

Integrirani prijevoz putnika u svrhu razvoja regije sjeverna Hrvatska (IPP) i turističkog potencijala Međimurske županije

Rus, Ivica

Graduate thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **Polytechnic of Međimurje in Čakovec / Međimursko veleučilište u Čakovcu**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:110:765420>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-05**



Repository / Repozitorij:

[Polytechnic of Međimurje in Čakovec Repository - Polytechnic of Međimurje Undergraduate and Graduate Theses Repository](#)



MEĐIMURSKO VELEUČILIŠTE U ČAKOVCU

STRUČNI DIPLOMSKI STUDIJ

MENADŽMENT TURIZMA I SPORTA

IVICA RUS

**Integrirani prijevoz putnika u svrhu razvoja regije sjeverna Hrvatska
(IPP) i turističkog potencijala Međimurske županije**

DIPLOMSKI RAD

ČAKOVEC, rujan 2023.

MEĐIMURSKO VELEUČILIŠTE U ČAKOVCU

STRUČNI DIPLOMSKI STUDIJ

MENADŽMENT TURIZMA I SPORTA

IVICA RUS

**Integrirani prijevoz putnika u svrhu razvoja regije sjeverna Hrvatska
(IPP) i turističkog potencijala Međimurske županije**

**Integrated passenger transport for the purpose of development of the
northern Croatia region (IPP) and the tourist potential of Međimurje
county**

DIPLOMSKI RAD

Mentor:

doc. dr. sc. Marina Gregorić, v.pred.

ČAKOVEC, rujan 2023.

MEĐIMURSKO VELEUČILIŠTE U ČAKOVCU
POVJERENSTVO ZA DIPLOMSKI ISPIT

Čakovec, 11. rujna 2021.

država: **Republika Hrvatska**
Predmet: **Destinacijski menadžment- IZVANREDNI**
Polje: **5.01 Ekonomija**

DIPLOMSKI ZADATAK br. 2020-MTS-SD-I-33

Pristupnik: **Ivica Rus (0135041540)**
Studij: **Menadžment turizma i sporta**

Zadatak: **Integrirani prijevoz putnika u svrhu razvoja regije sjeverna Hrvatska (IPP) i turističkog potencijala Međimurske županije**

Opis zadatka:

Kvaliteta prometnog sustava određuje se na kvalitetu života svih građana. Odgovor može biti jednostavan ili pak složen. Jednostavan odgovor može glasniti, transport je važan. Složeniji odgovor može se podijeliti u dva dijela, ovaj o globalnoj važnosti transporta koji čini temelj suvremene trgovine robe i usluga a time i cijele civilizacije, te ovaj ekonomski koji govori da transport u svijetu čini oko deset posto ukupnog bruto domaćeg proizvoda gotovo svake zemlje.

Predmet istraživanja ovog rada je optimizacija prometnog sustava, javnog linijskog prijevoza putnika Regije sjeverna Hrvatska, tj. područje jedinica regionalne (područne) samouprave, Varaždinske, Koprivničko-križevačke i Međimurske županije u obliku integriranog prijevoza putnika. Cilj rada je utvrditi mogućnosti te predložiti rješenja za poboljšanje mobilnosti razdaranja, turista, te ostalih efekata na društvo (gospodarskih, kulturnih, sportskih, obrazovnih, zdravstvenih) time bi se poboljšala i kvaliteta infrastrukture turističke destinacije.

U radu će se analizirati strateški dokument Master plan integriranog prijevoza putnika regije sjeverna Hrvatska te će obuhvatiti cjelokupno spomenuto područje i stanovništvo. Cilj je analizirati područje Međimurske županije i turističkog potencijala iste. U radu se koristi i metoda komparacije prikupljenih podataka s podacima sličnog područja Europske Unije, (većina područja, broj stanovnika, geografska položaj) s ciljem dovođenja u korelaciju, te prikazati buduća pokazatelja pri optimiziranom prometnom sustavu, javnom linijskom prijevozu putnika i opsegi njegov utjecaj na isto.

Rok za predaju rada: **20. rujna 2021.**

Mentor:



doc. dr. sc. Marina Gregorić

Predsjednik povjerenstva za
diplomski ispit:

ZAHVALA:

Želim zahvaliti dragoj mentorici na vođenju tijekom izrade završnog rada – istraživanja u cilju kvalitetnog objedinjavanja i analize međusobne povezanosti izabranih tema.

Ivica Rus

SADRŽAJ

1.	UVOD	1
1.1	Predmet rada	1
1.2	Ciljevi rada.....	2
1.3	Metodologija.....	4
1.4	Struktura rada.....	5
2.	INTEGRIRANI PRIJEVOZ PUTNIKA	7
2.1	Karakteristike trenutnog prometa u Republici Hrvatskoj.....	7
2.2	Što je integrirani prijevoz putnika (IPP)?.....	8
2.3	Ciljevi integracije modova prometa u IPP	11
2.4	Mjere za uvođenje IPP-a.....	12
3.	PODRUČJE IPP-a.....	14
3.1	Prometni i demografski podaci područja IPP-a.....	15
3.2	Organizacija županijskih prometnih sustava – Zakon o prijevozu u cestovnom prometu	17
3.3	Način organizacije županijskih prometnih sustava u području regije sjeverne Hrvatske (Koprivničko-križevačka, Varaždinska i Međimurska županija).....	20
4.	TURISTIČKA PONUDA, ORGANIZACIJA	21
4.1	Međimurska županija.....	22
4.2	Koprivničko-križevačka i Varaždinska županija	24
5.	PRIKUPLJANJE PODATAKA, ISTRAŽIVANJE – PROMET, TURIZAM, MOBILNOST	26
5.1	Prikupljanje podataka za izradu prometnog modela (Master plan IPP-a).....	27
5.2	Prikupljanje turističkih podataka	29
5.3	Istraživanje, anketa – koliko mladi znaju o IPP-u?	38
6.	KOMPARATIVNO PODRUČJE, PROMETNI MODEL, REZULTATI PRIMJENE, ISKUSTVA	40
6.1	Komparativno područje Hegau Bodensee.....	40
6.2	Iskustva drugih regija.....	45
7.	ANALIZA REZULTATA ISTRAŽIVANJA I KORELACIJA S INTEGRIRANIM PRIJEVOZOM PUTNIKA (SWOT, PESTEL ANALIZA)	46
7.1	PESTLE/PESTEL analiza.....	46
7.2	SWOT analiza.....	50
7.3	Analiza rezultata, korelacija Integrirani prijevoz putnika – turistička destinacija	52
8.	ZAKLJUČAK	62
9.	IZVORI - LITERATURA	Pogreška! Knjižna oznaka nije definirana.

SAŽETAK

Kvalitetna i dobra organizacija prometnog sustava direktno se odražava se i na samu kvalitetu života svih stanovnika. Zašto? Odgovor može biti jednostavan ili pak složen. Jednostavan odgovor može glasiti – transport je bitan u svim segmentima društva. Složeniji odgovor može se diferencirati na dio o globalnom značenju transporta kao temelju suvremenog kretanja roba i usluga (ugostiteljstvo, smještaj, ostale usluge – turizam), time i civilizacijskih kretanja, te ekonomski koji govori da transport u svijetu prema Master planu za razvoj integriranog prijevoza putnika (2017) čini oko 10 % ukupnog bruto domaćeg proizvoda gotovo svake zemlje.

Predmet istraživanja ovog rada biti će optimizacija prometnog sustava javnog linijskog prijevoza putnika Regije sjeverne Hrvatske, tj. područje jedinica regionalne (područne) samouprave, Varaždinske, Koprivničko-križevačke i Međimurske županije, u obliku integriranog prijevoza putnika (IPP).

Rad se temelji na istraživačkom radu autora pri izradi strateškog dokumenta Master plan integriranog prijevoza putnika regije sjeverne Hrvatske te će obuhvatiti cjelokupno spomenuto područje i stanovništvo.

U radu su postavljeni ciljevi i prijedlozi glede mogućnosti smanjenja utjecaja prometa na okoliš (javni prijevoz nauštrb pojedinačnog prijevoza osobnim automobilom), prijedlozi i mjere unapređenja kvalitete sustava javnog prijevoza, mjere za povećanje regionalne i lokalne pristupačnosti odredišnih lokacija, osobito lokacija turističke ponude u putničkom prometu te samim time i povećanja financijske održivosti prometnog sustava.

