



Studija održivog razvoja riječnih krstarenja

River Cruising Potentials Study



Program prekogranične suradnje
Mađarska-Hrvatska

*Prekogranična regija- gdje rijeke
spajaju, a ne razdvajaju*



Evropski fond za regionalni razvoj

Studija održivog razvoja riječnih krstarenja

River Cruising Potentials Study

Analiza potencijala razvoja putničke plovidbe na rijeci Dravi u cilju unaprjeđenja
proizvoda riječnog turizma u cjelini

Naručitelj:
Lučka uprava Osijek

Autor:
Mr.sc. Božana Matoš
Ancoris d.o.o. Osijek

Osijek, lipanj, 2021. godine



Program prekogranične suradnje
Mađarska-Hrvatska

*Prekogranična regija- gdje rijeke
spajaju, a ne razdvajaju*



Sadržaj

1.	Uvod	6
2.	Pristup izradi i metodologija istraživanja	8
3.	Analiza međunarodnih riječnih krstarenja u Europi.....	10
3.1	Međunarodna riječna krstarenja općenito.....	11
3.2	Motivi putovanja.....	13
3.3	Ekonomski učinak	13
3.4	Luka pristajanja u riječnim krstarenjima.....	14
3.5	Polazišna luka u riječnim krstarenjima	16
3.6	Putnička pristaništa na rijeci Dunav.....	16
3.7	Analiza kruzing kompanija	18
4.	Trendovi u međunarodnim riječnim krstarenjima	21
4.1	Analiza trendova u međunarodnim riječnim krstarenjima	22
4.2	Analiza međunarodnih riječnih krstarenja u uvjetima pandemije COVID-19.....	25
5.	Analiza međunarodnih riječnih krstarenja u Republici Hrvatskoj	30
5.1	Putnička pristaništa u Republici Hrvatskoj.....	31
5.2	Analiza prometa na putničkim pristaništima na Dunavu i Dravi	33
5.3	Analiza prihoda od međunarodnih riječnih krstarenja u destinaciji	34
6.	Analiza posjetitelja na riječnim krstarenjima	37
6.1	Putnici na međunarodnim riječnim krstarenjima	38
6.2	Analiza posjetitelja u programima međunarodnih riječnih krstarenja u destinaciji	38
7.	Analiza dionika u projektu razvoja riječnih krstarenja.....	44
8.	Analiza zakonske regulative	49
8.1	Vrste pristaništa i upravljanje pristaništima unutarnjih voda	50
8.2	Tehnička pravila i nadzor brodova unutarnje plovidbe	51
9.	Analiza strateških dokumenata vezanih uz razvoj riječnog turizma	54
9.1	Analiza razvojnih i strateških dokumenata nacionalne razine	55
9.2	Analiza razvojnih i strateških dokumenata regionalne i lokalne razine	57
10.	Analiza plovnosti rijeke Drave	62
10.1	Tehničke karakteristike rijeke Drave	63
10.2	Općenito o plovnosti	64
10.3	Tehničke karakteristike vodnih putova Republike Hrvatske	66
10.4	Analiza stanja plovnosti rijeke Drave	66
10.5	Projekti uređenja rijeke Drave.....	68
11.	Analiza prostorno planske dokumentacije	71
11.1	Obilježja Osječko-baranjske županije	72

11.2	Prostorni plan Osječko-baranjske županije	73
11.3	Prostorni plan uređenja Grada Osijeka	74
11.4	Prostorni plan uređenja Općine Petrijevci	75
11.5	Prostorni plan uređenja Grada Belišće	76
11.6	Prostorni plan uređenja Grada Donji Miholjac.....	76
12.	Analiza turističke atrakcijske osnove u destinaciji	78
12.1	Turistički promet u Osječko-baranjskoj županiji	79
12.2	Turistička atrakcijska osnova Osječko-baranjske županije.....	80
13.	Prijedlog koncepta razvoja turističke plovidbe.....	84
13.1	Analiza administrativnog uređenja općina i gradova uz rijeku Dravu	85
13.2	Analiza turističke ponude u okruženju rijeke Drave na području Osječko-baranjske županije	86
13.3	Turistička atrakcijska osnova mikrolokacija uz pristaništa	90
13.4	Primjeri izletničke plovidbe u okruženju	99
13.5	Analiza postojeće i planirane infrastrukture pristaništa	100
13.6	Prijedlog lokacija razvoja pristanišne infrastrukture u svrhu izletničke i sportsko- rekreacijske plovidbe na rijeci Dravi	102
14.	Prijedlog konceptijskog rješenja pristaništa	105
14.1	Krajobraz područja obuhvata	106
14.2	Projektne parametri broda.....	106
14.3	Lokacije pristaništa.....	108
14.4	Koncept pristana	109
14.5	Pristani na uređenoj obali.....	110
14.6	Pristani na neuređenoj obali.....	113
15.	Zaključak.....	116
16.	Study summary	117

1

Uvod



1. Uvod

Republika Hrvatska ima razvijenu mrežu unutarnjih vodnih putova koji svojim karakteristikama udovoljavaju zahtjevima kako međunarodnih riječnih krstarenja – krizinga, tako i izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe. Zahvaljujući dugogoišnjim investicijama u pristanišnu infrastrukturu, uvjeti za razvoj riječnog krizinga su ostvareni i Hrvatska se danas nalazi u brojnim programima riječnih krstarenja Dunavom. S druge strane u pristanišnu infrastrukturu za razvoj turističke, izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe nije se dostatno ulagalo niti je ista bila u planovima razvoja općina i gradova uz unutarnje vodne putove.

Danas je nautički turizam jedan od najperspektivnijih turističkih proizvoda. Ekonomski učinak koji međunarodna riječna krstarenja imaju na destinaciju je značajan, s potencijalom rasta prihoda ukoliko se usluge budu razvijale u skladu s potražnjom. Sociološki i ekonomski efekti koji će se pojaviti paralelno s jačim razvitkom nautičkog turizma nisu zanemarivi. To je vidljivo kroz povećanje broja zaposlenih u turističkom sektoru i razvoj različitih pratećih usluga. U tom smislu, Hrvatske rijeke predstavljaju dodatni nautički potencijal i njihove geofizičke karakteristike omogućuju realizaciju tog potencijala.

Postojeća infrastruktura u smislu stvaranja preduvjeta za razvoj riječnog turizma dostatna je i prilagođena samo za potrebe riječnog krizinga jer svojim tehničkim karakteristikama ne udovoljava uvjetima pristajanja plovila manjih dimenzija te ukrcaja i iskrcaja putnika. Za potrebe razvoja ostalih oblika nautičkog turizma poput jednodnevnih i višednevnih krstarenja vlastitim plovilima, samostalno ili u skupinama (regate), u domaćoj ili međunarodnoj plovidbi kao i izleta turističkim brodovima, nije osigurana dostatna prateća infrastruktura na području destinacije. Prateći trendove razvoja ove vrste turizma, Lučka uprava Osijek pokrenula je i u 2020. godini završila projekt gradnje novog putničkog pristaništa na rijeci Dravi. Novoizgrađeno putničko pristanište pruža uslugu pristajanja za riječne kruzere svih veličina kao i siguran ukrcaj i iskrcaj putnika. Ovim projektom Osijek je postao polazišta točka i za izletničku i turističku plovidbu rijekom Dravom jer se na pristaništu može vršiti usluga ukrcaja i iskrcaja putnika i na manjim brodovima.

Imajući u vidu da rijeka Drava karakteristikama plovnosti osigurava nesmetan promet manjih plovila i uzvodno od Osijeka, ova Studija ima zadaću, uz analizu međunarodnih riječnih krstarenja, analizirati i potencijale razvoja turističke i izletničke plovidbe rijekom Dravom u granicama Osječko-baranjske županije u cilju razvoja riječnog turizma u cjelini.

2

Pristup izradi i metodologija istraživanja



2. Pristup izradi i metodologija istraživanja

Zadatak ove Studije bio je istražiti postojeće stanje međunarodnih riječnih krstarenja koje se odvija na Dunavu i Dravi kao i primjere jednodnevnih riječnih krstarenja u obliku izletničke plovidbe na unutarnjim vodnim putovima RH te dati prijedlog koncepta daljnjeg razvoja pristanišne infrastrukture u cilju razvoja riječnog turizma.

Za izradu Studije koristili su se dostupni podaci ranije provedenih analiza i istraživanja na temu riječnih krstarenja, podaci o turističkoj atrakcijskoj osnovi destinacije, podaci o planiranim pristaništima na području općina koje gravitiraju rijeci Dravi te planovi razvoja turizma na području Županije.

Osim navedenog, u cilju sveobuhvatnog prikaza propisa vezanih uz gradnju i upravljanje infrastrukturom pristaništa kao i propisa vezanih uz plutajuće objekte, analizirana je zakonska regulativa vezana uz plovidbu, luke i pristaništa na unutarnjim vodama kao i nadzor i gradnju plovila na unutarnjim vodnim putovima.

Za potrebe Studije provedena je analiza turističke atrakcijske osnove u cilju identifikacije novih prilika u razvoju novog turističkog proizvoda. Zbog nedostatka relevantnih podataka ovom Studijom provedena su primarna, terenska istraživanja u svrhu objedinjavanja svih preduvjeta razvoja riječnih krstarenja. Izvršen je pregled potencijalnih lokacija pristaništa s kopna te je u svrhu prijedloga novih lokacija pristaništa organizirana jednodnevna plovidba rijekom Dravom od Podravske Moslavine do Osijeka.

Prilikom istraživanja koristilo se metodom osobnog intervjua i ekspertnim procjenama stručnjaka u području turizma i međunarodnih riječnih krstarenja te stručnjacima u prometu unutarnjim vodnim putovima, građevini i brodogradnji. Sve preporuke i zaključci izneseni su kroz analizu pojedinih poglavlja Studije te je u konačnici zajedno sa svim prikupljenim informacijama i primjerima dobre prakse u okruženju, Studija dala prijedloge i preporuke za daljnji razvoj riječnog turizma u destinaciji.

3

Analiza međunarodnih riječnih
krstarenja u Europi

Europe river cruising analysis



3. Analiza međunarodnih riječnih krstarenja u Europi

Kruzing turizam podrazumijeva krstarenje putničkim brodovima radi turističkog doživljaja plovidbe, najčešće u paketu s posjetom određenog broja atraktivnih destinacija na kopnu. Brod je primarna destinacija boravka turista, a destinacije na kopnu su sekundarne. Putnici s broda u destinaciji su jednodnevni posjetitelji, a dio nautičkog turizma se može odvijati u unutarnjim vodama samo jedne države – domaći kruzing, u unutarnjim vodama više država – međunarodni kruzing, na moru, rijekama i jezerima. Kruzing je po definiciji boravak na većim i velikim plovilima s profesionalnom posadom prema unaprijed planiranom itinereru odnosno kružna putovanja prema unaprijed određenoj ruti s pristajanjem u različitim lukama, gradovima ili državama.

U turističkom proizvodu krstarenja, dostupnost atrakcija razlikuje se od one koju imaju „tradicionalni“ turisti koji posjećuju određene destinacije. Usluge brodova za krstarenje mogu biti različite, od onih koje karakterizira vrhunska usluga i luksuz kao u hotelima kategoriziranim najvišom kategorijom pa do onih manje luksuznih, ali svakako je kruzing jedan od cjenovno viših turističkih proizvoda. Ponuđene usluge uključuju razne rekreacijske kao i kulturne sadržaje poput bogatih *spa i wellness* programa, brodskih knjižnica, večeri klasične glazbe, vrhunske kulinarske usluge, personaliziranih usluga i slično.

Cruise tourism involves cruising passenger ships for a tourist sailing experience, usually in a package with a visit to a number of attractive destinations on land. The ship is the primary destination of tourists, and destinations on land are secondary. Passengers from the ship in the destination are one-day visitors, and part of nautical tourism can take place in the inland waters of only one country - domestic cruising, in the inland waters of several countries - international cruising, at sea, rivers and lakes. Cruising is by definition a stay on larger and larger vessels with a professional crew according to a pre-planned itinerary, ie cruises according to a predetermined route with docking in different ports / cities / countries.

In the tourist product of the cruise, the availability of attractions differs from that of "traditional" tourists who visit certain destinations. Cruise ship services can vary from those characterized by superior service and luxury as in hotels categorized as the highest category to those less luxurious, but cruising is certainly one of the higher priced tourist products. The services offered include various recreational and cultural facilities such as rich spa and wellness programs, ship libraries, evenings of classical music, top culinary services, personalized services and the like.

3.1 Međunarodna riječna krstarenja općenito

Razvoj industrije krstarenja kao vrste turizma u nama bližem okruženju, na Dunavu, započeo je 1992. godine otvaranjem 171 km dugog kanala Rajna – Majna – Dunav. Prije toga su dva europska vodna sustava, Rajna i Dunav bila fizički odvojena. Nakon otvaranja kanala, dva vodna sustava bila su povezana, stvarajući 3500 km plovnog puta od Sjevernog mora do Crnog mora. Iako je primarni cilj kanala bio razviti funkciju prijevoza tereta, turistički sektor ubrzo je shvatio gospodarski potencijal prirodnih resursa, i to već u sljedećoj godini nakon otvaranja kada je približno 20 kruzera realiziralo prve programe riječnih krstarenja.

Riječna krstarenja u Europi odvijaju se na rijekama i kanalima pogodnim dubinom plovnog puta za riječna krstarenja. Najpopularnije rijeke za riječna krstarenja su rijeke Rajna, Majna, Dunav, Elba i Duoro. Kapacitet riječnih kruzera je prosječno 160 putnika koji su smješteni većinom u dvokrevetnim sobama na dvije palube. Brodovi su prosječne dužine 130 m i širine 12 m s gazom od 1,60 m što omogućuje plovnost gotovo kroz cijelu godinu, osim u slučajevima iznimno niskih vodostaja kakvi su zabilježeni 2018. odine. Programi krstarenja kreću se u prosjeku 11-13 dana, a mnoge kompanije nude dodatne dane boravka u polazišnoj ili odredišnoj luci te gradovima u blizini s avio konekcijom.

Riječna krstarenja u Europi odvijaju se na rijekama i kanalima pogodnim dubinom plovnog puta za riječna krstarenja. Najpopularnije rijeke za riječna krstarenja su rijeke Rajna, Majna, Dunav, Elba i Duoro.

Slika1: Karta najpopularnijih rijeka u riječnom krstarenju Europom

Izvor: <https://amawaterways.com>



U riječnim krstarenjima značajnu ulogu zauzela je rijeka Dunav. Zbog svoje dužine kojom prolazi kroz deset zemalja Europe ova rijeka iznimno je popularna kod putnika. Zahvaljujući kanalu Rajna-Majna-Dunav, umjetnom kanalu koji spaja rijeke Majnu i Dunav, osigurana je plovna veza između estuarija Rajne i delte Dunava u istočnoj Rumunjskoj, povezujući Sjeverno more i Atlantski ocean s Crnim morem. Ovi programi zbog svoje duljine traju u prosjeku i do 28 dana dok je prosječan broj dana na riječnim krstarenjima 11-13 dana. U ovim programima riječni kruzeri pristaju u prosjeku u 5-7 zemalja gdje su u nekim programima putovanja u jednoj zemlji uključena i 2-3 pristajanja poput Srbije i Mađarske. Riječna krstarenja Dunavom možemo prema programima putovanja podijeliti na krstarenja uzvodno od Budimpešte i krstarenja nizvodno od Budimpešte. Zbog iznimnih prirodnih, kulturnih i povijesnih atrakcija kao i činjenice da su na uzvodnom dijelu Dunava glavni gradovi Budimpešta, Bratislava i Beč, u prosjeku 80% programa odvija se na tom dijelu plovnog puta. Najpopularniji program riječnih krstarenja na Dunavu je sedmodnevni program na ruti Passau-Budimpešta kao i sedmodnevne ture s lukom polaska iz Passau što čini rutu između Beča i Pasau najfrekventnijom rutom plovidbe. Ovaj program uključuje obilazak UNESCO World Heritage lokacije Wachau Valley, palače Hofburg u Beču, lipicanaca u Španjolskoj školi jahanja te obilazak gradova Melk i Krems.

Najpopularniji program riječnih krstarenja na Dunavu je sedmodnevni program na ruti Passau-Budimpešta kao i sedmodnevne ture s lukom polaska iz Passau što čini rutu između Beča i Pasau najfrekventnijom rutom plovidbe.

Slika 2: Najfrekventnija rita Beč-Passau

Izvor: <https://avalonwaterways.com>



U usporedbi s oceanskim brodovima, kapacitet riječnih brodova za krstarenje je mnogo manji, a trajanje putovanja može biti do 15-25 dana. Iako riječna plovila obiluju vrhunskom kvalitetom brodskih usluga, raspon dostupnih usluga je uzak u usporedbi s oceanskim brodovima. Stoga je na riječnim krstarenjima veći naglasak na turističkim atrakcijama koje se može obići duž rute putovanja i na upoznavanju turističke ponude samih luka pristajanja.

Ponuda proizvoda također je oblikovana sezonalnošću, obično je to 8–9 mjeseci intenzivnog rada koji se zamjenjuju s 3-4 izvansezonska mjeseca, tijekom kojih se odvijaju samo posebna tematska putovanja (npr. posjet Božićnim sajmovima). Cijela sezona na Dunavu traje od kraja veljače do početka siječnja, a vrhunac je od proljeća do jeseni. Početna i završna točka krstarenja su u najboljoj poziciji jer imaju priliku ponuditi putnicima da produže boravak i da bolje upoznaju odredište (cruise&stay programi).

Dodana vrijednost ovom turističkom proizvodu što je razlog sve veće popularnosti krstarenja, je taj što riječni okoliš nudi ne samo prirodne ljepote već i arhitektonske atrakcije od kojih su neke smještene uz samu rijeku, a sve to popraćeno je mnogim povijesnim i kulturnim osobnim iskustvima. Riječna krstarenja ujedno su i dio kombiniranog putovanja jer se za obilazak destinacija i programe organizirane od lokalnih turističkih operatera koristi autobusni prijevoz ukoliko su mjesta obilaska dislocirana od samog mjesta pristajanja.

Tržište riječnih krstarenja je iznimno primamljiv turistički proizvod, a karakterizira ga 6 glavnih karakteristika:

<i>Trend</i>	<i>Opis</i>
<i>Vrste programa</i>	<i>Putovanje s nekoliko ponuđenih opcionalnih programa i izleta, više rijeka, više zemalja</i>
<i>Mobilnost</i>	<i>Paket aranžmani s uključenim avio i autobusnim transferima</i>
<i>Trajanje programa</i>	<i>7-25 dana</i>
<i>Sezonalnost</i>	<i>8-9 mjeseci intenzivnih datuma polazaka</i>
<i>Dizajn plovila</i>	<i>Luksuzne kabine, balkoni, kapacitet 140-180 putnika</i>
<i>Imidž</i>	<i>Tematski izleti i programi putovanja (eno, gastro)</i>
<i>Dodana vrijednost</i>	<i>Briga o okolišu i zdravlju (zdravi obroci, joga)</i>

3.2 Motivi putovanja

Kulturni turizam, kao vrsta turizma, najzastupljeniji je u programima riječnih krstarenja. Njegov utjecaj primarni je motiv kod putnika prilikom odabira samog putovanja s jedne strane i sadržaja programa krstarenja s druge strane. Iz tog razloga većina programa u destinacijama također uvrštava turističke kulturne atrakcije u obilazak. Među ponuđenim uslugama još uvijek dominiraju tradicionalni oblici izleta koji uključuju uglavnom pasivno sudjelovanje. Noviji trendovi koji uključuju tematsko profiliranje putovanja, osobno iskustvo i aktivnije sudjelovanje putnika u doživljaju, dovode do inovativnih oblika u kulturnom turizmu koji se već mogu pronaći na programima zemalja gornjeg Podunavlja - Njemačka, Austrija, Slovačka, Mađarska.

Intenzitet potražnje potiče operatere i same destinacije da teže proizvodu diversifikacije. S druge strane, u mnogim su zemljama ponuđene usluge još uvijek vrlo ograničenog opsega i konzervativnog oblika. Ove zemlje, među kojima i Hrvatska, koje su u riječnim krstarenjima još uvijek u tzv. fazi "promocije", mogle bi ovo pretvoriti u prednost. Razvijajući se u prirodnom okruženju Dunava, turizam riječnih krstarenja je u osnovi povezan s ekoturizmom i integracijom aktivnosti u ekoturizmu. Postoji tendencija promjene ponašanja potrošača od pasivnog promatranja do aktivnog iskustva, izraženo u povećanju broja odredišta te u širenju spektra aktivnih eko-turističkih aktivnosti.

Među specijaliziranim oblicima turizma nakon kulture, najzastupljeniji su gastro i enoturizam. Njihov prodor u turizam riječnih krstarenja je intenzivan, jer povezuje putnika s autentičnim i tradicijskim iskustvom drugih kultura.

3.3 Ekonomski učinak

Nakon 1970-ih, krstarenje se nudilo uglavnom na Karibima, a njihova je popularnost bila potaknuta veličanstvenim krajolicima regije i uživanjem u luksuzu krstarenja. Pozitivni ekonomski pokazatelji razvoja ove vrste turizma potaknuli su i europsku industriju riječnih krstarenja. Turisti za krstarenje Dunavom u prosjeku potroše 41,2 USD milijuna svake godine. Značajan dio ovih izdataka (46%) generiran je sudjelovanjem u izletima, ostalo je povezano s putovanjem i troškovima (npr. prijevoz, pistojbe i sl.).

Prije pandemije predviđen je porast krstarenja na Dunavu za 6% do 2022. godine. Zadnje "kruzing" 2019. godine u Europi je bilo registrirano 359 plovila za riječna krstarenja od kojih je 250 prometovalo na relaciji Rajna-Majna-Dunav i ostatku kanala. O važnosti riječnih krstarenja Dunavom govori podatak da ovih 359 plovila čini 44% ukupnog prometa na riječnim krstarenjima širom svijeta. Drugo po veličini područje za riječna krstarenja je Nil, gdje se odvija 20% svjetskog riječnog krstarenja.

Specifične izravne ekonomske koristi odredišta za krstarenje mogu biti sažete kroz:

- izravne troškove turista s krstarenja i brodske posade;
- izravne troškove nastale od kompanija za krstarenje zbog plaćanja usluga lokalnim dobavljačima;
- zapošljavanje - izravno i u povezanim sektorima.

Iz novijih studija ekonomskih učinaka na krstarenja u podunavskom području u Njemačkoj i Austriji

rezultati pokazuju da samo u roku od 5 mjeseci (lipanj-listopad) doprinos turista s krstarenja za regionalno gospodarstvo iznosi najmanje 110,7 milijuna eura. U strukturi tih prihoda 46% su troškovi za izlete, 17% dodatni troškovi turista, 19% operativni troškovi samih brodova, 13% naknada i 5% troškova prijevoza za turiste u luku.

Uz pretpostavku dobro razvijene turističke atrakcijske osnove u destinaciji i izgrađene pristanišne infrastrukture, proizvod riječnih krstarenja dugoročno bi trebao proizvesti pozitivne ekonomske učinke u širem okruženju. Prihodi od međunarodnih riječnih krstarenja u destinaciji dolaze iz tri osnovne izvora prihoda kako je prikazano u nastavku:

Prihodi od riječnih krstarenja	
<i>Vrsta prihoda</i>	<i>Izvor prihoda</i>
<i>Pristojbe</i>	<i>Lučke pristojbe</i> <i>Turističke pristojbe</i>
<i>Usluge u putničkom pristaništu</i>	<i>Prihvat otpada s brodova</i> <i>Opskrba vodom</i> <i>Opskrba električnom energijom</i> <i>Opskrba namirnicama</i> <i>Opskrba gorivom</i> <i>Brodaska agentura (brodski agenti)</i> <i>Obavljanje revizije (Carina, MUP)</i>
<i>Usluge u destinaciji</i>	<i>Vođenje izleta (turistički vodiči)</i> <i>Organizirani izleti u destinaciji (turističke agencije)</i> <i>Osobna potrošnja putnika u destinaciji</i> <i>Osobna potrošnja posade u destinaciji</i>

3.4 Luka pristajanja u riječnim krstarenjima

Luka pristajanja znači međuzastavljanje za brod na planiranom putovanju. U prometu vodnim putom ovaj izraz koristi se kao "port of call" što bi u prijevodu bilo "luka poziva", no u daljnjem tekstu i prijevodu upotrebljavat će se izraz luka pristajanja kao primjereniji hrvatskom izričaju u unutarnjoj plovidbi.

Luka pristajanja može se definirati kao luka zemlje u kojoj se teretni ili putnički (kruzer) brod zaustavlja kako bi ispraznili ili utovarili teret, ukrcali ili iskrcali putnike, opskrbili se gorivom i sl. Luka pristajanja je tehnički pojam koji se koristi u svim službenim dokumentima za otpremu. Za putnički brod-kruzer, luka pristajanja je tzv. stanica na kojoj se ukrcavaju i iskrcavaju putnici.

Pristanište kao luka pristajanja, može obuhvaćati i kopnene luke i morske luke koje opslužuju brodove u međunarodnom tranzitu. Morska luka, označena kao luka pristajanja, odnosi se na luku u kojoj se brod zaustavlja kako bi se putnici mogli prikladno ukrcati i iskrcati ili u slučaju teretnih brodova, utovariti ili iskrcavati robu.

Kada su u pitanju brodovi za krstarenje, luke pristajanja već su unaprijed određene u potencijalnom planu putovanja, s točno utvrđenim danima pristajanja i vremenom zadržavanja. Iako je s teretnim

brodovima ista procedura planiranja, luka pristajanja može se promijeniti prema zahtjevima korisnika ili ograničenja na plovnom putu. Razlika između morskih krstarenja i riječnih krstarenja je u ruti plovidbe. Morska krstarenja često se u terminologiji zovu kružnim putovanjima ili krstarenjima što i odgovara njihovoj prirodi plovidbe. Brod kreće iz polazišne luke, na svom putovanju staje u više luka pristajanja i vraća se u polazišnu luku kao odredišnu luku kako je prikazano na donjem dijagramu. U riječnim krstarenjima, ruta plovidbe je najčešće jednosmjerna za jedno putovanje. Brod kreće iz polazišne luke u jednosmjernoj plovidbi, pristaje u jednoj ili više luka pristajanja na svom putovanju, koje završava u odredišnoj luci koja je različita od polazišne luke. Najčešće se u istoj luci putnici s jednog putovanja iskrcaju, a putnici na sljedećem putovanju ukrcaju te tako ista luka postaje odredišna i polazišna, ali u različitim polascima kako je prikazano u nastavku.

Za putnike na krstarenjima, u lukama pristajanja obično se naplaćuje određena vrsta pristojbe. U nekim lukama pristajanja ova naknada se naplaćuje po putniku dok se negdje naplaćuje po vezu (duljini broda, vremenu korištenja veza i sl.) Ova se naknada obično naplaćuje od kompanije za krstarenje, direktno ili putem brodskog agenta. Obično je već uključena u cijenu putovanja.

Izrazi "Putovanje" i "Luka pristajanja" međusobno su povezani jer se međusobno nadopunjuju kako bi upotpunili značenje njihove odgovarajuće terminologije. Putovanje broda ili plovila može biti iz jedne luke u drugu, uključujući povratno putovanje, ovisno o okolnostima. Jedno putovanje može sadržavati višestruku "luku pristajanja" kao što je to karakteristično za krstarenja.

Zajedno s ukrcajem i iskrcajem putnika u pristaništima, često su brodovima potrebne i druge usluge neophodne za nastavak putovanja poput opskrbe vodom, električnom energijom, prihvat otpada, opskrbu namirnicama, izmjenu posade i sl. To dodatno pridonosi neophodnosti luka pristajanja. U pozadini sve većih zahtjeva kruzina kompanija je utjecaj na okoliš i želja za razvojem alternativnih putova (nove luke, nove usluge). Ovakvih novih luka i usluga s ekološki prihvatljivim predznakom nedostaje, stoga se ova infrastruktura pojavljuje kao važna odrednica budućeg razvoja.

Osnovni zahtjevi operatera u pristaništu su sljedeći:

- osigurano dovoljno prostora za brod (do 135 m);
- usluga odlaganja otpada;
- sigurni uvjeti za sigurno ukrcavanje / iskrcavanje putnika (osvjetljenje, protuklizni podovi, stepenice itd.);
- napajanje električnom energijom ako zbog buke ili iz drugih razloga plovila ne mogu biti na radu svojih motora;
- priključak na vodovodnu mrežu;
- pristup automobilima, autobusima i kamionima, za dodatne izlete, ukrcaj i iskrcaj i utovar brodova, odgovarajuća cestovna infrastruktura i organizacija prometa;
- osiguravanje lokalnog javnog prijevoza između luke i središta grada, posebno ako luka nije na pješačkoj udaljenosti od centra;
- organizacija luke radi osiguranja sigurnosti kada postoji više od 1 broda u pristaništu ili na vezu;
- pružanje turističkih informacija (turistički informativni centar) i pomoćnih objekata (npr. toaleti, mjenjačnice, suvenirnice i sl.);
- uređen okoliš.

3.5 Polazišna luka u riječnim krstarenjima

„Home port“ u prijevodu s engleskog jezika definirala bi se kao matična luka. Takva luka osim što služi kao polazišna luka u riječnim krstarenjima ujedno je i luka u kojoj plovilo ima svoj vez i između plovidbe. Često je matična luka ujedno i luka upisa, odnosno luka na čijemu je području sjedište tijela koje vodi upisnik u koji je brod upisan. U luci upisa su službeno zabilježeni detalji o brodu, čamcu i drugom plovilu. Na plovilu moraju biti službeni broj, ime broda, registrirana tonaža i luka upisa. Ime luke upisa nalazi se na krmi plovila.

Matična luka „home port“ ne mora biti ista kao i luka upisa koja je prikazana u registracijskim ispravama i ispisana na krmi trupa broda. U krstarenjima, matična luka je pojam kojim se često referira na luku u kojoj brod preuzima i/ili promijeni većnu putnika dok preuzima zalihe i gorivo. Matična luka je obično luka u kojoj brod stoji na vezu dok ne obavlja operacije plovidbe i za koje vrijeme se na brodu obavljaju popravci i priprema za sljedeću sezonu.

Međutim učinak koji bi polazišna luka imala na sveukupni ekonomski doprinos proizvoda riječnih krstarenja u regiji svakako je puno veći ukoliko bi Osijek bio polazišna luka u riječnim krstarenjima bez obzira što trenutno ne udovoljava i uvjetima tipične matične luke „home port“. Svaki pozitivan učinak veći je kada je luka za krstarenje odabrana kao matična luka, koja je odabrana kao luka za ukrcaj u kojoj započinje plan putovanja i / ili kao konačna luka za iskrcavanje. U tim slučajevima putnici ostaju dulje u gradu i troše više. Matična luka u krstarenjima je mjesto gdje se ukrcavaju putnici na početku svog kružnog putovanja ili iskrcavaju putnici na kraju svog kružnog putovanja. To je ujedno i mjesto gdje se brod opskrbljuje svim potrebnim za višednevno krstarenje, što uključuje opskrbu vodom, namirnicama, gorivom i svim ostalim potrebnim za boravak putnika na kruzeru.

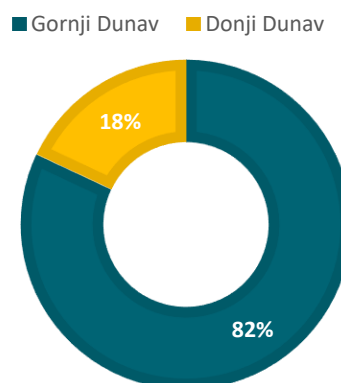
Kruzing je jedan od najdinamičnijih sektora brodarstva koji nudi razne itinerere korištenjem različitih luka. Luke su kategorizirane ili kao matične luke (luke u kojima krstarenje započinje i završava), kao luke poziva (privremena zaustavljanja). Svakako sve luke teže biti odabrane kao matične luke za krstarenje. U ovom slučaju brod provodi više vremena u terminalu djelujući kao generator prihoda povećavajući potrošnju usluga i proizvoda od svih uključenih aktera koji uključuju tvrtku za krstarenje, brod, posadu, putnike itd. Time se konkurencija između luka za krstarenje pojačava, a industrija krstarenja sve više obilježava koncentracijom velikih „igrača“.

3.6 Putnička pristaništa na rijeci Dunav

Rijeka Dunav je kroz povijest i danas važan međunarodni plovni put. Dunav je dugo vremena bio i sjeveroistočna granica starorimske države. Rijeka danas teče kroz ili čini granicu deset država, a to su redom od izvora prema ušću: Njemačka, Austrija, Slovačka, Mađarska, Hrvatska, Srbija, Bugarska, Rumunjska, Moldova i Ukrajina. Riječna krstarenja zastupljenija su u zemljama gornjeg sliva. Neovisno u duljini plovnog puta, broj putničkih pristaništa po pojedinoj zemlji ovisan je o prometu i interesu za krstarenja. Najfrekventnije rute su one oko europskih glavnih gradova Beča, Budimpešte i Bratislave koje su ujedno i najjača turistička atrakcijska osnova na Dunavu.

Prema izvještajima Dunavske komisije, većina riječnih krstarenja se odvija u regiji Gornjeg Podunavlja - do 82% ukupnog broja putnika. Krstarenja do Delte Dunava u rasponu su od 17-19%. Bez obzira na postotke, zajedničko na svim slivovima je porast broja krstarenja posljednjih godina (isključujući 2020. godinu zbog pandemije COVID-19).

Grafikon 1: Udio krstarenja na Dunavu
Izvor: Dunavska komisija



U tabeli u nastavku pregled je broja putničkih pristaništa na Dunavu po zemljama, duljina plovnog puta i broj vezova. U pojedinim pristaništima broj vezova je identičan broju pristaništa kao na primjeru Hrvatske, dok je u pojedinim pristaništima na raspolaganju više vezova za pristajanje. Radi se uglavnom o gradovima s najvećim prometom riječnih kruzera poput Beča.

Država	Duljina plovnog puta u km	Broj putničkih pristaništa	Broj vezova
Njemačka	212,9	8	45
Austria	350,51	29	66
Slovačka	171,9	4	29
Mađarska	412,2	13	51
Hrvatska	137,5	5	5
Srbija	587,35	8	17
Rumunjska	1075	20	35
Bugarska	471	9	17
Moldova	0,57	1	1
Ukrajina	53,94	2	2
Ukupno	2414	98	268

Iz navedenog prikaza podataka vidljiv je najveći broj pristaništa u Njemačkoj, Austriji i Mađarskoj gdje se i odvija najveći promet riječnih kruzera. Ukupno se na Dunavu nalazi 98 putničkih pristaništa s 268 vezova. Hrvatskoj je na 4 dunavska pribrojeno i pristanište na Dravi.

U nastavku je prikaz zastupljenosti pojedinih pristaništa u programima riječnih krstarenja. Iz navedenih podataka jasno se zaključuje da su Beč, Budimpešta i Passau najpopularniji gradovi u programima riječnih krstarenja. Na primjeru Hrvatske također se može vidjeti da zastupljenost u programima riječnih krstarenja ne znači ujedno i omjer u broju pristajanja po pristaništima. Unatoč gotovo identičnom omjeru zastupljenosti putničkih pristaništa u Osijeku i Vukovaru u programima, broj pristajanja veći je u Vukovaru u odnosu na Osijek.

Država	Pristanište	Broj programa
Njemačka	Regensburg	203
	Passau	379
Austria	Linz	171
	Melk	269
	Beč	436
Slovačka	Bratislava	262
Mađarska	Budimpešta	396
Srbija	Beograd	133
	Novi Sad	72
Hrvatska	Osijek	48
	Vukovar	49

3.7 Analiza kruzing kompanija

U tabeli u nastavku prikazana je zastupljenost programa riječnih krstarenja po državama. Hrvatska je u programima riječnih krstarenja na Dunavu zastupljena s udjelom od 20,97%, odnosno u 104 programa. Zemlja koja je uključena u najveći broj programa riječnih krstarenja Dunavom je Austria s 88,91%, a zatim Mađarska, Njemačka i Slovačka.

R.br.	Država	Broj programa	Udio (%)
1.	Njemačka	395	79,64
2.	Austria	441	88,91
3.	Slovačka	301	60,69
4.	Mađarska	396	79,84
5.	Hrvatska	104	20,97
6.	Srbija	135	27,22
7.	Rumunjska	121	24,40
8.	Bugarska	106	21,37
9.	Moldavija	1	0,20
10.	Ukraina	4	0,81

U istraživanju prevedenom s ciljem utvrđivanja vodećih kruzing kompanija po broju programa riječnih krstarenja na Dunavu, podaci pokazuju da su za 2020. godinu 32 operatera nudila krstarenje Dunavom. Ukupan broj plovila kojima se prometuje Dunavom u riječnim krstarenjima je 175 s ukupnim brojem od 29 267 mjesta. Raspodjela broja plovila u programima riječnih krstarenja različita je od kompanije do kompanije. Ukupno 23 operatera programe krstarenja obavljaju sa do 3 plovila, njih 57%. S druge strane samo 3 kompanije imaju više od 10 plovila na Dunavu. Vodeća kompanija po broju plovila u riječnim krstarenjima Dunavom je Viking River Cruises sa 30 plovila što čini 17% ukupne dunavske flote.

Uspoređujući podatke o broju programa i broju krstarenja Dunavom, može se zaključiti da omjer broja programa nema utjecaja na ukupan udio u broju krstarenja. Tako Viking River Cruises ima u prosjeku samo 6 programa krstarenja na Dunavu, no udio njihovih krstarenja u ukupnom broju krstarenja Dunavom iznosi gotovo 10%. S druge strane Scenic River Cruises ima čak 24 programa krstarenja, a udio u ukupnom broju krstarenja samo 3,32%. Temeljem provedene analize programa krstarenja može se uvidjeti da u ponudi turoperatora nema programa krstarenja koji započinju na sredini plovnog puta donjeg Dunava, npr. Osijek, Vukovar, Novi Sad ili Beograd. Ovakvi programi s uključenom polazišnom

lukom u Osijeku mogli bi biti prihvatljivi u oblikovanju novih itinerera krstarenja na dvije rijeke, Dunavom i Dravom, ili tri rijeke Dravom, Dunavom i Savom uzimajući u obzir podatak o planu izgradnje putničkog pristaništa u Slavonskom Brodu. Ukupan broj programa krstarenja Dunavom koji su bili u prodaji za 2020. godinu iznosio je 372. Top 5 operatora za riječna krstarenja po broju krstarenja uključuje Viking River Cruises (283), Phoenix Reisen (259), AmaWaterways (256), Avalon Waterways (239) i A-Rosa Cruises (218).

R.br.	Kruzing operator	Broj krstarenja	Udio (%)
1.	AmaWaterways	256	8,5
2.	A-ROSA Cruises	218	7,24
3.	Avalon Waterways	239	7,93
4.	CroisiEurope	140	4,65
5.	Emerald Waterways	165	5,48
6.	Gate 1 Travel	114	3,78
7.	Scenic Tours	100	3,32
8.	Tauck World Discovery	156	5,18
9.	Uniworld River Cruises	147	4,88
10.	Viking River Cruises	283	9,4
11.	LuftnerCruises/AmadeusCruises	42	1,39
12.	U River Cruises	30	1
13.	Nicko Cruises	150	4,98
14.	Regina River Cruises	38	1,26
15.	Travel Marvel	49	1,63
16.	CruceMundo	8	0,27
17.	The River Cruise Line	25	0,83
18.	Boat bike tours	122	4,05
19.	Crystal Cruises	51	1,69
20.	Fenestra Rijn Lijn	5	0,17
21.	Phoenix Reisen	259	8,6
22.	1AVista	56	1,86
23.	VIVA Cruises	39	1,29
24.	Plan Tours	26	0,86
25.	DDSC Blue Danube	41	1,36
26.	RivCru	20	0,66
27.	Fred Olsen Cruise Line	6	0,2
28.	Chervona Ruta	2	0,07
29.	DCS-Touristik GmbH	35	1,16
30.	Vantage Deluxe World Travel	33	1,1
31.	Reiseburo Mittelthurgau AG	59	1,96
32.	Riviera Travel	98	3,25
	Ukupno	3012	100

4

Trendovi u međunarodnim
riječnim krstarenjima

River cruising trends



4. Trendovi u međunarodnim riječnim krstarenjima

Trenutni izazov za riječna krstarenja je uključivanje mlađe generacije putnika i obitelji. Povećava se socio-kulturni trend u kojem dominiraju individualistički stavovi među potrošačima i solo putovanja (posebno u zapadnom društvu). Kao odgovor na ovaj trend, možda će biti potrebno i dizajnirati pojedinačne kabine i oblikovati specijalizirane programe za samce na primjeru oceanskih krstarenja. Turisti iz Azije novi su segment, a budući razvoj proizvoda mora razumjeti i zadovoljiti njihov interes i sklonosti. Ova globalna strategija uključivanja može biti faktor uspjeha za nišni turizam, kao i kreator održivog turizma.

