

OPERATIVNI PLAN RAZVOJA CIKLOTURIZMA DUBROVAČKO-NERETVANSKE ŽUPANIJE SA STANDARDIMA

Projekt Interreg Italy-Croatia – EU MIMOSA

Naručitelj Dubrovačko-neretvanska županija

SADRŽAJ

SUMMARY	4
1. UVOD.....	6
1.1. VAŽNOST RAZVOJA INTERMODALNIH PROMETNIH SUSTAVA.....	7
2. METODOLOGIJA IZRADE OPERATIVNOG PLANA.....	10
2.1. RELEVANTNI OKVIR ZA IZRADU OPERATIVNOG PLANA.....	11
2.2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA CIKLOTURIZMA NA PODRUČJU DUBROVAČKO-NERETVANSKE ŽUPANIJE	17
2.2.1 OSNOVNI PROFIL ŽUPANIJE.....	17
2.2.1.1 POLOŽAJ I GEOGRAFSKA OBILJEŽJA	17
2.2.1.2 KLIMA	20
2.2.1.3 PROMETNI SUSTAV I PROMETNE NESREĆE	20
2.2.1.4 OCJENA KVALITETE DOSTUPNOG INTERNETSKOG SADRŽAJA ZA BICIKLISTE NA PODRUČJU DUBROVAČKO-NERETVANSKE ŽUPANIJE	26
2.2.2 PREGLED STANJA CIKLOTURISTIČKE PONUDE I POTRAŽNJE.....	30
2.2.2.1 DONJONERETVANSKI KRAJ.....	32
2.2.2.2 OTOČNO I POLUOTOČNO PODRUČJE.....	42
2.2.2.3 DUBROVAČKO PRIOBALJE	61
2.2.3 USPOREDBA CIKLOTURISTIČKE PONUDE SA SUSJEDNIM REGIJAMA I ZEMLJAMA	73
2.2.4 DIONICI U PROCESU RAZVOJA CIKLOTURISTIČKE PONUDE	78
2.2.5 PROFIL TURISTA NA PODRUČJU DNŽ I USPOREDBA NA RAZINI RH.....	79
2.3. SWOT ANALIZA	85
3. STRATEŠKE ODREDNICE.....	88
3.1. VIZIJA I CILJEVI RAZVOJA DO 2027. GODINE	88
3.2. OPIS PROIZVODA.....	102
3.3. STANDARDI ZA RAZVOJ CIKLOTURISTIČKE INFRASTRUKTURE I PONUDE CIKLOTURIZMA U ŽUPANIJI	106
PRILOG 1	122
POPIS AKRONIMA.....	124

POPIS SLIKA..... 124

POPIS TABLICA 126

SUMMARY

Dubrovnik-Neretva county is recognised as a region with exemplary natural features. The economy is based on agriculture, especially productions of agrumes, fishing, mariculture and tourism as a leading industry which connects the two aforementioned sectors.

For a number of years, the stakeholders in worldwide tourism but also in the Dubrovnik-Neretva county are following trends and trying to steer towards sustainable tourism.

Sustainable tourism encompasses environmental, economical and socio-cultural aspects including cyclotourism as a new tourist product.

In Europe, cyclotourism is a fast-growing trend with over 60 million active cyclists. Despite the drastic decrease and even halt of tourist activities due to the COVID-19 pandemic, travelling by bike is a growing activity.

For example, after the lockdown in France, 31% more cyclotourists than in 2019 used the EuroVelo routes while in the Netherlands there is a 74% increase in downloads of cycling maps.

The Administrative department of Economy and Maritime affairs of the Dubrovnik-Neretva county has recognized the possibility of development and integration of the cyclotourism offer on the regional level.

The Operational plan of cyclotourism development of the Dubrovnik-Neretva county is a strategic document which provides the overview of resource, the current tourism supply and the direction of future development of cyclotourism.

The drafting of the Operational plan is financed through the project Maritime and Multimodal Sustainable Passenger Transport Solutions and Services – MIMOSA, which is implemented through the INTERREG ITALY – CROATIA 2014. – 2020 Programme.

The goal of the MIMOSA project is to improve the quality, safety and environmental sustainability of marine and coastal transport services and nodes by promoting multimodality in the Programme area.

The emphasis of the project is on environmentally approved transportation modes, especially bikes and electric bikes. 18 project partners from Italy and Croatia are part of the MIMOSA project while the following activities will be implemented in the Dubrovnik-Neretva region: analysis of nautical tourism harbours, lifter implementation on beaches for disabled persons, drafting the Operational plan of cyclotourism development in Dubrovnik-Neretva county, website development and improvements of some cycling routes in the county.

The county is comprised of three regions which are distinguished by their natural, social and economical basis: the Dubrovnik Littoral, the island and the peninsular area, and the Lower Neretva Valley area.

The vision for the future development of cyclotourism as a new tourist product is: *The Dubrovnik-Neretva county is offering its visitors rich natural and cultural heritage and a full tourist offer for every types of tourists.*

Each of these three areas have a colourful offer that has varied cycling terrains. Also, each of these three areas have different natural, historical and cultural heritage.

The cyclists can enjoy various activities in the area. For example, in the Neretva Valley they can see how the mandarines are harvested or ride the river canals and enjoy the river safari. While in Dubrovnik, they can see the Dubrovnik city walls, and have a great time on islands with numerous coves and the National park on island Mljet.

Also, in each of the described areas tourist can get acquainted with diverse gastronomic offers that in the future should be adapted to cyclists' needs. Each season in the far south of Croatia offers its own specialties, colours and sounds and a different experience for cyclists.

Favourable weather conditions will attract cyclists throughout the year so the holders of development of tourist offers will have something to offer them in every season. Through three strategic goals and priorities, (a) infrastructure, (b) services and (c) information and knowledge are defined by project proposals that will contribute to the development of Dubrovnik-Neretva region as a tourist destination.

Depending on recognized regions, different levels of development of cyclotourism infrastructure have been observed, which is a basic precondition for attracting a larger number of cyclists. The offer also needs to be complemented by a number of other services (accommodation, services, transport, etc.) to develop an information and knowledge system through which cyclists or local people will receive all the necessary information needed for a safe stay in the region.

According to the vision, the Dubrovnik-Neretva region is known for its natural and cultural sights and the development of the cycling tourist offer will contribute to its additional establishment on the international market. Dubrovnik-Neretva region will become destination:

- that takes care of the health of its guests and residents
- that takes care of the environment
- that encourages sustainable forms of transport
- that provides a year-round offer tailored to all groups of visitors
- that connects.

1. UVOD

Dubrovačko-neretvanska županija (dalje u tekstu: DNŽ) prepoznata je kao regija s iznimnim prirodnim posebnostima, a gospodarstvo toga kraja zasniva se na poljoprivredi s naglaskom na proizvodnji agruma, ribarstvu i marikulturi te turizmu kao vodećoj gospodarskoj grani koja povezuje i prethodno navedena dva sektora. Već duži niz godina nositelji razvoja turizma u svijetu pa tako i u DNŽ nastoje pratiti trendove te razvoj turizma usmjeriti na održive oblike turizma. Održivost turizma obuhvaća brigu o okolišnim, gospodarskim i društveno-kulturnim aspektima te se cikloturizam nameće kao novi turistički proizvod. Cikloturizam na razini Europe predstavlja brzo rastući trend s više od 60 milijuna aktivnih biciklista u Europi. Nadalje, epidemija virusa COVID-19 dovela je do zaustavljanja ili drastičnog smanjenja turističkih kretanja u svijetu, no cikloturizam kao aktivnost putovanja koja uključuje bicikl kao glavno sredstvo kretanja i svrhu uživanja bilježi rast. Tako je primjerice u Francuskoj nakon zatvaranja zbog bolesti COVID-19 na EuroVelo rutama zabilježeno 31 % više cikloturista nego godinu ranije, dok se u Nizozemskoj bilježi čak 74 % više preuzimanja karata za biciklističke rute.

Mogućnost razvoja i objedinjavanja cikloturističke ponude na razini DNŽ prepoznata je i od strane Upravnog odjela za gospodarstvo i more DNŽ. Operativni plan razvoja cikloturizma Dubrovačko-neretvanske županije predstavlja strateški dokument s kojim će se na području DNŽ ustanoviti resursna osnova, dosadašnja ponuda te smjer daljnjeg razvoja cikloturizma. Izrada Operativnog plana financirana je kroz projekt pod nazivom Maritime and Multimodal Sustainable Passenger Transport Solutions and Services – MIMOSA, a koji se provodi u sklopu Programa INTERREG ITALY – CROATIA 2014. – 2020.

Cilj je projekta MIMOSA poboljšati kvalitetu, sigurnost i ekološku održivost prijevoznih usluga u obalnom prometu promicanjem multimodalnosti i povezivanjem više oblika prometa u području provedbe programa. Naglasak je na upotrebi prijevoznih sredstava koja su ekološki odobrena, a u tom dijelu posebno je važno spomenuti bicikle i električne bicikle. U nastavku su prikazane ključne informacije o projektu MIMOSA.

Maritime and Multimodal Sustainable Passenger Transport Solutions and Services – MIMOSA

18 projektnih partnera iz Italije i Hrvatske

Cilj je projekta poboljšati kvalitetu, sigurnost i ekološku održivost prijevoznih usluga u obalnom prometu promicanjem multimodalnosti i povezivanjem više oblika prometa u području provedbe programa.

Analiza luka nautičkog turizma	Internetska stranica DNŽ	Operacijski plan razvoja cikloturizma u DNŽ	Uređenje dijela biciklističkih staza na području DNŽ	Postavljanje liftera na plaže za osobe s posebnim potrebama
--------------------------------	--------------------------	---	--	---

U projekt MIMOSA uključeno je 18 projektnih partnera iz Italije i Hrvatske, a aktivnosti koje će provesti na području DNŽ jesu izrađena analiza luka nautičkog turizma, postavljanje liftera na plaže za osobe s posebnim potrebama, izrada Operativnog plana razvoja cikloturizma u Dubrovačko-neretvanskoj županiji zajedno s internetskom stranicom Dubrovačko-neretvanske županije te uređenje dijela biciklističkih staza na području DNŽ.

1.1. Važnost razvoja intermodalnih prometnih sustava

Kao što se navodi u prethodnom poglavlju izrada Operativnog plana razvoja cikloturizma DNŽ sa standardima financirana je kroz projekt MIMOSA. Projekt MIMOSA provodi osamnaest projektnih partnera koji pripadaju tijelima javne vlasti, pružateljima usluga prijevoza putnika, razvojnim agencijama, lučkim upravama, istraživačkim ustanovama te ustanovama za visoko obrazovanje iz Republike Hrvatske i Republike Italije sa Central European Initiative – Executive Secretariat (CEI-ES) sa sjedištem u Trstu kao vodećim partnerom. Glavni cilj projekta je povećanje multimodalnosti i poboljšanje dostupnosti usluga, smanjenje emisija CO₂ te doprinos održivoj mobilnosti putnika u programskom području.

Kako bi se potaknule promjene u ponašanju putnika oko održivih mogućnosti mobilnosti, potrebno je osigurati analize, studije te prateće investicije kojima bi se učinkovito približilo javnosti (građanima i turistima) nova saznanja i mogućnosti povezivanja više vrsta oblika prijevoza uz naglasak na ekološki odobrena prometna sredstva. Izuzevizrade Operativnog plana kroz MIMOSA projekt financirat će se instalacija aqualifera na plažama za osobe s invaliditetom, djelomično uređenje biciklističkih staza i ciklopointa te izrada web stranice za cikloturizma na području županije. U okviru radnog paketa 4 (WP4) Dubrovačko neretvanska županija izradila je Plana razvoja luka nautičkog turizma DNŽ s glavnim ciljem valorizacije planiranih luka nautičkog turizma u programsko prostornim dokumentima Dubrovačko-neretvanske županije sukladno pravnoj, ekološkoj, ekonomskoj, organizacijskoj, tehnološkoj i tehničkoj razini uključujući intermodalnu analizu kao izravnu poveznicu korištenja drugih načina prijevoza, prvenstveno bicikla.

Naime, na području Dubrovačko-neretvanske županije zbog brojnih prirodnih ograničenja u kontekstu prometa dolazi do stvaranja brojnih prometnih „uskih grla“ zbog kojih je kretanje kroz Županiju često ograničeno ili nemoguće. Zbog navedenog se razvojem intermodalnih vrsta prijevoza žele istaknuti sve prednosti prostora te učiniti život i boravak lokalnog stanovništva te gostiju što ugodnijim. Važnost razvoja intermodalnih oblika prijevoza očituje se u povezivanju svih vrsta transporta i njihovom integracijom u jedinstven sustav čijim se kombiniranjem iskorištavaju svi prometni potencijali pojedinog područja i vrste prijevoza a ujedno ublažavaju slabosti nekih drugih oblika prijevoza.

Glavni cilj intermodalnog prijevoza putnika je smanjiti korištenje automobila kao glavnog načina prijevoza i potaknuti uporabu javnog prijevoza i drugih ekološki prihvatljivijih vrsta prijevoza poput biciklizma. Automobilski prijevoz kao jedan od dominantnih načina prijevoza uzrokuje prometna zagušenja, povećan rizik od prometnih nezgoda, povećanu razinu buke, veliku količinu ispušnih plinova te ujedno doprinosi velikom stresu svih sudionika u prometu. U kontekstu prostornih karakteristika Dubrovačko-neretvanske županije ističe se mogućnost korištenja pomorskog prometa sa kojim se povezuju kopneno i otočno područje. Važnost razvoja intermodalnih oblika prijevoza očituje se i u kontekstu smanjenja ograničenja koje nose postojeće brodske linije (trajekti i katamarani) koje se vezuju uz točan plovidbeni red što turistima ilokalnom stanovništvu može predstavljati ograničenje prilikom donošenja odluke o boravku na pojedinoj lokaciji. Navedeno je prepoznato i povezano kroz oba dokumenta financirana kroz MIMOSA projekt, odnosno Plan razvoja luka nautičkog turizma DNŽ i Operativni plan razvoja cikloturizma DNŽ sa standardima.

Kroz navedene planove potiče se korištenje prijevoznih sredstava koja iziskuju minimalna ulaganja u prometnu infrastrukturu (usporedno sa npr. izgradnjom autocesta ili željeznica) a ujedno imaju manje negativnih utjecaja na okoliš. Razvojem sustava *bike share* sustav bicikla ili uvođenjem većeg broja brodskih linija potiču se turisti i lokalno stanovništva na korištenje broskog prijevoza i bicikala kao glavnih prijevoznih

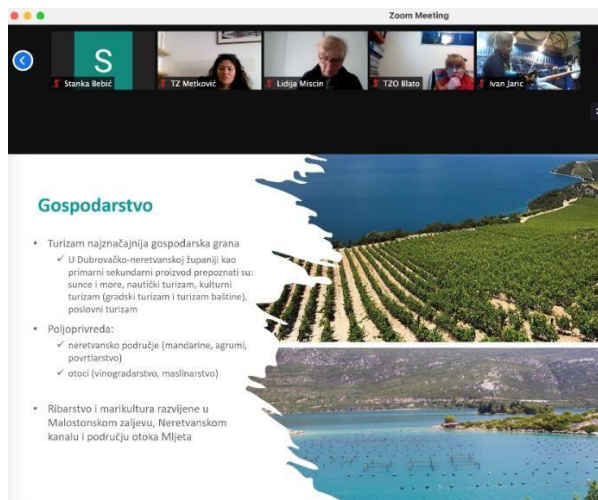
sredstava na području DNŽ. Navedeno doprinosi stvaranju prepoznatljivog područja te privlačenju gostiju koji cijene i brinu o zaštiti okoliša.

Na području DNŽ u 2019. godini evidentirano je 13 luka nautičkog turizma sa ukupno 1 173 veza. Prema podacima Hrvatske turističke zajednice za dolazak i odlazak u luke nautičkog turizma u Hrvatskoj nautičari preferiraju dolazak osobnim automobilom (58%), dolazak zrakoplovom do koristi 23,5% nautičara, a plovilom u kojem borave doplovi njih 13,4%. Kroz aktivnosti planirane dokumentom Plan razvoja luka nautičkog turizma DNŽ te sinergijom sa projektima koji će biti opisani u nastavku Operativnog plana cilj je potaknuti turiste na smanjenje cestovnih puteva te omogućiti što veći broj neprekinutih linija za dolazak na pojedinu destinaciju koristeći luke nautičkog turizma i/ili bicikl kao jedno od prijevoznih sredstava osobito za obilazak destinacije nakon uplovljavanja. Daljnjim razvojem luka nautičkog turizma i postavljanjem biciklističke infrastrukture u njihovom okruženju razvijati će se nove podržavajuće djelatnosti poput najma bicikala i biciklističke opreme, servisnih i drugih usluga koje će gostima i stanovništvu omogućiti što ugodniji boravak na pojedinoj destinaciji. Također će se razvojem novih usluga u lukama nautičkog turizma i kroz poticanja razvoja održivih prijevoznih rješenja ostvariti brojne konkurentske prednosti, potaknuti razvoj gospodarstva i mimo glavne turističke sezone a ujedno će se voditi briga o ograničenjima prostora te održivom i ekološki prihvatljivom rastu i razvoju.

2. METODOLOGIJA IZRADE OPERATIVNOG PLANA

Izrada Operativnog plana razvoja cikloturizma odvijala se u nekoliko faza. Prva faza odnosila se na *desk* analizu dostupnih izvora o biciklističkim stazama, turističkim proizvodima i uslugama povezanim s razvojem cikloturizma. Nadalje, uspostavljen je kontakt sa svim dionicima na području DNŽ koji svojim djelovanjem mogu utjecati na cikloturističku ponudu (popis dionika nalazi se u Prilogu 1). Od svih gradova, općina, turističkih zajednica, biciklističkih klubova, javnih ustanova (nacionalni park, park prirode) i drugih uključenih dionika zatražene su informacije o dostupnoj infrastrukturi na njihovu području djelovanja. Tijekom izrade plana javnost je informirana putem službenih internetskih stranica DNŽ te pozivana da se uključi u njegovu izradu putem radionice na kojoj su predstavljeni početni rezultati Analize stanja te daljnji koraci u izradi Operativnog plana. Radionice su se održale tri puta, odnosno 23. veljače, 16. ožujka te 6. svibnja 2021. godine. Dvije radionice održane su preko Zoom *online* aplikacije u skladu s epidemiološkim ograničenjima prouzročenima epidemijom bolesti COVID-19, a jedna radionica održana je u prostorijama Dubrovačko-neretvanske županije te se dio sudionika uključio preko Zoom *online* aplikacije.

Slika 1. Snimka zaslona održane radionice (lijevo); Snimka zaslona objave o održanim radionicama na službenim internetskim stranicama DNŽ (desno)



U Ranjini održan sastanak uže radne skupine za izradu Operativnog plana razvoja cikloturizma Dubrovačko-neretvanske županije



Izvor: www.edubrovnik.org

Svi sudionici radionica pozvani su za dostavljanje projektnih prijedloga koji će biti uključeni u Operativni plan, a neki od odabranih projektnih prijedloga biti će financirani kroz projekt MIMOSA. Po završetku izrade Operativni plan donijet će ključni dionici, odnosno predstavnici jedinica lokalne samouprave s područja Dubrovačko-neretvanske županije.

2.1. Relevantni okvir za izradu Operativnog plana

Prilikom izrade Operativnog plana razvoja cikloturizma Dubrovačko-neretvanske županije važno je sagledati strateške dokumente na višim razinama s kojima je potrebno uskladiti smjer razvoja cikloturizma u skladu s mogućnostima i specifičnostima pojedinog područja. U nastavku se nalazi osvrt na Akcijski plan razvoja cikloturizma RH kao glavnoga sektorskog dokumenta te osvrt na Strategiju razvoja turizma RH do 2020. godine. Sagledane su i smjernice EuroVelo organizacije koja donosi krovne odluke u razvoju visokokvalitetnih biciklističkih ruta na razini Europe, a dio njih prolazi i područjem RH. Budući da je cikloturizam povezan s vožnjom bicikla, odnosno sudjelovanjem biciklista i u prometu, u nastavku se nalazi i osvrt na relevantne pravilnike.

AKCIJSKI PLAN RAZVOJA CIKLOTURIZMA RH

Posljednjih godina cikloturizam je postao jedan od rastućih turističkih proizvoda. Kako bi se takav oblik turističke ponude uskladio s potražnjom i krajnjim korisnicima omogućio bogatu i raznoliku uslugu i razvijenu infrastrukturu, prepoznala se važnost izrade Akcijskog plana razvoja cikloturizma koji se odnosi na razdoblje do 2020. godine. Izradom Akcijskog plana nastala je podloga za razvoj planske i održive cikloturističke ponude usklađene s prirodnim karakteristikama prostora te željama domicilnog stanovništva za razvoj tog vida turističkog proizvoda.

U sklopu izrade Akcijskog plana razvoja cikloturizma ustanovljene su snage i slabosti te prilike i prijetnje za razvoj cikloturističke ponude kao posebnoga turističkog proizvoda i motiva dolaska u Republiku Hrvatsku (dalje u tekstu: RH). Vizija koja je predstavljala nit vodilju za daljnje donošenje smjernica i ciljeva razvoja cikloturističke ponude odnosi se na stvaranje ponude koja će privlačiti cikloturiste tijekom cijele godine, a Hrvatska će funkcionirati kao velika cikloturistička destinacija. Kako bi se navedeno ostvarilo, potrebno je djelovati prema pet osnovnih skupina smjernica i glavnih projekata koji se odnose na infrastrukturu, zakonsku regulativu, ljudske resurse i tehnologiju, sustav informiranja i marketinga te upravljanje turizmom u destinaciji. Navedene smjernice korištene su kao okvir za izradu Operativnog plana razvoja cikloturizma DNŽ. Financiranje svih planiranih projekata planirano je korištenjem triju izvora koji se odnose na korištenje financijskih poticaja, različitih oblika partnerstva te u konačnici financiranje sredstvima iz europskih fondova. Pri analizi Akcijskog plana razvoja cikloturizma Republike Hrvatske korišten je aktualni dokument koji obuhvaća razdoblje do 2020. godine.

STRATEGIJA RAZVOJA TURIZMA RH DO 2020. GODINE

Pri izradi Strategije razvoja turizma RH do 2020. godine prepoznat je niz karakteristika poput atraktivne i očuvane prirodne osnove, bogate kulturno-povijesne baštine, povoljne klime te velik broj manje prometnih cesta koji objedinjeni predstavljaju dobru osnovu za razvoj cikloturizma. Neke od prepreka ka značajnijem razvoju cikloturističke ponude

jesu nepostojanje osnovne prometne infrastrukture koja se pojavljuje u obliku biciklističkih staza, traka i putova te nepoznavanje i razlikovanje navedenih termina od pojma biciklističke rute i druge terminologije. Kao jedan od nedostataka prepoznat je i nedostatak smještajno-ugostiteljske ponude te prateće infrastrukture za cikloturiste. Iako cikloturizam u suštini obuhvaća takav oblik turističkog putovanja tijekom kojih je vožnja bicikla glavna aktivnost ili je bicikl glavno prijevozno sredstvo, pri razvoju cikloturističke ponude potrebno je voditi brigu o širem segmentu potražnje. Tako je i pri izradi Strategije razvoja turizma RH osim najuže skupine cikloturista kojima je bicikl i aktivnosti na biciklu osnovni motiv dolaska prepoznata i šira skupina turista kojima je vožnja bicikla dodatna aktivnost. Također, pri izradi Strategije vodilo se računa i o potrebama i željama domicilnog stanovništva koje upotrebljava bicikl u osobne svrhe. Ustanovljeno je da iako postoje brojne komparativne prednosti za razvoj cikloturizma, taj turistički proizvod još uvijek nije adekvatno ni valoriziran ni komercijaliziran.

Kroz Strategiju razvoja turizma RH do 2020. godine cikloturizam je prepoznat kao turistički proizvod s visokom razinom atraktivnosti i konkurentnosti, no potrebno ga je dodatno valorizirati i komercijalizirati. Potrošački segment kojeg u najvećoj mjeri privlači cikloturizam jesu mladi od 18 do 24 godine te parovi s dvostrukim primanjima bez djece (dobna skupina od 25 do 34 godine). Prema regijama cikloturizam je prepoznat kao primarni proizvod na području Istre, Like i karlovačkog područja, središnje Hrvatske te Slavonije, dok je kao sekundarni turistički proizvod prepoznat na području Kvarnera, Dalmacije (zadarsko, šibensko, splitsko i dubrovačko područje). U sklopu Strategije razvoja turizma RH do 2020. godine planiran je niz aktivnosti u svrhu razvoja cikloturizma. Aktivnosti se odnose na izradu Programa razvoja cikloturizma, postavljanje signalizacije i pratećih sadržaja, razvoj smještajnih i ugostiteljskih kapaciteta usklađenih s bike&bed standardima, integraciju javnog prijevoza i cikloturizma, vođenje nacionalne udruge cikloturizma te organizaciju manifestacija i natjecanja s lokalnim i međunarodnim karakterom. U izradi Operativnog plana korištena je aktualna Strategija razvoja turizma RH do 2020. godine.

EUROVELO

Pod imenom EuroVelo nalazi se mreža Europske biciklističke federacije koja od 1995. godine koordinira razvoj mreže visokokvalitetnih biciklističkih ruta koje povezuju cijelu Europu. Kako bi se na području RH cikloturizam razvijao u skladu s glavnim ciljevima i prioritetima iz Akcijskog plana razvoja cikloturizma Hrvatske te u skladu s vizijom i misijom Europske biciklističke federacije, osnovano je Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma Hrvatske. Aktivnosti o kojima Koordinacijsko tijelo vodi brigu odnose se na:

1. infrastrukturu
2. zakonsku regulativu
3. edukaciju
4. cikloturističku ponudu i
5. informiranje i marketing

Infrastruktura predstavlja glavni preduvjet za razvoj kvalitetnih, sigurnih te udobnih biciklističkih ruta za sve korisnike, neovisno o tome radi li se o turistima ili domicilnom stanovništvu. Kad je riječ o infrastrukturi, zadatak Koordinacijskog tijela jest definiranje nacionalne mreže cikloturističkih pravaca na bazi postojećih biciklističkih ruta te izgradnja, uređenje i ujednačeno označavanje cikloturističke nacionalne mreže ruta i dijela regionalnih ruta.

Nadalje, uređenje i prilagodba riječnih nasipa i šumskih i kolnih putova za potrebe biciklista, izgradnja biciklističkih traka na kolniku i odvojeno od kolnika, izgradnja biciklističkih cesta u većim gradovima te izgradnja i uređenje biciklističkih odmorišta i vidikovaca sa servisnim uslugama samo su neki od infrastrukturnih radova koje je u domeni Koordinacijskog tijela. Zadatak Koordinacijskog tijela ujedno je i postavljanje brojača biciklističkog prometa na EuroVelo i glavnim državnim rutama, identificiranje potencijala i preuređenje željezničkih pruga izvan upotrebe za potrebe cikloturista (tzv. *greenways*), prenamjena i prilagodba željezničkih vagona za prijevoz cikloturista, uređenje *bike* parkova i sl.

Zakonska regulativa predstavlja niz propisa kojima se regulira biciklistička infrastruktura, način uređenja postojeće i izgradnje nove biciklističke infrastrukture i njezino označavanje. Nadalje, pod zakonskim regulativama smatraju se i propisi kojima se regulira trasiranje EuroVelo ruta (EV6, EV8, EV9, EV13), glavnih i veznih državnih te županijskih i lokalnih ruta, propisi kojima se regulira sigurnost i ponašanje biciklista u prometu, propisi kojima se regulira izgradnja te uređenje i prilagodba ugostiteljskih objekata za posebni standard „za bicikliste” – „Bike”, prilagodba zakonskih odredbi s praksom u većini država Europske unije te regulacija kretanja biciklista šumskim putovima, riječnim nasipima i branama, planinarskih i konjičkim stazama, lovištima i sl.

Koordinacijsko tijelo dužno je provoditi i edukacije te kampanje povezane s problematikom sigurnosti prometa biciklista i integracijom biciklista u motorizirani promet te izradom edukacijskih priručnika i brošura. Edukacije bi trebale obuhvatiti sve dionike u biciklizmu i turizmu (turistički i *bike* vodiči, poduzetnici koji djeluju u segmentu cikloturizma, event menadžeri i sl.), no ujedno i domicilno stanovništvo s posebnim naglaskom na programe za mlade bicikliste (osnovne škole – program osposobljavanja za upravljanje biciklom). Razvoj cikloturističke ponude obuhvaća razvoj i edukaciju poduzetnika o programima financiranja cikloturističke ponude za male i srednje poduzetnike u turizmu s naglaskom na specijalizaciju ponude i konkurentnosti. Nadalje, razvoj ponude obuhvaća organizaciju sportskih i rekreativnih biciklističkih manifestacija, razvijanje smještajne ponude u skladu s posebnim standardom za bicikliste „Bike”, stvaranje novih proizvoda za cikloturizam u pred i postsezoni, jačanje razvoja sustava *bike share* – sustava javnih uslužnih bicikala u gradovima i općinama te jačanje kapaciteta kontinentalnih turističkih zajednica – ugostiteljski i servisni sadržaji uz rute te regionalno povezivanje ponude u više županija, gradova ili općina.

U području informiranja i marketinga zadaci Koordinacijskog tijela odnose se na objedinjavanje i marketinšku pripremu nacionalne cikloturističke ponude, evidentiranje broja dolazaka i noćenja cikloturista u Hrvatskoj (eVisitor) i pregled statistike na nacionalnoj i regionalnoj razini, organizaciju tematiziranih nacionalnih konferencija cikloturističkog proizvoda s primjerima dobre prakse susjednih zemalja, EU-a i svijeta, organizaciju studijskih putovanja domaćih i stranih novinara i blogera za cikloturizam te sudjelovanje na specijaliziranim sajmovima u inozemstvu. Koordinacijsko tijelo također organizira projekte jačanja funkcije kompanija za upravljanje destinacijom (DMK) i njihove specijalizacije u ponudi cikloturizma i zajedničke promocije ponude paket-aranžmana. Nadalje, bavi se brendiranjem cijele Hrvatske kao cikloturističke destinacije te izrađuje informativne materijale za cikloturiste, posebno kvalitetne karte (nacionalno i u destinacijama – regionalno/županijski). Radi na jačanju informativno-komunikacijskih aktivnosti (IKT, društvene mreže, mobilne aplikacije, PR, posebni standard „Bike”, EuroVelo rute i sl.) te na uređenju cikloturističkih infopunktova (posebno uz glavne EuroVelo i nacionalne rute).

Iz navedenog je vidljivo da Koordinacijsko tijelo ima širok spektar aktivnosti koje isključivo zajedničkim djelovanjem svih aktera može pridonijeti smislenom i funkcionalnom uspostavljanju većeg broja biciklističkih ruta diljem RH te stvaranju dodatne cikloturističke ponude.

PRAVILNIK MINISTARSTVA MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE

Osnova za izradu i razvoj biciklističke infrastrukture nalazi se u Pravilniku o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta¹ te u Pravilniku o biciklističkoj infrastrukturi²

U navedenim pravilnicima definirano je da je biciklistička ruta optimalni koridor za vođenje biciklističkog prometa, a definirana je glavnim točkama koje povezuje. Funkcionalne kategorije biciklističkih ruta jesu:

1) Rute državnog značenja:

- državne glavne rute (dalje u tekstu: DG) i
- državne vezne rute (dalje u tekstu: DV).

Označavaju se tekstualnom oznakom DG i DV te brojčanom oznakom.

2) Rute županijskog značenja:

- županijske rute (dalje u tekstu: Ž) i
- lokalne rute (dalje u tekstu: L).

Označavaju se tekstualnom oznakom Ž i L te brojčanom oznakom.

Nadalje, pravilnicima su definirani pojmovi koje je potrebno razlikovati pri planiranju, izgradnji održavanju biciklističke infrastrukture te osnovna podjela biciklističke infrastrukture. Navedeno je prikazano u sljedećoj tablici.

¹ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_07_91_2057.html

² https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2016_03_28_803.html

Tablica 1. Ključni pojmovi povezani s biciklističkom infrastrukturom

Biciklističku infrastrukturu čine		
Biciklističke prometnice	„biciklističke ceste”: prometnice namijenjene za promet bicikala, s izgrađenom i uređenom kolničkom konstrukcijom izvan profila ceste i označene odgovarajućom prometnom signalizacijom	
	„biciklistički put”: prometnica namijenjena za promet bicikala bez izgrađene kolničke konstrukcije i označena odgovarajućom prometnom signalizacijom	
	„biciklistička staza”: prometnica namijenjena za promet bicikala, izgrađena odvojeno od kolnika i označena odgovarajućom prometnom signalizacijom	
	„biciklistička traka”: dio kolnika namijenjen za promet bicikala, označen odgovarajućom prometnom signalizacijom	
	„biciklističko-pješačka staza”: prometna površina namijenjena za kretanje biciklista i pješaka, izgrađena odvojeno od kolnika i označena odgovarajućom prometnom signalizacijom	
	„biciklistička ruta”: pravac kojim se vodi biciklistički promet i koja je označena propisanim prometnim znakom. Biciklističku rute čine biciklističke prometnice i ceste za mješoviti promet.	
Prometna signalizacija i oprema	Prometnu signalizaciju i opremu za označavanje biciklističkih površina čine: – prometni znakovi i to: – znakovi opasnosti, – znakovi izričitih naredbi, – znakovi obavijesti, – dopunske ploče, – turistička i druga obavijesna signalizacija, – oznake na kolniku: – uzdužne oznake (rubna crta, razdjelna crta), – poprečne oznake, – ostale oznake (strelice, simboli i dr.), – prometna oprema: – oprema za označavanje ruba kolnika, – zaštitne ograde, – stupići, rampe i druge odgovarajuće zapreke, – naprave za parkiranje bicikala (nosači, držači, stalci), – sustavi za pohranu bicikala (spremnici, biciklističke stanice).	
Parkiranje i pohrana bicikla	Parkirališta za bicikle i njihova oprema	Površine za parkiranje bicikala moraju zadovoljiti sljedeće uvjete: – omogućavati parkiranje dovoljnog broja bicikala s obzirom na potrebu, – nalaziti se uz potencijalno zanimljive sadržaje, – biti lako dostupne biciklistima i pješacima, – biti locirane na sigurnoj lokaciji (frekventno mjesto, dobra vidljivost, rasvjeta).
	Spremišta za pohranu bicikala	
Sustavi javnih bicikala	Sustav javnih bicikala sastoji se od bicikala, parkirališno-sigurnosnih instalacija, sustava upravljanja korisnicima te ostale opreme.	

Izvor: <https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/full/dodatni/439893.pdf>

U biciklističkoj terminologiji često se upotrebljavaju i izrazi „dionica” i „etapa”, koji predstavljaju istoznačnice. Izrazi dionica i etapa predstavljaju manje segmente biciklističkih ruta ili veći broj ruta koje se spajaju po etapama.

2.2. Analiza postojećeg stanja cikloturizma na području Dubrovačko-neretvanske županije

U poglavlju Analiza postojećeg stanja cikloturizma na području Dubrovačko-neretvanske županije obradit će se osnovni profil županije koji se odnosi na položaj, klimu i reljef područja te prometni sustav. Nadalje, obradit će se svaka od prepoznatih regija u Dubrovačko-neretvanskoj županiji i dostupne informacije o dolascima i noćenjima, prometnoj povezanosti, biciklističkoj infrastrukturi i uslugama.

2.2.1 OSNOVNI PROFIL ŽUPANIJE

2.2.1.1 POLOŽAJ I GEOGRAFSKA OBILJEŽJA

Dubrovačko-neretvanska županija predstavlja najjužniju županiju Republike Hrvatske čije je glavno središte grad Dubrovnik. Prostorno je DNŽ podijeljen na dva dijela zbog granice s Bosnom i Hercegovinom kod Neuma. Jedan dio predstavlja usko obalno područje s nizom pučinskih i bližih otoka, dok drugi dio obuhvaća područje doline rijeke Neretve. Administrativno je Dubrovačko-neretvanska županija podijeljena na pet gradova (Dubrovnik, Korčula, Ploče, Metković i Opuzen) i 17 općina (Blato, Dubrovačko primorje, Janjina, Konavle, Kula Norinska, Lastovo, Lumbarda, Mljet, Orebić, Pojezerje, Slivno, Smokvica, Ston, Trpanj, Vela Luka, Zažablje i Župa dubrovačka). Položaj DNŽ na karti Republike Hrvatske prikazan je u nastavku.

