreb - Jastrebarsko duga je 26 kilometara i vodi od Donjeg Stupnika uz željezničku prugu Zagreb - Karlovac preko Horvata na području grada Zagreba, Donje Zdenčine i Donjeg Desinca, od čega se 6 kilometara odnosi na prostor koji administrativno pripada gradu Zagrebu. Pritom se između Horvata i Donje Zdenčine te kroz Donji Desinec pruža asfaltirana cesta, dok se između Donjeg Stupnika i Horvata te između Donje Zdenčine i Jastrebarskog pružaju makadamske ceste ili kolski putovi ukupne duljine oko deset kilometara koji bi se mogli prilagoditi kretanju biciklista.</p> <p>Veza Zagreb - Sveti Ivan Zelina duga je 11 km i cijela se pruža na asfaltiranim cestama i stoga ne iziskuje nikakve intervencije. No, ima</p>

problem fizičke zahtjevnosti zbog prolaska kroz brežuljkasti prigorski krajolik s nekoliko oštih uspona, zbog čega je usprkos atraktivnosti zanimljiva samo za fizički spremnije bicikliste.

Realizacija i ove mjere podrazumijeva izradu izvedbenog plana obilježavanja ruta i postavljanje cikloturističke signalizacije, ali se zbog specifičnosti ruta može koristiti slična signalizacija kao i kod lokalnih ruta.

Na ruti Zagreb - Jastrebarsko se prema okvirnim kalkulacijama predviđa postavljanje oko 30 stupova sa cca 27 dvosmjernih oznaka rute i 3 dvosmjerna cikloturistička putokaza u Donjem Stupniku, Horvatima, i Jastrebarskom, a na brdskoj ruti Zagreb - Sveti Ivan Zelina oko 25 stupova sa najmanje 20 dvosmjernih oznaka rute i tri dvosmjerna cikloturistička putokaza i to u Svetom Ivanu Zelini (Trg Ante Starčevića), Gornjem Psarjevu i Donjoj Drenovi. Pritom se putokazi u Jastrebarskom i Svetom Ivanu Zelini odnose na iste lokacije kao i na Županijskoj ruti. U dogovoru sa Županijskom upravom za ceste preporučuje se da se, umjesto na posebne stupove, oznake postavljaju na stupove na kojima se nalaze prometni znakovi i putokazi, kao što je uobičajeno u razvijenim europskim zemljama.

Na ruti Zagreb Sveti Ivan Zelina nisu potrebne nikakve intervencije, dok se na ruti Zagreb - Jastrebarsko predviđa ukupno pet intervencija:

1. Asfaltiranje 500 metara lokalne ceste u Donjem Stupniku.
2. Asfaltiranje ili barem uređenje stabilne i ravne makadamske podloge u duljini od 2,0 uz željezničku prugu Zagreb - Karlovac na području općine Stupnik do granice s područjem grada Zagreba kod naselja Horvati.
3. Asfaltiranje ili barem uređenje stabilne i ravne makadamske podloge u duljini od 1,6 uz željezničku prugu Zagreb - Karlovac na području naselja Horvati (gradska četvrt Brezovica u gradu Zagrebu) od odvojka s ceste Ž-3107 u Horvatima do granice s općinom Stupnik.
4. Asfaltiranje ili barem uređenje stabilne i ravne makadamske podloge u duljini od 3,1 km uz željezničku prugu Zagreb - Karlovac između Donje Zdenčine i Donjeg Desinca.
5. Asfaltiranje ili barem uređenje stabilne i ravne makadamske podloge u duljini od 3,5 km uz željezničku prugu Zagreb - Karlovac između Donjeg Desinca i Jastrebarskog.

Financiranje intervencija na prometnicama podrazumijeva korištenje sredstava iz europskih fondova gdje god je to moguće. Nakon intervencija, obje rute bi se mogle odmah uvrstiti u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a u skladu s mjerama u nastavku Operativnog plana.

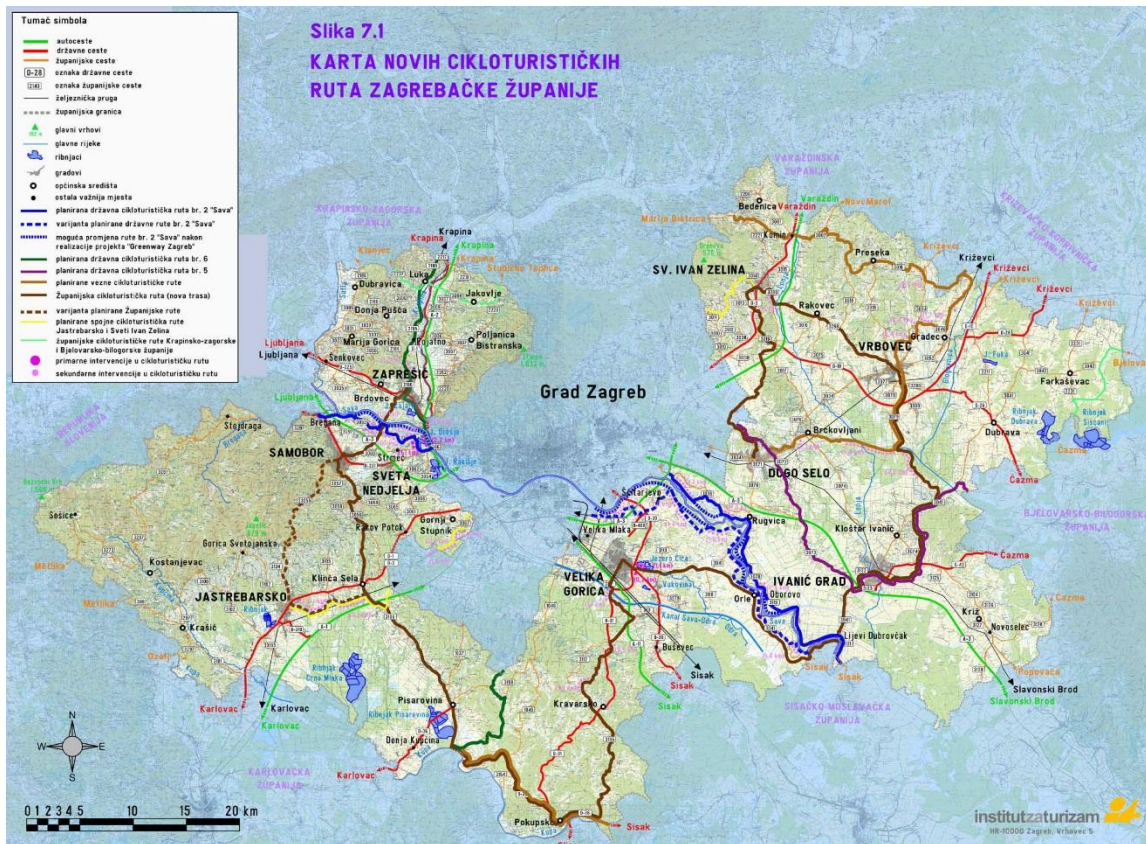
Područje obuhvata:	Gradovi Jastrebarsko i Sveti Ivan Zelina i općine Stupnik i Klinča Sela te gradska četvrt Brezovica u gradu Zagrebu
---------------------------	---

Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Zagrebačka županija • Jedinice lokalne samouprave gradova i općina na ruti • Županijska uprava za ceste Zagrebačke županije • Hrvatske željeznice
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Postavljanje prometne cikloturističke signalizacije • Uređenje prometnica (asfaltiranje ili nanošenje tvrde i ravne makadamske podloge) • Uvrštavanje u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a
Vrijeme provedbe:	2020.

Mjera VIII. 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 brojne lokalne rute u Zagrebačkoj županiji postoji potreba za obilježavanjem i dodatnih lokalnih ruta. Budući da bi se obilježavanje ovih ruta primarno provodilo na prometnicama na kojima nisu u planu krupne intervencije, radi se o razmjerno malim sredstvima potrebnim za njihovu realizaciju. Stoga se preporučuje obilježavanje i ovih ruta ukoliko udovoljavaju standardima utvrđenim Operativnim planom.</p> <p>Zbog potencijalno velikog broja ovih ruta njihove trase ne mogu se precizirati Planom, ali treba težiti da udovoljavaju istim standardima kao i rute državnog značaja. To uključuje i nove rute koje bi se razvijale u skladu s lokalnim inicijativama. Podrazumijeva se uvrštavanje i ovih ruta u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a, ali primarno na materijalima koji bi se odnosili na pojedine dijelove Zagrebačke županije.</p>
Područje obuhvata:	Cijeli prostor Zagrebačke županije
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Zagrebačka županija • Jedinice lokalne samouprave gradova i općina • Županijska uprava za ceste Zagrebačke županije • Hrvatske vode • Hrvatske šume • 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

Slika 7.1. Karta novih cikloturističkih ruta Zagrebačke županije



Mjera IX. 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 namijenjenih 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>Zbog dobrih prostornih mogućnosti i potencijalno velike lokalne potražnje i tradicije u gradovima Samoboru, Svetoj Nedelji, Jastrebarskom i Svetom Ivanu Zelini kao najpogodnija područje za razvoj brdskog biciklizma ističu se obronci Samoborskog gorja i Istočne Medvednice. Potencijalno velika lokalna potražnja i tereni na zapadnim obroncima Medvednice pogoduju razvoju brdskog biciklizma i u širem području Zaprešića, a razvoj brdskog biciklizma ne treba isključiti ni kada je riječ i nekim nižim gorjima u blizini većih gradova poput Marijagoričkog pobrđa, Moslavačke gore nedaleko Ivanić-Grada i Vukomeričkih gorica na području grada Velike Gorice veliki broj stanovnika i Svetog Ivana Zeline.</p> <p>Prioritet u razvoju sadržaja za brdske bicikliste trebali bi imati prostori koji pokazuju najsnažniju inicijativu radi osiguranja kontinuiteta u održavanju infrastrukture, što je posebno izraženo u slučaju Samobora i Jastrebarskog. Važno je naglasiti da bi trebalo izbjegavati gospodarske šume zbog radova propisanih Osnovama gospodarenja, a koji bi mogli oštetiti predmetnu infrastrukturu. Eventualne lokacije ruta i bike parkova za brdske bicikliste u državnim šumama potrebno je odrediti u dogovoru s Upravom šuma Podružnicom Zagreb.</p> <p>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 Samobor, Sveta Nedelja, Jastrebarsko i Sveti Ivan Zelina, a eventualno i drugi gradovi i općine u skladu s lokalnim inicijativama
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Zagrebačka 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 centra i bike parkova s preprekama i skakaonicama • Uvrštavanje ponude za brdske bicikliste u promocijske materijale Županijskog i lokalnih TZ-a
Vrijeme provedbe:	2018-2020.