Obrada primarnih podataka prikupljenih putem nacionalnog sustava e-visitor i sekundarnih, već djelomično obrađenih podataka iz relevantnih izvora, razmatra se putem metoda analiza (rastavljanja na sastavnice), nastavne klasifikacije i sinteze u konačnici.

Osim navedenog, zasebno je obrađeno područje Međimurske županije i turističkog potencijala iste županije, prikupljeni su podaci o broju noćenja i lokacijama putem portala eVisitor te su unesena i osobna opažanja. Izvršena je komparacija prikupljenih podataka s pribavljivim podacima sličnog područja Europske Unije (veličina područja, broj stanovnika, geografska sličnost) te podaci stavljeni u korelaciju uz pretpostavke

budućih pokazatelja mobilnosti rezidenata i utjecaja na razne oblike turizma, a sve pri optimiziranom prometnom sustavu – javnom linijskom prijevozu putnika.

Nastavno na navedeno preporučeno je rješenje koje eventualno može pridonijeti kvalitetnijem, povoljnijem, vremenski ili prostorno dostupnijem, tj. optimalnom obavljanju prijevoza putnika i potencijalnim turističkim kretanjima.

Intencija rada je bila p(d)okazati da se načinom optimizacije prometnog sustava neposredno doprinosi razvoju turističkog potencijala spomenute regije te pružaju dodatne mogućnosti turističke ponude povezivanjem i umrežavanjem trenutnih generatora turističke potražnje. Rad predviđa razvoj lokalnog, regionalnog turizma i razvoj kompletnih turističkih aranžmana sa uključenim prijevozom do turističke destinacije i osiguravanju mogućnosti korištenja različitih sadržaja te neovisnu mobilnost turista unutar destinacije. Za područje Međimurske županije prikazan je detaljniji osvrt i analiza.

Ključne riječi: *integrirani prijevoz putnika (IPP), optimiziranje prometnog sustava, turistički potencijal, održivi razvoj turizma, mobilnost.*

1. UVOD

1.1 Predmet rada

Predmet izučavanja ovog rada je razvoj prometnog sustava javnog linijskog prijevoza u promatranoj regiji sjeverna Hrvatska, u županijama Varaždinskoj, Koprivničko-križevačkoj i Međimurskoj te interakcija prometnog sustava s turističkim sektorom i turističkom ponudom u istoj regiji, s posebnim naglaskom na destinaciji Međimurskoj županiji.

Gledajući kroz povijest prometni je razvitak uvijek bio u uzajamnoj povezanosti, interakciji s gospodarskim rastom te društveno političkim razvojem zajednice. U radu Prometna politika u funkciji održivog razvoja (Steiner, Sapunar i Golubić, 2007: 5) se navodi da „od doba grčkog filozofa Heraklita, koji je svoj svjetonazor generalizirao u dvije riječi „panta rei”, mogu se uopćiti četiri revolucionarna razdoblja prometnog razvitka najuže povezana s ekonomskim tranzicijama Zapadne Europe:

- Hanseatičko razdoblje, od trinaestog do šesnaestog stoljeća, tijekom kojeg su se razvili plovni sustavi;
- Zlatno razdoblje šesnaestog i sedamnaestog stoljeća, tijekom kojeg se rapidno razvio pomorski promet;
- Razdoblje industrijske revolucije od polovine devetnaestog stoljeća, tijekom kojeg je izum parnog stroja generirao nove transportne oblike, prvenstveno željeznicu;
- Razdoblje informatičke revolucije, koje označuje drugu polovinu dvadesetog stoljeća uvođenjem marketinških i logističkih načela u prometni sektor.“

Dosadašnji razvoj prometa uglavnom je bio u funkciji ekspanzije prometne infrastrukture i industrije prijevoznih sredstava, osobito industrije osobnih vozila. Obzirom na indikatore rasta pojedinih oblika prometa, u teoriji se aktualni status prometnog razvitka naziva tzv. petom prometnom revolucijom, razdobljem individualizacije i osobne prilagodbe prometa, trend koji u prioritetima ne korespondira faktore održivosti.

Suvremeni prijevoz roba i ljudi osnova je moderne civilizacije omogućavajući u svojim aktivnostima globalno kretanje što ga čini neizostavnim u trgovini, proizvodnji i gotovo svim gospodarskim i socijalnim procesima, a sastavni je dio turističke djelatnosti. Prijevoz

permanentno ima bitnu ulogu u gotovo svim aspektima ljudskog života te participira svakodnevno na lokalnoj i globalnoj razini.

Prema Master planu za razvoj integriranog prijevoza putnika (2017), u daljnjem tekstu Master plan, „u Europskoj uniji, slično kao u svijetu, transport stvara oko 5 % ukupnog bruto domaćeg proizvoda te pruža posao za oko 10 milijuna ljudi. Udio transportnih troškova u cijeni robe u Europskoj uniji čini 10 – 15 %. Također, u Europskoj uniji svako kućanstvo u prosjeku troši 13,2 % svog budžeta na vlastitu mobilnost, odnosno sva svoja putovanja.“

Populacija i gospodarstvo u Koprivničko-križevačkoj, Varaždinskoj i Međimurskoj županiji u današnje vrijeme izloženi su nizu izazova koje generira postojeća društvena situacija. Stalne promjene u gospodarstvu, globalizacija, promjene u sustavu školovanja, sustavu rada te promjene ostalog dijela društvenog života zahtijevaju suvremena rješenja. Koprivničko-križevačka, Varaždinska i Međimurska županija danas se suočavaju s trendom smanjenja populacije uvelike uzrokovanim iseljavanjem ljudi u strane zemlje, pretežito zapadne Europe i u veća urbana područja poput Zagreba. Također se suočavaju s demografskim trendom starenja stanovništva. Promet osobnim automobilima je u stalnom porastu, dok održivi modovi prometa, sredstvima javnog prijevoza, željeznica i autobusni prijevoz, stagnira ili opada. Prisutan je izraženi trend smanjenja usluga javnog prijevoza, stagnacija u ponudi pješačke infrastrukture i biciklističkih staza, uz istovremeno povećanje pojedinačnih putovanja osobnim automobilima. Sve više robe fluktuiru cestovnim nasuprot željezničkim prijevozom. Sve navedeno doprinosi značajnom smanjenju održivosti prometnog sustava, smanjenju mogućnosti prijevoza roba, posljedično i padom konkurentnosti poduzeća. Smanjuju se mogućnosti putovanja populacije, smanjuje se prijevozna ponuda, dolazi do sve većeg uništavanja okoliša, uzurpacije prirodnih prostora, povećane potrošnje energenata... Izuzetno je bitno da također to sve uzrokuje ugrožavanje prometne sigurnosti, time i povećanog utjecaja na ljudsko zdravlje i porast gubitaka ljudskih života u prometu.

1.2 Ciljevi rada

Ovaj rad predstavlja ciljeve i prijedloge koji bi mogli pridonijeti optimizaciji prometnog sustava regije sjeverna Hrvatska te povećanju turističkog potencijala regije sjeverne Hrvatske, konkretnije Međimurske županije.

Ciljevi su definirani kao mogućnosti smanjenja utjecaja prometa na okoliš, unapređenje kvalitete sustava javnog prijevoza te njegov utjecaj na segment turizma, povećanje regionalne

i lokalne pristupačnosti, s naglaskom i analizom povećanja dostupnosti turističke ponude te poboljšanje financijske održivosti prometnog sustava.

Strateški dokumenti Europske unije, podredno Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske, vrlo jasno obvezuje i postavlja ciljeve za EU i Hrvatsku, postizanje održivog društva, a samim time i održivi prometni sustav. Prema tome, prometni sustav potrebno je infrastrukturno opremiti i organizirati preferirajući pješaćenje i vožnju bicikla, korištenje javnog prijevoza, prijevoz robe željezničkim sustavima i plovnim putovima u odnosu na cestovni promet. Svakako, to ne znači da cestovni prijevoz treba isključiti ili zanemariti nego kao i željeznicu osuvremenjavati i adekvatno opremiti kako bi u sinergiji i zajednički bili baza modernom i održivom prijevozu robe i ljudi.

Svrha takvog modernog i održivog prometnog sustava je integracija i intermodalnost svih oblika sustava prijevoza (željeznički, cestovni, plovni,..). U putničkom prijevozu, pojedinačni sustavi javnog prijevoza imaju nedostatke uzrokovane samom infrastrukturom, načinom prijevoza. Kombinacijom različitih modova prijevoza, nedostaci se mogu relativno minimizirati te interaktivnim djelovanjem pridonijeti sinergijskim učincima koji višestruko povećavaju efikasnost čitavog sustava.