Slika 2. Položaj Dubrovačko-neretvanske županije na karti Republike Hrvatske

Izvor: obrada autora

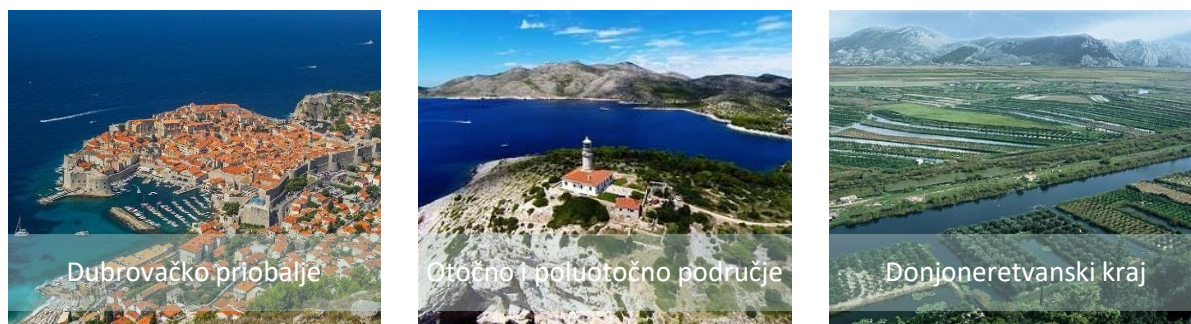
Prema Prostornom planu Dubrovačko-neretvanske županije³ prostor županije može se podijeliti:

- na kontinentalno područje
- na kontinentalno-otočno područje
- na otočno područje i
- na poluotočno područje.

Obalni dijelovi DNŽ razlikuju se u nekoliko tektonskih jedinica: paraautohtoni krš, visoki krš i dalmatinski otoci. Smjer pružanja obale i otoka jest sjeverozapad – jugoistok. Na području Donjoneretvanskog kraja prisutna su dva tipa reljefa, odnosno zaravnjeni naplavni tereni delte Neretve te brdoviti krški vapnenački reljef. Na južnim obalama otoka uglavnom prevladavaju visoke stijene s brojnim spiljama, dok je niska obala tipična za sjeverne strane otoka.

Zbog svojeg položaja na području Dubrovačko-neretvanske županije razlikuju se tri prirodno, kulturno i gospodarski različita područja. U nastavku Analize DNŽ i cikloturističke ponude promatrat će se kroz navedenu podjelu na tri regije, a sve u svrhu formiranja novoga turističkog proizvoda primjerenog svakoj od regija.

Slika 3. Regije na području Dubrovačko-neretvanske županije



Izvor: obrada autora

³ http://www.edubrovnik.org/wp-content/uploads/2016/10/02_Odredbe_za_provodjenje_prociscene_18_7_16.pdf

Dubrovačko priobalje čine grad Dubrovnik i općina Konavle, Župa dubrovačka te Dubrovačko primorje. Otočno i poluotočno područje čine grad Korčula te općine Lastovo, Vela Luka, Blato, Smokvica, Lumbarda, Mljet, Orebić, Trpanj, Janjina i Ston. Donjonegetvansku regiju čine gradovi Metković, Ploče i Opuzen te općine Pojezerje, Slivno, Kula Norinska i Zažablje.

Reljef Dubrovačko-neretvanske županije pogodan je za razvoj više oblika cikloturizma (nizinski i brdski dijelovi) te ostavlja brojne mogućnosti za stvaranja heterogene ponude.

2.2.1.2 KLIMA

Klima Dubrovačko-neretvanske županije ima obilježja sredozemne klime. Osnovna obilježja sredozemne klime jesu vruća ljeta sa sušnim razdobljima, dok su za ostala godišnja doba karakteristične umjerene temperature i obilnije oborine. Prosječna godišnja temperatura na području Dubrovačko-neretvanske županije iznosi 16,5 °C. U ljetnim mjesecima temperature idu do 34 °C, dok se u zimskim mjesecima temperatura rijetko spušta ispod 0 °C. Klimu tog područja često obilježavaju i značajne klimatske razlike nastale zbog visoke brdsko-planinske barijere uz obalu, niza otoka te povremenoga kontinentalnog utjecaja. Značajan je utjecaj i mora na klimu. Maritimnost klime ogleda se u blagim zimama, hladnijem proljeću od jeseni te manjim temperaturnim amplitudama.

Broj sunčanih dana godišnje kreće se od 106 do 111, dok je oblačnih od 87 do 101. Od vjetrova u najvećoj mjeri puše jugo, a zatim bura i maestral.

U kontekstu razvoja cikloturizma klima DNŽ pogodna je za razvoj cjelogodišnje turističke i cikloturističke ponude.

2.2.1.3 PROMETNI SUSTAV I PROMETNE NESREĆE

Dubrovačko-neretvanska županija s ostatkom zemlje i susjednim zemljama povezana je cestovnim, morskim i zračnim putem. Zbog svojeg položaja i djela površine preko kojeg prelazi granica s Bosnom i Hercegovinom ulažu se znatni napor u stvaranje funkcionalne i cjelovite regije.

CESTOVNI PRIJEVOZ

Najznačajnija prometnica za povezivanje DNŽ s ostatkom zemlje jest autocesta A1 koja završava u Pločama te se očekuje njezin daljnji nastavak izgradnje do Dubrovnika. Nadalje, kroz DNŽ prolazi i Jadranska magistrala D8 koja predstavlja glavni cestovni koridor kroz cijelu županiju. Jadranska magistrala zbog velikoga prometnog opterećenja, posebice u ljetnim mjesecima, ne zadovoljava potrebe stanovništva i gostiju. Mreža prometnica na području DNŽ sastoji se od sedam državnih cesta, 33 županijske ceste i 72

lokalne ceste. Značajan doprinos povezivanju na Županijskoj razini, ali i povezivanju otočnog i poluotočnog dijela s ostatkom zemlje zasigurno je i izgradnja Pelješkog mosta koja je u tijeku. Pelješkim mostom premostit će se Malostonski zaljev iz mjesta Komarne u općini Slivno do mjesta Brijesta na otoku Pelješcu. Izgradnjom Pelješkog mosta u cijelosti bi se povezao teritorij RH koji je na području DNŽ prekinut Bosnom i Hercegovinom. Uspostavom cestovne veze između samog juga Dubrovačko-neretvanske županije s ostatkom županije te otocima pridonijelo bi se razvoju cijele regije koja je cestovno odsječena od ostatka zemlje.

ZRAČNI PROMET

U 2019. godini Zračna luka Dubrovnik zabilježila je 2.896.227 putnika⁴ što je ujedno predstavljalo porast od 14,05 % u odnosu na 2018. godinu. U 2019. godini zabilježena su i ukupno 25.962 slijetanja i uzlijetanja što je porast od 10,03 % u odnosu na prethodnu godinu. Kroz projekt Razvoj zračne luke Dubrovnik izgrađena je zgrada terminala C, rekonstruiran je dio manevarskih površina te je još u planu izgradnja višekatne garaže. Navedenim infrastrukturnim radovima Zračna luka zadovoljava sve sigurnosne standarde i potrebe njezinih korisnika.

POMORSKI PROMET

Zbog položaja i razvedenosti obale i otoka DNŽ pomorski promet od izuzetne je važnosti za cijelu Županiju. Na području DNŽ nalaze se međunarodna Luka Ploče kao teretna luka te međunarodna pomorska putnička Luka Gruž. Nadalje, za putnički promet posebice lokalnog stanovništva važno je spomenuti i šest luka županijskog značaja te 74 luke lokalnog značaja.

Prijevoz bicikala na katamaranima Jadrolinije dopušten je iznimno na linijama 9811S Dubrovnik – Korčula – Hvar – Bol – Split i 9604S Split – Hvar, ali samo ako su sklopivi i u torbama za prijenos bicikla. Tada se naplaćuju kao dodatna prtljaga. Prijevoz bicikala na vozilima na trajektnim linijama dopušten je uz obveznu prijavu dužine/visine vozila ako se bicikli nalaze na nosačima vozila⁵.

⁴ https://www.airport-dubrovnik.hr/storage/upload/plans/Godisnje_izvjesce_2019_17336.pdf

⁵ <https://www.jadrolinija.hr/naj%C4%8De%C5%A1%C4%87a-pitanja/pitanja-i-odgovori---lokalne-linije>

ŽELJEZNIČKI PROMET

Na području Dubrovačko-neretvanske županije nalazi se pruga Ploče – Metković – Sarajevo – Osijek – Budimpešta na međunarodnom koridoru Vc. Na navedenoj pruzi na području RH nije dostupan prijevoz putnika. Željeznički promet na razini Jadranske regije uspostavljen je do Splita. Prijevoz bicikala i opreme dostupan je uz nadoplatu od 15 HRK kao osobna prtljaga (iznad ili ispod sjedala ili na neko drugo mjesto predviđeno za smještaj prtljage) ili u uređenim vlakovima koji imaju poseban prostor za smještaj bicikla ili poseban vagon u koji je moguće smjestiti do 10 bicikala⁶.

Budući da je cikloturizam takav turistički proizvod u kojem je osnovno prijevozno sredstvo bicikl ujedno i glavni motiv dolaska na određeno područje, u nastavku se nalazi presjek stanja mogućnosti dolaska biciklom u DNŽ te kretanje po Županiji biciklom.

⁶ <http://www.hzpp.hr/prijevoz-bicikala?p=334>

Tablica 2. Presjek stanja mogućnosti za dolazak i kretanje po Dubrovačko-neretvanskoj županiji biciklom prema vrsti prijevoznog sredstva

Vrsta prijevoznog sredstva	Dolazak u DNŽ	Kretanje po DNŽ
Autobusi	<ul style="list-style-type: none"> • postoji autobusna povezanost većine destinacija u DNŽ s glavnim urbanim središtima te su u sezoni dostupne i brojne inozemne linije • standardna ponuda u većine autobusnih prijevoznika ne uključuje prijevoz bicikla (izuzev pojedinačnih linija Flixbusa) 	<ul style="list-style-type: none"> • u mreži gradskog prijevoza (npr. prijevoznik Libertas) nije razvijena i dostupna usluga prijevoza bicikala na nosačima ili posebnim odjeljcima u autobusu
Željeznica	<ul style="list-style-type: none"> • vožnja do Ploča vlakom nije dostupna • koncept „Bike on train” koncept nije dostupan kao sredstvo prijevoza biciklista 	<ul style="list-style-type: none"> • unutar administrativnih granica DNŽ nije razvijen prijevoz željeznicom
Trajekt	<ul style="list-style-type: none"> • moguć prijevoz bicikla na lokalnim linijama Jadrolinije • moguć prijevoz bicikla u međunarodnom prijevozu 	<ul style="list-style-type: none"> • prijevoz bicikla dostupan je na trajektnim linijama je u Dubrovačkom okružju koje obavlja Jadrolinija

Zrakoplov	<ul style="list-style-type: none"> na brodskim i brzobrodskim linijama prijevoz bicikala nije moguć na sezonskoj katamaranskoj liniji Krilo moguć je prijevoz do pet bicikala 	
	<ul style="list-style-type: none"> moguć transport bicikla ovisno o pravilima pojedinih avioprijevoznika Croatia Airlines prijevoz bicikala regulira kao prijevoz posebne i sportske opreme 	<ul style="list-style-type: none"> nije primjenjivo (dalje u tekstu: NP)
Taxi/Rent a car	<ul style="list-style-type: none"> dolazak u DNŽ moguć je korištenjem taksi-usluga te iznajmljivanjem vozila, a opcija prijevoza bicikla dodatno se naplaćuje te je riječ o pojedinačnim uslugama pojedinih prijevoznika 	<ul style="list-style-type: none"> po ruti se biciklisti mogu koristiti i taksi-uslugama za prijevoz između točaka. Obično je riječ o pojedinačnim uslugama pojedinih prijevoznika i transferu bicikala u većim vozilima (kombi i sl.) ili prtljažniku osobnih automobila

Izvor: obrada podataka autora

PODACI MUP-a O PROMETNIM NESREĆAMA

Biciklisti u prometu dužni su poštovati sve prometne propise koji vrijede i za sva ostala vozila.

U skladu s Pravilnikom o tehničkim uvjetima vozila u prometu na cestama te za sigurno sudjelovanje u prometu bicikl mora biti opremljen:

- kočnicom za svaki kotač (naprijed mora biti ručna kočnica)
- jednim ili dva simetrična svjetla (naprijed bijele boje, stražnja – pozicijska su crvene boje)
- jednim ili dva simetrično postavljena netrokutasta katadioptera crvene boje na stražnjoj strani
- na prednjoj i stražnjoj strani svake pedale katadiopterom jantarne boje
- reflektirajućim tijelima koja reflektiraju svjetlost bijele ili žute boje na bočnim stranicama kotača i
- uređajem za davanje zvučnih signala.⁷

Biciklisti su dužni kretati se biciklističkim stazama ili trakama, a ako ne postoje, što bliže desnom rubu kolnika. No bez obzira na sve propise i sigurnosna ograničenja prometne nesreće se događaju. U tablici u nastavku prikazan je broj prometnih nesreća u petogodišnjem razdoblju na području Dubrovačko-neretvanske županije.

Tablica 3. Broj prometnih nesreća u razdoblju od 2016. do 2020. godine

Godina	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Ukupan broj prometnih nesreća	907	863	803	767	473
Od toga biciklisti	26	19	28	23	23

Izvor: Policijska uprava Dubrovačko-neretvanska

Do nesreća često dolazi zbog prometnica koje nisu prilagođene potrebama biciklista neovisno o tome radi li se o kvaliteti podloge, opterećenosti prometom drugih vozila ili zbog nedovoljnih ograničenja brzine na pojedinim prometnicama. Također treba uključiti mogućnost ljudske pogreške koja je često rezultat nedovoljne educiranosti o pravilima vožnje za bicikliste i sl. Od ukupno 119 prometnih nesreća u kojima su sudjelovali

⁷ <https://gov.hr/moja-uprava/promet-i-vozila/sigurnost-na-cesti/biciklisti-u-prometu/316>

biciklisti najveći broj evidentiran je u gradu Metkoviću (29), zatim u Dubrovniku (16), gradu Korčuli (15) te po 10 u općini Konavle i na Mljetu. U promatranom petogodišnjem razdoblju na području DNŽ ukupno je evidentirana 51 smrtno stradala osoba od čega je četvero biciklista.

Jedna od prometnica koja prema preporukama za EuroVelo8 rute nije preporučljiva za bicikliste odnosi se na južni izlaz iz Dubrovnika te nastavak vožnje prema Cavtatu. Također, za ulazak u grad Dubrovnik i izlaz iz njega biciklom ne postoji alternativa magistralnim putevima što predstavlja problem zbog velikoga prometnog opterećenja, posebice u ljetnim mjesecima. Na svim rutama koje infrastrukturnim uvjetima ne zadovoljavaju sve sigurnosne standarde (npr. širina ceste, broj traka) potrebno je uvesti znakove opasnosti „biciklisti na cesti” (A39) te u svim informativnim brošurama i internetskim stranicama navesti kako su takve rute opasne te se preporučuju isključivo iskusnim biciklistima.

Prometni sustav u najvećoj mjeri ne podržava dolazak i boravak cikloturista na području DNŽ. Transport biciklističke opreme na zračnim, autobusnim, pomorskim i taxi-linijama ovisi o pojedinačnim prijevozničkim kompanijama i prethodnoj najavi za prijevoz biciklista i biciklističke opreme. Također je potrebno edukacijama lokalno stanovništvo upoznati s pravilima ponašanja biciklista u prometu. Ako se sigurnosni uvjeti na pojedinim lokacijama ne mogu riješiti infrastrukturnim radovima, potrebno je postaviti odgovarajuću signalizaciju kako bi se povećala sigurnost u prometu.

2.2.1.4 OCJENA KVALITETE DOSTUPNOG INTERNETSKOG SADRŽAJA ZA BIKIKLISTE NA PODRUČJU DUBROVAČKO-NERETVANSKE ŽUPANIJE

Analizom Google trendova za razdoblje 2017. – 2021. za područje Republike Hrvatske utvrđen je znatan porast interesa za pretragu pojma „biking” za područje Dubrovačko-neretvanske županije. Promjena trenda dogodila se u 2019. godini kada je Dubrovačko-neretvanska županija preuzela vodeću poziciju u popularnosti na Google tražilici za spomenuti pojam. Usporedbe radi u 2017. i 2018. godini vodeće pozicije za pretragu pojma „biking” držale su Splitsko-dalmatinska i Istarska županija.

Skokovi u porastu pretraga pojma „biking” na Google tražilici događaju se periodično u mjesecima srpanj, kolovoz i rujna što bi moglo ukazivati i na promjenu strukture gostiju u Dubrovačko-neretvanskoj županiji koji osim smještaja sve više pretražuju i aktivnosti kojima će popuniti slobodno vrijeme.

Slika 4. Porast interesa za biciklizam u Dubrovačko-neretvanskoj županiji



Izvor: Google trends

Porast upita na teme povezane s biciklizmom trebala bi pratiti i adekvatna ponuda dostupnog internetskog sadržaja kreirana od strane županijske i lokalnih turističkih zajednica.

Ponuda sadržaja za bicikliste skromna je i najčešće se nalazi u .pdf formatu pa ju je teško upotrebljavati za vrijeme obavljanja same aktivnosti (vožnja bicikla) ako se ne isprinta i ne postavi na vidljivo mjesto što je prikazano i na sljedećoj slici.

Slika 5. Upotreba tiskane karte za vrijeme vožnje bicikla



Izvor: www.mljettravel.com

Najpopularnije rezultate u pretragama sadržaja za bicikliste koji borave u Dubrovačko-neretvanskoj županiji izradila su društva Bikemap iz Austrije i Komoot iz Njemačke.

Slika 6. Prikaz stranica koje cikloturisti najviše pretražuju za vrijeme boravka u DNŽ

	URL	DA	PA	CF	TF	Links	FB	LPS	EV
1	komoot.com/guide/2...	55	34	7	2	1	N/A	26	3
2	bikingcroatia.com/ex...	14	14	17	6	0	N/A	18	1
3	bikingcroatia.com/	14	18	18	6	1	N/A	20	< 10
4	bikemap.net/en/l/...	66	32	7	0	0	N/A	27	< 10
5	adventuredalmatia.co...	39	19	19	7	0	N/A	26	< 10
6	visitdubrovnik.hr/hr/a...	49	22	22	28	0	N/A	41	< 10
7	fiore-tours.com/tours...	6	7	7	0	0	N/A	7	< 10
8	viator.com/Dubrovnik...	82	36	9	5	0	N/A	35	< 10
9	viator.com/Dubrovnik...	82	36	20	11	0	N/A	43	< 10
10	epiccroatia.com/tour...	13	12	9	0	0	N/A	11	< 10

Izvor: www.mangools.com

Kada korisnici i potencijalni cikloturisti pretražuju pojam „biciklističke staze u Dubrovačko-neretvanskoj županiji”, a da se ne nalazi na Komoot i Bike Map dobiju uvid u sljedeće informacije:

- PDF brošure

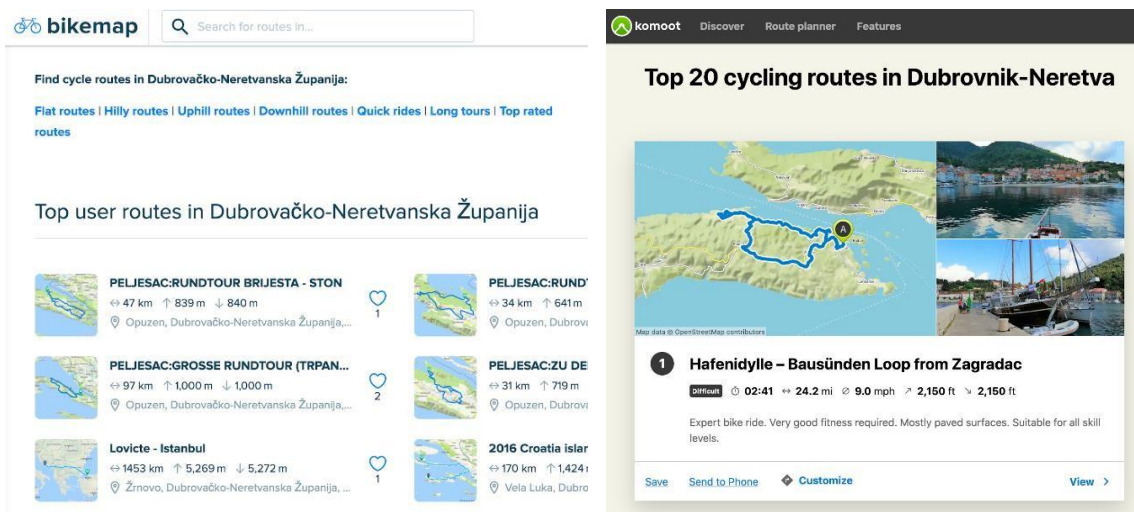
Pretragom sadržaja na temu „bike trails Dubrovnik Neretva county” pronađena je manja količina sadržaja u .pdf formatu, obično na stranicama turističkih zajednica. Gosti koji dolaze na odmor radi biciklizma svoj sadržaj pretražuju na pametnim telefonima što takve čini materijale čini slabo iskoristivima. Također, takav sadržaj ne rješava problem višejezičnosti (većina .pdf materijala na hrvatskom je i engleskom).

- Tekstove stranih blogera

Zamijećena je slaba ponuda sadržaja na temu biciklističkih staza u Dubrovačko-neretvanskoj županiji. Teme obično obrađuju strani blogeri na svojim stranicama.

Ako se sagledaju najposjećenije stranice na temu biciklizma i biciklističkih staza u Dubrovačko-neretvanskoj županiji, prvih pet mjesta u rezultatima pretrage čine agencije i aplikacije za planiranje biciklističkih ruta. Na upit „bike trail” + „lokacija” (npr. bike trail opuzen, bike trail metković, bike trail dubrovnik) uglavnom se dobiva ponuda staza prikazanih na stranici <https://www.bikemap.net/> i www.komoot.com. Na šestom mjestu nalazi se stranica Visit Dubrovnik.

Slika 7. Rezultati pretraživanja bike staza za Dubrovačko-neretvansku županiju



The image shows two screenshots of cycling route websites. The left screenshot is from [bikemap.net](http://www.bikemap.net) and displays search results for 'Dubrovačko-Neretvanska Županija'. It lists several routes with details like distance, elevation gain, and loss. The right screenshot is from [komoot.com](http://www.komoot.com) and shows the 'Top 20 cycling routes in Dubrovnik-Neretva'. The top route listed is 'Hafenidylle – Bausünden Loop from Zagradac', with a difficulty level of 'Expert', a duration of 02:41, and a distance of 24.2 miles.

Izvor: www.bikemap.net; www.komoot.com

Na priloženim stranicama dostupne su detaljne upute za kretanje rutom, postavljene su fotografije, procjena trajanja rute, a cijelu rutu moguće je preuzeti na mobilni uređaj i GPS.

Nekoliko turističkih zajednica na području DNŽ radi na razvoju cikloturizma i prezentaciji ponude svojeg područja. Svakako se mogu istaknuti inicijative promocije cikloturizma u Dolini Neretve na stranici Cycling Neretva www.cycling-neretva.com na kojoj su predstavljene sve postojeće rute, detaljno opisane (dužina staze, podloga, tehnička zahtjevnost, vrijeme potrebno za obilazak te preporuka za vrstu bicikla) te uključuju poveznicu na stranicu Ride With GPS koja predstavlja alat za planiranje ruta, QR kod i druge posebnosti. Također je zajedničkom inicijativom turističkih zajednica na poluotoku Pelješcu započelo s izradom interaktivnih karata za cijeli poluotok. Pojedine turističke zajednice poput onih na Korčuli svaka za sebe izradila je interaktivne karte, no

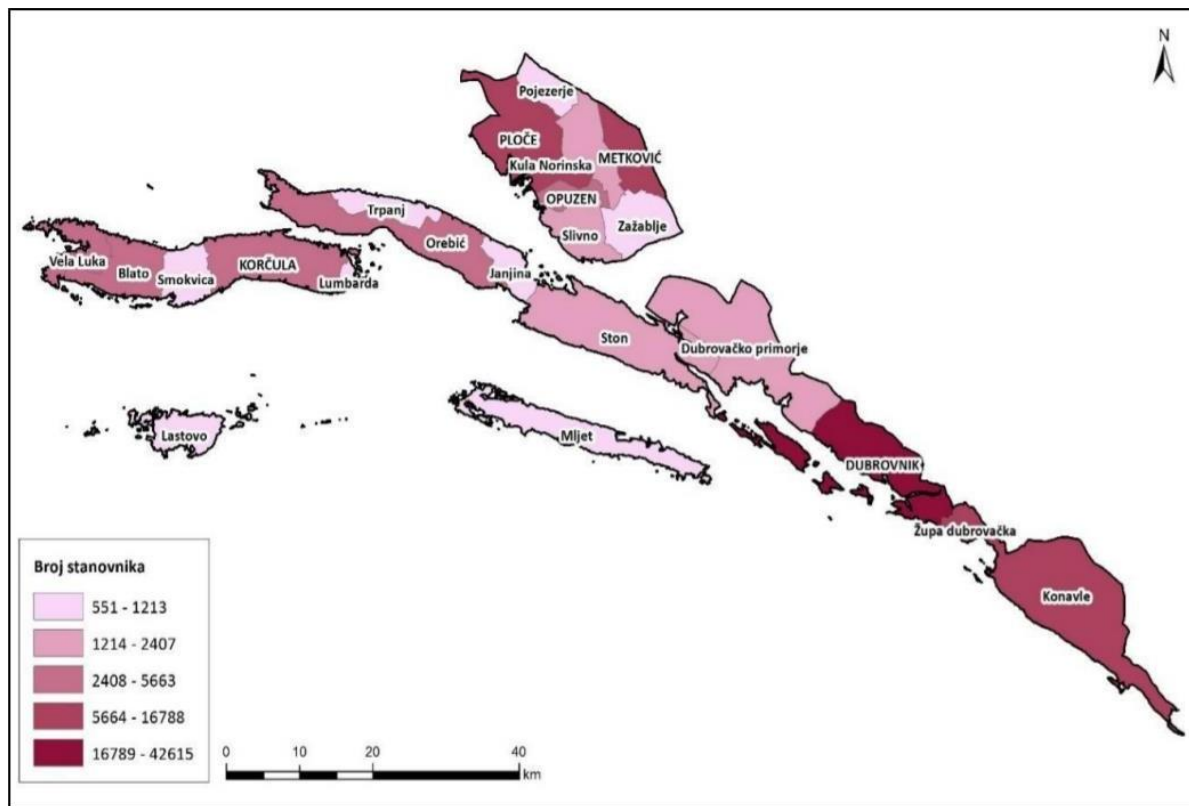
kako bi Dubrovačko-neretvanska županija u cijelosti postala cikloturistička destinacija, ponudu je potrebno ujednačiti i objediniti na zajedničkoj stranici.

Ponudu internetski dostupnih informacija i sadržaja potrebno je unaprijediti kroz kreiranje više originalnog višejezičnog sadržaja koji odgovara na najčešća pitanja gostiju. Također je od velike važnosti izrada interaktivne mape s detaljnijim uputama po uzoru na druge hrvatske stranice: <http://www.istria-bike.com/hr/staze/interaktivni-popis-staza>. Na mapama se moraju nalaziti objedinjene rute na razini cijelog DNŽ kako bi cikloturisti na jednostavan način i bez gubitka vremena mogli pronaći sve potrebne informacije.

2.2.2 PREGLED STANJA CIKLOTURISTIČKE PONUDE I POTRAŽNJE

Kao što je u prethodnom poglavlju navedeno, područje Dubrovačko-neretvanske županije promatrat će se kroz tri regije koje su specifične zbog svojih prirodnih, društvenih i gospodarskih karakteristika. Zbog jednostavnijeg predstavljanja svake od regija i njezinih specifičnosti u nastavku se nalazi slika s položajem gradova i općina Dubrovačko-neretvanske županije te brojem stanovnika.

Slika 8. Položaj gradova i općina Dubrovačko-neretvanske županije s brojem stanovnika



Izvor: Strateška studija o utjecaju na okoliš Županijske razvojne strategije Dubrovačko-neretvanske županije do 2020. godine

Svako od područja promotrit će se prema osnovnim prirodnim obilježjima, glavnim prometnicama, mogućnostima transporta do destinacije, turističkim kretanjima u vidu dolazaka i noćenja te dostupnim biciklističkim stazama.

Na području cijele županije prolaze četiri državne biciklističke rute koje se dijelom preklapaju sa dionicama međunarodnih ruta. U tablici u nastavku nalazi se njihov smjer kretanja:

Tablica 4. Državne biciklističke rute koje prolaze Dubrovačko-neretvanskom županijom

Oznaka rute	Smjer	Dionica međunarodne rute
D3	Gr. Slovenije (Jurovski Brod) – Ozalj – Karlovac – Slunj – Plitvička jezera – Knin – Sinj – Imotski – Vrgorac - Metković – gr. BiH	
D4		

Oznaka rute	Smjer	Dionica međunarodne rute
D9	Gr. Slovenije (Plovanija) – Umag – Pula – Rijeka – Gospić – Sveti Rok – Zadar – Šibenik – Trogir – Split – Ploče (trajekt) – Trpanj – Dubrovnik – gr. Crne Gore (Vitaljina)	EuroVelo 8 – Mediteranska ruta EuroVelo 9 – Jantarna ruta (gr. Slovenije – Pula)
	Gr. Mađarske (Duboševica) – Osijek – Đakovo – Slavonski Šamac – gr. BiH – (Doboj – Sarajevo – Mostar – Čapljinja) – gr. BiH – Metković – Ploče	EuroVelo 6 – Ruta Dunav (gr. Mađarske – Osijek)
D10	Kraljevica – Omišalj – Valbiska (trajekt) – Lopar – Rab (brod) – Lun – Pag – Zadar (trajekt) – Preko – Tkon (trajekt) – Biograd – Šibenik – Split (trajekt) – Vela Luka – Korčula (trajekt) – Orebić – Ston	Otočna ruta

Izvor: <https://cikloturizam.hr/rute/>

2.2.2.1 DONJONERETVANSKI KRAJ

Regiju koja se smjestila na donjem toku rijeke Neretve čine gradovi Metković, Ploče i Opuzen te općine Pojezerje, Slivno, Kula Norinska i Zažablje. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine na tom je području evidentirano 35.672 stanovnika, od čega Metković ima 16.788, Opuzen 3254, Ploče 10.135, Kula Norinska 1748, Pojezerje 991, Slivno 1999 te Zažablje 757 stanovnika.

Zbog svojih prirodno-geografskih obilježja ta se regija razlikuje od ostataka jadranske regije kojoj pripada. Bogatstvo voda, plodno tlo, sredozemna klima i zaštićeni dijelovi prirode samo su neke od posebnosti toga kraja.

Područje jedinica lokalnih samouprava na tom području povezano je državnim i županijskim cestama s ostatkom DNŽ, Splitsko-dalmatinskom županijom te susjednom Bosnom i Hercegovinom. U nastavku se nalazi popis glavnih prometnica na tom području:

- D8 G. P. Pasjak (gr. R Slovenije) – Šapjane – Rijeka – Zadar – Split – Ploče (D413) – čvorište Čeveljuša (D425 – čvorište Opuzen (D9) – G. P. Klek (gr. BiH) – G. P. Zaton Doli (gr. BiH) – Dubrovnik – G. P. Karasovići (gr. Crne Gore)
- D9 G.P. Doljani BIH/Metković – Opuzen – čvorište Opuzen (D8)
- D62 Šestanovac (D39) – Zagvozd – Vrgorac – Kula Norinska – Metković (D9)
- D413 Ploče (D8) – Luka Ploče
- ŽC6208 Vrgorac (D62) – Draževitići – Plina Jezero (Ž6276)

- ŽC6211 Vina (Ž6208) – Dusina – Otrić-Seoci (Ž6276)
- ŽC6216 Baćina (D8) – Ploče (D413)
- ŽC6217 Rogotin (D8) – Kula Norinska (D62)
- ŽC6218 Prud (G. P. Prud (granica RH/BiH)) – Metković (D62)
- ŽC6219 Buk-Vlaka (L69010) – Opuzen (D9)
- ŽC6220 Metković (D9) – Bijeli Vir – Badžula (G. P. Vukov Klanac (granica RH/BiH))
- ŽC6276 Mali Prolog (D62) – Plina Jezero – Baćina (D8)
- ŽC6279 Klek (D8) – Badžula (Ž6220)

Primarna gospodarska grana toga kraja jest poljoprivreda, a posebice sadnja i uzgoj agruma koji su simbol Neretve. Dijelovi netaknute prirode, vožnja brodom riječnim kanalima ili vožnja bicikla kroz polja mandarina privlače turiste u potrazi za odmorom, uživanjem u prirodi te upoznavanjem sa načinom života i običajima toga kraja.

U nastavku se nalaze podaci o broju noćenja i dolazaka prema dostupnim podacima turističkih zajednica gradova Metkovića, Opuzena i Ploča te općine Slivno koje pripadaju Donjoneretvanskoj regiji:

Tablica 5. Broj dolazaka i noćenja u turističkim zajednicama u Donjoneretvanskoj regiji u razdoblju od 2016. do 2020. godine

Godina	Kategorija	Metković	Opuzen	Ploče	Slivno
2016.	Dolasci	5.970	642	3.514	23.213
	Noćenja	11.139	4.750	20.601	206.680
2017.	Dolasci	6.325	664	4.607	27.197
	Noćenja	14.335	6.180	25.312	214.276
2018.	Dolasci	5.947	545	6.098	28.330
	Noćenja	12.613	2.977	32.255	226.775
2019.	Dolasci	6.566	Nije dostupno	7.584	28.586
	Noćenja	13.196	Nije dostupno	38.647	224.531
2020.	Dolasci	3.316	Nije dostupno	3.620	13.987
	Noćenja	8.203	Nije dostupno	22.267	134.468

Izvor: Sustav eVisitor, dostavljeno od strane turističkih zajednica

Iz priloženih podataka vidljiva je tendencija rasta dolazaka i noćenja u navedeno područje, a razvoju će zasigurno pridonijeti i stvaranje zajedničkoga cikloturističkog proizvoda na razini DNŽ.

Područje doline rijeke Neretve sa svojim jedinstvenim krajolikom isprepletenim riječnim rukavcima i poljima agruma, blagom klimom, bogatim kulturnim nasljeđem te autentičnom gastronomijom predstavlja iznimnu resursnu osnovu za razvoj posebnih oblika turizma, a posebice cikloturizma. U nastavku se nalazi popis biciklističkih ruta na području Donjoneeretvanske regije:

Tablica 6. Popis biciklističkih ruta na području Donjoneeretvanskog kraja

Naselja kroz koje prolaze biciklističke rute	Ukupna dužina ruta (u km)	Podloga biciklističkih ruta	Kategorizacija ruta po težini
Prud – Dragovija – Vid	27 km	makadam	3/5
Baćinska jezera	9,2 km	makadam	1/5
Mandarina ride	15,1 km	asfalt/makadam	1/5
Poljem do ušća Neretve	22 km	asfalt/makadam	1/5
Veliki krug dolinom Neretve	100,2 km	asfalt	3/5
Dolina Neretve sjeverni krug	56,3 km	asfalt	2/5
Dolina Neretve južni krug	66 km	asfalt	3/5
Srcem Doline Dolina Neretve	56,6 km	asfalt	3/5
Ploče – Vrgorac – Podgora	107,1 km	asfalt	4/5
Makarska – Ploče/Trpanj	56 km	asfalt/makadam	NP

Izvor: obrada podataka dostavljenih od strane Turističkih zajednica; <https://www.eurovelo8.hr/>

U sklopu Javnog poziva za kandidiranje programa za potpore turističkim zajednicama na turistički nerazvijenim područjima u 2016. godini kroz projekt Razvoj cikloturizma u gradu Metkoviću, biciklistička ruta Prud – Dragovija – Vid opremljena je turističkom signalizacijom. To je brdska ruta za MTB u dužini od 27 km, po kojoj se vozi tradicionalna utrka XCP Stipe Čamber u sklopu XC zimske lige Dalmacije.