Mjera X. Razvoj odmorišta i servisnih stanica za cikloturiste

Cilj:	Podizanje kvalitete cikloturističkih ruta u Zagrebačkoj županiji
Opis:	<p>Budući da je cikloturizam turistički proizvod aktivnog odmora i rekreacije na rutama je potrebno planirati mjesta za odmor. Takva mjesta poželjno je vezati uz atrakcije, vidikovce, uređeno i ugodno okruženje kako bi bila što primjerenija i privlačna za stajanje. Kad se govori o odmorištima, ne misli se na uređena mjesta u urbanim mjestima već, ponajprije, na ruralne predjele i manja mjesta. Kod definiranja lokacija važno je voditi računa o tome da su ta mjesta, koliko je moguće, izdvojena od buke i lijepo uređena. S obzirom na duljinu i težinu rute potrebno ih je pravilno rasporediti vodeći računa o potrebama za predahom i odmorom biciklista. Uobičajena opremljenost odmorišta sastoji se od:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uređenih mjesta za parkiranje bicikala, • Nekoliko klupa za sjedenje (i stola), • Koša za smeće, • Nadstrešnice (mogućnost sklanjanja od kiše i sunca), • Info-panoa s kartom koja sadrži prikaz ruta, lokacije za odmorišta, turističke sadržaje u okruženju i druge važne turističke informacije. <p>Dodanu vrijednost odmorištima daju stanice za popravak bicikla (osnovni alat uključujući pumpu za bicikle) te dostupnost pitke vode. U Zagrebačkoj županiji, pored postojećih odmorišta, predviđaju se odmorišta na sljedećim lokacijama.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zaprešić (skela) • Oborovo • Ščitarjevo (Andautonija) • Veleševac (kod crkve) • Zaprešić (Novi dvori) • Luka • Lučelnica (vidikovac) • Gradec Pokupsi (uz Kupu) • Martin Breg (kod crkve) • Ježevo (kod crkve) • Poljanski Lug (kod kanala Gloglovnica) • Preseka (kod crkve) • Komin (kod crkve) • Prepolno (vidikovac) • Pokupsko (uz Kupu) • Nespeš (vidikovac) • Galgovo • Konščica (vidikovac) • Kravarsko (kod crkve)

	<ul style="list-style-type: none"> • Novo Čiče (jezero Ježevo) • Lijevi Dubrovčak (skela) • Rakovec (kod crkve) • Križevčec
Područje obuhvata:	Cijelo područje Zagrebačke županije
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Zagrebačka županija • Sustav turističkih zajednica • Jedinice lokalne samouprave gradova i općina
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Odrediti točne lokacije za odmorišta • Definirati standard izgleda odmorišta što više usklađen s okolišem i tradicijom autentične gradnje • Provesti projekt izgradnje odmorišta (u fazama) • Promovirati odmorišta u svim informativnim i promocijskim materijalima lokalnih i županijskih turističkih zajednica i drugih dionika
Vrijeme provedbe:	2018. - 2019.

7.2. OPERATIVNA STRATEGIJA ZA RAZVOJ I PROMOCIJU CIKLOTURISTIČKOG PROIZVODA

Mjera XI. Razvoj i certificiranje smještajne ponude, unapređenje ugostiteljskih sadržaja i izleta za cikloturiste – uspostava integriranog upravljanja kvalitetom

Cilj:	Poticanje poduzetništva i podizanje prepoznatljivosti Zagrebačke županije kao cikloturističke destinacije
Opis:	<p>Cikloturisti, kao tržišni segment u turizmu, imaju određene specifične zahtjeve vezane uz samu aktivnost i opremu koju koriste. Ukoliko se prate ti zahtjevi i uvode elementi ponude koji odgovaraju tim zahtjevima podiže se kvaliteta destinacijskog cikloturističkog proizvoda i cjelovitost turističkog doživljaja. Važan element pri tome čini ponuda smještaja, ugostiteljskih sadržaja, TIC-eva te ponuda tematiziranih izleta.</p> <p>Uobičajena je praksa da se smještajni objekti koji žele privlačiti cikloturiste dodatno opreme i prilagode uvođenjem usluga koje njihov boravak čine ugodnijim i sadržajnijim. Ispunjavajući te kriterije, specijaliziraju se i dobivaju oznaku marke kvalitete, kao primjerice Cyclist Welcome Quality, koja im pomaže u prepoznavanju na tržištu kao i u promocijskim i prodajnim aktivnostima. Kriteriji se obično dijele u više kategorija (obavezni, opcionalni) kako bi se objekti koji se žele još dodatno</p>

specijalizirati mogu i jače istaknuti. Osnovni kriteriji moraju ispuniti ključne potrebe cikloturista (npr. prihvat za jednu noć, prostor za odlaganje opreme, prostor za sušenje, alat za jednostavne popravke i sl.) dok opcionalni kriteriji unose faktor diferencijacije i čine 'soft' dio ponude gdje je ključna inovativnost u uslugama (npr. ponuda izleta, prijevoz prtljage, usluga rezervacije noćenja u sljedećem objektu, kvalitetni info-materijali, savjetovanje vezano uz obilazak turističkih atrakcija i sl.).

Važno je odrediti model certificiranja, odnosno, nositelja dodjele certifikata te način provedbe i monitoringa. Isto tako, potrebno je izraditi grafički standard te izgled ploča koje će objekti koji ispune kriterije istaknuti na vidljivim mjestima (za što je, također, važno izraditi upute i pravila).

Pored smještajnih objekata u Zagrebačkoj županiji preporuka je certificirati i ugostiteljske objekte, kampove i TIC-eve. Certificirani objekti posebno se promoviraju kroz sve promocijske materijale i aktivnosti sustava turističkih zajednica i drugih dionika u turističkom marketingu.

Kad je riječ o organiziranoj ponudi izleta ona je danas u Županiji izuzetno skromna pa bi valjalo poticati turističke agencije na ovu vrstu ponude. Vezano uz to, važno je istražiti interes agencija, poticati ih na ponudu paketa za cikloturiste u smislu pomoći kod izrade programa, organizacije studijskih putovanja sa ciljem upoznavanja primjera dobre prakse i sl. Ponuda izleta tematski se može prilagoditi obilasku turističkih atrakcija i njihovom povezivanju sa cikloturizmom koji tako povezuje edukaciju, rekreaciju i opuštanje uz cjeloviti turistički doživljaj. Pri tome je važno uzeti u obzir i uslugu Hrvatskih željeznica u prigradskom prometu budući da je Županija dobro povezana sa Zagrebom čiji stanovnici i posjetitelji mogu činiti znatan dio ukupne cikloturističke potražnje.