„Integratus“ je latinska riječ sa značenjem: sastavljen od dijelova koji tvore cjelinu, a čvrsto su povezani. Integrirani prijevoz je pojam povezan s navedenom riječju. Prema Master planu (2017) „prijevoz putnika (IPP), ponekad i Integrirani javni prijevoz putnika (IJPP) ili Integrirani prijevozni sustav (IPS), jest sustav lokalnog javnog prijevoza koji objedinjuje različite modove javnog prijevoza u jednu cjelinu na nekom području. Takav sustav koristi prednosti svih prijevoznih modova u sustavu, a suradnjom modova u velikoj mjeri poništava nedostatke pojedinog prijevoznog moda. On omogućuje stvaranje intermodalnih terminala, odnosno mjesta gdje se lako presjeda s jednog prijevoznog moda na drugi, usklađivanje voznih redova između različitih modova i korištenje jedinstvenih prijevoznih karata za sve vrste modova u sustavu.“

U sustavu integriranog prijevoza putnika koristi se jedinstvena karta za putovanje svim vrstama, tj. modovima prijevoza: vlakom, tramvajem, autobusom i drugim koji funkcioniraju unutar sustava na području integriranog prijevoza putnika. Vozni redovi svih vrsta prijevoza međusobno su usklađeni, te je takvo područje opremljeno brojnim točkama integracije modova prijevoza - stajališta na kojima se vrši brzo i lako presjedanje između vlakova, autobusa, tramvaja i/ili ostalih modova.

Korisnicima javnog linijskog prijevoza neophodno je omogućiti praćenje navedeno, kako rezidentalnim ili domicilnih korisnika, tako i turistima. Predviđen je razvoj praćenja ponude prijevoza u prostoru i vremenu putem web stranica, aplikacija za mobilne uređaje te klasičnih objava u papirnatom ili oglašavajućem obliku.

Na području regionalnih samouprava, Koprivničko-križevačke, Varaždinske i Međimurske županije, županijski javni linijski prijevozi (u daljnjem tekstu JLP) putnika autobusima, sukladno nadležnosti prema Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu, trenutno su organizirani na različite načine. Javni linijski prijevoz putnika autobusima (cestovni prijevoz) svakako je relativno nepovezan, dezintegriran, tj. voznim redovima organiziran zasebno u odnosu na ostale vrste putničkog prijevoza, konkretno željeznički prijevoz, što je detaljnije prikazano u potpoglavlju NAČIN ORGANIZACIJE ŽUPANIJSKIH PROMETNIH SUSTAVA U PODRUČJU REGIJE SJEVERNE HRVATSKE.

1.3 Metodologija

U radu Integrirani prijevoz putnika (IPP) u svrhu razvoja regije sjeverna Hrvatska i turističkog potencijala Međimurske županije, koristili su se podaci prikupljeni kao sekundarni iz relevantnih izvora koji se u svojem sadržaju osvrću na područja koja su sastavni dijelovi ovog rada. Na taj način, sekundarni, već obrađeni podaci, imaju izrazitu upotrebnu vrijednost za ovaj rad. Sekundarni podaci iskazuju vrlo visoku preciznost, vjerodostojnost i široki raspon obuhvata prikupljanja.

Prikupljeni sekundarni podaci u ovom radu, metodološki će se razmatrati sljedećim metodama:

- Analize – cjeloviti sekundarni podaci rastavljat će se na sastavne segmente koji će se nadalje klasificirati,
- Klasifikacija – analizirani, tj. rastavljeni podaci na potrebne sastavnice, klasificirat će se prema važnosti da bi se omogućila sinteza istih,
- Sinteza – analitički izdvojeni segmenti, odijelit će se na prometne i prometno-turističke segmente te metodom sinteze obraditi da omogućuju stvaranje prijedloga – ciljeva.

Primarni podaci iz segmenata podataka turističkih pokazatelja za seminarski rad prikupljali su se putem nacionalnog sustava eVisitor – sustava prikupljanja podataka o broju posjetitelja,

turista, noćenjima i prema prikupljenim drugim pokazateljima. Sustav eVisitor usklađen je sa smjericama Europske unije i zajedničkom metodologijom evidentiranja posjetitelja i turista.

Prikupljeni primarni podaci ovog rada, iz sustava eVisitor, metodološki su razmatrani:

- Metodom klasifikacije podataka,
- Metodom apstrakcije podataka – izdvajanje određenih podataka potrebnih za dokazivanje potencijala prijedloga – ciljeva,
- Metodom sinteze – objedinjavanje podataka i prikazivanje trendova

te su prikazani pomoću grafičkih metoda (grafikoni) i opisani deskriptivnom statistikom.

1.4 Struktura rada

Rad, Integrirani prijevoz putnika (IPP) u svrhu razvoja regije sjeverna Hrvatska i turističkog potencijala Međimurske županije strukturiran je na način da je uvodno, promet opisan kroz povijesni razvoj te su navedena obilježja suvremenog prometnog sustava i njegova povezanost i inkorporiranost u ostale sustave, gospodarstvene, društvene, turističke, tj. u sve sustave. U uvodnom dijelu naveden je predmet rada, ciljevi koji se hipotetski dokazuju kroz rad, način prikupljanja podataka, vrste prikupljenih podataka i metode razmatranja te analize istih.

Rad odgovara na određena istraživačka pitanja:

Može li uvođenje sustava integriranog prijevoza putnika u promatranom području doprinjeti smanjenju utjecaja prometa na okoliš?

Može li povećanje razine uslužnosti javnog prijevoza (prostorno, vremenski) unaprijediti kvalitetu sustava javnog prijevoza?

Može li uvođenje sustava integriranog prijevoza putnika u promatranom području (regionalno, lokalno), povećati pristupačnost i posjećenost destinacije?

Može li uvođenje sustava integriranog prijevoza putnika u promatranom području, osobito u Međimurskoj županiji, povećati aktivnosti korisnika turističkog sektora?

Može li povećanje efikasnosti financiranja javnog prijevoza uz smanjenje ukupnih eksternih troškova prometa, poboljšati financijsku održivost prometnog sustava?

Može li podizanje svijesti populacije o prednostima korištenja javnog prijevoza utjecati na utjecaj prometa na okoliš, održivost prometnog sustava i povećanje razine uslužnosti javnog prijevoza (uzročno-posljedično)?

Nadalje u radu, dane su karakteristike prometa u aktualnom trenutku, osobito u Republici Hrvatskoj, objašnjeno je što je integrirani prijevoz putnika (IPP) te kroz koje ciljeve i mjere se ostvaruje.

U odjeljku Područje IPP-a, posredno su dani odgovori na istraživačka pitanja iz prometnog sektora, obrađeni organizacijski oblici prometnih sustava u području obuhvata Master plana IPP-a (2017) te razvoj pojedinih sustava kroz razdoblje promatranja (Koprivničko-križevačka, Varaždinska i Međimurska županija).

U odjeljku Turistička ponuda, organizacija, obrađena su promatrana područja u turističkom segmentu gospodarstva s naglaskom i detaljnijom analizom područja turističke destinacije Međimurske županije te je dana naznaka odgovora na istraživačka pitanja sektora turizma.

U nastavku rada, prikazano je prikupljanje podataka, primarnih i sekundarnih, korištenje relevantnih izvora prometnih i turističkih podataka i pokazatelja te provedeno istraživanje s rezultatima upotrebljivim u analizama ovog rada. Prikazana su i usporediva područja za prikaz iskustava u razvoju prometnih sustava, uvođenja integracije prometa i odražavanja istog na razvoj i kvalitetu turističkog sektora navedenih područja.

U završetku rada, navedene su SWOT i PETLE analize uz hipoteze potencijalne implementacije sustava integriranog prijevoza putnika na promatrano područje te možebitne prednosti i nedostaci (prijetnje, snage) vanjske i unutarnje, u političkom, ekonomskom, socijalnom, tehnološkom, ekološkom i zakonskom / legislativnom dijelu nakon čega se izvodi zaključak.

2. INTEGRIRANI PRIJEVOZ PUTNIKA

Integrirani prijevoz putnika nameće se kao sljedeća faza u razvojnom procesu prometnog sustava Republike Hrvatske. Optimizacija prometnog sustava, njegov veliki utjecaj na sve segmente društva (gospodarski, turistički, društveni, kulturni, obrazovni, zdravstveni i drugi) predstavlja obvezu najviših državnih institucija za uspostavom istog u razumnom vremenskom roku.