S trenutnim portfeljem proizvoda, krstarenja nude ograničene mogućnosti za doživljaj i iskustvo u prirodi, unatoč činjenici da se osnovni koncept proizvoda temelji na prirodnim resursima (rijeke i panorama s plovila). Korištenje prirodnog okoliša u turističke svrhe može biti adekvatan način privlačenja mlađeg segmenta. Ovome ide u prilog rast svijesti o očuvanju okoliša "Y i Z" generacije i željom za očuvanjem prirode. To zahtijeva razvoj ekoturističke slike krstarenja i povezivanje izleta i programa s aktivnim turizmom u prirodi. Imajući u vidu ove interese nove "publike" riječne kompanije naglasak stavljaju na ekološki osviještene operacije na samim plovilima i jačanje ekološke niše u portfelju.

The current challenge for river cruises is to involve the younger generation of passengers and families. The socio-cultural trend is increasing, dominated by individualistic attitudes among consumers and solo travel (especially in Western society). In response to this trend, it may be necessary to design individual cabins and design specialized programs for singles on the example of ocean cruises. Tourists from Asia are a new segment, and future product development must understand and meet their interest and preferences. This global inclusion strategy can be a success factor for niche tourism as well as a creator of sustainable tourism. Cruising offer limited opportunities to experience and experience in nature, despite the fact that the basic concept of the product is based on natural resources (rivers and panoramas from vessels). Using the natural environment for tourism purposes can be an adequate way to attract the younger segment. This is supported by the growing awareness of environmental protection of the "Y and Z" generation and the desire to preserve nature. This requires the development of an ecotourism image of the cruise and the connection of excursions and programs with active nature tourism. With these interests river companies put emphasis on environmentally conscious operations on the vessels themselves and strengthening the environmental niche in the portfolio.

4.1 Analiza trendova u međunarodnim riječnim krstarenjima

Riječni kruzing u svijesti potrošača percipiran je kao turistički proizvod namijenjen putnicima starije životne dobi te se promotivne kampanje vodećih svjetskih kruzing kompanije vode filozofijom "sad je vrijeme da Vi uživate". Mnoge kompanije pristupaju potrošačima pozivom da je u godinama kada su djeca odrasla, poslovna dostignuća ostvarena, financijska stabilnost osigurana, vrijeme da se na putovanju riječnim kruzerom posvete sebi i svojim zadovoljstvima. Upravo riječna krstarenja su za razliku od morskih usredotočena na individualni pristup i posvećivanju velike pažnje zadovoljstvu gosta. Riječna krstarenja sinonim su za opuštena putovanja, bez zahtjevnih i iznimno aktivnih itinerera u destinaciji. Cijene su za razliku od morskih krstarenja uvjerljivo veće i ovaj oblik turizma pruža putniku nadasve komfor i luksuz. Naravno, postoje i kompanije koje nude nešto povoljnije i manje luksuzne aranžmane.

No, kako u svom životnom ciklusu svaki proizvod bilježi određene procese rasta i razvoja, tako je riječni kruzing u posljednjih nekoliko godina promijenio smjer razvoja te se s ciljem daljnjeg razvoja proizvoda pojavljuju novi trendovi prilagođeni brzorastućem tržištu novih korisnika. Ovi trendovi prvenstveno su usmjereni na proširenje kategorije korisnika te se mnoge kompanije odlučuju za novi koncept putovanja prilagođen mlađoj populaciji ili obiteljima. Nadalje, kompanije u ovom brzorastućem proizvodu prate potražnju gradnjom novih ili rekonstrukcijom i podizanjem komfora na postojećim brodovima. Brojni su novi programi u destinaciji koji uključuju i aktivniji boravak kao i tematska putovanja. Brodarske kompanije teže diferencirati svoju ponudu i tako se istaknuti od ostalih programa riječnih krstarenja uvodeći novine u putovanjima, cijenama (popusti i dodatne usluge), i ponudi u destinaciji.

Aktivni boravak u destinaciji

Brodarske kompanije nude novi paket usluga za one korisnike koji tijekom svog putovanja žele ostati aktivni. U svojoj ponudi riječni kruzeri česti imaju osigurane vlastite bicikle koje putnici mogu koristiti u obilasku destinacije ili u destinaciji imaju organizirane biciklističke vođene ture. Mnogi brodari nude svojim gostima u programu brzo hodanje, trčanje, penjanje ili vožnju kajacima u destinaciji, a na samom brodu tijekom putovanja organizirane su grupne vježbe nekoliko puta tijekom dana što na nekim svojim kruzerima npr. prakticira Ama Waterways zajedno s bogatom wellness ponudom.



Novi riječni kruzeri

Potražnja za riječnim kruzingom posljednjih nekoliko godina zabilježila je značajan rast, a mnoge brodarske kompanije odlučile su se za gradnju novih riječnih kruzera. Trend je stavljen na podizanje ljestvice luksuza i komfora na kruzerima pa su tako nova plovila građena vodeći računa da boravak gostima bude što ugodniji i komforniji; kabine su prostranije, bočno ostakljene stijene zamijenile su klasične balkonske prozore, kupaonska galanterija dostojna je najluksuzniji hotela, a kabine imaju u većini slučajeva izlaz na vlastiti balkon.



Obiteljska putovanja

Kao savršeno putovanje za cijelu obitelj od najmlađih do najstarijih gdje su svi na okupu i zajedno doživljavaju prva iskustva u destinaciji, novi je trend među brodarskim kompanijama. Gostima se nudi na izbor odabir između standardne kabine s pomoćnim ležajem ili obiteljskog apartmana, cjelodnevni „snackovi“ i osvježavajuća pića, kuhanje uživo i aktivnosti za djecu na brodu poput mini-golfa. Poneke kompanije uvele su i besplatan boravak za djecu po uzoru na morska krstarenja kao npr. A-Rosa koja ima besplatan boravak za djecu do 15 godina.



Putovanja za mlade

Ova kategorija putnika popularno nazvana "milenials" obuhvaća mlade od 25-30 godina i novi je iskorak u ponudi riječnih krstarenja. Kompanije u svojim programima često ovoj kategoriji putnika nude tematska putovanja poput obilazaka pivnica i klubova, a na samom brodu nalaze se tihi disko klubovi. Putovanje je puno ležernije i opuštenije, bez točno određenih vremena obroka kao i obveznog objedovanja u restoranu.



Vlastito iskustvo u destinaciji

Iznimno popularno u riječnim krstarenjima je vlastito iskustvo u destinaciji koje zadnjih godina nailazi na veću potražnju od strane putnika. Doživljaj lokalne kulture i tradicije kroz tečajeve kuhanja u vlastitim domaćinstvima, tečajeve ručnog rada ili slikanja sve do sudjelovanja u hortikulturi i lokalnoj industriji (branje grožđa, kuhanje rakije, pletenje i sl.) proizvodi su koji su sve zastupljeniji u obilasku destinacije.



Personalizacija putovanja

Težeći ka što većem komforu i luksuzu u putovanjima, mnoge kompanije pružit će gostima jedinstvenu personaliziranu ponudu prema njihovim željama. Bilo da se radi o posebnom režimu ishrane, posebno pripremljenom ponudom toaletnog pribora, stupnjem mekoće jastuka i sl., putnik je na prvom mjestu. Wellness i spa usluge nezaobilazan su dodatak ovakvim putovanjima kao i kozmetički tretmani i personalizirani treninzi. Top 6 najluksuzniji kompanija za riječna krstarenja su Crystal River Cruises, TAUCK, Ama Waterways, Uniworld Butique River Cruise Collection, Scenic River Cruises i Viking sa svojom linijom Longships.



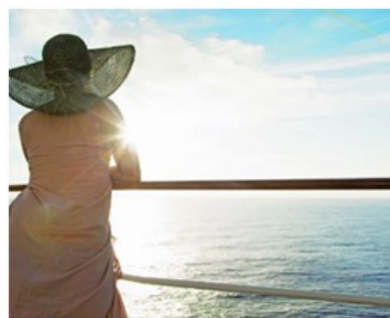
Tematska krstarenja

S tendencijom diverzifikacije svog proizvoda kompanije u svojim programima uvode tematska putovanja. Bilo da putnici biraju između šetnje tulipanima, obilazaka vinskih podruma, igranja golfa, posjeta koncertima, muzejima, njihov boravak na kruzeru u jednakoj mjeri je usmjeren na vrhunsku uslugu. Razlika od uobičajenih programa što u svojim rutama putovanja kompanije objedinjavaju destinacije koje su tematski povezane.



Solo krstarenja

Kako bi se prilagodili tržištu putnika koji putuju bez pratnje neki brodari odlučili su u svoju ponudu uvrstiti jednokrevetne sobe bez nadoplate. Ovakve vrste putovanja za sada nisu individualizirana u obliku ponude solo programa putovanja nego su inkorporirana u druge programe putovanja.



Kraće ture krstarenja

Istraživanja su pokazala da je vrijeme kada su se putnici odlučivali za 20 dana godišnjeg odmora u komadu, iza nas. Prema "Global Travel Insight" istraživanju 80% Amerikanaca planiraju svoje sljedeće putovanje u trajanju od sedam dana i manje. U trendovima su programi riječnih krstarenja u trajanju od 5/6/7 dana na rutama gdje se u kraćem obilasku može posjetiti što veći broj glavnih turističkih atrakcija ili gradova.



Održivost

Promjena koja zasigurno bilježi najveći porast u turizmu pa tako i u riječnim krstarenjima je turizam kroz novu prizmu održivosti. Kako je sve veća svijest o posljedicama koje na globalnoj razini proizlaze iz turizma, i kruzing kompanije okreću se filozofiji „think globally act locally“ i brizi o okolišu tijekom svojih putovanja. Radi smanjenja razine buke kao i manje potrošnje goriva prilikom boravka u luci, brodovi gase motore i koriste se energetske priključcima s obale. Mnoge kompanije izbacile su iz uporabe jednokratnu plastiku poput slamčica i čaša.



Izvor fotografija: <https://travelmarketreport.com>

4.2 Analiza međunarodnih riječnih krstarenja u uvjetima pandemije COVID-19

Turizam je ozbiljno pogodila kriza uzrokovana pandemijom virusa COVID-19, a posebno sektor riječnih krstarenja. Regionalne i međunarodne razlike u mjerama za suzbijanje pandemije dovode do nesigurnosti među turoperatorima, vlasnicima brodova i putnika u pogledu uvjeta pod kojima se uopće može izvršiti putovanje.

Stalni individualni programi otpuštanja mjera koji se temelje na različitim konceptima zaštite u pojedinim europskim zemljama ojačali su nastojanja pojedinih kruzing asocijacija u namjeri postavljanja jedinstvenog koncepta za međunarodna riječna krstarenja. Ovo jedinstveno rješenje kontinuirano je usmjereno na otpuštanje ili pooštavanje preporuka Svjetske zdravstvene organizacije (WHO) i Europske komisije. Smjernice za minimalne standarde razvijene su za strategiju izlaska iz krize i odnose se na specifičnu situaciju koja iz nje proizlazi. Smjernice će se prilagođavati čim se zahtjevi promijene i isteći će odmah ako se povuku mjere za suzbijanje pandemije.

Čak i prije pandemije COVID-19, operateri riječnih krstarenja uspjeli su brzo provesti jasne postupke kako bi odmah reagirali na povećane higijenske mjere i tako osigurali sigurno putovanje putnicima.

Minimalni standardi koji su dogovoreni unutar asocijacije IG RiverCruise odnosi se na odvijanje riječnih krstarenja na europskim unutarnjim plovnim putovima tijekom ograničenja putničkog prometa zbog pandemije. Mjere se temelje na konceptima zaštite i preporukama koje su izdala službena tijela te su standardizirane za europski putnički prijevoz. Ovaj koncept predviđa da su putnici udovoljili zahtjevima u pogledu dužnosti obavještanja o svom zdravstvenom stanju / zdravstvenim testovima, a zapovjednik je odgovoran za sigurnost na brodu. Upravitelj hotela ili druga imenovana osoba odgovorna je za provođenje higijenskih propisa na brodu. Mjere u vodiču primjenjuju se već tijekom službenih zapimanja rezervacija zbog ograničenja broja putnika i mogu se prilagoditi u slučaju promjena propisa. Smjernice slijede preporuke za zaštitu zdravlja WHO-a i Europske komisije, a sigurnost, zdravlje i dobrobit putnika i posade na brodu najveći su prioritet.

Osnovna pravila krstarenja za vrijeme pandemije COVID-19

Fizičko udaljavanje

- *Operativni postupci osmišljeni su tako da se između osoba održava udaljenost od najmanje 1,5 metara.*
- *Udaljenost može odstupati ako brod prolazi kroz zemlju koja zahtijeva manje od 1,5 metara "fizičke udaljenosti",*
- *Tamo gdje se ta udaljenost ne može održati, zaposlenici se štite odgovarajućom zaštitnom opremom za situaciju koja se sastoji od jednokratnih rukavica, pregača ili zaštitnih maski (osobna zaštitna oprema), koja se redovito mijenja,*
- *Fizički kontakt provodi se samo na dobro zaštićen način u hitnim medicinskim slučajevima i tijekom aktivnosti koje uključuju fizički kontakt (frizerstvo, masaža),*
- *Strogo se izbjegavaju rukovanje i drugi fizički rituali pozdravljanja.*

Obavjesti i upute

- *Na brodu su upute s piktogramima istaknute ispred svakog pristupa javnim prostorima, naznačujući kako se zaštititi,*
- *U usporedbi s mnogim kopnenim operacijama, sektor riječnog krstarenja razvio je standard koji je već testirani - na primjer, u radu s norovirusom. Ovaj higijenski standard*

	<p>odnosi se na redovito čišćenje i dezinfekciju potencijalno onečišćenih predmeta (vrata, kvake na vratima, rukohvati, gumbi dizala itd.).</p>
Zdravlje putnika	<ul style="list-style-type: none"> • Putnike je agent prije odlaska pitao o njihovom zdravstvenom stanju i mogućim bolestima COVID-19 u njihovom socijalnom okruženju. Putnici putuju s ispunjenim upitnikom o zaštiti od infekcija, • Pri prijavi brodar provodi standardni postupak koji određuje može li se putnik ukrcati ili ne, • Putnici se testiraju beskontaktnim kliničkim termometrom ako im je tijekom putovanja stanje lose, • Putnici se redovito ispituju o zdravstvenom stanju, • Pravila udaljenosti od 1,5 metara primjenjuju se na sve putnike, • Općenita preporuka maske je za sljedeće slučajeve: prolaz od ili do javnih površina te od ili do kabina.
Zdravlje posade	<ul style="list-style-type: none"> • Svaki član posade ukrcava se s ispunjenim zdravstvenim upitnikom ili medicinskom potvrdom. • Zaposlenici se jednom dnevno testiraju beskontaktnim kliničkim termometrom. • Prije stupanja na dužnost, svi se zaposlenici redovito ispituju o svom zdravstvenom stanju. • Posada će po dolasku biti obučena za uporabu osobne zaštitne opreme i higijenskih mjera. Tečajevi će biti dokumentirani. • Higijenski propisi za posadu: svi zaposlenici izričito se moraju pridržavati osobne higijene i higijene ruku. U tu se svrhu svakodnevno daju odgovarajuće upute. • Svi zaposlenici moraju držati udaljenost od 1,5 metara jedni od drugih.
Higijena na brodu	<ul style="list-style-type: none"> • Sprječavanje širenja infekcija glavni je prioritet. • Javne površine redovito se dezinficiraju. • Svakodnevni poslovi čišćenja uključuju jasno razdvajanje pojedinih koraka rada. • Pristup posade svakoj kabini uvijek je uz prethodnu dezinfekciju ruku. • Predmeti koje dijele putnici (časopisi ili grickalice) nisu dopušteni. • Zasloni na dodir za putnike ne koriste se (npr. za naručivanje) ili se dezinficiraju nakon svakog gosta. • Na mjestima na kojima se privremena minimalna udaljenost ne može poštovati, putnicima se savjetuje da nose maske. Posada je dužna nositi maske ako se dogodi takva situacija.
Ukrcaj	<ul style="list-style-type: none"> • Koferi se dezinficiraju ispred broda (ručke). • Brodska posada nosi prikladnu osobnu zaštitnu opremu tijekom utovara kofera.

-
- *Prijava*
 - *Putnike pitaju o njihovom zdravstvenom stanju na dan ukrcaja (to se može učiniti i autobusom do broda). Prilikom ukrcaja na brod na dan ukrcaja, temperatura će se mjeriti beskontaktnim termometrom.*
 - *Putnici uvijek moraju dezinficirati ruke kad pristupe brodu.*
 - *Ulazom na brod upravlja član posade.*
 - *Ispred recepcije na podu su oznake udaljenosti.*
 - *Prijava na recepciji odvija se kabina po kabina, s odgovarajućom udaljenosti od ostalih putnika.*
 - *U slučaju dvostrukog pristajanja u lukama, posada i putnici poštuju pravila higijene i fizičke udaljenosti i brzo prolaze susjedni brod do izlaza bez formiranja grupa. Posada kontrolira ovaj postupak.*

Javne površine

- *Predvorje / recepcija: Pleksiglas štiti osoblje recepcije i stol ravnatelja krstarenja, ključne kartice i karte za ukrcaj redovito se dezinficiraju nakon svake upotrebe. recepcija se redovito dezinficira, brodsko predvorje nije mjesto okupljanja za izlete ili druge aktivnosti.*
- *Restoran: Obavezno je nositi jednokratne rukavice za svakoga tko dođe u kontakt s predmetima tijekom aktivnosti u restoranu s kojim gost kasnije dođe, nakon čišćenja stolova, zaposlenici peru i dezinficiraju ruke. ako se udaljenost u restoranu ne može održati i ako nema drugog prostora, svi se obroci mogu organizirati u dva termina ako je potrebno, između grupa gostiju mora se održavati udaljenost od 1,5 metara, dijeljeni predmeti poput stolnih začina, košara za pribor za jelo, zdjelica s maslacem nisu dopušteni. posada poslužuje iz švedskog stola ili à la carte iz kuhinje, putnici koji dijele istu kabinu sjede zajedno.*
- *Stajališta nisu predviđena kako bi se izbjeglo formiranje grupa.*
- *Stanice za kavu mogu ostati otvorene samo ako mogu biti zajamčeni higijenski propisi koji se odnose na redovitu dezinfekciju i dostupnost dezinfekcijskih maramica za goste.*
- *Grickalice u baru poslužuju se pojedinačno po gostu i ne dijele se s ostalim gostima.*
- *Sjedalo za šankom bit će blokirano ili uklonjeno.*
- *Piće će se služiti isključivo (gosti u baru neće ih preuzeti).*
- *Posada mora koristiti odgovarajuću osobnu zaštitnu opremu u prostoru za preradu hrane i u prostoru za goste.*
- *Zabava uživo moguća je uz poštivanje minimalne udaljenosti.*
- *Salonske / društvene igre nisu predviđene.*
- *Knjižnica ostaje zatvorena.*
- *Društvene igre direktora krstarenja u salonu bit će*

	<p><i>izostavljene ili će se odvijati prema važećim fizičkim udaljenostima i higijenskim pravilima.</i></p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Sastanak u salonu od strane kapetana i direktora krstarenja održat će se u skladu s primjenjivom fizičkom udaljenost i higijenskim pravilima.</i>
Kabine	<ul style="list-style-type: none">• <i>Svaka kabina mora se očistiti na takav način da se izbjegne unakrsna kontaminacija.</i>• <i>Nakon svakog čišćenja kabine ruke se dezinficiraju, a rukavice mijenjaju.</i>• <i>Svakodnevna dezinfekcija kvaka na vratima, daljinskih upravljača, telefona itd.</i>• <i>Krpe za čišćenje koriste se u kompletima po kabini.</i>• <i>Upitnici za goste se ne prikupljaju. Ankete se prikupljaju elektroničkim putem. Ako se podaci prikupljaju elektroničkim putem, mogu se provesti istraživanja.</i>
Slučajevi bolesti na brodu	<ul style="list-style-type: none">• <i>Ako postoji sumnja na bolest od strane člana posade ili putnika, primjenjuje se postupak prema protokolu (izolacija i obavještanje)</i>• <i>Poštuju se lokalni propisi u vezi s aktivacijom medicinskih usluga.</i>• <i>Član posade / putnik pismeno se slaže da će ostati u izolaciji do dolaska medicinskog tima / vlasti i da će izbjegavati kontakt s drugim ljudima. To vrijedi sve dok kvalificirano osoblje jasno ne utvrdi zdravstveno stanje.</i>• <i>Medicinske vlasti i lokalna uprava preuzet će daljnji postupak do karantene.</i>

5

Analiza međunarodnih riječnih
krstarenja u Republici Hrvatskoj

River cruising in Croatia



5. Analiza međunarodnih riječnih krstarenja u Republici Hrvatskoj

Razvoj riječnih krstarenja u Hrvatskoj započeo je izgradnjom prvih putničkih pristaništa u Vukovaru i Iloku te se ozbiljne brojke pristajanja riječnih kruzera na Dunavu bilježe već od 2004. godine kada je u Vukovarsko pristanište pristalo 57 riječnih kruzera. Od tada pa do danas putnička pristaništa na Dravi i Dunavu bilježe neprekidan rast, uz iznimke na rijeci Dravi tijekom izrazito niskih vodostaja poput 2018. godine.

Na ukupno 137 km plovnog puta rijeke Dunav kroz teritorij Republike Hrvatske i četiri uređena putnička pristaništa za prihvat riječnih kruzera, može se zaključiti da su infrastrukturni preduvjeti za razvoj međunarodnih riječnih krstarenja na ovoj rijeci ostvareni. Ako se tim brojkama pridoda i putničko pristanište na rijeci Dravi u Osijeku, govori se o ulaganju od oko 40 mil kn u infrastrukturu za pristajanje riječnih kruzera i siguran ukrcaj i iskrcaj putnika.

Ulaganja u infrastrukturu putničkih pristaništa u Vukovaru, Iloku i Osijeku u cijelosti su financirana iz Državnog proračuna RH, dok su putnička pristaništa u Batini i Aljmašu djelomično odnosno u cijelosti (Aljmaš) financirana ulaganjem Osječko-baranjske županije. Putničkim pristaništima na Dunavu temeljem Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda upravlja Lučka uprava Vukovar, a putničkim pristaništem na Dravi Lučka uprava Osijek. Na rijeci Savi nalaze se dve putnička pristaništa pod upravom Lučke uprave Slavonski Brod i Sisak.

The development of river cruises in Croatia began with the construction of the first passenger ports in Vukovar and Ilok, and serious numbers of landing of river cruisers on the Danube have been recorded since 2004, when 57 river cruisers docked at the Vukovar port. From then until today, passenger ports on the Drava and Danube have recorded continuous growth, with exceptions on the Drava River during extremely low water levels such as 2018.

On a total of 137 km of the Danube waterway through the territory of the Republic of Croatia and four arranged passenger ports for the reception of river cruisers, it can be concluded that the infrastructural prerequisites for the development of international river cruises on this river have been met. If the passenger port on the Drava River in Osijek is added to these figures, we are talking about an investment of around HRK 40 million in the infrastructure for docking river cruisers and safe embarkation and disembarkation of passengers. Investments in the infrastructure of passenger ports in Vukovar, Ilok and Osijek are fully financed from the State Budget of the Republic of Croatia, while passenger ports in Batina and Aljmaš are partially and completely (Aljmaš) financed by the Osijek-Baranja County. Passenger ports on the Danube are managed by the Port of Vukovar Authority under the Law on Navigation and Inland Ports, and the passenger port on the Drava is managed by the Port of Osijek. There are two passenger ports on the Sava River under the management of the Port Authority of Slavonski Brod and Sisak.

5.1 Putnička pristaništa u Republici Hrvatskoj

Razvoj riječnih krstarenja u Hrvatskoj započeo je izgradnjom prvih putničkih pristaništa u Vukovaru i Iloku te se ozbiljne brojke pristajanja riječnih kruzera na Dunavu bilježe već od 2004. godine kada je u Vukovarsko pristanište pristalo 57 riječnih kruzera. Od tada pa do danas putnička pristaništa na Dravi i Dunavu bilježe neprekidan rast, uz iznimke na rijeci Dravi tijekom izrazito niskih vodostaja poput 2018. godine.

Na ukupno 137 km plovnog puta rijeke Dunav kroz teritorij Republike Hrvatske uređena su četiri putnička pristaništa za prihvat riječnih kruzera, a na rijeci Dravi 2021. godine otvoreno je novo putničko pristanište. Na rijeci Savi u planu izgradnje je putničko pristanište u Slavonskom Brodu dok je pristanište u Sisku u završnim fazama uređenja.

Slika 3: Karta putničkih pristaništa na unutarnjim vodnim putovima RH
Izvor: Vlastita arhiva



Pristanišna infrastruktura sastoji se od dvije osnovne cjeline, infrastrukture na obali i plutajućeg objekta – pristana s pripadajućim pristupnim mostom na vodi. Na svih 5 uređenih putničkih pristaništa na Dunavu i Dravi uređena je i obaloutvrda, kao i pristupne ceste i parking koji u manjoj ili većoj mjeri zadovoljavaju potrebe prilaska turističkih autobusa za ukrcaj putnika s kruzera.

Sva pristaništa opremljena su sukladno propisima u unutarnjoj plovidbi:

- pristanom čija veličina odgovara vrsti plovila, uređaje i opremu za siguran privez plovila,
- pristupnim mostom za ukrcaj i iskrcaj putnika,
- informacijskom pločom s osnovnim podacima o pristaništu,
- objektima sigurnosti plovidbe postavljenim u skladu s planom obilježavanja,
- uređenim i osvijetljenim prilazima pristaništu,
- opremom i obučanim osobljem za zaštitu od požara, prema posebnim propisima.

Obzirom na praksu plovidbe u riječnim krstarenjima u Hrvatskoj i činjenice da su pristaništa na našim rijekama samo luke pristajanja, a ne polazišne luke, na pristanima ne postoje prostori predviđeni za odlaganje prtljage niti smještaj putnika pri ukrcaju ili iskrcaju. Granična i carinska kontrola obavljaju se na samom brodu.

Analizirajući za potrebe ove Studije programe riječnih krstarenja nekoliko vodećih kruzina kompanija, može se zaključiti da su programi u destinaciji uglavnom isti uz manja odstupanja od uobičajenih obilazaka. Iako u svojoj ponudi brodari i touroperatora imaju različite programe na Dunavu, s različitim brojem dana krstarenja i brojem zemalja u obilasku čak i drugog naziva programa, izleti u destinaciji su uglavnom istog sadržaja. Oni se baziraju na dva osnovna programa, kratki u trajanju od 2-4 sata ili duži

u trajanju od 4-6 sati. Izleti u destinaciji uglavnom su već uključeni u ponudu u itinereru prilikom prodaje aranžmana, a u oblikovanju programa i pružanju usluge u destinaciji istaknule su se do sada 4 putničke agencije koje posjetiteljima pružaju i uslugu prijevoza. Na kruzeru se tijekom plovidbe, a prije uplovljavanja, putnicima nude i kratki opcionalni izleti koji nisu uključeni u itinerer i mogu se rezervirati na samom brodu. Ovakvi izleti uglavnom uključuju manje grupe putnika. Kraći program u destinaciji može se vidjeti na primjeru pristajanja kruzera u Vukovaru koji je u kombinaciji s pristajanjem u Novom Sadu isti dan ili čak isto popodne. Ovaj program u prosjeku traje 2 sata i uključuje obilazak Memorijalnog centra Ovčara, Palače Eltz i Vučedolskog muzeja. U šetnji gradom posjetiteljima je u ponudi obilazak crkve Sv. Filipa i Jakova i rodne kuće nobelovca Lavoslava Ružičke. Programi pristajanja u Vukovaru dolaze i u kombinaciji s ukrcajem/iskrcajem putnika u Iloku kada je putnicima u ponudi kušanje domaćih iločkih vina.

Programi u destinaciji koji u prosjeku traju 4-6 sati uključuju i Vukovarsko-srijemsku i Osječko-baranjsku županiju, a većinom se sastoje od obilaska centra Osijeka, šetnju Tvrđom i odlazak u Kopački rit. U programima u destinaciji je upoznavanje sa životom lokalnog stanovništva s uključenim ručkom u obitelji koji je jako dobro prihvaćen kod posjetitelja s riječnih kruzera. Prema mišljenju turističkih vodiča, posjet tradicionalnom Sajmu antikviteta u Osijeku koji se održava prve subote u mjesecu, jedna je od atrakcija koja zauzima visoko mjesto u ocjeni zadovoljstva putnika. Prikaz povijesti i tradicije kroz ponudu autohtonih suvenira i antikviteta te komunikacija s izlagačima, doživljaj je koji na posjetitelje ostavlja jako dobar dojam. Hrvatska je u programima riječnih krstarenja uključena uglavnom u donjem slivu Dunava, nizvodno od Budimpešte.

Programi većinom kreću iz luke ukrcaja Budimpešta ili Beč sve do Crnog mora i u prosjeku traju 11-13 dana. U program je uključen obilazak 5-6 zemalja: Austrije, Mađarske, Hrvatske, Srbije, Rumunjske i Bugarske.

Slika 4: Primjer karte programa riječnog krstarenja

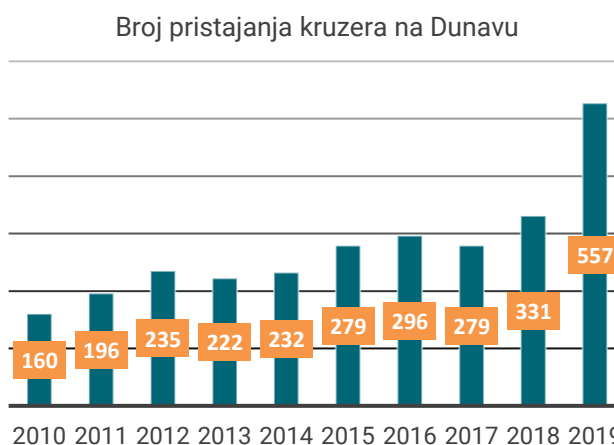
Izvor: <https://amawaterways.com>



Kako su prva pristajanja započela u Vukovaru gdje je i otvoreno prvo putničko pristanište, ovo mjesto pristajanja najčešće je zastupljeno u programima krstarenja riječnih kruzera i bilježi najveći broj pristajanja. Samo u Vukovaru u 2019. godini na ukrcaj i iskrcaj putnika pristao je 351 riječni kruzer, slijede ga pristajanja u Aljmašu sa 86 pristajanja, Iloku sa 71 pristajanjem te 49 pristajanja u Batini. Najniže brojke pristajanja prošle je sezone zabilježilo putničko pristanište u Osijeku koje je unatoč puno većem najavljenom broju pristajanja zabilježilo dolazak samo 32 kruzera. Razlog tome je izrazito nizak vodostaj Drave od sredine do kraja sezone pristajanja što je rezultiralo velikim povećanjem broja pristajanja u najbližem pristaništu na Dunavu u Aljmašu.

Iz grafikona u nastavku na kojem je prikazan desetogodišnji trend rasta ukupnog broja dolazaka riječnih kruzera na putničkim pristaništima na Dunavu, može se zaključiti da su riječna krstarenja u Hrvatskoj turistički proizvod s najvećom stopom rasta, a sveukupna ulaganja u pristanišnu infrastrukturu u cijelosti opravdana.

Grafikon 2: Broj pristajanja u putničkim pristaništima na Dunavu 2010.-2019.
Izvor: Lučka uprava Vukovar, vlastita obrada



U putničkim pristaništima na Dunavu i Dravi, u 2019. godini ukupno je pristalo 589 riječnih kruzera od čega 557 na četiri pristaništa na Dunavu i 32 na Dravi. Ukupno je destinaciju, Osječko-baranjsku i Vukovarsko srijemsku županiju, posjetilo 60 711 putnika na riječnim krstarenjima. U odnosu na 2018. godinu kada je zabilježeno 367 pristajanja, povećanje iznosi 52,31%.

Gornji grafikon pokazuje da je na svim pristaništima na Dunavu ukupno zabilježen trend rasta broja pristajanja. Nakon što se izgradila pristanišna infrastruktura u Batini i Aljmašu, od 2015. godine prva pristajanja riječnih kruzera zabilježena su i na ovim pristaništima. Putničko pristanište u Batini u prosjeku bilježi između 30-40 pristajanja i uglavnom služi za iskrcaj putnika u nizvodnoj plovidbi, odnosno ukrcaj putnika u uzvodnoj plovidbi. Ovo pristanište odlična je nova polazišna točka za programe obilaska Osječko-baranjske županije jer se putnici u obilasku destinacije više ne moraju vraćati iz Vukovara. Pristanište ima potencijal za rast brojki pristajanja, no zbog lokacije na kojoj se nalazi i nanosa pijeska tijekom niskih vodostaja nije sigurno za uplovljavanje riječnih kruzera. Upravo zbog ovog problema česta su otkazivanja već najavljenih dolazaka riječnih kruzera u ljetnim mjesecima.

U putničkom pristaništu u Aljmašu interes za pristajanjima započeo je upravo zbog problema s niskim vodostajima kada su zbog nemogućnosti uplovljavanja u rijeku Dravu, riječni kruzeri preusmjereni na najbliže pristanište koje se nalazi u Aljmašu. Ovo pristanište također kao i Batina ima potencijal za prihvat većeg broja riječnih kruzera tijekom sezone pristajanja.

5.2 Analiza prometa na putničkim pristaništima na Dunavu i Dravi

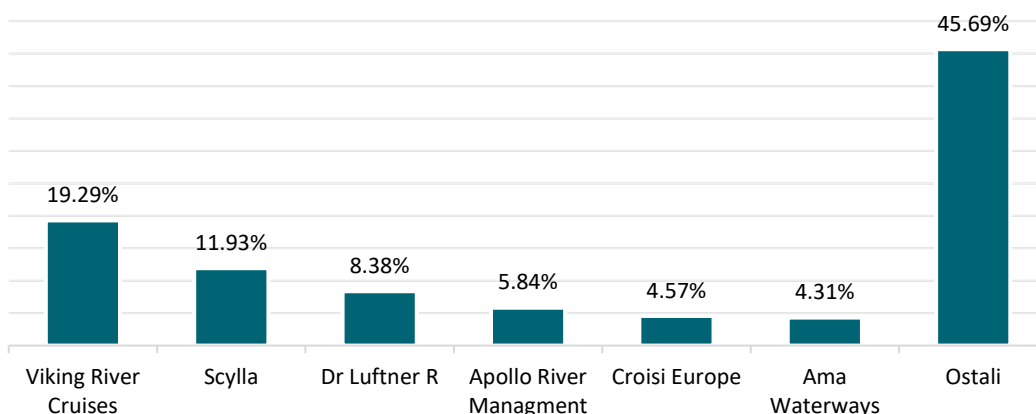
Kako je već navedeno riječna krstarenja imaju izrazito veliki postotak rasta kroz godine. Prepoznali su ovaj trend i novi touroperator koji sve više u svojim aranžmanima nude riječna krstarenja, kruzingu kompanije koje su u ponudi imale samo morska krstarenja usmjeravaju svoje programe i na riječna, promotivne kampanje se usmjeravaju na nova tržišta i putnike što u konačnici dovodi do činjenice da se proizvod riječnih krstarenja mijenja.

Osim trendova u riječnim krstarenjima koja su obrađena u prethodnom poglavlju, u nastavku su analizirani podaci o prometu na putničkim pristaništima Vukovar, Ilok, Batina i Aljmaš u sezoni pristajanja III-X mjesec 2019. godine koji su u destinaciju donijeli neke promjene. Prvenstveno se promjene odražavaju na strukturi putnika prema zemlji porijekla te najzastupljenijim brodarima i touroperatorima u destinaciji.

U nastavku je prikaz analize prometa prema broju pristajanja, odnosno ukrcaju/iskrcaju putnika u Vukovaru, Iloku, Aljmašu i Batini, prema broju pristajanja prikazanom po brodaru/touropreatoru. Cilj ove analize je informacija o kruzing kompanijama i touropreatorima koji u najvećem broju pristaju u putnička pristaništa u Hrvatskoj.

Analiza je izrađena na temelju dobivenih ulaznih podataka od Lučke uprave Vukovar za razdoblje sezone pristajanja III-X mjesec 2019. godine kada je zabilježen zadnji najveći pomet u krstarenjima u našoj destinaciji.

Iz prikazane analize vidljivo je da je u promatranom razdoblju na samom vrhu ljestvice vodeći brodar Viking, no u nastavku prikaza vidljive su promjene i ulazak novih kompanija na tržište riječnih krstarenja. Na ljestvici 6 najzastupljenijih i dalje su kruzing kompanije Luftner Reisen, Croisi Europe i Ama Waterways, dok su novi na tržištu kruzing kompanija Scylla AG i touropreator Apollo River Management osnovan tek 2018. godine sa sjedištem u Švicarskoj.



*Grafikon 3 :Prikaz udjela pristajanja po brodaru/touropreatoru
Izvor: Lučka uprava Vukovar, vlastita obrada*

U 45,7% brodara i touropreatora koji su svrstani u kategoriju Ostali, nalaze se iz prethodnih godina poznata imena poput Emerald Waterwaysa, Quality Toursa, GCCL-a, Scenic-a. No primjetan je veliki broj novih touropreatora i kruzing kompanija koje s manjim brojem pristajanja dolaze u destinaciju poput Swiss Excellence River Cruises koji npr. u mjesecu kolovozu koji je vrhunac kruzing sezone bilježi samo dva pristajanja ili European Cruise Line koji u mjesecu rujnu također bilježi samo dva pristajanja. Tako je u vrhuncu sezone pristajanja kruczera u mjesecu rujnu zabilježeno 74 pristajanja riječnih kruczera u destinaciji preko 27 različitih brodara i touropreatora.

5.3 Analiza prihoda od međunarodnih riječnih krstarenja u destinaciji

Iz prethodno opisanih stavki i prikupljenih podataka Lučke uprave Osijek i Vukovar, može se napraviti procjena ukupnih prihoda od međunarodnih riječnih krstarenja ostvarenih u 2019. godini temeljena na 589 pristajanja i 60 711 putnika. Za potrebe izračuna ukupnih prihoda korištena je zajednička valuta u HRK obzirom da su cijene pojedinih usluga iskazane u eurima, a druge u kunama. Za izračun prihoda korištena je valuta 1€=7,5 kn.

Prihod od međunarodnih riječnih krstarenja u 2019. godini				
Vrsta prihoda	Stavka	Količina	Cijena (kn)	Prihod (kn)
<i>Lučka pristojba prihvat/otprema putnika</i>	<i>Putnik</i>	<i>83 846</i>	<i>15,00</i>	<i>1.257.690,00</i>
<i>Lučka pristojba opskrba brodova</i>	<i>Brod</i>	<i>90</i>	<i>1.300,00</i>	<i>117.000,00</i>
<i>Brodsko agentura</i>	<i>Brod</i>	<i>589</i>	<i>975,00</i>	<i>574.275,00</i>
<i>Usluga revizije</i>	<i>Brod</i>	<i>589</i>	<i>375,00</i>	<i>220.875,00</i>
<i>Prihvat otpada</i>	<i>Kontejner</i>	<i>140</i>	<i>1.000,00</i>	<i>140.000,00</i>
<i>Opskrba vodom</i>	<i>m³</i>	<i>7 362</i>	<i>15,00</i>	<i>110.430,00</i>
<i>Organizacija izleta</i>	<i>Putnik</i>	<i>57 675</i>	<i>375,00</i>	<i>21.628.125,00</i>
<i>Osobna potrošnja putnika</i>	<i>Putnik</i>	<i>57 675</i>	<i>82,50</i>	<i>4.758.187,50</i>
<i>Osobna potrošnja posade</i>	<i>Član posade</i>	<i>7 068</i>	<i>180,00</i>	<i>1.272.240,00</i>
Ukupno				30.078.822,50

U ovaj procijenjeni prihod od riječnih krstarenja u destinaciji nisu uračunati prihodi koje bi mogao generirati "home port". On uključuje dodatne prihode od pristojbi u zračnoj luci, noćenja putnika u programu "cruise&stay", prihoda od transfera putnika od zračne luke do luke ukrcaja, dodatne potrošnje putnika prije i nakon krstarenja kao i cjelovitu opskrbu broda vodom, gorivom, namirnicama. Lučke pristojbe u polazišnoj luci također se uvećavaju jer lučka uprava osim naplate lučkih pristojbi po putniku naplaćuje i opskrbu broda te ima prihod od obavljanja lučkih djelatnosti. U programu "cruise&stay" najveći je prihod destinacije jer gosti prije ukrcaja na krstarenje ili nakon završetka krstarenja, dodatno borave u destinaciji još nekoliko dana. U riječnim krstarenjima ovaj produženi boravak uglavnom je na bazi 2 noćenja i 3 dana što generira nove prihode od noćenja i potrošnje iz ugostiteljsko-turističke ponude. Takav produljeni boravak u destinaciji znači i dodatni prihod te ekonomski rast i razvoj, ali i otvaranje novih radnih mjesta u lokalnoj zajednici.

6

Analiza posjetitelja na riječnim
krstarenjima

*Analysis of passengers on river
cruises*



6. Analiza posjetitelja na riječnim krstarenjima

Analiza putnika u međunarodnim riječnim krstarenjima od iznimne je važnosti za pripremu programa u destinaciji. U ovom poglavlju analizirani su putnici na međunarodnim riječnim krstarenjima obzirom na dob i zemlju porijekla na temelju popisa putnika u riječnim krstarenjima u Hrvatskoj kroz 2019. godinu.