Područje obuhvata:	Cijela Zagrebačka županija
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • TZ Zagrebačke županije • Turističke zajednice općina i gradova • Zagrebačka županija • Privatni sektor: hotelijeri, ugostitelji, turističke agencije, kampovi • Javni sektor: kulturne atrakcije • Ministarstvo turizma
Aktivnosti:	<p>Smještaj i ugostiteljstvo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Provesti programe 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 nositelja certificiranja

- Definirati kriterije i standarde usluga za pojedine objekte
- Provesti certificiranje
- Izraditi vizualni identitet (znak marke kvalitete) i dodjela istoga objektima
- Pratiti ispunjavanje kriterija za dodjelu znaka kvalitete (monitoring)
- Izraditi plan i provoditi promocijske aktivnosti vezane uz certificirane objekte
- Promovirati certificirane cikloturističke objekte u svim informativnim i promocijskim materijalima lokalnih i županijskih turističkih zajednica i drugih dionika

TIC

- Opremiti turističke info centre za prihvataj cikloturista
- Provesti certificiranje

Turističke agencije

- Razviti i provoditi sustav poticaja za turističke agencije za specijalizaciju za cikloturiste (edukacija, obilazak primjera dobre prakse, povezivanje s drugim dionicima, edukacija vodiče za cikloturizam, promocija)

Trgovina i usluge

- Poticati male obrtnike u cikloturizmu: biciklistički servisi, vulkanizeri, lokalni prijevoznici i taxi servisi, trgovine posebnom sportskom i cikloturističkom opremom
- poticati, organizirati i provoditi ciljne edukacije malih poduzetnika u cikloturizmu praćenjem novih trendova, u suradnji sa većim lancima specijaliziranih trgovina npr. Keindl Sport, Rog Joma, Decatlon, Author TCT d.o.o., Protea Sport, Peloton biciklistički centar itd. (veći specijalizirani lanci mogu ponuditi obuku kadrova vezanih uz određene vrste bicikala, trendove u biciklizmu, npr. uz e-bicikl, rezervnim dijelovima itd.)

Vrijeme provedbe: 2017. - 2020.

Mjera XII. Razvoj informativnih i interpretativnih sadržaja

Cilj:	Unapređenje kvalitete cikloturističkog proizvoda
Opis:	Dostupne i kvalitetne informacije u velikoj mjeri pridonose cjelokupnoj kvalitetu boravka cikloturista u destinaciji. Osim što im pomažu u snalaženju upućuju ih na atrakcije, ugostiteljsku ponudu, jedinstvenosti te općenito kretanje po destinaciji. Zbog toga je važno da budu dostupne tamo gdje ih cikloturisti očekuju i da razinom detalja odgovaraju njihovim potrebama. Suvremene tehnologije, koje čine nezaobilazan dio

informiranja i promoviranja, omogućuju dostupnost informacija putem mrežnih (web) stranica, društvenih mreža, mobilnih aplikacija i sl.

Međutim, cikloturistima je tijekom boravka u Županiji važno pružati informacije i na druge načine, bilo tiskanim materijalima i osobnom preporukom (TIC-evi) ili info materijalima u prostoru (info-ploče, pano-karte i interpretacijske ploče). TIC-evi danas funkcioniraju u okviru ureda turističkih zajednica i u njima je važno osigurati kvalitetne karte i brošure kao i mogućnost dobivanja preporuka od strane educiranih informatora koji cikloturiste mogu savjetovati i uputiti ih na dodatne sadržaje. Povrh toga, info materijale potrebno je distribuirati i kroz smještajne i ugostiteljske objekte, muzeje, TIC-eve, atrakcije i druga mjesta koja posjećuju biciklisti.

Dalje, informiranost se osigurava i kroz kvalitetne informativne i interpretativne sadržaje u prostoru pri čemu se misli na info-ploče postavljene na mjestima na kojima se očekuju informacije - odmorištima, vidikovcima, kod većih atrakcija. Interpretaciju je potrebno osigurati na više stranih jezika, sa svim potrebnim informacijama, ciljano i pregledno, bez suvišnih detalja. Poželjno je da info-ploče na cijelom prostoru budu jednoobraznog dizajna, odnosno, vizualno povezane (materijal, boje, koncept, raspored informacija, način isticanja poruka) te dimenzijama i oblikom prilagođene prostoru i okruženju.

Područje obuhvata:	Područje cijele Županije
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Jedinice lokalne samouprave • Sustav turističkih zajednica • Ostali dionici iz javnog sektora (Hrvatske ceste, ustanove iz kulture, zaštite prirode i dr.) • Privatni poduzetnici
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Izrada baza za distribuciju informativnih i promocijskih materijala • Definiranje TIC-eva (duž) ruta u kojima će se osigurati informativne usluge • Definiranje atrakcija koje je potrebno interpretirati • Određivanje lokacija za info-ploče i interpretacijske ploče • Definiranje dizajna za jednoobrazne info-ploče interpretacijske ploče i druge info materijale (sinergijski učinci) • Izrada i postavljanje info-ploče • Izrada i postavljanje interpretacijskih sadržaja • Održavanje informativnih i interpretativnih sadržaja
Vrijeme provedbe:	<ul style="list-style-type: none"> • 2018. - kontinuirano