2.1 Karakteristike trenutnog prometa u Republici Hrvatskoj

Prema Savezu za željeznicu (2023), odlike prometnog sustava u Republici Hrvatskoj su sljedeće:

- Dominacija osobnog prijevoza (uglavnom automobili)
- Velike prometne gužve i zagađenje
- Povećana razina buke, zagađenja plinovima, vibracija
- Niska prometna sigurnost
- Nedostatak parkirališnih prostora
- Ovisnost o automobilu

Negativni učinci koji se javljaju u gradovima su gužve na prometnicama, loša protočnost prometa, loša kvaliteta zraka i zagađenje bukom. Gradski promet, prema Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017. – 2030. (NN 84/2017) „stvara jednu četvrtinu ukupnih stakleničkih plinova, a 69 posto prometnih nesreća događa se u gradovima. Ovi su problemi najistaknutiji u glavnim urbanim čvorištima, odnosno gradskim područjima Republike Hrvatske, a rješenja se razlikuju zavisno od postojeće infrastrukture, geomorfoloških karakteristika i dinamike mobilnosti (npr. more i potreba za povezivanjem otoka i dr.). Da bi se stanje poboljšalo, nužno je povećati udio javnog i nemotoriziranog prijevoza (pješaci i biciklisti) u ukupnoj strukturi prometa.“ Da bi se to ostvarilo, između ostalih prioriteta potrebno je povećati efikasnost te integrirati infrastrukturu, organizaciju i operativno

upravljanje svih oblika prijevoza: željeznički, tramvajski, autobusni i plovni na područjima gdje postoji.

Navedene karakteristike cjelokupnog prometnog sustava u Republici Hrvatskoj dovode do neusklađenosti i nepovezanosti između aktivnosti planiranja prometa, drugih gospodarskih i društvenih sektora, dovode do prometnih zagušenja, problema u nedostatku površina za mirujući promet, parkiranja i divlje, neplanske urbanizacije, tj. „navale“ na gradove (stanovanje). Segment prometne infrastrukture i planiranja organizacije javnog prijevoza neophodni su za uključivanje u planiranje prometa te za prostorno i detaljnije urbano planiranje. Kvalitetnim pristupom planiranju doprinosi se optimizaciji i uštedama u gradnji i održavanjima prometne infrastrukture, zaštiti okoliša, omogućava se promišljeno i održivo planiranje urbanih i ruralnih prostora, optimalno korištenje raspoloživih prostora te tako povećava kvaliteta života u užim i širim središtima gradovima, periferiji i manjim mjestima (održivi razvoj urbanih i ruralnih područja).

Integrirani prijevoz putnika (IPP) nudi ekonomičnije gospodarenje i njegovom implementacijom, povezivanjem svih prometnih sustava postiže se optimalno uređen lokalni/regionalni/nacionalni i širi javni prijevoz putnika. Važnom ulogom samog IPP-a u cjelokupnom razvoju društva, poboljšava se kvaliteta života i omogućuje optimalno planiranje mjesta rada, življenja i provođenja slobodnog vremena u svim aktivnostima ljudi (sport, obrazovanje, kultura, zdravstvo, turizam,...). IPP uvodi brojne prednosti nad korištenjem automobila. Uvodi ekološku, energetska, ekonomsku i sigurnosnu prednost u promet i život. Većim korištenjem željeznice i nadogradnjom drugih modova javnog prijevoza približavamo se postizanju održivog razvoja. Kvalitetni i održivi prometni sustav javnog prijevoza putnika doprinosi povećanju mobilnosti stanovništva, pristizanju turista u turističku destinaciju te njihovoj mobilnosti i neovisnosti u aktivnostima tijekom boravka u destinaciji, također i povećanju turističkog potencijala destinacije.

2.2 Što je integrirani prijevoz putnika (IPP)?

Integrirani prijevoz putnika (IPP), ponekad naziva Integrirani javni prijevoz putnika (IJPP) ili Integrirani prijevozni sustav (IPS), je sustav regionalnog, županijskog ili lokalnog javnog linijskog prijevoza koji objedinjuje različite modove javnog prijevoza u jednu cjelinu na području organizacije takvog jedinstvenog sustava. On koristi prednosti svih prijevoznih modova u sustavu, a suradnjom modova u velikoj mjeri poništava nedostatke pojedinog prijevoznog moda.

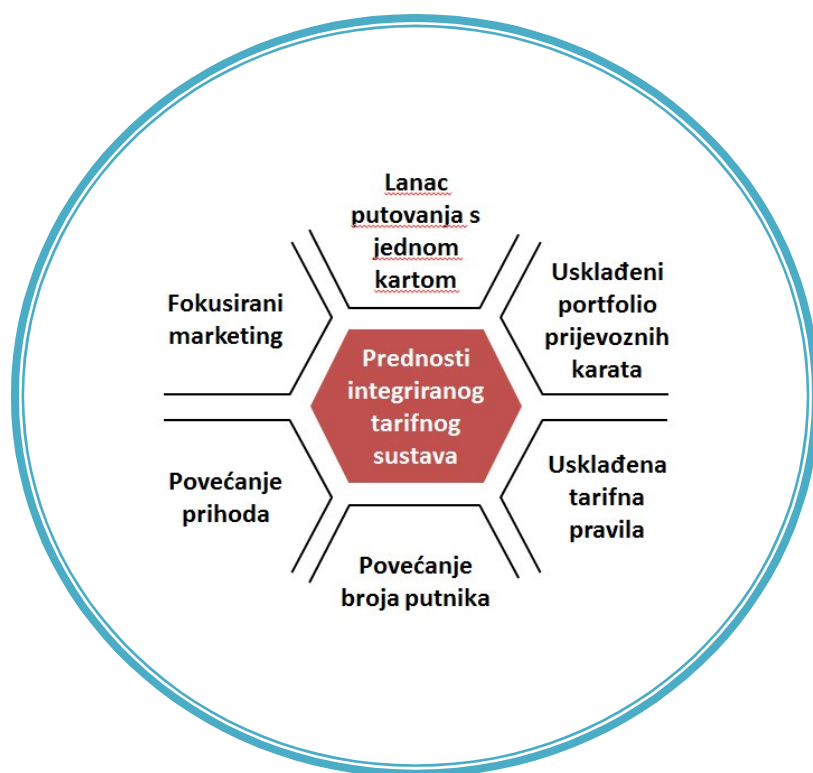
Prema Master planu (2017) „omogućuje stvaranje intermodalnih (multimodalnih) terminala, odnosno mjesta gdje se lako presjeda s jednog prijevoznog moda na drugi, usklađivanje voznih redova između različitih sustava i modova i korištenje jedinstvenih prijevoznih karata za sve vrste modova i sve prijevoznike u sustavu.

Kako je spomenuto u Uvodu ovog rada i Zelenika (2010) navodi “Integrirani transport (prijevoz) jest pojam koji je mogao nastati od latinske riječi „integratus“ u značenju: sastavljen od dijelova koji tvore cjelinu, a čvrsto su povezani.“

Prema Savezu za željeznicu (2023), odlike integriranog prijevoza putnika su:

- Novi sustav lokalnog/regionalnog javnog linijskog prijevoza (JLP) putnika kojem su sva vozila javnog prijevoza (vlak, autobus, tramvaj, brod,...) objedinjena u zajednički sustav prijevoza putnika u određenoj regiji
- Za sve linije i modove javnog prijevoza (vlak, autobus,...) vrijede zajedničke karte na području cijele regije (opcijski i šire)
- Temelji se na razvijenim sustavima JLP kojeg koriste razvijene zemlje Europske Unije i svijeta
- Podržan i prepoznat kao optimalan sustav organizacije JLP u svim temeljnim strateškim europskim i nacionalnim aktima (Bijela knjiga EU o transportu, Strategija prometnog razvoja RH, podzakonski akti,...)
- Sustav najčešće koristi taktne vozne redove, odnosno polaske sa svakog stajališta u pravilni vremenskim razmacima (10, 20, 30, 60 minuta)
- U sustavu postoji veliki broj zajedničkih stajališta (terminala) na kojima se zaustavljaju različite vrste, modovi javnog prijevoza (vlak, autobus, tramvaj,...) te omogućava brzo presjedanje i nastavak putovanja
- Vozni redovi su međusobno usklađeni
- Kralježnicu sustava čine tračnički sustavi (vlak, tramvaj) zbog svojih ekoloških, energetskih, sigurnosnih i infrastrukturnih prednosti
- Ostala vozila javnog prijevoza (autobusi) služe kao pritoci tračničkih sustavima i tako koriste svoje velike prednosti na kratkim relacijama.