Riječna krstarenja odvijaju se za sada kontinuirano na rijeci Dravi i rijeci Dunav, a programi u destinaciji odvijaju se na području koje obuhvaća Vukovarsko-srijemsku i Osječko-baranjsku županiju. Ukupno je u 2019. godini destinaciju posjetilo 60 711 gostiju na riječnim krstarenjima. Na putničkim pristaništima na rijeci Dunav pristalo je 557 riječnih kruzera dok su u pristanište na rijeci Dravi u Osijeku pristala 32 riječna kruzera.

Putnici u međunarodnim riječnim krstarenjima osobe su uglavnom starije životne dobi i visoke platežne moći. Iako trendovi u riječnim krstarenjima idu u smjeru uvođenja novih programa namijenjenih obiteljskim krstarenjima i mladima, za sada ova kategorija putnika ne zauzima značajniji udio u cjelokupnoj potražnji. Analizom popisa putnika se zaključuje da se radi uglavnom o bračnim parovima ili članovima iste obitelji. Premda starije životne dobi većina putnika na riječnim krstarenjima je aktivna, a neki uz krstarenja koriste i dodatne usluge poput vožnje biciklima ili jahanja. U programima krstarenja putnicima su izleti označeni obzirom na fizičku kondiciju, ali obzirom na godine starosti uglavnom se radi o kraćim šetnjama.

Passenger analysis in international river cruises is extremely important for the preparation of programs in the destination. This chapter analyzes passengers on international river cruises by age and country of origin based on the 2019 list of passengers on river cruises in Croatia.

For now, river cruises take place continuously on the Drava and Danube rivers, and the programs in the destination take place in the area that includes Vukovar-Srijem and Osijek-Baranja counties. In 2019, a total of 60,711 guests visited the destination on river cruises. 557 river cruisers docked at passenger ports on the Danube River, while 32 river cruisers docked at the port on the Drava River in Osijek.

Passengers in international river cruises are mostly elderly and of high purchasing power. Although trends in river cruises are moving in the direction of introducing new programs for family cruises and young people, for now this category of passengers does not occupy a significant share in the overall demand. Analyzing the passenger lists, it is also concluded that they are mostly married couples or members of the same family. Although older, most passengers on river cruises are still active, and some use additional services such as cycling in the destination or horseback riding in addition to cruising. In cruise programs, excursions are marked in advance by passengers more or less demanding in terms of physical condition, but given their age, it is mostly about shorter walks and tours.

6.1 Putnici na međunarodnim riječnim krstarenjima

Putnici na riječnim krstarenjima uobičajeno su starije životne dobi, u prosjeku 65 godina. Analize su pokazale da se radi uglavnom o visokoobrazovanim osobama, viših primanja koji putuju kao parovi ili u manjim grupama. Primarna motivacija njihovog odabira riječnih krstarenja je želja da se tijekom jednog putovanja vidi što više destinacija bez potrebe za promjenom primarnog smještaja. Potpuni doživljaj i iskustvo ostvaruju kroz programe u destinaciji. Riječna krstarenja nude svojim putnicima luksuz i tijekom putovanja i smještaja, stoga nalaze svoje potrošače upravo u putnicima koji se na putovanjima žele osjećati sigurno i opušteno.

Najzastupljenija europska emitivna tržišta su Njemačka, Skandinavske zemlje, Velika Britanija, Italija, Francuska i Španjolska. Najveći udio u riječnim krstarenjima u RH drže putnici iz SAD i Kanade sa 37,7%, zatim Nijemci sa 21% i Britanci s 12,8%. Posljednjih godina primjetan je značajan porast broja turista s novih tržišta, Azije, Rusije i Istočne Europe. Isto tako primjetna je razlika u dobnoj strukturi putnika, pa su tako američki turisti mlađi od europskih i prosjek im je 45-47 godina, a njih 78% putuje uglavnom s bračnim partnerom.

Značajan dio turista svjesno planira krstarenje unaprijed istražujući ponudu i recenzije kruzingu kompanija. Čak 32% putovanja u kruzingu industriji rezervirano je 14-18 mjeseci prije planiranog putovanja, a preostali kapaciteti obično se popune 4-6 mjeseci prije plovidbe. Njihov primarni motiv odabira putovanja je traženje autentičnog iskustva, avantura, istraživanje novih turističkih atrakcija. Najčešće za rezervaciju odabiru uslugu agencije kako bi izbjegli komplikacije s planiranjem putovanja. Upravo agencije kao pružatelji usluga pokušavaju stvoriti posebne oblikovane programe kao odgovor željama i interesima korisnika. Uz ponudu koja je dostupna na samom brodu tijekom krstarenja, sve više se stupa u kontakt s lokalnim turističkim agencijama u destinaciji pristjanja kako bi se programi uklopili u temu putovanja (vinske ture, glazbene ture, isl.).

U novijim paketima riječnih krstarenja, ponude programa sada su puno fleksibilnije: putnici mogu odlučiti hoće li aktivno istraživati područje i lokalne atrakcije. Ovo u praksi znači da putnici u osnovnom programu nemaju uključene izlete u svim destinacijama kao obvezne, nego sami biraju iz ponude opcionalnih izleta. Uglavnom se radi o manjim grupama putnika koji tada imaju priliku sudjelovati u obilasku destinacije po posebnom programu koji se dodatno naplaćuje uz osnovnu cijenu krstarenja.

Na programima riječnih krstarenja Dunavom većina putnika ukrcava se u Passau i Beču. Beč ima posebno izgrađenu luku za smještaj plovila: svaki vez ima zasebnu opremu za prihvatanje otpada, plovila se mogu direktno povezati na mrežu pitke vode, obalnu elektroenergetsku mrežu do brojila električne energije, pa čak i do kanalizacijske mreže, tako da se već pročišćena otpadna voda koja se stvori na brodu može ispustiti u gradski kanalizacijski sustav. Druga polazišna luka u riječnim krstarenjima je Budimpešta.

Na temelju rezultata najnovijeg istraživanja CLIA (Cruise Lines International Association), 57% ispitanika odgovara da je cjenovna vrijednost programa krstarenja Dunavom prihvatljiva. U usporedbi s riječnim krstarenjima primjerice rijekom Seinom ili rijekom Duoro, Dunavska krstarenja ipak imaju niži raspon cijena, pogotovo donjim tokom. Važno je naglasiti da su udoban, siguran oblik prijevoza i pristupačnost turističkim atrakcijama od velike važnosti za ciljnu skupinu obzirom da se radi o starijoj životnoj dobi putnika.

6.2 Analiza posjetitelja u programima međunarodnih riječnih krstarenja u destinaciji

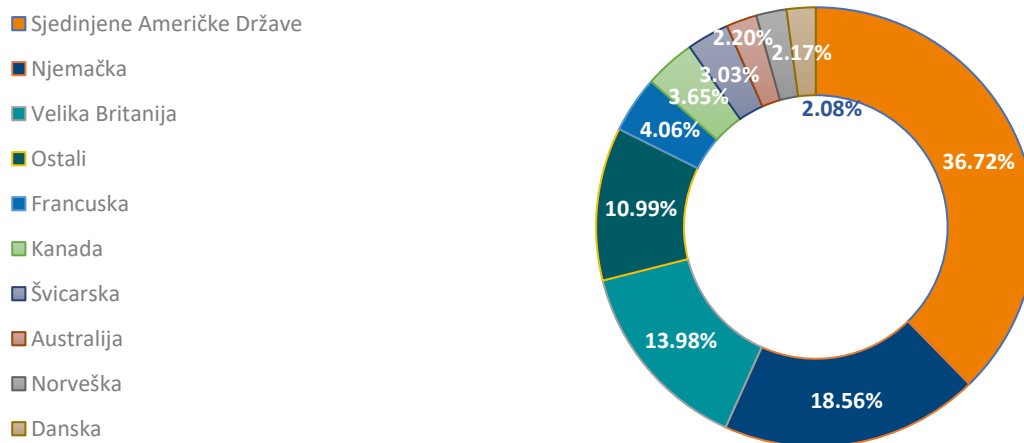
Analiza posjetitelja u međunarodnim riječnim krstarenjima od iznimne je važnosti za pripremu programa u destinaciji. U ovom poglavlju analizirani su putnici na međunarodnim riječnim krstarenjima obzirom na dob i zemlju porijekla na temelju popisa putnika u riječnim krstarenjima u Hrvatskoj kroz

2019. godinu.

Riječna krstarenja odvijaju se za sada kontinuirano na rijeci Dravi i rijeci Dunav, a programi u destinaciji odvijaju se na području koje obuhvaća Vukovarsko-srijemsku i Osječko baranjsku županiju. Ukupno je u 2019. godini destinaciju posjetilo 60 711 gostiju na riječnim krstarenjima. Na putničkim pristaništima na rijeci Dunav pristalo je 557 riječnih kruzera dok su u pristanište na rijeci Dravi u Osijeku pristala 32 riječna kruzera.

Putnici u međunarodnim riječnim krstarenjima osobe su uglavnom starije životne dobi i visoke platežne moći. Iako trendovi u riječnim krstarenjima idu u smjeru uvođenja novih programa namijenjenih obiteljskim krstarenjima i mladima, za sada ova kategorija putnika ne zauzima značajniji udio u cjelokupnoj potražnji. Analizirajući popise putnika također se zaključuje da se radi uglavnom o bračnim parovima ili članovima iste obitelji. Premda starije životne dobi većina putnika na riječnim krstarenjima ipak je aktivna, a neki uz krstarenja koriste i dodatne usluge poput vožnje biciklima u destinaciji ili jahanja. U programima krstarenja putnicima su unaprijed izleti označeni manje ili više zahtjevnima obzirom na fizičku kondiciju, ali obzirom na godine starosti uglavnom se radi o kraćim šetnjama i obilascima.

Iz analize putnika prema zemlji porijekla prema obrađenim podacima iz 2019. godine, vidljive su značajne promjene u odnosu na prethodno rađene analize tijekom 2014. i 2015. godine. Najveća promjena odnosi se na broj putnika iz Sjedinjenih Američkih Država čiji je postotak značajno smanjen u odnosu na prethodne analize iz 2014. godine sa 67,1% na 36,7%. Druga značajna promjena odnosi se na povećanje broja putnika iz Velike Britanije na 14% u odnosu na prethodnih 6,4% te broj putnika iz Njemačke sa 4% na 18,6%



Grafikon 4: Prikaz udjela putnika po zemlji porijekla
Izvor: Lučka uprava Vukovar, vlastita obrada

Iz analize je također vidljivo da je ukupno smanjen udio putnika s engleskog govornog područja koji su prema prethodno rađenim analizama držali visoki udio od gotovo 80% ukupnog broja putnika. Iako je udio ovih putnika smanjen oni s ukupnih 56,8% (SAD, Velika Britanija, Kanada, Australija i Novi Zeland) još uvijek čine većinu u riječnim krstarenjima u destinaciji.

U analizi putnika prema zemlji porijekla značajan je podatak i ulazak novih zemalja porijekla u programe riječnih krstarenja na našem području, a koji se odnosi na istočno tržište Japan, Tajvan, Vijetnam, Singapur i Kina. Tako je tijekom 2019. godine našu destinaciju riječnim putem posjetilo 327 gostiju s

ovog tržišta. Kruzing kompanije već niz godina predviđaju ekspanziju broja putnika u riječnim krstarenjima upravo s istočnog tržišta i neke od njih su se promovirale posebnim programima prilagođenim istočnom tržištu. Za sada je interes ove grupe putnika za krstarenja donjim Dunavom i zemljama Istočne Europe još uvijek na niskoj razini te u programima riječnih krstarenja sudjeluju prema redovnim programima putovanja zajedno s putnicima iz ostalih zemalja. Obzirom na veliko tržište koje pokrivaju, podatke o njihovom ulasku u programe riječnih krstarenja trebalo bi sagledati kroz priliku za prilagodbu destinacije kroz razne oblike usluga prilagođene njihovoj kulturi (hrana, turistički vodiči i sl.).

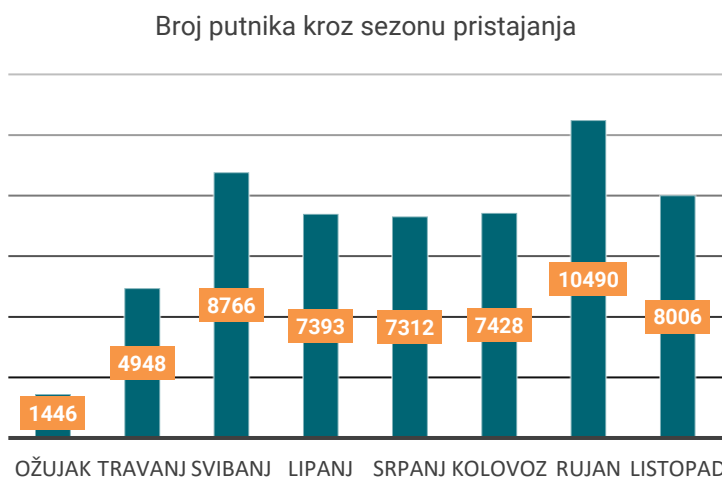
R.br	Zemlja porijekla	Broj putnika	Udio u %
1.	Japan	40	0.07%
2.	Kina	19	0.04%
3.	Singapur	61	0.1%
4.	Tajvan	174	0.3%
5.	Vijetnam	33	0.06%

Putnici koji su u 2019. godini destinaciju posjetili riječnim putem i dalje pripadaju „Baby Boom” generaciji. Unatoč izmjenama u podacima o zemlji porijekla, dob ovih putnika i dalje se kreće u prosjeku od 68-72 godine starosti. Analizom godišta putnika po zemlji porijekla zaključeno je da su najmlađi putnici na riječnim krstarenjima u destinaciji iz Tajvana, prosjek od 70 godina čine državljani Sjedinjenih Američkih Država, dok su najstariji putnici na riječnim krstarenjima u destinaciji putnici iz Norveške i Švedske. Ostali putnici u prosjeku imaju 70 godina. Premda trendovi u riječnim krstarenjima govore o usmjeravanju itinerera na mlađe korisnike poput obitelji s djecom i mladih, takav trend još nije zabilježen na programima putovanja koji imaju uključena pristajanja u našoj destinaciji.

Podaci o početku i trajanju sezone riječnih krstarenja tijekom godina neznatno su promijenjeni. Na samim počecima razvoja riječnih krstarenja u Hrvatskoj, sezona je započinjala tijekom travnja i završavala u listopadu. Sezona riječnih krstarenja u Europi započinje u mjesecu ožujku i traje do studenog kakva je praksa i u ostalim zemljama, uz iznimke nekolicine kruzera koji su aktivni i tijekom prosinca u programima obilazaka božićnih sajmova, novogodišnjim i božićnim programima.

I u Hrvatskoj sezona posljednjih godina uobičajeno započinje u ožujku, vrhunac joj je u mjesecu rujnu i završava u studenom. Razlog sezonalnosti ovog turističkog proizvoda je činjenica da se većina aktivnosti i izleta odvija u destinaciji na otvorenom prostoru i zahtijeva ugodnije temperature i vremenske uvjete.

Grafikon 5: Prikaz broja putnika kroz sezonu pristajanja 2019. godine
Izvor: Lučka uprava Vukovar, vlastita obrada

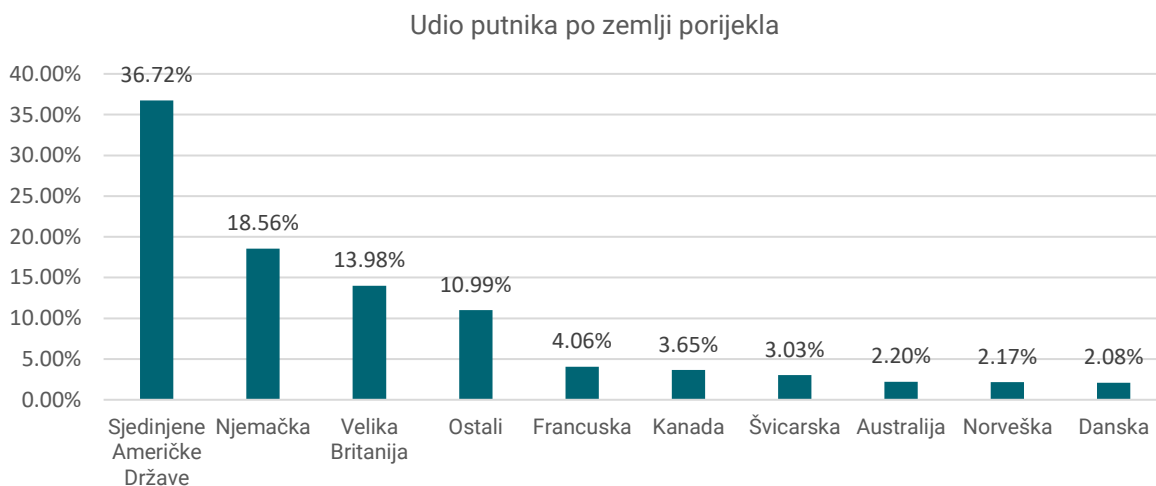


Prema zemlji porijekla u mjesecu ožujku najveći broj putnika bio je iz SAD, zatim Velike Britanije i Njemačke. Vrhunac sezone koji bilježi mjesec rujna s 10 490 putnika koji su posjetili destinaciju putem riječnih kruzera. Putnici iz SAD-a s 35% i dalje su najzastupljeniji prema zemlji porijekla dok su za razliku od početka sezone u mjesecu rujnu, putnici iz Njemačke s 19% zastupljeniji od onih iz Velike Britanije

od 13%. U mjesecu rujnu zabilježen je dolazak od preko 4% Francuskih državljana koji su putovali uglavnom u aranžmanu Croisi Europe. Završetak sezone kroz listopad bilježi 8006 putnika koji i tijekom jeseni za svoj oblik putovanja odabiru riječna krstarenja. U 56 pristajanja najviše je ukrcano i iskrcano putnika iz SAD-a njih 42%, zatim iz Njemačke 22% putnika te Velike Britanije 9.6%. Odmah iza njih su i putnici iz Kanade kojih je u listopadu bilo 8,9% te Norvežani i Šveđani.

Analizirajući podatke kroz sve mjesece sezone riječnih krstarenja prema zemlji porijekla, evidentno je da putnici iz SAD-a u svim mjesecima imaju najveći udio u dolasku dok se udio putnika iz Velike Britanije i Njemačke često mijenja na drugom mjestu iza SAD-a. Zanimljiv je u analizi i mjesec lipanj kada od ukupno 7303 putnika udio onih iz SAD-a pada na 25% i to je ujedno mjesec kada ovi putnici najrjeđe dolaze u destinaciju riječnim putem. U mjesecu lipnju također je zabilježen veliki porast udjela putnika iz Velike Britanije na 21% i Njemačke na 20%.

Kroz prosinac, siječanj i veljaču u destinaciji za sada nije bilo zabilježenih pristajanja riječnih krstarenja (iznimka 1 pristajanje u Vukovaru 1/2020.) Sezona zbog zimskih uvjeta tada završava uglavnom na svim programima riječnih krstarenja, ali tijekom prosinca na uzvodnom dijelu Dunava još uvijek traju tematski programi krstarenja s uključenim obilascima božićnih sajmova.



Grafikon 6: Udio putnika po zemlji porijekla

Izvor podataka: Lučka uprava Vukovar, vlastita obrada

Iz analiziranih podataka zemlje porijekla putnika prema brodarima, vidljivo je da Viking River Cruises na svojim programima riječnih krstarenja ima putnike iz Sjedinjenih Američkih Država u postotku od preko 80%. Putnici na brodovima Croisi Europe uglavnom su iz Francuske njih preko 60% dok su putnici na programima krstarenja Ama Waterwaysa uglavnom iz zemalja engleskog govornog područja SAD-a i Australije. Scylla na svojim brodovima ima putnike iz Velike Britanije u udjelu većem od 90%. Najzanimljiviji podatak udjela putnika po zemlji porijekla je svakako Luftner jer je iz analize putnika na njegovim brodovima vidljivo da su putnici iz iste zemlje porijekla i neovisno o zemlji porijekla čine većinu ili sve putnike na putovanju.

Od kako su pilot projektom turističke agencije Arriva Travel tijekom 2017. godine, putnička pristaništa u Osijeku i Vukovaru postala luke ukrcanja/iskrcanja u riječnim krstarenjima, bilježe se i prve brojke domaćih putnika u riječnim krstarenjima. Iako je njihov broj u odnosu na ukupan broj putnika za sada zanemariv, ova kategorija putnika osim programa riječnog krstarenja koristi i ostale usluge u destinaciji prije ukrcanja na kruger (noćenje, posjet restoranima i sl.) te bi se povećanjem njihovog broja mogao očekivati veći prihod u destinaciji od uobičajenog prosjeka potrošnje po putniku u riječnim krstarenjima. Iz putničkog pristaništa u Vukovaru u 2019. godini na riječno krstarenje krenuo je 21 domaći putnik dok

je iz putničkog pristaništa u Osijeku ukrcan/iskrcan 191 putnik. Njihova ruta putovanja nešto je kraća obzirom da se ukrcavaju na sredini programa riječnog krstarenja i traje 4-5 dana uzvodno do Beča ili nizvodno do Crnog mora (Vidin). Isti program vrijedi i u obrnutom smjeru gdje se domaći putnici ukrcavaju u Beču ili Vidinu, a iskrcavaju u Osijeku ili Vukovaru. Ovi kratki programi riječnih krstarenja cjenovno su prihvatljiviji od stvarne cijene punog aranžmana koju plaćaju strani putnici zbog kraćeg trajanja, ali i činjenice da se radi o „last minute“ ponudi koja je snižena i do 50% od osnovne cijene. Većina domaćih putnika koji koriste ovu vrstu aranžmana su iz Osijeka i okolice dok ih je oko 20% iz ostalih dijelova Hrvatske. Osim individualnih putnika, ovi aranžmani koriste se od strane organiziranih grupa putnika (udruge umirovljenika, sindikalna putovanja i sl.).

7

Analiza dionika u projektu razvoja
riječnih krstarenja

*Stakeholder analysis in a river
cruise development projects*



7. Analiza dionika u projektu razvoja riječnih krstarenja

U dosadašnjim prijedlozima unaprjeđenja proizvoda riječnih krstarenja često se ističe važnost koordinacije svih dionika uključenih u pružanje usluge. Bilo da se radi o osiguravanju uvjeta pristajanja riječnih kruzera, pružanju usluga promocije ili usluge programa u destinaciji, suradnja dionika i koordinacija projekata od presudne je važnosti kako u drugim oblicima razvojnih projekata tako i u riječnim krstarenjima. Problemi u planiranju, organizaciji i koordinaciji aktivnosti riječnih krstarenja su značajni i uključuju brojne dionike i interesne skupine uz integraciju javnog i privatnog sektora. Svakako da će ključnu ulogu u planiranju i financiranju imati i državna tijela poput Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Ministarstva turizma i Hrvatske turističke zajednice, no inputi svakako trebaju dolaziti od strane dionika iz destinacije.

Ovakav koordinirani koncept upravljanja proizvodom riječnih krstarenja i riječnog turizma općenito, započeo je osnivanjem Zajednice za riječni turizma pri Hrvatskoj gospodarskoj komori u lipnju 2020. godine. Obzirom na trend rasta pristajanja riječnih kruzera u regiji kao i sve veću potražnju za jednodnevnim riječnim krstarenjima i ostalim vrstama riječnog turizma, cilj Zajednice za riječni turizam je stvaranje preduvjeta za unaprjeđenje proizvoda riječnog turizma.

Previous proposals to improve river cruise products often emphasize the importance of coordination of all stakeholders involved in the provision of the service. Whether it is to provide berthing conditions for river cruisers, to provide promotion services or program services in the destination, stakeholder cooperation and project coordination is crucial in both other forms of development projects and in river cruises. Problems in planning, organizing and coordinating river cruise activities are significant and involve a number of stakeholders and stakeholders with the integration of the public and private sectors. Of course, state bodies such as the Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure, the Ministry of Tourism and the Croatian Tourist Board will also play a key role in planning and financing, but inputs should certainly come from stakeholders from the destination.

This coordinated concept of river cruise product management and river tourism in general began with the establishment of the River Tourism Association at the Croatian Chamber of Commerce in June 2020. Given the growing trend of docking of river cruisers in the region as well as the growing demand for one-day river cruises and other types of river tourism, the goal of the River Tourism Association is to create preconditions for the improvement of river tourism products.

Pristup razvoju riječnih krstarenja na području Republike Hrvatske, a posebice njenom istočnom dijelu koje gravitira rijekama Dunav, Drava i Sava, treba temeljiti na konceptu „integralnog upravljanja cijelom destinacijom“ koji uključuje sinergijsko djelovanje destinacijskih luka ticanja, destinacijske menadžment kompanije, sustava turističkih zajednica, brodskih agenata, svih privatnih i javnih ponuditelja pojedinačnih turističko-ugostiteljskih usluga koje bi mogle postati sastavni dio ponude nekog itinerera riječnog krstarenja.

Ovakav koordinirani koncept upravljanja proizvodom riječnih krstarenja i riječnog turizma općenito, započet je osnivanjem Zajednice riječnog turizma pri Hrvatskoj gospodarskoj komori u lipnju 2020. godine.



Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture u svojim strateškim razvojnim planovima mora uvrstiti razvoj i gradnju pristanišne infrastrukture u službi razvoja riječnog turizma. Strateškim planiranjem odrediti prioritetne projekte s jasno postavljenim ciljevima uz financijsku podršku lučkim upravama u gradnji infrastrukture kao i budućim upraviteljima pristaništa u održavanju iste kroz sustav potpora.

Ministarstvo turizma i Hrvatska turistička zajednica moraju prepoznati važnost razvoja riječnog turizma u Republici Hrvatskoj te ekonomske učinke koje ova vrsta turizma ima u regiji. Kao preduvjet razvoja riječnog turizma trebaju se donijeti strateški razvojni planovi s jasno postavljenim ciljevima i prioritetnim projektima.

Lučke uprave u skladu sa Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda obavljaju poslove upravljanja lukama i pristaništima na unutarnjim vodama temeljem javnih ovlasti. U vezi s obavljanjem poslova upravljanja lučke uprave imaju Zakonom propisane javne ovlasti koje obuhvaćaju između ostalog i naplatu lučkih pristojbi te davanje koncesija za javne usluge. Njihova glavna zadaća u smjeru razvoja proizvoda riječnih krstarenja je gradnja, održavanje i modernizacija pristanišne infrastrukture. Za održavanje pristanišne infrastrukture lučke uprave financiraju se iz lučkih pristojbi koja se naplaćuje po putniku. U zadaći lučkih uprava je i koordinacija najave dolazaka riječnih kruzera. Na unutarnjim vodama Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda osnovane su 4 lučke uprave sa sjedištima u Vukovaru (za rijeku Dunav), Osijeku (za rijeku Dravu), Slavanskom Brodu i Sisku (za rijeku Savu). Obzirom na ulogu lučkih uprava u razvoju riječnih krstarenja iste bi trebale biti nositelj inicijative za osnaživanje suradnje među dionicima. Na području Brodsko-posavske županije poslovi upravljanja lukama i pristaništima na rijeci Savi u nadležnosti su Lučke uprave Slavonski Brod.

Lučke kapetanije obavljaju poslove nadzora sigurnosti plovidbe, koordinacije spašavanja plovila, plutajućeg objekta i plutajućeg tijela i osoba s plovila, plutajućeg objekta i plutajućeg tijela na unutarnjim vodama u slučaju plovidbene nesreće, provode istrage plovidbenih nesreća, inspekcijske poslove, poslove utvrđivanja sposobnosti čamaca za plovidbu osim čamaca za javne namjene i za gospodarske namjene za prijevoz putnika i stvari, poslove utvrđivanja stručne osposobljenosti članova posade za stjecanje zvanja u unutarnjoj plovidbi, tehničke i druge stručne poslove sigurnosti plovidbe. U riječnim krstarenjima osim nadzora sigurnosti njihova uloga je da zajedno s carinom i pograničnom policijom sudjeluju u postupku revizije putnika koja je od iznimne važnosti iz perspektive trajanja. Brzim i efikasnim postupkom revizije zadovoljstvo putnika je veće, a vrijeme predviđeno za boravak u destinaciji duže. Na području Brodsko-posavske županije ovi poslovi su u nadležnosti Lučke kapetanije Slavonski Brod.

Turističke zajednice u skladu sa Zakonom o turističkim zajednicama i promicanju hrvatskog turizma djeluju po načelu destinacijskog menadžmenta, a osnivaju se radi promicanja i razvoja turizma Republike Hrvatske i gospodarskih interesa pravnih i fizičkih osoba koje pružaju ugostiteljske usluge i usluge u turizmu na način da upravljaju destinacijom na razini za koju su osnovane (promoviraju destinaciju, provode aktivnosti s ciljem unapređenja ponude u destinaciji). Obzirom da je zadaća lokalnih i regionalnih turističkih zajednica suradnja s tijelima jedinica lokalne samouprave, upravo bi TZ prateći trendove u turizmu zajedno s tijelima lokalne i regionalne samouprave trebala davati prijedloge projekata s ciljem podizanja konkurentnosti destinacije. Nautički turizam sa svim svojim podvrstama primjenjivim na unutarnjim plovnim putovima mogao bi biti nositelj cjelokupne turističke ponude regije i osnova za razvoj imidža destinacije kao destinacije riječnih krstarenja. Kako se riječna krstarenja odvijaju na području tri županije Vukovarsko-srijemske, Brodsko-posavske i Osječko-baranjske, županijske turističke zajednice uz suradnju s turističkim zajednicama općina i gradova na kojima se nalaze putnička pristaništa, trebale bi ojačati i proširiti suradnju na provođenju promocijskih aktivnosti u području riječnih krstarenja.

Brodski agenti temeljem odobrenja lučkih uprava obavljaju i koordiniraju administrativne poslove za brodarku, prijavljuju točan dolazak broda, dostavljaju popis putnika i vrše naplatu lučkih pristojbi kao i ostalih troškova brodarku u destinaciji. Na području Brodsko-posavske županije za sada nema upisanih i registriranih brodskih agenata.

Službe revizije (MUP, Carina) bitni su dionici u riječnim krstarenjima radi pravovremene organizacije i koordinacije izlazaka na pristanište i obavljanja carinske i granične kontrole.

Turističke agencije i vodiči od iznimne su važnosti za organizaciju i pružanje usluga izleta u destinaciji. Turistički vodiči imaju izravan kontakt s putnicima, oslušuju njihove želje i preporuke te su svojevrsni „ambasadori“ destinacije. Turističke agencije imaju zadaću osmišljavanja programa u destinaciji i preuzimanja putnika nakon izlaska s riječnih kruzera. O kvaliteti njihove usluge i ponude kruziranja kompanijama i touroperatorima te cijeni aranžmana, ovisi i zadovoljstvo ukupnim doživljajem destinacije. Turističke agencije trebale bi ojačati svoju suradnju s lokalnim i regionalnim turističkim zajednicama s ciljem unapređenja itinerera u destinaciji i zajedničke promocije na tržištu.

Lokalna i regionalna samouprava ima zadaću poticanja razvoja riječnih krstarenja raznim vrstama potpora u turizmu usmjerenih prema turističkom sektoru. Održavanje infrastrukture i hortikulture u okruženju putničkih pristaništa kao i destinacijama obilazaka od iznimne su važnosti za doživljaj putnika. Jedinice lokalne i regionalne samouprave također mogu biti i inicijator daljnjih razvojnih projekata na svom području upravljanja s ciljem unapređenja proizvoda riječnih krstarenja. Od 2021.

godine ovi dionici će imati pravo naplate turističke pristojbe na putničkim pristaništima koje se nalaze u granicama njihove uprave te tako uz lučke uprave imati izravan prihod od riječnih krstarenja.

Hrvatski registar brodova (HRB) je neovisna, neprofitna, prema općem dobru usmjerena javna ustanova koja između ostalog pruža usluge statutarne certifikacije plovila unutarnje plovidbe sukladno odredbama Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda i nadležno je inspekcijsko tijelo za provedbu Direktive 2006/87/EC i Direktive EU/2016/1629 te je ovlašten za preglede svih vrsta brodova pod zastavama EU, a koji spadaju pod opseg primjene navedenih Direktiva. Između ostalog, Hrvatski registar brodova obavlja i certifikaciju brodova unutarnje plovidbe temeljem Tehničkih pravila za statutarnu certifikaciju plovila unutarnje plovidbe i Pravila za tehnički nadzor brodova unutarnje plovidbe. Pravila se bave svim aspektima sigurnosti života i imovine na unutarnjim plovnim putovima, kao i zaštitom okoliša. HRB je uspostavio i sustav Pravila za klasifikaciju brodova unutarnje plovidbe sukladno kojima brod mora biti nadziran tijekom gradnje te održavan i pregledavan u službi. Time su direktno obuhvaćene slijedeće aktivnosti:

- odobrenje tehničke dokumentacije;
- nadzor kod proizvođača tijekom proizvodnje materijala, strojeva, uređaja i opreme koja će se ugraditi na brod;
- nadzor tijekom gradnje u brodogradilištu;
- nadzor tijekom obavljanja završnih ispitivanja i pokusne plovidbe;
- pregledi i uvjeti za obavljanje pregleda postojećih brodova.

U skladu s navedenim, tijekom projektiranja /gradnje plutajućih objekata u unutarnjoj plovidbi, HRB ima ulogu odobrenja tehničke dokumentacije te nadzora gradnje.

Zajednica riječnog turizma pri HGK novoosnovano je tijelo pri Hrvatskoj gospodarskoj komori s ciljem unaprjeđenja razvoja svih oblika riječnog turizma; međunarodnih riječnih krstarenja, jednodnevnih riječnih krstarenja kao i domaćeg i međunarodnog jahtarenja.

Aktivnosti Zajednice riječnog turizma su:

- koordinacija svih dionika u riječnom turizmu kroz redovne sastanke Zajednice i informiranje članova
- koordinacija projekata razvoja infrastrukture na unutarnjim vodnim putovima kroz prijedloge projekata razvoja i unaprjeđenja pristanišne infrastrukture
- povećanje investicija u riječnom turizmu kroz poticanje razvoja malog i srednjeg poduzetništva (izrada investicijskog vodiča)
- aktivno sudjelovanje u izradi strateških dokumenata vezanih uz razvoj turizma i unutarnje plovidbe kroz preporuke i mišljenja Zajednice
- kontinuirano praćenje trendova u riječnom turizmu kroz godišnji bilten ili newsletter Zajednice
- zajednički marketing kroz različite oblike udruženog djelovanja dionika u provođenju promocijskih aktivnosti
- suradnja s drugim asocijacijama i udruženjima u sektoru turizma i unutarnjih vodnih putova

Ako riječna krstarenja promatramo kao integralni turistički proizvod u destinaciji pristajanja čiji su ključni elementi lokacija pristaništa, pristanišna infrastruktura, dodatni sadržaji i usluge na pristaništu te atraktivnost destinacije, tada je ključna suradnja svih dionika kao bi proizvod bio u potpunosti iskorišten. Naglasak je svakako i na institucionalnoj podršci na nacionalnoj razini u smislu financijske podrške i resorne koordinacije projekata.

8

Analiza zakonske regulative

Legislation analysis



8. Analiza zakonske regulative

Kada govorimo o razvoju nautičkog turizma na rijekama ili riječnog turizma potrebno je prije svega poznavati terminologiju određenih pojmova sukladno propisima iz unutarnje plovidbe, zatim zakonske pretpostavke za gradnju i upravljanje infrastrukturom na unutarnjim vodama kao i načinom odvijanja turističkih aktivnosti koje podliježu propisima u smislu plovidbe unutarnjim plovim putovima i tehničkih karakteristika plutajućih objekata.

Upravljanje pristaništima na unutarnjim vodnim putovima uređeno je Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda te pripadajućim uredbama kojima su rješena pitanja tehničkih uvjeta za njihovo otvaranje i održavanje. Osim propisa vezanih uz gradnju i upravljanje infrastrukturom pristaništa, mjerodavni su i propisi koji se odnose na tehnička pravila gradnje i nadzora plutajućih objekata u nadležnosti Hrvatskog registra brodova.

Considering the development of nautical tourism on rivers or river tourism, it is necessary to know the terminology of certain terms in accordance with the regulations of inland navigation, the legal prerequisites for construction and management of inland infrastructure and the way of conducting tourist activities subject to inland navigation and technical characteristics of floating objects.

The management of ports on inland waterways is regulated by the Law on Navigation and Inland Ports and the related regulations which resolve the issues of technical conditions for their opening and maintenance. In addition to the regulations related to the construction and management of the port infrastructure, the regulations relating to the technical rules for the construction and supervision of floating facilities within the competence of the Croatian Register of Shipping are also relevant.

8.1 Vrste pristaništa i upravljanje pristaništima unutarnjih voda

Pristaništa na unutarnjim vodama, njihova izgradnja, tehnički uvjeti, održavanje kao i način upravljanja regulirani su:

- Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda,
- Uredbom o pristaništima unutarnjih voda,
- Uredbom o tehničko-tehnološkim uvjetima za luke i uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima unutarnjih voda,
- Tehničkim pravilima za statutarnu certifikaciju plovila unutarnje plovidbe,
- Pravilima za tehnički nadzor brodova unutarnje plovidbe.

Temeljem Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda (u daljnjem tekstu Zakon), obavljanje poslova upravljanja lukama i pristaništima na unutarnjim vodama u nadležnosti je lučkih uprava. Za područje nadležnosti na rijeci Dravi ustrojena je Lučka uprava Osijek sa sjedištem u Osijeku u Osječko-baranjskoj županiji. Lučka uprava Osijek nadležna je za upravljanje i razvoj luka i pristaništa na rijeci Dravi na području nadležnosti Lučke kapetanije Osijek.

Zakon je definirao pristanište kao dio vodnog puta i s njim neposredno povezani kopneni prostor koji je namijenjen i opremljen za pristajanje, sidrenje i zaštitu plovila. Pristanišno područje je područje pristaništa kojim upravlja upravitelj pristaništa, a koje se koristi za obavljanje lučkih djelatnosti i na kojem vrijedi poseban režim kontrole dolaska i odlaska plovila te ulaska i izlaska vozila i osoba. Obavljanje lučkih djelatnosti u pristaništima dozvoljeno je temeljem koncesije ili odobrenja koje dodjeljuje temeljem javnih ovlasti nadležna lučka uprava.

Uredba o pristaništima unutarnjih voda (u daljnjem tekstu Uredba o pristaništima) definira sljedeće vrste pristaništa:

- putničko,
- industrijsko-trgovačko,
- brodogradilišno,
- sportsko,
- turističko,
- komunalno te
- posebne vrste pristaništa tovarište i zimovnik.

Sukladno važećoj Uredbi upravljanje u turističkim pristaništima obavlja osoba koja upravlja nacionalnim parkom ili parkom prirode, iz čega se zaključuje da je prema trenutno važećim propisima ovu vrstu pristaništa moguće graditi samo u područjima nacionalnih parkova i parkova prirode. Obzirom da bi po svojoj namjeni buduća pristaništa za razvoj nautičkog turizma trebala imati svrhu razvoja turizma i turističke plovidbe neovisno o mjestu gradnje, prijedlog izmjena Uredbe ići će u smjeru da se uvede nova kategorija pristaništa ili proširi opseg upravljanja u postojećima.

Sukladno Uredbi o pristaništima pristanište može biti otvoreno za domaći i/ili međunarodni javni promet putnika i roba te za vlastite potrebe korisnika pristaništa. Pristaništa za međunarodni promet putnika biti će otvorena u svrhu razvoja međunarodnih riječnih krstarenja, dok se za razvoj ostalih vrsta turističke plovidbe unutar granica države pristaništa otvaraju za domaći promet. Ova kategorizacija

bitna je zbog uvjeta koja moraju ispunjavati pristaništa u pogledu opremljenosti i infrastrukture.

Putničko pristanište je javno pristanište, na njemu se mora omogućiti pristajanje svih plovila koje će ga koristiti za ukrcaj i iskrcaj putnika i mora biti opremljeno propisanom infrastrukturom i opremom kako slijedi:

- pristane čija veličina odgovara vrsti plovila, uređaje i opremu za siguran privez plovila,
- pristupni most ili pokretni sifon za transfer putnika, konstruiran i opremljen na način koji jamči sigurno kretanje putnika,
- informacijsku ploču s osnovnim podacima o pristaništu,
- objekte sigurnosti plovidbe postavljene u skladu s planom obilježavanja,
- uređene i osvijetljene prilaze pristaništu i plovilu,
- prostor na pontonu ili objekt na obali uređen za prihvat putnika i prtljage i kraći boravak putnika,
- opremu za sprječavanje onečišćenja voda s plovila koja se nalaze u pristaništu,
- opremu i obučeno osoblje za zaštitu od požara, prema posebnim propisima.

U putničkom pristaništu lučka uprava kao upravitelj pristaništa mora korisnicima osigurati sljedeće usluge:

- privez i odvez plovila,
- prihvat i otpremu putnika,
- opskrbu plovila vodom i električnom energijom,
- prihvat otpada s plovila,
- službu hitne zdravstvene pomoći.
-

Poslovi upravljanja pristaništem sukladno Uredbi o pristaništima obuhvaćaju:

- kontrolu i evidenciju dolazaka i odlazaka plovila, prekrcaja i transporta,
- osiguravanje kontinuiteta obavljanja lučkih djelatnosti u pristaništu,
- prihvat otpada, fekalnih, kaljužnih i zauljenih voda s plovila,
- provođenje reda u pristaništu i nadzor nad obavljanjem lučkih djelatnosti u pristaništu,
- redovito održavanje infrastrukture,
- redovito održavanje akvatorija i objekata sigurnosti plovidbe na području pristaništa.