Slika 9. Biciklistička ruta Prud – Dragovija – Vid i natjecatelji utrke XCP Stipe Čamber



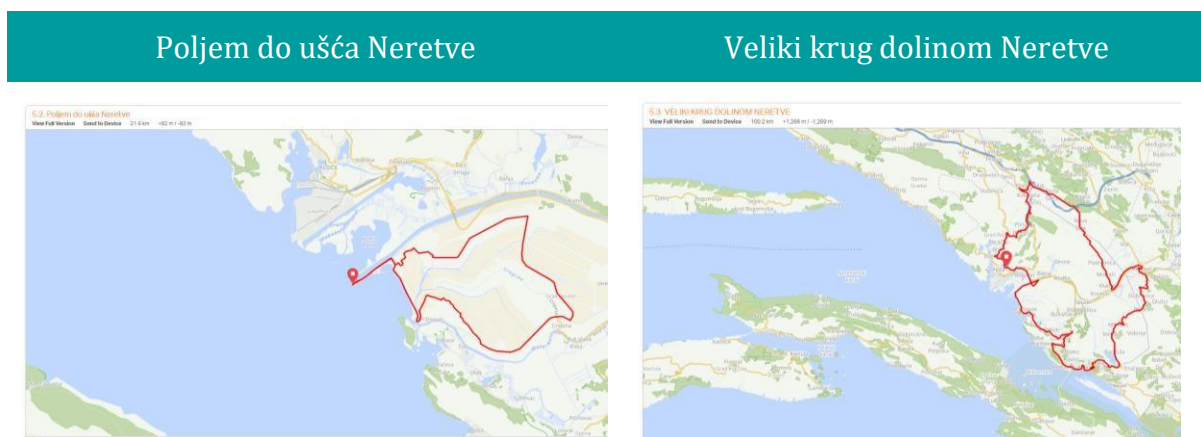
Izvor: TZ Grada Metkovića

Nadalje, biciklistička ruta Baćinska jezera povezuje pet od sedam jezera te je duga približno 15 km. Baćinska jezera (Oćuša, Crniševo, Sladinac, Podgora, Vrbnik, Šipak i Plitko jezero) dom su velikom broju zaštićenih biljnih i životinjskih vrsta. Dno im leži ispod razine mora, što ih čini kriptodepresijom, a iako je u neposrednoj blizini Jadranskog mora na krškom terenu, oni su ispunjeni slatkom vodom. Duž biciklističke rute nalaze se klupe za sjedenje, a pored same rute nalazi se izvor vode u kojoj se možete osvježiti i opustiti. Navedena ruta namijenjena je pješacima i biciklistima.

Preostalih šest biciklističkih ruta osmišljeno je kroz dokument Razvoj cikloturizma u dolini Neretve. Naručitelji dokumenta, Grad Metković te Općine Kula Norinska, Slivno i Zažablje zajedničkim su djelovanjem nastojali objediniti sve potencijale i resurse toga kraja u stvaranje zajedničke cikloturističke destinacije. U navedenu inicijativu naknadno se priključio grad Ploče, dok se grad Opuzen nije uključio, no jedna od biciklističkih ruta prolazi kroz dijelove Opuzena.

Osim prethodno spomenutih lokalnih biciklističkih ruta na području Donjoneretvanskog kraja potrebno je naglasiti i etapu EuroVelo 8 Mediteranske rute. Etapa 17 započinje u središtu Makarske te preko južnih mjesta Makarske rivijere vodi do Ploča i trajektne luke iz koje polaze brodske linije za poluotok Pelješac u mjesto Trpanj gdje započinje sljedeća dionica rute. U mjestu Baćina moguće je skrenuti u razgledavanje prirodnog fenomena sedam Baćinskih jezera.

Slika 10. Odabrane biciklističke karte na stranicama na Donjoneeretvanskom području



Izvor: TZ Grada Metkovića

U gradu Metkoviću uređena je i pješačko-biciklistička staza u centru grada dužine 1 km kako bi se lokalnom stanovništvu i posjetiteljima omogućila što ugodnija vožnja.

Slika 11. Biciklistička staza u Metkoviću uz Šetalište 116. brigade



Izvor: TZ Grada Metkovića

Uz grad Ploče vezuje se biciklistička ruta koja prolazi uz Baćinska jezera koju održava Komunalno poduzeće Ploče. Nadalje, Turistička zajednica grada Ploča radi na izradi projekta razvoja cikloturističke destinacije Grada Ploča te na razvoju cikloturističke destinacije Vrgorskog polja pod nazivom Polje Jezero. Projektom Polje Jezero kroz tematske staze povezat će se grad Vrgorac u Splitsko-dalmatinskoj županiji te grad Ploče u Dubrovačko-neretvanskoj županiji. Zajedničkim djelovanjem Polje Jezero kao očuvana

i autentična lokacija postat će odredište pogodno za razvoj agencijskog cikloturizma iz drugih obližnjih destinacija (npr. Makarska rivijera).

Prednost Donjoneeretvanskog područja jest pretežno nizinsko područje uz tok rijeke Neretve i njezine pritoke. Dolina Neretve poznata je i po brojnim štandovima uz glavne prometnice na kojima se prodaju domaći proizvodi što je posebno poznato u jesenskom razdoblju za vrijeme berbe mandarina. Na idućoj slici prikazana je jedna od prometnica uz čiji se rubni dio nalaze štandovi s domaćim proizvodima.

Slika 12. Štandovi uz glavne prometnice na Donjoneeretvanskom području



Izvor: www.likemetkovic.hr

Uz tokove rijeke uglavnom se pružaju i glavni cestovni pravci. Prednost je to koja se može iskoristiti za daljnji razvoj turizma i povezivanje cijelog područja. Kao što je vidljivo iz prethodne slike uz prometnice često postoje širi dijelovi za zaustavljanje automobila koji kupuju na štandovima. Također uz tok rijeke postoje i šetnice koje su na dijelovima uređene, a na pojedinim dijelovima potrebno je uređenje u vidu košnje ili ravnjanja terena. Sve navedeno predstavlja mogućnost za uspostavu biciklističkih staza ili ruta uz minimalan utjecaj na okoliš.

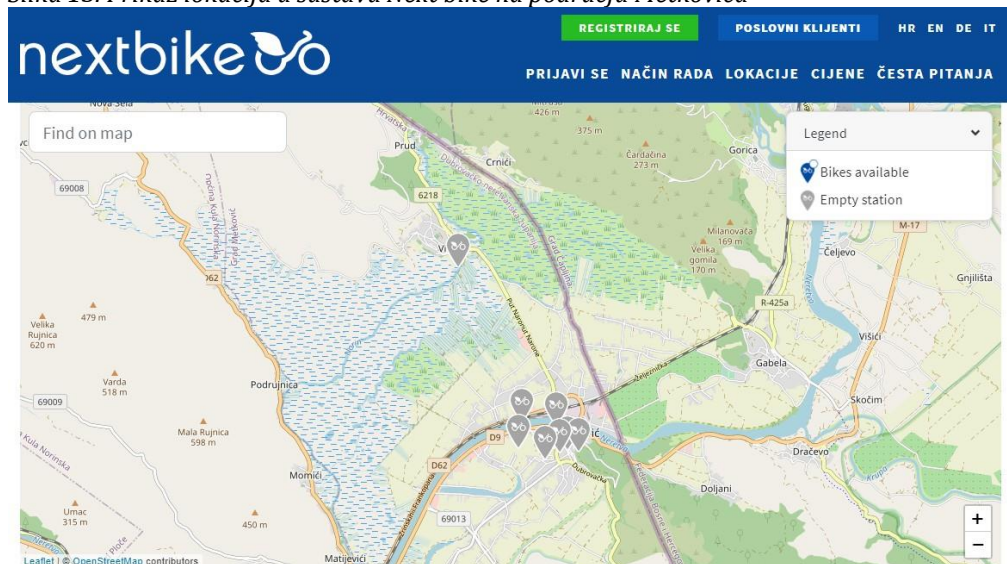
Na području Donjoneeretvanske regije djeluju i dva biciklistička kluba, BK Metković te BK Relaks. Biciklistički klubovi aktivno se bave organizacijom sportskih i rekreativnih događanja te promiču razvoj cikloturizma na svojem području. Djelovanjem biciklističkih klubova potiče se i lokalno stanovništvo na bavljenje biciklizmom, a samim time stvara se i ugodna atmosfera za cikloturiste koji u lokalnom stanovništvu prepoznaju znanje,

iskustvo te poznavanje svih prilika za vožnju na njihovu području. Osim biciklizma klubovi promoviraju i zdrav način života, planinarenje, trčanje i hodanje te na taj način promoviraju dolinu Neretve kao destinaciju.

Kako bi se cikloturistima pružile dodatne usluge, na području Donjoneretvanskog kraja djeluje i nekoliko gospodarskih subjekata koji pružaju usluge servisiranja, prijevoza biciklista i biciklističke opreme, najma bicikala i biciklističke opreme te organiziranja i vođenja biciklističkih tura. Kao primjere dobre prakse i stvaranja ponude za cikloturiste može se izdvojiti obrt *Narona bike* koji pruža objedinjene usluge iznajmljivanja bicikla, transfera putnika i bicikla te pružanje servisnih usluga. Tvrtka *Neretva rent a bike* pruža usluge iznajmljivanja bicikla, *Life & Ventures* koja uz biciklizam pruža velik broj drugih sportskih i avanturističkih aktivnosti za vrijeme boravka na području doline Neretve.

Kako bi se lokalno stanovništvo ali i turiste potaknulo na korištenje bicikla kao glavnog prijevoznog sredstva, na području grada Metkovića uspostavljen je sustav javnih bicikala *Next bike*. U sklopu sustava *bike share* nalazi se 14 bicikala na dvije glavne lokacije u Gradskom parku i ispred Arheološkog muzeja Narona u Vidu. Osim navedenih lokacija, a radi lakše dostupnosti bicikala postoje i dodatne lokacije: ispred Gradske uprave, kod zelene tržnice na desnoj strani grada, kod OŠ don Mihovila Pavlinovića, ispred postaje Granične policije te u Sportskoj ulici.

Slika 13. Prikaz lokacija u sustavu *Next bike* na području Metkovića

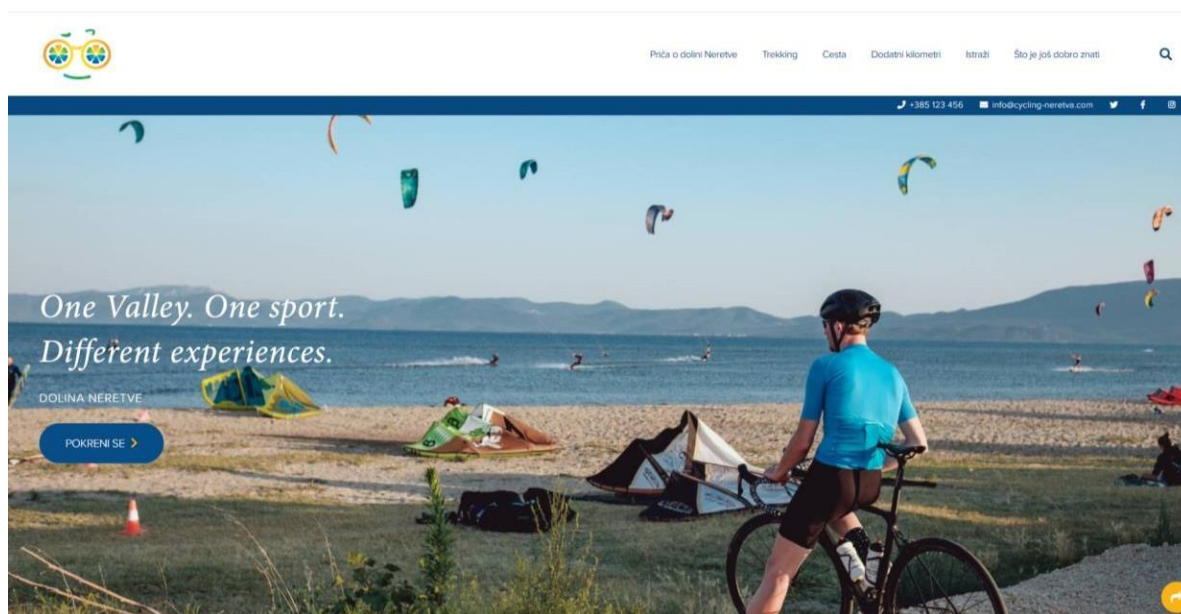


Izvor: www.nextbike.hr

Pregledom postojećih stranica turističkih zajednica na Donjoneretvanskom području ustanovljeno je da se biciklizam kao aktivnost promovira, no nedostaje detaljnih

informacija o biciklističkim rutama i pratećoj ponudi. Ponuda svih dostupnih ruta i pratećih sadržaja nastavno na izrađeni dokument Razvoj cikloturizma u dolini Neretve prezentirana je na internetskoj stranici www.cycling-neretva.com. Promoviranjem navedene stranice i dostupnih sadržaja pridonijet će se pozicioniranju Donjoneeretvanskog kraja, ali i cijele Dubrovačko-neretvanske županije kao cikloturističke regije. Pri prezentaciji ponude posebno je važna upotreba prepoznatljivog slogana te loga koji predstavlja navedeno područje. Dokumentom Razvoj cikloturizma u dolini Neretve osmišljen je i dizajniran cijeli novi brend destinacije koja će se promovirati kao #1valley, odnosno sloganom *One Valley, one sport, many different experiences* što je vidljivo na sljedećoj slici.

Slika 14. Prikaz internetske stranice, logotipa i slogana za dolinu Neretve



Izvor: www.cycling-neretva.com

Slogan i logotip upotrijebljeni su nadalje u izradi fotomaterijala, promotivnih videozapisa i brošura koji će se prezentirati ciljanim tržištima u predstavljanju Donjoneeretvanskog kraja kao nove cikloturističke destinacije.

Područje obuhvaćeno prethodno spomenutim dokumentom Razvoj cikloturizma u dolini Neretve ne obuhvaća cijelo područje doline rijeke Neretve koje je obuhvaćeno Operativnim planom (nije obuhvaćen grad Opuzen) što predstavlja nedostatak za cijelo područje. Cjelovitost biciklističkih staza i povezivanje više područja jedna je od osnovnih karakteristika cikloturizma koju je potrebno upotrebljavati i pri izradi razvojnih dokumenata i potom oblikovanja ponude. Nadalje, potrebno je suradnjom svih dionika

potaknuti razvoj novih i održavanje postojećih manifestacija koje su uglavnom lokalnog karaktera te ih podignuti na višu razinu.

Manifestacije koje se održavaju na području doline Neretve jesu:

- Neretvanski đir, koji se sastoji se od dviju MTB biciklističkih utrka. Za sve je posjetitelje utrke između biciklističkih utrka organiziran izlet neretvanskom lađom te biciklijada kojom bi se povezale znamenitosti grada Metkovića. Taj jedinstveni događaj na području južne Dalmacije spoj je rekreativnog i natjecateljskog biciklizma, kojim se želi promovirati grad Metković i cijelu dolinu Neretve kao idealnu ciklodestinaciju;
- Memorijalni Maraton Prevlaka Vukovar u šest etapa i u dužini 1000 km simbolički spaja dvije najudaljenije točke u Hrvatske: Prevlaku i Ilok. Maraton se održava u spomen na pogibiju 12 hrvatskih redarstvenika u Borovu Selu 2. svibnja 1991.;
- biciklistička utrka XCP Stipe Čamber organizira se u veljači te obuhvaća tri utrke: natjecateljsku za bodovanje, rekreativnu i dječju. Utrku organizira BK Metković;
- Kids outdoor;
- Biciklijada oca Ante Gabrića održava se u sklopu manifestacije Dani oca Ante Gabrića u mjesecu veljači;
- Žabica predstavlja dječju biciklijadu natjecateljskog karaktera, a održava se jedanput godišnje, u jesenskim mjesecima;
- Primavera cjelodnevna biciklistička manifestacija za žene u organizaciji BK Relaks te potpore Grada Metkovića i TZ Grada Metkovića koja promovira biciklizam te prirodne ljepote doline Neretve. Primavera je također predstavljena u Metkoviću na prvoj tematskoj cikloturističkoj konferenciji u Hrvatskoj u sklopu Dana cikloturizma;
- Biciklijada Ivica Prusac Juma održava se u svibnju u spomen na hrvatskog branitelja Ivicu Prusca Jumu. Članovi biciklističkih klubova Relaks i Metković tim povodom posjete njegovo spomen-obilježje te odaju počast biciklirajući od Metkovića preko Komina (Banje) do Bagalovića i natrag u Metković;
- Biciklijada Igor Penava održava se u listopadu u organizaciji BK Relaks. Biciklijada prolazi ulicama grada Metkovića, a iskusniji biciklisti nastavljaju vožnju preko Kleka i Opuzena te dolinom Neretve do Metkovića.

Osim navedenih manifestacija u Metkoviću je 2019. godine održana prva tematska konferencija posvećena cikloturizmu, obliku turizma s velikim potencijalom u poslovnom, ali i razvojnom smislu. Dane cikloturizma organizirali su Trail – Full Cycling Experience, uz potporu Ministarstva turizma i Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture te Grada Metkovića, općina Kula Norinska, Slivno, Zažablje i Turističke zajednice grada Metkovića. Na konferenciji okupili su se predstavnici svih važnih

subjekata zainteresiranih za razvoj cikloturizma – ministarstva, HTZ, lokalne samouprave, turističke agencije, ponuđači usluga i proizvoda.

Prepoznatljivost manifestacija očituje se kroz adekvatnu promociju, ali i prateće sadržaje poput zabavnih sadržaja za posjetitelje, mogućnosti za smještaj, ugostiteljskoj ponudi i brojnim drugim čimbenicima. Na području doline Neretve velik broj objekata iskazao je želju prilagodbe svoje ponude potrebama cikloturista što predstavlja značajan iskorak u stvaranju višednevne destinacije. Kako bi se navedeno ostvarilo, potrebna je uspostava Standarda kvalitete koji bi se primjenjivali na razini cijele DNŽ za što bi dionici dobili odgovarajuće oznake koji će služiti za promociju njihovih proizvoda i usluga te cijele regije kao *bike friendly*.

Područja intervencije i potencijali za razvoj cikloturizma na Donjoneretvanskom području:

- klima pogodna za cjelogodišnji razvoj cikloturizma
- mogućnost razvoja tematskih ruta orijentiranih prema gastronomskoj ponudi
- raznolik teren pogodan za rekreativce i profesionalce
- blizina snažnih turističkih regija – Makarske rivijere i Dubrovačkog primorja
- započeta inicijativa zajedničkog razvoja cikloturizma u dolini Neretve koju je potrebno nastaviti širiti na području DNŽ i SDŽ i povezati s dionicima susjednih JLS-a
- lokalni brend u razvoju integrirati u regionalne inicijative DNŽ u cilju formiranja zajedničke i povezane cikloturističke ponude
- prepoznat interes sektorskih dionika u stvaranju ponude (biciklistički klubovi, pružatelji usluga itd.)
- velik broj manifestacija koje je potrebno upotpuniti dodatnim sadržajima te prezentirati široj publici
- na području grada Metkovića postoji sustav *bike share*
- nije razvijen sustav e-bike
- izrađena internetska stranica koja objedinjuje biciklističke rute na razini doline Neretve
- zbog nedostatka smještajnih kapaciteta i ugostiteljskih sadržaja prilagođenih potrebama cikloturista područje doline Neretve ima potencijal za jednodnevnu i izletničku destinaciju
- razvoj pratećih sadržaja i usluga pogodnih za cikloturiste (*bike friendly* ugostiteljski objekti, smještaj i sl.)

2.2.2.2 OTOČNO I POLUOTOČNO PODRUČJE

Otočno i poluotočno područje Dubrovačko-neretvanske županije čine Grad Korčula te općine Lastovo, Vela Luka, Blato, Smokvica, Lumbarda, Mljet, Orebić, Trpanj, Janjina i Ston. Prostorno su se navedene jedinice lokalne samouprave smjestile na poluotoku Peleješcu (Ston, Janjina, Trpanj, Orebić), otoku Korčuli (Korčula, Lumbarda, Vela Luka, Blato, Smokvica), otoku Lastovu (Lastovo) te otoku Mljetu (Mljet).

Ukupan broj stanovnika prema Popisu stanovništva iz 2011. godine na navedenom području iznosi 25.203 stanovnika s prosječnom gustoćom naseljenosti od 34,67 stan./km².

KORČULA

Otok Korčula ubraja se u najveće hrvatske otoke s površinom od 276,03 km². Prema popisu stanovništva iz 2011. godine evidentirano je 15.522 stanovnika. Administrativnom podjelom otok Korčula podijeljen je na Grad Korčulu te općine Blato, Lumbardu, Smokvicu te Vela Luku.

S kopnom je Korčula povezana putem trajektnih i katamaranskih linija nekoliko puta dnevno preko dvije luke – Vela Luka i Korčula, a linije su:

- Dubrovnik – Korčula – Hvar – Bol – Split
- Orebić – Korčula
- Split – Vela Luka – Lastovo
- Split – Hvar – Vela Luka – Lastovo
- Split – Milna – Hvar – Korčula – Pomena – Dubrovnik (sezonska)
- Split – Hvar – Prigradica – Korčula
- Dubrovnik – Luka Šipanska – Sobra – Polače – Korčula – Ubli (sezonska)

Na otoku Korčuli postoji jedna državna cesta, tri županijske ceste te nekoliko lokalnih prometnica. U nastavku se nalazi popis glavnih cestovnih pravaca koji se osim za potrebe transporta i povezivanja naselja na otoku koriste djelomično i u biciklističke svrhe:

Slika 15. Izlazak biciklista s trajekta



Izvor: www.visit-goodplace.com

- D-118 na pravcu trajektno pristanište Dominče/Korčula/ – Smokvica – Blato – Vela Luka
- ŽC-6221 Vela Luka (Plitvine) (L69060) – D118
- ŽC-6222 D118 – Blato – D118
- ŽC-6223 Blato (Ž6222) – Prižba – Brna – Smokvica (Ž6268)
- ŽC-6224 Račišće – Korčula (D118)
- ŽC-6225 D118 – Lumbarda
- ŽC-6244 Korčula: D118 – luka
- ŽC-6255 Prigradica (L69018) – Blato (Ž6222)
- ŽC-6268 Kapja (D118) – Smokvica – Čara – Dubovo (D118)⁸

Reljef Korčule uvelike se razlikuje na njezinim pojedinačnim dijelovima, pa je tako sjeverna obala relativno niža, pristupačna i s nekoliko manjih uvala, zaljeva i otočića. Na sjevernoj obali nalazi se naselje Korčula u čijem se sjeveroistočnom zaljevskom prostoru nalazi grupa otoka (Badija, Planjak, Vrnik, Gubavac, Knežić i dr.). Južna obala otoka strmija je i nepristupačnija, dok je na zapadnom dijelu otoka smještena Vela Luka koja je ujedno i najbolje zaštićena uvala na otoku.

Otok Korčula zbog brojnih plaža i uvala, blage klime, čistog zraka i mora privlači brojne posjetitelje. Osim po prirodnim ljepotama cijeli otok poznat je po bogatoj kulturnoj, graditeljskoj i arheološkoj baštini koja je odraz brojnih povijesnih zbivanja na otoku. Navedeno u segmentu razvoja cikloturizma predstavlja osnovu za razvoj tematskih biciklističkih ruta i upoznavanje otoka iz sasvim druge perspektive, one na dva kotača.

Najzastupljenija gospodarska grana na otoku Korčuli jest turizam, a od djelatnosti se ističu pružanje smještaja te priprema i posluživanje hrane. Otok Korčula privlačan je velikom broju turista, a u nastavku se nalazi presjek stanja dolazaka i noćenja po turističkim zajednicama otoka Korčule u promatranom petogodišnjem razdoblju.

⁸ <https://zuc-dubrovnik.hr/portfolio-item/ceste/>

Tablica 7. Broj dolazaka i noćenja u turističkim zajednicama na otoku Korčuli u razdoblju od 2016. do 2020. godine

Godina	Kategorija	Korčula	Vela Luka	Blato	Lumbarda	Smokvica
2016.	Dolasci	73.261	30.065	17.816	16.532	7.948
	Noćenja	363.157	180.663	174.280	129.722	52.175
2017.	Dolasci	84.782	30.371	19.677	18.487	8.291
	Noćenja	416.733	187.370	191.026	135.820	55.523
2018.	Dolasci	96.522	30.939	20.559	19.087	7.996
	Noćenja	440.706	190.032	198.759	138.794	51.854
2019.	Dolasci	99.576	33.919	20.904	18.716	8.497
	Noćenja	434.788	208.905	202.362	135.257	54.148
2020.	Dolasci	31.990	14.176	13.957	8.796	2.143
	Noćenja	209.569	111.684	151.384	81.096	22.676

Izvor: brada autora prema podacima dostavljenima od strane turističkih zajednica

Ako se promotre podaci o dolascima i noćenju, vidljiv je porast u obje kategorije u svim jedinicama lokalne samouprave u razdoblju od 2016. godine do 2019. godine. U 2020. godini došlo je do pada dolazaka i noćenja no razlog tome jest epidemija bolesti COVID-19 koja je uvelike ograničila kretanja stanovništva na globalnoj razini.

Prema prethodno spomenutoj administrativnoj podjeli formirano je i pet turističkih zajednica koje između ostalih aktivnosti razvijaju i cikloturističku ponudu. U dosadašnjim aktivnostima cikloturizam se razvijao pojedinačno u svakoj od jedinica lokalne samouprave zasebno. Budući da otoci pa tako i otok Korčula tvore jedinstvenu cjelinu, uvidjela se potreba za povezivanjem pojedinačnih inicijativa te stvaranjem prepoznatljive cikloturističke ponude na razini cijelog otoka Korčule. Iz Strategije razvojturizma Grada Korčule proizašla je projektna ideja o Akcijskom planu razvoja biciklističkog turizma. Sporazumom o projektnom udruživanju lokalnih turističkih zajednica otoka Korčule iz prosinca 2020. godine započelo se s nizom zajedničkih aktivnost koje će biti predstavljene kroz Akcijski plan razvoja biciklističkog i pješačkog turizma za otok Korčulu, a čiji se završetak izrade očekuje u proljeće 2021. godine. Aktivnosti na koje će se djelovati kroz Sporazum o projektnom udruživanju lokalnih turističkih zajednica otoka Korčule odnose se na sljedeće:

- organizaciju postojećih sportskih i novih manifestacija aktivnog turizma i provođenje marketinških aktivnosti za iste
- organizaciju edukacija za specijalizirane vodiče aktivnog turizma i edukacije stanovništva za popularizaciju aktivnog načina života
- opremanje biciklističkih i pješačkih ruta otoka Korčule uključujući EuroVelo8 (prometni elaborat, standardizacija oznaka, informativne table, održavanje ruta)

- projekte označavanja posebnim standardima – *labelling* – smještajnih i drugih objekata i
- projekte postavljanja e-punionica i servisnih stanica za bicikle.

U nastavku Analize nalazi se popis biciklističkih ruta po jedinicama lokalne samouprave na otoku Korčuli.

Tablica 8. Popis biciklističkih ruta na otoku Korčuli

Naselja kroz koje rute prolaze	Ukupna dužina ruta (u km)	Podloga biciklističke rute	Kategorizacija rute po težini
Grad Korčula			
Pupnat – Žrnovo – Pupnatska luka – Čara – Zavalatica	53 km	asfalt	Nije poznato (dalje u tekstu NP)
Korčula – Lumbarda – Korčula	20,3 km	asfalt	NP
Korčula – Žrnovo – Pupnat – Račišće	31,3 km	asfalt	NP
Korčula – uvala Bačva – Korčula	28,7 km	asfalt	NP
Korčula – Orlanduša – Korčula	31 km	asfalt	NP
Korčula – Žrnovo – Rasohatica	12,30 km	asfalt	NP
Općina Vela Luka			
Vela Luka – Sprtišća – Privor – Vela spila – Vela Luka – ŽUTA STAZA	13,9 km	asfalt, makadam	1/3
Vela Luka – Tudorovica – Tečar – Prapatna – Vela Luka – PLAVA STAZA	14,7 km	asfalt, makadam	1/3
Vela Luka – Poplat – Hum – Vela Luka – ZELENA STAZA	15,9 km	asfalt, makadam	2/3
Vela Luka – Dub – Potirna – Vela Luka – CRVENA STAZA	14,2 km	makadam, asfalt, <i>single track</i>	1/3
Općina Blato			
Blato – Prigradica – Blato	14,5 km	asfalt	NP
Blato – Mala Kapja – Babina – Blato	30 km	NP	NP
Blato – Črnja Luka – Vela Luka – Blatsko Polje – Blato	24,5 km	asfalt, makadam	NP
Blato – Karbuni – Potirna – Blatsko Polje – Blato	20,5 km	asfalt	NP
Blato – Donji Lov – Brna – Prižba – Blato	30 km	asfalt	NP
Općina Lumbarda			
Lumbarda – Sv. Križ – Rt Ražnjić – Uvala Pržina – Kosovo – Gornje Blato – Javić	10 km	asfalt, makadam	lako/srednje

Javić – Kosovo – Gornje Blato – Žrnovo – Lokva – Donje Blato – Lumbarda	15,5 km	asfalt, makadam	lako/srednje
Lumbarda – Uvala Pržina – Baruža – Glogovac – Vidikovac – Gornje Blato – Humac – Lumbarda	12 km	asfalt	lako
Općina Smokvica			
Smokvica – Brna – Stavoine – Smokvica	17 km	NP	NP
Smokvica – Minča Bor – Gornji Lov – Smokvica	8 km	NP	NP
Smokvica – Zavalatica – Čara – Smokvica	17 km	NP	NP
Smokvica – Bilostrma – Babina – Smokvica	29 km	NP	NP

Izvor: obrada podataka dostavljenih od strane turističkih zajednica

Svaki od JLS-a prethodno je razvijao pojedinačne rute no Akcijskim planom te finalizacijom Operativnog plana očekuje se formiranje prepoznatljivog turističkog proizvoda. Povezivanjem biciklističkih ruta, stvaranjem zajedničkih dodirnih točaka i tematskih ruta na cijeloj Korčuli, a ujedno i povezivanjem sa susjednim otocima cilj je stvoriti prepoznatljivu cikloturističku destinaciju. U nastavku se nalazi prikaz dostupnih biciklističkih karata na stranicama turističkih zajednica na otoku Korčuli.

Slika 16. Odabrane biciklističke karate na stranicama turističkih zajednica na otoku Korčuli

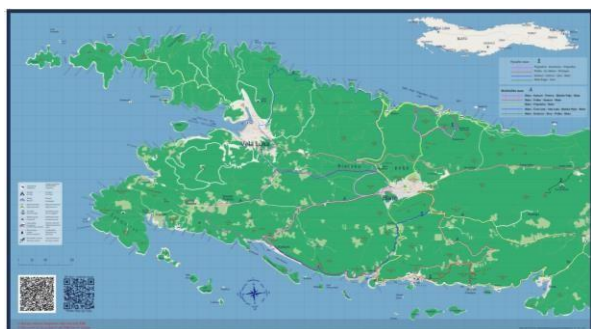
Korčula



Vela Luka



Blato



Lumbarda



Smokvica

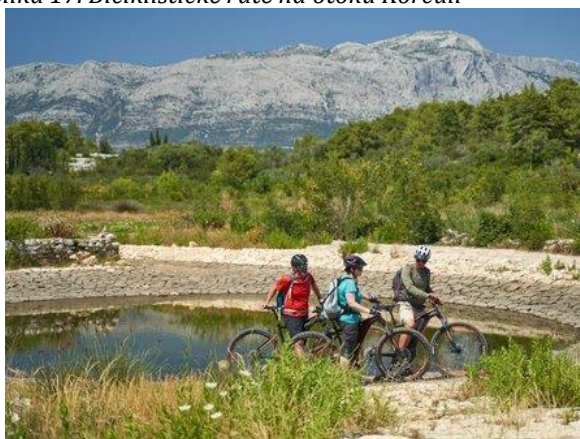


Izvor: Službene stranice Turističkih zajednica

Na području otoka Korčule tijekom godine organizira se nekoliko manifestacija za bicikliste, Izazov Marko Polo – srednje dugi triatlon u organizaciji TZ Korčula, Grada Korčule i Triatlon kluba Split. Od 2020. godine manifestacija prelazi na razinu cijelog otoka te je zajedničkim djelovanjem organiziraju TZO Vela Luka i Općina Vela Luka, TZO Smokvica i Općina Smokvica, a u 2021. očekuje se uključenje i Općine Blato. Na području TZ Lumbarda u 2020. godini nastojalo se organizirati biciklistička utrku, no zbog epidemije bolesti COVID-19 ista je odgođena. U organizaciji TZ općine Vela Luka, općine Vela Luka te udruga i volontera s područja Vele Luke organizira se Luška Strka. Luškom Strkom pozdravlja se dolazak ljeta, a uz *trail* utrku vozi se i MTB utrka za bicikliste.

Nadalje, na području otoka Korčule velik broj gospodarskih subjekata prepoznao je potencijal cikloturističkog tržišta. Tako se nekoliko gospodarskih subjekata bavi prijevozom biciklista i biciklističke opreme, najmom biciklističke opreme te organizacijom i vođenjem biciklističkih tura. Također je u ponudi moguće unajmiti električni bicikli ili koristiti usluge licenciranih *bike* vodiča. Kao primjere dobre prakse moguće je izdvojiti smještajni objekt Korčula Hill koji nudi dodatne usluge za bicikliste, turističku agenciju Kaleta koja osim klasičnih bicikala za najam nudi i električne bicikle, ali i brojne druge koji su ponudu otoka Korčule učinili jedinstvenom. Smještajnih objekata i ugostiteljskih objekata s *bike friendly* oznakama nema. Također, nedostatak ponude zabilježen je za usluge servisa bicikala i biciklističke opreme.

Slika 17. Biciklističke rute na otoku Korčuli



Izvor: www.korcula-outdoor.com

Turistička zajednica općine Blato u 2021. godini planira aktivnosti provjere i ažuriranja postojećih biciklističkih i pješačkih staza na području općine Blato. U skladu s time planiran je obilazak postojećih biciklističkih ruta i pješačkih staza, istraživanje terena te prilagodba i osmišljavanje novih zanimljivih ruta, nadalje fotografiranje prirodnih ljepota, povijesnih detalja i bilja povezanih s pojedinim rutama, kao i prijedlog novih

lokacija za putokaze u skladu sa stanjem na terenu, a sve u cilju obogaćivanja i razvoja ponude cikloturizma na području općine Blato, kao i uključivanja u realizaciju planiranih zajedničkih aktivnosti turističkih zajednica na razini klastera – otoka Korčule na temu razvoja cikloturizma/pješačkih ruta otoka Korčule, a nastavno na sklopljeni Sporazum o projektnom udruživanju lokalnih turističkih zajednica otoka Korčule (prosinac 2020.).

Sporazum o projektnom udruživanju lokalnih turističkih zajednica otoka Korčule dotiče široku lepezu zajedničkih projekata i aktivnosti. Aktivnosti i projekti povezani s cikloturizmom samo su dio aktivnosti/projekata, a u skladu sa Sporazumom izrađena je sva potrebna dokumentacija za *labelling – bike friendly, hikers friendly* itd. za otok Korčulu. Nakon donošenja Akcijskog plana planira se javni poziv za dodjelu certifikata, a započete su aktivnosti povezane s trasiranjem te izradom potrebnih elaborata za otočnu kružnu rutu.