Slika 1. Prednosti integriranog tarifnog sustava



Izvor: Projekt razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske, Radionica za promociju koncepta integriranog prijevoza putnika u Međimurskoj županiji, brošura (2017)

Tablica 1. Prednosti integriranog prijevoza putnika

<p>KORISNICI - PUTNICI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veliki broj linija • Povećanje mobilnosti • Jedinstvena prijevozna karta • Bolja kvaliteta življenja 	<p>LOKALNA UPRAVA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimalne subvencije • Kvalitetno poslovno planiranje • Jeftinije održavanje prometnica • Besplatan prijevoz učenika
<p>PRIJEVOZNICI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dugoročno planiranje • Održivo poslovanje • Više putnika i prihoda 	<p>GOSPODARSTVO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilnost radne snage • Povećanje prihoda • Povećanje BND-a

Izvor: Projekt razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske, Radionica za promociju koncepta integriranog prijevoza putnika u Međimurskoj županiji, brošura (2017)

2.3 Ciljevi integracije modova prometa u IPP

Ciljevi, mjere i indikatori rezultat su provedenih terenskih istraživanja i analize podataka, te su usuglašeni i verificirani na sastancima i radionicama s predstavnicima Naručitelja, te dionicima koji su doprinijeli izradi Master plana. Prema Master planu (2017) predloženi ciljevi, mjere i indikatori polazna su osnova za strateško usmjerenje razvoja prometnog sustava na području Varaždinske, Međimurske i Koprivničko-križevačke županije.

„Ciljevi se dijele na:

Cilj 1: Opći ciljevi

- smanjenje utjecaja prometa na okoliš povećanje konkurentnosti gospodarstva
unapređenje učinkovitosti Prometnog sektora unapređenje stupnja sigurnosti i zaštite

Cilj 2: Unapređenje kvalitete sustava javnog prijevoza

- uvođenje sustava integriranog prijevoza putnika, povećanje razine uslužnosti javnog prijevoza, unapređenje dostupnosti javnog prijevoza korisnicima, povećanje informiranosti putnika, unapređenje sustava upravljanja podacima, podizanje svijesti građana o prednostima korištenja javnog prijevoza povećanje dostupnost informacija javnog prijevoza turistima.

Cilj 3: Povećanje regionalne i lokalne pristupačnosti u putničkom prometu

- Unapređenje regionalne putničke pristupačnosti Unapređenje međugradske putničke pristupačnosti Unapređenje povezanosti unutar gradova i naselja

Cilj 4: Povećanje financijske održivosti Prometnog sustava

- 4a – Povećanje učinkovitosti financiranja javnog prijevoza
- 4b – Smanjenje ukupnih eksternih troškova prometa
- 4c – Osiguranje odgovornosti i suradnje mjerodavnih dionika“

2.4 Mjere za uvođenje IPP-a

Uvođenje sustava integriranog prijevoza putnika te objedinjavanje postojećih sustava prijevoza svih modova na određenom području uvjetovano je određenim predradnjama i preduvjetima, tj. provođenjem određenih infrastrukturnih, organizacijskih i svih ostalih mjera. Preduvjete je potrebno ostvariti za kvalitetno, cjelovito i potpuno uvođenje sustava integriranog prijevoza.

„Sukladno Master planu (2017), predlaže se provedba mjera koje su navedene u nastavku.

- Infrastrukturne mjere
 - Poboljšanje pješačke infrastrukture (povećanje pješačkog prometa u svrhu održive mobilnosti i sigurnosti
 - Proširenje pješačkih staza
 - Razdvajanje pješačkih zona od ostalih vrsta prometa
 - Izgradnja biciklističke infrastrukture

- Izgradnja intermodalnih terminala, mjesta integracije i stajališta u sustavu javnog prijevoza
- Uvođenje Park & Ride sustava
- Izgradnja novih stajališta za prigradski željeznički promet
- Uvođenje ERTMS-a
- Uređenje svih stajališta javnog prijevoza u skladu sa pravilnicima
- Povećati broj prometnih traka rezerviranih za vozila javnog prijevoza
- Razvoj terminala za punjenje električnih vozila
- Implementacija ITS tehnologije na glavnim cestovnim pravcima
- Prilagodba infrastrukture osobama s posebnim potrebama
- Izgradnja i modernizacija željezničko-cestovnih prijelaza
- Izgradnja informacijske infrastrukture za upravljanje sustavom i kvalitetno informiranje korisnika
- Nabavka i/ili prilagodba vozila javnog prijevoza osobama s posebnim potrebama
- Organizacijske mjere
 - Uvođenje i razvoj koridora za učenike
 - Integracija sustava javnog prijevoza
 - Uvođenje sustava prigradske željeznice
 - Uvođenje zajedničkog tarifnog sustava
 - Uvođenje integriranog taktnog voznog reda
 - Osnivanje komunalnog pod odsjeka / Prometnog ureda
 - Uvođenje usluge javnog prijevoza na zahtjev
 - Uvođenje “car sharing“ sustava
 - Uvođenje i dodatni razvoj sustava javnih bicikala
 - Uvođenje novih kanala za prodaju karata
 - Povećanje ekološki prihvatljivih vozila javnog prijevoza
 - Uvođenje prioritizacije vozila javnog gradskog prijevoza
- Ostale mjere
 - Kontinuirano prikupljanje podataka o mobilnosti i funkcioniranju sustava
 - Kreiranje baze podataka bitnih za razvoj JP-a
 - Utvrđivanje minimalnih kriterija mobilnosti građana
 - Edukacije za građane o učinkovitom i sigurnom načinu korištenja JP-a
 - Organiziranje promotivnih kampanja o prednostima javnog prijevoza

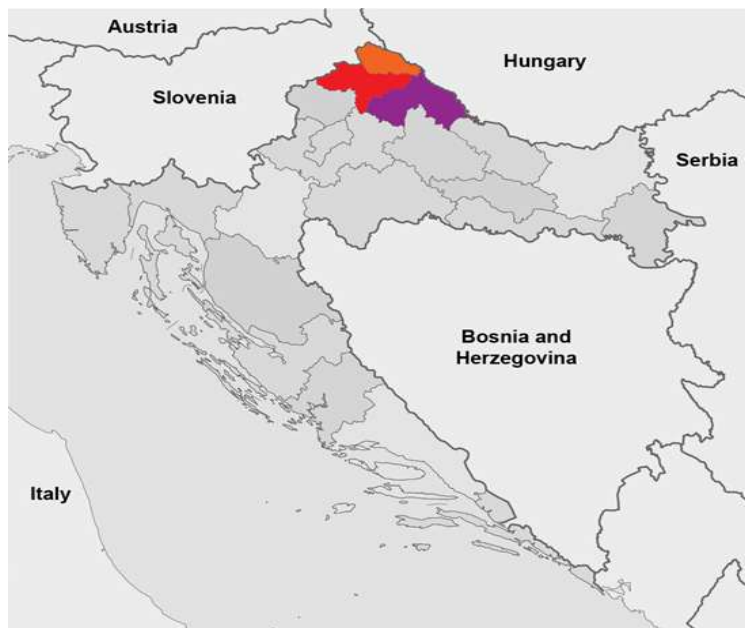
- Edukacija zaposlenika javnih prijevoznika o ekonomičnoj i sigurnoj vožnji te o komunikaciji s putnicima
- Uvođenje video nadzora u vozila javnog prijevoza, na prometnice i stajališta JP
- Nabavka opreme i edukacija djelatnika za održavanje vozila i infrastrukture i ostalih sastavnica JP-a radi uspostave najviših sigurnosnih standarda u eksploataciji.“

3. PODRUČJE IPP-a

Područje projekta definirano je Sporazumom o provedbi Projekta razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske, između tri županije smještene u sjevernom dijelu RH –Koprivničko-križevačke, Varaždinske i Međimurske.

Navedeno područje se Sporazumom definiralo i kao funkcionalna prometna regija – Regija sjeverna Hrvatska što je geografski prikazano u nastavku te navedeni osnovni demografski i infrastrukturni podaci.