Redovito održavanje akvatorija i objekata sigurnosti plovidbe na području pristaništa do 1. siječnja 2019. godine bilo je u nadležnosti Agencije za vodne putove. Nakon pripajanja Agencije resornom Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, poslovi na održavanju u direktnoj su nadležnosti ovog Ministarstva.

8.2 Tehnička pravila i nadzor brodova unutarnje plovidbe

Hrvatski registar brodova (HRB), javno i neovisno tijelo, uspostavio je sustav Pravila za klasifikaciju brodova unutarnje plovidbe sukladno kojima brod mora biti nadziran tijekom gradnje te održavan i pregledavan u službi. Time su direktno obuhvaćene sljedeće aktivnosti:

- odobrenje tehničke dokumentacije;
- nadzor kod proizvođača tijekom proizvodnje materijala, strojeva, uređaja i opreme koja će se ugraditi na brod;
- nadzor tijekom gradnje u brodogradilištu;

- nadzor tijekom obavljanja završnih ispitivanja i pokusne plovidbe;
- pregledi i uvjeti za obavljanje pregleda postojećih brodova.

Tehnička pravila za statutarnu certifikaciju plovila unutarnje plovidbe i Pravila za tehnički nadzor brodova unutarnje plovidbe bave se svim aspektima sigurnosti života i imovine na unutarnjim plovnim putovima, kao i zaštitom okoliša na unutarnjim plovnim putovima te u tom smislu propisuju prihvaćene i primjenljive norme glede:

- konstrukcije trupa objekata unutarnje plovidbe;
- sigurnosti i pouzdanosti porivnog stroja, pomoćnih strojeva, uređaja i sustava;
- stabiliteta, pregrađivanja i nadvođa;
- radioopreme, pomagala za navigaciju i sredstava za signalizaciju;
- zaštite pri radu i smještaju posade i putnika;
- sprečavanja zagađivanja s objekata unutarnje plovidbe;
- baždarenja plovnih objekata unutarnje plovidbe.

U skladu s navedenim, tijekom projektiranja /gradnje plutajućih objekata u unutarnjoj plovidbi, HRB ima ulogu odobrenja tehničke dokumentacije te nadzora gradnje. Ponton kao infrastrukturni objekt u putničkom pristaništu sa svrhom priveza broda te ukrcaja i iskrcaja putnika, također je plutajući objekt te podliježe svim navedenim propisima o projektiranju i gradnji. U smislu plovidbe unutarnjim vodama svi brodovi koji se bave javnim prijevozom putnika moraju imati od HRB-a Svjedodžbu o sposobnosti broda za plovidbu kao i Svjedodžbu o baždarenju.

9

Analiza strateških dokumenata
vezanih uz razvoj riječnog turizma

Strategic national documents analysis



9. Analiza strateških dokumenata vezanih uz razvoj riječnog turizma

Obzirom da je nautički turizam u RH zastupljeniji na moru, tako se i u strateškim dokumentima više prostora posvećuje razvoju nautičkog turizma na obali negoli na rijekama. Međutim unazad nekoliko godina od kada riječni krusing bilježi visoke stope rasta i ovoj se vrsti nautičkog turizma posvetila pažnja te su kroz strateške dokumente dane smjernice njegovog razvoja.

U nastavku se navode najvažniji nacionalni strateški dokumenti kao i regionalne strategije u kojima se spominje krusing, a s ciljem oslanjanja na postojeće podloge u strateškim dokumentima prilikom traženja izvora financiranja daljnjih projekata za razvoj nautičkog turizma u destinaciji.

Pojedine lokalne zajednice također imaju izrađene strategije razvoja turizma koje se obrađuju u nastavku.

Given that nautical tourism in the Republic of Croatia is more represented at sea, in strategic documents more space is devoted to the development of nautical tourism on the coast than on rivers. However, several years ago, when river cruising recorded high growth rates, attention was paid to this type of nautical tourism, and guidelines for its development were given through strategic documents.

The following are the most important national strategic documents as well as regional strategies that mention cruising, with the aim of relying on existing bases in strategic documents when seeking sources of funding for further projects for the development of nautical tourism in the destination.

Some local communities also have developed tourism development strategies, which are discussed below.

9.1 Analiza razvojnih i strateških dokumenata nacionalne razine

Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020.

Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. obrađuje proizvod nautičkog turizma kao proizvod iznimne globalne atraktivnosti koji u svijetu bilježi kontinuirano visoke stope rasta. Strategija ističe povoljan geoprometni položaj i razvedenu obalu koje uz ugodnu klimu i pogodne vjetrove Hrvatsku svrstavaju u jednu od najpoželjnijih nautičkih destinacija na svijetu. Kada se govori o Republici Hrvatskoj kao nautičkoj destinaciji, prije svega se misli na razvoj nautičkog turizma na moru, kako zbog nerazmjerno većih brojki u dolascima u odnosu na riječni nautički turizam tako i zbog razlika u izgradnji i uređenosti infrastrukture u marinama. Neovisno o tome, Strategija ukazuje da *yachting* turizam u Hrvatskoj nekoliko posljednjih godina obilježava stagnacija u razvoju ponude novih vezova u marinama, iako uz optimalan razvojni koncept potražnja za njima nije upitna. Pa iako kruzing turizam u posljednjih desetak godina obilježava povećan broj dolazaka megakruzera, ali i rastuća potražnja za krstarenjem na malim domaćim kruzima, investicije u infrastrukturu nisu dostatne zbog nepovoljnog investicijskog okruženja. Strategija predviđa daljnji trend globalnog rasta *yachtinga*, a ekološka odgovornost i 'zeleni' praksa postat će sve važnije teme za kruzing industriju.

Strategija navodi prioritetne aktivnosti s ciljem razvoja nautičkog turizma kako slijedi:

- „Izrada Akcijskog plana razvoja nautičkog turizma – *yachtinga*;
- Izrada studija prihvatnog kapaciteta marina/luka za *yachting* i *cruising* te za sidrišta kao preduvjet provedbe aktivnosti na održivi i okolišno prihvatljiv način;
- U postojećim i novim lukama nautičkog turizma kao i lukama otvorenim za javni promet obogaćuje se i podiže kvaliteta cjelokupne ponude namijenjene putnicima, posadi i plovilima;
- Uređenje sustava sidrišta (naplata, usluge, cijene);
- Donošenje i usklađivanje regulative (npr. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama; klasifikacija plovnih objekata i marina);
- Uspostavljaju se mjerila 'Prijatelja okoliša' za marine i prihvatljivi ekološki standardi (crne i sive vode, separirani otpad, neinvazivni premazi);
- Promocija i unapređenje sustava prikupljanja krutog otpada s brodica, jahti, kruzera i sl.;
- S obzirom na to da su pomorske aktivnosti najveći generator podvodne buke, temeljem znanstvenih i stručnih saznanja definirati područja ograničene plovidbe radi smanjenja utjecaja na morski okoliš;
- Unapređenje ponude prihvata i otpreme u lukama otvorenim za javni promet u kojima se odvija promet domaćih i stranih kruzera te opremanje međunarodnih polaznih luka za brodove do 2.000 putnika.“¹

Razdoblje važenja i provedbe aktualne Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine završilo je krajem 2020. godine. Stoga je u trenutku pisanja ove Studije, Ministarstvo turizma i sporta pokrenulo izradu nove Strategije razvoja održivog turizma do 2030. godine i Nacionalnog plana razvoja

¹ Strategija razvoja turizma RH do 2020, Ministarstvo turizma RH

održivog turizma od 2021. do 2027. godine.

Izradi nove Strategije i Nacionalnog plana prethodila je izrada Nacionalne razvojne strategije RH do 2030. godine koja predstavlja programsko polazište za daljnji razvoj turizma. i u kojoj je kao jedan od prioriteta naveden razvoj održivog, inovativnog i otpornog turizma. Strategija će propisati viziju razvoja turizma, vodeći računa o načelima održivog razvoja, razvojne potrebe i razvojne potencijale turizma, kao i propisati strateške ciljeve, ključne pokazatelje učinka i ciljane vrijednosti pokazatelja dok će Nacionalni plan pobliže definirati provedbu strateškog cilja i prioritarnog područja javnih politika za sektor turizma.

Akcijski plan razvoja nautičkog turizma

U Akcijskom planu razvoja nautičkog turizma iz 2015. godine, prepoznaje se važnost riječnih krstarenja te se posebno poglavlje posvećuje upravo ovoj vrsti nautičkog turizma. U Akcijskom planu navode se između ostalog posebni ciljevi razvoja:

- „Ustrojstvo učinkovitog sustava za upravljanje ovom vrstom turizma;
- Povećanje broja ticanja;
- Unapređenje lučke/pristanišne infrastrukture i suprastrukture;
- Razvoj malog i srednjeg poduzetništva vezanog uz riječna krstarenja;
- Unapređenje upravljanja i interpretacije zaštićene prirode i kulturnog nasljeđa;
- Podizanje razina vještina i kompetencija svih uključenih u riječna krstarenja;
- Postupno veća zastupljenost jednodnevnih krstarenja i jahtarenja u nautičkom turizmu na rijekama;
- Ustrojstvo učinkovite kontrole utjecaja riječnih krstarenja na okoliš;
- Povećanje prosječne potrošnje posjetitelja s riječnih krstaša i drugih prihoda od te vrste turizma u destinacijama riječnih krstarenja u regiji.“²

Nadalje, Akcijskim planom predviđeni su sljedeći programi s ciljem ostvarenja prethodno navedenih ciljeva, a koji uključuju naziv programa, ciljeve u koje se program uklapa, opis razloga pokretanja programa, potrebne aktivnosti na ostvarenju programa, nositelji programa i ostali dionici uključeni u njegovu provedbu, izvore financiranja te prioritetnost programa:

- „Unapređenje suradnje dionika
- Marketing
- Unapređenje ponude pristaništa i njihovog neposrednog okruženja
- Unapređenje destinacijske komunalne i prometne infrastrukture u funkciji riječnih krstarenja
- Zaštita okoliša i prirode
- Obrazovanje

² Akcijski plan razvoja nautičkog turizma, Ministarstvo turizma RH

- Unapređenje informacijske osnovice
- Razvoj riječnih jednodnevnih krstarenja (izleta)
- Razvoj jahtarenja na rijekama“³

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030.

I Strategija prometnog razvoja prepoznala je potencijal razvoja infrastrukture u pristaništima unutarnjih voda te navodi: “Zahvaljujući geografskim obilježjima unutarnji plovni putovi nude velik potencijal za razvoj usluge prijevoza od jedne do druge točke. Rijeke se često isprječuju na pravcima drugih vidova prometa, a time i produljuju vrijeme putovanja. U ovakvoj konfiguraciji prijevoz plovnim putovima doprinosi otvaranju izoliranih područja i povezivanju susjednih, ali geografski razdvojenih područja. Otvaranje direktnih ruta za izravan prelazak rijeke, odnosno putovanje plovnim putem skratilo bi vrijeme putovanja u odnosu na isto putovanje kopnenim putem, što čini tzv. shuttle uslugu atraktivnijom. Bolji pristup urbanim odnosno susjednim područjima nije samo stvar prometne politike nego i urbanog razvoja.”⁴

9.2 Analiza razvojnih i strateških dokumenata regionalne i lokalne razine

Županijska razvojna strategija Osječko-baranjske županije do 2020.

U skladu sa Županijskom razvojnom strategijom postojeća turistička ponuda temelji se na valorizaciji prirodnih resursa, bogatoj etnološkoj i kulturnoj baštini, povoljnom geoprometnom položaju i stvaranju nove turističke osnove, turističkih smještaja i kapaciteta. Strategija pretpostavlja razvoj turizma temeljen na tradicionalnim proizvodima kontinentalnog turizma, koji respektiraju razvoj održive poljoprivrede i očuvanja okoliša.

Kao potencijal za razvoj turizma na području Osječko-baranjske županije, Strategija je identificirala portfelj turističkih proizvoda/aktivnosti koji čine:

- “ruralni/seoski turizam
- promatranje ptica i životinja
- pješačenje
- ekoturizam
- cikloturizam/biciklizam
- kulturni turizam
- lov i ribolov
- zdravlje i wellness
- poslovni turizam
- vinski i gastro turizam

³ Akcijski plan razvoja nautičkog turizma, Ministarstvo turizma RH

⁴ Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030., Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

- športovi na vodi
- riječno krstarenje
- konjički turizam
- vjerski turizam.”⁵

Strategija je također prepoznala potencijal razvoja prekograničnog turizma temeljem povoljnog geografskog položaja, odnosno blizine granice s Mađarskom i Srbijom koja Osječko-baranjsku županiju čini atraktivnom destinacijom u kontekstu multikulturalnosti. Strategija međutim u poglavlju turističke infrastrukture, ne spominje postojeću infrastrukturu putničkih pristaništa na Dravi i Dunavu te u budućem razvoju ne spominje potencijal povezivanja riječnog turizma s ostalim oblicima turizma kao temelji za razvoj turističke ponude.

Master plan turizma Osječko-baranjske županije

Među prepoznatljivim i jedinstvenim atributima u Osječko-baranjskoj županiji, Master plan prepoznaje rijeke Dunav i Dravu kao specifičnu karakteristiku za gradnji jedinstvenog i prepoznatljivog identiteta Županije. Nadalje, u analizi turističke infrastrukture, Master plan navodi sva tri putnička pristaništa i tendenciju rasta broja dolazaka riječnih kruzera. Kao konkurentsku prednost navodi da Županija po svojim geografskim i klimatskim karakteristikama pripada panonskom prostoru, a važni riječni tokovi Dunava i Drave svrstavaju je i u podunavsku regiju što je od dodatne važnosti za njenu turističku valorizaciju.

U zaključnom poglavlju Master plan ističe da se obale rijeka (Drava i Dunav) uglavnom ne koriste u turističke ili rekreativne svrhe, a “*crusing* proizvod tek je na počecima, ali već sada utječe na značajnu promjenu strukture tržišta potražnje grada Osijeka i Županije uopće. No, za njegov značajniji rast bit će potrebna ozbiljna ulaganja, kako u tehničke preduvjete, tako i u prateću turističku infrastrukturu.”⁶

Zaključkom analize tržišta i usporedbom s primjerima dobre prakse u regijama u okruženju, Master plan zaključuje da je potrebno dalje infrastrukturno i marketinški razvijati plovne tokove Dunava i Drave jer su isti od vitalnog značenja za sve promatrane mikroregije. Županija obzirom na svoju poziciju panonske i podunavske zemlje ima priliku mnoge razvojne potrebe riješiti uz pomoć EU fondova kroz različite dodatne linije (prekogranični, dunavski).

Kao strateško uporište za razvoj turizma, Master plan navodi riječni kruzina koji polako doprinosi internacionalizaciji turističkog proizvoda i ulazu stranih tržišta te ističe da se ozbiljnom i fokusiranom marketinškom platformom konačno otvore zračne linije prema glavnim područjima interesa što će u razmjernom kratkom roku polučiti izuzetne rezultate.

Jedan od ciljeva Master plana do 2025. godine je dovršetak fizičke infrastrukture riječnog kruzina na razini kvalitete destinacija Srednje Europe čije tržište potražnje ubrzano raste, a Županija realno ima potrebe kako za modernizaciju postojeće, tako i za izgradnju nove (nova pristaništa i luke).

⁵ Županijska razvojna strategija Osječko-baranjske županije do 2020., Osječko-baranjska županija

⁶ Master plan turizma Osječko-baranjske županije, Osječko-baranjska županija, 2017.

Master plan prometnog razvoja Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije

Master planom razvoja prometa u Gradu Osijeku i Osječko-baranjskoj županiji predviđena je kao jedna od mjera izgradnja putničkih pristaništa na rijeci Dravi, a s ciljem pružanja bolje usluge građanima, povećanja turističke ponude i bolje povezanosti dijelova županije uz rijeku Dravu.

“Izgradnjom putničkih pristaništa na rijeci Dravi potiče se poboljšanje turističke ponude. Istraživanjem potražnje uočen je interes za turistička odredišta od Donjeg Miholjca, Belišća, Osijeka, Aljmaša i Erduta. Osječko-baranjska županija i grad Osijek imaju neiskorištene turističke potencijale i mogu ponuditi nove turističke proizvode pogotovo u smislu riječnog cruisinga. Ovakav oblik turizma postaje sve zanimljiviji europskim turistima, koji pritom Osijek drže i jednim od najljepših pristaništa na dunavskoj ruti turističkih kružnih putovanja od Beča do Crnog mora.”

Izgradnja putničkih pristaništa na rijeci Dravi kratkoročna je mjera koju provode potencijalni dionici Grad Osijek, Osječko-baranjska županije i upravitelji infrastrukture.⁷

Strateški plan razvoja turizma grada Belišća

Strateški plan razvoja turizma grada Belišća među ostalim planiranim projektima u funkciji razvoja turizma i poduzetništva i stavljanje u funkciju vodenice na Dravi i uređenje odmorišta Drava u Bistrincima sa sadržajima ugostiteljske ponude, sportskih terena, pristaništa za čamce, foto safari, škola veslanja,

Strategija razvoja turizma grada Donjeg Miholjca 2017.-2027.

Strategija navodi da je potrebno razvijati uobičajene turističke proizvode ruralnog turizma kakvi su već zastupljeni u široj panonsko-podunavskoj regiji:

- Lovni turizam,
- Aktivan odmor (pješačenje, uživanje u prirodi, promatranje životinja i ptica, sport, sudjelovanje u lokalnim svečanostima, upoznavanje običaja i dr.),
- Agro-turizam (boravak u OPG-u),
- Eno-gastro turizam (uživanje u ponudi autentičnih jela i pića),
- Ciklo-turizam (bicikliranje).

Jedan od glavnih implementacijskih projekata Strategije je izgradnja pristaništa turističkih brodova u cilju razvoja riječnog prometa u blizini Grada.

NAZIV PROJEKTA	PRISTANIŠTE TURISTIČKIH BRODOVA ⁸
Šifra projekta:	PI 1 - 08
Lokacija projekta:	Donji Miholjac

⁷ Master plan prometnog razvoja Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije, Osječko-baranjska županija, 2018.

⁸ Strategija razvoja turizma grada Donjeg Miholjca 2017.-2027.

<i>Vrsta projekta:</i>	<i>Glavni projekt</i>
<i>Opći cilj:</i>	<i>Izgradnja pristaništa i razvoj riječnog prometa u blizini Grada</i>
<i>Specifični ciljevi:</i>	<ol style="list-style-type: none"> <i>1. Izgradnja pristaništa za turističke brodove na rijeci Dravi</i> <i>2. Izgradnja ugostiteljskog objekta na pristaništu</i>
<i>Vrijednost:</i>	<i>Ukupna vrijednost: KN 12.000.000</i>
<i>Financiranje:</i>	<i>EFRR, EFSU, izvori Grada</i>
<i>Prijavitelj/ Investitor:</i>	<i>Grad Donji Miholjac</i>
<i>Partneri:</i>	<i>Hrvatske vode</i>
<i>Ciljne skupine / krajnji korisnici</i>	<i>stanovništvo grada Donjeg Miholjca, turisti, posjetitelji</i>
<i>Zrelost projekta:</i>	<i>Inkubacija</i>
<i>Ključni rezultati:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <i>• Izgrađeno pristanište i ugostiteljski objekt</i>
<i>Pokazatelji:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <i>• Prihodi od pristojbi za pristanište</i> <i>• Promet turističkih brodova</i> <i>• Ostvareni prihodi u ugostiteljskom objektu</i>
<i>Trajanje:</i>	<i>12 mjeseci (izgradnja)</i>
<i>Održivost:</i>	<i>Održivost projekta osigurati će se pristojbom za uporabu pristaništa i ostvarenim prihodima ugostiteljskog objekta</i>
<i>Terminski plan provedbe projekta:</i>	<i>Planiranje: Q3 2019. – Q4 2019.</i> <i>Izgradnja: Q1 2020. – Q4 2020.</i>

10

Analiza plovnosti rijeke Drave

Navigability analysis of the Drava River



10. Analiza plovnosti rijeke Drave

Drava izvire u južnom Tirolu u Italiji, odakle nastavlja teći kroz Austriju, Sloveniju, Hrvatsku i jednim dijelom tvori Hrvatsko-Mađarsku granicu. Kod Donjeg Miholjca Drava skreće u prema Osijeku i kod mjesta Aljmaš utječe u Dunav. Ukupna dužina Drave je 725 km.

Od mađarskoga gradića Barcsa, Drava je prilično ispravljena regulacijama provedenim sredinom 19. stoljeća. Plovni put rijeke Drave u RH od ušća u Dunav na rkm 0 do Osijeka na rkm 22 odgovara zahtjevima IV klase plovnosti, na dijelu od Osijeka na rkm 22 do Donjeg Miholjca na rkm 82 odgovara zahtjevima III klase plovnosti i na dijelu od Donjeg Miholjca na rkm 82 do rkm 198,6 odgovara zahtjevima II klase plovnosti. Na dijelu od ušća u Dunav do nove luke rkm 13 plovni put je osposobljen i obilježen za dnevnu i noćnu plovidbu te se na njemu odvija najintenzivnija plovidba, dok je na dijelu od rkm 13 do 198,6 plovni put obilježen samo za dnevnu plovidbu i na njemu se uglavnom odvija plovidba koja je vezana uz eksploataciju šljunka, pijeska i drvene mase.

Turistički potencijal rijeke Drave uzvodno od Osijeka nedovoljno je valoriziran, a za razvoj turističke plovidbe nije razvijena potrebna pristanišna infrastruktura.

The Drava springs in South Tyrol in Italy, from where it continues to flow through Austria, Slovenia, Croatia and partly forms the Croatian-Hungarian border. At Donji Miholjac, the Drava turns towards Osijek and at Aljmaš it flows into the Danube. The total length of the Drava is 725 km.

From the Hungarian town of Barcs, the Drava has been fairly corrected by regulations implemented in the mid-19th century. The waterway of the Drava River in the Republic of Croatia from the confluence with the Danube at rkm 0 to Osijek at rkm 22 meets the requirements of class IV navigability, in the part from Osijek at rkm 22 to Donji Miholjac at rkm 82 meets the requirements of class III and in the part from Donji Miholjac at rkm 82 to rkm 198.6 meets the requirements of class II. In the part from the confluence with the Danube to the new port rkm 13 the waterway is trained and marked for day and night navigation and the most intensive navigation takes place on it, while in the part from rkm 13 to 198.6 the waterway is marked only for day navigation and on it is mainly used for navigation, which is related to the exploitation of gravel, sand and wood.

The tourist potential of the Drava River upstream from Osijek is insufficiently valorized, and the necessary port infrastructure has not been developed.

10.1 Tehničke karakteristike rijeke Drave

Rijeka Drava je duga 749 km. Dionica kroz Hrvatsku je dužine 322,8 km. Povezuje alpska područja Italije, Austrije i Slovenije s panonskim područjima Hrvatske i Mađarske. Drava je jedan od najvećih pritoka Dunava, a ove dvije rijeke s Murom čine veliko europsko riječno područje. Rijeka Drava je okosnica UNESCO-ova Prekograničnog rezervata biosfere „Mura–Drava–Dunav“ koji je najveće europsko zaštićeno riječno područje od 700 km. Navedeno područje i njegova okolica sadrže najveće zalihe slatke vode u Hrvatskoj.

Drava se u gospodarskom smislu iskorištava za dobivanje električne energije te vađenjem pijeska i šljunka koji se upotrebljavaju kao građevni materijal. Očuvana priroda najveće je bogatstvo rijeke Drave koja slovi kao jedna od najočuvanijih nizinskih rijeka u Europi. U okolnim šumama uz Dravu žive razne vrste ptica, jeleni, srne, divlje svinje i druge životinje, a u rijeci Dravi živi oko 70 vrsta riba.

Izvor rijeke Drave nalazi se u planinskom lancu Dolomiti di Sesto u blizini jezera Dobbiaco (Toblach) u Italiji, na 1450 metara nadmorske visine. Nakon svog izvora Drava teče istočno kroz Austriju, odnosno njene dijelove Tiro i Korušku te se spušta jugoistočno kroz Sloveniju, vijuga kroz Hrvatsku i jug Mađarske gdje tvori granicu između dviju zemalja. Na kraju svog 749 km dugog puta utječe u Dunav.

Na rijeci Dravi izgrađene su ukupno 22 hidroelektrane, a na svom toku kroz Hrvatsku Drava je tri puta pregrađena uzvodno od ušća Mure. Drava je tipična pluvio-glacijalna rijeka koja se počela razvijati u neogenu uz oblikovanje početnog tektonskog rova. Sedimentacijski procesi u kombinaciji s tektonskim kretanjima i kasnijom riječnom erozijom oblikovali su dvije važne riječne terase, kao i manje depresije. To je bila osnova za aluvijalne procese koji su stvorili brojna i raznolika staništa s velikim poplavnim područjima, močvarama, rukavcima i strmim obalama.⁹



Slika 5: Rijeka Drava

Izvor: <https://medjimurska-priroda.info>

Drava je izrazito brza, alpska rijeka sve do ušća rijeke Mure, zatim postaje mirniji dalje na putu do Dunava. Šljunčani nanosi u dolini Drave predstavljaju prostor zaliha podzemnih voda velikih dimenzija sa specifičnim hidrološkim karakteristikama Drava godišnje prenosi oko 40.000 m³ sedimenta šljunka i pijeska. Uz obalu je voda dublja i brža te dolazi do jačanja erozije obale čime se ona troši, a voda odnosi material dok s druge strane voda otječe nešto sporije i dolazi do taloženja sedimenta. Posljedica takvog djelovanja na riječno korito je da ono sve više krivuda dok meandar rijeka se ne probije i stvori paralelno kraće korito. Šire korito rijeke omogućuje manje oscilacije vodostaja, a meandriranje smanjuje nagib rijeke te ju usporava što za konačnicu rezultira usporavanjem erozije dna riječnog korita.

⁹ Režim rijeke Drave s obzirom na poplave, Bošnjak, G.; Geotehnički fakultete Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2018.

Najznačajniji pritek rijeke Drave u Hrvatskoj je rijeka Mura dok su ostali manji pritoci Drave u Hrvatskoj Plitvica, Bednja, Bistra, Ždala, Rogstrug, Lendava, Ođenica, Županijski kanal (Vaška), Čađavica, Vučica i Karašica.

Klima vodnog područja rijeke Drave je kontinentalna što je u skladu s geografskim položajem. Godišnja količina oborina na slivu Drave varira od 660 do 1530 mm i veća je u gornjem dijelu sliva. Rijeka Drava ima kišno-ledenjački vodni režim kojeg karakterizira mala vodnost zimi, velika u drugoj polovici proljeća i početkom ljeta. Tako se najmanji protoci Drave javljaju u siječnju i veljači, dok se velike vode javljaju u svibnju, lipnju i srpnju uslijed otapanja snijega i leda i pojave godišnjih maksimuma oborina. Srednji protok Drave u Hrvatskoj kreće se od 326 m³/s na granici sa Slovenijom pa sve do 561 m³/s na ušću u Dunav. Dravu također karakteriziraju izrazite morfološke promjene u koritu, a kvartarne šljunčano-pjeskovite naslage koje izgrađuju dravsku depresiju čine vodonosni kompleks sa značajnim količinama podzemne vode. Među panonskim rijekama, Drava ima najveći prosječni pad (163 mm/km) odnosno u promilima 0,163 pa je u svom donjem toku relativno brza (npr. 1,7 m/s kod Varaždina te 1,14 m/s kod Osijeka).¹⁰

Drava je na području Osječko-baranjske županije nizinska rijeka, ali znatno manjeg protoka od Dunava – srednji protok na ušću u Dunav je 555 m³/s. Za razliku od gornjeg dijela svoga toka u RH, gdje je relativno brza rijeka, na području OBŽ na posljednjih 104 km prije ušća u Dunav, Drava je izrazito nizinska rijeka, sa srednjom brzinom tečenja oko 0,7 m/s i puno meandara. Kvartarne šljunčano-pjeskovite naslage u dravskoj depresiji, u kojima se formira korito Drave, vodonosnik su sa značajnim zalihama podzemnih voda. Dubina vode u koritu kreće se od 4 do 7 m. Režim voda je sličan kao kod Dunava, osim što Drava ima dodatni sporedni maksimum u jesen. Prirodni režim tečenja utjecan je radom uzvodnih HE, na način da je protok noću kada se pune uzvodne akumulacije manji, a danju kada se voda iz akumulacija ispušta radi proizvodnje električne energije, veći.

Pritoke Drave na području Osječko-baranjske županije uključuju: potok Toplicu i kanal Barbaru, kanal Karašica-Drava kod Viljeva, Gatski kanal Karašica-Drava, Vučicu, Poganovačko-Kravički kanal, kanal Crni Flok, kanal Palčić. Zbog relativno male vodnosti, ove pritoke nemaju značajniji utjecaj na ukupni vodni režim Drave. Najznačajnije su Karašica sa svojim pritocima (desnim) Bogdinci, Putna, Klokočevac i Jelas Skakavac te Vučica sa svojim pritocima (desnim) Donja Karašica, Strug, Stara Vučica, Pištanac, Nova rijeka, (i lijevim) Poznanovac, Donja Jasenovica, Breznica, Našička rijeka, Bukvik, Iskrice, Crnac i Marjanac.

10.2 Općenito o plovnosti

Koordinirani plan razvoja i izgradnje mreže unutarnjih plovnih putova od međunarodne važnosti, sadržan je u Europskom ugovoru o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN). Prema mjerilima AGN ugovora, na rijekama s fluktuirajućim vodostajem kakvi su međunarodni vodni putovi u Republici Hrvatskoj, trebao bi biti osiguran gaz kroz 240 odnosno 66 % dana godišnje, a dubina za plovidbu od 1,20 metara treba biti osigurana tijekom cijele godine. Cilj strateških dokumenata razvoja unutarnjih vodnih putova je dostići plovnost punim gazom plovila 300 dana godišnje.

Komercijalna trgovačka plovidba u Republici Hrvatskoj odvija se na Dunavu i dionicama Drave i Save na kojima je proglašen međunarodni režim plovidbe. Na ovim dionicama osim teretnog odvija se i

¹⁰ Režim rijeke Drave s obzirom na poplave, Bošnjak, G.; Geotehnički fakultete Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2018.

putnički promet u međunarodnim riječnim krstarenjima, koji je zbog povoljnog vodostaja ipak najrazvijeniji na rijeci Dunav.

Klasa plovnosti postiže i održava izgradnjom objekata sigurnosti plovidbe i radovima tehničkog održavanja. Radovima održavanja bi se plovnost trebala održati na razini proglašene klase, a obavlja se u okvirima raspoloživih financijskih sredstava respornog Ministarstva. Ograničenja i prekidi plovidbe bili su uzrokovani prvenstveno nedovoljnim dubinama, odnosno niskim voostajima koji se uglavnom bilježe tijekom ljetnih mjeseci. Nedovoljne širine plovnog puta su također bile prisutne kod niskih vodostaja, ali uzimajući u obzir intenzitet prometa ne predstavljaju uobičajena ograničenja plovidbe.

Za sigurnu plovidbu je potrebna dubina plovnog puta za 30 cm veća od gaza plovila na Dunavu, Dravi i Savi, odnosno 20 cm na Kupi koja je vodni put I klase. Uobičajeno se analizama razmatra mogućnost plovidbe u odnosu na gaz plovila što podrazumijeva da su dubine plovnog puta veće od karakterističnog gaza za navedenu, a nužnu, sigurnosnu rezervu. Stoga će se u nastavku ovog poglavlja iznijeti pregled i zaključci vezani uz mogućnost turističke plovidbe Dravom i gaza karakterističnog za manja turistička i izletnička plovila kao i kuzere.

Plovni putovi pod utjecajem su raznih čimbenika poput nanosa pijeska, stvaranja sprudova, rušenja obala, a koji utječu na promjene širine i dubine plovnog puta. Iz tog razloga od velike važnosti za nesmetano odvijanje riječnog prometa, kako teretnog tako i putničkog, nužno je kontinuirano regulirati plovni put s ciljem stvaranja i održavanja dubina, širina i polumjera krivina u granicama koje omogućuju sigurnu plovidbu. Mjere uređenja prirodnog vodotoka za potrebe plovidbe vrlo su raznovrsne i mogu se svesti uglavnom na reguliranje riječnoga korita i kanaliziranje riječnoga toka, od biotehničkih mjera i bagerskih radova u riječnom koritu do građenja novih vodnih građevina.

Osim navedenog, na sigurnu plovidbu na rijekama izravno utječe i struja, a povećanje ili smanjenje brzine struje ovisi o povećanju ili smanjenju količine vodene mase, odnosno oscilacije vodostaja rijeke. Brzina nije jednaka, na površini i prema sredini rijeke je veća, a prema obalama i dnu manja. Pored podužnog strujanja vode, postoje još i poprečna strujanja i kružna kretanja (vrtlozi i limani) koji nastaju kod naglih promjena dubina ili širina rijeke, uslijed podvodnih prepreka, kod preljeva, itd. Nepovoljno djelovanje vodene struje na plovidbu reflektira se u sljedećem:

- Brzina uzvodne plovidbe umanjena je za veličinu brzine toka rijeke;
- Nizvodna plovidba može biti ugrožena ako se kod manevra ne uzme u obzir sila vodene struje;
- U slučajevima otkazivanja pogonskog uređaja brod biva nošen strujom vode pri čemu prijete opasnost od havarije, udara u druga plovila, kamenitu obalu, stup mosta itd.

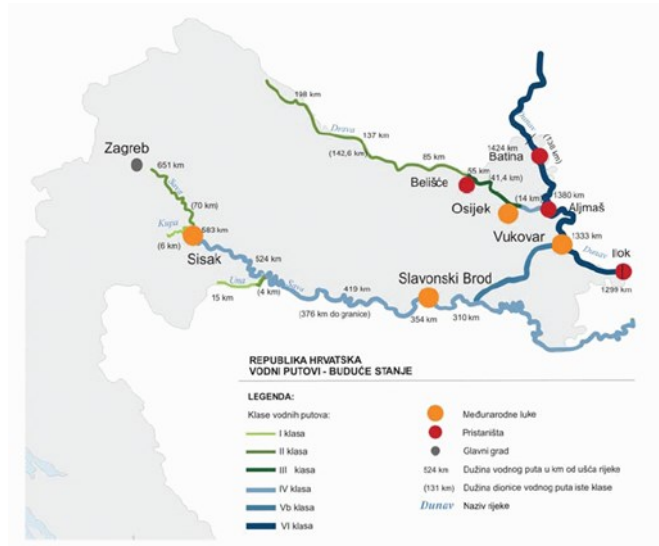
Poteškoće u plovidbi na rijeci Dravi nastaju i kao posljedica hidroloških, hidrografskih i klimatskih prilika, a njihova učestalost je različita, promjenljiva i ovisi o vremenskim prilikama. Prema značaju, dužini trajanja i učestalosti hidrometeoroloških prilika najveći utjecaj na plovnost rijeke Drave imaju visoki i ekstremno visoki vodostaji, odnosno niski i ekstremno niski vodostaji.

10.3 Tehničke karakteristike vodnih putova Republike Hrvatske

Vodni putovi na kojima se odvija plovidba teretnih plovila u međunarodnom režimu plovidbe sukladno Pravilniku o razvrstavanju i otvaranju vodnih putova na unutarnjim vodama, su rijeke Dunav, Drava i Sava.

Plovidba rijekom Dunav zadovoljava cijelom svojom duljinom kroz Republiku Hrvatsku od 137,5 km uvjetima klase VI.c. Plovidba rijekom Savom odvija se u dionicama u kategoriji plovnosti III. i IV. klase, dok je rijeka Drava plovna u međunarodnom režimu od ušća do rkm 14+000 u klasi plovnosti IV.

*Slika 6: Karta vodnih putova RH
Izvor: <https://mmpi.gov.hr>*



Kao međunarodni vodni put, Sava na cijelom toku ne udovoljava mjerilima plovnosti za europske vodne putove prema smjernicama AGN ugovora, jer bi ga trebalo urediti tako da je osigurana sigurna plovidba za tipska plovila IV. klase kroz najmanje 240 dana godišnje. Razvrstana je kao vodni put III. klase na dionici između Slavenskog Šamca i Oprisavaca te na dionici uzvodno Slavenskog Broda do Siska, što je ispod međunarodnih mjerila plovnosti. Kupa od ušća u Savu do km 5,9 također je razvrstana ispod mjerila za međunarodne vodne putove, u prvom redu radi ograničene širine ispod „starog mosta“ u Sisku. Na Dunavu tipska plovila za VI.c klasu su sastavi dužine 195 do 280 m i širine 22,8 do 34,2 m s karakterističnim gazom od 2,50 m. Na Dravi i Savi do Slavenskog Šamca tipsko plovilo za IV. klasu je dužine 85,0 m, širine 9,5 m i karakterističnog gaza od 2,50 m. Na Savi uzvodno Slav. Šamca tipska plovila za III klasu su dužine 67 – 70 m, širine 8,2 – 9,0 m, gaza 1,60 – 2,0 m i nosivosti 470 – 1200 tona ovisno radi li se o samohodnim brodovima, baržama u guranom sastavu ili tegljenicama u vučenom sastavu. Na vodnom putu Kupe tipska plovila za I. klasu su dužine 41 m, širine 4,7 m, gaza 1,4 m i nosivosti 180 tona.

10.4 Analiza stanja plovnosti rijeke Drave

Rijeka Drava jedna je od najvažnijih srednjoeuropskih rijeka koja povezuje pet država. Drava je međunarodni plovni put i plovidba je moguća na toj dionici 250 do 260 dana godišnje. Prema pravilniku o razvrstavanju i otvaranju vodnih putova na unutarnjim vodama rijeka Drava razvrstana je kako slijedi:

Značaj vodnog puta	Dionica rkm	Duljina vodnog puta	Klasa vodnog puta
Međunarodni	0+000 – 14+000	14,00	IV.
	14+000 – 55+450	41,45	III.
	55+450 – 70+000	14,55	II.

<i>Međdržavni</i>	<i>70+000 – 198+600</i>	<i>128,6</i>	<i>II.</i>
-------------------	-------------------------	--------------	------------

Prema navedenim riječnim kilometrima Rijeka Drava plovna je kao međunarodni plovni put u klasi plovnosti IV od ušća do luke Nemetin, u klasi III od luke Nemetin do Belišća i u klasi II od Belišća do granice s Republikom Mađarskom. Njen plovni put dalje je uzvodno razvrstan kao međdržavni vodni put II. klase.

Tijekom višegodišnjih mjerenja dubina od ušća u Dunav do luke Nemetin evidentirane su dvije kritične dionice na rijeci Dravi i to na samom ušću te na dionici od rkm 10 do rkm 12. Na obje kritične dionice na Dravi su evidentirane velike oscilacije razinama dna vodotoka. Kod malih protoka Drave, kada Dunav ima dovoljno snage za pronošanje nanosa, na ušću se stvara uzdužni sprud u Dunavu, a poprijeko na smjer tečenja Drave koji ograničava uplovljavanja u Dravu i nizvodnu plovidbu iz Drave u Dunav.

Smetnja radi nedovoljnih dubina na ušću najčešće je prisutna u drugoj polovini godine kada je ta dionica uz dionicu na km 10 najčešće ograničavajuća za doplovljavanje u luku Osijek unatoč obavljanju interventnih uklanjanja nanosa. Uklanjanja su se pokazala kao privremena mjera sa slabim učinkom jer kod naglih porasta vodostaja dolazi do naglog pogoršanja stanja radi novog taloženja na iskopanu kinetu plovnog puta u zoni ušća. Na uzvodnim dijelovima Drave kritična dionica je od km 10-12 koja takođe predstavlja ograničenje u plovidbi radi niskih vodostaja i nanosa.

Pregledom kretanja tijeka vodostaja tijekom godine po mjerodavnim vodomjernim postajama te pregledima trajanja vodostaja može se zaključiti da je prvi dio godine uglavnom stabilan za plovidbu dok se tijekom ljetnih mjeseci javljaju problemi na kritičnim dionicama koji se ovisno o hidrometeorološkim uvjetima nastavljaju i nakon ljetnih mjeseci kao što je to bilo 2018. godine. Na ušću u Dunav i na dionici do 5-og rkm vodostaji su vezani za režim vodostaja na Dunavu. Smetnje uobičajeno nastaju osim zbog niskih vodostaja i radi nepovoljnog stanja sprudišta na ušću Drave. Smetnje za plovidbu u zoni 10-tog km su uzrokovane prvenstveno ekstremno niskim vodostajima. Interventna čišćenja i uklanjanje nanosa nisu dugoročna rješenja što ukazuje na potrebu za nužnim zahvatima u smislu dodatne izgradnje regulacijskih građevina koje bi pospješile pronos nanosa.

Plovni put Drave u Hrvatskoj od ušća u Dunav do Osijeka odgovara zahtjevima plovnosti IV. klase, na dijelu od Osijeka do Donjega Miholjca odgovara zahtjevima plovnosti III. klase, dok na dijelu od Donjega Miholjca do 199. riječnoga kilometra odgovara zahtjevima plovnosti II. klase. Na dijelu od ušća u Dunav do osječke nove luke plovni je put osposobljen i obilježen za dnevnu i noćnu plovidbu te se njime odvija najintenzivnija plovidba, dok je na dijelu od 13. do 198. riječnoga kilometra plovni put obilježen samo za dnevnu plovidbu, uglavnom vezanu uz eksploataciju šljunka, pijeska i drvene mase.