Mjera XIII. Unapređenje promocijskih aktivnosti i materijala

Cilj:	Podignuti razinu prepoznatljivosti Zagrebačke županije kao cikloturističke destinacije te privući veći broj cikloturista u njeno područje
Opis:	<p>Cikloturizam Zagrebačke županije danas se promovira kroz kvalitetne cikloturističke karte te kroz generalne promocijske materijale, kao dio ponude. Osim toga, dodatno se, shodno planiranim promocijskim aktivnostima, promovira kroz časopise. Pored toga, zastupljen je na mrežnim (web) stranicama te je cikloturistima na raspolaganju mobilna aplikacija koja daje detaljne informacija o rutama i turističkim sadržajima na njima.</p> <p>Razvoj cikloturizma promociju bi dodatno mogao ojačati novi promocijski materijal u vidu imidž/info brošure namijenjene ovom ciljnom segmentu. Takva bi brošura, na privlačan i informativan način, objedinila informacije o mogućnostima vožnje biciklom u Županiji te njenim posebitostima i specifičnostima u odnosu na ciljne grupe korisnika (npr. obiteljska vožnja biciklom kroz vinske ceste, vikend druženje mladih na biciklu, predah biciklom u zelenilu okolice Zagreba i slično). Riječ je jednostavnom, preglednom i privlačnom materijalu koji bi se mogao široko distribuirati, posebno u Zagrebu (TIC-evi, hoteli, restorani).</p> <p>Postojeće cikloturističke karte, koje su kvalitetno izrađene, mogle bi se u budućnosti redizajnirati, u smislu vizualnog ujednačavanja sa ostalim promocijskim materijalima TZ Zagrebačke županije i kreiranja naslovnice gdje bi se jasnije istaknuo dio Županije na koji se odnosi (npr. jačim isticanjem grada ili općine). Također će sljedeća izdanja trebati ažurirati s novim rutama, odnosno, stanjem na terenu.</p> <p>Dalje, vremenom bi bilo korisno osigurati i zasebnu mrežnu (web) stranicu (dio glavnog portala) koja bi na interaktivan (selektiranje, dodavanje sadržaja) način sadržavala sve aktualne informacije za cikloturiste (specijalizirani smještaj, ugostiteljstvo, info punktove, odmorišta na rutama, manifestacije).</p> <p>Temu cikloturizma trebalo bi poticati i kroz društvene mreže te kontinuirano izvještavati o aktualnim projektima i novim mogućnostima bicikliranja po Županiji. Dalje, postojeću mobilnu aplikaciju vremenom će trebati ažurirati razvojem novih ruta i novih sadržaja i usluga namijenjenim cikloturistima.</p>
Područje obuhvata:	Područje cijele Županije
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Turistička zajednica Zagrebačke županije • Turističke zajednice općina i gradova na području Županije
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Tiskani materijali

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Izrada projektnog zadatka/koncepta imidž/info materijala, njihova izrada i distribucija ○ Ažuriranje i inoviranje postojećih cikloturističkih karti ● Izrada mrežne (web) stranice <ul style="list-style-type: none"> ○ Izrada projektnog zadatka/koncepta ○ Izrada mrežne stranice i modela ažuriranja ○ Promocija stranice ● Ažuriranje mobilne aplikacije
Vrijeme provedbe:	2018. - kontinuirano

Mjera XIV. Unapređenje dodatnih usluga za cikloturiste i bicikliste

Cilj:	Podizanje kvalitete cikloturističkog proizvoda
Opis:	<p>Kvalitetna mreža usluga koje cikloturistima boravak čini ugodnim i sadržajnim govori o specijalizaciji destinacije. Riječ o mogućnosti najma bicikla na različitim lokacijama, sustavima javnih bicikala, mreži servisa, raspoloživosti najma i punionica sve popularnijih e-bicikala i drugim uslugama. Sve te usluge trebaju biti jednostavno dostupne i cikloturisti moraju biti dobro informirani o njima.</p> <p>Kad je riječ o mogućnostima najma bicikla ona u Županiji postoji na više lokacija, ali je u budućnosti tu mrežu potrebno širiti te posebno poticati agencije, hotelijere i druge poduzetnike u Županiji. Pri tome je važno da se povežu s većim trgovinama, distributerima bicikala, prateće opreme i rezervnih dijelova s kojima mogu ostvarivati različite oblike suradnje.</p> <p>Sustav javnih bicikala danas je već prisutan u nekim gradovima, a prema planovima predviđa se njegovo širenje pa bi, u tom smislu, valjalo podržavati te aktivnosti.</p> <p>Mreža servisa za bicikle u Županiji već postoji, osim u servisima i u vidu stanica za odmor. Dalje, njegovo širenje treba pratiti rute, odnosno, odmorišta na udaljenijim područjima koji bi također mogli sadržavati i osnovnu opremu za popravak bicikla.</p> <p>S obzirom na rast popularnosti e-bicikala te u očekivanju rasta potražnje bit će potrebno širiti i mrežu punionica za ovu vrstu bicikla.</p>
Područje obuhvata:	<ul style="list-style-type: none"> ● Područje cijele Županije
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> ● Jedinice lokalne samouprave ● Sustav turističkih zajednica ● Privatni sektor (servisi, distributeri, trgovine e-biciklima i dr.)
Aktivnosti:	Bike-sharing

	<ul style="list-style-type: none"> • Istraživanje interesa za bike-sharing sustav u gradovima u Županiji gdje još nije zaživio • Dogovor lokalnih samouprava oko povezivanje te formiranje modela partnerstva • Uspostava bike-sharing sustava i njegova promocija lokalnom stanovništvu i turistima
	Razvoj ostalih usluga
	<ul style="list-style-type: none"> • Razvoj sustava poticanja poduzetništva (interni marketing, edukacija)
Vrijeme provedbe:	2018. - kontinuirano