Slika 2. Geografsko područje izrade Master plana



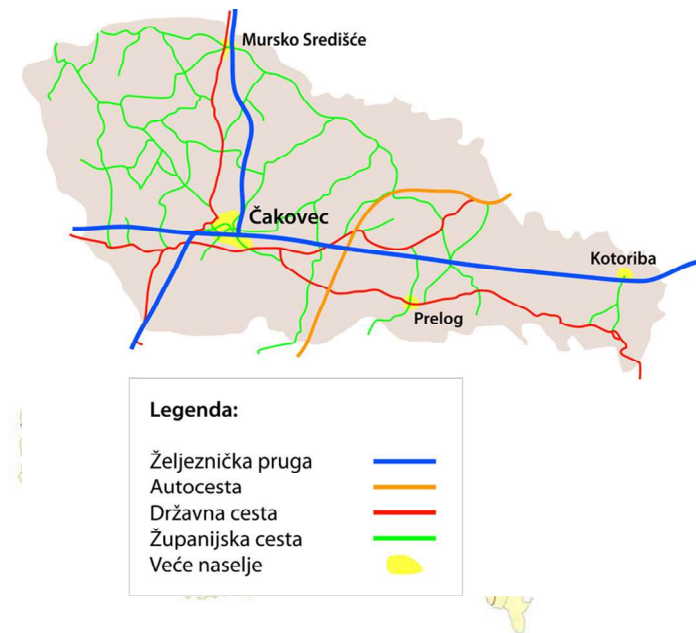
Izvor: Projekt razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske, Radionica za promociju koncepta integriranog prijevoza putnika u Međimurskoj županiji, brošura (2017)

3.1 Prometni i demografski podaci područja IPP-a

Područje regije sjeverne Hrvatske, Koprivničko-križevačke, Varaždinske i Međimurske županije, sukladno podacima iz Master plana (2017) ukupne je površine 3.739 km². Na svom području infrastrukturno je kroz povijest „opremljeno“ s 297 km željezničkih pruga, 514,5 km državnih cesta, 1.140,5 km županijskih cesta i 1.278,6 km lokalnih cesta. Na tom području živi 405.339 stanovnika dok je gustoća naseljenosti 108 st/km². Prometni sustavi koji djeluju u promatranom području, nemaju međusobno dobro usklađen ili povezan prijevoz putnika osim željezničkim i međužupanijskim autobusnim linijama, što generira nepotrebne troškove, produljuje vrijeme putovanja i čini sustav dugoročno neodrživim te uzrokuje veliko zagađenje okoliša.

Slika 3. Prometna infrastruktura Varaždinske, Koprivničko-križevačke i Međimurske županije, stanje 2012.





Izvor: Projekt razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske, Radionica za promociju koncepta integriranog prijevoza putnika u Međimurskoj županiji, brošura (2017)

Osnovni infrastrukturni prometni i demografski podaci pojedinačno po županijama, preuzeti su iz Master plana (2017) te su navedeni u sljedećim tablicama.

Tablica 2. Osnovni prometni podaci za regiju Sjever, stanje 2012. godine

Upravna jedinica	Željezničke pruge (km)	Državne ceste (km)	Županijske ceste (km)	Lokalne ceste (km)
<i>Varaždinska županija</i>	92,0	209,6	473,5	479,7
<i>Koprivničko-križevačka županija</i>	137,0	215,9	400,2	536,3

Međimurska županija	68,0	89,0	266,8	262,6
Ukupno županije:	297,0	514,5	1140,5	1278,6
Republika Hrvatska	2722,0	6581,0	9809,0	9046,0

Izvor: Projekt razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske, Radionica za promociju koncepta integriranog prijevoza putnika u Međimurskoj županiji, brošura (2017)

Tablica 3. Površina, broj stanovnika, gradova, općina i naselja u Županijama te Republici Hrvatskoj 2011. Godine

Upravna jedinica	Površina km ²	Broj stanovnika	Broj stanovnika na km ²	Broj gradova	Broj općina	Broj naselja
Varaždinska županija	1.262	175.951	139,42	6	22	302
Koprivničko-križevačka županija	1.748	115.584	66,12	3	22	264
Međimurska županija	729	113.804	156,11	3	22	131
Ukupno sve tri županije:	3.739	405.339	108,00	12	66	697
Republika Hrvatska	56.594	4.284.889	75,71	127	429	6.756

Izvor: Projekt razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske, Radionica za promociju koncepta integriranog prijevoza putnika u Međimurskoj županiji, brošura (2017)

3.2 Organizacija županijskih prometnih sustava – Zakon o prijevozu u cestovnom prometu

Organizacija prometnih sustava na razini županija zakonski je regulirana kao županijski linijski prijevoz putnika za što županije imaju nadležnost i mogućnosti za autobusni prijevoz.

3.2.1 Cestovni prometni sustav, autobusni prijevoz

Prema Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu (2022) javni linijski prijevoz putnika u cestovnom prometu je javni prijevoz putnika koji se obavlja vozilima kategorije M1 kapaciteta sedam + jedno ili osam + jedno putničko mjesto, ako je u takva vozila ugrađen tahograf „koji se mora koristiti sukladno Uredbi (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28. 2. 2014.) te kategorije M2 ili M3 na određenim linijama i po unaprijed utvrđenom voznom redu, cijeni i Općim uvjetima prijevoza i koji se smatra javnom gospodarskom uslugom kao javnim dobrom čije izvršavanje u javnom interesu osigurava Republika Hrvatska, a kako bi se zadovoljile javne potrebe za prijevozom.“

Također Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (2022) navodi da se „Županijski prijevoz putnika obavlja se na temelju Uredbe (EZ) br. 1370/2007 kao javna usluga ili na temelju dozvole za prijevoz koju nakon provedenog postupka usklađivanja voznih redova izdaje upravno tijelo nadležno za promet jedinice područne (regionalne) samouprave na čijem području se takav prijevoz organizira i obavlja ili na temelju koncesije.“

Autobusni linijski prijevoz putnika organizira jedinica područne, regionalne samouprave – županija za što je zakonski nadležna. On može biti organiziran na način zakupa pojedinih linija, relacija po kojima prijevoznik koji je ostvario zakup pojedinačne linije, tj. više pojedinačnih linija vrši uslugu prijevoza putnika. Usluga prijevoza putnika vrši se prema voznom redu koji prijevoznik predstavlja u trenutku zakupa linije i usklađivanja linija pri Hrvatskoj gospodarskoj komori – županijskoj komori. U procesu usklađivanja linija obavlja se priprema vremena polazaka po pojedinačnoj prijevoznj liniji u skladu sa zaštitnim vremenima polazaka (da se izbjegne više istovremenih polazaka autobusa) i ostalim propisanim kriterijima. U slučaju da prijevoznik primijeti da mu prijevoz na određenoj pojedinačnoj liniji nije rentabilan, on može prestati obavljati prijevoz putnika na toj liniji za što nisu propisane velike kazne te se ponovno provodi proces „zakupa“ te linije u slučaju da se pojavi drugi zainteresirani prijevoznik.

Sljedeća varijanta organizacije autobusnog linijskog prijevoza putnika je na način koncesije usluge obavljanja javnog linijskog prijevoza na određenom području nadležnosti davatelja koncesije, obično jedinice područne (regionalne) samouprave, tj. županije za županijski javni linijski prijevoz putnika. Sve to obavlja se temeljem Zakona o koncesijama. Navedeno je bilo moguće sukladno prethodno važećem Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu što je u

novom, aktualnom Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu izostavljeno, no ipak je ostavljena mogućnost daljnjeg prijevoza putnika tim načinom do sklapanja novih ugovora o prijevozu putnika u organizacijskim oblicima predviđenim novim Zakonom.

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (2022) predviđa također model JLP prema modelu javne usluge. To znači da je propisano sufinanciranje JLP, mreže linija na području županije, iznimno i izvan području nadležne županije ali u maksimalnoj duljini linije od 100 km, u određenom pojedinačnom iznosu, tako da je moguće organizirati JLP te izraditi mrežu linija koja relativno optimalno pokriva potrebe kretanja i mobilnosti stanovništva. Na taj način, mreža linija uz suglasnost Ministarstva mora, prometa i infrastrukture MMPI, sufinancirana je u 75% iznosa od strane MMPI do maksimalnog iznosa određenog prema „ključu“ broja stanovnika i površine pojedine županije. Ostatak od 25% sufinancira se iz proračuna pojedine županije, iz prodaje putničkih karata ili kombinacijom dva navedena izvora.

3.2.2 Željeznički prometni sustav

Željeznički prometni sustav potrebno je promatrati sa dva aspekta, željezničke infrastrukture i suprastrukture te prijevozne ponude.