Drava je u gornjem toku znatno regulirana rijeka sa brojnim hidroelektranama i vodnim građevinama, dok je u srednjem i donjem toku to u znatno manjoj mjeri. Srednji i donji tok zadržali su „osjećaj” prirodnog toka i prelijepih krajobraza uz veliku dio raznolikost i obiljem divljeg života „Europska Amazona”.

Dionicu rijeke Drave od r.km 0 do r.km 12, od ušća rijeke Drave u Dunav do bazenske luke Osijek, karakteriziraju uređene obale s izgrađenim obaloutvrdama te brojne vodne građevine (T-pera) za regulaciju toka. Širina rijeke, nizvodno od Osijeka regulirana je perima kroz dulji period, pri čemu se nastoji održati ujednačena optimalna širina rijeke od 180 m (sukladno Sporazumu između Vlade SFRJ i Vlade NR Mađarske o plovidbi na rijeci Dravi, 1977. godine). Od bazenske luke uzvodno prema Donjem Miholjcu, obale su više prirodnog tipa, uglavnom djelomično regulirane s puno manjim postotkom izgrađene obaloutvrde, sa sporadičnim infrastrukturnim uređenjima i pristupima na mjestima blizine ili doticaja naseljenih mjesta.

Hidromorfološki procesi su uglavnom svedeni na samo korito rijeke unutar reguliranih i djelomično reguliranih obala i uključuju eroziju dna, ograničeno spruđenje i meandriranje Drave unutar korita te pomjeranje talvega kao posljedica znatnog utjecaja rijeke Dunav tijekom srednjih i visokih vodostaja i

posljedičnog uspora rijeke Drave.

Iako je predmetna dionica većim dijelom regulirana, plovidbeni uvjeti u postojećem stanju ne zadovoljavaju definiranu klasu plovnog puta. Tijekom perioda malih voda rijeke Drave uslijed malih dubina plovnog puta plovidba za putničke brodove (kruzere) nije moguća.

Istovremeno, promatrani potez rijeke Drave od 0 do 12 rkm zbog svoje izuzetne biološke i krajobrazne raznolikosti čini ili se nalazi unutar brojnih zaštićenih područja: lijeva obala Drave čitavom dužinom čini dio Posebnog zoološkog rezervata Kopački rit, u sastavu istoimenog parka prirode, zaštićenog od 1967. godine te područje međunarodno značajnog Ramsarskog područja od 1993. godine; korito rijeke Drave i njegova poplavna dolina duž desne obale čini dio Regionalnog Parka Mura-Drava, zaštićenog od 2011. godine.

Dubine i širine plovnog puta rijeke Drave uvjetovane su vodostajem i stalnim kretanjem riječnih nanosa koje je pod nadzorom službe za obilježavanje koja redovito prati pojave plićaka i korigira mjesta postavljanja oznaka.

Kod izrazito niskog vodostaja (ispod NpV-a) pojavljuju se suženja širina i smanjenja dubina plovnoga puta, a plovidba ostaje dozvoljena uz smanjenje gaza i veličine sastava, kao i uz obvezu obraćanja posebne pažnje na nekim dijelovima plovnoga puta.

10.5 Projekti uređenja rijeke Drave

Temeljem zaključaka kroz godišnja izvješća o stanju plovnosti koje je izrađivala Agencija za vodne putove, danas Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, zajedničkim aktivnostima resornog Ministarstva i Hrvatskih voda, pristupilo se izradi projekata s ciljem uređenja rijeke Drave za sigurnu i nesmetanu plovidbu kako je prikazano u nastavku. Prema izvješću Hrvatskih voda za potrebe ažuriranja podataka u ovoj Studiji, svi navedeni projekti uređenja su završeni u obuhvatu kako slijedi:

1. Idejni projekt održavanja plovnog puta od međunarodnog značenja na rijeci Dravi od 0 do 22 rkm

Dionica od 0 do 22 km nalazi se na području Osječko-baranjske županije. Lijeve obale rijeke Drave od 0 do 15 km čini granicu Parka prirode Kopački rit, dok se na desnoj obali nalaze naselje Aljmaš koje je na samom ušću u Dunav te Bijelo Brdo, Sarvaš i Nemetin. Od 15 do 22 km Drava prolazi područjem grada Osijeka. Drava je na promatranoj dionici većim dijelom regulirana, a na području grada Osijeka gotovo je u potpunosti regulirana, a dio regulacijskih zahvata definirano je ovim Idejnim projektom.

2. Idejni projekt uređenja rijeke Drave na potezu od km 14+100 do km 19+300

Dionicu karakteriziraju relativno stabilni profili, dok su negativne morfološke promjene izražene na rubnim dijelovima predmetne dionice, odnosno kod pregrade "G" te na dijelu dionice neposredno nizvodno od željezničkoga mosta. Za zahvat izvedbe pregrade „G“ usvojena je Studija utjecaja na okoliš za pregradu „G“ na rijeci Dravi rkm 14+110, Građevinski fakultet Sveučilišta J.J. Strossmayera u Osijeku 2004. godine.

3. Idejni projekt uređenja rijeke Drave od rkm 22 do rkm 32 s uređenjem za potrebe mosta na koridoru Vc

Dionicu rijeke Drave od 22 do 32 rkm karakterizira razvedenost toka izazvana brojnim sprudovima i varijacijama širine vodotoka. Jednako tako velika je razlika i u stupnju uređenosti dijelova ove dionice koje se kreću od potpuno reguliranih dionica do onih na kojima regulacijskih radova gotovo uopće pa i nema. No za cjelokupnu se dionicu rijeke Drave od 22 do 32 rkm može zaključiti da nisu provedeni regulacijski radovi u dostatnom opsegu te su vidljive znatne morfološke promjene (pojava sprudova, meandriranje Drave unutar korita - pomjeranje talwega) i izražena bočna erozija obala u konkavama

krivina s deponiranjem nanosa u konveksama.

4. Idejni projekt uređenja regulacije i plovnog puta rijeke Drave od km 32 do km 47

Idejni projekt je izrađen u svrhu fiksiranja obala i stabilizacije profila (stabilnost obala i korita), propusnosti korita za vodu, nanos i led, te zaštite navedenih objekata, s posebnim naglaskom na plovni put, te u sklopu rješenja određeni su prioritetni radovi i mjere za poboljšanje plovnosti i osiguranja plovnosti za III. kategoriju plovnog puta. Projektom se predviđa gradnja 25 T-pera, obaloutvrda te sanacija postojećih građevina.

5. Idejni projekt sanacije korita i obale rijeke Drave na km 47 – 49

Dionicu rijeke Drave od 47 rkm do 49 rkm karakterizira izvedeni prokop "Valpovačka plaža" te značajniji morfološki procesi izazvani prokopom. Morfološki procesi na široj dionici od 47 do 52 rkm i ranije su predstavljali problem zbog postojanja oštre krivine. Dionica je analizirana u cilju osiguranja plovidbe, transporta leda i nanosa te smanjenja ugroženosti desne obale rijeke Drave.

Ovaj projekt je izrađen kako bi se definirali regulacijski objekti u cilju reguliranja rijeke Drave u potrebnim gabaritima (regulacijska širina od 180 m) i kako bi se osigurala plovnost na promatranom sektoru.

6. Idejni projekt sanacije korita i obale rijeke Drave na km 49 – 52

Projekt čini integralnu cjelinu s Idejnim projektom sanacije korita i obale rijeke Drave na km 47 – 49 jer je uočena potreba za regulacijom dionice od 47 do 49 rkm, obzirom da se prokop Valpovačke plaže nije formirao u punoj regulacijskoj širini te da suženje korita na lokaciji prokopa uvjetuje i promjene na uzvodnoj dionici od 49 do 52 rkm.

7. Idejni projekt regulacije rijeke Drave od rkm 52 do rkm 56

Svrha ovog projekta je usklađivanje elemenata plovnog puta sa izgradnjom mosta Belišće koji povezuje slavonsku i baranjsku stranu rijeke Drave. Mosna konstrukcija je grednog tipa s jednim stupom u sredini i bočnim osloncima na obalama rijeke Drave. Most prelazi rijeku Dravu u širini 180 m.

8. Glavni projekt sanacije lijeve obale rijeke Drave na km 50

Svrha ovog projekta je tražena širina rijeke Drave koja bi trebala iznositi 180 m. Na obrađenom potezu rijeke nalazi se most Belišće, nizvodno od mosta nalazi se izgrađena obaloutvrda i kosa obala Kombinata Belišće dd na desnoj obali, dok je uzvodno od lokacije mosta regulacijskim radovima (prvenstveno perima) definirana regulacijska linija rijeke Drave.

9. Idejni projekt regulacije i uređenja plovnog puta rijeke Drave od km 52 do km 70

Idejni projekt je izrađen u svrhu fiksiranja obala i stabilizacije profila (stabilnost obala i korita), propusnosti korita za vodu, nanos i led, te zaštite navedenih objekata, izrađen je idejni projekt predmetne dionice, s posebnim naglaskom na plovni put, te u sklopu rješenja određeni su prioritetni radovi i mjere za poboljšanje plovnosti i osiguranja plovnosti za III. klasu plovnog puta do st. rkm 55+450, a uzvodno od te stacionaže II. klasu plovnog puta. Projektom se predviđa gradnja 23 T-pera, 1 paralelne građevine i obaloutvrda.

11

Analiza prostorno planske dokumentacije

Development plans analysis



11. Analiza prostorno planske dokumentacije

Osječko-baranjska županija, smještena je na sjevero-istoku Hrvatske, prostire se na površini od 4.152 km², i četvrta je županija po veličini u Republici Hrvatskoj. Obuhvaća Baranju i sjevernoistočnu Slavoniju oko donjeg toka rijeke Drave prije njenog utoka u Dunav, koji je svojim plavnim područjem stvorio Kopački rit, park prirode zaštićen kao zooološki rezervat.

Status gradova imaju Osijek, Beli Manastir, Belišće, Donji Miholjac, Đakovo, Našice i Valpovo. Sjedište županije je u gradu Osijeku, koji je ne samo gospodarski, već i kulturni i obrazovni centar istočne Slavonije.

Razvoj turizma općenito na području Osječko-baranjske županije pod izravnim je utjecajem važeće prostorno planske dokumentacije, prvenstveno prostornog plana Županije kao i prostornih planova uređenja gradova i općina u Županiji. Ovi planovi podloga su za razvoj cjelokupne infrastrukture za razvoj nautičkog turizma na rijeci Dravi, a označene lokacije pristaništa namijenjenih ukrcaju i iskrcaju putnika preduvjet su gradnje istih.

Osijek-Baranja County is located in the northeast of Croatia, covers an area of 4,152 km², and is the fourth largest county in the Republic of Croatia. It includes Baranja and northeastern Slavonia around the lower course of the Drava River before its confluence with the Danube, which created Kopački rit with its floodplain, a nature park protected as a zoological reserve.

Osijek, Beli Manastir, Belišće, Donji Miholjac, Đakovo, Našice and Valpovo have the status of cities. The county seat is in the city of Osijek, which is not only the economic, but also the cultural and educational center of Eastern Slavonia.

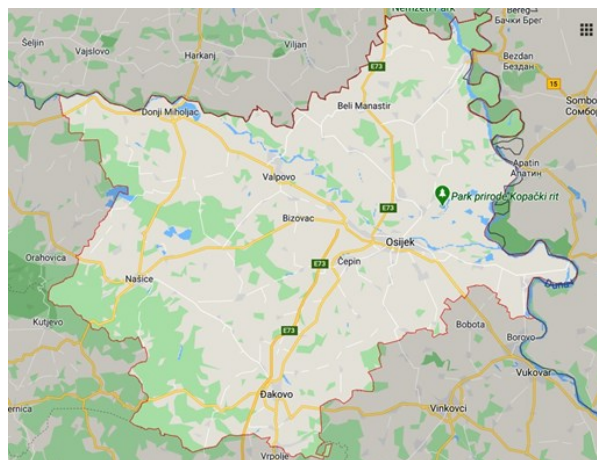
The development of tourism in general in the area of Osijek-Baranja County is under the direct influence of the valid spatial planning documentation, primarily the spatial plan of the County as well as the spatial development plans of cities and municipalities in the County. These plans are the basis for the development of the entire infrastructure for the development of nautical tourism on the Drava River, and the marked locations of ports intended for the embarkation and disembarkation of passengers are a prerequisite for their construction.

11.1 Obilježja Osječko-baranjske županije

Osječko-baranjska županija kao jedinica područne (regionalne) samouprave dio je upravno-teritorijalnog ustrojstva Republike Hrvatske ustanovljenog 1993. godine. Smještena je u sjeveroistočnom dijelu Republike Hrvatske u Panonskom prostoru i prostire na površini od 4.152 km². Obuhvaća krajeve oko donjeg toka rijeke Drave prije njezinog utoka u Dunav. Plavno područje rijeke Dunav stvorilo je Kopački rit, svjetski poznato utočište brojnih ptičjih vrsta, proglašeno Parkom prirode i zaštićeno kao posebni zoološki rezervat. Pretežito je ravničarsko područje koje pogoduje razvitku poljoprivrede. O poljoprivrednom karakteru ovog područja govori činjenica da 260.778 ha čine obradive poljoprivredne površine, a 82.868 ha nalazi se pod šumama.

Područje Županije ispresijecano je sa 1.700 km cesta i 180 km željezničkih pruga. Rijeke Dunav i Drava povezuju ovo područje i s riječnom mrežom europskih rijeka. S dvije zračne luke kod Osijeka Županija je povezana s mrežom hrvatskih zračnih luka. Preko Osijeka vodi i europski prometni koridor V/c koji povezuje sjever Europe s njegovim jugom.

*Slika 7: Karta Osječko-baranjske županije
Izvor: <https://lag-baranja.hr>*



Sa stajališta globalnog sagledavanja šireg prostora Županija se svrstava u prostor Panonske Hrvatske. S obzirom na fizionomske osobitosti pripada skupini županija sjeveroistočne Hrvatske s kojima čini prostornoplansku cjelinu. Za ovu cjelinu osobito su značajni riječni tokovi Dunava, Drave i Save koji uvjetuju uređenje prostora i određuju koridore krupne međunarodne i državne infrastrukture, osobito transeuropske magistralne i regionalne prometne pravce. Prometni i geostrateški položaj Županije određuje podunavski i podravski koridor, dok posavski koridor tangira Županiju i od značaja je za njezine prometne tokove. Razvoj podunavskog koridora i istočnog područja Hrvatske ocijenjen je kao osobito značajan za ravnomjeran razvoj Županije.

Klimatska obilježja prostora Županije dio su klime šireg prostora istočne Hrvatske, gdje prevladava umjereno kontinentalna klima, koja se s obzirom na prostorni položaj javlja u cirkulacijskom pojasu umjerenih širina, gdje su promjene vremena česte i intenzivne. Na cijelom području Županije izražena je homogenost klimatskih prilika, što je posljedica reljefnih obilježja, dok se određene diferencijacije mogu javiti na područjima lesnih platoa Baranje i prigorskih reljefa na zapadu.

Teritorijalno-administrativni ustroj Županije se u proteklom periodu nije mijenjao, te je i nadalje strukturiran u 262 naselja smještena u 42 jedinice lokalne samouprave od kojih je 7 sa statusom grada (Beli Manastir, Belišće, Donji Miholjac, Đakovo, Našice, Osijek i Valpovo) te 35 sa statusom općine (Antunovac, Bilje, Bizovac, Čeminac, Čepin, Darda, Donja Motičina, Draž, Drenje, Đurđenovac, Erdut, Ernestinovo, Feričanci, Gorjani, Jagodnjak, Kneževi Vinogradi, Koška, Levanjska Varoš, Magadenovac, Marijanci, Petlovac, Petrijevci, Podgorač, Podravska Moslavina, Popovac, Punitovci, Satnica Đakovačka, Semeljci, Strizivojna, Šodolovci, Trnava, Viljevo, Viškovci, Vladislavci i Vuka).

Po Popisu iz 2011. godine na prostoru Županije živi 304.899 stanovnika, što čini 7,10% svog stanovništva RH, zauzimajući 3. mjesto, iza Splitsko-dalmatinske i Zagrebačke županije. Navedeni broj stanovnika čini gustoću naseljenosti od 73,49 stanovnika na km², što je nešto manje od prosjeka RH koji iznosi 75,81 stanovnika na km² i za trećinu ispod prosjeka EU-27, koji iznosi 115 stanovnika na km². Razmještaj stanovništva Županije karakteriziran je njegovom koncentracijom u naseljima smještenim

na glavnim cestovnim pravcima, koji svoje ishodište imaju u Osijeku i granaju se u šest smjerova: prema Đakovu, Našicama, Donjem Miholjcu, Belom Manastiru, Erdutu te Vinkovcima u Vukovarsko-srijemskoj županiji.

Pri sagledavanju prometne povezanosti RH sa europskim prostorom, Županijskim prostorom prolaze glavni europski pravci Rajna-Dunav i Budimpešta-Ploče okarakteriziran kao „ostali“ prometni pravac odnosno najniže rangirani prometni pravci u europskom kontekstu. U razvoju cestovnog prometa na području Županije Strategija planira autocestu na pravcu Osijek-državna granica s Republikom Mađarskom, brzu cestu u smjeru istok zapad (smjer podravske brze ceste), te modernizaciju ostalih vrsta prometne infrastrukture. U energetskej infrastrukturi evidentira se postojeće stanje, a planiranje nove se zadržava na razinama planiranim ranije važećom Strategijom prostornog razvitka RH.¹¹

11.2 Prostorni plan Osječko-baranjske županije

Prostorni razvitak Županije uređen je Prostornim planom Osječko-baranjske županije. Prostorni plan Osječko-baranjske županije je dokument kojim se planira uređenje prostora Županije, a koji donosi Županijska skupština. Sadrži tekstualni dio, grafički dio i obvezne priloge, te određuje korištenje i namjenu prostora, glavne mreže infrastrukture i uvjete zaštite prostora i ograničenja. Zadnja izmjena Prostornog plana OBŽ stupila je na snagu u ožujku 2021. godine. Za potrebe izrade ove Studije proučen je dio Prostornog plana vezan uz prometne i vodne građevine koje se određuju kao postojeće, za koje je prostor namjene određen parcelom građevine i pojasom primjene posebnih uvjeta zaštite prema posebnim propisima, i planirane, uključujući i alternativne za koje se prostor osigurava namjenom površina i posebnim uvjetima korištenja.

U tekstualnom dijelu PP u poglavlju Riječni prometni sustav stoji da je vodne puteve rijekama Dunavom i Dravom potrebno reintegrirati u plovidbeni sustav Rajna-Majna-Dunav. Pri izgradnji i uređenju vodnih puteva u Županiji potrebno je održati visoki standard međunarodne VI. klase na vodnom putu Dunavom, urediti i održavati u plovnom stanju utvrđene kategorije dionicu vodnog puta Dravom od ušća u Dunav do luke Osijek na IV. međunarodnu klasu te ostvariti vodni put Dravom do Ferdinandovca na razini III. međunarodne klase. Plan isto tako napominje da su u slučaju promjene strateških planova riječnog prometnog sustava, moguće i promjene kategorija vodnih puteva bez prethodne izmjene PPOBŽ-a.

PP dalje navodi da se u koridorima riječnih vodnih putova dozvoljava gradnja i rekonstrukcija luka, pristaništa, sidrišta, brodogradilišta, hidrotehničkih zahvata i građevina te prateće infrastrukture. Projekti planirani s tim u vezi su izgradnja remontnog brodogradilišta na rijeci Dravi, proširenje i rekonstrukcija luke Osijek te rekonstrukcije pristaništa u Belišću i Donjem Miholjcu, kao i izgradnja drugih luka i pristaništa na Dravi i Dunavu.

Regulacijske korekcije profila i položaja korita vodotoka, a posebno izgradnja višenamjenskih hidrotehničkih sustava (VHS) moraju se planirati uz primjenu mjera zaštite naselja, krajolika, prirodnih vrijednosti i graditeljske baštine, sukladno posebnom propisu. Obzirom na graničnu važnost između Republike Hrvatske i Republike Mađarske od rkm 70+200, osiguranje vodnog puta provodit će se u skladu s međudržavnim sporazumima s Republikom Mađarskom.

Prostorni plan Županije dalje navodi da je osim luka i pristaništa planiranih PPOBŽ-om, moguće u skladu s posebnim propisima u okviru PPUO/G na vodnim putevima planirati i druge luke i pristaništa tako da se umanjiti utjecaj na ekološku mrežu i izbjegne gubitak rijetkih i ugroženih staništa.

¹¹ Izvješće o stanju u postoru Osječko-baranjske županije, Osječko-baranjska županija, 2019.

Prema prikazu na karti cestovnog, željezničkog, riječnog i zračnog prometa, oznake pristaništa na vodnom putu rijeke Drave u granicama Osječko-baranjske županije trenutno se nalaze samo na području grada Osijeka i grada Belišća.

Slika 8: Karta cestovnog, željezničkog, riječnog i zračnog prometa OBŽ
Izvor: Registar prostornih planova, <https://gis.prostorobz.hr>



U okviru luka i pristaništa moguće je razvijanje osnovnih lučkih djelatnosti i pratećih sadržaja te organiziranje zimovnika za brodove, vezova za mala plovila, uređivanje luka nautičkog turizma i slično. Na rijekama, gdje god to profil vodnog puta dopušta, odnosno na dijelovima vodotoka na kojima su ovim PPOBŽ planirane akumulacije, moguć je, do njihove izgradnje, a uz uvjete i suglasnost nadležnog tijela, vez plutajućih objekata (kućica na vodi, pontona i sl.) svih namjena, što je potrebno detaljnije razraditi kroz izradu prostornih planova uređenja općina i gradova.

Planska osnova za upravljanje vodama je Strategija upravljanja vodama, planovi upravljanja vodnim područjima i Plan upravljanja vodama. Stoga se vodne površine i vodno dobro uređuju i koriste tako da se osigura propisan vodni režim, kvaliteta i zaštita voda. Korita vodotoka treba, koliko je moguće, sačuvati u prirodnom obliku. U svrhu tehničkog i gospodarskog održavanja vodotoka i drugih voda, djelotvornog provođenja obrane od poplava i drugih oblika zaštite od štetnog djelovanja voda, na vodotocima i drugim ležištima voda utvrđuje se inundacijsko područje s režimom korištenja prostora prema posebnom propisu.

Na svim vodnim površinama, uz uvjete i suglasnost nadležnog tijela moguć je vez plutajućih objekata (kućica na vodi, pontona i sl.) svih namjena, što je potrebno detaljnije razraditi kroz izradu prostornih planova uređenja općina i gradova.

11.3 Prostorni plan uređenja Grada Osijeka

Vežano uz riječni promet Plan omogućuje građenje riječne državne luke i pristaništa. U sklopu pristaništa moguća je gradnja objekata i uređaja koji prate rad pristaništa kao što su skladišta, nadstrešnice, betonske rampe za spuštanje plovila u vodu, uređaji za spuštanje i podizanje plovila, klupske prostorije i sl. Po potrebi, i uz suglasnost nadležnih tijela, mogu se graditi i druga pristaništa.

Na desnoj obali Drave omogućuje se gradnja putničke luke županijskog značaja. Na vodnim površinama unutar građevinskog područja omogućuje se postavljanje plutajućih objekata u funkciji sporta, rekreacije i ugostiteljstva sukladno posebnom propisu uz obvezni kolni pristup ili uređenu obaloutvrdu, a u skladu s posebnom odlukom Grada Osijeka.

Na području obuhvata Izmjena i dopuna PPUGO-a, sukladno posebnom propisu, utvrđeni su dijelovi sljedećih područja ekološke mreže RH:

- područja očuvanja značajna za vrste i stanišne tipove – POVS (Područja značajna za Zajednicu - SCI)

- Kopački rit (HR2000394)
- Dunav – Vukovar (HR2000372)
- Donji tok Drave (HR2001308)
- područja očuvanja značajna za ptice – POP (Područja posebne zaštite - SPA)
- Podunavlje i donje Podravlje (HR1000016)

Plan obvezuje očuvanje ekološki vrijednih područja u skladu s posebnim propisima. Na području obuhvata Izmjena i dopuna PPUGO-a utvrđen je niz ugroženih i zaštićenih vrsta sukladno posebnom propisu, čija staništa je potrebno čuvati kroz uvjete zaštite prirode za svaki zahvat koji može imati negativan utjecaj na očuvanje i cjelovitost područja ekološke mreže. Stoga je potrebno, sukladno posebnom propisu, provesti ocjenu prihvatljivosti na ekološku mrežu.

Na temelju Zakona, Prostornog plana Osječko-baranjske županije, planskih usmjerenja i određenja u Izmjenama i dopunama PPUGO-a utvrđuje se obveza donošenja prostornih planova područja posebnih obilježja za Park prirode Kopački rit (na snazi) i Rekreativno područje Drava (planirani).

11.4 Prostorni plan uređenja Općine Petrijevci

Prostornim planom uređenja područja općine Petrijevci na rijekama Dravi i Karašici je određeno pet lokacija za sportska pristaništa koja služe za privez brodica sportskih ribolovaca kako slijedi:

<i>Rijeka</i>	<i>Lokacija</i>
<i>Drava</i>	<i>uz izdvojeni dio građevinskog područja naselja Petrijevci - Nehaj i Lipovac (vikend naselje)</i>
<i>Drava</i>	<i>sjeverno od lugarnice Jarčevac</i>
<i>Drava</i>	<i>uz izdvojeni dio građevinskog područja naselja Petrijevci – Karašica (vikend naselje)</i>
<i>Karašica</i>	<i>uz duhovno-rekreativni centar EMAUS</i>
<i>Karašica</i>	<i>uz naselje Petrijevci</i>

Sukladno Planu sve konstrukcije za privez brodica trebaju biti izvedene od drveta na način da ne sprječavaju protok vode, a sve prilazne staze izvedene isključivo od nasipanog šljunka ili betonskih elemenata položenih na tlo bez betoniranja i asfaltiranja. Do izgradnje planirane akumulacije na ovim je lokacijama, uz uvjete i suglasnost nadležnog tijela, dozvoljen i privez plutajućih objekata (kućica na vodi, pontona i slično) svih namjena. Privez brodica treba izvesti na način da se ne mijenja obalna linija niti se na bilo koji drugi način utječe na vodni režim, a svi zahvati u prostoru trebaju biti izvedeni u skladu s vodopravnim uvjetima Hrvatskih voda.

Pristaništa je dozvoljeno graditi na način da se ne uništavaju strme obale pogodne za gniježđenje bregunice i vodomara, a za zahvat izgradnje pristaništa potrebno je provesti postupak ocjene prihvatljivosti zahvata za ekološku mrežu.

11.5 Prostorni plan uređenja Grada Belišće

Prostorni plan uređenja u poglavlju Riječni promet predviđa uspostavljanje plovnog puta rijeke Drave na razinu IV. klase, a do konačnog uređenja etapna rješenja. Plan predviđa zonu za smještaj plutajućih objekata (vodenica, vidikovac, info-centar I sl.), uz desnu obalu rijeke Drave između rkm 56,7 i rkm 57.

U zoni smještaja vezova za plutajuće objekte moguće je postavljanje i privez plutajućih objekata uz suglasnost i uvjete Agencije za vodne putove, odnosno resornog Ministarstva mora, prometa i infrastrukture kojem je pripojena nadležna Agencija. Planom su zadani određeni tehnički uvjeti smještaja plutajućih objekata. Minimalna udaljenost vanjskog ruba plutajućeg objekta od ruba plovnog puta je 10 metara dok je maksimalna visina plutajućeg objekta iznad površine vode 8 metara. Pristupni most do plutajućeg objekta mora biti minimalne širine 3 metra.

11.6 Prostorni plan uređenja Grada Donji Miholjac

Unatoč podatku iz prethodnog poglavlja vezanom uz strateške i razvojne planove, gdje je Strategijom razvoja turizma grada Donjeg Miholjca 2017.-2027. navedena gradnja putničkog pristaništa kao jedan od prioritarnih projekata Grada, prostornim planom nije predviđena ni u opisnom ni u grafičkom dijelu lokacija pristaništa. Za potrebe ove Studije provjeren je podatak o planovima izmjene prostornog plana, a kako ovaj zahvat nije u planovima izmjenjen, predložit će se inicijativa izmjene prostornog plana od strane Lučke uprave Osijek.

12

Analiza turističke atrakcijske osnove u destinaciji

Analysis of the tourist attraction base in the destination



12. Analiza turističke atrakcijske osnove u destinaciji

Izuzetno povoljan zemljopisni položaj na rijeci Dravi i uz Dunav, koji je jedan od najznačajnijih europskih plovnih puteva, zatim prirodni resursi koji se temelje na sastavu tla i klimi pogodnim za poljoprivrednu proizvodnju, termalne vode, očuvani okoliš i jedinstveno područje Kopačkog rita samo su dio pogodnosti koje pruža Osječko-baranjska županija.

Razvoj turizma županije počiva na lječilišnom, rekreativnom, lovnom i ribolovnom te seoskom turizmu. Izuzetno mjesto kontinentalnog turizma predstavljaju jedinstvena ekološka oaza Parka prirode Kopački rit, zaštićena područja Regionalnog parka Mura-Drava i poznati vinski podrumi. Osječka tvrđa i Đakovačka katedrala simboli su kulturnog turizma, a zajedno s dvorcima u Donjem Miholjcu, Valpovu i Našicama čine iznimno bogatstvo za sve ljubitelje kulturnih i povijesnih sadržaja.

Sva prepoznatljiva turistička obilježja Osječko-baranjske županije uglavnom su smještena u neposrednoj blizini rijeke Drave. Unatoč tome nisu povezana riječnim putem u jedinstven turistički doživljaj koji bi Županiju istaknuo u ponudi kontinentalnog turizma.

Exceptionally favorable geographic position on the River Drava and alongside Danube, which is one of the most important European waterways, then natural resources based upon the structure of soil and the climate suitable for agricultural production, thermal waters, preserved environment and the unique Kopački Rit area are just a part of favorable conditions offered by the Osijek-Baranja County.

Development of County's tourism is based on health, recreational, hunting and fishing, and rural tourism. Unique ecological oasis of the Kopački Rit Nature Park represents an exceptional place of continental tourism along with protected areas of the Mura-Drava Regional Park and famous wine cellars. Osijek Fortress and Đakovo Cathedral are symbols of cultural tourism, and together with the castles in Donji Miholjac, Valpovo and Našice they are an exceptional treasure for all lovers of cultural and historical content.

All recognizable tourist attractions of Osijek-Baranja County are mostly located near the Drava River. Nevertheless, they are not connected by river into a unique tourist experience that would highlight the County in the offer of continental tourism.

12.1 Turistički promet u Osječko-baranjskoj županiji

Obzirom na uvjete pandemije COVID-19 tijekom 2020. godine u kojem je turistički sektor pretrpio goleme gubitke koji su se odrazili i na turistički promet u Osječko-baranjskoj županiji, za ovo poglavlje koristit će se podaci iz razdoblja 2017.-2019. godine.

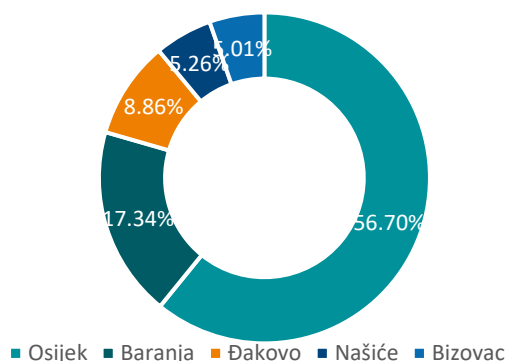
Prema podacima eVisitora, u promatranom razdoblju 2017. – 2019. godine kontinuirano se bilježi porast turističkog prometa u Osječko-baranjskoj županije. Godine 2017. iznosio je 5.50%, 2018. godine 7.50% dok je 2019. ostvaren porast od 15.74% u odnosu na 2018. godinu.

Godina	Broj noćenja	Povećanje
2017.	188.562	5,5%
2018.	202.287	7,5%
2019.	234.121	15,74%

U ukupnoj strukturi gostiju u Osječko-baranjskoj županiji, posebno treba istaknuti kako se više od polovine turističkog prometa u Županiji u sve tri promatrane godine brojem dolazaka i brojem ostvarenih noćenja, odnosi na županijsko središte - Osijek 56,70%. U ostatku destinacije Baranja zauzima drugu poziciju sa 17,34%, zatim slijedi Đakovo s 8,86%, Našice s 5,26% i Bizovac s 5,01%.

U Osijeku ostvareno je 56,70% noćenja, dok u ostatku destinacije Baranja zauzima drugu poziciju sa 17,34%, zatim slijedi Đakovo s 8,86%, Našice s 5,26% i Bizovac s 5,01%.

Grafikon 7: Udio noćenja na području OBŽ
Izvor: Izvješće o radu TZ OBŽ za 2019. godinu

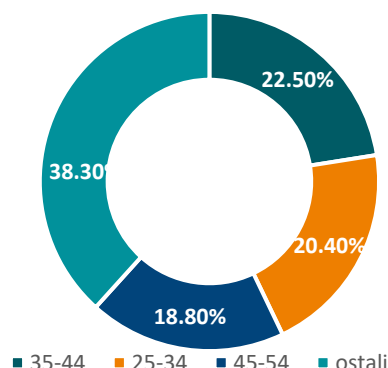


U strukturi turističkog prometa Županije, u pravilu, prevladavaju dolasci i noćenja ostvarena od strane domaćih gostiju. U strukturi gostiju po zemljama, domaći gosti čine 58,88%, a od stranih gostiju najzastupljeniji su njemački gosti s 5,66%, a slijede Srbija s 2,93%, Bosna i Hercegovina 2,89%, Slovenija s 2,22%, ostale afričke zemlje 2,12% (Bizovačke toplice), Mađarska s 1,99% te ostali.

Promatrano kroz godinu, Županiju turistički gledano ne obilježava sezonalnost uobičajena za turizam u RH. Najveći broj noćenja ostvari se u proljeće i jesen. U listopadu 2019. zabilježeno je 26.682 noćenja, u rujnu 25.921, a u proljetnim mjesecima svibnju i lipnju, 23.285 odnosno 22.469 noćenja.

Turisti koji posjećuju Županiji, većinom pripadaju dobi od 25-54 godine, njih 61,7%. Po dobnim skupinama najveći udio odnosi se na dobnu kategoriju 35-44 godine njih 22,5%, zatim 20,4% dobnu kategoriju 25-34 te u kategoriji 45-54 godine njih 18,8%.

Grafikon 8: Udio turista po dobnim skupinama
Izvor: Izvješće o radu TZ OBŽ za 2019. godinu



Analiza turističkog prometa u razdoblju od 2017. do 2019. godine prema vrstama smještajnih objekata pokazuje da se u svim promatranim godinama velika većina noćenja na području Županije ostvaruje u hotelima i pansionima. Prema Izvješću TZ OBŽ za 2019. godinu, gotovo polovica noćenja ostvari se u hotelima (49,36%), četvrtina u objektima u domaćinstvima (24,18%), petina u ostalim ugostiteljskim objektima za smještaj (19,24%), zatim slijede objekti na OPG-u (6,08%), kampovi (8,47%) te nekomercijalni smještaj (0,3%). Najveći porast u odnosu na 2018. godinu zabilježen je u kategoriji objekti u domaćinstvu (41,7%).

U analizi turističkog prometa po organizaciji dolaska, većina od 87,60% odnosi se na individualna noćenja dok samo manji broj turista dolazi organizirano putem agencijskih usluga njih 12,40%.¹²

Što se tiče vremena zadržavanja turista na području Županije, prosječna duljina boravka turista tijekom 2019. godine, neovisno o razlikama među pojedinim jedinicama lokalne samouprave, u prosjeku je 2,0 dana. Domaći gosti prosječno se zadrže 1,97, dok strani 2,33 dana. Osim višednevnih turističkih posjeta, za turizam Županije od izuzetnog su značenja i jednodnevni posjetitelji iz susjednih županija kao i prekograničnih područja Republike Mađarske, Srbije i BiH.

12.2 Turistička atrakcijska osnova Osječko-baranjske županije

Osječko-baranjska županija na istoku Hrvatske zauzima najveći postor i najveća je slavonska županija. U njoj živi najviše stanovnika u usporedbi s ostalim slavonskim županijama. To je ujedno jedan od čimbenika zbog kojeg u Županiji ima i najviše atrakcija međunarodnog i nacionalnog značaja. Svakako se u Županiji najviše ističu Park prirode Kopački rit koji je mnogim posjetiteljima upravo motiv dolaska, Osječka tvrđa s pregršt kulturnih i povijesnih spomenika kao i dobrom ugostiteljskom ponudom te grad Đakovo sa čuvenom katedralom i državnom ergelom lipicanaca. Status vodećih atrakcija u Osječko-baranjskoj županije imaju i Baranjsko i Erdutsko vinogorje sa svojim podrumima. Od najpoznatijih manifestacija u Županiji svakako treba izdvojiti tradicionalne Đakovačke vezove i za mlađu publiku sve popularniji Pannonian Challenge.

U nastavku poglavlja dan je kratak pregled najvažnijih turističkih aduta Osječko-baranjske županije svrstanih u prirodne i antropogene atrakcije te manifestacije i ukratko s opisom turističke infrastrukture. Detaljniji opis turističke atrakcijske osnove uz rijeku Dravu opisan je u sljedećem poglavlju.

¹² Izvješće o radu s financijskim izvješćem Turističke zajednice Osječko-baranjske županije za 2019. godinu, Turistička zajednica Osječko-baranjske županije, 2020.

Od prirodnih atrakcija Park prirode Kopački rit ističe se kao najvažnija prirodna atrakciju u Županiji u čijem je okruženju posljednjih godina niknuo niz smještajnih i ugostiteljskih objekata. i sam Park prirode nudi posjetiteljima organizirane programe obilaska i zanimljive rute koji se uvijek mogu prilagoditi željama posjetitelja. Unutar Parka nalazi se jedino mjesto u Županiji s kojeg je organizirana plovidba za veće grupe posjetitelja. Na jezeru Veliki Sakadaš izgrađeno je novo pristanište s kojeg započinje uzbuđljiva avantura kroz Posebni zoološki rezervat. Plovidba traje oko 1 h, a na brodu je i stručni vodič s kojim će posjetitelji zaploviti kroz čudesni svijet poplavne doline Dunava.



*Slika 9: Plovidba jezerom Veliki Sakadaš
Izvor: Park prirode Kopački rit*

Osječko-baranjska županija pozornost privlači i prostorima uz velike rijeke Dunav i Dravu, međunarodnim plovnim putovima kojima destinaciju godišnje posjeti preko 60.000 inozemnih gostiju u jednodnevnim i poludnevnim izletima. U granicama Županije nalazi se i regionalni park Mura-Drava i jedno od najvećih europskih rezervata biosfere Mura-Drava-Dunav. Kao tri najatraktivnije točke uz rijeku Dunav ističu se Batina s jedinstvenim spomenikom Crvenoj armiji, Aljmaš kao glavno hodočasničko središte cijele Slavonije i Erdut s kulom iznad Dunava i čuvenim vinskim podrumom. Sve tri turističke atrakcije moguće je posjetiti i riječnim putem preko putničkih pristaništa u Batini i Aljmašu. Uz Dunav nalaze se i dva slikovita vinogorja - Baranjsko i Erdutsko s vrhunskim vinarijama ovoga kraja.

Od prirodnih atrakcija na području Županije nalaze i mnoge druge prirodne atrakcije regionalnog značaja poput Krndije i Dilj gore, jezera Đola, Lapovac, Borovik i Jošava, Erdutskih, Feričanskih i Đakovačkih vinogorja, brojnih parkova i sl.

Antropogene atrakcije u Osječko-baranjskoj županiji svakako su dva najveća grada Osijek i Đakovo. U Osijeku najpoznatija tuistička atrakcija je Tvrđa, okosnica kulturnog turizma Županije. U centru Grada pozornost privlači središte grada oko Trga Ante Starčevića i Zimske luke s katedralom Svetog Petra i Pavla, popularna šetnica uz Dravu na kojoj su smješteni putničko pristanište, mlin i skelski prijelaz. Brojne secesijske palače nalaze se na potezu od središta grada prema Tvrđi. Na potezu uz Dravu od centra prema Tvrđi nalazi se atraktivni pješački viseći most. Kao najveći grad Slavonije, Osijek raspolaže i najbogatijom muzejskom postavom smještenom u Muzeju Slavonije u Tvrđi, u kojoj se posebno izdvaja arheološka zbirka.

U Đakovu, najveću pozornost posjetitelja privlači katedrala Svetog Petra kao najmonumentalnija sakralna građevina u cijeloj Slavoniji. Odmah uz Katedralu nalazi se slikovita gradska jezgra na čijem se rubu nalazi i crkva Svih Svetih izgrađena na mjestu nekadašnje džamije te postava Dijecezanskog muzeja Đakovačke biskupije i muzeja Josipa Jurja Strossmayera. Osim gradske jezgre uz Đakovo nalazi se i ergela lipicanaca koja privlači pozornost kako domaćih tako i inozemnih posjetitelja.