LASTOVO

Lastovo je otok u Jadranskom moru smješten južno od otoka Korčule i jugozapadno od poluotoka Pelješca i otoka Mljeta. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine Lastovo je brojilo ukupno 792 stanovnika raspoređenih u pet naselja (Lastovo, Pasadur, Skrivena Luka, Uble i Zaklopatica).

S kopnom Lastovo je povezano trajektnim i katamaranskim linijama:

- Lastovo – Vela Luka – Hvar– Split (katamaran)
- Lastovo – Vela Luka – Split (trajekt)
- Lastovo – Korčula – Dubrovnik (katamaran)

Vožnja katamaranskom linijom s Lastova do Splita traje približno 3 sata, dok prijevoz trajektnom linijom traje približno 5 sati. U ljetnim mjesecima prema Lastovu uspostavlja se i brzobrodaska linija Dubrovnik – Šipan – Mljet – Korčula – Lastovo koja prometuje dva puta tjedno.

Naselja na otoku povezana su jednom državnom, jednom županijskom cestom te nekoliko lokalnih cesta:

- D119 Ubli – Lastovo
- ŽC6230 Pasadur (LC 69063) – Ubli (D119)
- LC 69034 Zaklopatica – Lastovo (D119),
- LC 69035 Lastovo(D 119) – Skrivena Luka,
- LC 69062 Prehodišće – Pasadur (ŽC 6230),
- LC 69063 Jurjeva Luka – Pasadur (ŽC 6230),
- LC 69065 Lastovo (LC 69035) – Barje,

- LC 69080 D119 – Skrivena Luka (LC 69035)

Na Lastovu se južno od luke Ubli nalazi helidrom za prihvat helikoptera. Helikopteri najčešće slijeću zbog hitnih medicinskih intervencija, taksi-službe i sl.

Lastovo je poznato po razvedenoj zapadnoj i sjeverozapadnoj obali koju okružuje 46 otočića i hridi, a 2006. godine proglašen je Parkom prirode. Uz otok Mljet Lastovo je najšumovitiji otok s više od 70 % šumskog pokrova. U reljefu otoka ističe se velik broj uzvišenja od kojih je najviši Veliki Hum (417 m) te četrdesetak polja do 100 metara nadmorske visine. Lastovo je naseljeno već nekoliko tisuća godina o čemu svjedoče brojne crkvice, a u uvali Ubli pronađeni su i arheološki nalazi iz starorimskog razdoblja. Zbog velike udaljenosti od kopna i udaljenosti od svjetlosnog zagađenja Lastovo je poznato po iznimno tamnom nebu te se često naziva otokom kristalnih zvijezda.

U nastavku se nalazi broj dolazaka i noćenja na otoku Lastovu u promatranom petogodišnjem razdoblju.

Tablica 9. Broj dolazaka i noćenja na otoku Lastovu u razdoblju od 2016. do 2020. godine

Godina	Kategorija	Lastovo
2016.	Dolasci	6.863
	Noćenja	50.340
2017.	Dolasci	7.853
	Noćenja	58.126
2018.	Dolasci	8.855
	Noćenja	64.131
2019.	Dolasci	9.900
	Noćenja	69.650
2020.	Dolasci	6.250
	Noćenja	46.886

Izvor: Sustav eVisitor, dostavljeno od strane turističke zajednice

Iz tablice je vidljivo kako Lastovo bilježi neprestani rast noćenja i dolazaka osim u 2020. godini koja je bila specifična zbog epidemije bolesti COVID-19.

U idućoj tablici nalazi se prikaz biciklističkih staza na otoku Lastovu.

Tablica 10 Popis biciklističkih ruta na otoku Lastovu

Naselja kroz koje rute prolazi	Ukupna dužina rute (u km)	Podloga biciklističke rute	Kategorizacija rute po težini
Ubli – Lastovo	9,45 km	asfalt	3/5
Lastovo – Portorus (Skrivena Luka)	7,25 km	asfalt	3/5
Pasadur – Ubli – Pasadur	9,7 km	asfalt/makadam	2/5
Pasadur – Ubli	2,81 km	asfalt	2/5
Ubli – Hom	5,5 km	asfalt/makadam	5/5
Lastovo – Zace	5,05 km	asfalt/makadam	2/5
Lastovo – Barje	4,9 km	asfalt	2/5
Lastovo – Lastovo	12,8 km	asfalt/makadam	4/5
Zaklopatica – Lastovo	2,19 km	asfalt	4/5
Lastovo – Lučica	0,71 km	asfalt	5/5
Ubli – Velje more	2,5 km	asfalt/makadam	Nije dostupno
Prgovo – Dovin do	3 km	makadam	Nije dostupno
Prgovo – Duboke	0,8 km	asfalt/makadam	Nije dostupno
Prgovo – Barje	1,8 km	asfalt	Nije dostupno
Pržina – Pasjeka	0,9 km	makadam	Nije dostupno
Ždrelo – Pojice	6 km	makadam	Nije dostupno
Ždrelo – Sv. Antun	0,6 km	asfalt	Nije dostupno
Kruševa njiva – Podi – Velja Lokva – Dosibje do	2,1 km	makadam	Nije dostupno
Dovin do – Dosibje do – Studenac	1,5 km	makadam	Nije dostupno
Skrivena Luka – Markov dolac	2,2 km	makadam	Nije dostupno
Vino polje – Prehodišća	2,5 km	makadam	Nije dostupno
Ubli – Hum – Spivnik (Skrivena Luka)	6,5 km	asfalt/makadam	Nije dostupno
Lastovo (Komunalac) – Davjenica	0,5 km	makadam	Nije dostupno
Hrastove – Zle polje	1,1 km	makadam	Nije dostupno
Voji dolac – Hrastove	2,7 km	makadam	Nije dostupno
Voji dolac – Zle polje – Zegovo	2,85 km	makadam	Nije dostupno
Gornja Luka – Dornja Luka	0,15 km	beton	Nije dostupno
Zaklopatica – Korita (šetnica)	0,8 km	makadam	Nije dostupno
Pasadur – Borova (šetnica)	0,65 km	makadam	Nije dostupno

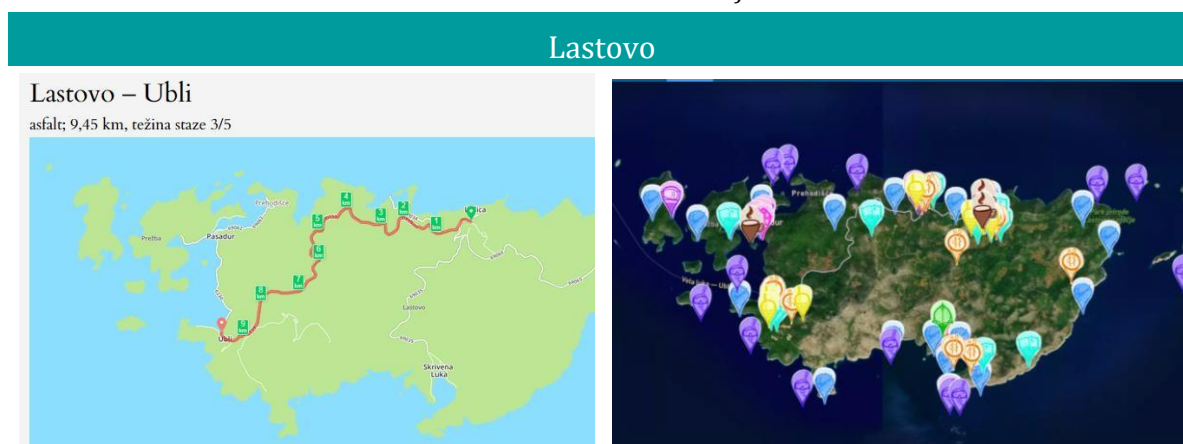
Izvor: obrada podataka dostavljenih od strane turističkih zajednica

Prvih deset biciklističkih ruta iz prethodne tablice opisano je na internetskim stranicama TZ Lastovo. Rute su označene na kartama, opisana je podloga za vožnju te su rute kategorizirane po težini. Navedeno je svakako prednost i potencijalnim vozačima može biti orijentir pri donošenju odluke. Preostale rute potrebno je urediti, označiti i

promovirati na stranicama Turističke zajednice kako bi cikloturisti bili informirani o ponudi i mogućnostima za vožnju. U opisu biciklističkih staza nedostaje informacija o vidikovcima, odmorištima i punionicama vode.

U nastavku se nalazi prikaz jedne od biciklističkih staza na otoku Lastovu (lijevo) te interaktivna karta s ponudom sportskih, rekreativnih i ugostiteljskih sadržaja na otoku Lastovu (desno). Iako su biciklističke karte ucrtane i dostupne na internetu na interaktivnoj karti, nisu trasirane što je potrebno učiniti u budućnosti.

Slika 18. Odabrane biciklističke karate na stranicama Turističke zajednice na otoku Lastovu



Izvor: Službene stranice turističkih zajednica

Na području Lastova registrirano je nekoliko subjekata koji pružaju usluge prijevoza biciklista i biciklističke opreme te usluge najma bicikala i biciklističke opreme. Vidikovci postoje na ulazu u naselje Skrivena Luka, naselje Zaklopatica, na dijelu ŽC Ubli – Pasadur te ulaz u mjesto Lastovo. Sve navedene vidikovce treba dodatno urediti i opremiti sadržajima za bicikliste poput natkrivenog dijela u slučaju lošeg vremena, izvora pitke vode, koševa za otpatke, servisne točke s osnovnim alatom za popravak itd.

MLJET

Mljet je najjužniji dalmatinski otok i pripada dubrovačkoj skupini otoka. Prema Popisu stanovništva iz 2011. godine na Mljetu je evidentirano 1088 stanovnika u ukupno 14 naselja općine Mljet. Više od 70 % otoka pokriveno je šumom, a unutar Nacionalnog parka pokrivenost je i 90 % zbog čega se Mljet smatra i najšumovitijim otokom na Jadranu. Nacionalni park Mljet proglašen je područjem posebne namjene zbog bogatoga razvijenoga šumskog pokrova, izuzetne kulturno-povijesne baštine i lokaliteta, sustava Velikog i Malog jezera koja su jedinstven geološki i oceanografski fenomen u kršu te brojnih hridi, klifova i otočića koji taj otok čine izuzetnim.

Otok Mljet s kopnom je povezan trajektnim i brzobrodskim linijama:

- Sobra (Mljet) – Prapatno (Pelješac)
- Dubrovnik – Šipan (Šipanska Luka) – Mljet (Sobra)
- Dubrovnik – Šipan (Šipanska Luka) – Mljet (Sobra) – Mljet (Polače) – Korčula – Lastovo (Ubli)
- Split – Brač (Milna) – Hvar – Korčula – Mljet (Pomena) – Dubrovnik
- Split – Brač (Bol) – Makarska – Korčula – Mljet (Sobra) – Dubrovnik

Između naselja na otoku Mljetu uspostavljena je cestovna mreža kroz niz nerazvrstanih cesta, pet lokalnih cesta te dvije državne ceste:

- D120 Pomena – Saplnara sa zaobilaznicom Sobre i Babinog Polja
- D123 Spojna cesta D120 – trajektno pristanište Zaglavac.

U nastavku je prikazan broj dolazak i noćenja na otoku Mljetu u promatranom petogodišnjem razdoblju.

Tablica 11. Broj dolazaka i noćenja na otoku Mljetu u razdoblju od 2016. do 2020. godine

Godina	Kategorija	Mljet
2016.	Dolasci	26.283
	Noćenja	125.088
2017.	Dolasci	31.513
	Noćenja	144.533
2018.	Dolasci	33.860
	Noćenja	156.584
2019.	Dolasci	34.722
	Noćenja	159.168
2020.	Dolasci	16.321
	Noćenja	95.432

Izvor: Sustav eVisitor, dostavljeno od strane turističke zajednice

U tablici prikazanoj u nastavku nalazi se popis biciklističkih ruta na otoku Mljetu.

Tablica 12. Popis biciklističkih ruta na otoku Mljetu

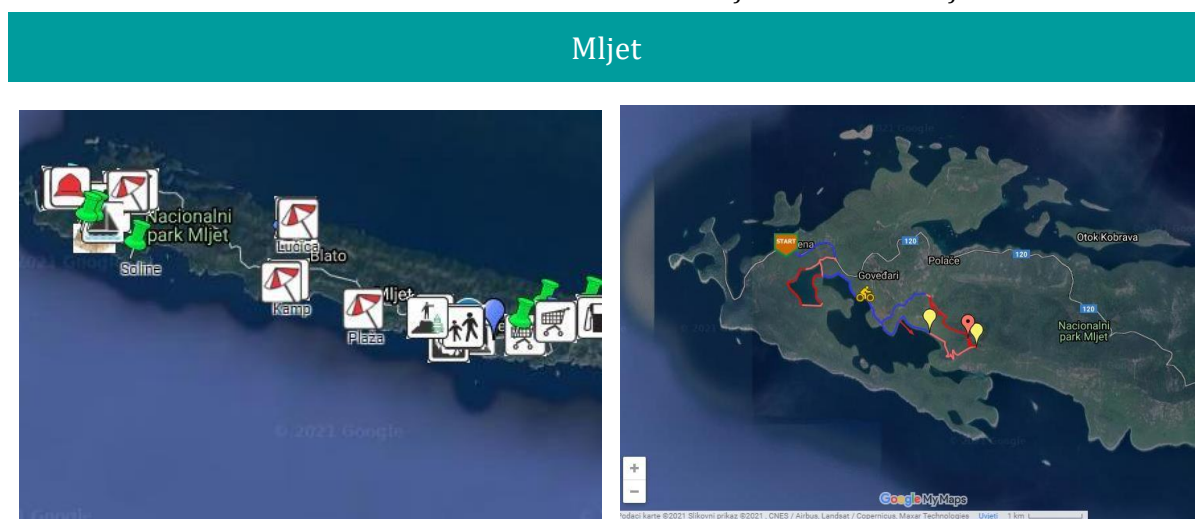
Naselja kroz koje rute prolaze	Ukupna dužina rute (u km)	Podloga biciklističke rute	Kategorizacija rute po težini
131 Blato – Pomena	67,5 km	NP	3/5
132 Prožurska Luka – Saplnara	52,1 km	NP	2/5
133 Pomena – Montokuc	14,9 km	NP	4/5
134 Sobra – Babino Polje	34,8 km	NP	2/5

136 Polače – Govedari	20,1 km	NP	1/5
138 Sobra – Prožura	16,5 km	NP	2/5

Izvor: obrada podataka dostavljenih od strane Turističkih zajednica

Na stranici Turističke zajednice općine Mljet u kategoriji aktivnosti nalazi se i rubrika biciklizam s poveznicom na stranicu www.takeadventure.com na kojoj se zainteresirani mogu informirati o biciklističkim stazama na otoku Mljetu te pogledati digitalne karte čiji je prikaz vidljiv i na fotografiji (dolje desno). U opisu biciklističkih staza nedostaje informacija u podlozi za vožnju. Na lijevoj slici vidljiv je prikaz interaktivne karte otoka Mljeta koja je posjetiteljima dostupna na stranicama TZ općine Mljet. Na interaktivnoj karti naznačena je samo jedna ruta te se predlaže povezivanje i ujednačavanje s dostupnim rutama na stranici www.takeadventure.com kako bi posjetiteljima sve bilo dostupno na jednoj jedinstvenoj karti. Također je ponudu potrebno upotpuniti s odmorištima, vidikovcima, servisnim točkama i punionicama vode.

Slika 19. Odabrane biciklističke karte na stranicama Turističke zajednice na otoku Mljetu



Izvor: Službene stranice Turističkih zajednica

Od usluga koje turističke agencije nude biciklistima koji dođu na otok Mljet mogu se koristiti prijevoz biciklista i biciklističke opreme, najam bicikla i biciklističke opreme te organizacija i vođenje biciklističkih tura. Usluge servisiranja bicikala na Mljetu nisu dostupne te također nisu evidentirani smještajni i ugostiteljski *bike friendly* objekti.

PELJEŠAC

Poluotok Pelješac smjestio se na jugu Hrvatske u Dubrovačko-neretvanskoj županiji. Administrativno je poluotok Pelješac podijeljen na četiri općine_ Ston, Janjinu, Trpanj i

Orebić. Prema popisu stanovnika iz 2011. godine na Pelješcu je evidentiran 7801 stanovnik.

Pelješac je s ostatkom Županije te ostatkom RH povezan dvjema državnim cestama te jednom županijskom cestom, kako slijedi:

- D414 Trajektna luka Orebić – Ston – Zaton Doli (D8)
- D415 Trajektna luka Trpanj – D. Banda (D414)
- ŽC6215 Lovište – Viganj – Orebić (D414)

Nadalje, poluotok Pelješac je s kopnom i susjednim otocima povezan i pomorskim putem, odnosno s tri trajektne linije:

- Ploče – Trpanj
- Orebić – Korčula
- Prapatno – Mljet

Osim navedenih trajektnih linija u ljetnim mjesecima povremeno se uspostavlja i brodski putnički promet. U spajanju poluotoka Pelješca i drugih otoka s ostatkom RH značajan doprinos dat će i izgradnja Pelješkog mosta. Pelješkim mostom premostit će se malostonski zaljev iz mjesta Komarna (općina Slivno) do mjesta Brijesta (općina Ston) te će se izbjeći prelazak granice između RH i BIH kako bi se došlo do krajnjeg juga i Dubrovnika kao središta Županije.

Broj turističkih dolazaka i noćenja u promatranom petogodišnjem razdoblju nalazi se u nastavku.

Tablica 13. Broj dolazaka i noćenja prema dostupnim podacima turističkih zajednica na poluotoku Pelješcu u razdoblju od 2016. do 2020. godine

Godina	Kategorija	Orebić	Janjina	Trpanj	Ston
2016.	Dolasci	105.882	10.736	18.032	29.191
	Noćenja	842.927	90.176	142.440	151.966
2017.	Dolasci	119.889	11.903	19.789	33.704
	Noćenja	951.026	100.390	155.089	180.835
2018.	Dolasci	121.465	12.711	20.231	34.679
	Noćenja	949.119	101.841	157.442	179.540
2019.	Dolasci	115.708	12.483	19.675	36.656
	Noćenja	905.962	98.901	152.148	188.604
2020.	Dolasci	58.687	5.663	6.673	14.698
	Noćenja	533.587	59.518	71.943	107.599

Izvor: Sustav eVisitor, dostavljeno od strane turističke zajednice

Kao što je to slučaj i u drugim turističkim zajednicama, tako se i na Pelješcu bilježi neprestani rast dolazaka i noćenja osim 2020. godine, u kojoj je evidentiran znatan pad prouzročen epidemijom bolesti COVID-19 koja je zaustavila velik broj turističkih kretanja.

Na području poluotoka Pelješca nalazi se nekoliko evidentiranih biciklističkih staza čiji se detalji nalaze u tablici u nastavku.

Tablica 14. Popis biciklističkih staza na poluotoku Pelješcu

Naselja kroz koje ruta prolazi	Ukupna dužina ruta (u km)	Podloga biciklističke ruta	Kategorizacija rute po težini
Ston, Mali Ston – Napoleonov put – Broce – Ston	28 km	asfalt/makadam	NP
Žuljana – Trstenik – Popova Luka – Dubrava – Putniković – Žuljana	31 km	asfalt/makadam	3/5
Ston – Ponikve	9 km	makadam	NP
Ston – Česvinica – Vino – Prapratno	18 km	asfalt/makadam	NP
Ston – Kobaš – Marčuleti	8 km	asfalt	NP
Ston – Konštar – Zaton Doli – Slano	9 km	asfalt	NP
Janjna – Osobjava – Trpanj – Potomje – Kuna – Janjina	40 km	asfalt/makadam	zahtjevna
Popova Luka – Dubrava – Žuljana – Popova Luka	20 km	asfalt/makadam	zahtjevna
Kuna – Janjina – Trpanj – Oskorušno – Kuna	39 km	asfalt/makadam	4/5
Orebić – Vlačica – Županje selo – Prizdrina – Potomje – Podobuče – Orebić	36 km	asfalt/makadam	4/5
Orebić (Podvlaštica) – Vručica – Duba – Lovište – Nakovanj – Viganj – Kučište – Orebić	50 km	asfalt/makadam/pl aninarski put	5/5
Trpanj – Gornja Vručica – – Donja Vručica – Duba	60 km	asfalt/makadam	NP

Izvor: obrada podataka dostavljenih od strane turističkih zajednica

Za neke od ruta na području Pelješca nema podataka o težini rute. Navedeno je iznimno važno potencijalnim biciklistima u smislu organizacije i donošenja odluke o vožnji pojedinom stazom. Naime, biciklisti koji rekreativno voze bicikl ili obitelji koje dolaze s djecom biraju kraće, sigurnije i kružne rute te će zasigurno izbjegavati vožnju makadamskim cestama, visokim usponima ili stazama uz glavne prometnice.

Stvaranju cjelovite ponude zasigurno će pridonijeti i aktivnosti koje provode turističke zajednice Pelješca na realizaciji projekta Outdoor Pelješac. Glavni cilj projekta jest označavanje i povezivanje biciklističkih, pješačkih i planinarskih staza na području cijelog poluotoka Pelješca. Kako bi sve informacije bile dostupne na jednom mjestu, izrađena je digitalna, interaktivna online karta za bicikliste i pješake koja će se nadopuniti ponudom ugostiteljskih objekata i vinarijama. Na taj način objedinit će se ponuda više turističkih proizvoda na kojima Pelješac temelji svoju turističku ponudu. Brojne pelješke vinarije i gastronomska ponuda temeljena na svježoj ribi, školjkama i drugim ribljim delicijama mamac su za sve one željne kvalitetnih domaćih proizvoda i svježih namirnica pripremljenih na tradicionalan način.

Aktivnosti na kojima se trenutačno radi odnose se na izradu GPS tragova i terenski obilazak, fotografiranje i odabir atraktivnih lokacija za odmorišta, vidikovce, postavljanje znakova s opisima staza itd. Na interaktivnu kartu uneseno je pet ruta, no planiran je daljnji unos novih ruta. Navedene su rute kružne te prolaze kroz više jedinica lokalne samouprave. Interaktivna karta prilagođena je i za korištenje na mobilnim uređajima te se na njoj nalaze opisi ruta, informacije o visinskim razlikama, mogućnost preuzimanja GPS tragova, sigurnosnim informacijama i fotografijama s pojedinih ruta. Interaktivna karta postavljena je na svim stranicama turističkih zajednica. Na pojedinim stranicama dostupne su i karte u .pdf formatu koje turisti mogu isprintati i koristiti za vrijeme vožnje, no u svrhu zaštite okoliša (tisak brošura, otpad itd.) ali i zbog točnosti informacija potrebno je poticati korištenje digitalnih karata. U nastavku se nalazi pregled dostupnih karata na kojima su prikazane i biciklističke rute.

Slika 20. Odabrane biciklističke karate na stranicama turističkih zajednica na otoku Pelješcu



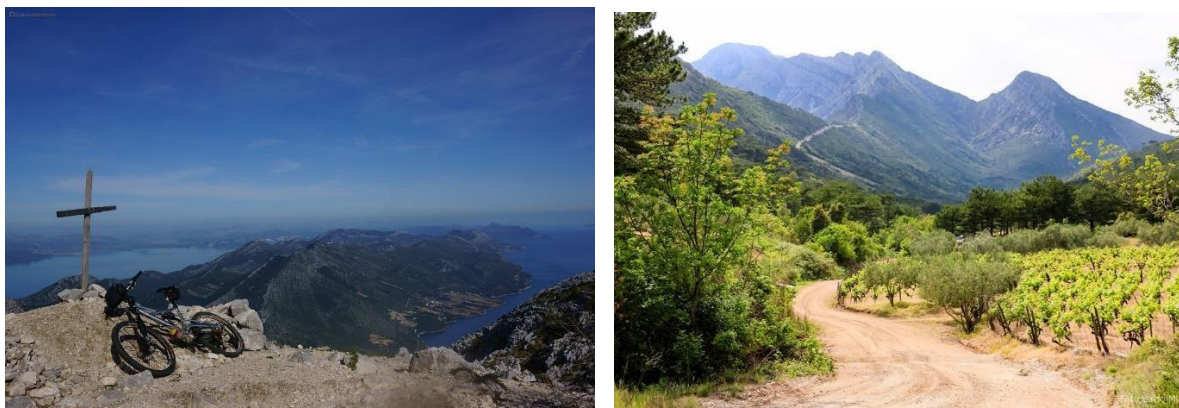
Izvor: Službene stranice turističkih zajednica

Promatrajući ponudu i informacije dostupne na stranicama turističkih zajednica na poluotoku Pelješcu može se zaključiti kako postoji potencijal za daljnji razvoj

⁹ Pri izradi Operativnog plana karta Outdoor ponude poluotoka Pelješca nalazila se u fazi izrade

cikloturizma. Postojeće staze na .pdf kartama samo su djelomično označene, no znatan iskorak jest izrađena interaktivna karta koja će biti dodatno nadopunjena novim rutama i potrebnim informacijama. Pelješac sa svojim prirodnim ljepotama, vinogradima i šumskim stazama ima mogućnost za razvoj brojnih tematskih ruta koje će uz uživanje u prirodi svojim korisnicima pružiti i druge proizvode i usluge koje se nude.

Slika 21. Biciklističke rute na Pelješcu



Izvor: www.takeadventure.com

Na području Pelješca postoji nekoliko gospodarskih subjekata koji se bave prijevozom biciklista i biciklističke opreme, najmom bicikala i biciklističke opreme te organizacijom vođenjem biciklističkih tura. Također je jedan ugostiteljski objekt svoju ponudu prilagodio potrebama cikloturista.

Iako su prometno odsječeni od ostataka DNŽ, ponudu otočnog i poluotočnog dijela treba povezati s pomoću biciklističkih ruta te posjetitelje raznovrsnom ponudom potaknuti na što duži boravak. U nastavku se nalazi tablica s potencijalima za razvoj cikloturizma te područjima intervencije u Dubrovačko-neretvanskoj županiji.

Područja intervencije i potencijali za razvoj cikloturizma na otočnom i poluotočnom području Dubrovačko-neretvanske županije:

- klima pogodna za cjelogodišnji razvoj cikloturizma
- trenutačna ponuda turističkih proizvoda i usluga ima sezonalni karakter
- ograničenja u prometu povezana s redom plovidbe trajektnih, katamaranskih i brodskih linija
- mogućnost uspostave cjelogodišnjih i svakodnevnih katamaranskih linija (npr. Lastovo – Korčula – Dubrovnik)
- zbog ponude tzv. kružnih ruta i prometne izoliranosti otoci predstavljaju potencijal razvoja višednevne cikloturističke destinacije
- mogućnost razvoja tematskih ruta orijentiranih prema gastronomskoj ponudi i kulturnim sadržajima
- raznolik teren pogodan za rekreativce i profesionalce
- započeta inicijativa između turističkih zajednica za razvoj cikloturizma na Korčuli i Pelješcu koju treba povezati s regionalnim inicijativama na razini DNŽ
- nekoliko manifestacija koje je potrebno upotpuniti dodatnim sadržajima te prezentirati široj publici
- nedostatak usluga servisa bicikla
- nije razvijen *bike share* sustav
- nije razvijen sustav e-bike (osim privatne agencije na Korčuli)
- smještajni i ugostiteljski objekti nisu prilagođeni biciklistima
- informacije na službenim stranicama turističkih zajednica nepotpune su, no zajedničkom inicijativom turističkih zajednica poluotoka Pelješca izrađena je interaktivna karta koja će se redovno nadopunjavati novim informacijama

2.2.2.3 DUBROVAČKO PRIOBALJE

Dubrovačko priobalje treća je prostorna cjelina promatrana ovom studijom. Čine ga grad Dubrovnik i općine Dubrovačko primorje, Župa dubrovačka i Konavle. Riječ je

najnapučenijem području u Dubrovačko-neretvanskoj županiji s prosječnom gustoćom naseljenosti od 113,17 st/km.¹⁰

U kontekstu promatranja resursne osnove značajne za turističku ponudu iznimno je važno spomenuti koncentraciju vrijednih kulturnih spomenika na tom području među kojima se nalazi i Grad Dubrovnik čija je stara gradska jezgra više od trideset godina dijelom UNESCO-ove liste zaštićene svjetske baštine.

Prostornom cjelinom poznatom kao Dubrovačko priobalje prolaze sljedeće državne biciklističke rute:

- ruta D4 naziva Jadranska ruta koja se proteže duž obale Jadranskog mora i završava na samom jugu RH u DNŽ te
- ruta D10 naziva Jadranski otoci koja povezuje otočna područja čiji je završetak također na području DNŽ, točnije na području općine Dubrovačko primorje.

Osim toga, na tom prostoru nastavlja se i mreža biciklističkih ruta EuroVelo8 – Mediteranska ruta s dvjema etapama:

- Etapa 19 Ston – Dubrovnik koja započinje u Stonu i završava u Dubrovniku i
- Etapa 20 Dubrovnik – Vitaljina kojom završava hrvatska dionica EuroVelo8 rute nastavljaju će se potom dalje na prostoru Crne Gore.

Uz navedene rute na tom su području dostupne dodatne rute. One su najčešće nastale kao inicijative pojedinih jedinica lokalne samouprave te se nadovezuju na osnovnu mrežu biciklističkih ruta.

Razvijenost mreže biciklističkih staza na području Dubrovačkog priobalja generalno je slabija u odnosu na druge dvije prostorne cjeline DNŽ. Primarni razlozi jesu:

- postojeća prometna infrastruktura, poglavito cestovna infrastruktura koju karakteriziraju gust promet nepogodan za bicikliste, nepogodnost javnog prijevoza za bicikliste, slaba signalizacija i sl. Navedeno je dodatno izraženo u ljetnim mjesecima kada je povećan broj vozila koja prometuju cestama bez uključenja alternativnih načina prijevoza za bicikliste (nepostojanje autobusa s nosačima, slabe pomorske veze i sl.);

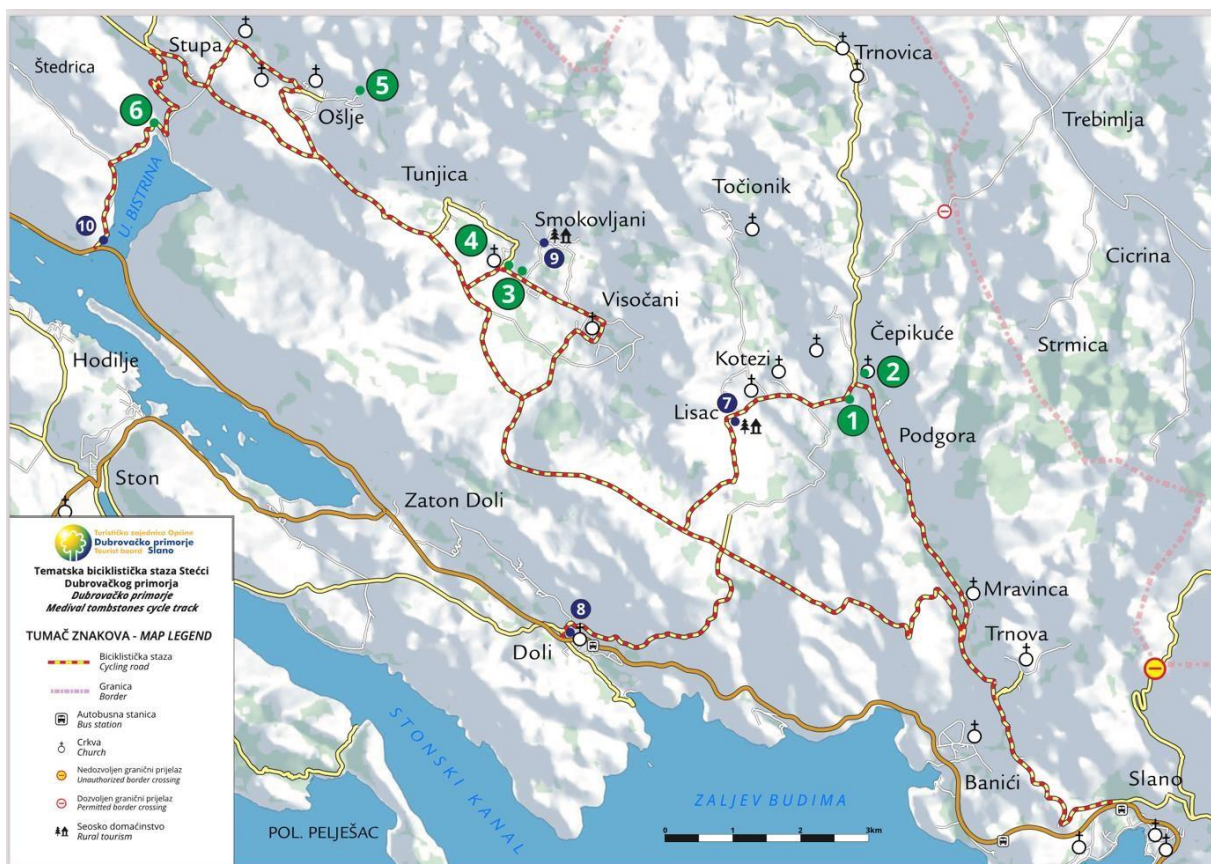
¹⁰ <http://www.edubrovnik.org/polozaj-i-znacaj/>

- konfiguracija terena osobito u dionicama koje prolaze selima iznad općine Dubrovačko priobalje, stazama nakon Dubaca i sl.;
- primarna orijentacija na turističku ponudu zasnovanu na kulturnim resursima uz manjak pozornosti na razvoj selektivnih oblika aktivnog i *outdoor* turizma kojem pripada i cikloturizam.

OPĆINA DUBROVAČKO PRIMORJE

Područjem općine Dubrovačko primorje biciklisti se primarno mogu kretati državnom cestom D8 tzv. Jadranskom magistralom te alternativnim pravcima po gornjim dijelovima općine na kojima je uređena i zanimljiva tematska biciklistička staza naziva Stećci Dubrovačkog primorja.

Slika 22. Tematska staza Stećci Dubrovačkog primorja



Izvor: <http://www.visit-slano.com/images/biketrail2015.pdf>

Te alternativne biciklističke dionice, osobito u početnim dijelovima koji prolaze kroz predjele krških brda, zahtjevne su i time pogodnije za napredne bicikliste nego rekreativce, obiteljske skupine i sl. Međutim, oni za obilazak mogu odabrati električne bicikle ili podijeliti dionicu u nekoliko segmenta kombinirajući vožnju s noćenjem u nekom od dostupnih smještajnih objekata na području Općine.

Tematska staza Steći Dubrovačkog primorja prolazi kroz autentična i pitoreskna sela poput Smokovljana i Čepikuća te nekoliko jedinstvenih lokaliteta sa stećcima. Primjerice,

odredište Novakovo greblje – Čepikuće smješteno na toj dionici smatra se jednim od najsačuvanijih lokaliteta sa stećcima na dubrovačkom području (označeno brojem 1 na prethodnoj slici).

Ljepoti krajobraza i bogatstvu iskustva na ovoj tematskoj stazi svakako pridonosi jedinstveni pogled s brojnih vidikovaca na Elafitsko otočje i Mljet.

Autentičnost prostora može se doživjeti i kroz gastronomsku ponudu u lokalnim konobama ili obiteljskim gospodarstvima kao što je primjerice Seoski turizam Katičić¹¹. Međutim, ugostiteljski objekti na ruti nisu ni svojom ponudom ni pratećim sadržajima orijentirani biciklistima kao specifičnom segmentu gostiju koji preferira lagane, ali energetske bogate obroke, siguran i odvojen prostor za odlaganje bicikla i sl.

Slična situacija zabilježena je i kod smještajnih kapaciteta na tom području koji ne nude specijalizirane usluge i sadržaje krojene prema preferencijama biciklista.