Željezničkom infrastrukturom upravlja državno poduzeće Hrvatske željeznice infrastruktura d.o.o., kraće HŽ Infra. U nadležnosti im je upravljanje, održavanje, modernizacija, izgradnja nove infrastrukture i iznajmljivanje infrastrukture za odvijanje putničkog ili teretnog prometa, tj. prijevoza putnika ili tereta.

U ovom radu autor se neće doticati željezničkog teretnog prometa zbog neznatnog ili nikakvog direktnog utjecaja na turistički sektor.

Željeznički putnički prijevoz, tj. željezničku prometnu suprastrukturu, u ovom trenutku obavlja državno poduzeće Hrvatske željeznice putnički prijevoz d.o.o., kraće HŽ PP, kao monopolist u nacionalnom prijevozu. Vozni redovi se određuju centralno u sjedištu HŽ PP uz zaprimanje primjedbi korisnika, skupina korisnika, drugih institucija i jedinica lokalne i područne samouprave prema iskazanim potrebama. Iz profesionalnog iskustva autora razvidno je da se navedene primjedbe relativno teško implementiraju u nove vozne redove. Vozni redovi objavljuju se početkom mjeseca prosinca svake godine s trajanjem od godinu dana. Željeznički sustav općenito funkcionira samostalno bez usklađivanja i integracije s autobusnim voznim redovima.

3.2.3 Zračni/zrakoplovni prometni sustav

Zračni prometni sustav će u radu biti spomenut jer se bazira na sportskim aerodromima u Čakovcu i Varaždinu, Aerodrom Pribislavec/Čakovec i Aerodrom Varaždin. Spomenuti aerodromi nemaju u praksi linijske letove već uglavnom sportske letove bez prijevoza putnika i rijetko koji pojedinačni poslovni let. Zračni promet zbog svoje specifičnosti nije potrebno posebno integrirati u prometni sustav zemaljskog prijevoza putnika osim u velikim zračnim lukama.

3.3 Način organizacije županijskih prometnih sustava u području regije sjeverne Hrvatske (Koprivničko-križevačka, Varaždinska i Međimurska županija)

Javni linijski prijevoz putnika na području Varaždinske županije organiziran je temeljem dozvola po pojedinim linijama što negativno utječe na cjelokupnu ponudu mobilnosti za cjelokupno rezidentno stanovništvo ali i posjetitelje, turiste, ljude koji bi u slučaju bolje ponude putničkog prijevoza češće koristili isto. Organizacija JLP temeljem linija dozvoljava da vršitelji usluge prijevoza održavaju linije za koje su zainteresirani održavati, tj. pretežito ekonomski isplative linije.

Na području Koprivničko-križevačke županije, javni linijski prijevoz je u skorijev vrijeme organiziran prema modelu pružanja usluga prijevoza putnika kao javne usluge. Državna sredstva sufinanciranja i sredstva regionalne samouprave su uglavnom nedostatna te nije zadovoljena većina potreba stanovništva. Integracija s željezničkim voznim redovima također nije u potpunosti organizacijski ustanovljena zbog različitih problema.

Međimurska županija sustav javnog linijskog prijevoza putnika autobusima ima organiziran sukladno koncesijskom modelu koji podrazumijeva održavanje prijevoza putnika autobusima prema mreži linija raspisanoj u natječajnoj dokumentaciji, a za što koncesionari plaćaju davatelju koncesije koncesijsku naknadu. Mreža linija je optimizirana tako da relativno pokriva većinu potreba stanovništvu što su uključene i nerentabilne linije no također nije u potpunosti integrirana sa željezničkim voznim redovima. Prijevoznici – koncesionari javnog linijskog prijevoza su odgovorni za održavanje cjelokupne mreže linija, i rentabilnih i nerentabilnih. Cjelokupna mreža linija koja se sastoji od 82 linije sa nekoliko voznih redova. U natječajnoj dokumentaciji zadana je kompromisno je i postavljena na način da je ekonomski održiva, rentabilna komercijalnim pružateljima usluga prijevoza – koncesionarima. Vozni redovi u mreži linija uglavnom pokrivaju potrebe prijevoza učenika srednjih škola, radnim danom, dok je vikendom i tijekom školskih praznika, broj polazaka reduciran ili na pojedinim linijama u potpunosti ukinut.

Cestovna infrastruktura za odvijanje autobusnog putničkog prijevoza podrazumijeva i lociranje, gradnju i održavanja autobusnih stajališta temeljem zakonskih i podzakonskih akata. Autobusna stajališta, zbog lakše promjene prijevoznih modova i lakšeg presjedanja, trebala bi se locirati u skladu sa sigurnosnim, prostornim i prometnim uvjetima što bliže postojećim željezničkim stajalištima. Navedeno u praksi nije uvijek provedivo.

4. TURISTIČKA PONUDA, ORGANIZACIJA

Turizam na promatranom području, generalno gledano, nema dugotrajnu ili masovnu turističku povijest kao morski turizam ili turizam primjenjiv pri prirodnim izvorima balneoloških ili ljekovitih voda. I na promatranom području izdvajaju se Varaždinske Toplice u kojima povijest medicinskog turizma datira još od starog Rima. Varaždinske Toplice su bile mjesto za oporavak i rehabilitaciju rimskih vojnika koji su se vraćali s osvajačkih pohoda te zahtijevali oporavak. Drugo izvorište ljekovitih voda na promatranom području su toplice Vučkovec, u novije vrijeme s razvojem i željom za kvalitetnijim i jačim nastupom na tržištu, naziva Toplice Sveti Martin, prisutno je na turističkom tržištu tek u moderno doba.

Autor u radu promatra turističku ponudu destinacije Međimurske županije te se osvrće na turističku ponudu županija Koprivničko-križevačke i Varaždinske.

4.1 Međimurska županija

Turistički sustav je u promatranom području organiziran sukladno Zakonu o turističkim zajednicama i promicanju hrvatskog turizma (NN 52/2019, 42/2020) na način krovne županijske Turističke zajednice Međimurske županije te turističkih zajednica u jedinicama lokalne samouprave, gradovima (Čakovec, Prelog, Mursko Središće) i nekim općinama, ovisno prema potrebama.

Prema podacima preuzetim s Visit Međimurje (2023, url) turistička ponuda **Međimurske županije** trenutno se sastoji od objekata i događanja:

1. Smještajnih kapaciteta

– 122 smještajna objekta. Ukupni smještajni kapacitet 2047 ležaja + 371 pomoćnih ležaja.

Najznačajniji od njih su:

Hotel Park, Čakovec

Hotel Castelum, Čakovec

Hotel Terme Sveti Martin, Toplice Sveti Martin

Hotelj Kralj, Donji Kraljevec

Hotel Panorama, Prelog

Hotel Prelog, Prelog.

2. Prirodne atrakcije

– 14 atrakcija, pojedinačni lokaliteti u cijelom Međimurju, dislocirano.

3. Gastronomija

– 136 objekta, lokala. Ukupni kapacitet 9053 osoba u objektu + 4458 na terasi. Lokacije – cijelo Međimurje, dislocirano.

4. Kultura i povijest

– 84 objekta (povijesni centri, kulturni i drugi centri, religijski objekti i drugo). Lokacije – cijelo Međimurje, dislocirano.

5. Sportski i rekreacijski objekti

– 28 objekata, terena. Lokacije – cijelo Međimurje, dislocirano.

6. Događaji

– 280 događaja u određenim terminima tijekom cijele godine, ponavljajuće. Lokacije – cijelo Međimurje, dislocirano.

7. Vino, vinarije

– 42 lokacije, cijelo Međimurje, pretežito gornje Međimurje, dislocirano.

Institut za turizam proveo je istraživanje Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj – TOMAS Hrvatska 2019: Obilježja turističke potražnje u Međimurskoj županiji (2021), o obilježjima turističke potražnje u destinaciji Međimurskoj županiji iz čega je autor izdvojio neke rezultate koji potvrđuju hipotezu o međusobnoj pozitivnoj interakciji razvoja prometa i razvoja turizma na istovjetnom području. Istraživanje se provodilo od svibnja 2019. do ožujka 2020. kada je prekinuto zbog epidemije korona virusa te su obrađeni do tada prikupljeni podaci.