*Slika 10: Katedrala sv. Petra u Đakovu
Izvor: <https://sv.misa.org>*

Objektima kulturne baštine nacionalnog značaja na prostoru Županije raspolažu i drugi gradovi poput Valpova i Našica u čijim se središtima nalaze atraktivni dvorci Prandau-Normann odnosno Pejačević. Unutar ovih dvoraca ujedno su smještene postave gradskih muzeja Valpovai Našica. Donji Miholjac ima jedinstveni dvorac engleskog stila u kojem je smještena gradska uprava, a u dvorcu Tikveš u Parku prirode Kopački rit nalazi se Europski centar za okoliš.

Od sakralnih objekata nacionalni značaj imaju i crkva Sv. Antuna Padovanskog s franjevačkim samostanom u Našicama te novosagrađena Crkva Gospe od utočišta u glavnom slavonskom svetištu Aljmašu. Na području općine Erdut još su dvije atraktivne lokacije - mjesto Erdut s najvećom vinskom bačvom u uporabi na svijetu i slikovitom kulom na lesnim padinama iznad Dunava te Dalj neposredno uz Dunav s jedinstvenim muzejom posvećenom velikom srpskom znanstveniku Milutinu Milankoviću u njegovoj rodnoj kući. Ostatak Županije bogat je brojnim dvorcima, palačama, muzejima i crkvama od regionalnog značaja.

Županija je bogata i prepoznatljiva i po mnogobrojnim manifestacijama. Uz uvodno spomenute folklornu manifestaciju Đakovačke vezove i sportsko-glazbenu manifestaciju Pannonian Challenge, obje od međunarodnog značaja, tijekom godine održava se niz sportskih, umjetničkih i gastronomskih manifestacija nacionalnog značaja poput Slama land art festivala, Dunav art festivala, Olimpijade starih sportova u Brođancima, Zemlje bez granica, Večeri vina i umjetnosti, Ribarskih dana u Kopačevu, Vinskog maratona u Zmajevcu i drugih.



Slika 11: Panonian Challenge

Izvor: <https://narod.hr>

Turistička infrastruktura na području Županije dobro je razvijena s bogatom mrežom biciklističkih ruta, poučnih staza, infrastrukture za lov i ribolov, konjički turizam, lječilišta i kupališta. U Županiji se nalaze i tri putnička pristaništa za prihvat plovila na međunarodnim riječnim krstarenjima koja se nalaze na Dunavu u Batini i Aljmašu te Dravi u Osijeku. Na sva tri putnička pristaništa moguć je iskrcaj i ukrcaj putnika s velikih riječnih kuzera s prosječno 150 putnika koji uobičajeno plove u programima krstarenja na ruti Budimšešta-Crno mora i obrnuto. Novoizgrađeno putničko pristanište na Dravi u Osijeku, ima mogućnost prihvata i manjih plovila u izletničkoj plovidbi. Uz ove dvije velike rijeke prolaze i dvije međunarodne EuroVelo biciklističke rute - EuroVelo 6 uz Dunav i uz Dravu najdulja europska ruta EuroVelo 13 "Željezna zavjesa".

Promatrajući turističku atrakcijsku osnovu i turističku infrastrukturu Županije u okvirima teme ove Studije, može se zaključiti da postoji osnova za razvoj i povezivanje postojećih turističkih atrakcija u novu objedinjenu turističku priču koja će uključivati prirodne atrakcije, rijeke Dunav i Dravu. Prilika je to da se Županija istakne u ponudi od ostalih slavonskih županija te objedini prirodne atrakcije s bogatom eno-gastro ponudom u jedinstveni doživljaj destinacije. O prijedlozima povezivanja turističke atrakcijske osnove uz vodne putove riječnim putem, više u poglavlju u nastavku.

13

Prijedlog koncepta razvoja turističke
plovidbe

River cruising development concept



13. Prijedlog koncepta razvoja turističke plovidbe

Iako Rijeka Drava na svom plovnom putu u granicama Osječko-baranjske županije udovoljava gabaritima plovnosti manjih turističko-izletničkih plovila, turistički potencijali ove rijeke nisu dovoljno razvijeni.

U važećim prostornim planovima nije predviđen dovoljan broj lokacija pristanišne infrastrukture, stoga će se u ovom poglavlju dati preporuka za izmjenu prostornih planova kako bi se turistička atrakcijska osnova u zaleđu mogla povezati u jedinstveni turistički proizvod s programima plovidbe.

U ovom poglavlju dat će se prijedlog koncepta razvoja turističkih programa kombinirajući postojeću turističku ponudu na kopnu uz rijeku Dravu na području Osječko-baranjske županije s programima izletničke plovidbe koji će tvoriti zaokruženi proizvod vodeći računa pri tome o postojećoj i potrebnoj prometnoj i turističkoj infrastrukturi na području Osječko-baranjske županije.

Although the Drava River on its waterway within the boundaries of Osijek-Baranja County meets the dimensions of the navigability of smaller tourist-excursion vessels, the tourist potentials of this river are not sufficiently developed.

The current spatial plans do not provide for a sufficient number of port infrastructure locations, so this chapter will recommend the amendment of spatial plans so that the tourist attraction base in the hinterland can be connected into a single tourist product with navigation programs.

This chapter will propose the concept of development of tourist programs by combining the existing tourist offer on the River Drava shore in Osijek-Baranja county, with excursion sailing programs that will form a complete product, taking into account the existing and necessary transport and tourist infrastructure in Osijek-Baranja County.

13.1 Analiza administrativnog uređenja općina i gradova uz rijeku Dravu

Jedna od prednosti Osječko-baranjske županije u odnosu na druge kontinentalne županije, su dva međunarodna plovna puta koja prolaze kroz nju. Jedan od njih je rijeka Drava čiji se potencijal razvoja turizma obrađuje u ovoj Studiji u granicama Osječko-baranjske županije. U analizi obraditi će se istočni dio Županije, gradovi i naselja smještena uz rijeku Dravu ili s njom neposredno povezana kako bi se objedinio prirodni turistički potencijal rijeke s turističkom ponudom na obali i zaokružio u jedinstvenu turističku ponudu.

Rijeka Drava kroz Republiku Hrvatsku protiče u dužini od 323 km, od toga 95 km u graničnom području s Republikom Mađarskom. Na području sliva rijeke Drave smješteno je oko 970 naselja u kojima živi oko 830 000 stanovnika. Uglavnom prevladavaju manja naselja, a od većih gradova izdvajaju se Osijek sa 108 000 stanovnika i Varaždin s 49 000 stanovnika. Oko 63% sliva su poljoprivredne površine udjelom šuma od 25%.

Osječko-baranjskom županijom Drava protiče svojim donjim tokom u duljini od 105 km od naselja Podravska Moslavina do ušća u rijeku Dunav. Na tom potezu smjestila su se 4 grada, Osijek, Valpovo, Belišće i Donji Miholjac te 9 općina čija su naselja smještena u blizini riječnog toka.

Slika 12: Administrativno uređenje Osječko-baranjske županije
Izvor: <https://www.tourist-ad-guide.com>



U nastavku je prikaz gradova i općina uz rijeku Dravu s pripadajućim naseljima, površinom i brojem stanovnika (izvor Wikipedia, službene stranice gradova i općina).

Naziv grada/općine	Površina u km ²	Broj stanovnika	Naselja uz Dravu
Osijek	169,74	108.048	Briješće, Brijest, Josipovac, Klisa, Nemetin, Osijek, Podravlje, Sarvaš, Tenja, Tvrđavica, Višnjevac
Valpovo	142,66	11.563	Harkanovci, Ivanovci, Ladimirevci, Marjančaci, Nard, Šag,

			<i>Valpovo, Zelčin</i>
<i>Belišće</i>	<i>68,75</i>	<i>10.825</i>	<i>Belišće, Bistrinci, Bocanjevci, Gač, Gorica Valpovačka, Kitišanci, Tiborjanci, Veliškovci, Vinogradsci</i>
<i>Donji Miholjac</i>	<i>153,55</i>	<i>9.491</i>	<i>Donji Miholjac, Golinci, Miholjački Poreč, Podgajci Podravski, Radikovci, Rakitovica, Sveti Đurađ</i>
<i>Erdut</i>	<i>157,78</i>	<i>7.308</i>	<i>Aljmaš, Bijelo Brdo, Dalj, Erdut</i>
<i>Podravska Moslavina</i>	<i>44,46</i>	<i>1.451</i>	<i>Gezinci, Krčenik, Matrinci Miholjački, Podravska Moslavina, Orešnjak</i>
<i>Petrijevci</i>	<i>69,87</i>	<i>2.870</i>	<i>Petrijevci, Satnica</i>
<i>Petlovac</i>	<i>93,14</i>	<i>2.779</i>	<i>Baranjsko Petrovo Selo, Luč, Novi Bezdán, Novo Nevesinje, Petlovac, Sudaraž, Širine, Torjanci, Zeleno Polje</i>
<i>Jagodnjak</i>	<i>104,9</i>	<i>2.040</i>	<i>Bolman, Jagodnjak, Majške Međe, Novi Bolman</i>
<i>Viljevo</i>	<i>93,34</i>	<i>1.251</i>	<i>Blanje, Bockovac, Cret Viljevski, Ivanovo, Kapelna, Krunoslavje, Viljevo</i>
<i>Marijanci</i>	<i>65,72</i>	<i>2.405</i>	<i>Bočkinci, Brezovica, Čamagajevci, Črnkovci, Kunišinci, Marijanci, Marjanski Ivanovci</i>
<i>Darda</i>	<i>86,75</i>	<i>6.908</i>	<i>Darda, Mece, Švajcarnica, Uglješ</i>
<i>Bilje</i>	<i>344</i>	<i>5.480</i>	<i>Bilje, Kopačevo, Kozjak, Lug, Podunavlje, Tikveš, Vardarac, Zlatna Greda.</i>

13.2 Analiza turističke ponude u okruženju rijeke Drave na području Osječko-baranjske županije

Osječko-baranjska županija svakako je s turističkog gledišta prepoznatija s ponudom turističkih atrakcija u njenom istočnom dijelu u kojem prednjače Osijek s 56,70% noćenja, Baranja zauzima drugu poziciju sa 17,34%, a zatim slijedi Đakovo u južnom dijelu Županije s 8,86% noćenja. Osječka Tvrdá, Kopački rit te Đakovo s katedralom i ergelom svakako su najpoznatije turističke atrakcije Županije.

Kriteriji za identifikaciju i vrednovanje turističke atrakcijske osnove Županije su raznoliki, a prvenstveno

se odnose na kvalitetu turističkog prostora, postojeće turističke i ugostiteljske sadržaje, posebne i specifične turističke sadržaje, prometnu povezanost te turističke razvojne projekte Županije, općina i gradova. Pod kvalitetom turističkog prostora općenito gledajući podrazumjevaju se temeljni prirodni resursi i eventualna zaštićena područja, postojeće vodene i šumske površine za lov, ribolov i rekreaciju, vinogradarska područja te uređeni prostori za izlete, kampiranje i boravak u prirodi. Postojeći turistički i ugostiteljski sadržaji posebno su važni kao kriterij za posjetitelja koji planiraju boravak od više dana te uključuju smještajne kapacitete i ugostiteljsku ponudu. Uz njih u ovu kategoriju ulaze rekreacijski sadržaji za aktivni i zdravstveni turizam kao i kulturnopovijesni sadržaji. U specifične sadržaje u službi turizma ubrajaju se folklorne, sportske i eno-gastro manifestacije, specifični sadržaji poput konjičkih klubova i ergela, vinskih podruma, vjerskih sadržaja i programa u prirodi i vezanih uz prirodu poput promatranja ptica i sl. Cestovna prometna dostupnost svakako je jedan od glavnih kriterija atraktivnosti područja, a uz nju blizina aerodroma, željezničkog kolodvora, graničnog prijelaza i za dolazak riječnim putem putničkog pristaništa. Atraktivnost područja svakako je vezana i uz turističke razvojne projekte koji se planiraju ili provode od strane jedinica lokalne i regionalne samouprave, a koji prije svega moraju biti planski i koordinirani.

Postojeća turistička atrakcijska osnova Županije uključuje prirodna bogatstva voda, šuma i termalnih izvora, zaštićena područja, bogatu kulturno-povijesnu baštinu, očuvanu floru i faunu koja zajedno sa relativno dobrim geoprometnim položajem predstavlja kvalitetnu resursnu osnovu za razvitak brojnih oblika selektivnog turizma poput izletničkog, avanturističkog, lovnog i ribolovnog, lječilišnog, ekoturizma i nautičkog turizma. Prednost Županije je upravo u mogućnosti objedinjavanja turističke atrakcijske osnove u jedan jedinstveni turistički program i doživljaj. Gradovi i naselja smješteni uz rijeku Dravu imaju sve preduvjete da ponude ovakvu jedinstvenu turističku uslugu.

Prepoznatljiv kao kontinentalni turistički prostor, dio Županije smješten uz rijeku Dravu s turističkim središtem regionalnog značaja gradom Osijekom, prepoznatljiv je prije svega po dvorcu Prandau i parkom u Donjem Miholjcu kao i manifestacijom Miholjačko sijelo, Valpovačkim dvorcem Prandau Norman s perivojem i park šumom te Bizovačim toplicama, mjestom zdravstvenog, lječilišnog i kupališnog turizma.

U nastavku je pregled turističke atrakcijske osnove naselja i gradova smještenih uz rijeku Dravu na području Osječko-baranjske županije.

Naziv atrakcije	Tip atrakcije	Lokacija
<i>Rijeka Drava</i>	<i>Prirodna atrakcija</i>	<i>Osječko-baranjska županija</i>
<i>Regionalni park Mura-Drava</i>	<i>Prirodna atrakcija</i>	<i>Osječko-baranjska županija</i>
<i>Zoološki vrt</i>	<i>Prirodna atrakcija</i>	<i>Osijek</i>
<i>Park kralja Petra Krešimira IV</i>	<i>Prirodna atrakcija</i>	<i>Osijek</i>
<i>Perivoj kralja Tomislava</i>	<i>Prirodna atrakcija</i>	<i>Osijek</i>
<i>Tvrđa</i>	<i>Povijesna urbanistička cjelina</i>	<i>Osijek</i>
<i>Centar grada s Trgom i Zimskom lukom</i>	<i>Povijesna urbanistička cjelina</i>	<i>Osijek</i>
<i>Katedrala Sv. Petra i Pavla</i>	<i>Sakralni objekt</i>	<i>Osijek</i>

<i>Apostola</i>		
<i>Muzej Slavonije i Arheološki muzej</i>	<i>Muzej</i>	<i>Osijek</i>
<i>Pješački most preko Drave</i>	<i>Infrastruktura</i>	<i>Osijek</i>
<i>Putničko pristanište</i>	<i>Infrastruktura</i>	<i>Osijek</i>
<i>Bizovačke toplice</i>	<i>Toplice/lječilište</i>	<i>Bizovac</i>
<i>Dravska biciklistička ruta i EuroVelo 13 ruta 'Željezna zavjesa'</i>	<i>Biciklistička ruta</i>	<i>Osječko-baranjska županija</i>
<i>Stara Drava</i>	<i>Prirodna atrakcija-jezero</i>	<i>Belišće</i>
<i>Orintološki rezervat Podpanj</i>	<i>Prirodna atrakcija-močvarno područje</i>	<i>Donji Miholjac</i>
<i>Ribnjaci Miholjac</i>	<i>Prirodna atrakcija-ribnjak</i>	<i>Donji Miholjac</i>
<i>Park oko dvorca Prandau Normann</i>	<i>Prirodna atrakcija-park</i>	<i>Valpovo</i>
<i>Park oko dvorca Hilleprand von Prandau i Mailath</i>	<i>Prirodna atrakcija-park</i>	<i>Donji Miholjac</i>
<i>Dvorac Mailath</i>	<i>Dvorac</i>	<i>Donji Miholjac</i>
<i>Dvorac Prandau s muzejem Valpovštine</i>	<i>Dvorac i muzej</i>	<i>Valpovo</i>
<i>Povijesna jezgra</i>	<i>Povijesna urbanistička cjelina</i>	<i>Valpovo</i>
<i>Povijesna jezgra</i>	<i>Povijesna urbanistička cjelina</i>	<i>Donji Miholjac</i>
<i>Palača Gutmann</i>	<i>Dvorac</i>	<i>Belišće</i>
<i>Gater</i>	<i>Spomenik</i>	<i>Belišće</i>
<i>Lovište Lacići-Gložđe</i>	<i>Lovište</i>	<i>Donji Miholjac</i>
<i>Ribolovni centar Blanje</i>	<i>Lovište</i>	<i>Donji Miholjac</i>
<i>Copacabana</i>	<i>Kupalište</i>	<i>Osijek</i>
<i>Izletište Bistrinci</i>	<i>Izletište/kupalište</i>	<i>Belišće</i>

Izvor atrakcija: Marketinški plan turizma Osječko-baranjske županije 2019.-2025., Institut za turizam/ vlastita obrada

Iz pregleda glavne turističke atrakcijske osnove, prirodnih i antropogenih atrakcija, vidljivo je da je većina atrakcija smještena u Osijeku. U tabelu su uključene i Bizovačke toplice iako izravno nisu na lokaciji uz Dravu, ali imaju važnu ulogu u razvoju lječilišnog i zdravstvenog turizma te su prometno dobro povezane s naseljima uz rijeku Dravu na kratkoj udaljenosti (Bizovac-Valpovo 10 km, Bizovac-Belišće 14 km). Područje obiluje antropogenim atrakcijama, muzejima i dvorcima kao i povijesno

urbanističkim cjelinama. Od prirodnih atrakcija ističu se rijeka Drava, močvarna područja, ribnjaci, rezervati i parkovi.

Na području Osječko-baranjske županije mnoštvo je folklornih, sportskih i eno-gastro manifestacija, čiji se popis prema naseljima i gradovima smještenim uz rijeku Dravu, nalazi u opisu i tabeli u nastavku.

U gradu Belišću u mjesecu rujnu obilježava se pregršt kulturno turističkih događanja koje su sve objedinjene u jednu veliku manifestaciju „Belišćanska zlatna jesen“. U sklopu manifestacije održavaju se pekmezijada, Glazbeni mostovi kultura, Državno natjecanje u kuhanju čobanca te završna svečanost Međunarodna smotra folklor s brojnim kulturno-umjetničkim društvima iz zemlje i inozemstva. Manifestacija „Belišćanska zlatna jesen“ potiče čuvanje i njegovanje tradicije i običaja, potiče razvoj gospodarstva i kulturnog izričaja te je značajna u turističkoj ponudi grada Belišća i prigradskih naselja.



Slika 13: Belišćanska zlatna jesen

Izvor: <https://mojebelisce.com.hr>

U Donjem Miholjcu održava se tradicionalna kulturna manifestacija Miholjačko sijelo, koja se održava drugog tjedna mjeseca srpnja, ujedno manifestacija koja u četiri dana održavanja broji preko dvije tisuće aktivnih sudionika iz Hrvatske i inozemstva. Kulturno umjetnička duštva svojim plesovima, pjesmama i običajima predstavljaju tradiciju svojih krajeva. U programu posjetitelji uživaju u raznim kulturnim priredbama: izložbi slika, etno izložbi, izložbi kruha i kolača, dramskim predstavama, koncertima i drugim kulturno turističkim atrakcijama.



Slika 14: Miholjačko sijelo

Izvor: <https://republika.eu>

Naziv manifestacije	Tip manifestacije	Lokacija
<i>Pannonian Challenge</i>	<i>Sportsko-glazbena</i>	<i>Osijek</i>
<i>Olimpijada starih sportova</i>	<i>Folklorno-sportska</i>	<i>Brođanci</i>
<i>Dobro World Cup</i>	<i>Sportska</i>	<i>Osijek</i>
<i>Osječko ljeto kulture</i>	<i>Umjetnička</i>	<i>Osijek</i>
<i>Zemlja bez granica</i>	<i>Umjetnička</i>	<i>Osijek</i>
<i>Večer vina i umjetnosti</i>	<i>Gastro-umjetnička</i>	<i>Osijek</i>
<i>Festival sira i vina</i>	<i>Eno-gastro</i>	<i>Valpovo</i>

Izvor: Marketinški plan turizma Osječko-baranjske županije 2019.-2025., Institut za turizam/vlastita obrada

Na području smještenom uz rijeku Dravu nalazi se još niz lokacija s preduvjetima razvoja sportskih i izletničkih sadržaja povezanih s plovidbom, poput sportsko ribolovnih područja oko ušća Drave u Dunav, rekreacijskih sadržaja na području lokacije Pampas, lokaliteta stare Drave u Bijelom Brdu, ušća Karašice, rukavca Drave kod Donjeg Miholjca, mnoštva ribnjaka i drugih lokacija uz Dravu i Karašicu pogodnih za razvoj turističkih sadržaja.

13.3 Turistička atrakcijska osnova mikrolokacija uz pristaništa

Zapadni dio Osječko-baranjske županije, kao što je prethodno istaknuto, u turističkom smislu nije valoriziran na istom nivou kao ostali dijelovi Županije; Baranja, Đakovština, Erdutsko vinogorje. Ovaj dio Županije s druge strane, ima prirodno neiskorišteni potencijal koji u turističkom smislu nije dovoljno vrednovan. Rijekom Dravom plovi se za sada samo do Osijeka u programima međunarodnih riječnih krstarenja rijekom Dunav. Upravo iz tog razloga u Osijeku je izgrađeno novo putničko pristanište kako bi se odgovorilo na trendove rasta potražnje za riječnim krstarenjima na europskim vodnim putovima. Na putničkom pristaništu moguće je pristajanje i manjih izletničkih plovila te je izgradnjom ovog pristaništa ostvarena pretpostavka razvoja kružne izletničke plovidbe rijekom Dravom u kojoj se putnici ukrcaju i iskrcavaju na istoj lokaciji u Osijeku. Ovo je ujedno i jedino putničko pristanište na rijeci Dravi na području Osječko-baranjske županije.

U nastavku ovog poglavlja dat će se prijedlog lokacija gradnje nove pristanišne infrastrukture neposredno vezane uz turističku atrakcijsku osnovu mikrolokacije uz popis već postojećih (Osijek) i planiranih pristaništa (Belišće). Prijedlog lokacija uzeo je u obzir hidrološke i morfološke značajke rijeke Drave kao i spremnost turističke infrastrukture za razvoj različitih oblika turizma. Kako je lijeva obala rijeke Drave u granicama Županije većinom poplavno područje, u prijedlogu su se obradile samo lokacije na desnoj obali rijeke. U konačnici, cilj ovog prijedloga usmjeren je na integraciju prirodnog resursa rijeke Drave s turističkom ponudom u okruženju kako bi se dobio novi jedinstveni turistički doživljaj u Županiji.

<i>Lokacija pristaništa</i>	<i>Vrsta programa</i>	<i>Turistička atrakcijska osnova mikrolokacije</i>
<i>Osijek</i>	<i>Kulturni</i>	<i>Središte grada i Tvrđa</i>
	<i>Ciklo</i>	<i>Dravska biciklistička ruta Euro Velo 13 Euro Velo 6</i>
	<i>Vinski</i>	<i>Baranjsko vinogorje Erdutsko vinogorje Regionalna vinoteka-Tvrđa</i>
	<i>Gastro</i>	<i>Razni lokaliteti eno-gastro ponude šireg područja Osijeka i Baranje</i>
	<i>Ekološki/znanstveno- edukativni</i>	<i>Kopački rit</i>
	<i>Sportsko-rekreacijski</i>	
<i>Petrijevci</i>	<i>Zdravstveno-lječilišni</i>	<i>Bizovačke toplice</i>

	<i>Gastro</i>	<i>Priradni resort Emaus Kulenari Hotel Petrijevc Jelengrad</i>
	<i>Izletnički</i>	<i>Vikend naselje Nehaj Vikend naselje Karašica</i>
	<i>Ciklo</i>	<i>Dravska biciklistička ruta</i>
<i>Belišće</i>	<i>Sportsko-rekreacijski</i>	<i>"Odmorište Drava" Bistrinci</i>
	<i>Kulturni</i>	<i>Dvorac Prandau-Normann Valpovo Palača Gutmann Kompleks "Zelene kuće" Kompleks radničkih kuća "Pekmez ulica" Zgrada Direkcije Slavonsko- podravske željeznice Arheološka nalazišta</i>
	<i>Lovno-ribolovni</i>	<i>Stara Drava Lovište Podunavlje - Podravlje</i>
	<i>Vinski</i>	<i>Baranjsko vinogorje</i>
	<i>Ciklo</i>	<i>Dravska biciklistička ruta</i>
	<i>Gastro</i>	<i>Etno selo Bocanjevci</i>
<i>Donji Miholjac</i>	<i>Ekološki/znanstveno- edukativni</i>	<i>Ornitološki rezervat "Podpanj"</i>
	<i>Kulturni</i>	<i>Dvorac Mailath</i>
	<i>Gastro</i>	<i>Etno Blanje Kulenari</i>
	<i>Ribolovni</i>	<i>Ribnjaci Donji Miholjac Ribnjaci Blanje</i>
	<i>Vinski</i>	<i>Vinogorje Ferićanci</i>
	<i>Ciklo</i>	<i>Dravska biciklistička ruta</i>

Kulturni program

U Donjem Miholjcu nalazi se jedan od najočuvanijih dvoraca u Hrvatskoj, dvorac Mailáth. Uz dvorac je uređen i za javnost otvoreni perivoj. Cijeli se dvorac ističe bogatim ukrasima u neogotičkom stilu i bogatim detaljima koji čine tek dio nekadašnje opreme u pedesetak prostorija. Dvorac bio uređen Mailáthovim trofejima iz Slavonije i putovanja po Africi i Aziji.

Valpovo je jedan od najstarijih slavonskih gradova i jedno od rijetkih s očuvanom materijalnom baštinom iz srednjovjekovnog razdoblja. Ovdje je tijekom 18. i 19. stoljeća izgrađen barokno-klasicistički dvorac obitelji von Prandau. Zanimljiv arhitektonski spoj stilova i epoha početkom 19. stoljeća također je oplemenjen velikim engleskim parkom. Krajem 19. stoljeća cijeli kompleks prelazi u ruke obitelji Normann, odakle i njegov današnji naziv – dvorac Prandau-Normann.

Valpovački dvorac danas je jedna od najživljih povijesnih kulisa u Slavoniji. Ovdje se održavaju festivali GreenRoom, Valpovo Craft Beer Fest, Reunited te Festival sira i vina. Posjećuju ih zaljubljenici u urbanu glazbu, odnosno zaljubljenici u slasne delicije malih poljoprivrednih proizvođača.

Slika 15: Dvorac Prandau-Normann

Izvor: <https://visitslavoniabaranja.com>



Grad Belišće posjeduje spomeničku baštinu koja govori o prošlosti grada i kulturnom identitetu građana. Najpoznatija povijesna građevina Palača Gutmann, nalazi se u samom središtu grada i izgrađena je 1905. godine. U njezinoj blizini nalazi se spomenik Gater, najveći gater iz prve pilane Belišća u koju je instaliran 1889. godine. Kao spomenik tehničke kulture na današnje je mjesto postavljen 1959. godine. Kompleks radničkih kuća na Vijencu S. H. Gutmanna, poznat i kao Pekmez ulica, zaštićen je kao registrirana spomenička cjelina koja svjedoči o počecima izgradnje naselja. Spomen-vlak nekadašnje uskotračne Slavonsko-podravске željeznice nalazi se u krugu Gospodarske zone Sjever s lokomotivom iz 1913. godine izrađene u Münchenu. Od postavljanja do danas kompozicija je više puta restaurirana, a od propadanja spašena je lokomotiva, tender, putnički vagon, jedan zatvoreni i dva otvorena teretna vagona.¹³ Jugoistočno od Belišća nalazi se Arheološko nalazište "Staro Valpovo", prapovijesni, antički i srednjovjekovni lokalitet.

U samom središtu grada Belišća, kao spomenik A kategorije, stoji historicistička jednokatnica, Palača Gutmann ili Palej, nekadašnja zgrada Uprave Belišća d.d., koja datira iz 1905. godine. Građena je u stambene svrhe, ali joj namjeni nikad nije služila. Zgradu je dao sagraditi barun Edmund Gutmann.

Slika 16: Palača Edmund Gutmann

Izvor: Grad Belišće



Grad Osijek prednjači s kulturno-povijesnom baštinom na ovom području. Barokna Tvrđa pripada među najznačajnije očuvane gradske jezgre i jedna je od najvrjednijih baroknih urbanih cjelina u Hrvatskoj. Građena je između 1712. i 1722. godine u obliku nepravilne zvijezde i arhitektonski je pothvat svjetskog glasa. U njoj se nalaze Muzej Slavonije, Arheološki muzej, Muzej osobnih priča i Muzej školjaka i vodenog svijeta s bogatim postavima te Galerije Waldinger i Kazamat. Oko Tvrđe smješteni su brojni parkovi bogati kulturnim spomenicima koji su se dodatno raširili 1926. godine rušenjem zidina Tvrđe. Zbog toga je Osijek jedan od najzelenijih gradova u Hrvatskoj. Tvrđu s Gornjim gradom povezuje secesijska ulica nastala na prijelazu iz 19. u 20. st., Europska avenija, koja Osijek svrstava uz bok velikim

¹³ Službene web stranice Grada Belišća

europskim gradovima, a u njoj se nalazi i Muzej likovnih umjetnosti. Na glavnome trgu u Gornjem gradu smjestila se ljepotica, konkatedrala Sv. Petra i Pavla koja je sakralna, umjetnička i kulturna duša i srce grada. Važno je spomenuti i rimsku koloniju Mursu koja se nekada nalazila u današnjem Donjem gradu. Grad Osijek je i bogat kulturnim manifestacijama, festivalima i koncertima. Od Osječkog ljeta kulture, preko Krležinih dana pa do vinskih i pivskih festivala, u gradu ima događanja tijekom cijele godine. Sve ove sadržaje dodatno će zaokružiti novi turističko informativni centar u blizini Mosta Dr. Franje Tuđman koji će biti opremljen svim suvremenim sadržajima koji su turistima potrebni.

Ekološki i znanstveno-edukativni programi

U neposrednoj blizini grada Donji Miholjac i rijeke Drave, smjestio se ornitološki rezervat. Područje Podpanj od turističke je važnosti za grad Donji Miholjac i Županiju. Ornitološki rezervat Podpanj nalazi se na zapadnom dijelu ribnjaka Donji Miholjac i zauzima površinu od 84,99 ha. Zbog svojih izuzetnih ornitoloških vrijednosti područje "Podpanj" zaštićeno je 1997. godine u kategoriji posebni ornitološki rezervat, a poglavarstvo Osječko-baranjske županije donijelo je 2002. godine Pravilnik o mjerama zaštite Posebnog ornitološkog rezervata "Podpanj" kojim su propisane mjere zaštite, a osobito mjere uređenja i korištenja Posebnog ornitološkog rezervata "Podpanj". Ovo je važno područje za obitavanje, gniježđenje, seobu i zimovanje ptica. Taj izniman prirodni prostor višestruko je zaštićen osim na nacionalnoj razini i na međunarodnoj razini (UNESCO Rezervat biosfere Mura – Drava – Dunav) te je obuhvaćen područjem ekološke mreže NATURA 2000.

Do proglašenja posebnim ornitološkim rezervatom, područje je obzirom na blizinu šaranskih ribnjaka omogućavalo bogatstvo raznolike ornitofaune. S izmjenom režima rada prepumpnih stanica koje su dovodile vodu u ribnjake došlo je do promjene vodnog sustava, što je za posljedicu imalo smanjenje površine vodenih staništa te zarastanje u grmlje s močvarnom vegetacijom. Stoga su proteklih godina provedene određene aktivnosti na zaštiti i očuvanju Podpanja. U prvoj fazi uređene su ograde i ustave, a u drugoj očišćen jedan kanal uz sufinanciranje Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost. Inicijativom Javne ustanove za zaštitu prirode OBŽ u planu je projekt revitalizacije područja, izmuljivanje Stare Drave i dovođenje vode do lokaliteta Podpanj. Kako bi se područje stavilo u službu razvoja turizma u planu je uvođenje turističkih sadržaja na samom lokalitetu što bi doprinijelo daljnjem unaprjeđenju razvoja turizma u Donjem Miholjcu. U Javnoj ustanovi za zaštitu prirode u tijeku su pripreme za veliki projekt "Revitalizacija rezervata Podpanj" vrijednosti nekoliko milijuna eura koji se namjerava financirati iz fondova EU s ciljem obnove i revitalizacije "Podpanja" i uređenja vodnog režima na tom zaštićenom području.

*Područje "Podpanj" je turističko područje od važnosti za Županiju. Područje je značajno za obitavanje, gniježđenje, seobu i zimovanje ptica. Na području "Podpanj" evidentirano je 106 vrsta ptica od kojih dvadesetak vrsta spada u europske ugrožene vrste dok 3 vrste spadaju u svjetski ugrožene vrste. Unutar rezervata zabilježene su 4 nove vrste ptica za Hrvatsku (*Emerizia rustica*, *Calidaris alba*, *Achrocephalus agricola* i *Sterna paradizea*) kao i nova vrsta šišmiša (*Pipistrellus pygmeus*).*

Slika 17: Ornitološki rezervat "Podpanj"

Izvor: <https://miholjstina.info>



Između Dunava na istoku i Drave na jugu, Kopački rit prostire se na 231 četvorni kilometar. Posebni zoološki rezervat površine je oko 70 četvornih kilometara. Ovaj je park prirode uvršten na listu ornitološki značajnih područja – IBA (Important Bird Area). Ramsarskom konvencijom 1993. godine proglašen je međunarodno značajnim zaštićenim područjem. UNESCO je 2012. godine proglasio prekogranični rezervat biosfere Mura – Drava – Dunav, a Kopački rit je njegov iznimno vrijedan dio. Kopački je rit i u svojoj turističkoj dimenziji bogato mozaičan. On je mjesto za odmor, rekreaciju,

atrakciju i svjetski poznato mjesto za promatranje ptica. U parku se organiziraju i učionice u prirodi za djecu Ranger junior program i Vidrina igraonica koje uključuju vožnju brodom, terenski rad, prikupljanje uzoraka, promatranje ptica. Uz brojne poučne staze, dvorce i ugostiteljsku ponudu u okruženju, ovo je mjesto koje na području Županije ima najveći postotak posjećenosti. Od Osijeka i lokacije putničkog pristaništa udaljeno je svega 15 min vožnje.

Kopački rit močvarni je dom za više od 2 300 bioloških vrsta. Sklonište stotinama ptičjih vrsta. Prirodni je trokut Dunava i Drave i najveća unutarnja delta Dunava. Kopački rit najvredniji je posebni zoološki rezervat u Hrvatskoj. Najveće je rastište i mrijestilište slatkovodne ribe u Podunavlju. Jedna od najvećih fluvijalno-močvarnih nizina u Europi. Svake godine u Kopačkom se ritu gnijezdi oko 140 vrsta ptica.

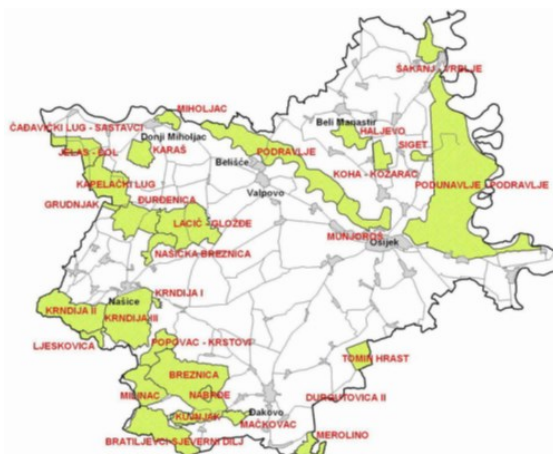


*Slika 18: Kopački rit
Izvor: Parkovi Hrvatske*

Lovno-ribolovni program

Šume Osječko-baranjske županije bogate su trofejnom divljači među kojima se na prvom mjestu ističe veličanstveni baranjski jelen, a potom i srna, divlja svinja te ostala pernata i sitna divljač. Velike površine pod šumom, razmjerno velik udio zaštićenih površina, obilje vode, raznolikost staništa, relativna očuvanost okoliša i veliki dijelovi ruralnih područja, čine dobru osnovu za uzgoj divljači, odnosno razvoj lovstva na području Županije. Za lovišta OBŽ značajna je velika gustoća populacije krupne divljači (jelen, srna, divlja svinja).

Najpoznatiji prostor lovišta je Baranja, poznata po bogatstvu divljači. Lovište je osnovano davne 1697. godine, a obuhvaća poplavne šume uz Dravu i Dunav, posebno bogate jelenima i divljim svinjama. Ovdje se lovcima nudi smještaj u vrhunskim objektima Zlatna greda i Monjoroš, koji pružaju mogućnost organizacije sastanaka, susreta i seminara uz bogatu gastronomsku ponudu.

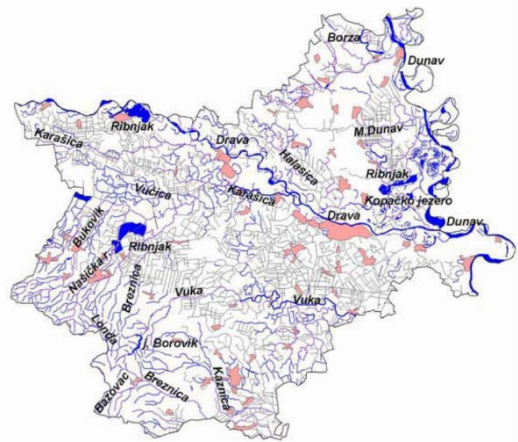


*Slika 19: Državna lovišta u OBŽ
Izvor: Program zaštite okoliša za područje Osječko-baranjske županije, OIKON*

Rijeke, jezera i ribnjaci Županije posebno su bogati slatkovodnom poput šarana, smuđa, štuke i soma. Najveći ribnjaci na ovom području nalaze se kod Donjeg Miholjca i Našica, a omiljena mjesta za ribolov su jezera Borovik i Jošava u okolici Đakova, našički Lapovac te nekadašnji baranjski riječni rukavci – Topoljski Dunavac blizu Draža i Stara Drava kod Bilja.

Ribnjak Donji Miholjac pripada potpunom prirodnom sustavu klasičnih šaranskih ribnjaka jer u svojoj strukturi ima sve potrebne kategorije objekata (od matičnjaka, predgrijališta, mrijestilišta, rastilišta, mladičnjaka, tovilišta i zimnjaka) za uzgoj i skladištenje ribe. Ribnjak Donji Miholjac proteže se na 975 ha, a rijeka Drava osigurava neograničenu vodu potrebnu za proizvodnju.

*Slika 20: Površinske vode OBŽ
Izvor: Hrvatske vode*



Ciklo program

Biciklistička ruta optimalni je koridor za vođenje biciklističkog prometa, a definirana je glavnim točkama koje povezuje. Pravilnikom o funkcionalnim kategorijama za određivanje mreže biciklističkih ruta utvrđuju se funkcionalne kategorije biciklističkih ruta, polazišta za mjerila za razvrstavanje pojedinih biciklističkih ruta te državne glavne biciklističke rute kao osnova mreže kategoriziranih biciklističkih ruta na teritoriju Republike Hrvatske. Na području Osječko-baranjske županije cikloturistička ponuda, kao i infrastruktura, uglavnom je koncentrirana na području EuroVelo ruta. Postojeća cikloturistička ponuda u stalnoj je nadogradnji i unaprjeđenju kroz razne oblike nacionalnog i EU sufinanciranja. Pojedine općine i gradovi su kroz različite projekte pokrenuli razvoj sadržaja za cikloturiste. Dodatnim sadržajima opremljeni su;

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

Drava Bike Tour predstavlja međunarodnu biciklističku turističku stazu koja prolazi kroz Belišće, Gat, Črnkovec, Donji Miholjac, ulazi u Mađarsku te se njome proteže sjeverno od Drave sve do ponovnog ulaska u Hrvatsku kod Baranjskog Petrovog Sela s završetkom kod belišćanskog mosta (45km). Staza je od velike važnosti za razvoj turizma (avanturističkog, ekološkog, seoskog, vjerskog, lovnog i ribolovnog) u svim spomenutim gradovima i naseljima. Uz biciklističku stazu obilježene su prirodne ljepote, sakralni objekti te objekti kulturne i povijesne baštine.

Projektom BICBC osigurano je 20 parkirnih kućica za bicikliste koje su postavljene uz smještajne objekte na području Osječko-baranjske županije. Postavljanjem parkirnih kućica za bicikle osigurava se siguran prostor za odlaganje bicikala za vrijeme noćenja, kao i smještaj bicikala na suho mjesto u slučaju lošeg vremena. Svaka parkirna kućica sadrži i alat za popravak bicikala.

Parkirne kućice za bicikle postavljane su na sljedećim lokacijama:

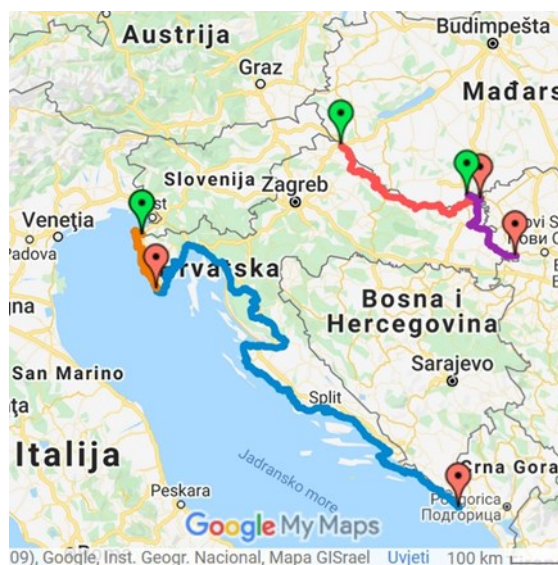
- Seoski turizam Novosel, Gat
- Seoski turizam Apin dvor, Bocanjevi
- Udruga Zvono, Belišće
- Prenočište M&S, Valpovo

Biciklistička ruta Željezne zavjese (EV 13) vodi duž granice nekadašnje 'Željezne zavjese' odnosno granične linije koja je dijelila Europu na dva politička bloka – istočnoeuropske zemlje na čelu sa Sovjetskim Savezom i zapadnoeuropske zemlje u interesnoj grupi Sjedinjenih Američkih Država. S ukupno 10.400 km najduža je od svih EuroVelo ruta. Prolazi kroz 20 europskih zemalja, uz 14 lokaliteta UNESCO svjetske baštine i uz 3 europska mora.