7.3. OPERATIVNA STRATEGIJA ZA PODIZANJE KVALITETE LJUDSKIH RESURSA

Mjera XV. Uspostava operativnog tijela nadležnog za realizaciju planiranih mjera

Cilj:	Provedba i monitoring plana razvoja cikloturizma
Opis:	<p>Za realizaciju mjera predviđenih ovim planom, njihovo praćenje i sustavno izvještavanje i informiranje te, generalno, intenziviranje razvoja cikloturizma predviđa se uspostava operativnog tijela odgovornog za implementaciju plana.</p> <p>Operativno tijelo okupilo je ključne predstavnike javnog i privatnog sektora. Njegova bi funkcija bila praćenje realizacije mjera, ukazivanje i rješavanje eventualnih poteškoća i zapreka pri realizaciji svake (npr. pitanje vlasništva, prostorni planovi, pomoć u pronalasku izvora financiranja i dr.), koordinacija između dionika, izvještavanje javnosti o tijeku provedbe aktivnosti i glavnih organizacija koje su nositelji razvoja.</p> <p>Operativno tijelo, uz to što bi pratilo realizaciju aktivnosti, pomagalo dionicima, poticalo razvoj i sve ravnomjerno informiralo, brinulo bi se i o komunikaciji s drugim Županijama i regijama, posebno vezano uz aspekt povezivanja ruta na državnoj i međunarodnoj razini. Također bi bilo u komunikaciji s nacionalnim Koordinacijskim tijelom za razvoj turizma koji prati i pomaže razvoj u svim županijama.</p>
Područje obuhvata:	Područje Zagrebačke županije
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Predstavnici Županije • Predstavnici sustava turističkih zajednica • Predstavnici privatnog sektora (smještaj, ugostiteljstvo, drugi predstavnici) • Predstavnici Udruge

	<ul style="list-style-type: none"> • Predstavnicima regionalnih razvojnih agencija • Javna poduzeća važna za realizaciju mjera (Hrvatske šume, Hrvatske ceste, JU za zaštitu prirode) • Predstavnicima Ministarstva unutarnjih poslova
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Praćenje realizacije plana i izvještavanje Županije i javnosti • Koordinacija dionika u planiranju i realizaciji aktivnosti
Vrijeme provedbe:	2017. - kontinuirano

Mjera XVI. Edukacija dionika o važnosti razvoja biciklizma i cikloturizma

Cilj:	Podizanje svijesti lokalnog stanovništva o biciklizmu i mogućnosti razvoja cikloturizma u Zagrebačkoj županiji
Opis:	<p>Biciklizam i cikloturizam su teme o kojima je važno govoriti, kako među lokalnim stanovništvom tako i među dionicima koji su važni za njegov razvoj. Kad je generalno riječ o lokalnom stanovništvu potrebno ga je poticati na češće korištenje bicikla u funkciji zdravog života, podizanja ekološke svijesti i odgovornog ponašanja. Drugo, važno je da se cikloturizam prepozna kao mogućnost poduzetništva, odnosno, razvoja različitih usluga koje podržavaju ovaj proizvod i čine ga kvalitetnijim.</p> <p>Aktivnosti internog marketinga podrazumijevaju sustavno plasiranje tema o cikloturizmu kroz lokalne medije (tisak, radio, televizija), web i društvene mreže. Zatim, moguće je organizirati radionice/seminare o temi cikloturizma putem kojih bi se dionike educiralo o temi cikloturizma, specifičnostima ovog proizvoda, kretanja na tržištima i potražnji, obilježjima potrošača, certificiranju, mogućnostima promocije i prodaje i dr. Za poticanje biciklizma među lokalnim stanovništvom valjalo bi organizirati radionice uključujući i Ministarstvo unutarnjih poslova, posebno uz aspekt sigurnosti u prometu.</p> <p>Vezano uz ove aktivnostima, u planu aktivnosti internih marketinga potrebno je predvidjeti aktivnosti u odnosu na medije, događanja, radionice, pripreme press materijala, objavu novosti iz ovog područja, te generalno osiguravati veću zastupljenost tema biciklizma i cikloturizma u medijima. Mogućnost predstavlja i poseban dio na web stranicama TZ Zagrebačke županije i Zagrebačke županije namijenjen internoj javnosti gdje se mogu pružati informacije o trendovima, primjerima dobre prakse, aktualnim događanjima i slično.</p>
Područje obuhvata:	<ul style="list-style-type: none"> • Područje cijele Zagrebačke županije
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Sustav turističkih zajednica • Jedinice lokalne samouprave

	<ul style="list-style-type: none"> • Edukativne ustanove • Mediji • Ministarstvo unutarnjih poslova • Biciklističke udruge i druge relevantne udruge • Javne ustanove za zaštićenu prirodu
Aktivnosti:	<ul style="list-style-type: none"> • Izrada plana aktivnosti internog marketinga • Provedba i monitoring aktivnosti
Vrijeme provedbe:	2018. - kontinuirano

Mjera XVII. Obrazovanje certificiranih biciklističkih vodiča i/ili pratitelja

Cilj:	Podizanje kvalitete cikloturističke ponude i privlačenje većeg broja cikloturista
Opis:	<p>Vođenje turista predstavlja iznimno važan dio cjelokupnog turističkog proizvoda, a u slučaju cikloturizma zahtjeva dodatna specifična znanja i vještine. Osim ugodne vožnje na biciklu i lijepe prirode cikloturisti traže posebitosti prostora, priče, atrakcije, lokalnu hranu i sve što im može obogatiti doživljaj. Tu veliku ulogu imaju upravo znanja specijaliziranih biciklističkih vodiča i/ili pratitelja. Zbog toga je važno u Županiji raspolagati bazom cikloturističkih vodiča/pratitelja za ovaj turistički proizvod.</p> <p>Tečajevi bi, među ostalim, trebali sadržavati sljedeće teme:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 zahtjeve, 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). Orijentacija (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 glavni proizvođači, baterije i autonomija uređaja, GPS točke na putu, POIs - zanimljive lokacije, ruta, trag ili trasa, snimanje tragova na terenu, visinski profil, itd.),