Prema trenutno dostupnim podacima za dionicu koja se proteže magistralnom cestom i alternativne pravce kroz brdske predjele općine Dubrovačko primorje biciklistima nisu dostupni najam električnih bicikala (primjerice, najam bicikala dostupan je u ACI marini u Slanom, međutim nisu dostupni detalji o eventualnoj ponudi električnih bicikli), punionice električnih bicikala, objekti za servise i popravke, parkirališta, odmorišta i druge specijalizirane prateće usluge.

¹¹ <https://agro-katicic.weebly.com/#>

GRAD DUBROVNIK

Biciklizam u Gradu Dubrovniku može se promatrati kroz tri međusobno povezana, ali ipak specifična segmenta koja čine (i) prilaz gradu sa zapadne strane (nastavak nadionice koja se proteže općinom Dubrovačko primorje), (ii) urbano područje Grada Dubrovnika te (iii) jugoistočni izlaz iz grada (početak dionice prema Konavlima i granicis Crnom Gorom).

Cestovni pristup Gradu Dubrovniku sa zapadne strane odvija se putem državne ceste D8 na kojoj se trenutačno nalaze čak dvije točke rizične za kretanje biciklista. Naime, prema Planu aktivnosti razvoja rute za Hrvatsku za razdoblje od 2018 do 2030. izrađenom u okviru projekta EU-a MedCycleTour¹² križanje u naselju Zaton ocijenjeno je kao opasna točka za bicikliste zbog nepreglednosti i gustoće prometa, kao i dionica od Zatona do ulaza u Dubrovnik zbog gustoće prometa osobito u ljetnim mjesecima.

Biciklistima se tako u zapadnim predjelima Dubrovnika, na udaljenosti od svega 20-ak kilometara od gradskog središta, nalazi i Arboretum Trsteno koji je najstariji spomenik vrtne arhitekture u Hrvatskoj.

Urbano područje Grada Dubrovnika nije osobito pogodno za bicikliste. U staroj gradskoj jezgri, koja je zaštićeni kulturni spomenik, vožnja biciklom zabranjena je, a sustav javnih bicikala nerazvijen. Međutim, u širem gradskom području nisu razvijene biciklističke staze i prateći sadržaji što predstavlja značajan potencijal ne samo u smislu nadopunjena turističke ponude nego i unaprjeđenja javne usluge za lokalno stanovništvo. Naime, Grad Dubrovnik, koji prema popisu stanovništva iz 2011. godine ima preko 40.000 stanovnika, može razvojem biciklističke infrastrukture i dodatnih usluga poticati biciklizam u svakodnevnom životu jer on izravno pridonosi smanjenju broja vozila i gužvi u gradskom središtu, promiče ekološki prihvatljiv način transporta te potiče stanovništvo na tjelesnu aktivnost. Prepoznajući potencijal tog načina transporta u Gradu Dubrovniku u zadnje je vrijeme provedeno nekoliko manjih inicijativa usmjerenih razvoju biciklizma kao što su nabava sustava javnih električnih bicikala za otok Lopud koji administrativno pripada Gradu Dubrovniku, kupnja električnih bicikala za potrebe komunalne djelatnosti i sl.

Za bicikliste, kao posebnu skupinu gostiju u Dubrovniku, ponuda je stoga orijentirana na lokalitete izvan Grada neovisno o tome radi li se okružnim rutama (primjerice posjet

¹² <https://cikloturizam.hr/wp-content/uploads/2020/01/AP-Medcycletour-HR-compress-1.pdf>, str. 19.

Aboretumu Trsteno, vožnje Konavoskim poljem) ili nastavku putovanja nakon posjeta Dubrovniku prema otocima, smjeru prema Splitu, Bosni i Hercegovini ili Crnoj Gori.

Biciklističke rute jugoistočno od Dubrovnika nastavljaju se prema općinama Župa dubrovačka i Konavle. Izlazak iz Grada u tom smjeru moguć je uključanjem na Jadransku magistralu ili alternativnim cestama do Dubca nakon čega se alternativni pravci ne preporučuju zbog strmina, nepristupačnih dijelova u industrijskoj zoni i sl.¹³ S obzirom na to da je na toj dionici magistralna cesta iznimno prometna, dodatna opcija za bicikliste, osobito manje obiteljske grupe i neiskusne bicikliste rekreativce, jest prijevoz brodom ili autobusom do Cavtata i potom nastavak putovanja. Trenutno je sustav javnog prijevoza na toj relaciji slabo razvijen. Prema podacima prezentiranima u izvještaju Obrada rezultata radionica za prikupljanje inicijalnih podataka koji je izrađen u okviru projekta MedCycleTour, dolazak biciklom u luku za ukrcaj na brod trenutačno nije moguć (ne samo vožnjom nego ni guranjem bicikla). Istodobno lokalni autobusni prijevoznici bicikle prevoze u spremniku za prtljagu što nerijetko znači ukrcaj maksimalno dva bicikla ili nemogućnost njihova prijevoza zbog popunjenosti. Dodatne varijante posjetiteljima za transfer prema jugu jesu *rent-a-car* ili taksi- prijevoz.

Osim osnovne biciklističke infrastrukture na području Grada Dubrovnika slabo su razvijeni i prateći sadržaji namijenjeni tom segmentu posjetitelja. Ugostiteljski i smještajni objekti sa specijaliziranom ponudom za bicikliste skromni su, kao i specijalizirane trgovine, servisi i sl.

Obilazak biciklom dostupan je kroz specijalizirane paket-aranžmane gradskih turističkih agencija koje u svojoj ponudi imaju rute za obilazak dubrovačke rivijere i zaleđa nudeći pri tom vodiča, bicikle i prateću opremu.

¹³ Obrada rezultata radionica za prikupljanje inicijalnih podataka, MedCycleTour, str. 27.

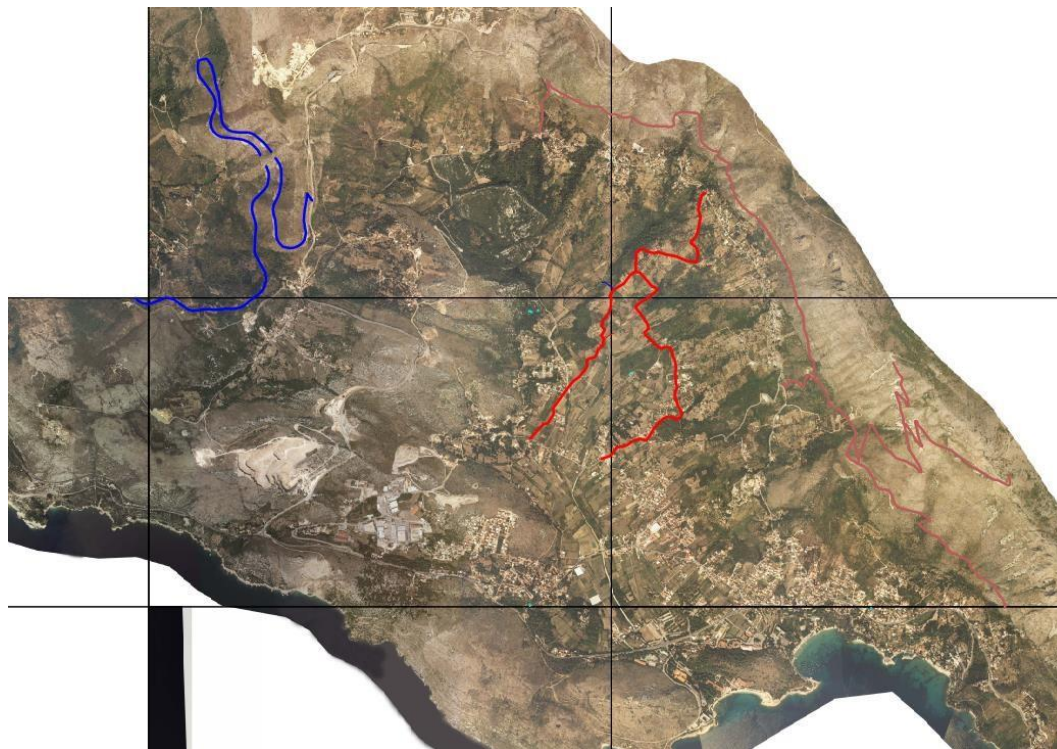
ŽUPA DUBROVAČKA

Kretanjem iz Dubrovnika prema jugu započinje posljednja dionica EV8 rute koja prolazi i kroz Općinu Župu Dubrovačku. Od granice s Gradom Dubrovnikom na zapadu i Općinom Konavle na jugu prostorom općine Župe Dubrovačke proteže se dionica magistrale D8. Iznimno prometna, osobito tijekom ljetnih mjeseci, ta dionica nije pogodna za neiskusne bicikliste, obitelji s djecom i sl. kategorije zbog čega se najčešće i zaobilazi. Biciklisti tu dionicu premošćuju (npr. transferom do Konavala kao sljedeće destinacije i sl.) korištenjem drugih oblika transporta (npr. taksi, *rent-a-car* i sl.).

Na području Župe Dubrovačke nalaze se sljedeće rute:

- Ruta 1 – Plava ruta
 - Početak staze jest pokraj bivše željezničke stanice na Gornjem Brgatu (neposredno uz novi granični prijelaz); staza se nastavlja trasom stare željeznice prema Dubrovniku (Šumetu) te je u potpunosti prohodna. Kombinirane je podloge (asfalt i makadam), pogodna je i za djecu (od 10 godina).
- Ruta 2 – Crvena ruta
 - Početak staze jest od Samostana Sv. Vićenco (LC 69050) u Čelopecima (asfaltirani dio), zatim se prolazi betoniranim putem kroz naselje Lazine do županijske ceste 6243 u naselju Makoše. Taj dio staze zahtjevan je zbog velikog uspona prema županijskoj cesti. Osim toga pravca postoji i drugi, od predjela Vardari (čvorište) do crkve u naselju Mandaljena (LC 69050).
- Ruta 3 – Tamnocrvena ruta
 - Protupožarni put. Početak je u naselju Buići (Gajine, ŽC 6243), a put se grana u tri pravca. Prvi je prema naselju Grbavac (ŽC 6243), drugi je uspon na Malašticu, a treći sve do iznad naselja Mlini (Zavrelje). Podloga je makadam, istočni i zapadni dio manje su zahtjevni, dok je uspon na Malašticu, zbog svoje visine, dosta zahtjevniji.

Slika 23. Prikaz biciklističkih ruta na području Župe Dubrovačke



Izvor: Općina Župa dubrovačka

Karta biciklističkih ruta nije dostupna na mrežnim stranicama TZO Župe Dubrovačke što cikloturistima otežava dolazak i planiranje vožnje na om području. Također se na mrežnim stranicama biciklizam kao aktivnost ne promovira. Kako bi se na razini cijele županije uspostavio novi turistički proizvod, potrebno je i na području Župe Dubrovačke napraviti iskorak u razvoju sadržaja za bicikliste. Iako prometnice svojim sigurnosnim standardima nisu pogodne za manje iskusne bicikliste, potrebno je alternativne i makadamske rute prilagoditi potrebama većeg broja cikloturista.

KONAVLE

Od svih jedinica lokalne samouprave koje čine prostornu cjelinu Dubrovačko priobalje Općina Konavle ima najrazvijeniju biciklističku infrastrukturu. Ona je nastala inicijativomi suradnjom organizacija civilnog društva (npr. Biciklistički klub Konavle, Agroturizam Konavle i sl.).

Nakon Dubrovnika i Župe Dubrovačke Ruta EV8 prolazi kroz Konavle prema graničnom prijelazu Vitaljina – Kobila s Crnom Gorom na kojem završava hrvatska dionica EV8.

U Općini Konavle biciklistima su trenutačno dostupne sljedeće rute:¹⁴

- Cavtat – Miočići – Čilipi:
 - Jednosmjerna staza ukupne dužine 25 km polazi s autobusnog kolodvora u središtu Cavtata te završava u Čilipima prolazeći pri tom kroz autohtoni ruralni prostor. Kombinirane je podloge (asfalt i makadam) te pogodna za *trekking* i brdske bicikle.
- Cavtat – Zvekovića – Miljasi:
 - Kružna staza s kombiniranom podlogom asfalta i makadama ukupne je dužine od 26 km. S polaskom iz Cavtata te vožnjom obroncima Gornje bande i potom kroz Konavosko polje natrag prema Cavtatu, ta staza prolazi kroz zanimljive i autentične krajobrazne, ali i prometno zahtjevnije dionice zbog čega je pogodnija za iskusnije bicikliste.
- Čilipi – Gruda – Ljuta – Pridvorje:
 - Kružna staza kombinirane asfaltne i makadamske podloge započinje na glavnom trgu u Čilipima te prolazi kroz Donju bandu i Konavosko polje. Dužine je 25 km i pogodna za *trekking* i brdske bicikle.
 - Uz navedene staze u općini Konavle nalazi se i kratka staza od svega 10-ak km. Ona se proteže od Cavtata do Čilipa kroz ruralni predio općine koji u jednoj dionici prolazi poljskim putem.¹⁵
- Biciklistička staza Ćiro:
 - Staza prolazi obnovljenom rutom uskotračne pruge popularnog naziva Ćiro kojom je prometovao vlak u prošlom stoljeću na dionici Sarajevo – Zelenika prolazeći dionicom od 33 km i kroz Općinu Konavle. Uz ostatke pruge staza prolazi kroz predjele šuma, vinograda, maslinika plodnoga konavoskog polja.

Prema obrađenim podacima i riječima dionika kontaktiranih tijekom izrade ovog dokumenta spomenute staze imaju dobru signalizaciju te imaju izrađene prateće karte u digitalnim formatima. Međutim, karte nisu ni objedinjene ni povezane s drugim destinacijama u okruženju (npr. službene stranice za stazu Ćiro nemaju informacije o drugim stazama u Konavlima). Stoga je uređenje i unaprjeđenje informativnih sadržaja jedan od najvećih prioriteta djelovanja na području te jedinice lokalne samouprave jer

¹⁴ <https://visitdubrovnik.hr/hr/aktivnosti/biciklizam/#biciklizam-u-konavlima>

¹⁵ <http://dubrovnikdigest.com/rekreacija/biciklizam>

ona ima djelomično izgrađen turistički proizvod koji treba adekvatno približiti potencijalnim korisnicima.

Kao prioritetno područje djelovanja ističe se i infrastruktura, odnosno ulaganje u poboljšanje postojećih staza (npr. kupnja opreme za uređenje, uređenje osnovne infrastrukture, izgradnja pratećih sadržaja i sl.). S obzirom na razvijenost postojećih staza i dostupnost resursa dionici kao prijedloge srednjoročnog razvoja ponude cikloturizma u općini Konavle ističu i uređenje biciklističke staze Cavtat – Prevlaka. Riječ je o izgrađenoj stazi koja traži adekvatno uređenje, označavanje i postavljanje pratećih sadržaja.

Biciklističku ponudu znatno bi obogatila i izgradnja biciklističkog parka (engl. Bike park) na području Općine koji bi osim profesionalnim biciklistima svojim sadržajima poput *pump-tracka*, škole vožnje bicikala, stanica za pranje i popravak bicikala, infopunktova i sl. bio namijenjen mladima, obiteljima s djecom, rekreativcima, ali i profesionalcima.

Slika 24. Primjer Hafjell biciklističkog parka u Norveškoj i Soelden biciklističkog parka u Austriji



Izvor: <https://www.hafjell.no/en/sommer/pumptrack>; <https://bikerepublic.soelden.com/home/bike-park-for-children-and-families.html>

Premda tu općinu uistinu odlikuje razvijenija biciklistička infrastruktura, istodobno je ponuda pratećih usluga nažalost nerazvijena kao što je slučaj i u drugim općina i gradovima na promatranom područja. Navedeno upućuje na potrebnu informiranja i edukacije dionika u javnom i privatnom sektoru o mogućnosti cikloturizma i kreiranja turističkih proizvoda za navedenu skupinu gostiju.

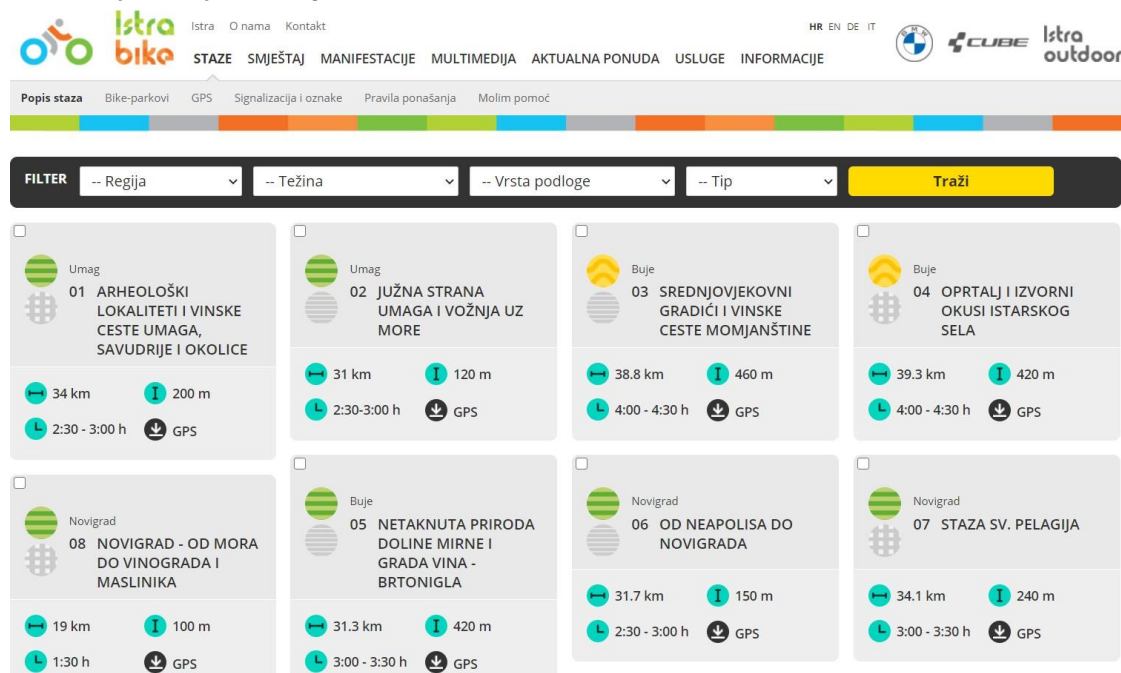
Područja intervencije i potencijali za razvoj cikloturizma na području Dubrovačkog priobalja:

- klima pogodna za cjelogodišnji razvoj cikloturizma
 - potrebno uređenje dionica opasnih za vožnju, osobito onih dionica za koje nema alternativnih putova
 - mogućnost razvoja tematskih ruta orijentiranih prema gastronomskoj ponudi i kulturnim sadržajima
 - teren zbog konfiguracije i sigurnosnih uvjeta pogodniji za profesionalce
 - nedostatak usluga servisa bicikla
 - nije razvijen *bike share* sustav
 - nije razvijen sustav e-bike
 - potencijal razvoja jesu paketi u agencijama koji kombiniraju biciklističke rute s noćenjem
 - potrebno je uspostaviti sustav javnog prijevoza biciklista i bicikala na rutama koje su manje sigurne za vožnju
- Biciklizam kao turistički proizvod prepoznat jedino na službenim stranicama TZ Konavle

2.2.3 USPOREDBA CIKLOTURISTIČKE PONUDE SA SUSJEDNIM REGIJAMA I ZEMLJAMA

Na području Republike Hrvatske se prema stupnju razvoja cikloturizma ističe Istarska županija koja se zajedničkim djelovanjem svih dionika u turizmu nastoji pozicionirati kao visokokvalitetna turistička regija. Djelovanje svih dionika usmjereno je kroz zajedničku internetsku stranicu pod nazivom Istra bike&outdoor. Putem internetske stranice dostupne su detaljne informacije o dostupnim cikloturističkim stazama, informacije o specijaliziranom smještaju, pružateljima usluga servisa, prijevoza te službenim biciklističkim vodičima. Sve potrebne informacije o pružateljima usluga, kontakt-podaci i poveznice na internetske stranice dostupne su prema kategorijama, a važno je naglasiti kako su za smještajne objekta uspostavljeni i posebni standardi koji se moraju ispuniti kako bi se zadovoljilo potrebe cikloturista te dobilo jednu od dostupnih oznaka *Istra Bike&Bed*, *Boutique Bike hotels* i *Bike hotels*.

Slika 25. Informacije o dostupnim biciklističkim stazama na stranici Istra bike



The screenshot shows the Istra bike&outdoor website interface. At the top, there are navigation links for 'Istra', 'O nama', and 'Kontakt'. Below that, there are menu items: 'STAZE', 'SMJEŠTAJ', 'MANIFESTACIJE', 'MULTIMEDIJA', 'AKTUALNA PONUDA', 'USLUGE', and 'INFORMACIJE'. A search bar is present with a 'Traži' button. Below the search bar, there are filter options: 'Regija', 'Težina', 'Vrsta podloge', and 'Tip'. The main content area displays a grid of cycling route cards. Each card includes a location icon, a title, a distance, an elevation gain, a duration, and a GPS download icon.

Regija	Težina	Vrsta podloge	Tip	Distance (km)	Elevation (m)	Duration (h)	GPS
Umag	01	ARHEOLOŠKI LOKALITETI I VINSKE CESTE UMAGA, SAVUDRIJE I OKOLICE		34	200	2:30 - 3:00 h	GPS
Umag	02	JUŽNA STRANA UMAGA I VOŽNJA UZ MORE		31	120	2:30-3:00 h	GPS
Buje	03	SREDNJOVJEKOVNI GRADIĆI I VINSKE CESTE MOMJANŠTINE		38.8	460	4:00 - 4:30 h	GPS
Buje	04	OPRTALJ I IZVORNI OKUSI ISTARSKOG SELA		39.3	420	4:00 - 4:30 h	GPS
Novigrad	08	NOVIGRAD - OD MORA DO VINOGRADA I MASLINIKA		19	100	1:30 h	GPS
Buje	05	NETAKNUTA PRIRODA DOLINE MIRNE I GRADA VIINA - BRTONIGLA		31.3	420	3:00 - 3:30 h	GPS
Novigrad	06	OD NEAPOLISA DO NOVIGRADA		31.7	150	2:30 - 3:00 h	GPS
Novigrad	07	STAZA SV. PELAGIJA		34.1	240	3:00 - 3:30 h	GPS

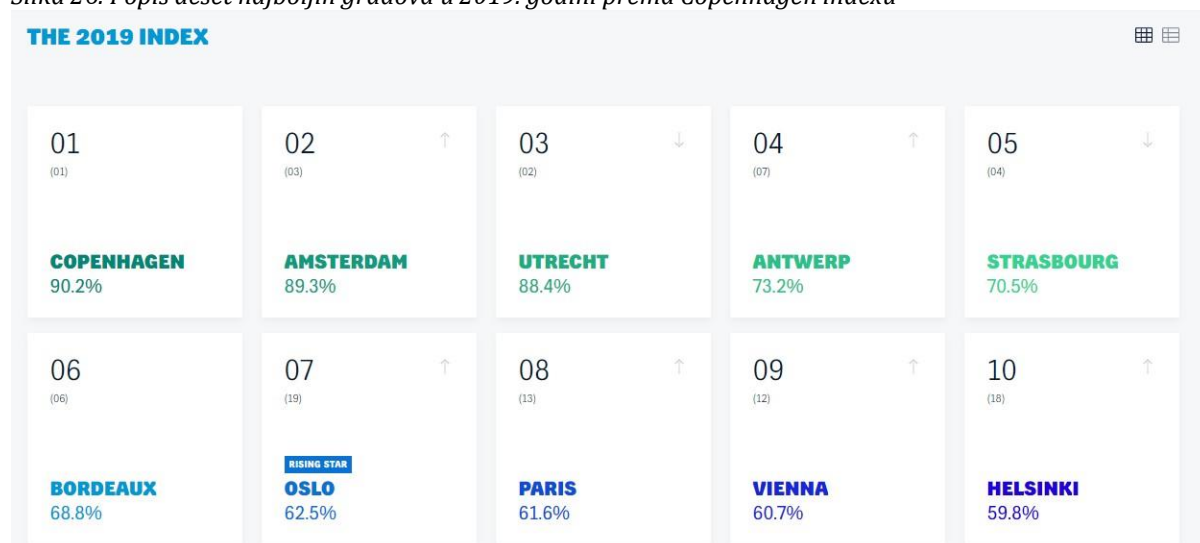
Izvor: www.istria-bike.com

Osim detaljno opisanih biciklističkih staza i online karata na internetskoj stranici *Istra bike* dostupan je velik broj brošura s potrebnim informacijama koje su prilagođene svakoj od skupina ciljanih tržišta, regija ili vrsti podloge za vožnju (npr. obitelji, rekreativci,

cestovne karte, MTB biciklističke karte). Važno je prepoznati sve prednosti prezentacije cjelovite ponude na jednoj jedinstvenoj platformi na kojoj se nalaze sve potrebne informacije za vožnju i boravak na nekoj destinaciji te nastojati na taj način prezentirati i ponudu DNŽ.

Na svjetskoj razini Copenhagenize indexom ocjenjuju se gradovi prema kvaliteti ponude za bicikliste. Na vodećim mjestima već se godinama izmjenjuju gradovi Copenhagen, Amsterdam, Utrecht i drugi, no nažalost na popisu gradova ne postoji niti jedan hrvatski grad.

Slika 26. Popis deset najboljih gradova u 2019. godini prema Copenhagen indexu

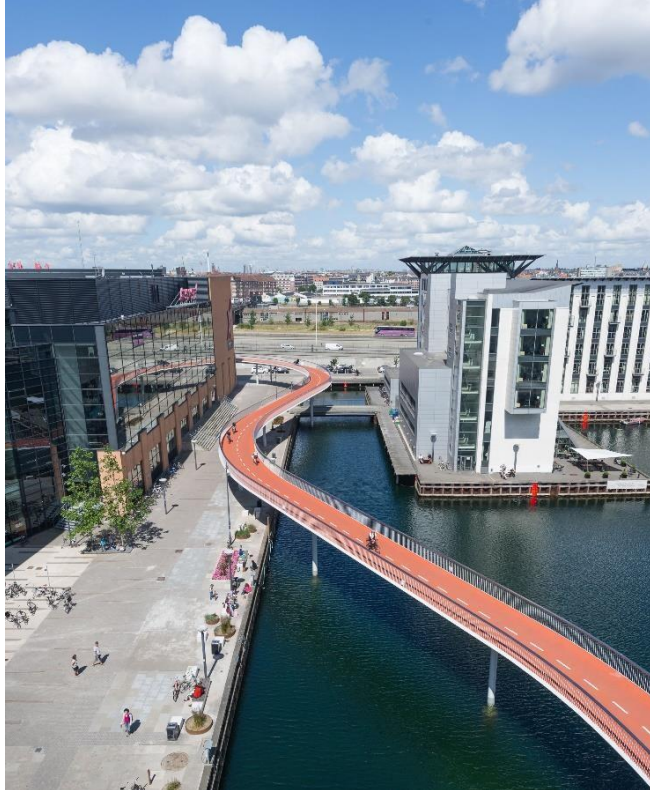


Izvor: <https://copenhagenizeindex.eu/>

Na području RH biciklizam je ponajviše povezan s prirodnim smještajem pojedine regije pa se tako bicikl kao glavno prijevozno sredstvo na području Jadranske Hrvatske koristi puno manje nego je to slučaj u kontinentalnoj Hrvatskoj. No u svijetu postoje brojne zemlje i gradovi u kojima je bicikl postao glavno prijevozno sredstvo i način života kako lokalnom stanovništvu tako i turistima.

Tako se primjerice u Danskoj više od 50 % svih zaposlenih na posao vozi biciklom. U glavnom gradu Kopenhagenu nalazi se preko 400 kilometara biciklističkih staza, a najpoznatija od njih je tzv. biciklistička zmija (*cykelslangen*) koja je uzdignuta duž gradske luke.

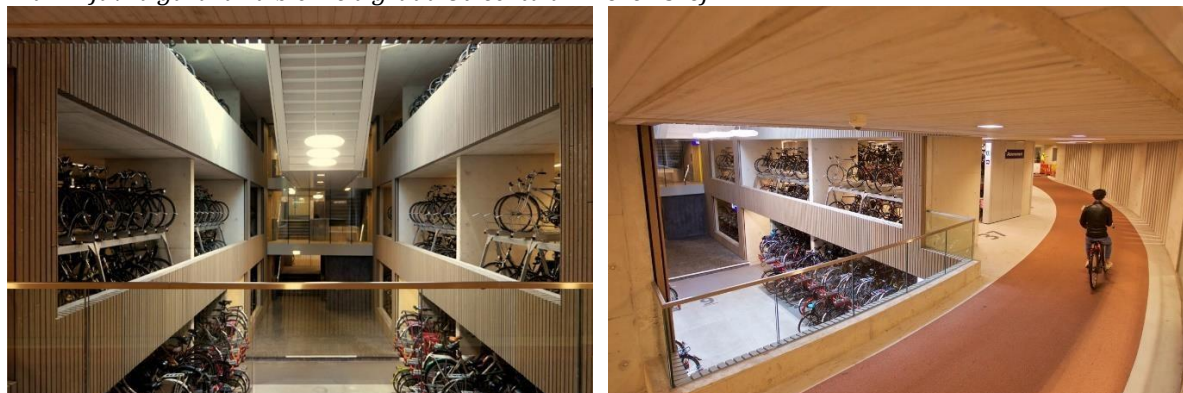
Slika 27. Primjer biciklističke staze iznad gradske luke u obliku tzv. biciklističke zmije (cykelslangen)



Izvor: <http://kristen-archii.blogspot.com/2014/08/cykelslangen-copenhagen.html>

Amsterdam je poznati biciklistički grad u kojem ima više bicikala nego stanovnika. Biciklisti u gradu imaju prednost pred pješacima, a u ponudi im se nalazi i preko 25 javnih garaža za bicikliste. Najpoznatiji parking za bicikliste nalazi se na glavnom kolodvoru gdje ih se svakodnevno parkira preko 8000.

Slika 28. Javna garaža za bicikle u gradu Utrechtu u Nizozemskoj



Izvor: www.velopa.de

Brojni su drugi primjeri infrastrukture i dostupnih dodatnih usluga za bicikliste od kojih se mogu izdvojiti:

- „pop-up” parking za bicikle (privremeni parking na pomičnim platformama kojima se svakodnevno može mijenjati lokacija). Glavna ideja pomičnih platformi jest da se platforma parkira na jednom parkirnom mjestu za automobile te se u nju parkira veći broj bicikala;
- sustav detektiranja brzine vožnje biciklista kako bi se povećala sigurnost na prometnicama;
- u Amsterdamu postoji muzej koji je moguće razgledati vozeći bicikl;
- u Francuskoj se razvijaju autoceste za bicikliste koje vode prema velikim gradskim četvrtima ili obližnjim gradovima;
- u Švedskoj je uspostavljena ruta posebne linije biciklističkog trajekta koji spaja Malmö i Kopenhagen;
- pojedini gradovi uvode zabranu prometovanja ili ograničavanja brzine automobilima na glavnim mostovima ili cestovnim pravcima te ih otvaraju isključivo za pješake, bicikliste i javni prijevoz.

Osim prethodno opisanih gradova koji „žive” biciklizam a samim time su prilagođeni i potrebama cikloturista, postoje i zemlje kojima je cikloturizam jedan od glavnih turističkih proizvoda.

Tako se ponuda u Austriji proteže na više od 5000 km biciklističkih staza prilagođenih potrebama različitih ciljanih skupina. Svaka od austrijskih regija ima svoje posebnosti, tako su se neke zbog planinskog područja orijentirale prema MTB biciklizmu i pasioniranim biciklistima, dok su regije uz jezera prilagođene obiteljima i rekreativcima. Tako se primjerice na dijelu biciklističke staze koja se nalazi na željeznici koja se više ne

koristi biciklisti mogu okušati u vožnji drezine. Drezina je dvokolica, preteča bicikla, koja se pokretala odgurivanjem nogama. Drezina ima više sjedećih mjesta, a dvije osobe moraju pedalirati kako bi se pokretale.

Slika 29. Vožnja drezine na željeznicama koje se više ne koriste te su stavljene u funkciju razvoja biciklističke ponude



Izvor: <https://www.facebook.com/sonnenland.draisinentour/>

Brojne su staze na kojima je moguće voziti kroz vinograde, upoznavati prirodu i kulturu svake od regija. Također se kao dobar primjer može uzeti sustav održavanja biciklističkih staza u Austriji. Tako se javni sektor brine o održavanju asfaltiranih staza, dok se za brdske staze brinu vlasnici zemljišta preko kojih staze prolaze za što dobivaju naknade i poticaje.

Austrija je zbog raznolike ponude dobar primjer kako iskoristiti sve mogućnosti koje neko područje pruža te može biti nit vodilja za razvoj turizma u Dubrovačko-neretvanskoj županiji koji zbog prirodnih karakteristika može postati Austrija u malome.

2.2.4 DIONICI U PROCESU RAZVOJA CIKLOTURISTIČKE PONUDE

Razvoj cikloturizma kao novoga turističkog proizvoda ne leži samo na interesu pojedinaca za stvaranjem individualne ponude kao što to može biti slučaj kod nekih drugih oblika turističkih proizvoda. Cikloturizam iziskuje povezivanje većeg broja dionika i njihovo djelovanje u zajedničkom smjeru. U nastavku se nalazi popis glavnih dionika u turizmu te njihovih funkcija i mogućnosti u cilju razvoja cikloturizma:

- ministarstva
- javna poduzeća i agencije
- biciklističke udruge
- turističke zajednice i turističke agencije
- ostali dionici.

U skupinu Ministarstava koja mogu djelovati na razvoj cikloturizma svrstavaju se Ministarstvo turizma i sporta Republike Hrvatske koje predstavlja koordinacijsko tijelo te je nositelj Akcijskog plana razvoja cikloturizma. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture zaduženo je za izgradnju nacionalne mreže biciklističkih ruta te donošenje zakonskog okvira za razvoj cikloturizma. Nositelj izgradnje nacionalne mreže biciklističkih ruta jesu Hrvatske ceste, dok Hrvatske vode imaju funkciju da u skladu sa Zakonom o vodama daju suglasnost na eventualno planiranje i/ili izgradnju biciklističkih staza koje dijelom ili u cijelosti prolaze javnim vodnim dobrom, odnosno objektima koji su u ingerenciji Hrvatskih voda, a Hrvatske šume za one rute koje prolaze šumskim putovima u njihovu djelokrugu. Nadalje, na razini Dubrovačko-neretvanske županije nositelj razvoja jest Dubrovačko-neretvanska županija kao glavni nositelj projekta MIMOSA iz kojeg je financirana izrada Operativnog plana, ali je ujedno i nositelj drugih razvojnih projekata. Jedan od ključnih dionika jesu i jedinice lokalne samouprave na razini DNŽ koje raspolažu financijskim sredstvima koje mogu usmjeriti u održavanje i izgradnju cikloturističke infrastrukture. Turističke zajednice međusobnom suradnjom te suradnjom s jedinicama lokalne samouprave i privatnim sektorom zajedničkim snagama rade na organizaciji cikloturističkih aktivnosti, promociji turizma i cikloturizma te poticanju razvoja novoga turističkog proizvoda. Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije vezano je uz mogućnosti financiranje potencijalnih projekata iz sredstava EU-a u čemu je na lokalnoj razini zadužena Regionalna razvojna agencija

Dubrovačko-neretvanske županije. Biciklističke udruge na području DNŽ rade na planiranju i kreiranju biciklističkih ruta, daju podršku u izradi biciklističkih staza te sudjeluju u organizaciji cikloturističkih manifestacija. Na području DNŽ djeluju i Javna ustanova za upravljanje zaštićenim dijelovima prirode Dubrovačko-neretvanske županije, Javna ustanova Nacionalni park Mljet te Javna ustanova Park Prirode Lastovsko otočje koje u svojem djelokrugu sudjeluju u izradi cikloturističke ponude usklađene s mogućnostima koje prostor pruža bez da se naruše prirodne značajke. Skupinu ostalih dionika u sektoru razvoja cikloturizma čine uslužne djelatnosti, odnosno pružatelji servisnih usluga, smještaja, ugostiteljskih usluga i drugih.