EuroVelo 6 – ATLANTIK – CRNO MORE (DUNAVSKA RUTA)

Dunavska biciklistička ruta (EV6) ukupne je duljine 3.653 km i prolazi kroz 10 europskih zemalja te povezuje 4 lokaliteta UNESCO svjetske baštine i 6 europskih rijeka. U duljini od 146 km prolazi najistočnijim dijelom Hrvatske kroz dvije županije Osječko-baranjsku i Vukovarsko - srijemsku prateći tok rijeka Drave i Dunava. U Hrvatsku dolazi iz smjera Mohača u Mađarskoj i ulazi na Graničnom prijelazu Duboševica.

Slika 21: Euro Velo rute u RH
Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture



Na Dravskoj ruti nalaze se brojne turističke atrakcije i sadržaji: dvorci Mailath Prandau u Donjem Miholjcu, ribnjaci kod Donjeg Miholjca, Podpanj – posebni ornitološki rezervat, palača Gutmann u Belišću i Muzej Belišće, vinske ceste u Baranji, Etno selo Karanac, Mura-Drava – regionalni park, brojni drugi kulturno-povijesni, sakralni, prirodni, ali i ugostiteljsko-turistički sadržaji.

D1 – DRAVSKA RUTA

Udaljenost: 393.3 kilometara
Najniži uspon: 80.4 metara
Najviši uspon: 176.7 metara
Uzbrdica ukupno: 131.3 metar
Nizbrdica ukupno: 225.2 metra

Slika 22: Cikloturistička karta Osječko-baranjske županije
Izvor: TZOBŽ



S 1250 km biciklističkih staza koje prate obje strane rijeka kroz Austriju, Sloveniju, Hrvatsku, Mađarsku i Sloveniju, biciklistička staza Amazon of Europe predstavlja napredni vodeći održivi proizvod. Iako mu je cilj ponuditi cjelovitu uslugu za bicikliste u vlastitom Centru za usluge i rezervacije, ovaj projekt u

fokus stavlja prirodu kroz program valorizacije koji je razvijen kako bi se osiguralo izravno ponovno ulaganje određenog postotka prihoda u projekte zaštite prirode u regiji. Staza ima nekoliko ruta, a jedna od njih prolazi i predmetnim područjem ove Studije, dionicom uz rijeku Dravu u Osječko-baranjskoj županiji.

Dužina: 1 250 km
 Rijeke: Mura, Drava, Dunav
 Rute: sjeverna 550 km i
 južna 700 km
 Zemlje: Austrija, Slovenija,
 Hrvatska, Mađarska
 i Srbija
 Početna točka: Mureck (A)
 Završna točka: Mohacs (H)

Slika 23: Karta rute Amazon of Europe Bike Trail
 Izvor: <https://aobikettrail.com>



Sportska zajednica Osječko-baranjske županije posjeduje prikolicu koja može prevesti 50 bicikala za potrebe organiziranih grupnih izleta biciklom. Na ovaj način moguće je turu započeti i završiti na različitom mjestu. Više poslovnih subjekata u blizini Drave nudi kratkoročni najam bicikala kao uslugu.

Osijek je grad prepoznat kao grad s najviše biciklističkih staza u Hrvatskoj! Osijek s pravom može nositi titulu "grad bicikala". S više od 40 kilometara biciklističkih staza i u izgradnji novih, građani grada Osijeka su prepoznali vrijednost i potrebu biciklističkih staza i svakako zdravu alternativu automobilima za vlastito zdravlje i rekreaciju. U najljepšem mogućem okruženju kroz osječke parkove, promenadu, obalu Drave, popularnu "Kopiku" biciklističke staze će dovesti turiste do gotovo svih dijelova Osijeka.

Vinski pogrami

Iako u neprednoj blizini rijeke Drave nisu smještena poznata vinogorja, oslanjajući se na buduća pristaništa u Osijeku, Belišću i Donjem Miholjcu, Erdutsko, Baranjsko i Feričansko vinogorje je na cestovnoj udaljenosti do 30 min vožnje. Iskrcajem u putničkom pristaništu u Osijeku Erdutsko vinogorje nalazi se na udaljenosti od 35 km. Na istoj udaljenosti nalaze se i mnoge poznate baranjske vinarije, a do čuvenih vinskih surduka u Zmajevcu također je 35 km. Baranjskom vinogorju može se pristupiti i iskrcajem u putničkom pristaništu Belišće te prijelazom preko mosta na Dravi odakle je do Belog Manastira 25 km. Feričansko vinogorje smješteno je nešto zapadnije i njemu se može pristupiti iz budućeg putničkog pristaništa u Donjem Miholjcu od kojeg je udaljeno 40-ak km. Iz tog razloga i ovakve vrste turističke ponude mogu biti dio buduće turističke priče povezane s plovidbom rijekom Dravom.

Sportsko-rekreacijski program

Osim gradnje Centra za posjetitelje i hostela u Belišću, projektom Zelene staze Dunava i Drave predviđa se i uređenje odmorišta Drava u Bistrincima. U planu je i uređenje šetnice (ekološko-edukativna staza) od odmorišta do hostela u duljini od 2,3 kilometra, čime će se stvoriti okviri za revitalizaciju područja kroz turistički razvoj. Odmorište Drava, bistrinački ribiči su počeli uređivati 2011. godine. Uredili su se sportski tereni za nogomet i odbojku na pijesku, roštilj za turiste, sjenica za 80-ak ljudi, sanitarni čvor, klupe i stolovi, a otvorila se i mogućnost za iznajmljivanje čamaca. Cijeli kompleks je ozelenjen i obogaćen cvijećem. Na Staroj Dravi – Repnjak već se 20 godina održava kup u lovu ribe udicom na

plovak. Natjecanje se održava u sklopu obilježavanja Dana grada Belišća, a organizatori su Udruga športskih ribolovaca „Belišće“. Belišće ima titulu Europski grad sporta 2017. godine, a od infrastrukture:

- 9 nogometnih igrališta (2 Belišće, Bistrinci, Bocanjevci, Gat, Kitišanci, Tiborjnaci, Veliškovci, Vinogradci),
- 5 rukometnih igrališta (2 Belišće, Bocanjevci, Gat, Vinogradci)
- 4- stazna kuglana
- 4 zemljana teniska terena
- 1 odbojkaško igralište
- 2 košarkaška igrališta
- 1 olimpijski bazen 1 manji bazen za djecu
- 4 staze za boćanje (od toga 2 natkrivene)
- 1 vanjsko vježbalište
- staza za riječni ribolov Stara Drava
- 2 velike sportske dvorane: Belišće - 800 sjedećih mjesta (košarka, odbojka, rukomet, penjanje na umjetnoj stijeni); Veliškovci
- 2 manje sportske dvorane - isključivo za za treniranje bez održavanja manifestacija
- 1 streljana
- 1 zatvorena veslaonica u Kajak klubu
- 1 teretana u Kajak klubu

Uloga lokalne samouprave u sustavu sporta iznimno je važna jer u svome djelokrugu, osim zadovoljavanja komunalnih potreba, ima presudnu ulogu u stvaranju preduvjeta za zadovoljavanje potreba stanovništva kojima se podiže kvaliteta života, ali i dodanu vrijednost turističkim programima. Kroz organizirani ustroj osječkog sporta danas djeluje 192 različitih sportskih udruga s oko 8500 registriranih sportaša i velikim brojem rekreativaca, učenika i studenata sportaša. Osijek je jedan od najaktivnijih gradova u Republici Hrvatskoj kada su u pitanju školski sport i sportska rekreacija, a sportsku vrijednost osječkog sporta i danas svijetom pronose vrhunski gimnastičari, atletičari, veslači, tenisači.

Grad Osijek posebno je prepoznatljiv po domaćinstvu velikih sportskih priredbi u rukometu, streljaštvu, gimnastici, atletici, biciklizmu, tenisu i ekstremnim sportovima.

U cilju daljnjeg razvijanja osječkog sporta stvorene su nužne institucionalne pretpostavke; izgrađena je respektabilna sportska infrastruktura za koju skrbi trgovačko društvo Športski objekti d.o.o. Društvo održava dvanaest sportskih objekata, među kojima su tri sportske dvorane, dva sportska centra, rekreacijski centar, boćalište, srednjoškolsko igralište, hipodrom, streljana s paintball terenom, teniska igrališta te zatvoreni bazeni. Gradsko vijeće Grada Osijeka je u prosincu 2020. godine donijelo Strategiju razvoja sporta grada Osijeka 2020.-2030. kao temeljnom strateškom dokumentu za područje sporta grada Osijeka,

Gastro programi

U restoranima u gradovima i naseljima uz rijeku Dravu pronaći će se lokalni gastronomski specijaliteti. To može biti riječna riba (som, smuđ, šaran, štika) pripremljena na više načina. Bila pečena, dimljena, u fiš paprikašu ili perkeltu jedinstvena je i nepoznatljiva za ovaj kraj. Mesni specijaliteti uključuju svinjetinu, teletinu, janjetinu i naravno divljač - počevši od hladnih narezaka u obliku kobasice, kulena, kulenove seke, švargla, krvavice pa preko jela na "žlicu" kao što su čobanac i gulaš pa sve do vrhunski pripremljenih odrezaka, lungića ili jela ispod peke. Za desert se treba počastima štrudlama i pitama od sira, jabuka ili višanja, gužvarom s makom i orasima, knedlama sa šljivama ili možda taškama. Osim tradicionalnih restorana u ovim mjestima se nalaze i pizzerie, bistroi i fast foodovi koji se također ističu svojom kvalitetom. Mnoga obiteljsko poljoprivredna gospodarstva proizvode tradicionalne proizvode, a neka od njih i primaju goste na konak ili objed. Uz lokalnu hranu najbolje ide lokalno vino i pivo koje se proizvodi u poznatim vinarijama ovog kraja i malim domaćim craft pivovarama.

Zdravstveno-lječilišni (kupališni) program

U Osječko-baranjskoj županiji nalazi se zdravstveno-lječilišni kompleks Bizovačke toplice. Mjesto Bizovac smješteno je u neposrednoj blizini predloženih budućih lokacija pristaništa u općini Petrijevci udaljeno 10ak min vožnje. Fizikalna terapija se u određenim oblicima provodi u Bizovačkim toplicama od samoga početka i pronalaska vode, a značajnije od 1990. godine. Lječilište u novoizgrađenom objektu koristi modernu opremu za pomoć pacijentima koji na terapiju dolaze preko Hrvatskog zavoda za zdravstveno osiguranje ili u privatnom aranžmanu. U kompleksu Bizovačkih toplica nalazi se bogata ponuda unutarnjih i vanjskih bazena kao i wellness programa.

13.4 Primjeri izletničke plovidbe u okruženju

U cilju analize potencijala razvoja novog turističkog proizvoda vezanog uz korištenje rijeke Drave kao plovnog puta i resursa za razvoj riječnog turizma, u nastavku će se dati primjeri dobre prakse iz okruženja gdje je izletnička plovidba u manjoj ili većoj mjeri dobro organizirana.

Primjere organizirane turističke plovidbe posljednjih nekoliko godina nalazimo na području Vukovarsko-srijemske županije, u Vukovaru i Iloku na Dunavu i u općini Nijemci na Bosutu. Na rijeci Dravi za sada nema većeg turističkog ili izletničkog broda osim glisera za 7 osoba, dok na rijeci Savi primjere dobre prakse imamo u PP Lonjsko polje. Obzirom na njegovu cjelovitost i financiranje iz sredstava Eu, opisan je i projekt izletničke plovidbe rijekom Kupom.

Na rijeci Dravi u Osječko-baranjskoj županiji nema organizirane izletničke plovidbe u ovakvom obliku. Jedina konceptijski slična turistička plovidba odvija se u Parku prirode Kopački rit, ali samo u granicama plovnosti jezera Sakadaš. Na rijeci Dravi od 2019. godine može se koristiti usluga u vidu jednodnevnih rekreativno – edukacijskih izleta manjim plovilom do 6 putnika koji u ponudi ima polusatne i jednosatne ture Dravom u gradu i okolici kao i poludnevne i dnevne izlete uz zaustavljanja na dravskim sprudovima i uvalama.

Uz međunarodno putničko pristanište u Iloku smješteno je i putničko pristanište za vlastite potrebe obiteljskog hotela "Dunav" koji uz svoje osnovne usluge pružaju mogućnost plovidbe Dunavom turističkim brodom "Danubius". U ponudi je plovidba za oko 30-ak putnika smještenih u komforno opremljenoj unutrašnjosti broda uz mogućnost konzumacije jela i pića tijekom plovidbe¹⁴.

Slika 24: Izletnički brod Danubius
Izvor: <https://hoteldunavilok.hr>



Ovaj drveni izletnički brod na rijeci Kupi je 25 metara duljine i 4 metra širine s gazom od 57 cm, ima toalet i natkriven je u potpunosti. Do mjesta ukrcaja ima pristupna cesta i uređen parking za autobuse. Jedinstveni pogled na prirodu s drvenog riječnog broda moguć je za 60 putnika koji će uživati i u ponudi domaćih proizvoda lokalnih OPG-ova. Redovna plovidba po redu vožnje organizirana je svake subote i nedjelje od 11h i po dogovoru za veće grupe.

Slika 25: Žitna lađa-Zora
Izvor: <https://visitkarlovac.hr>



U Općini Nijemci u organizaciji Turističke zajednice moguća je plovidba na turističkom brodu Sveta Katarina. Brod Sveta Katarina plovi na rijekama Spačva i Bosut i otvara mogućnost riječnog avanturizma, promatranja ptica, životinja i biljnih vrsta. U ljetnim mjesecima brod plovi po redovnom redu plovidbe, a ostale mjesece plovi po najavi. Kapacitet broda je 30 putnika, a ukrcaj i iskrcaj putnika vrši se u centru Općine Nijemci na lokaciji koja za sada nije otvorena i razvrstana kao putničko pristanište sukladno propisima unutarnje plovidbe (u tijeku izdavanje lokacijske dozvole)

Slika 26: Izletnički brod Sveta Katarina
Izvor: <https://tz-opcinanijemci.hr>



13.5 Analiza postojeće i planirane infrastrukture pristaništa

Na predmetnoj dionici rijeke Drave na području Županije, infrastrukturno je za potrebe putničke i izletničke plovidbe uređena samo jedna lokacija, putničko pristanište u Osijeku. Na području grada Osijeka nalaze se i 3 uređena sportska pristaništa, Zimska luka, Neptun i Retfala s ukupno raspoloživih

¹⁴ U tijeku pisanja Studije izletnički brod Danubius bio je u postupku primopredaje novom vlasniku u Slavonskom Brodu.

456 vezova. Sportska pristaništa su pod upravom Lučke uprave Osijek, na korištenju sportsko-ribolovnim udrugama. Na području grada Osijeka u planu su projekti gradnje još 2 sportska pristaništa, u Nemetinu i Donjem Gradu, a na dionici uzvodno prema Belišću u tijeku je projekt gradnje sportskog pristaništa Nard u kojem će biti omogućen vez za 22 plovila. Završetak radova planiran je za 2022. godinu.

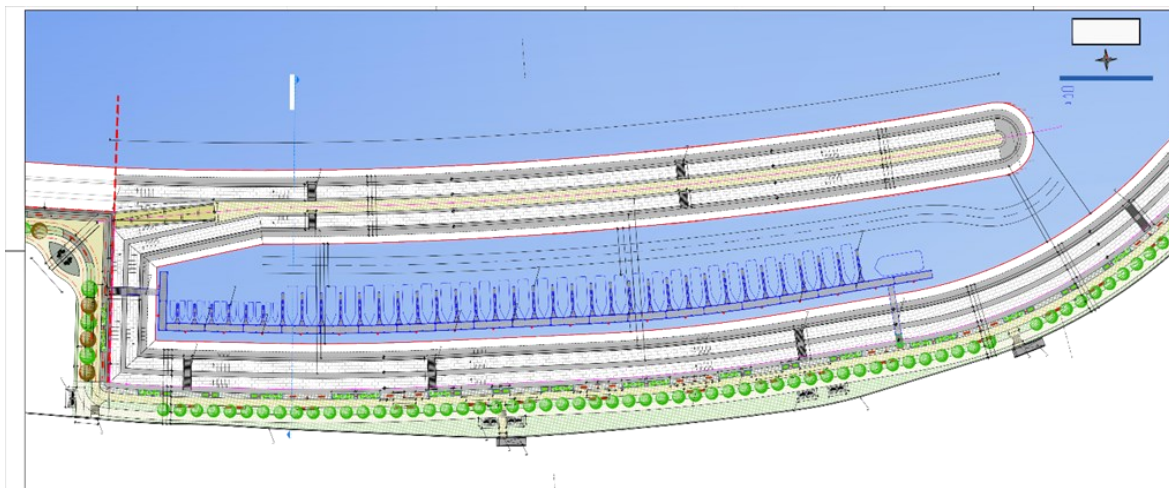
Novoizgrađenim putničkim pristaništem izravno upravlja Lučka uprava, a na istom je omogućeno pristajanje kako većih riječnih kruzera u međunarodnoj plovidbi, tako i manjih izletničkih plovila. Ova lokacija za sada je jedina infrastrukturno uređena točka za ukrcaj i iskrcaj putnika na rijeci Dravi na području OBŽ.

*Slika 27: Putničko pristanište Osijek
Izvor: Vlastita arhiva*



U postojećim sportskim pristaništima koja su dana na korištenje sportsko-ribolovnim društvima, nema slobodnih kapaciteta za usluge veza u sportsko-rekreacijskoj i izletničkoj plovidbi, odnosno gostujuća plovila. Nove lokacije koje će moći služiti razvoju ove vrste plovidbe predviđene su kroz dva projekta:

- Komunalno pristanište na desnoj obali rijeke Drave od rkm 17+800 do rkm 18+800, na području grada Osijeka. Predloženim rješenjem komunalno pristanište treba osigurati minimalno 30 vezova za čamce do 12 m duljine i 10 vezova za čamce do duljine do 6 m te ponton za ukrcaj i iskrcaj putnika s turističkog broda duljine cca 15 m,
- Vodeni tramvaj na rijeci Dravi na području grada Osijeka od rkm 16+400 do rkm 24+200.



*Slika 28: Komunalno pristanište
Izvor: Hidroing d.o.o., Osijek*

Predloženim tehničkim rješenjem predviđeno je formiranje gata za privez plovila paralelno s budućom obaloutvrdom koje omogućava privez ukupno 43 plovila i jednog turističkog broda uz ponton za ukrcaj i iskrcaj putnika. U skladu s osnovnim infrastrukturnim uvjetima koje moraju ispunjavati komunalna pristaništa, projektnom dokumentacijom biti će predviđen spoj komunalnog pristaništa na javnu elektromrežu i javnu vodovodnu mrežu. Planirani vezovi neće biti dodijeljeni na korištenje u punom opsegu, dio vezova ostavit će se slobodnima za sportsko-rekreacijska i izletnička gostujuća plovila.

Za vodeni tramvaj izrađeno je Konceptijsko rješenje koje na lijevoj i desnoj obali rijeke Drave predlaže uukupno 9 lokacija za stanice vodenog tramvaja. Vodeni prijevoz ima ogroman potencijal za poboljšanje mobilnosti, povećanje pristupačnosti i kao dio prometnog sustava može proširiti pokrivenost i povećati održivost javnog prijevoza u zagušenim i ograničenim prometnicama. Stanice su predviđene na lokacijama koje su izabrane na način da pružaju usluge građanima grada Osijeka, ali i turistima kojima će osigurati veću mobilnost oko najfrekventnijih lokacija.

U nastavku je prikaz predloženih devet mogućih stanica (S1-S9) koje su raspoređene na lijevoj i desnoj obali grada Osijeka:

- Zeleno polje (S1) – desna obala;
- Trg Nikole tesle u Donjem gradu (S2) – desna obala;
- plaža Željo (S3) – lijeva obala;
- Tvrđa (S4) – desna obala;
- Pješački most (S5) – lijeva obala;
- centar (S6) – desna obala;
- Zoološki vrt (S7) – lijeva obala,
- Retfala (S8) – desna obala;
- Pampas (S9) – desna obala.

Realizacijom ovog projekta, stanice predviđene za ukrcaj i iskrcaj putnika u gradskom prijevozu tzv. vodenim tramvajem, mogle bi ujedno služiti i kao mjesta ukrcaja i iskrcaja putnika u izletničkoj plovidbi, istim ili drugim plovilom. Posebno su u ovom projektu zanimljive lokacije predviđene kod Zološkog vrta i na Pampasu obzirom da su na krajnjem zapadnom dijelu grada i mogu poslužiti kao polazišna ili odredišna točka u izletničkoj plovidbi uzvodno rijekom Dravom.

13.6 Prijedlog lokacija razvoja pristanišne infrastrukture u svrhu izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe na rijeci Dravi

Ovisno o broju dostupnih mjesta za ukrcaj i iskrcaj putnika, odnosno pristanišne infrastrukture, izletnička plovidba može biti organizirana kao kružna ili jednosmjerna između dva mjesta pristajanja. Obzirom na trenutno mali broj uređene pristanišne infrastrukture na Dravi (postojeće putničko pristanište Osijek), izletnička plovidba za početak može se organizirati u kružnim putovanjima s polaskom i povratkom u Osijek. Nakon završetka putničkog pristaništa u Belišću steći će se uvjeti za plovidbu uzvodno od Osijeka do Belišća ili nizvodno od Belišća do Osijeka.

Naziv	Opis	Infrastrukturni preduvjeti
Kružna izletnička plovidba	Kružna izletnička plovidba podrazumijeva ukrcaj i iskrcaj putnika na istom pristaništu, kružnu plovidbu rijekom Dravom uzvodno ili nizvodno od pristaništa, kraća ili duža plovidba ovisno o programu koji može biti samo na brodu ili povezan s programom na kopnu.	<ul style="list-style-type: none"> • pristanište za ukrcaj i iskrcaj putnika na jednoj lokaciji • turistički/izletnički brod

Jednosmjerna/dvosmjerna izletnička plovidba između dva pristaništa

Izletnička plovidba koja podrazumijeva ukrcaj putnika na jednom pristaništu, jednosmjernu plovidbu uzvodno ili nizvodno, iskrcaj putnika na drugom pristaništu, kombinira se s cestovnim prijevozom u povratku do mjesta ukrcaja, može biti kraća ili duža ovisno o lokacijama i udaljenosti samih pristaništa te o programu koji može biti izveden samo na brodu ili povezan s programom na kopnu.

- *pristaništa za ukrcaj i iskrcaj putnika na dvije lokacije*
- *turistički/izletnički brod*

Prijedlog lokacija u nastavku dan je temeljem analize plovnog puta rijeke Drave od Podravske Moslavine do Osijeka tijekom plovidbe organizirane za potrebe izrade ove Studije, a vodeći računa o pristupu do lokacija pristaništa, udaljenošću od nasipa do glavnog korita, da je odabir lokacija u konkavnim krivinama i sa što višim terenom u inundaciji radi nesmetanog funkcioniranja pristaništa pri višim vodostajima. Vodilo se računa i o udaljenosti između pojedinih lokacija na ovoj dionici kako izletnička plovidba od jedne lokacije do druge ne bi trajala predugo. Tijekom plovidbe uočen je veliki broj čamaca koji su nepropisno vezani uz obalu zbog nedostatka pristanišne infrastrukture. Postojeća infrastruktura nije dostatna za smještaj svih čamaca za koje postoji potreba za siguran vez, čime će se ova problematika riješiti i prema zahtjevima postojećih propisa iz unutarnje plovidbe. Obzirom da se planiranjem i realizacijom gradnje vezova u sportskim pristaništima potiče razvoj sportsko-rekreacijske plovidbe u službi turizma, u nastavku su dani prijedlozi lokacija za putnička i za sportska pristaništa.

Grad/Općina	Lokacija	Vrsta pristaništa	Svrha
<i>Donji Miholjac</i>	<i>Most na rijeci Dravi</i>	<i>Putničko pristanište</i>	<i>Izletnička plovidba</i>
<i>Belišće</i>	<i>Bistrinci</i>	<i>Putničko pristanište</i>	<i>Izletnička plovidba</i>
	<i>Bistrinci</i>	<i>Sportsko pristanište</i>	<i>Sportsko-rekreacijska plovidba</i>
	<i>Gat/Veliškovci</i>	<i>Sportsko pristanište</i>	<i>Sportsko-rekreacijska plovidba</i>
<i>Općina Petrijevci</i>	<i>Vikend naselje</i>	<i>Putničko pristanište</i>	<i>Izletnička plovidba</i>
	<i>Nehaj</i>	<i>Sportsko pristanište</i>	<i>Sportsko-rekreacijska plovidba</i>
	<i>Vikend naselje</i>	<i>Sportsko pristanište</i>	<i>Sportsko-rekreacijska plovidba</i>
	<i>Karašica</i>		

Pregledom prostorno-planske dokumentacije, osim u gradu Osijeku, gradnja pristaništa predviđena je i označena na području grada Belišća. Upravo iz toga razloga, u okviru aktivnosti projekta VICINaD prekogranične suradnje Republike Mađarske i Republike Hrvatske, planirana je izrada cjelokupne projektne dokumentacije gradnje infrastrukture putničkog pristaništa u Belišću. Ova infrastruktura budućeg pristaništa imati će za cilj razvoj izletničke i rekreacijske plovidbe rijekom Dravom. Ovakav koncept razvoja sportsko-rekreacijske i turističke infrastrukture koja objedinjuje kopnene i vodene sadržaje zasigurno će doprinijeti unaprjeđenju turističke ponude Belišća i Županije u cjelini.

Općina Petrijevci također je predvidjela navedene lokacije prostorno planskom dokumentacijom. U nastavku realizacije projekata treba se definirati vrsta pristaništa. Izmjena prostorno planske dokumentacije potrebna je sukladno ovom prijedlogu jedino u Donjem Miholjcu, a inicijativa izmjene PP biti će pokrenuta od strane Lučke uprave Osijek.

Za sve navedene prijedloge lokacija nisu točno utvrđene pozicije na rkm obzirom da je za iste potrebna detaljnija snimka stanja, odnosno detaljne geodetske podloge i hidrografske izmjere.

14

Prijedlog konceptijskog rješenja
pristaništa

*Concept proposal of passenger
terminals*



14. Prijedlog koncepcijskog rješenja pristaništa

Analizom prostornih planova za potrebe izrade ove Studije uočeno je da samo dva grada i jedna općina na području Osječko-baranjske županije imaju na rijeci Dravi lokacije predviđene prostorno planskom dokumentacijom za potrebe pristaništa.

Prilikom odabira novih lokacija za prijedlog koncepta pristanišne infrastrukture, potrebno je voditi računa da je osiguran pristup do lokacije pristaništa postojećim koridorima na krunama obrambenih nasipa, da je odabir na lokacijama s užom udaljenošću od nasipa do glavnog korita, da je odabir lokacija u konkavnim krivinama i sa što višim terenom u inundaciji radi nesmetanog funkcioniranja pristaništa pri višim vodostajima.

Prijedlog koncepta pristanišne infrastrukture ovisi i o stupnju izgrađenosti obaloutvrde na predloženoj lokaciji. Obala može biti poptuno neuređena te zahtijeva viši stupanj razrade tehničke dokumentacije s uključenim građevinskim zahvatima na samoj obaloutvrđi. Općenito, manje zahtjevan projekt uređenja može biti realiziran na lokaciji na kojoj postoji uređena obaloutvrda i u kojem slučaju se, ovisno o stupnju uređenja, radi jednostavnija tehnička i projektna dokumentacija koja se uglavnom odnosi na postavljanje samo plutajućeg objekta – pontona.

The analysis of spatial plans for the purposes of this Study showed that only two cities in the Osijek-Baranja County have locations on the Drava River provided by spatial planning documentation for the needs of the port.

When selecting new locations for the proposed port infrastructure concept, it is necessary to take into account that access to the location of the pier is provided to the existing corridors on the crowns of defensive embankments, that the selection is at locations with a narrower distance from the embankment with the highest possible terrain in inundation for the smooth functioning of the port at higher water levels.

The proposal of the concept of port infrastructure also depends on the degree of construction of the coastal fortification at the proposed location. The coast can be completely unregulated and requires a higher level of elaboration of technical documentation with construction works on the coast fortification itself. In general, a less demanding landscaping project can be realized on the location where there is a landscaped fortification and in which case, depending on the degree of landscaping, simpler technical and design documentation is made, which mainly refers to the installation of only a floating object - pontoon.

14.1 Krajobraz područja obuhvata

Područje zahvata dio je šireg prostora, koji reljefno pripada sjeveroistočnom, pretežito nizinskom, ravničarskom dijelu geografske cjeline Istočne Hrvatske, odnosno Republike Hrvatske. Na modeliranje i izgled današnjeg reljefa presudnu ulogu imao je riječni tok Drave. Svojim meandriranjem rijeka Drava stvorila je značajne površine poloja s tipičnim reljefnim oblicima (meandri, mrtvaje, grede, rukavci, ade). Jezera i kanali su uglavnom pod vodom dok su ostali dijelovi područja povremeno plavljeni visokim vodama. Korito rijeke Drave obiluje akumulacijskim i erozijskim procesima obale uslijed čega dolazi do formiranja ada, sprudova na mjestima sedimentacije te strmih obala na mjestima izražene akumulacije.

Prema Krajobraznoj regionalizaciji Hrvatske s obzirom na prirodna obilježja¹⁵ područje zahvata se nalazi unutar krajobrazne jedinice nizinska područja sjeverne Hrvatske. To područje karakterizira agrarni krajolik s kompleksima hrastovih šuma i poplavnim područjima uz rijeku Dravu s vrbovo-topolovim šumama. Vizualnu vrijednost ovom području daju rubovi šuma i fluvijalno-močvarni ambijent. Najveći dio površine ovoga područja, osobito obalnog od grada Osijeka uzvodno prema Donjem Miholjcu, pripada prirodnom krajobrazu, obraslo je šumom, travnjacima i ostalom prirodnom vegetacijom. Ovo područje u vegetacijskom smislu predstavlja prostor izuzetne biološke raznolikosti koji kao takav predstavlja idealno stanište za veliki broj kopnenih životinjskih vrsta i ptica, a vodene i močvarne površine čine vrlo povoljno mjesto za veliki broj riba i vodozemaca.

Rijeka Drava predstavlja okosnicu šireg područja zahvata. Na ovoj dionici Drava ima tipičan karakter nizinske rijeke uz izraženo meandriranje, brojne stare rukavce te poplavna područja. Krajobraz područja je pod izrazitim utjecajem rijeke Drave kao i rijeke Dunav na samom ušću za vrijeme visokih voda kako zbog morfoloških utjecaja rijeka tako i kroz utjecaj na formiranje specifičnog vegetacijskog pokriva plavljenog područja. Izuzev područja grada Osijeka, obala je uglavnom neuređena, obrasla gustim raslinjem i ostalom prirodnom vegetacijom

*Slika 29: Desna obala rijeke Drave
Izvor: Vlastita arhiva*



14.2 Projektni parametri broda

Lokacije pristaništa predstavljaju idejne pozicije pristaništa, pri čemu je moguće pristane koji se nalaze na pristaništima graditi kao tipske plovne objekte koji se relativno jednostavno izmještaju prema potrebama plovidbe.

Prema osnovnoj ideji, na pristanu bi se omogućio privez jednog do dva turističko-izletnička broda ovisno o potrebi. Na njima bi se odvijao putnički promet na predmetnoj dionici Drave, linijskog ili kružnog putovanja u cilju turističkog razgleda i promocije turističke ponude. Brod bi bio pogonjen na ekološki privatljivo pogonsko rješenje (primjer električnog broda). Kako bi se ostvarila funkcionalnost broda, potrebno je konstruktivno riješiti privezivanje broda za obalu primarnog korita Drave u svim hidrološkim prilikama, pristup putnika brodu preko pristupnog mosta, opskrbu broda strujom (fotonaponski paneli/ hidrocentrale/kopneni priključak). Ovisno o potrebama obuhvat projekta može

¹⁵ Ivo Bralić: Krajobrazna regionalizacija Hrvatske s obzirom na prirodna obilježja, 1995.

biti i usluga opskrbe vodom i odvoz otpada s broda. Potrebno je urediti pješačku stazu za pristup putnika, parkiralište s pristupom za autobus i prateću infrastrukturu elektroopskrbe kao sekundarno napajanje broda.

Značajke plovila definirane su temeljem predviđenog kapaciteta broda. Uzimajući u obzir veličinu rijeke, međusobne udaljenosti plovidbe između stanica te tržišni potencijal plovidbe, predviđen smještajni kapacitet je 50-60 putnika, što je ekvivalent kapacitetu sjedišta u autobusu. Brod kapaciteta 50-60 putnika smatra se manjim putničkim brodom, kod kojega ukrcaj putnika traje par minuta što je primjereno plovidbi između stanica od desetak minuta. Generalno načelo: kratke linije – manji brodovi; duge linije – veći brodovi, primjenjivo je i pri dimenzioniranju putničkog broda za rijeku Dravu. Smatra se da je primjerenije imati više manjih brodova s učestalim isplovima, nego jedan veći koji plovi u rijedim intervalima. Veća učestalost plovidbe otvara veći tržišni potencijal uzimajući u obzir da na pojedinim dionicama osim u turističke svrhe može služiti i u svrhu prometnog povezivanja naselja uz Dravu.

Osnovni tehnički zahtjevi na plovilo temelje se na zahtjevima za kapacitetom putnika, veličini broda s obzirom na korito rijeke Drave i plovnost na predmetnoj dionici odnosno ograničeni gaz te energetiku broda.

Osnovne značajke plovila su:

- Duljina do 15 m
- Širina do 5 m
- Gaz do 0,7 m
- Težina lakog broda do 12 t
- Posada 2 člana
- Kapacitet 50-60 putnika
- Brzina operativna 10 km/h
- Brzina maksimalna 15 km/h
- Pogonski motori 2 elektro motora
- Baterijski set Litijske baterije



Slika 30: Prijedlog koncepta riječnog katamarana
Izvor: iCat d.o.o., Zagreb

Predviđena dnevna autonomija je 110 km sa 80% baterijskog kapaciteta pri prosječnoj brzini plovidbe od 10 km/h prema obali. Sukladno navedenom potrebno je definirati veličinu baterijske banke. Vlastita proizvodnja solarne energije mora zadovoljavati minimalno 30% tražene dnevne autonomije, odnosno mora biti dostatna za 33 km dnevno pri operativnoj brzini od 10 km/h. Vrijednosti se uzimaju za period plovidbe travanj – listopad, a odnose se na prosječnu mjesečnu proizvodnju tijekom mjeseca s najmanje insolacije (listopad). Prosječna godišnja proizvodnja solarne energije za period plovidbe od travnja do listopada mora zadovoljavati minimalno 60% tražene dnevne autonomije, odnosno mora biti dostatna za 66 km dnevno pri operativnoj brzini od 10 km/h.

Definirane tehničke značajke ograničene su temeljem zahtjeva kojima se predviđa plovidba Dravom te osiguranjem suhog veza broda. Gaz do 0,7 metara sukladno maloj dubini rijeke pri niskim plovnim vodostajima, definira minimalne zahvate u koritu rijeke radi osiguravanja plovnog puta. Težina do 12 tona omogućuje jednostavan način skladištenja broda. Zahtjevi za vlastitom proizvodnjom solarne energije pristana su opcija, koja se temelji na potpunoj energetskej održivosti sustava pristaništa uz pretpostavku da je minimalno 30% solarne energije proizvedeno na brodu, a 70% na pristanu.

14.3 Lokacije pristaništa

S ciljem poticanja razvoja riječnog turizma u kategoriji manjih plovila (mali kruzeri do 50 putnika) i njegove važnosti za destinaciju, a svjesni atraktivnosti, profitabilnosti i potencijala razvoja, nužno je ispuniti četiri ključna preduvjeta za njegov daljnji razvoj: osigurati dostatne i zadane tehničke uvjete izgrađenih pristaništa i prateće infrastrukture, dovoljan broj turističkih proizvoda kao i ostvarivanje kvalitetne suradnje s brodarima i agentima uz adekvatnu prezentaciju ponude.

U mjeru infrastrukturnog unaprjeđenja ove specifične kategorije riječnog turizma manjih plovila ubraja se, prvenstveno, osiguranje cjelogodišnje plovnosti ili plovnosti većeg dijela godine za plovila koja odgovaraju malim izletničkim brodovima koji pristaju ili imaju zahtjev pristajanja u regiji, izgradnja adekvatne pristanišne infrastrukture i suprastrukture u mjestima gdje će putnički brodovi pristajati. Jedno od bitnijih je i razvoj i omogućavanje potrebnih pratećih usluga kao što su opskrba pitkom vodom, opskrba namirnicama, odvod otpada, opskrba gorivom, preuzimanje otpadnih ulja, unaprjeđenje turističke ponude (naročito ruralni i ekološki turizam) itd.

Lokacije pristaništa predstavljaju idejne pozicije pristaništa. Kod odabira lokacija na terenu potrebno je voditi računa o sljedećem:

- osiguran pristup do lokacije pristaništa postojećim koridorima i lokalnim/pristupnim cestama u komunikaciji sa krunom obrambenih nasipa;
- odabir lokacija s užom inundacijom - udaljenošću od nasipa do glavnog korita ili poželjno bez inundacije;
- odabir lokacija spram hidrauličko – morfoloških preduvjeta (u konkavnim krivinama- dubine neophodne za normalno funkcioniranje pristaništa pri najnižim vodostajima);
- odabir lokacija sa što višim terenom u inundaciji/obalnom području (nesmetano funkcioniranje pristaništa pri višim vodostajima).

Kako bi se ostvarila funkcionalnost pristaništa, potrebno je konstruktivno riješiti privezivanje broda za obalu primarnog korita Drave u svim hidrološkim prilikama, pristup putnika brodu preko pristupnog mosta, opskrbu broda strujom sa obale (opcionalno samoorživo pristanište) te pristup cisterne za vodu i komunalni otpad. U te svrhe potrebno je urediti pješačku stazu za pristup putnika, parkiralište i cestovnu i ostalu prateću infrastrukturu za sve prateće objekte uz pristan.

Nadalje, kao potencijalno dobre lokacije pristana definirane su one s užom inundacijom ili još poželjnije bez inundacije. To područje udaljenosti od obrambenog nasipa do glavnog korita određuje krak/duljinu pristupnog mosta. Što je područje inundacije šire, to je udaljenost pontona od nasipa veća i povećava troškove gradnje pristaništa. No, ukoliko je širina inundacije značajna, rješenje s dugačkim dohvatnim mostom nije više isplativo i pristupa se gradnji uzgonskih konstruktivnih elemenata na samom koritu rijeke, na koje se naslanjaju most i ponton. Takvo rješenje na Dravi je iznimno moguće, ukoliko se ne može naći alternativa u pristaništu s mostom oslonjenim na nasipu.

Što se tiče hidrauličko – morfoloških preduvjeta pozicioniranja pristaništa, teži se pronalazak pozicija na konkavnoj – vanjskoj strani obale rijeke u predmetnoj krivini, gdje je poznata činjenica da rijeka dubi i erodira obalu rijeke. Rezultat toga je da su upravo u toj zoni dubine i brzine rijeke veće što nužno nameće manje troškove kod osiguranja potrebnih dubina pristupa pontonu. Posljedica toga bit će manja količina iskopa i manje produbljivanje već duboke obale.

Kako je priobalno područje Drave potencijalno poplavno, prednost u odabiru lokacije će imati lokacije pristaništa koja su izdignuta u odnosu na okolni niži teren. Drugim riječima, prednost imaju potezi viših geodetskih kota u odnosu na okolni teren, a osobito u odnosu na kotu glavnog korita, gdje je zona gradnje, manipulacije s opremom i uvjeta obrane od poplava znatno olakšana.

14.4 Koncept pristana

Pretpostavlja se gradnja tipskog pristana, simetričnog s pristupnim mostom. Opcije pristana su energetski priključak i proizvodnja energije.

Pristan je potrebno izvesti vodeći se sljedećim temeljnim značajkama:

- Oblik prilagoditi samopražnjenju od naplavina
- Mala udaljenost od ruba korita rijeke
- Samoprilagođavanje visini vodostaja
- Dovoljno dug pristupni most
- Velika stabilnost uzimajući u obzir putničko opterećenje
- Energetski priključak i proizvodnja energije
- Mogućnost pristajanja 2 plovila istovremeno (po potrebi)

Uzimajući u obzir temeljene značajke pristana, u nastavku su pojedine značajke detaljnije opisane, prolazeći kroz funkcionalnost pristaništa u cjelini koje obuhvaća pristupni most, pristan te rad sustava prilikom raznih vodostaja. Pretpostavka je da je pristanište u upotrebi za vrijeme dok je Drava unutar svog korita, dok se za vrijeme više vode, kada dolazi do prelijevanja u inundaciju, pristanište ne koristi budući da je pristupni put naplavljen, rijeka ima znatno veću brzinu strujanja te postoji znatno veća količina naplavina na rijeci.