- 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:	Područje cijele Županije
Dionici:	<ul style="list-style-type: none"> • Zagrebačka županija • Turistička zajednica Zagrebačke županije • Članovi udruga vodiča • HBS i biciklistički klubovi (udruge) • Predstavnici i suradnici receptivnih turističkih agencija • Stručnjaci nacionalnog i županijskog koordinacijskog tijela za razvoj cikloturizma
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 i obrazovanja, Agencija za odgoj i obrazovanje, te Središnjeg državnog ureda za šport (SDUS) • Izdavanje licenci i izrada baze licenciranih vodiča i pratitelja u cikloturizmu • Distribucija informacija svim zainteresiranim dionicima u turizmu
Vrijeme provedbe:	2018. i 2020.

8. PLAN IMPLEMENTACIJE

U nastavku slijedi tablica Plana implementacije u kojem se daje terminski prikaz planiranih aktivnosti za sljedeće četiri godine (2017.-2020.). Prije razvoja ruta i cikloturističke infrastrukture potrebno je izraditi plansku dokumentaciju koja se tiče trasiranja cikloturističkih ruta. Jedna od prioritarnih ruta je Županijska ruta za koju je bitno trasiranje poveznica rute s Republikom Slovenijom i okolnim županijama (predviđeno za 2017. godinu). Za postavljanje prometnih znakova na državnim, županijskim, lokalnim, nerazvrstanim i razvrstanim cestama prethodno je potrebno izraditi dokument u obliku Prometnog elaborata za postavljanje cikloturističkih prometnih znakova u Zagrebačkoj županiji – izvedbeni projekt.

STRATEGIJE/MJERE		2017. (IX-XII)	2018.	2019.	2020.
RAZVOJ RUTA I CIKLOTURISTIČKE INFRASTRUKTURE					
I.	Kreiranje državne glavne rute br. 2 i buduće EuroVelo rute 'Sava' - 92 km (zapadni dio 17 km, istočni dio 35 km, južna varijanta 40 km)				
	Obilježavanje rute				
	Izgradnja biciklističke staze ili prekrivanje tvrdom i ravnom makadamskom podlogom ('eko asfalt') šumskog puta uz zapadnu obalu jezera Orešje u duljini od 800 metara te eventualno asfaltiranje preostalih 300 metara makadamske ceste				
	Asfaltiranje 500 metara nerazvrstane ceste u Samoborskom Otoku				
	Asfaltiranje 1,3 km nerazvrstane ceste između Samoborskog Otoka i Savrščaka				
	Asfaltiranje 1,7 km nerazvrstane ceste između Medsava i Strmca				
	Asfaltiranje 1,0 km nerazvrstane ceste uz potok Rakovicu između Strmca i Orešja				
	Asfaltiranje 3,1 km nerazvrstane ceste uz Savski nasip između Hruščice i Otoka Nartskog *)				
	Asfaltiranje 1 km nerazvrstane ceste uz Savski nasip između Narta Savskog i Okunščaka *)				
	Asfaltiranje 500 metara nerazvrstane ceste uz Savski nasip u Oborovu *)				
	Uređenje 2 km biciklističke trake na kolniku gradske ceste između Mičevca i Velike Kosnice				

	Asfaltiranje 2 km nerazvrstane ceste uz Savski nasip između Drenja Ščitarjevskog i Trnja *)				
	Asfaltiranje 1,4 km nerazvrstane ceste između Trnja i Strmca Bukevskog				
	Asfaltiranje 1,6 km nerazvrstane ceste uz Savski nasip između Zablatja Posavskog i Sopa Bukevskog *)				
	Asfaltiranje 1,4 km nerazvrstane ceste uz Savski nasip između Ruče i Suše *)				
	*) intervencije su potrebne samo ukoliko ne bi došlo do realizacije projekta 'Greenway' do kraja 2019. godine, a ostavlja se i mogućnost korištenja tvrde i ravne makadamske podloge ('eko asfalt') umjesto standardnog asfaltiranja na krunama nasipa				
II.	Kreiranje državne glavne rute br. 6 sjever-jug - 36 km (sjeverni dio 'Zagorska ruta' 20 km, južni dio 'Ruta Karolina' 16 km)				
	Obilježavanje rute				
	Izgradnja posebne biciklističke staze ili prekrivanje tvrdom i ravnom makadamskom podlogom zemljanog puta ispod željezničke pruge Zaprešić - Podsused u duljini od 2,2 km, od čega se 1,5 km odnosi na područje koje administrativno pripada gradu Zagrebu				
	Uređenje 1,7 km biciklističke trake na kolniku županijske ceste Ž-2186 u Zaprešiću između Novih Dvora i odvojka za Pojatno				
	Asfaltiranje 900 metara nerazvrstane makadamske ceste s južne strane željezničke pruge u Zaprešiću do željezničkog mosta preko Krapine te uređenje biciklističke staze ili ceste u nastavku od 2,2 km prema Podsusedu, uključujući i izgradnju pješačko-biciklističkog mosta kod ušća Krapine u Savu.				
III.	Kreiranje državne glavne rute br. 5. 'Moslavina' - 47 km				
	Obilježavanje rute				
IV.	Kreiranje državne vezne rute Karlovac - Pokupsko - Sisak s odvojkom prema Glini - 23 km				
	Obilježavanje rute				
V.	Kreiranje državnih veznih ruta Dugo Selo - Vrbovec - Križevci 41 km i Marija Bistrica - Komin - Križevci 33 km				
	Obilježavanje rute				