Pri izradi Operativnog plana razvoja cikloturizma Dubrovačko-neretvanske županije svi dionici koji svojim radom i djelokrugom mogu razvijati cikloturističku ponudu bili su informirani putem službenih internetskih stranica Dubrovačko-neretvanske županije o početku provedbe izrade Operativnog plana. Nadalje, zamoljeni su za aktivno uključivanje u izradu Operativnog plana sa slanjem informacija o dostupnoj biciklističkoj infrastrukturi i projektnim prijedlozima za područje njihova djelokruga. Svi dionici također su pozvani na sastanak na kojem su prezentirani početni zaključci analize stanja te pojašnjeni idući koraci u procesu izrade Operativnog plana. Sastanak se zbog epidemioloških mjera održao *online* te je na njemu sudjelovalo 30 osoba, predstavnika Županije, Turističkih zajednica, biciklističkih udruga, predstavnika javnih ustanova i drugih. Kako bi se djelovalo ciljano prema glavnim problemima i u skladu s razvojnim mogućnostima DNŽ, oformljen je uži tim čiji su članovi predstavnici Dubrovačko-neretvanske županije, TZ Metković, TZ Orebić, TZ Korčula, BK Metković, BK Konavle te predstavnici regionalne razvojne agencije DUNEA. Popis svih dionika uključenih u izradu Operativnog plana nalazi se u prilogu dokumenta.

2.2.5 PROFIL TURISTA NA PODRUČJU DNŽ I USPOREDBA NA RAZINI RH

U odnosu na ponudu nekog područja, neovisno o tome radi li se o prirodnoj ili kulturnoj baštini ili drugim novostvorenim atrakcijama i uslugama, stvara se i potražnja za nekim turističkim proizvodom ili uslugom. Za Dubrovačko-neretvansku županiju prepoznato je nekoliko turističkih proizvoda. Sunce i more, nautički turizam, kulturni turizam te poslovni turizam prepoznati su kao primarni turistički proizvodi. Većina navedenih turističkih proizvoda vezana je uz ljetnu sezonu i lijepo vrijeme što predstavlja prostor za napredak i razvoj drugih turističkih proizvoda koji su atraktivni i izvan sezone. Dubrovačko-neretvanska županija zbog svoje specifične geografske podjele koja je prethodno opisana svoje posjetitelje u najvećoj mjeri privlači zbog navedenih atrakcija. Promatrajući položaj i reljefnu raznolikost DNŽ svakako se izdvaja od ostataka Jadranske

regije kojoj pripada. Dolina rijeke Neretve, nizinsko područje s razvijenom poljoprivrednom proizvodnjom agruma, razvedena obala s brojnim otocima, otočićima i hridima te Dubrovačko primorje, iako na relativno uskom području razlikuju se po ponudi, kulturni načinu života te se samim time stvara prilika za privlačenje različitih skupina posjetitelja. Cikloturizam je za regiju južnog Jadrana prepoznat kao srednje konkurentan i srednje atraktivan turistički proizvod što je svakako prednost, no ispred nositelja ponude također je velik prostor za napredak u pozicioniranju cikloturizma kao prepoznatljivog motiva DNŽ. Iako nisu dostupna istraživanja o profilu cikloturista koji dolaze na područje DNŽ, potrebno je sagledati generalni profil posjetitelja koji dolaze na područje županije te nastojati ponudu prilagoditi njihovim preferencijama. Primarni turistički segment potrošača koji dolaze u DNŽ čine mladi od 18 do 24 godine te parovi s dvostrukim primanjima bez djece (DINKS) u dobi od 25 do 34 godine. Skupina potrošača koju čine mladi vrlo je raznolika i u skladu s različitim kulturološkim i društvenim zaleđem. Putuju od nekoliko dana do nekoliko mjeseci, skloni su avanturama, upoznavanju lokalne kulture te preferiraju jeftiniji smještaj i prijevoz. Za razliku od skupine mladih skupina parova s dvostrukim primanjima nije cjenovno osjetljiva, no ograničena je vremenski. Preferiraju kratke odmore te nagrađivanje na putovanjima. Sekundarni tržišni segment čine *empty nesters* od 50 do 65 godine. Tu skupinu čine radno aktivni ljudi čija su djeca napustila roditeljski dom i žive samostalno. Oni putuju tijekom cijele godine, spajaju posao i odmor te nisu cjenovno osjetljivi.

Prilikom profiliranja cikloturista i stvaranja ponude na području DNŽ važno je razmotriti kategorije turista prema nekoliko varijabli koje se pojavljuju prilikom istraživanja. Tako ih možemo segmentirati prema udaljenosti koje prelaze, demografskim značajkama, učestalosti putovanja, motivaciji ili pak prema lokacijama na kojima voze. U nastavku se nalazi tablica prema kojoj smo cikloturiste podijelili prema dvije osnovne kategorije – rekreativce i pasionirane bicikliste.

Tablica 15. Pregled karakteristika i turističkog profila cikloturista

Ciljno tržište	Biciklisti rekreativci	Pasionirani biciklisti
----------------	------------------------	------------------------

Opis ciljanih tržišta	<ul style="list-style-type: none"> • Predstavljaju veći potrošački segment • Preferiraju fizički manje zahtjevne rute • Unaprijed organiziran plan putovanja • Traže udoban smještaj • Većinom srednje i zrelije dobi (35 – 60 godina) • Rjeđe dolaze vlastitim biciklom • Koriste sustav <i>bike sharing</i> • Putuju u grupama ili cijele obitelji 	<ul style="list-style-type: none"> • Najčešće nemaju razrađen plan putovanja • Traže jednostavan i cjenovno prihvatljiv smještaj • Traže prilagođenu ponudu pratećih sadržaja • Većinom mlađe životne dobi, od 20 do ranih tridesetih godina • Zanima ih izazov i zahtjevnije biciklističke staze • Učestalije dolaze vlastitim biciklom
Turistički proizvodi	<ul style="list-style-type: none"> • Manje zahtjevne ciklo ture (tzv. Kružne rute) • Rute s vodičima • Sustav <i>bike sharing</i> sustav električni bicikli • Kulturne i prirodne atrakcije • Tematske rute i manifestacije 	<ul style="list-style-type: none"> • Duže, zahtjevnije staze (tzv. linijske rute) • Kulturne i prirodne atrakcije • Međunarodna i nacionalna biciklistička natjecanja • Uz smještaj i hranu nužni dodatni sadržaji za pohranu, održavanje i brigu o biciklističkoj opremi (parking, spremišta, servisi i sl.)

Izvor: obrada autora

Biciklisti rekreativci predstavljaju širi potrošački segment te na putovanjima uglavnom imaju prethodno organiziran plan i program. Prema demografskim značajkama uglavnom se radi o mladima, obiteljima s djecom te turistima u zrelijoj dobi. Navedene skupine preferiraju kraće i kružne biciklističke staze, odnosno dnevne rute na kojima se uvijek vraćaju u početnu točku polaska. Na putovanju se žele zabaviti, rekreirati, družiti s obitelji i prijateljima te upoznati zaštićena područja. Dolaze vlastitim biciklom, ali koriste i sustav *bike sharing*.

Pasionirani biciklisti preferiraju zahtjevnije i duže staze, odnosno tzv. linijske rute na kojima prolaze kroz više destinacija te nemaju posebno razrađen plan putovanja. Traže jednostavan i cjenovno prihvatljiv smještaj te mogućnost kratkog boravka na jednu noć. Mlađe su životne dobi ili u zrelijim godinama s odraslom djecom, dolaze u grupama ili sami. Preferiraju tjedne ili mjesečne vožnje te dolaze vlastitim biciklom. Na putovanjima se žele zabaviti, upoznati nove staze te sudjelovati u natjecanjima.

Jedna od podjela koja se spominje i u prethodnom opisu ciljanih tržišta jest i definiranje ciljanih tržišta prema težini staza koje koriste. Tako se primjerice obitelji s djecom voze asfaltiranim, ali sigurnijim rutama bez znatnog prometa automobila, dok iskusni biciklisti voze makadamskim stazama, planinskim stazama ili uz veće prometnice. U idućoj tablici dan je prikaz podjele prema težini staze te je navedeno izuzetno važno pri trasiranju biciklističkih staza.

Tablica 16. Biciklističke staze prema stupnju težine, dužini rute i obliku terena

Stupanj težine	Dužina rute	Oblik terena
0 - blaga ruta	15 – 35 km dnevno	<ul style="list-style-type: none"> • pretežito ravan teren • blagi usponi
1 – lagana ruta	25 – 40 km dnevno	<ul style="list-style-type: none"> • blagi teren • blagi usponi
2 – umjerena ruta	35 – 65 km dnevno	<ul style="list-style-type: none"> • za bicikliste rekreativce koji redovno vježbaju • zahtjevniji usponi
3 – ruta višeg intenziteta	40 – 80 km dnevno	<ul style="list-style-type: none"> • aktivni biciklisti • veće udaljenosti • zahtjevniji usponi
4 – izazovna ruta	65 – 120 km dnevno	<ul style="list-style-type: none"> • iskusni biciklisti • izazovne staze • izazovni usponi
5 – zahtjevna ruta	90 – 160 km dnevno	<ul style="list-style-type: none"> • pasionirani biciklisti • visoka razina fizičke spremnosti • duge, izazovne, zahtjevne staze

Izvor: <https://www.skedaddle.com/uk/cycling/grades.asp>

Analizom stanja prethodno opisanih biciklističkih staza na području DNŽ može se uočiti kako kategorizacija po težini nije ujednačena, odnosno pojavljuje se više rangova težine (npr. 1 – 5 ili 1 – 3). Također, za neke staze nije definirana težina te vrsta podloge za vožnju (npr. asfalt, makadam) što izuzetno otežava odluku o odabiru pojedine staze. Ujedno svako od triju prepoznatih područja Dubrovačko-neretvanske županije zbog svoji reljefnih karakteristika, uvjeta na prometnicama i drugim poticajnim ili ograničavajućim faktorima ima potencijal za razvoj pojedinačnih vrsta biciklizma te privlačenje različitih profila cikloturista. Tako je u sljedećoj tablici prikazana podjela prema vrstama bicikala: MTB bicikli (konstruirani za teške terene i najteže uvjete vožnje), *trekking* (prilagođeni za vožnju cestom i prirodom odnosno lošijom podlogom), cestovni bicikl (konstruirani za brzu vožnju po kvalitetnim podlogama) te *e-bike* pogodan za prelaženje velikih

udaljenosti. Također je formirana i podjela prema profilu cikloturista, odnosno radi li se o biciklistima rekreativcima ili pasioniranim biciklistima.

Tablica 17. Potencijali i stupanj razvijenosti pojedinih biciklističkih kategorija

Kategorija/Regija	Donjonevansko područje	Otočno poluotočno područje	Dubrovačko primorje
MTB	✓	✓	✓
Trekking	✓	✓	✓
Cestovni	✓	✓	✗
e-bike	✗	●	●
Rekreativci	↑	↑	↓
Pasionirani biciklisti	↑	↑	↑
Legenda	✓ izniman potencijal za razvoj ✗ nizak potencijala za razvoj ● umjeren potencijal za razvoj		↑ -visok stupanj atraktivnosti ↓ -nizak stupanj atraktivnosti

Izvor: obrada autora

Analizom potencijala DNŽ te profila cikloturista iz prethodne tablice može se zaključiti kako je primjerice područje Dubrovačkog primorja primjerenije za pasionirane i iskusnije bicikliste te pogodno za MTB i *trekking* vožnje.

Definiranjem prethodno opisanih karakteristika ciljanih tržišta stvoren je preduvjet za formiranje prioriteta na koje je potrebno djelovati. U idućoj tablici napravljen je presjek stanja prioriteta koji će u daljnjem razvoju cikloturizma i predmetnog dokumenta usmjeriti ključne dionike iz sektora razvoja turizma i biciklizma za razvoj daljnjih projektnih prijedloga.

Tablica 18. Prioriteti za daljnje djelovanje prema ciljanim tržištima

Ciljno tržište	Prioriteti djelovanja
Biciklisti rekreativci	<ul style="list-style-type: none"> • Sustavna i usklađena kategorizacija staza • Obučeni vodiči i turistički paketi (proizvodi) • Mreža najma sustava <i>bike sharing</i> • Punionice i podrška za <i>e-bike</i>
Zajedničke karakteristike	<ul style="list-style-type: none"> • Postavljanje standarda ponude (ujednačen brend) • Označene i ažurirane (digitalne) karte • Presentacija i dostupnost sadržaja putem mobilnih aplikacija i digitalnih tehnologija • Uspostava sustava mjerenja (brojači i sl.) • Edukacija dionika relevantnih za razvoj ponude • Sustavna podrška za održavanje infrastrukture • Unaprjeđenje usluga javnog prijevoza • Unaprjeđenje i razvoj biciklističkih staza i prateće infrastrukture poput odmorišta, vidikovaca • Predvidjeti ponudu i prioritete strateškim dokumentima u novom razdoblju
Pasionirani biciklisti	<ul style="list-style-type: none"> • Prateća infrastruktura • Dodatni sadržaji (npr. smještaj, bicikli više razine kvalitete) • Povezivanje tzv. linijskih ruta i kreiranje zajedničkih ruta (unutar DNŽ i okolnih županija)

Izvor: obrada autora

Pri razvoju cikloturizma kao novoga turističkog proizvoda na području DNŽ potrebno je voditi računa da je bicikliranje osnovni motiv dolaska tog tipa turista na neko područje. Kako bi se zadovoljile potrebe te skupine potrošača, potrebno je poboljšati osnovne infrastrukturne preduvjete koji se ponajprije odnose na kvalitetu i sigurnosne uvjete na cestama, a zatim i na opremljenost dodatnim sadržajima poput vidikovaca, odmorišta, servisnih točaka i punionica električnih bicikala. Zbog geografskog položaja i velikog broja otoka kretanje javno dostupnim prijevoznim sredstvima za bicikliste ograničavajući je faktor na razini cijele Županije. Ujedno se u razvoju biciklističkih staza pojavljuju problemi održavanja postojećih staza i infrastrukture za što je potrebno uložiti dodatna financijska sredstva te imenovati osobe koje će voditi računa o održavanju dostupne infrastrukture. Kako bi se pratio broj cikloturista koji dolaze u DNŽ i perioda njihova dolaska i korištenja pojedinih staza, potrebno je uspostaviti sustav mjerenja (brojača) koji će uvelike pridonijeti daljnjem razvoju ponude i profiliranju krajnjih korisnika i njihovih potreba. Na razini DNŽ pri izradi Operativnog plana uočeno je nekoliko pojedinačnih inicijativa na lokalnim razinama. Pojedinačne inicijative pohvalan su iskorak u razvoju pojedinačne ponude, no cikloturizam „zahtijeva” suradnju dionika i povezivanje ponude, a samim time i biciklističkih ruta na široj razini. Iako je zbog

geografskog položaja i prometne dislociranosti pojedinih područja DNŽ izuzetno zahtjevno povezati pojedine biciklističke staze, potrebno je uložiti dodatne napore u stvaranju ujednačene ponude. Stvaranje zajedničkih ruta koje će povezivanjem unutar DNŽ predstavljati cijelu županiju – njezine prirodne ljepote, kulturu, običaje i stanovništvo pridonijelo bi stvaranju jedinstvenog brenda. Iako je pojedinačnim inicijativama poput razvoja cikloturizma na otoku Korčuli i Donjoneeretvanskom području formiran velik broj ruta, aktivnosti pa čak i prepoznatljive oznake brenda potrebno je povezati na razini cijele Županije a i šire. Cikloturizam je takav oblik rekreacije u kojem biciklisti žele uživati u ponudi bez da vode računa o administrativnim podjelama poput općina, gradova, županija ili regija. Jedan od najvećih primjera za to jesu EuroVelo rute koje objedinjuju biciklističke rute na razini cijele Europe.

2.3. SWOT analiza

Tablica 19. SWOT analiza razvoja cikloturizma Dubrovačko-neretvanske županije

SNAGE	SLABOSTI
<ul style="list-style-type: none"> • Mogućnost dolaska u DNŽ cestovnim, zračnim i morskim putem • Velik broj postojećih biciklističkih ruta • Velik broj prirodnih i kulturnih znamenitosti • Očuvana priroda i okruženje • Raznolik teren i prirodno okruženje • Klima pogodna za razvoj cjelogodišnjeg cikloturizma • Bogata gastro i enoponuda • Dostupnost EuroVelo ruta na dijelu DNŽ • Pojedine dionice cesta (posebice na otocima) manje su opterećene prometom • Mogućnost korištenja postojećih nasipa/putova uz dolinu rijeke Neretve te napuštene željezničke pruge za izgradnju nove infrastrukture • Na području DNŽ postoji nekoliko pružatelja usluga prijevoza cikloturista, vođenja ruta i servisnih usluga • Nekoliko značajnih manifestacija koje je potrebno dodatno promovirati i razvijati • Biciklističke udruge i savezi na području DNŽ i RH 	<ul style="list-style-type: none"> • Javni prijevoz ne podržava ni dolazak ni boravak biciklista u DNŽ • Dionice cesta u većim središtima opterećene su prometom, posebice u ljetnim mjesecima • Sigurnosni uvjeti na pojedinim dionicama iznimno su opasni • Servisi i odmorišta te ostale prateće usluge nisu sustavno raspoređeni • Signalizacija za potrebe biciklista neujednačena je i postavlja se uglavnom u skladu s lokalnim inicijativama • Ugostiteljski i smještajni objekti nisu kategorizirani i prilagođeni pružanju usluga za bicikliste • Nije razvijen sustav <i>bike sharing</i> • Prateća infrastruktura za e-bike nije razvijena • Dostupne karte u velikoj mjeri nalaze se u .pdf formatu te nisu <i>online</i> trasirane • DNŽ nije ni prepoznat ni prezentiran kao cikloturistička destinacija
PRILIKE	PRIJETNJE

- Izuzev Dubrovnika ostali dijelovi županije nisu preopterećene turističkim dolascima
- Raznolik teren (tri regije) prilika su za diverzifikaciju ponude
- Zaštićena prirodna područja (Nacionalni park, Park prirode)
- Tržišna kretanja uzrokovana bolešću COVID-19 pogoduju razvoju cikloturizma
- Prilika za spajanje postojećih degustacijskih ruta s biciklističkim rutama
- Povezivanje poluotoka Pelješca s kopnom kako bi se izbjegao prelazak granice s BiH
- Dovršetak autoceste A1 do Dubrovnika čime bi se rasteretile lokalne prometnice
- Poticanje uslužnih djelatnosti u segmentu cikloturizma davanjem potpora ili uvođenjem standarda kvalitete
- Mogućnost korištenja sredstava iz europskih fondova za izgradnju infrastrukture i dodatnih sadržaja
- Izrada internetske stranice koja objedinjuje ponudu na razini DNŽ
- Iskorištavanje novih tehnologija u cikloturizmu
- Velik broj županija u RH i susjednih zemalja s kvalitetnom i cjelovitom ponudom
- Dubrovnik kao glavna destinacija u DNŽ nije pogodna za dolazak cikloturista zbog velikih gužvi u ljetnim mjesecima
- Ukidanje velikog broja prijevoznih linija zbog situacije s epidemijom bolesti COVID-19
- Velik broj prometnih nezgoda i nezgoda u kojima sudjeluju biciklisti
- Biciklističke rute često prolaze preko privatnih zemljišta što predstavlja problem zbog sporog rješavanja problema imovinsko-pravnih odnosa
- Nedovoljan interes svih dionika na području DNŽ za razvoj cikloturizma
- Nužan prelazak graničnog prijelaza s BiH
- Nedovoljna suradnja svih dionika na području DNŽ u cilju razvoja cikloturizma
- Nedostatak stručnog kadra upoznatog s potrebama cikloturista
- Nedovoljna ekološka osviještenost stanovništva o važnosti korištenja bicikla kao prijevoznog sredstva
- Nedovoljna povezanost postojeće turističke ponude s cikloturizmom

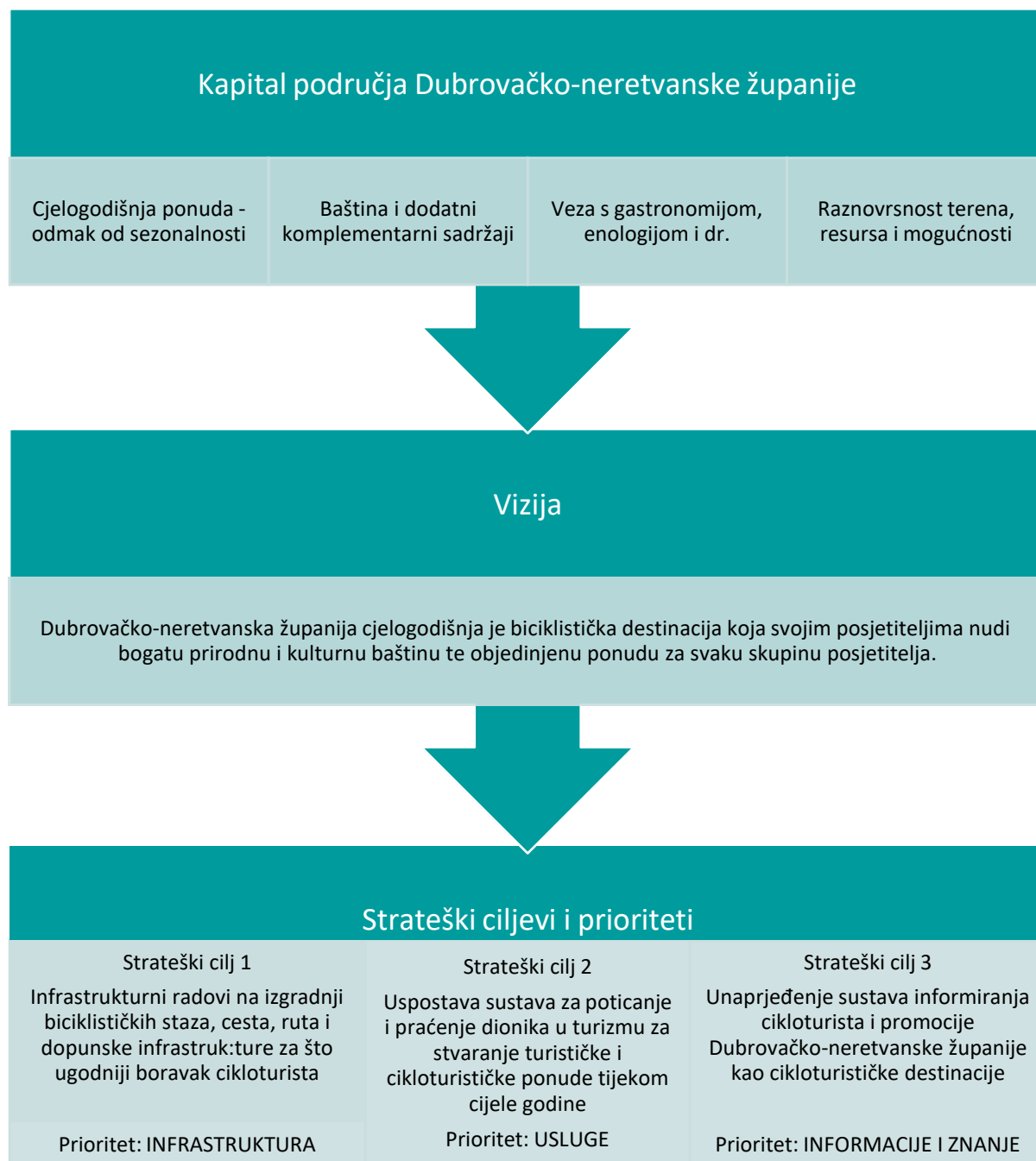
3. STRATEŠKE ODREDNICE

3.1. Vizija i ciljevi razvoja do 2027. godine

Nakon što je Analizom stanja ustanovljena resursna osnova te zaključci prezentirani kroz SWOT analizu, nužno je kroz viziju usmjeriti budući razvoj cikloturizma do 2027. godine. Vizija za daljnji razvoj proizlazi iz mogućnosti i konkurentskih prednosti, ali ujedno podrazumijeva uklanjanje uočenih nedostataka kako bi se na razini Dubrovačko-neretvanske županije formirao novi turistički proizvod.

Odrednice, odnosno kapital područja na kojem se temelji daljnji razvoj cikloturizma na području Dubrovačko-neretvanske županije mogu se grupirati u četiri skupine prikazane na sljedećoj slici. Turistička kretanja na području Dubrovačko-neretvanske županije najizraženija su u ljetnim mjesecima što je posebno izraženo na otocima koji svoju ponudu temelje na „suncu i moru”. Područje Dubrovačkog priobalja i Donjoneretvanske regije svoju ponudu prezentira i u predsezoni koja počinje za uskršne blagdane te u posezonu koja traje do kraja listopada. Razvojem cikloturizma za koji postoje odlični preduvjeti na cijelom području DNŽ otvara se mogućnost odmaka od turizma u ljetnim mjesecima i standardne „sunce i more ” ponude koja je upotpunjena, ovisno o klasteru, dodatnim sadržajima (npr. berba mandarina u Opuzenu ili berba grožđa na Pelješcu). Prirodna i kulturna baština dodatni su potencijali čije mogućnosti treba iskoristiti uz brigu o trajnom očuvanju navedenih dobara. Cikloturizam kao glavna aktivnost upotpunjena uživanjem u brojnim prirodnim ljepotama ili upoznavanjem kulturnih znamenitosti trebala bi predstavljati glavni proizvod čime se jamče održivost i očuvanje cijelog sustava. Nadalje, na području DNŽ je osim prirodnih i kulturnih znamenitosti ponudu moguće upotpuniti gastronomskom i enološkom pričom uz zanimljive ture kroz nasade mandarina, vinograde ili vađenje i degustaciju školjaka u Malostonskom zaljevu. Raznovrsna ponuda ali i reljef DNŽ prilika su za privlačenje različitih skupina posjetitelja. Nizinski dijelovi uz Neretvu, razvedena obala s brojnim otocima i uvalama, brdski i makadamski putevi opcija su aktivnog odmora za više dobnih skupina te vrsta cikloturista. Na sljedećoj slici, osim kapitala područja, prikazana je vizija razvoja Dubrovačko-neretvanske županije kao cikloturističke regije te strateški ciljevi iz kojih će u opisnom dijelu proizaći pripadajući projektni prijedlozi.

Slika 30. Prikaz vizije i strateških ciljeva za razvoj cikloturizma na području Dubrovačko-neretvanske županije do 2027. godine



Izvor: obrada autora

Iz kapitala područja proizlazi zajednička vizija te u konačnici strateški ciljevi i prioriteti na koje je potrebno djelovati. Svaki od strateških ciljeva obuhvaća jedno tematsko područje ili više njih prepoznatih u Akcijskom planu razvoja cikloturizma RH iz 2015. godine.

Tematska područja odnose se na sljedeće:

- infrastrukturne projekte (strateški cilj 1)
- projekte povezane sa zakonskom regulativom (strateški ciljevi 1 i 2)
- projekte povezane s edukacijom (strateški cilj 3)
- projekte koji se odnose na unapređenje cikloturističke ponude (strateški cilj 2)
- projekte koji se odnose na sustav informiranja i marketing u cikloturizmu (strateški cilj 3).

Predloženi razvojni projekti odnose se na razdoblje do 2027. godine te su definirani za pet tematskih područja prepoznatih u Akcijskom planu razvoja cikloturizma RH iz 2015. godine.

Tematska područja odnose se na sljedeće:

- infrastrukturne projekte
- projekte povezane sa zakonskom regulativom
- projekte povezane s edukacijom
- projekte koji se odnose na unapređenje cikloturističke ponude
- projekte koji se odnose na sustav informiranja i marketing u cikloturizmu.

Kako bi se ispunila navedena vizija razvoja cikloturizma, u nastavku se nalaze ciljevi kojima će se navedeno ostvariti.

Strateški cilj 1: Infrastrukturni radovi na izgradnji biciklističkih staza, cesta, ruta i dopunske infrastrukture za što ugodniji boravak cikloturista (odmorišta, vidikovci, servisne točke itd.)

Izradom Analize stanja i u kontaktu s dionicima koji rade na razvoju biciklističkih ruta i staza zaključeno je da je velik broj aktivnosti prepušten inicijativama lokalnih entuzijasta koji često ulažu vlastita (privatna) sredstva za održavanje staza. Također je jedan od zaključaka da se često događaju situacije u kojima se na razini JLS-ova financira izgradnja pojedinih biciklističkih staza, no naknadno se pojavljuju problemi s održavanjem, neriješenim imovinsko-pravnim odnosima i slični. Na području DNŽ također se na nekoliko dionica pojavljuju problemi sa sigurnosnim uvjetima zbog velikog opterećenja

dnevnog prometa na navedenim stazama. Projekti povezani s ostvarenjem navedenog cilja moraju se odnositi na postavljanje sigurnosnih znakova u suradnji s MUP-om te gdje je god to moguće preusmjeriti promet na sporedne staze. Broj i raznolikost postojećih biciklističkih staza dovoljan je za trenutačne potrebe, no važno je staze dopuniti informativnim punktovima, servisnim točkama, punionicama električnih bicikala, vidikovcima i drugim mogućnostima za što ugodniju vožnju. U sljedećoj tablici nalaze se projektni prijedlozi povezani s ostvarenjem strateškog cilja 1.

Tablica 20. Popis projektnih prijedloga povezanih s ostvarenjem strateškog cilja 1

Naziv projekta	Indikator	Stupanj važnosti
Uređenje postojećih i novih staza i ruta	Broj uređenih kilometara Broj postavljenih signalizacijskih oznaka	visok
Postavljanje i unaprjeđenje biciklističke signalizacije	Broj postavljenih signalizacijskih oznaka	visok
Uređenje i opremanje vidikovaca/odmorišta	Broj uređenih vidikovaca/odmorišta	srednji
Izgradnja i opremanje <i>bike parkova</i>	Broj izgrađenih <i>bike parkova</i>	nizak
Punionice i sustav električnih bicikala	Broj punionica Broj električnih bicikala	nizak
Sustav javnih bicikala (<i>bike share</i>)	Broj bicikala u sustavu Broj točaka za ostavljanje/preuzimanje bicikala	srednji
Uspostava <i>self-service</i> točaka	Broj uspostavljenih <i>self-service</i> točaka	visok
Uspostava modela održavanja ruta (po nadležnostima)	Izrađen sporazum o održavanju na razini DNŽ	srednji
Brojači biciklističkog prometa	Broj postavljenih brojača	visok
Otklanjanje prepreka i rizičnih točaka	Broj uklonjenih rizičnih točaka Broj alternativnih ruta	visok
Uređenje javnih parkirališta	Broj parkirnih mjesta za bicikliste	srednji
Uspostava/reguliranje/unaprjeđenje javnog prijevoza za prihvat bicikli	Broj uspostavljenih linija za transport bicikala i opreme	visok
Unaprjeđenje sigurnosti	Broj postavljenih radara i kamera	visok
Izgradnja/uređenje biciklističkih informativnih točaka	Izgradnja/uređenje triju biciklističkih informativnih točaka	visok
Izgradnja novih biciklističkih površina	Broj novoizgrađenih kilometara	visok
Izrada planova trasiranja	Izrađeni planovi trasiranja za sve postojeće rute	visok
Uređenje željezničke pruge	Broj uređenih kilometara željezničke pruge	nizak

Izvor: obrada autora

Prijedlogom koji se odnosi na **uređenja postojećih i novih staza i ruta** obuhvaćeni su infrastrukturni radovi poput uređenja podloge za vožnju (npr. ravnanje makadama, sređivanje šumskih puteva).

Indikatori za navedene projekte jesu

- dužina uređenih ruta u kilometrima te
- broj postavljenih signalizacijskih oznaka i/ili dužina staza i ruta s postavljenom signalizacijom.

Ovaj se projektni prijedlog prema stupnju važnosti kategorizira kao inicijativa od visoke važnosti jer predstavlja osnovni preduvjet daljnjeg razvoja cikloturističke ponude. Za njegovo precizno definiranje i koncipiranje na razini cijelog DNŽ poželjno je dobiti informacije o potrebama i mogućnostima na razini svih JLS-ova u županiji, međutim u početnim fazama razvoja ponude uređenje postojećih i novih staza i ruta se primjerice odnosi na sljedeće:

- rutu na području Konavla Zelenje – Vidikovac (Sivi soko) – Velji do – Jasenice – Zelenje u duljini od 12 km čija je podloga 50 % makadam a 50 % asfalt
- rutu Zvekovica koja ide preko Ćirove stazom do Čilipa, makadamskim putem kroz Konavosko polje pored Cadmosa na stari aerodrom te dalje preko Ljute, Grude do Palje Brda u duljini od 15 km makadamskog puta
- makadamsku rutu dužine 25 km Gruda – Gnjile (igralište Slavena) – Brajkovići – Dubravka – Soko kula – Sv. Barbara – Dubravka (Sv. Mihovil) – ispod Bjelotine prema Banima – Vodovađa – Palje Brdo Gruda te cesta Zvekovica – Obod – vodovodom do Duboke Ljute – dalekovodom do Mlina – Postranje – Gornji Brgat u dužini od 18 km
- uređenje ruta na području grada Ploča i općine Pojezerje koja bi kroz projekt Polje jezero povezale dolinu Neretve s gradom Vrgorcem
- uređenje podloge na brojnim rutama na otocima poput onih u gradu Korčuli
- rekonstrukciju ceste Korčula – Račišće.

Također, na svim je rutama potrebno **ukloniti prepreke** (npr. stepenice) i **rizične točke** (npr. opasni zavoji) na način da se naprave alternativne rute ili da se infrastrukturnim radovima omogući siguran prolazak cikloturista i drugih sudionika u prometu (npr. proširenje ceste). Poželjno je izraditi detaljnu studiju kojom bi se analizirale prioritete točke za djelovanje i predložili sigurnosni aspekti te konceptualna rješenja, troškovnici i ostali tehničko-tehnološki aspekti. Neke od etapa koje je potrebno uzeti u obzir jesu:

- dionica D8 u Zatonu do ulaza u Dubrovnik koja je ocijenjena kao iznimno nepregledna i rizična osobito u ljetnim mjesecima,
- pristup luci u Dubrovniku koji je trenutačno onemogućen biciklistima,

- dionica D8 nakon izlaska iz Dubrovnika prema Župi Dubrovačkoj.

Indikator za ovu skupinu projektnih prijedloga jesu:

- broj otklonjenih prepreka / saniranih rizičnih točaka
- dužina uređenih ruta u kilometara
- broj identificiranih prepreka / rizičnih točaka u DNŽ koje traže intervenciju.

Jednako kao i prethodno elaborirani infrastrukturni projektni tako se i ova skupina projekata može ocijeniti kao iznimno važna jer je riječ o osnovnim preduvjetima za sigurno kretanje biciklista u prostoru i sudjelovanje u prometu.

Biciklistička signalizacija cikloturistima pruža osjećaj dodatne sigurnosti. Ako je postavljena na primjerenim udaljenostima, smanjuje se potreba za upotrebom mobitela i karata te zaustavljanja tijekom vožnje. Signalizacija se odnosi na horizontalnu i vertikalnu signalizaciju poput ograničenja brzine, znakova opasnosti, smjera kretanja, udaljenosti od drugih ruta, ali i turističku smeđu signalizaciju koja cikloturiste informira o znamenitostima, smještaju itd. Budući da trenutačno nisu precizirane lokacije za postavljanje biciklističke signalizacije u narednim razdobljima se kao prioritet za djelovanje mogu odabrati postojeće neoznačene rute u DNŽ, osobito na lokalitetima s velikom koncentracijom turista kao što su otoci i sl., a potom propisnu signalizaciju treba postavljati pri uređenju novih ruta i staza. Primjerice, potrebno je uređenje dionice od Zatona do Mosta Dr. Franje Tuđmana (izmjena ograničenja brzine na 50 km/h, postavljanje znakova A39 „biciklisti na cesti”).