Analizom prostornih planova za potrebe izrade ove Studije uočeno je da sve lokacije predviđene prostorno planskom dokumentacijom za potrebe pristaništa, nisu infrastrukturno uređena na istoj razini. S jedne strane u blizini većih naselja i gradova, kao što je npr. Osijek kao središnjica regije, desna obala rijeke Drave gotovo je na cijeloj svojoj duljini kroz grad, uređena i izgrađena. Na tu obalu djelomično izbetoniranu, djelomično reguliranu obaloutvrdom tehnički je jednostavno instalirati opremu za privez turističkih brodova, dodavanjem pontona i pristupnog mosta. Takvo rješenje je jednostavno, brzo i financijski prihvatljivo te se time rješava osnovna infrastruktura za putničko pristanište namijenjeno jednodnevnim riječnim krstarenjima, odnosno izletničkoj i turističkoj plovitbi. Primjer takvog pristaništa je novootvoreno putničko pristanište Osijek, namijenjeno za prihvat kruzera na međunarodnim riječnim krstarenjima. Definiranim tehničkim rješenjem i izvedbom, ponton je prilagođen pristajanju i manjih dimenzija plovila.

Uz izgrađenu obaloutvrdu potreban je infratrukturno manji zahvat u obliku postavljanja pristupnog mosta, pontona i priveznih elemenata. Sam ponton svojom veličinom mora biti prilagođen sigurnom bočnom pristajanju jednog manjeg izletničkog broda, a pristupni most izveden zglobnom vezom s obaloutvrdom radi prilagodbe oscilacijama vodostaja. Ponton može biti betonski, čelični ili aluminijski. Uglavnom se rade tipski modeli raznih proizvođača s već standardiziranom opremom poput instalacijskih kanala za vodu, struju i protupožarnu instalaciju.

Obzirom da osim u Osijek una Dravi nema pristanišne infratrukture u službi razvoja izletničke plovitbe, nameće se potreba pronaći potencijalne lokacije za instalaciju pristana i izvan naselja, gdje je okruženje prirodno i netaknuto, i gdje je doživljaj plovitbe u kontekstu spoja čovjeka i prirode, puno upečatljiviji i kvalitetniji. S tim u svezi, analizirani su slučajevi instalacije privezne i plutajuće infratrukture pristana s uređenjem obale i komunikacije s lokalnim pristupnim putem, kao jedna od opcija tipskog rješenja.

Obzirom da ova Studija nema zadatak definiranja točnih budućih lokacija pristaništa za koje su potrebne tone geodetske podloge i hidrografske izmjere, prijedlog navedenog rješenja dan je temeljem analize prostorno-planske dokumentacije te vizualnim pregledom nekoliko potencijalnih lokacija predviđenih za gradnju pristaništa uz nazočnost stručnih službi Lučke kapetanije i Lučke uprave Osijek kao i Ministarstva mora, prometa i infratrukture. S tim u svezi analizirana su dva varijanta rješenja

pristana:

- Pristani na uređenoj obali u obliku obaloutvrde
 - Pristan na uređenoj obali s pristupnim mostom i pilotima
 - Pristan na uređenoj obali s pristupnim mostom i šorpanjom
- Pristani na neuređenoj obali odnosno bez obaloutvrde

Prema osnovnoj ideji, na pristan bi se omogućio privez jednog plovnog objekta, a po potrebi maksimalno dva. Na tom plovnom objektu obavljao bi se turistički razgled predmetne dionice Drave, u trajanju od oko 2-3 sata kružnom plovidbom, odnosno u jednom smjeru do drugog pristaništa kada za to budu infrastrukturne petpostavke. Brod bi bio pogonjen na elektro pogon, opskrbljen strujom i vodom, te sanitarnim čvorom. Kako bi se ostvarila funkcionalnost broda, potrebno je konstruktivno riješiti privezivanje broda za obalu primarnog korita Drave u svim hidrološkim prilikama, pristup putnika brodu preko pristupnog mosta, opskrbu broda strujom sa obale te pristup cisterne za vodu i komunalni otpad. U te svrhe potrebno je urediti pristupni put za osobna vozila, dostavna i komunalna vozila, s nosivošću koja odgovara komunalnom vozilu – cisterni kao mjerodavnom, pješačku stazu za pristup putnika, parkiralište i prateću infrastrukturu elektroopskrbe bez koje brod primarno ne može funkcionirati.

14.5 Pristani na uređenoj obali

Pristan na uređenoj obali s pristupnim mostom i pilotima

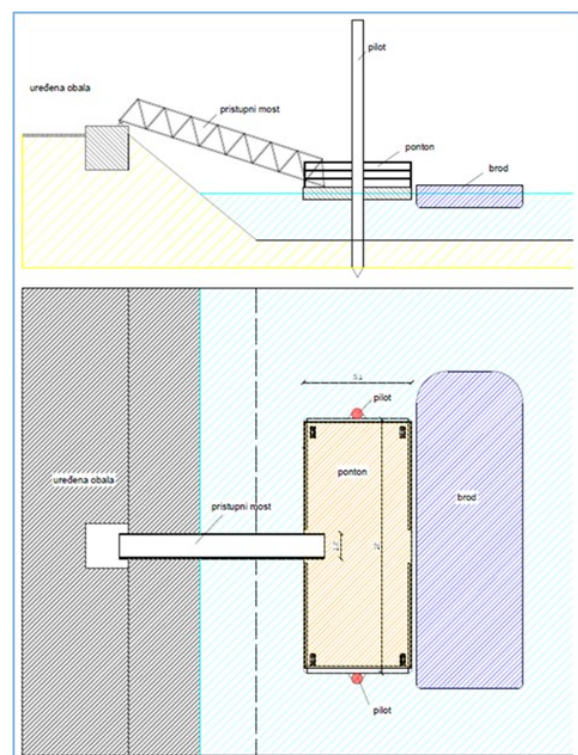
Prva varijanta prijedloga koncepta pristana za prihvat izletničkih plovila u nastavku oblikovana je za lokacije na uređenoj i reguliranoj obali u obliku obaloutvrde. U ovom prijedlogu koncepta prikazane su skice pristana s pristupnim mostom i pilotima, a u nastavku je prikazan i okvirni troškovnik ovakvog prijedloga uređenja.

Ovim tehničkim rješenjem onemogućavanje horizontalnih pomaka pontona, osigurava se pomoću dva pilota. Spomenuti piloti izvode se od armiranog betona te se ugrađuju otprilike tako da se jednaka duljina samog pilota nalazi iznad i ispod površine terena.

Sustav pričvršćenja pristana predviđen je pomoću dva armirano betonska pilota ugrađenih u samo korito, te 4 polera postavljena na obali za preuzimanje sila u smjeru toka. Svrha sustava je da horizontalno fiksira privezani brod, ali da pritom omogući vertikalne pomake uslijed oscilacije vodostaja. Sustav se dimenzionira na 25 do 50 godišnje sile od vjetera i valova kod najnepovoljnijeg vodostaja.

Između pristana i postojeće obale ostvarila bi se pješačka komunikacija prilaznim mostom.

Slika 31: Pristan na uređenoj obali s pristupnim mostom i pilotima
Izvor: Vlastita arhiva



Predviđena je ugradnja cca 4 lijevano-željezna polera čija će nosivost biti utvrđena u daljnjoj fazi realizacije projekta. Oni bi bili ugrađeni u temeljne blokove izvedene na pokosu postojeće obaloutvrde na bermi. Razmak polera je cca 5m. Temeljni blok oblika kvadra čije će dimenzije također biti definirane u kasnijoj fazi projekta. Temeljni blokovi izveli bi se od kalupnog betona u iskopu u sraslom materijalu, na podložnom sloju šljunka i betona. Blokovi su konstruktivno armirani vilicama u dva smjera po cijelom obodu.

Procjena troškova gradnje dana je na temelju prethodno predloženog koncepta gradnje, no ona je svakako podložna korekcijama obzirom na točan odabir lokacije i odabir tehničkog rješenja samog obuhvata projekta od strane investitora.

Troškovnik pristana na uređenoj obali s pristupnim mostom i pilotima

<i>R.br.</i>	<i>Opis stavke</i>	<i>Cijena (kn)</i>
1.	<i>Pripremni radovi (iskopi, odvoz materijala, mobilizacija plovne mehanizacije)</i>	<i>180.000,00</i>
2.	<i>AB radovi na upornjaku mosta</i>	<i>30.000,00</i>
3.	<i>Čelični piloti za ponton fi 50 cm, duljine 15 m, dva komada</i>	<i>175.000,00</i>
4.	<i>Betonski ponton (5,1x12x0,85)</i>	<i>250.000,00</i>
5.	<i>Čelični most 1.2 x 10.0 m</i>	<i>160.000,00</i>
6.	<i>Oprema pontona (ležajevi pilota, bitve, odbojnici, montažni materijal, obilježavanje)</i>	<i>190.000,00</i>
7.	<i>Gazišta iz impregniranog drveta (5 m širine)</i>	<i>70.000,00</i>
8.	<i>Završni radovi i zaštita terena</i>	<i>100.000,00</i>
UKUPNO (kn)		1.155.000,00

Pristan na uređenoj obali s pristupnim mostom i šorpanjom

Druga varijanta prejedloga koncepta predviđena je također na uređenoj obaloutvrđi, ali drugačijeg tehničkog rješenja izvedbe priveznih elemenata. Predviđena je ugradnja 4 lijevano-željezna polera čija će nosivost biti utvrđena u daljnjoj fazi projekta. Oni bi bili ugrađeni u temeljne blokove izvedene na pokosu postojeće obaloutvrde na bermi. Razmak polera je cca 5m. Temeljni blok oblika kvadra čije će dimenzije biti definirane u kasnijoj fazi projekta. Temeljni blokovi izveli bi se od kalupnog betona u iskopu u sraslom materijalu, na podložnom sloju šljunka i betona. Blokovi su konstruktivno armirani vilicama u dva smjera po cijelom obodu.

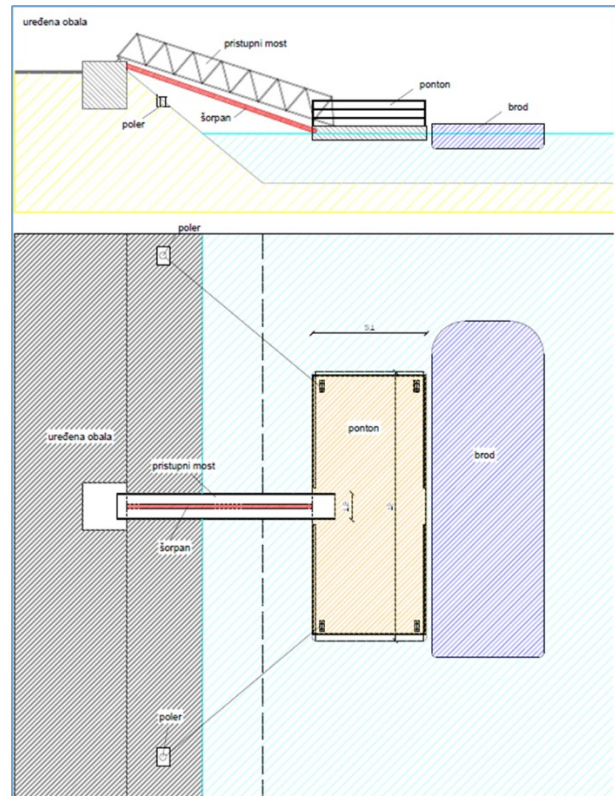
Uporni blokovi za odstoynike (dva komada) izveli bi se na pokosu postojeće obaloutvrde. Uporni blok oblika kvadra, čije će dimenzije biti definirane u kasnijoj fazi projekta, s vodne strane skošen, te je na toj strani predviđena niša za šorpanj. Kako sustav pričvršćenja i oslanjanja šorpanja nije predmet ovog koncepta, predviđeno je da se niša sa tri strane obloži čeličnim limovima debljine 10 mm. Limovi se sidre u beton utvrđice. Na limove je kasnije moguće privariti bilo kakav sustav pričvršćenja, odnosno nalijeganja šorpanja. Isto tako su na skošenjima s vodne strane predviđene usidrene kuke za pričvršćenje lanca škopcima.

Uporni blokovi za odstoynike izveli bi se od kalupnog betona u iskopu u sraslom materijalu, na podložnom sloju šljunka i betona. Blokovi su konstruktivno armirani vilicama u dva smjera po cijelom obodu.

Sustav pričvršćenja broda pristana predviđen je pomoću dviju čeličnih cijevi oslonjenih na betonsku utvrđicu zaštićenu gumenom pločom, te 4 polera postavljena na obali za preuzimanje sila u smjeru toka. Svrha sustava je da horizontalno fiksira privezani brod, ali da pritom omogući vertikalne pomake uslijed oscilacije vodostaja. Sustav se dimenzionira na 25 do 50 godišnje sile od vjetrova i valova kod najnepovoljnijeg vodostaja.

Između pristana i postojeće obale ostvarila bi se pješačka komunikacija prilaznim mostom.

Slika 32: Pristan na uređenoj obali s pristupnim mostom i šorpanjom
Izvor: Vlastita arhiva



Procjena troškova gradnje dana je na temelju prethodno predloženog koncepta gradnje, no ona je svakako podložna korekcijama obzirom na točan odabir lokacije i odabir tehničkog rješenja.

Troškovnik pristana na uređenoj obali s pristupnim mostom i šorpanjom

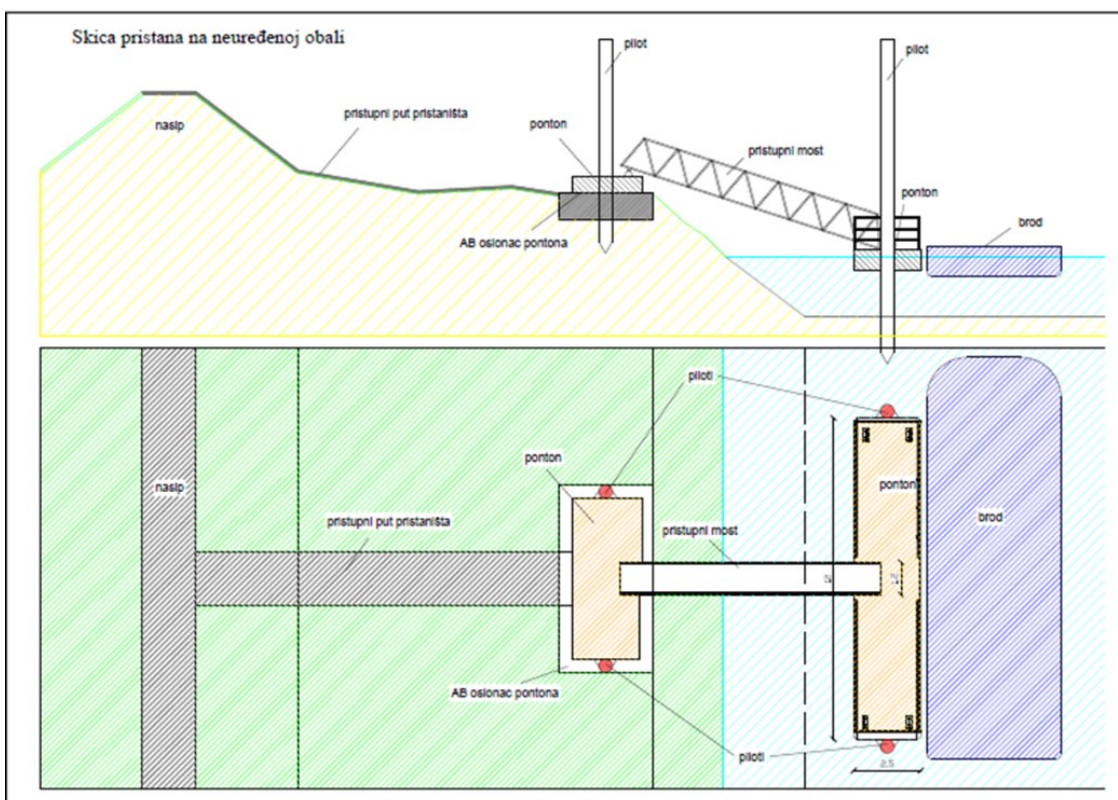
R.br.	Opis stavke	Cijena (kn)
1.	Pripremni radovi (iskopi, odvoz materijala, mobilizacija plovne mehanizacije)	180.000,00
2.	AB radovi na upornjaku mosta i šorpanja, betonske čašice za polere	30.000,00
3.	Privezna oprema (poleri, bitve)	10.000,00
4.	Šorpanj	50.000,00
7.	Betonski ponton (5,1x12x0,85)	250.000,00
8.	Čelični most 1.2 x 10.0 m	160.000,00
9.	Oprema pontona (bitve, odbojnici, montažni materijal, obilježavanje)	190.000,00
10.	Gazišta iz impregniranog drveta (5 m širine)	70.000,00
11.	Završni radovi i zaštita terena	100.000,00
UKUPNO (kn)		1.040.000,00

14.6 Pristani na neuređenoj obali

Postojećem se pristaništu može prići s nasipa prilaznim stepenicama te prilaznom rampom. Prilaznu rampu potrebno je urediti kako bi se omogućio dolazak motornih vozila do lokacije pristaništa. Jedno od mogućih rješenja prilaza iz okolnih ulica pristanu jest da se postojeći put koji vodi do potencijalne lokacije pristana, uredi za prometovanje motornih vozila. Osim toga potrebno je urediti i postojeću krunu nasipa na dionici od kraja pristupnog puta do početka postojeće prilazne rampe.

Prilazna rampa za pristup nasipu sastoji se od prilaznih stepenica koje su namijenjene kretanju putnika i pješaka, i prilaznom kolniku, koji može biti uređenog ili neuređenog tipa. Uređenje i/ili djelomično uređenje kolnika prilazne rampe izvodi se betonskim opločnikom, dok je neuređeni tip od zemljanog materijala ili makadam. Objema prilaznim rampama može se pristupiti s postojeće ceste koja prolazi paralelno uz nasip. Konceptualno, navedenoj se cesti može pristupiti i prilaznim stepenicama položenim uz rampu. Kruna nasipa uređena je sitnozrnim nasutim materijalom i/ili zemljanim, te je po njoj omogućen pješački i biciklistički promet. Prilazna rampa za pristup inondacijskom području izvedena je od šupljih betonskih montažnih elemenata te je zatravljena. U inundaciji paralelno uz nasip pruža se postojeća zemljana staza na kojoj je moguć promet bicikala i pješaka.

Područje inundacije obraslo je niskim raslinjem koje je potrebno raskrčiti i ukloniti te urediti za promet motornih vozila. Nadalje, potez između prilazne rampe s postojeće – lokalne ceste preko prilazne rampe s nasipa prema inundaciji, potrebno je urediti kako bi se omogućio promet motornih vozila.



Slika 33: Pristan na neuređenoj obali
Izvor: Vlastita arhiva

Na samoj obali glavnog korita pobijaju se dva čelična pilota kojima je usidren ponton (6x2,5x0,85 m),

ispod pontona izvodi se armirano betonski oslonac (7x3,5x1m). Ovaj konstruktivni element je opcionalno uzgonski. Može biti izveden i fiksno zglobno oslonjen, što će ovisiti o odabiru lokacije pristaništa. Uzgonski element ima funkciju podizanja pristupnog mosta u slučaju visoke vode u inundaciji. U tom slučaju dolazi do „plivanja“ pristupnog mosta. O navedeni ponton ovješeno je pristupni most širine 1-1,2 m koji je slobodno oslonjen na glavni ponton pristaništa radi praćenja oscilacija vodostaja. U koritu rijeke potrebno je pobiti dva pilota kojima je osiguran glavni ponton pristaništa (12x2,5x0,85m).

Procjena troškova gradnje dana je na temelju prethodno predloženog koncepta gradnje, no ona je svakako podložna korekcijama obzirom na točan odabir lokacije i odabir tehničkog rješenja.

Troškovnik pristana na neuređenoj obali

R.br.	Opis stavke	Cijena (kn)
1.	Pripremni radovi (krčenja, iskopi, odvoz materijala, mobilizacija plovne mehanizacije)	180.000,00
2.	Uređenje pristupnog puta pristaništa (širine 2 m, duljine 50 m) u betonskoj galanteriji, na posteljici od lomljenog kamena na geotekstilu	90.000,00
3.	Armirano betonska ploča ispod manjeg pontona (3,5x7x1)	45.000,00
4.	Čelični piloti za manji ponton fi 50 cm, duljine 8 m, dva komada	95.000,00
5.	Betonski manji ponton (2,5x6x0,85)	80.000,00
6.	Čelični piloti za veći ponton fi 50 cm, duljine 15 m, dva komada	175.000,00
7.	Betonski veći ponton (2,5x12x0,85)	120.000,00
8.	Čelični most 1.2 x 10.0 m	160.000,00
9.	Oprema pontona (ležajevi pilota, bitve, odbojnici, montažni materijal, obilježavanje)	190.000,00
10.	Gazišta iz impregniranog drveta (2,5 m širine)	35.000,00
11.	Završni radovi i zaštita terena	100.000,00
UKUPNO (kn)		1.270.000,00

Uz troškove gradnje potrebno je dodatno uključiti troškove usluga istražnih radova, projektiranja za potrebe ishođenja lokacijske i građevinske dozvole (idejni, glavni, izvedbeni projekt) kao i nadzora za sve struke (građevinski dio i dio HRB) koji se procjenjuje na oko 300.000,00 kn. Godišnji troškovi održavanja i funkcioniranja pristaništa procjenjuju se na 4% vrijednosti investicije. Uređenje obaloutvrde nije neophodno za funkcioniranje pristaništa i nije bilo predmet izračuna investicije, svakako je opcionalno ovisno o dostupnim sredstvima financiranja.

Potrebno je istaknuti da je pristan u cjelini potrebno projektirati s minimalnom mogućnošću nakupljanja naplavina kroz tehnička rješenja zaštite pristupnog mosta i prostora između pristana i obale, te

automatskim otplovom naplavina. Nadalje, sustav mora biti autonoman u svom radu, pri čemu se misli na automatsku regulaciju prilikom promjene vodostaja, s naglaskom na prelijevanje Drave u inundaciju. Energetske karakteristike pristana definiraju energetske samoodrživost za vlastite potrebe, te proizvodnju energije za potrebe plovila.

Prilikom projektiranja pontona, a prema informacijama dobivenim od korisnika rekreacijske plovidbe kanuima, potrebno je iznaći tehničko rješenje prilagodbe pontona za korištenje pristaništa i od strane ovih korisnika. Vožnja kanuima na Dravi često je organizirana od strane individualaca, ali i turističkih agencija, no za sada nema uređenog mjesta za pristup kanuima na vodu.

15. Zaključak

Rijeka Drava prirodna je turistička atrakcijska osnova Osječko-baranjske županije. Protiče njenim zapadnim dijelom od naselja Podravska Moslavina kroz gradove Donji Miholjac, Belišće, Valpovo i Osijek. Uvjeti plovnosti rijekom Dravom omogućavaju razvoj putničke, izletničke i sportsko-rekreacijske plovidbe. Unatoč tomu, njen potencijal u smislu razvoja riječnog turizma nije iskorišten. Dravom se organizirano plovi samo u međunarodnim riječnim krstarenjima Dunavom do Osijeka gdje se putnici iskrcavaju i ukrcavaju na riječne kruzere u novoizgrađenom putničkom pristaništu. Na rijeci Dravi na području Osječko-baranjske županije ne postoji druga raspoloživa pristanišna infrastruktura za razvoj riječnog turizma.

Ova Studija ima zadatak potaknuti razvoj turizma na području gradova i naselja smještenih uz Dravu na način da identificira moguće razvojne potencijale objedinjujući turističku atrakcijsku osnovu s plovidbom. Analizom mikrolokacija u okruženju predloženih lokacija pristaništa, vodilo se računa da se plovidba može povezati s turističkom ponudom u neposrednoj blizini stvarajući tako pretpostavku za organizaciju jednodnevnih izleta povezanih s plovidbom rijekom Dravom.

Obzirom da za sada u ponudi nema niti izletničkog broda koji bi na rijeci Dravi nudio ovu vrstu usluge, cilj ove Studije bio je potaknuti dionike i na aktivnije iznalaženje programa financiranja nabavke plovila. Tome će svakako doprinijeti i činjenica da je ovom Studijom potaknut plan gradnje pristanišne infrastrukture na predloženim lokacijama, a koji će kroz svoje programe rada inicirati nadležna lučka uprava.

Pimjeri dobre prakse u okruženju govore u prilog činjenici da je izletnička i sportsko-rekreacijska plovidba turistički proizvod za kojim raste potražnja. Povratak prirodi i rijekama turistički je proizvod koji treba iskoristiti na područjima koji imaju vodne putove te ih staviti u funkciju razvoja turizma. Obzirom da zapadni dio Županije nije dovoljno zastupljen u turističkoj ponudi, stavljanjem rijeke Drave u funkciju razvoja turizma stvorile bi se pretpostavke za oživljavanje ovog područja u turističkom smislu.

Dobrom planskom osnovom i strateškim razvojem usmjerenim na prirodne potencijale te koordiniranim pristupom svih dionika, rijeka Drava može se staviti u funkciju razvoja turizma te tako doprinijeti cjelokupnom razvoju gradova i naselja smještenih uz ovaj vodni put. Ova Studija izrađena za potrebe pekograničnog programa Mađarska-Hrvatska i projekta VICINaD, dokument je koji može poslužiti kao osnova za nastavak planiranja aktivnosti na unaprjeđenju stvaranja preduvjeta za razvoj riječnog turizma na području Osječko-baranjske županije.

16. Study summary

Cruise tourism involves cruising passenger ships for a tourist sailing experience, usually in a package with a visit to a number of attractive destinations on land. The ship is the primary destination of tourists, and destinations on land are secondary. Passengers from the ship in the destination are one-day visitors, and part of nautical tourism can take place in the inland waters of only one country - domestic cruising, in the inland waters of several countries - international cruising, at sea, rivers and lakes. Cruising is by definition a stay on larger vessels with a professional crew according to a pre-planned itinerary, according to a predetermined route with docking in different ports / cities / countries.

In the tourist product of the cruise, the availability of attractions differs from that of "traditional" tourists who visit certain destinations. Cruise ship services can vary from those characterized by superior service and luxury as in hotels categorized as the highest category to those less luxurious, but cruising is certainly one of the higher priced tourist products. The services offered include various recreational and cultural facilities such as rich spa and wellness programs, ship libraries, evenings of classical music, top culinary services, personalized services and the like.

The current challenge for river cruises is to involve the younger generation of passengers and families. The socio-cultural trend is increasing, dominated by individualistic attitudes among consumers and solo travel (especially in Western society). In response to this trend, it may be necessary to design individual cabins and design specialized programs for singles on the example of ocean cruises. Tourists from Asia are a new segment, and future product development must understand and meet their interest and preferences. This global inclusion strategy can be a success factor for niche tourism as well as a creator of sustainable tourism. Cruising offer limited opportunities to experience and experience in nature, despite the fact that the basic concept of the product is based on natural resources (rivers and panoramas from vessels). Using the natural environment for tourism purposes can be an adequate way to attract the younger segment. This is supported by the growing awareness of environmental protection of the "Y and Z" generation and the desire to preserve nature. This requires the development of an ecotourism image of the cruise and the connection of excursions and programs with active nature tourism. With these interests river companies put emphasis on environmentally conscious operations on the vessels themselves and strengthening the environmental niche in the portfolio.

The development of the river cruises in Croatia began with the construction of the first passenger ports in Vukovar and Ilok, and serious numbers of landing of river cruisers on the Danube have been recorded since 2004, when 57 river cruisers docked at the Vukovar port. From then until today, passenger ports on the Drava and Danube have recorded continuous growth, with exceptions on the Drava River during extremely low water levels such as 2018.

On a total of 137 km of the Danube waterway through the territory of the Republic of Croatia and four arranged passenger ports for the reception of river cruisers, it can be concluded that the infrastructural prerequisites for the development of international river cruises on this river have been met. If the passenger port on the Drava River in Osijek is added to these figures, we are

talking about an investment of around HRK 40 million in the infrastructure for docking river cruisers and safe embarkation and disembarkation of passengers. Investments in the infrastructure of passenger ports in Vukovar, Ilok and Osijek are fully financed from the State Budget of the Republic of Croatia, while passenger ports in Batina and Aljmaš are partially and completely (Aljmaš) financed by the Osijek-Baranja County. Passenger ports on the Danube are managed by the Port of Vukovar Authority under the Law on Navigation and Inland Ports, and the passenger port on the Drava is managed by the Port of Osijek. There are two passenger ports on the Sava River under the management of the Port Authority of Slavonski Brod and Sisak.

Previous proposals to improve river cruise products often emphasize the importance of coordination of all stakeholders involved in the provision of the service. Whether it is to provide berthing conditions for river cruisers, to provide promotion services or program services in the destination, stakeholder cooperation and project coordination is crucial in both other forms of development projects and in river cruises. Problems in planning, organizing and coordinating river cruise activities are significant and involve a number of stakeholders and stakeholders with the integration of the public and private sectors. Of course, state bodies such as the Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure, the Ministry of Tourism and the Croatian Tourist Board will also play a key role in planning and financing, but inputs should certainly come from stakeholders from the destination.

This coordinated concept of river cruise product management and river tourism in general began with the establishment of the River Tourism Association at the Croatian Chamber of Commerce in June 2020. Given the growing trend of docking of river cruisers in the region as well as the growing demand for one-day river cruises and other types of river tourism, the goal of the River Tourism Association is to create preconditions for the improvement of river tourism products.

Considering the development of nautical tourism on rivers or river tourism, it is necessary to know the terminology of certain terms in accordance with the regulations of inland navigation, the legal prerequisites for construction and management of inland infrastructure and the way of conducting tourist activities subject to inland navigation and technical characteristics of floating objects.

The management of ports on inland waterways is regulated by the Law on Navigation and Inland Ports and the related regulations which resolve the issues of technical conditions for their opening and maintenance. In addition to the regulations related to the construction and management of the port infrastructure, the regulations relating to the technical rules for the construction and supervision of floating facilities within the competence of the Croatian Register of Shipping are also relevant.

Given that nautical tourism in the Republic of Croatia is more represented at sea, in strategic documents more space is devoted to the development of nautical tourism on the coast than on rivers. However, several years ago, when river cruising recorded high growth rates, attention was paid to this type of nautical tourism, and guidelines for its development were given through strategic documents. The following are the most important national strategic documents as well as regional strategies that mention cruising, with the aim of relying on existing bases in

strategic documents when seeking sources of funding for further projects for the development of nautical tourism in the destination. Some local communities also have developed tourism development strategies.

The Drava springs in South Tyrol in Italy, from where it continues to flow through Austria, Slovenia, Croatia and partly forms the Croatian-Hungarian border. At Donji Miholjac, the Drava turns towards Osijek and at Aljmaš it flows into the Danube. The total length of the Drava is 725 km. From the Hungarian town of Barcs, the Drava has been fairly corrected by regulations implemented in the mid-19th century. The waterway of the Drava River in the Republic of Croatia from the confluence with the Danube at rkm 0 to Osijek at rkm 22 meets the requirements of class IV navigability, in the part from Osijek at rkm 22 to Donji Miholjac at rkm 82 meets the requirements of class III and in the part from Donji Miholjac at rkm 82 to rkm 198.6 meets the requirements of class II. In the part from the confluence with the Danube to the new port rkm 13 the waterway is trained and marked for day and night navigation and the most intensive navigation takes place on it, while in the part from rkm 13 to 198.6 the waterway is marked only for day navigation and on it is mainly used for navigation, which is related to the exploitation of gravel, sand and wood. The tourist potential of the Drava River upstream from Osijek is insufficiently valorized, and the necessary port infrastructure has not been developed.

Osijek-Baranja County is located in the northeast of Croatia, covers an area of 4,152 km², and is the fourth largest county in the Republic of Croatia. It includes Baranja and northeastern Slavonia around the lower course of the Drava River before its confluence with the Danube, which created Kopački rit with its floodplain, a nature park protected as a zoological reserve. Osijek, Beli Manastir, Belišće, Donji Miholjac, Đakovo, Našice and Valpovo have the status of cities. The county seat is in the city of Osijek, which is not only the economic, but also the cultural and educational center of Eastern Slavonia.

The development of tourism in general in the area of Osijek-Baranja County is under the direct influence of the valid spatial planning documentation, primarily the spatial plan of the County as well as the spatial development plans of cities and municipalities in the County. These plans are the basis for the development of the entire infrastructure for the development of nautical tourism on the Drava River, and the marked locations of ports intended for the embarkation and disembarkation of passengers are a prerequisite for their construction.

Exceptionally favorable geographic position on the River Drava and alongside Danube, which is one of the most important European waterways, then natural resources based upon the structure of soil and the climate suitable for agricultural production, thermal waters, preserved environment and the unique Kopački Rit area are just a part of favorable conditions offered by the Osijek-Baranja County.

Development of County's tourism is based on health, recreational, hunting and fishing, and rural tourism. Unique ecological oasis of the Kopački Rit Nature Park represents an exceptional place of continental tourism along with protected areas of the Mura-Drava Regional Park and famous wine cellars. Osijek Fortress and Đakovo Cathedral are symbols of cultural tourism, and together with the castles in Donji Miholjac, Valpovo and Našice they are an exceptional treasure for all lovers of cultural and historical content.

All recognizable tourist attractions of Osijek-Baranja County are mostly located near the Drava River. Nevertheless, they are not connected by river into a unique tourist experience that would highlight the County in the offer of continental tourism.

Although the Drava River on its waterway within the boundaries of Osijek-Baranja County meets the dimensions of the navigability of smaller tourist-excursion vessels, the tourist potentials of this river are not sufficiently developed. The current spatial plans do not provide for a sufficient number of port infrastructure locations, so this chapter will recommend the amendment of spatial plans so that the tourist attraction base in the hinterland can be connected into a single tourist product with navigation programs.

This Study is proposing the concept of development of tourist programs by combining the existing tourist offer on the River Drava shore in Osijek-Baranja county, with excursion sailing programs that will form a complete product, taking into account the existing and necessary transport and tourist infrastructure in Osijek-Baranja County.

The analysis of spatial plans for the purposes of this Study showed that only two cities in the Osijek-Baranja County have locations on the Drava River provided by spatial planning documentation for the needs of the port.

When selecting new locations for the proposed port infrastructure concept, it is necessary to take into account that access to the location of the pier is provided to the existing corridors on the crowns of defensive embankments, that the selection is at locations with a narrower distance from the embankment with the highest possible terrain in inundation for the smooth functioning of the port at higher water levels.

The proposal of the concept of port infrastructure also depends on the degree of construction of the coastal fortification at the proposed location. The coast can be completely unregulated and requires a higher level of elaboration of technical documentation with construction works on the coast fortification itself. In general, a less demanding landscaping project can be realized on the location where there is a landscaped fortification and in which case, depending on the degree of landscaping, simpler technical and design documentation is made, which mainly refers to the installation of only a floating object – pontoon.

Finally, the Drava River is the natural tourist attraction of Osijek-Baranja County. It flows through its western part from the settlement of Podravska Moslavina through the towns of Donji Miholjac, Belišće, Valpovo and Osijek. The navigability conditions on the Drava River enable the development of passenger, excursion and sports-recreational navigation. Nevertheless, its potential in terms of river tourism development has not been exploited. The Drava is organized in a tourism way only in international river cruises on the Danube to Osijek, where passengers disembark and embark on river cruisers in the newly built passenger port. On the Drava River in the Osijek-Baranja County, there is no other available port infrastructure for the development of river tourism.

This Study has the task of encouraging the development of tourism in the area of towns and

settlements located along the Drava by identifying possible development potentials by combining the tourist attraction base with navigation. By analyzing the micro-locations in the vicinity of the proposed locations of the pier, it was taken into account that navigation can be connected with the tourist offer in the immediate vicinity, thus creating a precondition for organizing day trips related to navigation on the Drava River.

Given that for now there is no excursion boat on offer that would offer this type of service on the Drava River, the aim of this study was to encourage stakeholders to more actively find a program to finance the purchase of vessels. The fact that this Study has stimulated the plan for the construction of port infrastructure at the proposed locations, which will be initiated by the competent port authority through its work programs, will certainly contribute to this.

Examples of good practice in the area speak in favor of the fact that excursion and sports-recreational sailing is a tourist product for which demand is growing. Return to nature and rivers is a tourist product that should be used in areas that have waterways and put them in the function of tourism development. Since the western part of the County is not sufficiently represented in the tourist offer, putting the Drava River in the function of tourism development would create preconditions for the revival of this area in terms of tourism.

With a good planning basis and strategic development focused on natural potentials and a coordinated approach of all stakeholders, the Drava River can be put in the function of tourism development and thus contribute to the overall development of cities and towns located along this waterway. This study, prepared for the needs of the Hungary-Croatia cross-border program and the VICINaD project, is a document that can serve as a basis for continuing planning activities to improve the creation of preconditions for the development of river tourism in Osijek-Baranja County.

Izvori i literatura

- 2020 Annual Report; Cruise Industry News: New York, USA, 2020.
- Cruise Trends and Industry Outlook; Cruise Lines International Association: Washington, DC, USA, 2019.
- Jászberényi, M., Miskolczi, M.: Danube Cruise Tourism as a Niche Product—An Overview of the Current Supply and Potential; University of Budapest, Institute of Marketing, Budapest, Hungary, June, 2020.
- Danube International Programme, Cruise Tourism in the Danube Region - Final Report; Ministry of Tourism of the Republic of Bulgaria, Sofia, Bulgaria, 2019.
- Erfurt-Cooper, P.: European waterways as a source of leisure and recreation; River Tour, 2009.
- Fayos-Sol, E.; Cooper, C.: The Future of Tourism; Springer International Publishing: Cham, Switzerland, 2019.
- Demonja, D.: The importance of the Danube strategy for tourism and culture development of the Croatian Danube region, Geogr. Pannonica, 2012.
- Horak, S.: Demand for nautical tourism in Europe-case study Croatia; University of Dubrovnik, Dubrovnik, Croatia, 2013.
- Dwyer, L., Forsyth, P.: Economic impacts of cruise tourism, J. Tour. Stud., 1996.
- Cruise Lines International Association, Cruise Travel Report. 2018.
- Tauck River Cruises, Danube River Cruises. 2020.
- Ama Waterways, Europe Cruises, 2020.
- Avalon Waterway, Danube River Cruises, 2020.
- Crystal Cruises, Danube River Cruises, 2020.
- Uniworld, River Cruises, 2020.
- Viking River Cruises, 2020.
- Studija održivog razvoja riječnih krstarenja na području Brodsko-posavske županije, Ancoris d.o.o., Osijek, lipanj, 2020.
- Analiza ukupnih godišnjih prihoda destinacije od međunarodnih riječnih krstarenja, Ancoris d.o.o., Osijek, rujan, 2020.
- Konferencije, prezentacije i materijali; Seatrade Cruise Virtual, listopad, 2020.
- Viking Health & Safety Program
- Bralić, I.: Krajobrazna regionalizacija Hrvatske s obzirom na prirodna obilježja, 1995.
- Marketinški plan turizma Osječko-baranjske županije 2019.-2025., Institut za turizam, 2019.
- Program zaštite okoliša za područje Osječko-baranjske županije, OIKON
- Izvješće o radu s financijskim izvješćem Turističke zajednice Osječko-baranjske županije za 2019. godinu, Turistička zajednica Osječko-baranjske županije, 2020.
- Izvješće o stanju u postoru Osječko-baranjske županije, Osječko-baranjska županija, 2019.
- Prostorni plan uređenja Grada Osijeka
- Prostorni plan uređenja Grada Belišća
- Prostorni plan uređenja Grada Donji Miholjac
- Prostorni plan uređenja Općine Petrijevci
- Bošnjak, G.; Režim rijeke Drave s obzirom na poplave: Geotehnički fakultete Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2018.
- Izvješća o plovnosti 2015.-2018., Agencija za vodne putove (MMPI)
- Master plan prometnog razvoja Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije, Osječko-baranjska županija, 2018.
- Strategija razvoja turizma grada Donjeg Miholjca 2017.-2027.
- Županijska razvojna strategija Osječko-baranjske županije do 2020., Osječko-baranjska županija
- Master plan turizma Osječko-baranjske županije, Osječko-baranjska županija, 2017.
- Strategija razvoja turizma RH do 2020, Ministarstvo turizma RH
- Akcijski plan razvoja nautičkog turizma, Ministarstvo turizma RH

- Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030., Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
- Zakon o o plovidbi i lukama unutarnjih voda
- Uredba o pristaništima unutarnjih voda
- Uredba o tehničko-tehnološkim uvjetima za luke i uvjetima sigurnosti plovidbe u lukama i pristaništima unutarnjih voda

Ovaj dokument proizveden je uz financijsku pomoć Europske unije. Sadržaj ovog dokumenta isključiva je odgovornost Lučke uprave Osijek i ni pod kojim uvjetima ne odražava stav Europske unije i/ili Upravljačkog tijela.