	Uređenje 500 metara biciklističke trake na kolniku županijske ceste Ž-3034 u Brckovljanima				
	Asfaltiranje ili nanošenje tvrde i ravne makadamske podloge na 5,9 km makadamske ceste kojom upravljaju 'Hrvatske vode' uz kanal Glogovnica između Kusanovca i Poljanskog Luga ili alternativno uređenje biciklističke staze po kruni nasipa uz korištenje tzv. 'eko asfalta'				
	Uređenje 400 metara biciklističke trake na kolniku državne ceste D-41 u Banovu				
	Uređenje 400 metara biciklističke trake na kolniku državne ceste D-41 u Gostoviću				
	Asfaltiranje 1,7 km lokalne makadamske ceste između Gostovića i Malog Brezovca				
	Uređenje 300 metara biciklističke trake na kolniku državne ceste D-41 u Gornjem Tkalecu.				
VI.	Modificiranje kružne Županijske rute - 221 km, (alternativna veza Samobor - Plešivica - Jastrebarsko - Klinča Sela dodatnih 32 km)				
	Obilježavanje rute				
	Uređenje biciklističke trake na 200 m kolnika državne ceste D-30 prema Sisku				
	Asfaltiranje ili barem uređenje stabilne makadamske podloge u duljini od 1,1 km uz južnu obalu jezera Čiče				
	Asfaltiranje 2 km nerazvrstane makadamske ceste između Ključić Brda i Žitkovčice				
	Uređenje 500 metara biciklističke trake na kolniku državne ceste D-31 između Male Bune i Velike Bune				
	Uređenje 1,1 km biciklističke trake na kolniku državne ceste D-31 između Okuja i čvora Velika Gorica na autocesti A11				
	Asfaltiranje ili nanošenje tvrde i ravne makadamske podloge na 4,5 kilometra makadamske ceste pod upravom 'Hrvatskih voda' između Donje Obreške i Poljanskog Luga.				
	Uređenje 1,1 km biciklističke trake na kolniku županijske ceste Ž-3288 između Marinovca Zelinskog i Šulinca				

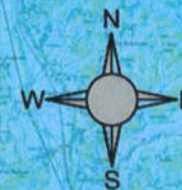
VII.	Kreiranje spojnih ruta Zagreb - Jastrebarsko 26 km i Zagreb - Sveti Ivan Zelina 11 km				
	Obilježavanje rute				
	Asfaltiranje 500 metara lokalne ceste u Donjem Stupniku				
	Asfaltiranje ili barem uređenje stabilne i ravne makadamske podloge u duljini od 2,0 uz željezničku prugu Zagreb - Karlovac na području općine Stupnik do granice s područjem grada Zagreba kod naselja Horvati				
	Asfaltiranje ili barem uređenje stabilne i ravne makadamske podloge u duljini od 1,6 uz željezničku prugu Zagreb - Karlovac na području naselja Horvati (gradska četvrt Brezovica u gradu Zagrebu) od Horvata do granice s općinom Stupnik.				
	Asfaltiranje ili barem uređenje stabilne i ravne makadamske podloge u duljini od 3,1 km uz željezničku prugu Zagreb - Karlovac između Donje Zdenčine i Donjeg Desinca				
	Asfaltiranje ili barem uređenje stabilne i ravne makadamske podloge u duljini od 3,5 km uz željezničku prugu Zagreb - Karlovac između Donjeg Desinca i Jastrebarskog.				
VIII.	Obilježavanje i unapređenje lokalnih ruta za rekreativne bicikliste na odmoru i/ili izletu u Županiji i touring bicikliste				
IX.	Kreiranje ruta, bike parkova i ostalih sadržaja za brdske (MTB) bicikliste				
X.	Razvoj odmorišta i servisnih stanica za cikloturiste				
RAZVOJ I PROMOCIJA CIKLOTURISTIČKOG PROIZVODA					
XI.	Razvoj i certificiranje smještajne ponude, unapređenje ugostiteljskih sadržaja i izleta za cikloturiste – uspostava integriranog upravljanja kvalitetom				
XII.	Razvoj informativnih i interpretativnih sadržaja				
XIII.	Unapređenje promocijskih aktivnosti i materijala				
	Tiskani materijali				
	Mrežna (web) stranica i mobilna aplikacija				

XIV.	Unapređenje dodatnih usluga za cikloturiste				
PODIZANJE KVALITETE LJUDSKIH RESURSA					
XV.	Uspostava operativnog tijela nadležnog za realizaciju planiranih mjera				
XVI.	Edukacija dionika o biciklizmu i cikloturizmu				
XVII.	Obrazovanje certificiranih biciklističkih vodiča i/ili pratitelja				

9. PRILOG - ČETIRI SEKCIJE KARTE NOVIH CIKLOTURISTIČKIH RUTA



1



institutzaturizam
HR-10000 Zagreb, Vrhovec 5



KRAPINSKO-ZAGORSKA
ŽUPANIJA



Grad Za

REPUBLIKA
SLOVENIJA

SAMOBOR

SVETA
NEDELJA

Bezimeni Vrh
1.006 m

Sljeme
1.033 m



2

institutzaturizam
HR-10000 Zagreb, Vrbovec 5



ad Zagreb



SAMOBROR

SVETA NEDJELJA

JASTREBARSKO

VELIKA GORICA

KARLOVAČKA ŽUPANIJA

institutzaturizam
HR-10000 Zagreb, Vrhovec 5



3



DUGO SELO

IVANIĆ GRAD

BJELOVARSKO-BILOGORSKA ŽUPANIJA

SISAČKO-MOSLAVAČKA ŽUPANIJA

VELIKA GORICA

Slavonski Brod

institut za turizam

HR-10000 Zagreb, Vrhovec 5

4