Kao indikator za ovu skupinu projektnih prijedloga, koja se ocjenjuje kao intervencije visoke važnosti, mogu se izdvojiti:

- dužina postojećih biciklističkih ruta s postavljenom signalizacijom u km
- dužina novih biciklističkih ruta s postavljenom signalizacijom u km.

Uređenje i opremanje vidikovaca i odmorišta preporučuje se svakih 15 do 20 km na svakoj ruti. Na području DNŽ postoji velik broj odmorišta, no mali broj njih prilagođen je potrebama cikloturista. Stoga se preporučuju prilagodbe postojeće infrastrukture biciklističkim potrebama i preferencijama na način da se na svako od odmorišta/vidikovaca uključi prostor za sjedenje (npr. klupe), postave karte područja i koš za otpatke te po mogućnosti izvor pitke vode. Preporuka je na odmorištima postaviti nadstrešnice u slučaju lošeg vremena i postaviti **self-service točke** s uključenim nosačima za bicikl, alatom za popravak i dr. opremom za brze i jednostavne popravke bicikala. Preporuka je da je na svakoj ruti uspostavi barem jedna *self-service* točka.

Kao indikator za ovu skupinu projektnih prijedloga, koja se ocjenjuje kao intervencije srednje važnosti, mogu se izdvojiti:

- broj postojećih vidikovaca/odmorišta koji su prilagođeni potrebama biciklista
- broj novih vidikovaca/odmorišta koji su prilagođeni potrebama biciklista
- broj postavljenih *self-service* u DNŽ.

U svrhu unaprjeđenja biciklističke infrastrukture za DNŽ je predložena izgradnja **bike parkova**. Riječ je o projektima izgradnje i opremanja specijaliziranih površina za bicikliranje koje uključuju biciklističke staze, površine za *pumptrack*, skakaonice i dr. slične sadržaje. Prema prijedlozima dionika na području DNŽ predloženi su *bike parkovi* na sljedeće tri lokacije – u Konavlima, na Korčuli te u Metkoviću koji su trenutačno prepoznati kao frekventne lokacije za privlačenje većeg broja cikloturista. Svojim sadržajima *bike parkovi* bit će značajne atrakcije za privlačenje pasioniranih biciklista te će biti podloga za organizaciju novih biciklističkih manifestacija. Također se preporučuje parkove svojim sadržajem prilagoditi potrebama ciljanim skupinama cikloturista. Tako se primjerice na području Konavla *bike parkovi* mogu prilagoditi potrebama profesionalnih vozača, dok se primjerice na otocima sadržaji mogu prilagoditi mlađim dobnim skupinama. Na području doline Neretve bicikl kao prijevozno sredstvo uvelike koristi i lokalno stanovništvo te je *bike parkove* potrebno prilagoditi i rekreaciji lokalnog stanovništva svih dobnih skupina. U kontekstu razvoja regionalne biciklističke ponude bilo bi poželjno umrežiti parkove primjerice na način da se ponuda diversificira i prilagodi specifičnostima područja kako bi se postigla raznovrsnost i izbjegla preklapanja, potom da se biciklistima omogući kupnjom ulaznice obilazak više lokacija, da se usklade kalendari manifestacija kako bi se upravljalo kretanjem biciklista po županiji i sl.

Ova skupina projektnih prijedloga može se po važnosti ocijeniti kao srednje važna, a čiji se napredak može mjeriti sa sljedećim indikatorima:

- broj izgrađenih *bike parkova* na području DNŽ
- broj posjetitelja *bike parkova* / rast broja posjetitelja tijekom razdoblja.

Punionice i sustav električnih bicikala važne su ponajprije zbog konfiguracije terena DNŽ čiji se pojedini dijelovi teže prelaze zbog velikih uspona ili duljine puta. Također je važno sustav električnih bicikala uspostaviti i povezati na razini cijele županije kroz sustav **bike share** bicikala. Iako postoje pojedinačne inicijative *bike share*, primjerice na području Metkovića biciklistima je važno ponuditi kontinuitet korištenja bicikala i dopunskih sadržaja posebno na tzv. linijskim rutama gdje se biciklisti nakon vožnje ne vraćaju na startnu točku nego nastavljaju putovanje. Tako se primjerice na spomenutoj lokaciji u Metkoviću biciklistima može pružiti usluga korištenja *bike share* bicikala na području grada, ali s mogućnošću nastavka vožnje do Pelješca gdje bi se cestovni bicikl zamijenili električnim biciklom zbog brdovitih dijelova. Taj sustav može biti i u funkciji razvoja intermodalnog prijevoza te premošćivanja prethodno spomenutih prometnih

ograničenja na dionicama ograničenog transfera bicikli u autobusima, trajektima i dr. sredstvima prometovanja po županiji.

Raspored sustava javnih bicikala te električnih bicikala treba uskladiti s ponudom i potražnjom u pojedinom dijelu godine te s interesom lokalnog stanovništva. Predlaže se u ljetnim mjesecima povećati broj bicikala kako bi zadovoljili potrebe i lokalnog stanovništva i turista, dok u zimskim mjesecima taj broj može biti manji i na manje lokacija. U donošenju odluke zasigurno će pomoći i **brojači prometa** s kojima će se jednostavnije pratiti količina biciklističkog prometa.

Budući da se ovim projektnim prijedlogom djeluje i na potrebe lokalnog stanovništva, ali i odgovara na preferencije stranih posjetitelja koji imaju navike u svakodnevnom korištenju javnog sustava bicikala, može se ocijeniti kao projekt visoke važnosti. Nakon što se odrede prioritetne mikrodestinacije za postavljanje punktova za bicikle, implementacija se može mjeriti na sljedeći način:

- broj postavljenih punktova u DNŽ
- broj bicikli na punktovima u DNŽ
- broj korisnika / rast broja posjetitelja tijekom razdoblja.

Kako bi se postojeće rute održavale, potrebno je **uspostaviti model održavanja** prema nadležnostima. Navedeni projekt povezan je sa strateškim ciljem 2 koji se odnosi na zakonsku regulativu. Projekti povezani sa zakonskom regulativom odnose se na mogućnosti prilagodbe postojećega zakonskog okvira koje se odnose na sigurnosne aspekte u kretanju biciklista, dogovore i po potrebi sklapanje sporazuma s posebnim dionicima (MUP, Hrvatske vode, Hrvatske šume).

U kontekstu sigurnosti i praćenja kretanja cikloturista potrebno je postaviti sustave uređaja i mjerenja kao što su

- **brojači biciklističkog prometa,**
- **radari** koji će pratiti prekršaje u prometu,
- **kamere** koje će snimati pojedine lokacije kako bi se uočili prekršitelji te osigurale informacije o planiranju većeg broja upozorenja na pojedinim dionicima.

Donošenje i prilagodba zakona nisu u nadležnosti Županije i dionika u razvoju cikloturizma, no zbog poznavanja potreba na terenu njihova je uloga važna jer zakonodavnoj vlasti mogu sugerirati smjer u kojem je potrebno djelovati te donositi ili korigirati zakone i druge akte kojima se regulira ova problematika.

Ova skupina projektnih prijedloga stoga se smatra skupinom visoke važnosti za koju su određeni sljedeći indikatori:

- broj postavljenih brojača/radara/kamera u DNŽ,

- stopa smanjenja prometnih nezgoda koje uključuju bicikliste tijekom razdoblja.

Kako bi biciklisti mogli svoje bicikle parkirati na sigurnim mjestima, potrebno je urediti što veći broj **parkirnih mjesta** na frekventnim lokacijama poput autobusnih kolodvora, luka i dr. Također je važno osigurati mogućnost parkiranja bicikala ispred javnih ustanova, muzeja i drugih znamenitosti. Kako bi se potaknuli gospodarski subjekti na području DNŽ na postavljanje parkirnih mjesta za bicikle ispred svojih objekata, potrebno je navedeno potaknuti kroz projekte predviđene u okviru strateškog cilja 2, a koji se odnose na **potpore** poduzetnicima za uvođenje sadržaja za cikloturiste uključujući parking.

Osiguranje zona za parkiranje smatra se projektima visoke važnosti. Njihova implementacija tijekom vremena može se pratiti uz pomoć sljedećih indikatora:

- broj parkirnih mjesta / postavljenih stalaka za parkiranje bicikla u DNŽ na javnim površinama
- broj parkirnih mjesta / postavljenih stalaka za parkiranje bicikla u DNŽ kod poduzetnika / broj korisnika potpore (strateški cilj 2).

Prijevoz biciklista i biciklističke opreme po DNŽ otežan je jer javni prijevoz nije prilagođen potrebama biciklista te ne postoje autobusne linije s nosačima za bicikle, otežan je prijevoz katamaranom i sl. Stoga je iznimno važno osigurati uvjete **za prijevoz osobito** na rutama gdje vožnja cestom nije moguća ili nije dovoljno sigurna. Ovim projektnim prijedlogom stoga se promiču inicijative poput

- osiguranja prikolica i/ili nosača za prijevoz bicikala osobito na kritičnim dionicima kao što su dionica između Dubrovnika i Konavla, transfer na otoke i sl.
- osmišljavanja sustava potpora za poduzetnike za nabavu nosača i prikolica za bicikle, nabavu kombi vozila i uvođenje usluga transfera i sl.

Ova skupina projektnih aktivnosti može se ocijeniti kao važna i hitna za djelovanje. Napredak se tijekom vremena može pratiti uz pomoć sljedećih indikatora:

- broj javnih prijevoznika koji nude usluge prijevoza bicikala (po vrsti prijevoza),
- broj privatnih prijevoznika koji nude usluge prijevoza bicikala (po vrsti prijevoza),
- broj prodanih karata za prijevoz bicikla / stopa promjene tijekom razdoblja.

Projekti od iznimne važnosti svakako su projekti **izgradnje biciklističkoga informativnog centra** na tri lokacije na području DNŽ. Riječ je o inovativnom konceptu koji bi bio u funkciji promicanja biciklizma kod posjetitelja, ali i lokalnog stanovništva. Postavljeni na frekventnim i lako dostupnim lokacijama biciklistički informativni centri pružali bi sve potrebne informacije. Uz informiranje pružali bi dodatne usluge poput najma bicikla i biciklističke opreme, osnovnog servisiranja, brzih osvježenja i sl. U

biciklističkom informativnom centru cikloturistima bi bile dostupne i mogućnosti preuzimanja i ostavljanja bicikla, alat za servisiranje bicikala, oprema za prvu pomoć, mogućnost punjenja vode, besplatnog interneta, brošure, karte i sve druge informacije potrebne za ugodan boravak cikloturista u DNŽ.

Jedna od planiranih lokacija postavljanja informativnog centra nalazila bi se na području Konavala. Na odabranoj lokaciji uredio bi se prostor u okviru postojećeg objekta te bi se sadržajem prilagodio potrebama cikloturista. U sklopu objekta zaposlila bi se osoba educirana za pružanje svih informacija namijenjenih cikloturistima (rute, udaljenosti, smještajni kapaciteti itd.). U sklopu biciklističkoga informativnog centra pružale bi se i druge informacije o aktualnoj ponudi u DNŽ (manifestacije, muzeji, lokaliteti za razgledavanje i sl.).

Za dodatne dvije točke u DNŽ odabrale bi se pogodne lokacije s raspoloživim prostorom u Donjoneretvanskoj regiji i na otocima (najvjerojatnije Korčuli s obzirom na srodnost s postojećim inicijativama usmjerenima na biciklističku ponudu i broj posjetitelja).

Ovaj inovativni koncept se može kategorizirati kao skupina prijedloga visoke važnosti čiji se utjecaj na razvoj ponude može pratiti sa sljedećim pokazateljima uspješnosti:

- broj otvorenih biciklističkih informativnih centara,
- broj posjetitelja / stopa rasta posjetitelja tijekom razdoblja.

Od značajnih infrastrukturnih radova svakako je potrebna **izgradnja novih biciklističkih površina**. U tu svrhu potrebno je u svim gradskim središtima na području DNŽ izgraditi veći broj biciklističkih staza kojima će se omogućiti sigurna vožnja za sve sudionike u prometu. Također, na taj način lokalno stanovništvo potaknut će se na upoznavanje s pravilima ponašanja u prometu te na svakodnevno korištenje bicikla kao osnovnog prijevoznog sredstva. Također, na pojedinim lokacijama potrebno je napraviti atraktivne biciklističke površine koje će biti privlačan faktor za različite skupine cikloturista. Primjerice, na biciklističkoj ruti Čiro u Konavlima po kojoj je u prošlosti prolazila uskotračna željeznica s parnom lokomotivom, etapu rute moguće je prenamijeniti za potrebe obitelji s djecom. U prethodnom poglavlju opisan je primjer iz Austrije gdje se dio željeznice izvan funkcije prenamijenio za potrebe cikloturista koji se po željeznici voze drezinom.

Za sve biciklističke rute potrebno je izraditi **planove trasiranja** kako bi se napravila zajednička karta cijele županije te u konačnici prezentirala kao novi turistički proizvod. Zbog navedenog projektni prijedlog izrade planova trasiranja ima visok stupanj važnosti.

Strateški cilj 2: Uspostava sustava za poticanje i praćenje dionika u turizmu za stvaranje turističke i cikloturističke ponude tijekom cijele godine

Osim infrastrukture i opremljenih staza posjetiteljima je važno pružiti mogućnost korištenja i drugih proizvoda i usluga te potrošnju na razini DNŽ. Analizom stanja ustanovljeno je da je mali broj dionika u turizmu prepoznao potrebe biciklista za vrijeme boravka. Kako bi se djelovalo na strateški cilj 2, u nastavku se nalaze projektni prijedlozi za cijelo područje Dubrovačko-neretvanske županije.

Tablica 21. Popis projektnih prijedloga povezanih s ostvarenjem strateškog cilja 2

Naziv projekta	Indikator	Stupanj važnosti
Razvoj standarda kvalitete	Uspostavljeni standardi kvalitete Broj dionika s dodijeljenim standardima	visok
Potpore za razvoj <i>bike friendly</i> smještajnih kapaciteta	Broj dodijeljenih potpora Vrijednost dodijeljenih potpora	visok
Potpore za razvoj <i>bike friendly</i> ugostiteljske ponude	Broj dodijeljenih potpora Vrijednost dodijeljenih potpora	visok
Potpore za razvoj agencijske cikloturističke ponude	Broj dodijeljenih potpora Vrijednost dodijeljenih potpora	visok
Potpore za razvoj <i>bike friendly</i> prijevoznih i servisarskih usluga	Broj dodijeljenih potpora Vrijednost dodijeljenih potpora	visok
Potpore za razvoj <i>bike friendly</i> ponude udruga i drugih organizacija	Broj dodijeljenih potpora Vrijednost dodijeljenih potpora	visok
Razvoj postojećih i uspostava novih biciklističkih manifestacija	Broj novih manifestacija	srednji
Razvoj tematskih ruta	Broj tematskih ruta	nizak
Wi-Fi točke	Broj dostupnih javnih Wi-Fi točaka	srednji

Izvor: obrada autora

Svi dionici koji se svojom ponudom žele istaknuti i približiti potrebama cikloturista imat će priliku u svojim objektima uspostaviti **standarde kvalitete**. Kako bi dobili navedene oznake, bit će potrebno zadovoljiti određene preduvjete poput mjesta za siguran parking bicikala ili mogućnost transporta bicikala za prijevoznike, a koji će detaljno biti opisani u idućem poglavlju. Projektni prijedlog koji je blisko povezan s uvođenjem standarda kvalitete odnosi se na financijske potpore prema sljedećim sektorima:

- vlasnicima smještajnih kapaciteta
- vlasnicima ugostiteljskih objekata
- vlasnicima turističkih agencija
- vlasnicima prijevoznih tvrtki i pružateljima servisnih usluga
- udrugama i drugim organizacijama civilnog društva.

Različitim oblicima financijskih **potpora** potrebno je potaknuti dionike na izgradnju parkinga za bicikliste, nosača bicikla, edukaciju cikloturističkih vodiča te stvaranje raznovrsne ponude namijenjene cikloturistima. Potpore za gospodarske subjekte dodjeljivale bi se na županijskoj razini te bi svi oni koji odluče uvesti neki od sadržaja za bicikliste dobili financijsku potporu za nabavu potrebne opreme, izvođenje radova, edukaciju ili slično. Projektni prijedlozi koji se odnose na uvođenje standarda kvalitete i potpore za stvaranje cikloturističke ponude imaju visok stupanj važnosti te ih je u kratkom roku potrebno razviti i potaknuti pružatelje usluga da u svoju ponudu uvrste i sadržaje za cikloturiste. Navedeno je jedan od osnovnih preduvjeta za daljnji razvoj DNŽ kao cikloturističke destinacije. Naime, ako cikloturisti imaju zanimljive biciklističke rute no ostali sadržaji poput smještaja ili prilagođenih jelovnika nisu dostupni, njihov boravak bit će kratak, neće imati potpuni doživljaj, a ujedno će i njihova potrošnja biti na nižoj razini od moguće.

Implementacija projektnih prijedloga koji se odnose na potpore može se pratiti kroz sljedeće indikatore:

- broj dodijeljenih potpora
- vrijednost dodijeljenih potpora.

Potpore se moraju definirati u skladu s pojedinim sektorom na koji djeluju. U nastavku se nalaze prijedlozi pojedinih potpora:

- pružateljima prijevoznih usluga sufinancirala bi se nabava nosača ili prikolica za bicikle
- pružateljima smještaja i ugostiteljima sufinancirala bi se izgradnja parkirališnih mjesta ili ostava za bicikle
- serviserima bi se sufinancirala nabava alata za popravke bicikala
- turističkim agencijama sufinancirala bi se edukacija djelatnika.

Navedeni primjeri mogu se nadopunjavati i međusobno kombinirati u skladu s potrebama pojedinog područja te interesa gospodarskih subjekata.

Na području cijelog DNŽ potrebno je osigurati veći broj besplatnih **Wi-Fi točaka** kako bi se turisti mogli informirati o svim važnim informacijama na svojim biciklističkim turama (npr. vremenske prognoze, vozni red autobusa ili brodskih linija).

Postojeće sadržaje potrebno je upotpuniti novim manifestacijama, a postojeće podignuti na višu razinu. Primjerice, moguće je napraviti biciklističke manifestacije povezane s **tematskim stazama** pa je tako u jesenskim mjesecima na rutama koje prolaze kroz polja mandarina organizirati i degustacijske točke.

Strateški cilj 3: Unaprjeđenje sustava informiranja cikloturista i promocije Dubrovačko-neretvanske županije kao cikloturističke destinacije

Dosadašnja situacija s informiranjem cikloturista i promocijom cikloturizma kao turističkog proizvoda DNŽ individualna je i ovisila je o angažmanu svake od pojedinačnih turističkih zajednica. Naime, dostupne informacije i karte biciklističkih ruta na stranicama često su nepotpune i zastarjele. Vidljivi su pomaci i napredak na pojedinim internetskim stranicama, no posjetiteljima je potrebno ponuditi objedinjene podatke na razini cijele županije. U nastavku se nalazi popis projektnih prijedloga s kojima će se djelovati na ostvarenje strateškog cilja 3.

Tablica 22. Popis projektnih prijedloga povezanih s ostvarenjem strateškog cilja 3

Naziv projekta	Indikator	Stupanj važnosti
Izrada vizualnog identiteta DNŽ	Izrađen logotip i slogan DNŽ	visok
Izrada mobilne aplikacije	Izrađena mobilna aplikacija	visok
Izrada nove ili nadopuna postojeće internetske stranice i društvenih mreža	Izrađena internetska stranica	visok
Izrada specijaliziranih biciklističkih karata	Broj izrađenih karata	visok
Izrada brošura	Broj tiskanih brošura	nizak
Izrada tiskanih karata	Broj tiskanih karata	nizak
Edukacije stanovništva	Broj održanih edukacija za stanovništvo	srednji
Edukacije poduzetnika	Broj održanih edukacija za poduzetnike	srednji

Izvor: obrada autora

Projekti koji se odnose na sustav informiranja i marketing u cikloturizmu odnose se na izradu specijalnih cikloturističkih karata i drugih promidžbenih materijala te izradu i održavanje posebnih internetskih stranica namijenjenih cikloturistima (uključujući i digitalne

karte s GPS podacima). Naime, analizom stanja dostupnih informacija o cikloturističkoj ponudi na službenim internetskim stranicama turističkih zajednica ustanovljeno je kako u velikoj mjeri dostupne informacije o biciklističkim stazama i drugim sadržajima nisu potpune ili su zastarjele. Kako bi se cikloturisti na jednostavan način informirali te doznali sve potrebne informacije, stranica mora objединiti ponudu na županijskoj razini na jednostavan, sažet i ujednačen način. Zajedničku internetsku stranicu, neovisno o tome radi li se o novoj županijskoj stranici ili o nadopuni neke od postojećih, potrebno je

redovno ažurirati i nadopunjavati što će pridonijeti i boljem pozicioniranju DNŽ kao cikloturističke destinacije na internetu. Nadalje, velik broj karata izrađen je u .pdf formatu koji nije prikladan za ovaj oblik turizma jer se ne može ažurirati u realnom vremenu (npr. radno vrijeme restorana ili radovi na dijelu biciklističke staze). Također, cikloturistički sadržaji na području DNŽ inkorporirani su na malom broju globalnih internetskih platformi i *web*-aplikacija. Ako staze i dostupna cikloturistička ponuda ne budu dostupni na globalnim internetskim stranicama, mala je vjerojatnost da će turisti pronaći tražene informacije na velikom broju turističkih zajednica na području DNŽ. U promociji DNŽ kao cikloturističke destinacije pridonijet će i izrada vizualnog identiteta koji se sastoji od slogana i logotipa koji će turistima na prvi pogled pričati priču te ih zainteresirati na boravak u DNŽ.





Osim izrade nove internetske stranice, cikloturistima je osim na internetskoj stranici potrebno uz biciklističke rute i na vidikovcima te informativnim punktovima postaviti *online* dostupne karte koje se mogu učítavati s pomoću QR koda ili drugih opcija. Vrlo je važno da karte budu pravilno označene te ažurirane kako bi posjetiteljima pružale točne informacije u realnom vremenu. **Tisak brošura i karata** treba minimizirati u svrhu zaštite okoliša, no svakako je navedeno potrebno imati u ponudi zbog cikloturista koji ne preferiraju mobilne aplikacije ili nedostupnosti interneta na pojedinim lokacijama.

Projekti povezani s **edukacijom** važan su faktor u daljnjem razvoju cikloturizma koji je na području DNŽ, ali dijelom RH novi, neistraženi proizvod. Kako bi djelatnici turističkih zajednica, udruga i poduzetnika u cikloturizmu usmjerili razvoj novoga turističkog proizvoda u pravom smjeru, nužno je osigurati česte **edukacije** te odlaske na studijska putovanja na kojima bi se kroz primjere u drugim turističkim destinacijama educirali o daljnjim mogućnostima razvoja cikloturizma u DNŽ. Također je važno educirati lokalno stanovništvima o sigurnosnim aspektima u prometu kako bi se cikloturisti osjećali dobrodošlo, a ujedno na taj način potaknuti lokalno stanovništvo na sve veće korištenje bicikla kao osnovnoga prijevoznog sredstva.

3.2. Opis proizvoda

Na području Dubrovačko-neretvanske županije prepoznate su tri regije koje se razlikuju po prirodnoj, društvenoj i gospodarskoj osnovi. Vizija daljnjeg razvoja cikloturizma kao novoga turističkog proizvoda počiva upravo na navedenim raznolikostima. Svako od područja nudi raznoliku ponudu koja se ponajprije odnosi na raznolikost terena za bicikliranje. Nadalje, sva tri područja razlikuju se i po prirodnoj i kulturno-povijesnoj baštini. Aktivnosti kojima se biciklisti mogu baviti u pauzama od bicikliranja također su raznolike. Tako se primjerice u dolini Neretve mogu upoznati s berbom mandarina ili se

voziti riječnim kanalima i uživati u riječnom fotosafariju. U Dubrovniku slobodno vrijeme mogu iskoristiti za upoznavanje Dubrovačkih zidina, a na otocima uživati u brojnim uvalama, kupanju ili ljepotama prirodnog i nacionalnog parka. Također, na svakom od opisanih područja mogu se upoznati s raznolikom gastronomskom ponudom koju u budućnosti treba prilagoditi potrebama cikloturista. Svako od godišnjih doba na samom jugu Hrvatske nudi svoje posebnosti, boje i zvukove te drugačiji doživljaj za cikloturiste. Povoljne vremenske prilike pridonijet će privlačenju cikloturista tijekom cijele godine, a na nositeljima je razvoja turističke ponude da im u svakom godišnjem dobu imaju što ponuditi. U nastavku se nalazi smjer za razvoj daljnje cikloturističke ponude i novoga turističkog proizvoda u Dubrovačko-neretvanskoj županiji.

Različitosti	Komplementarnost ponude	Univerzalnost	Posjetitelji
 <p><i>Variety of trails for diversity in styles.</i></p>	 <p><i>Routes that blend recreation and hedonism.</i></p>	 <p><i>Year-round cycling for all styles.</i></p>	 <p><i>Trails that welcome families but also challenge professionals.</i></p>

Do 2027. godine na području cijelog DNŽ bit će postavljena horizontalna i vertikalna biciklistička signalizacija koja će pridonijeti sigurnosti svih sudionika u prometu. Glavna nit vodilja u stvaranju ponude za bicikliste jest povezanost cijelog DNŽ preko biciklističkoga informativnog centra te manjih zajedničkih biciklističkih punktova. Biciklistički punktovi povezivat će cijeli DNŽ uz pomoć digitalnih tehnologija. Kroz projekt MIMOSA planirana je rekonstrukcija jedne od postojećih građevina na području Konavala u kojoj će se smjestiti prvi biciklistički informativni centar za cikloturiste koji će poslužiti kao pilot-inicijativa uspostave mreže informativnih centara diljem županije. U biciklističkom informativnom centru cikloturisti će se moći informirati o cijelom području te o stazama koje će biti u skladu s njihovim preferencijama kroz razgovor sa zaposlenim djelatnicima ili upotrebom digitalnih tehnologija. Zaposleni djelatnici proći

će edukaciju te će imati sva znanja i kompetencije za predstavljanje cikloturističke ponude DNŽ uz obveznu prezentaciju na stranim jezicima. Nadalje, ponuda će se prezentirati putem digitalnih tehnologija poput ekrana osjetljivih na dodir gdje će cikloturisti moći pregledati dostupne cikloturističke sadržaje na području županije, lokacije objekata koji su implementirali cikloturističke standarde i drugo. Također, u biciklističkom informativnom centru smjestit će se i sva potrebna oprema za servis bicikla, pranje bicikla i opreme. Biciklisti će imati mogućnost besplatnog punjenja vode, punjenja mobitela, spajanja na Wi-Fi i druge pogodnosti za što ugodniji boravak. Biciklisti će u sklopu biciklističkoga informativnog centra imati mogućnost i skladištenja bicikala na nekoliko dana te će ujedno biti ponuđena i opcija *bike share* (sustav javnog dijeljenja bicikala).

Opcija *bike share* bit će dostupna tijekom cijele godine cikloturistima, ali i stanovnicima DNŽ kojima će se ponuditi i povoljnije tarife korištenja. Na taj način poticat će se održive opcije transporta te smanjiti zagađenost osobnim automobilima posebice u ljetnim mjesecima.

Zbog konfiguracije terena u DNŽ potrebno je na pojedinim dijelovima osigurati veći broj električnih bicikala kako bi njihovi korisnici mogli jednostavnije svladati teže uspone, dok za nizinske dijelove županije taj broj može biti i manji. Također se planira i nabava nekoliko punionica za električne bicikle koje će se osim u biciklističkom informativnom centru moći puniti i na nekoliko drugih javnih objekata te u ugostiteljskim i smještajnim objektima s implementiranim standardima u cikloturizmu.

Postojeći uredi turističkih zajednica na području Dubrovačko-neretvanske županije razmotrit će se kao i lokacije postavljanja punionica električnih bicikala, servisa i alata za bicikliste.

Važno je svim biciklistima bez obzira na dio DNŽ po kojem voze osigurati ujednačenu kvalitetu infrastrukture te dostupnost informacija i pratećih usluga. Na taj će način DNŽ biti prepoznatljiva i poželjna cikloturistička regija. Kako bi se pridonijelo navedenom na biciklističkim stazama potrebno je, ovisno o dužinama pojedinih staza, osigurati punionice vode, servisne točke, odmorišta/vidikovce na približno jednakim udaljenostima te ih također uskladiti s već postojećom infrastrukturom koja nije povezana s cikloturizmom. Primjerice, ako neka od staza prolazi duž javne plaže na kojoj postoje tuševi ili javni zahodi, nije potrebno postavljati punionice vode uz navedenu stazu, već samo oznake koje upućuju na isto. Također, ako neka staza prolazi kroz manje naseljena područja ili makadamske staze, potrebno je na manjoj udaljenosti postaviti servisne točke za razliku od primjerice prostornog rasporeda servisnih točaka u naseljenom mjestu. Vidikovci i odmorišta trebaju biti propisno označeni, s dostupnim koševima i klupama za odmor, nadstrešnicama u slučaju lošeg vremena (gdje je moguće)

te redovno održavana. Potrebno je također postaviti i karte područja s označenim stazama i važnim brojevima kako bi se posjetitelji mogli orijentirati.

Osim poboljšanja infrastrukturnih uvjeta te prateće ponude za cikloturiste potrebno je uključiti i druge dionike iz segmenta cikloturizma koji su spremni formirati posebnu ponudu za cikloturiste. Cikloturistima je osim infrastrukture potrebno ponuditi i prilagođeni smještaj, ugostiteljsku ponudu, manifestacije, izlete i druge aktivnosti. Prvi korak u razvoju navedenih usluga jest edukacija dionika u turizmu o mogućnostima i potencijalnom tržištu cikloturističkih usluga. Korak je to koji će zasigurno pridonijeti uključivanju većeg broja dionika, a samim time i diversifikaciji ponude te povećanju kvalitete usluge na razini cijele županije. Također, do 2027. godine provodit će se i niz edukacija lokalnog stanovništva o važnosti korištenja bicikla kao prijevoznog sredstva, pravilima ponašanja u prometu i drugim srodnim područjima jer samo educirano stanovništvo koje razumije potrebe cikloturista može pružiti i ugodan boravak i dobrodošlicu svojim gostima koji preferiraju takav oblik odmora.

Sva prethodno opisana infrastruktura i usluge bez kvalitetne promocije neće pridonijeti privlačenju cikloturista u DNŽ. Dubrovačko-neretvanska županija će kroz implementaciju planiranih aktivnosti izraditi kvalitetnu internetsku stranicu na kojoj će se objediniti ponuda cijelog područja. Navedena stranica služiti će kao podloga za prezentaciju sadržaja i na drugim, svjetski poznatim biciklističkim stranicama s kojima će biti povezana i umrežena. Kvaliteti stranice i prezentaciji biciklističkih staza uvelike će pridonijeti i ujednačeno trasiranje staza na kartama te njihova nadopuna s drugim dostupnim ciklosadržajima. Također, Dubrovačko-neretvanska županija izraditi će vizualni identitet i slogan koji će biti prepoznatljivi na razini cijele županije te će se koristiti u promociji na sajmovima, internetskoj promociji te pozicioniranju Dubrovačko-neretvanske županije kao cikloturističke destinacije.

Kao što i sama vizija kaže, Dubrovačko-neretvanska županija poznata je po svojim prirodnim i kulturnim znamenitostima, a razvoj cikloturističke ponude pridonijet će dodatnom etabliranju na svjetskom tržištu. Dubrovačko-neretvanska županija bit će destinacija koja vodi brigu o zdravlju gostiju i stanovnika, destinacija koja vodi brigu o očuvanju okoliša, destinacija koja potiče održive oblike prijevoznih sredstva te destinacija koja pruža cjelogodišnju ponudu prilagođenu svim skupinama posjetitelja. Dubrovačko-neretvanska županija bit će destinacija koja povezuje.

3.3. Standardi za razvoj cikloturističke infrastrukture i ponude cikloturizma u županiji

Standarde kvalitete možemo podijeliti na obvezne ili „tvrde” standarde te na dobrovoljne standarde. Obvezni standardi oblikovani su na temelju nacionalnoga regulatornog okvira, dok su dobrovoljni utemeljeni na razini industrije ili aktivnosti u turizmu. Standardizacija je za razliku od certifikacije i kategorizacije orijentirana na tržište i njegove potrebe što je prepoznato i na razini DNŽ.

Analizom stanja ustanovljeno je da na području DNŽ postoje pojedinačne inicijative turističkih zajednica ili biciklističkih klubova koji svojim angažmanom stvaraju cikloturističku ponudu na svojem području. Budući da je cikloturizam takva aktivnost koja se oslanja na vožnju i povezivanje većeg broja destinacija, važno je stvoriti ujednačen pristup i ponudu na razini cijele županije.

Kako bi se stvorila zajednička ponuda i prepoznatljiv brend, nužno je uspostaviti standarde za razvoj cikloturističke infrastrukture i ponude.

U nastavku se nalazi popis područja za koja je potrebno donijeti jedinstvene standarde:

- jedinstveni vizualni identitet i prepoznatljiv slogan
- dostupne internetske stranice i brošure
- infrastruktura
- biciklističke karte
- *bike&bed* standardi za smještajne kapacitete
- ugostiteljski standardi
- servisne usluge
- agencije i licencirani *bike* vodiči
- biciklistički informativni centar

JEDINSTVENI VIZUALNI IDENTITET I PREPOZNATLJIV SLOGAN

Kako bi se Dubrovačko-neretvanska županija pozicionirala na tržištu kao nova cikloturistička destinacija, potrebno je kreirati prepoznatljiv vizualni znak i slogan. Vizualni standardi moraju biti usklađeni s ponudom i ujedno svojom porukom privući ciljane skupine posjetitelja.

Pojedinačnim aktivnostima turističke zajednica grada Metkovića i Općina Kula Norinska, Slivno i Zažablja kroz dokument „Razvoj cikloturističke destinacije Doline Neretve” osmišljen je slogan i vizualni identitet navedenog područja.

Također, na razini otoka Korčule u procesu je izrada dokumenta u kojem će također biti prezentiran vizualni identitet i slogan.

Iako postoje pozitivne inicijative u kontekstu razvoja pojedinačnog područja, potrebno je ipak zajedničkim snagama stvoriti prepoznatljiv vizualni identitet koji se odnosi na cijelu županiju. Na taj način cijelo područje i njegova ponuda međusobno će se nadopunjavati i kreirati povezanu poruku posjetiteljima. Osmišljeni vizualni identitet važno je koristiti u izradi svih budućih promotivnih materijala, internetskih stranica i u promociji na društvenim mrežama i specijaliziranim portalima.

Vizualni identitet treba minimalno uključivati:

- službenu i unificiranu paletu boja
- tipografiju
- logotip
- knjigu standarda s primjerima upotrebe elemenata vizualnog identiteta.

DOSTUPNE INTERNETSKJE STRANICE I BROŠURE

Informiranje posjetitelja o pojedinoj destinaciji u današnje vrijeme najčešće započinje upisivanjem pojma u internetske tražilice. Zbog navedenoga vrlo je važno pozicionirati proizvod i marketinškim ga alatima učiniti vidljivim i lako dostupnim za ciljana tržišta. Ključna stavka u navedenom procesu izrada je kvalitetne internetske stranice koja će na razini destinacije objediniti sve informacije potrebne za ugodan boravak. Nužne informacije odnose se ponajprije na opis regije s njezinim karakteristikama, prirodnim i kulturnim resursima koje će cikloturistima približiti destinaciju i eventualno ih prema preferencijama usmjeriti na pojedinačne regije.

Nadalje, potrebno je postaviti informacije o mogućnostima dolaska na destinaciju, javnom prijevozu, dostupnim transportnim linijama, mogućnostima kupnje karata i cijena te uvjetima transporta biciklističke opreme.

Biciklističke karte spadaju u poseban standard koji će biti pojašnjen, no sve dostupne staze moraju biti opisane, trasirane, označene dopunskim uslugama i infrastrukturom te postavljene na destinacijsku internetsku stranicu.

Kako bi turisti na jednom mjestu dobili sve potrebne informacije, predlaže se postaviti i informacije o manifestacijama, *bike&bed* smještajnim kapacitetima, ugostiteljskim objektima koji imaju posebno prilagođenu ponudu biciklistima te podatke o serviserima. Važnost tiskanih materijala s informacijama koje su dostupne na internetskim stranicama očituju se u činjenici kako pojedini biciklisti na odmoru što manje žele

koristiti mobilne uređaje. Osim toga, neka područja na kojima se biciklira nemaju internetskog signala te je zbog navedenoga važno imati i tiskane materijale.

U izradi navedenih materijala potrebno je uzeti u obzir činjenicu da većinu cikloturista čine strani turisti te da sadržaji trebaju biti prezentirani minimalno na engleskom jeziku.

INFRASTRUKTURA

Temelji na kojima počiva cikloturizam odnose se na dostupnu infrastrukturu koja se može podijeliti u nekoliko potkategorija poput biciklističkih staza, prateće signalizacije i dodatnih sadržaja koji vožnju čine ugodnijom.

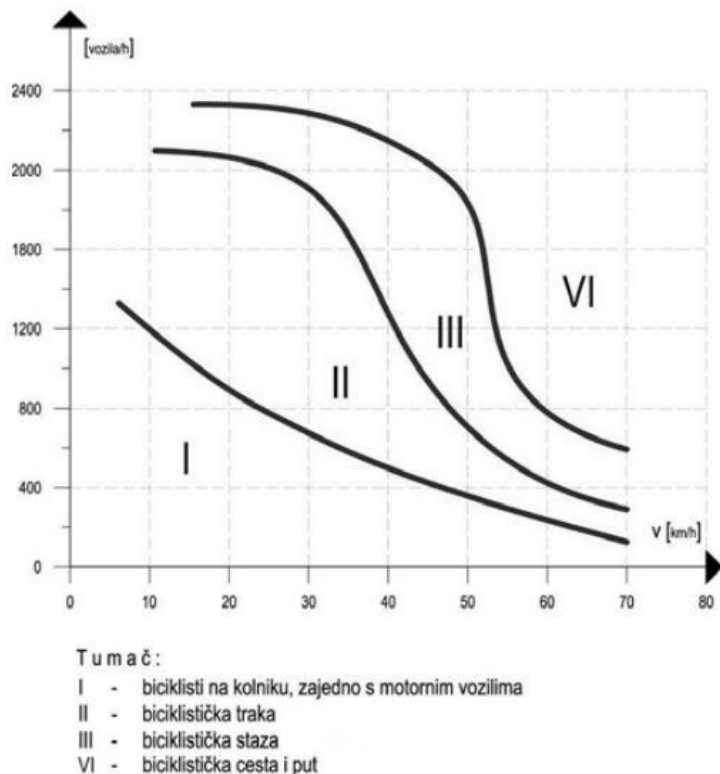
Biciklističke staze, neovisno o tome radi li se o cestovnim stazama, *trekking* stazama ili MTB, moraju ponajprije zadovoljavati osnovna načela planiranja, izgradnje i održavanja biciklističke infrastrukture koja je propisana Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi (NN 28/2016). Pravilnikom je definirano da je pri planiranju i projektiranju biciklističke infrastrukture potrebno je primjenjivati načela:

- sigurnosti
- ekonomičnosti
- cjelovitosti
- izravnosti
- atraktivnosti

Sigurnost biciklističke infrastrukture osigurava se planiranjem, projektiranjem i građenjem na način da se poštuju svi sigurnosni zahtjevi prema pravilima struke. Rješenja koja se donose trebaju biti opravdana i ekonomski prihvatljiva te se u svakom trenutku mora voditi računa o cjelovitosti biciklističke mreže. Cjelovitost se očituje kroz međusobno povezivanje biciklističkih prometnih površina u jednu mrežu i njihovom integracijom s cestovnom mrežom. Izravnost se osigurava kroz mogućnost izbora optimalne rute kretanja od polazišta do cilja, a atraktivnost prometnica postiže se usmjeravanjem trasa cesta (gdje je to moguće) na atraktivne objekte u prostoru te osiguravanjem vizure preglednosti između biciklista i atraktivnih objekata u prostoru.

Nadalje, prema Pravilniku definirano je da se odabir biciklističke prometnice određuje na temelju maksimalne dozvoljene brzine kretanja motornih vozila na predmetnoj dionici i vršnoga satnog prometa motornih vozila na analiziranoj dionici, prema dijagramu na idućoj slici. Nadalje, duljina dionice odabrane biciklističke prometnice određuje se projektom ceste prema prometnim, zemljopisnim i urbanim značajkama, a ako ne postoji prostorno ograničenje kod projektiranja biciklističke infrastrukture, na cestama s dopuštenim brzinama iznad 50 km/h u pravilu treba izbjegavati vođenje biciklističkog prometa na kolniku zajedno s motornim vozilima.

Slika 31. Kriteriji za izbor biciklističkih prometnica



Izvor: <https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/dodatni/439893.pdf>

Prometni znakovi, signalizacija i oprema na biciklističkim površinama projektiraju se i izvode u skladu s važećim propisima kojima su propisani vrsta, boja, dimenzije i postavljanje prometnih znakova, signalizacije i opreme na cestama te s Pravilnikom o biciklističkoj infrastrukturi.

Prometna signalizacija postavlja se na način da bude jednoznačna, razumljiva, da pruža točne informacije o opasnostima, zabranama, ograničenjima i obvezama te ostale informacije i obavijesti potrebne biciklistima. Na taj se način svim sudionicima u prometu daje doza sigurnosti i pravila za kretanje.

Prometnu signalizaciju i opremu biciklističkih površina čine:

- prometni znakovi (znakovi opasnosti, znakovi izričitih naredbi, znakovi obavijesti, dopunske ploče, turistička i druga obavijesna signalizacija)
- oznake na kolniku (uzdužne oznake (rubna crta, razdjelna crta), poprečne oznake, ostale oznake (strelice, simboli i dr.))

- prometna oprema (oprema za označivanje ruba kolnika, zaštitne ograde, stupići, rampe i druge odgovarajuće zapreke, naprave za parkiranje bicikala (nosači, držači, stalci), sustavi za pohranu bicikala (spremnici, biciklističke stanice).

Slika 32. Prikaz biciklističke prometne signalizacije



Izvor: www.milankusnjacic.blogspot.com; www.zg-magazin.com.hr; www.signal.hr

Dodatni sadržaji koji spadaju u kategoriju infrastrukture, a planirani su na području Dubrovačko-neretvanske županije odnose se na izgradnju i opremanje odmorišta i vidikovaca, servisnih točaka, punionica vode i drugih dopunskih sadržaja koji pridonose kvaliteti putovanja.

Doprinos ponudi čine i biciklistički informativni centri koji su zamišljeni kao mreža središnjega regionalnog centra koji bi bio postavljen na jednoj lokaciji u okviru svake od tri regije Dubrovačko-neretvanske županije te dodatnih satelitskih točaka na frekventnim točkama na biciklističkim rutama. Biciklistički informativni centri (dalje u tekstu: BIC) nalazili bi se u uredima turističkih zajednica, turističkih informativnih centara i dr. sličnih objekata. Njihova je osnovna namjena pružanje svih potrebnih informacija i servisa cikloturistima za vrijeme boravka u DNŽ.

U sklopu središnjeg BIC-a posjetiteljima bi bili dostupni:

- besplatna voda za piće
- stalak za sigurno parkiranje najmanje dvaju bicikala istodobno
- osnovni alati za popravak bicikla
- pribor prve pomoći
- pristup internetu
- pristup punjačima (za mobitel, navigacijske uređaje, električne bicikle)
- tiskani materijali i karte
- popis najvažnijih telefonskih brojeva i servisa na točkama na ruti
- QR kodovi za preuzimanje digitalnih materijala i karti

- osposobljena osoba za informiranje posjetitelja na engleskom jeziku o ponudi, stazama, *bike* vodičima, trgovinama, servisima i drugim važnim stavkama koje su potrebne cikloturistima.

BICIKLISTIČKE KARTE

Stvaranje snažne cikloturističke destinacije očituje se u povezivanju većeg broja biciklističkih ruta, ne samo na lokalnoj razini (općina, grad, otoci i kopno) nego povezivanje i većeg broja županija, regija pa i država. Najbolji primjer za to jesu EuroVelo biciklističke rute, a samim time i biciklističke karte koje objedinjuju tematski slična područja.

Za biciklističke karte važno je da trebaju biti ažurirane te sadržavati sve potrebne informacije o ruti, uključujući informacije:

- o vrsti podloge za vožnju
- o duljini puta
- o visinskim razlikama
- o procjeni vremena potrebnog za vožnju te
- o atrakcijama koje se na pojedinim stazama mogu posjetiti i doživjeti.

Također je karte potrebno nadopuniti informacijama o dostupnom *bike&bed* smještaju, ugostiteljskim objektima i servisnim točkama.

Karte trebaju biti besplatne i dostupne u GPX formatu.

BIKE&BED STANDARDI

Cikloturisti na svojem putovanju imaju nešto drugačije potrebe od standardnih turista. To se ponajprije odnosi na mogućnost skladištenja bicikla i biciklističke opreme u zatvorenim spremištima tijekom boravka u smještajnom objektu. Nadalje, potrebno im je omogućiti dodatne usluge kao što su pranje odjeće i opreme, upotreba opreme za popravak bicikla, mogućnost punjenja električnog bicikla i slično. Poželjno je da su domaćini dobro informirani o biciklističkim stazama i mogućnostima za cikloturiste u svojem okruženju. Za razvoj destinacije koja je otvorena i naklonjena biciklistima važno je da smještajni objekti omogućuju prihvat cikloturista i za samo jednu noć.

Uspostava standarda u smještajnim objektima dugotrajan je proces koji je potrebno poticati na županijskoj razini. Svim objektima koji odluče razvijati cikloturističku ponudu potrebno je dodijeliti posebne oznake koje će ih pozicionirati i istaknuti na tržištu, a cikloturistima garantirati kvalitetu usluge. U pravilnicima o kategorizaciji turističkih

objekata na razini RH ne postoje odredbe povezane s *bike&bed* standardima kvalitete. Nositelji turističke ponude u DNŽ moraju donijeti odluku o standardima koji će se uspostaviti te metodama kontrole standarda na terenu. Za osnovne kriterije u uspostavi sustava standardizacije smještaja preporučuje se uvrstiti:

- dostupnost odvojenog i sigurnog prostora za skladištenje/parkiranje bicikla
- dostupnost alata za servis bicikla
- usluge pranja odjeće
- usluge pranja bicikla
- mogućnost punjenja električnih bicikli tijekom boravka
- prihvatljivost kratkog boravka (jedna noć)
- dostupnost energetski bogatih namirnica u ponudi doručka i večere u objektu
- dostupnost informacija o biciklističkoj ponudi u okruženju (tiskani materijali, QR kodovi i sl.)
- educirano osoblje o ponudi u regiji.

UGOSTITELJSKI STANDARDI

Ugostiteljski objekti cikloturistima se ponajprije trebaju prilagoditi jelovnikom čiji naglasak treba biti na voću i povrću, žitaricama punog zrna, mliječnim proizvodima niskog udjela masnoća, mesnim jelima s niskim udjelom masnoća, ponudom jela koja uključuju perad, ribu, mahunarke, jaja i orašaste plodove. U prehrani biciklista treba biti dovoljno ugljikohidrata za održavanje energije te namirnica bogatih proteinima za obnavljanje mišića.

Standardima usmjerenima na segment ugostiteljskih objekata trebalo bi se razmotriti i postojanje:

- prostora za sigurno parkiranje bicikla i čuvanje opreme
- usluga pakiranja hrane i pića koju biciklisti mogu ponijeti sa sobom
- dodatne (osnovne) opreme za servis i popravak
- mogućnosti punjenja uređaja (npr. pametni telefon, GPS) i bicikala tijekom boravka
- informativnih sadržaja u objektu za cikloturiste (karte, letci, brošure, QR kodovi i sl.)
- *bike friendly* oznaka.

Osoblje objekta treba biti educirano o ponudi cikloturizma u okruženju kako bi moglo ponuditi preporuke za smještaj, savjete za kretanje na ruti, prijedloge za posjete atrakcijama i sl., a ulazak i boravak u objektu trebaju biti dopušteni u biciklističkoj odjeći.

SERVISNE USLUGE

Servisne usluge za potrebe cikloturista potrebno je podići na višu razinu. Navedeno će se ponajprije postići edukacijom lokalnih servisera koji povremeno pružaju uslugelokalnom stanovništvu te ih usmjeriti na daljnje mogućnosti koje pruža razvoj cikloturizma. Bicikli kojima cikloturisti dolaze na destinacije nerijetko su višega cjenovnog razreda te su za njihov servis potrebna posebna znanja i vještine. Servisne usluge osim u privatnim radionicama potrebno je omogućiti i kroz servisne točke na kojima će se nalaziti osnovni alati za popravak. Na taj način dodatno će se pridonijeti sigurnosti cikloturista i drugih sudionika u prometu.

AGENCIJE I LICENCIRANI *BIKE* VODIČI

Na razini Dubrovačko-neretvanske županije važno je poticati organizirane vođene ture u sklopu agencija i licenciranih *bike* vodiča. Važnost stručnog kadra ponajprije se očituje u brizi o sigurnosnim mjerama, iskustvu vožnje na svim terenima, poznavanju područja i mogućnostima za vožnju te ujedno u spremnosti da se posjetitelje educira o prirodi, kulturi i destinaciji na kojoj se voze. Licence za *bike* vodiče izdaje Hrvatski biciklistički savez te vrijede za vožnju na cijelom teritoriju Republike Hrvatske. Licence se svake godine produžuju te je nužno uplaćivati troškove za članarine i edukacije. U navedenom segmentu predlaže se uključivanje turističkih zajednica koje bi djelomično sufinancirale i organizirale tečajeve. Na taj način veći broj sudionika zainteresirao bi se za edukacije za *bike* vodiča koje čineiskusni vodiči, liječnici, nutricionisti i osobe koje se bave sportskom fiziologijom. Na edukaciji za *bike* vodiča zainteresirani se educiraju i o načinima popravka bicikla, vođenja grupa, organizaciji biciklističkih izleta, orijentaciji u prirodi, kartografiji te upotrebi GPS tehnologija.

Prethodno su opisana područja za koja je potrebno donijeti jedinstvene standarde kvalitete te je predložene smjernice djelovanja potrebno provesti za razvoj svakog od područja. Svakako treba napomenuti da se standardi ne odnose na one kategorije koje definira zakon (npr. prometna infrastruktura nije predmet standarda jer je regulirana zakonom). Primjeri obrasca standarda kvalitete nalaze se u nastavku.

Standardi u cikloturizmu			
Datum:			
Naziv subjekta:			
Kategorija	Status	Kriterij	Napomena
Vizualni identitet	<input type="checkbox"/>	Unificirana paleta boja	
	<input type="checkbox"/>	Unificirana tipografija	
	<input type="checkbox"/>	Logotip	
	<input type="checkbox"/>	Slogan	
	<input type="checkbox"/>	Knjiga standarda	
	<input type="checkbox"/>	Primjeri i smjernice uporabe	
Internetske stranice	<input type="checkbox"/>	Primjena vizualnog identiteta	
	<input type="checkbox"/>	Višejezičnost	
	<input type="checkbox"/>	Prilagođenost za pregled na mobilnim uređajima	
	<input type="checkbox"/>	Sekcija o biciklističkim rutama	
	<input type="checkbox"/>	Sekcija o pratećim sadržajima (smještaj, prehrana, prijevoz i sl.)	
	<input type="checkbox"/>	Važni kontakt-podaci	
	<input type="checkbox"/>	Mogućnost preuzimanja karata, brošura i sl.	
Infrastruktura - vidikovac	<input type="checkbox"/>	Ažuriranost sadržaja	
	<input type="checkbox"/>	Izložena oznaka o dodijeljenom standardu kvalitete (ako je primjenjivo)	
	<input type="checkbox"/>	Pozicioniran na 15 do 20 kilometara na ruti	
	<input type="checkbox"/>	Prostor za sjedenje	

	<input type="checkbox"/>	Stalak za sigurno privremeno odlaganje/parkiranje minimalno dvaju bicikala
	<input type="checkbox"/>	Izvor pitke vode
	<input type="checkbox"/>	Izložena karta područja s važnim informacijama
	<input type="checkbox"/>	QR kod za preuzimanje karte i važnih informacija
	<input type="checkbox"/>	Koš za otpatke
	<input type="checkbox"/>	Nadstrešnica/zaklon u slučaju lošeg vremena
	<input type="checkbox"/>	<i>Self-service</i>
Infrastruktura – biciklistički informativni centar	<input type="checkbox"/>	Pozicioniran (minimalno 1) u svakoj mikroregiji u DNŽ
	<input type="checkbox"/>	Stalak za sigurno privremeno odlaganje/parkiranje minimalno dvaju bicikala
	<input type="checkbox"/>	Dostupnost pitke vode
	<input type="checkbox"/>	Izložena karta područja s važnim informacijama
	<input type="checkbox"/>	Pribor prve pomoći
	<input type="checkbox"/>	Pristup internetu
	<input type="checkbox"/>	Pristup punjačima (za mobilne uređaje, električne bicikle)
	<input type="checkbox"/>	Dostupnost tiskanih materijala i karata za preuzimanje
	<input type="checkbox"/>	Popis najvažnijih telefonskih brojeva i servisa na točkama na ruti
	<input type="checkbox"/>	QR kod za preuzimanje karte i važnih informacija
	<input type="checkbox"/>	Osposobljena osoba za informiranje

	<input type="checkbox"/>	<i>Self-service</i>
Infrastruktura – parkirališne zone za bicikle	<input type="checkbox"/>	Stalak za sigurno privremeno odlaganje/parkiranje minimalno deset bicikala
	<input type="checkbox"/>	Izložena karta područja s važnim informacijama
	<input type="checkbox"/>	QR kod za preuzimanje karte i važnih informacija
	<input type="checkbox"/>	Pristup punjačima (za mobitel, navigacijske uređaje, električne bicikle)
	<input type="checkbox"/>	Ormarići (sa zaključavanjem) za odlaganje osobnih stvari i opreme
	<input type="checkbox"/>	Jednostavan pristup biciklima
	<input type="checkbox"/>	<i>Self-service</i>
Infrastruktura – <i>self-service</i> <i>stations</i> (stanice za samostalni servis)	<input type="checkbox"/>	Pozicioniran na svakih min 20 do 30 kilometara na ruti
	<input type="checkbox"/>	Izložena karta područja s važnim informacijama
	<input type="checkbox"/>	QR kod za preuzimanje karte i važnih informacija
	<input type="checkbox"/>	Pristup punjačima (za mobitel, navigacijske uređaje, električne bicikle)
	<input type="checkbox"/>	Sitna oprema za popravke na gumama
	<input type="checkbox"/>	Alat za sitne popravke
	<input type="checkbox"/>	Klupa/nosač za popravke
	<input type="checkbox"/>	Osvjetljenje za rad noću
	<input type="checkbox"/>	Izvor pitke vode
	<input type="checkbox"/>	Specificirana vrsta podloge

Biciklističke karte	<input type="checkbox"/>	Informacije o dužini
	<input type="checkbox"/>	Informacije o visinskim razlikama
	<input type="checkbox"/>	Procjena trajanja vožnje
	<input type="checkbox"/>	Označene atrakcije
	<input type="checkbox"/>	Označen smještaj i sl.
	<input type="checkbox"/>	Dostupnost za preuzimanje u GPX formatu
	<input type="checkbox"/>	Besplatne za preuzimanje
	<input type="checkbox"/>	Popratne informacije (savjeti, preporuke i sl.)
Smještajni kapaciteti	<input type="checkbox"/>	Dostupnost odvojenog i sigurnog prostora za skladištenje/parkiranje bicikla i opreme
	<input type="checkbox"/>	Dostupnost alata za servis bicikla i osnovne opreme (npr. ljepljiva i sl.)
	<input type="checkbox"/>	Usluge pranja odjeće
	<input type="checkbox"/>	Usluge pranja bicikla / prostor za pranje bicikla
	<input type="checkbox"/>	Mogućnost punjenja električnih bicikala tijekom boravka
	<input type="checkbox"/>	Prihvatljivost kratkog boravka (jedno noćenje)
	<input type="checkbox"/>	Dostupnost energetski bogatih namirnica u ponudi doručka i večere u objektu
	<input type="checkbox"/>	Usluge prijevoza prtljage i osobnih stvari
	<input type="checkbox"/>	Dostupnost tiskanih materijala o biciklističkoj ponudi u okruženju (brošure, karte i sl.)
<input type="checkbox"/>	Dostupnost digitalnih materijala o biciklističkoj ponudi u okruženju (QR kod, internetska stranica i sl.)	

	<input type="checkbox"/>	Educirano osoblje
	<input type="checkbox"/>	Izložena oznaka o dodijeljenom standardu kvalitete na vidljivom mjestu u objektu
	<input type="checkbox"/>	Izložena oznaka o dodijeljenom standardu kvalitete na internetskoj stranici (ako postoji)
	<input type="checkbox"/>	Primjena vizualnih standarda u tiskanim materijalima objekta
	<input type="checkbox"/>	Primjena vizualnih standarda u digitalnim materijalima objekta
	<input type="checkbox"/>	Primjena ostalih standarda za internetske stranice (ako je primjenjivo)
Ugostiteljski objekti	<input type="checkbox"/>	Dostupnost odvojenog i sigurnog prostora za skladištenje/parkiranje bicikla i opreme
	<input type="checkbox"/>	Usluga pakiranja hrane i pića koju biciklisti mogu ponijeti sa sobom
	<input type="checkbox"/>	Dostupnost alata za servis bicikla
	<input type="checkbox"/>	Mogućnost punjenja uređaja (npr. pametni telefon, GPS) i bicikli tijekom boravka
	<input type="checkbox"/>	Dostupnost energetski bogatih namirnica u ponudi hrane i pića u objektu
	<input type="checkbox"/>	Dopušten ulazak u biciklističkoj odjeći
	<input type="checkbox"/>	Dostupnost tiskanih materijala o biciklističkoj ponudi u okruženju (brošure, karte i sl.)
	<input type="checkbox"/>	Dostupnost digitalnih materijala o biciklističkoj ponudi u okruženju (QR kod, internetska stranica i sl.)
	<input type="checkbox"/>	Educirano osoblje

	<input type="checkbox"/>	Izložena oznaka o dodijeljenom standardu kvalitete na vidljivom mjestu u objektu
	<input type="checkbox"/>	Izložena oznaka o dodijeljenom standardu kvalitete na Internet stranici (ako postoji)
	<input type="checkbox"/>	Primjena vizualnih standarda u tiskanim materijalima objekta
	<input type="checkbox"/>	Primjena vizualnih standarda u digitalnim materijalima objekta
	<input type="checkbox"/>	Primjena ostalih standarda za internetske stranice (ako je primjenjivo)
	<input type="checkbox"/>	Izložena oznaka o dodijeljenom standardu kvalitete na vidljivom mjestu u objektu
Servisne usluge	<input type="checkbox"/>	Dostupnost odvojenog i sigurnog prostora za skladištenje/parkiranje bicikla i opreme
	<input type="checkbox"/>	Usluge hitne intervencije
	<input type="checkbox"/>	Mogućnost najma osnovnog paketa alata
	<input type="checkbox"/>	Dostupnost tiskanih materijala o biciklističkoj ponudi u okruženju (brošure, karte i sl.)
	<input type="checkbox"/>	Dostupnost digitalnih materijala o biciklističkoj ponudi u okruženju (QR kod, internetska stranica i sl.)
	<input type="checkbox"/>	Educirano osoblje
	<input type="checkbox"/>	Izložena oznaka o dodijeljenom standardu kvalitete na vidljivom mjestu u objektu
	<input type="checkbox"/>	Izložena oznaka o dodijeljenom standardu kvalitete na Internet stranici (ako postoji)
	<input type="checkbox"/>	Primjena vizualnih standarda u tiskanim materijalima objekta

	<input type="checkbox"/>	Primjena vizualnih standarda u digitalnim materijalima objekta
	<input type="checkbox"/>	Primjena ostalih standarda za internetske stranice (ako je primjenjivo)
Agencije i vodiči	<input type="checkbox"/>	Dostupnost odvojenog i sigurnog prostora za skladištenje/parkiranje bicikla i opreme
	<input type="checkbox"/>	Dostupnost biciklističkih ruta u paket-aranžmanima
	<input type="checkbox"/>	Dostupnost educiranih vodiča za vođene biciklističke rute na stranim jezicima
	<input type="checkbox"/>	Mogućnost <i>online</i> rezervacija i postavljanja upita za pakete i usluge
	<input type="checkbox"/>	Usluge prijevoza prtljage i osobnih stvari
	<input type="checkbox"/>	Dostupnost tiskanih materijala o biciklističkoj ponudi u okruženju (brošure, karte i sl.)
	<input type="checkbox"/>	Dostupnost digitalnih materijala o biciklističkoj ponudi u okruženju (QR kod, internetska stranica i sl.)
	<input type="checkbox"/>	Educirano ostalo osoblje (u poslovnici i sl.)
	<input type="checkbox"/>	Izložena oznaka o dodijeljenom standardu kvalitete na vidljivom mjestu u objektu
	<input type="checkbox"/>	Izložena oznaka o dodijeljenom standardu kvalitete na Internet stranici (ako postoji)
	<input type="checkbox"/>	Primjena vizualnih standarda u tiskanim materijalima objekta
	<input type="checkbox"/>	Primjena vizualnih standarda u digitalnim materijalima objekta
	<input type="checkbox"/>	Primjena ostalih standarda za internetske stranice (ako je primjenjivo)

Uvođenje standarda kvalitete za određeni turistički proizvod ili destinaciju složen je proces koji ima brojne pozitivne učinke poput:

- podizanja kvalitete proizvoda i usluga
- pozicioniranja i brendiranja destinacije
- podizanja stupnja inovativnosti
- educiranja turističkih djelatnika i svih drugih uključenih subjekata.

Kako bi se standardima i kvalitetom upravljalo na ispravan način, potrebno je odrediti koordinacijsko tijelo koje će na razini Dubrovačko-neretvanske županije odrediti politiku kvalitete te ciljeve i odgovornosti u pogledu donošenja biciklističkih standarda. Svim gospodarskim subjektima iz sektora turizma treba omogućiti upoznavanje sa standardima kvalitete te ih educirati o prednostima, načinu uvođenja i kontrole standarda kvalitete. Nadalje, potrebno je odrediti auditora koji će utvrditi početno stanje kvalitete, bodove te metodu evaluacije uključenih dionika. Također se moraju donijeti i pravila označavanja objekata te korištenja oznaka kvalitete na objektima. U skladu s planiranim hodogramom aktivnosti službeni bi auditor nakon proteka određenog razdoblja trebao provoditi kontrolu i praćenje kvalitete te sugerirati obnovu ili ukidanje standarda pojedinim objektima. Kako bi svi subjekti imali jednake uvjete dodjele standarda kvalitete, potrebno je razraditi proces označavanja te obrasce pristupnice u cijeli sustav dodjele standarda kvalitete.

PRILOG 1

Tablica 23. Popis dionika uključenih u izradu Operativnog plana

Redni broj	Naziv
1	Grad Dubrovnik
2	Grad Korčula
3	Grad Ploče
4	Grad Metković
5	Grad Opuzen
6	Općina Blato
7	Općina Dubrovačko primorje
8	Općina Janjina
9	Općina Kula Norinska
10	Općina Konavle
11	Općina Lastovo
12	Općina Lumbarda
13	Općina Mljet
14	Općina Orebić
15	Općina Pojezerje
16	Općina Slivno
17	Općina Smokvica
18	Općina Ston
19	Općina Trpanj
20	Općina Vela Luka
21	Općina Zažablje
22	Općina Župa dubrovačka
23	Turistička zajednica Dubrovačko-neretvanske županije
24	Turistička zajednica grada Dubrovnika
25	Turistička zajednica općine Konavle
26	Turistička zajednica općine Župa dubrovačka
27	Turistička zajednica općine Ston
28	Turistička zajednica općine Mljet
29	Turistička zajednica općine Orebić
30	Turistička zajednica općine Trpanj
31	Turistička zajednica grada Korčula
32	Turistička zajednica općine Lumbarda
33	Turistička zajednica općine Blato
34	Turistička zajednica općine Vela Luka
35	Turistička zajednica općine Smokvica
36	Turistička zajednica općine Lastovo
37	Turistička zajednica grada Metković
38	Turistička zajednica općine Slivno
39	Turistička zajednica grada Ploče
40	Turistička zajednica općine Janjina

Redni broj	Naziv
41	Turistička zajednica općine Dubrovačko primorje
42	Turistička zajednica grada Opuzen
43	Javna ustanova Nacionalni park Mljet
44	Javna ustanova Park prirode Lastovsko otočje
45	LAG5
46	LAG Neretva
47	BK Konavle
48	BK Metković
49	Biciklistički klub Relaks
50	Pedala
51	Hrvatski biciklistički savez
52	Udruga Sindikat biciklista"
53	Koordinacijsko tijelo za razvoj cikloturizma Hrvatske
54	Zavod za prostorno uređenje Dubrovačko-neretvanske županije
55	Regionalna razvojna agencija Dubrovačko-neretvanske županije - DUNEA
56	Policijska uprava Dubrovačko-neretvanska
57	Hrvatske vode
58	Hrvatske šume d.o.o. Direkcija Zagreb
59	Županijska uprava za ceste DNŽ
60	Adrian Bokarica
61	Ivan Botica i Lea Komac - HTP Korčula d.d.

POPIS AKRONIMA

Republika Hrvatska	RH
Bosna i Hercegovina	BIH
Dubrovačko-neretvanska županija	DNŽ
Jedinice lokalne samouprave	JLS
EuroVelo	EV
Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske	MPPI
Turistička zajednica	TZ
Državne glavne rute	DG
Državne vezne rute	DV
Županijske rute (brojčana oznaka)	Ž
Lokalne rute (brojčana oznaka)	L
Nije primjenjivo	NP
Državna cesta (brojčana oznaka)	D
Županijska cesta	ŽC
Organizacija Ujedinjenih naroda za obrazovanje, znanost i kulturu	UNESCO
Biciklistički informativni centar	BIC

POPIS SLIKA

Slika 1. Snimka zaslona održane radionice (lijevo); Snimka zaslona objave o održanim radionicama na službenim internetskim stranicama DNŽ (desno)	10
Slika 2. Položaj Dubrovačko-neretvanske županije na karti Republike Hrvatske	18
Slika 3. Regije na području Dubrovačko-neretvanske županije	19
Slika 4. Porast interesa za biciklizam u Dubrovačko-neretvanskoj županiji.....	27
Slika 5. Upotreba tiskane karte za vrijeme vožnje bicikla.....	27
Slika 6. Prikaz stranica koje cikloturisti najviše pretražuju za vrijeme boravka u DNŽ...28	
Slika 7. Rezultati pretraživanja bike staza za Dubrovačko-neretvansku županiju	29
Slika 8. Položaj gradova i općina Dubrovačko-neretvanske županije s brojem stanovnika	31
Slika 9. Biciklistička ruta Prud – Dragovija – Vid i natjecatelji utrke XCP Stipe Čamber .35	

Slika 10. Odabrane biciklističke karte na stranicama na Donjoneeretvanskom području	36
Slika 11. Biciklistička staza u Metkoviću uz Šetalište 116. brigade	36
Slika 12. Štandovi uz glavne prometnice na Donjoneeretvanskom području	37
Slika 13. Prikaz lokacija u sustavu Next bike na području Metkovića	38
Slika 14. Prikaz internetske stranice, logotipa i slogana za dolinu Neretve	39
Slika 15. Izlazak biciklista s trajekta	42
Slika 16. Odabrane biciklističke karte na stranicama turističkih zajednica na otoku Korčuli	48
Slika 17. Biciklističke rute na otoku Korčuli	49
Slika 18. Odabrane biciklističke karte na stranicama Turističke zajednice na otoku Lastovu	53
Slika 19. Odabrane biciklističke karte na stranicama Turističke zajednice na otoku Mljetu	55
Slika 20. Odabrane biciklističke karte na stranicama turističkih zajednica na otoku Pelješcu	59
Slika 21. Biciklističke rute na Pelješcu	60
Slika 22. Tematska staza Stećci Dubrovačkog primorja	64
Slika 23. Prikaz biciklističkih ruta na području Župe Dubrovačke	69
Slika 24. Primjer Hafjell biciklističkog parka u Norveškoj i Soelden biciklističkog parka u Austriji	71
Slika 25. Informacije o dostupnim biciklističkim stazama na stranici Istra bike	73
Slika 26. Popis deset najboljih gradova u 2019. godini prema Copenhagen indexu	74
Slika 27. Primjer biciklističke staze iznad gradske luke u obliku tzv. biciklističke zmije (cykelslangen)	75
Slika 28. Javna garaža za bicikle u gradu Utrechtu u Nizozemskoj	76
Slika 29. Vožnja drezine na željeznicama koje se više ne koriste te su stavljene u funkciju razvoja biciklističke ponude	77
Slika 30. Prikaz vizije i strateških ciljeva za razvoj cikloturizma na području Dubrovačko-neretvanske županije do 2027. godine	89

Slika 31. Kriteriji za izbor biciklističkih prometnica	109
Slika 32. Prikaz biciklističke prometne signalizacije.....	110

POPIS TABLICA

Tablica 1. Ključni pojmovi povezani s biciklističkom infrastrukturom	16
Tablica 2. Presjek stanja mogućnosti za dolazak i kretanje po Dubrovačko-neretvanskoj županiji biciklom prema vrsti prijevoznog sredstva	23
Tablica 3. Broj prometnih nesreća u razdoblju od 2016. do 2020. godine	25
Tablica 4. Državne biciklističke rute koje prolaze Dubrovačko-neretvanskom županijom	31
Tablica 5. Broj dolazaka i noćenja u turističkim zajednicama u Donjoneeretvanskoj regiji u razdoblju od 2016. do 2020. godine	33
Tablica 6. Popis biciklističkih ruta na području Donjoneeretvanskog kraja	34
Tablica 7. Broj dolazaka i noćenja u turističkim zajednicama na otoku Korčuli u razdoblju od 2016. do 2020. godine.....	44
Tablica 8. Popis biciklističkih ruta na otoku Korčuli	45
Tablica 9. Broj dolazaka i noćenja na otoku Lastovu u razdoblju od 2016. do 2020. godine	51
Tablica 10 Popis biciklističkih ruta na otoku Lastovu.....	52
Tablica 11. Broj dolazaka i noćenja na otoku Mljetu u razdoblju od 2016. do 2020. godine	54
Tablica 12. Popis biciklističkih ruta na otoku Mljetu	54
Tablica 13. Broj dolazaka i noćenja prema dostupnim podacima turističkih zajednica na poluotoku Pelješcu u razdoblju od 2016. do 2020. godine	56
Tablica 14. Popis biciklističkih staza na poluotoku Pelješcu	57
Tablica 15. Pregled karakteristika i turističkog profila cikloturista	80
Tablica 16. Biciklističke staze prema stupnju težine, dužini rute i obliku terena.....	82
Tablica 17. Potencijali i stupanj razvijenosti pojedinih biciklističkih kategorija	83

Tablica 18. Prioriteti za daljnje djelovanje prema ciljanim tržištima	84
Tablica 19. SWOT analiza razvoja cikloturizma Dubrovačko-neretvanske županije	85
Tablica 20. Popis projektnih prijedloga povezanih s ostvarenjem strateškog cilja 1.....	92
Tablica 21. Popis projektnih prijedloga povezanih s ostvarenjem strateškog cilja 2.....	99
Tablica 22. Popis projektnih prijedloga povezanih s ostvarenjem strateškog cilja 3.....	101
Tablica 23. Popis dionika uključenih u izradu Operativnog plana.....	122