Metodologija prikupljanja podataka je bila osobni intervju te su se prikupljali podaci o sljedećim obilježjima gostiju:

- „a) profil turista,
- b) obilježja putovanja,
- c) obilježja boravka u destinaciji,
- d) zadovoljstvo/stavovi o ponudi i
- e) izdaci/ potrošnja na turističkom putovanju.“

Motivi putovanje gostiju u Međimursku županiju prema istraživanju TOMAS (2021) bili su sljedeći:

„• Gosti motivirani odmorom daleko su najveći segment turista u Međimurju (68%). Slijede poslovni gosti (20%), dok su ostali motivi dolaska, poput posjete rodbini i prijateljima, a posebice zdravstveni razlozi i obrazovanje, zanemarivi.

• Poslovni gosti najčešće dolaze u Županiju zbog poslovnih sastanaka (43%), team-buildinga (20%) te u manjoj mjeri i konferencija (13%). Udio team-building gostiju u Međimurju bitno je viši od prosjeka Sjeverne (7%) i Kontinentalne (5%) Hrvatske, ukazujući na svojevrsnu specijalizaciju Županije za ovu tržišnu nišu.

- Odmorišni gosti u najvećoj mjeri dolaze u Međimurje motivirani wellnessom (51%). Slijede boravak u prirodi (21%) i potom skupina motiva vezanih uz manifestacije, događanja, festivale i zabavu (11%). Wellness je ne samo dominantan motiv odmorišnih putovanja u Međimursku županiju, već je ovdje snažnije zastupljen nego na području Sjeverne Hrvatske u cjelini (47%).

- Ostali motivi odmorišnih putovanja bitno su manje zastupljeni u Međimurju, kako oni iz domene aktivnog turizma, tako i oni kulturološki. No, iako ne spadaju u primarne motive putovanja u Međimurje, sport i rekreacija te gastronomija ističu se među sekundarnim motivima*, ‘zaokružujući’ ponudu wellnessa i boravka u prirodi te jačajući atraktivnost potonjih, za sada, osnovnih turističkih proizvoda Međimurja.“

Prilikom odabira destinacije za posjet, turisti su se najviše informirali preko interneta i to 71% njih. Turisti su najviše posjećivali i prikupljali informacije preko mrežnih stranica online turističkih agencija 71%, preko stranica smještajnih objekata 57%, a u neznatno manjoj mjeri preko društvenih mreža i posjetama mrežnoj stranici turističke zajednice.

U istraživanju obilježja putovanja u destinaciju i boravka, bitni su rezultati da 85% gostiju dolazi u Međimursku županiju osobnim automobilom. Tu se pokazuje visoki potencijal za mobilnost gostiju i disperziju turističkih aktivnosti diljem županije kao destinacije ali i šire – regionalno. Taj potencijal je moguće dodatno iskoristiti putem drugih ciljanih skupina turista i posjetitelja (lokalni/regionalni turizam) čije će se aktivnosti u turističkim sadržajima disperzirati putem usluge javnog prijevoza. Uslugu paket aranžmana ne koristi 97% gostiju! 47% gostiju odlazi na samostalno organizirane izlete bez ikakve koordinacije ili korištenja identične usluge od turističke agencije dok su aktivnosti kojima se gosti/turisti bave tijekom boravka u Međimurskoj županiji, prema TOMAS Hrvatska (2021) „razgledavanje kulturno-povijesne baštine, posjećivanje ugostiteljskih sadržaja, u manjoj mjeri uključujući i vinsku cestu, te korištenje različitih wellness i zdravstvenih sadržaja. Uključenost ili interes gostiju za većinu ovih aktivnosti viši je od prosjeka Sjeverne Hrvatske. Istovremeno, gosti se u vrlo niskoj mjeri bave sportskim aktivnostima, uključujući pješaćenje (4%), vožnju biciklom (1%), tenis (1%) ili ribolov (1%).“

Glede zadovoljstva ponudom i boravkom u Međimurskoj županiji, gosti navode relativno visoku razinu zadovoljstva – 76% dok su najnezadovoljniji ponudom organiziranih izleta i mogućnostima obavljanja kupnje.

4.2 Koprivničko-križevačka i Varaždinska županija

Turistička ponuda **Koprivničko-križevačke** i **Varaždinske županije** također se sastoji od smještajnih kapaciteta, prirodnih atrakcija, povijesne i kulturne baštine, religijskih objekata, izletišta, gastronomske ponude, enološke ponude, etno baštine, manifestacija (Barokne večeri, Špancir fest, Renesansni festival,...).

Neka od značajnijih turističkih središta, smještajnih lokacija, obrazovnih ustanova te kulturnih, povijesnih, sportiskih, religijskih i prirodnih atrakcija na području navedene dvije županije su:

1. Varaždin – hotel Turist i drugi smještajni kapaciteti, barokna katedrala, manifestacija Barokne večeri, barokna jezgra grada Varaždina, kupališne lokacije (bazeni, vanjski bazeni, šljunčara Aquacity), atletski i višenamjenski stadion Sloboda, sportska dvorana Arena, aerodrom Varaždin, nogometni stadion Varteks, dvorac – Stari grad Varaždin, muzeji, Špancir fest, Fakultet informatike i organizacije, Sveučilište Sjever, Veleučilište Varaždin...
2. Trakošćan – dvorac Trakošćan, hotel Trakošćan,...
3. Ludbreg – „središte svijeta“, religijski turizam, manifestacije subkulturnih skupina – motorijada, smještajni kapaciteti,...
4. Varaždinske Toplice – Medicinsko-rehabilitacijska bolnica Varaždinske Toplice, arheološke rimske iskopine, smještajni kapaciteti, motorijada...
5. Koprivnica – Renesansni festival, kupališni turizam – gradski bazeni, Šoderica, muzej, hotel, smještajni kapaciteti, Sveučilište Sjever, nogometni stadion, gastronomska ponuda,...
6. Križevci – smještajni kapaciteti, manifestacijski turizam, obrazovni visokoškolski kapaciteti, starogradska jezgra, gradski bazeni,...
7. Đurđevac – smještajni kapaciteti, Picokijada,...
8. Hlebine – naivno slikarstvo,...

Cjelokupnu ponudu kao i kod ostalih kontinentalnih, urbano – ruralnih turističkih destinacija, karakterizira fragmentiranost, dislociranost, neumreženost i prometna nepovezanost javnim linijskim prijevozom.

5. PRIKUPLJANJE PODATAKA, ISTRAŽIVANJE – PROMET, TURIZAM, MOBILNOST

Prikupljanje podataka potrebnih za analize, pri izradi ovog završnog rada, autor je zbog zahtjevnosti i nemogućnosti pristupa izvornim podacima iz primarnih izvora, vršio prikupljanjem istih iz sekundarnih izvora.

Prometni podaci su ekstrahirani iz strateškog dokumenta Master planu za razvoj integriranog prijevoza putnika (2017), pri čijem radu je autor i sam sudjelovao te su dodatno pojašnjeni i

aktualizirani. Podaci su pri osnovnom prikupljanju, prikupljeni na način prikupljanja kvantitativnih podataka – brojanje, i kvalitativnih – vrste, namjene i ostali kvalitativni pokazatelji. Osim primarnih izvora, također su u izradi Master plana korišteni i sekundarni izvori.

Turistički podaci su prikupljeni u suradnji s Turističkom zajednicom Međimurske županije te su ustupljeni autoru za obradu i analize iz sustava e-visitor. U sustavu eVisitor podaci se prikupljaju iz primarnih izvora klaster uzorka, pravnih osoba, organizacija, poduzeća registriranih za obavljanje turističkih ili ugostiteljskih djelatnosti koje u svojim aktivnostima ostvaruju gospodarsku interakciju s turistima i posjetiteljima. Oni su obveznici unosa podataka o turistima i posjetiteljima u sustav e-visitor te na taj način stvaranja podatkovne baze primarnih izvora koje autor koristi u izradi završnog rada.

Podaci o mobilnosti autoru su ustupljeni iz sekundarnih izvora, Saveza za željeznicu, koji posjeduje već provedene ankete promatranog područja ili dijela područja kod populacije izuzetno zanimljive za korištenje javnog linijskog prijevoza – učenici osnovnih i srednjih škola kao intenzivni budući korisnici javnog prijevoza, što nam daje i rezultate aktualno primjenjive u budućnosti.

5.1 Prikupljanje podataka za izradu prometnog modela (Master plan IPP-a)

Master plan za razvoj integriranog prijevoza putnika (2017) (integrirani prijevoz putnika – IPP) regije sjeverne Hrvatske izrađen je kao strateški dokument na osnovu kojeg će se razvijati IPP na području obuhvata regije sjeverne Hrvatske, na području tri županije koje su se sporazumom složile oko izrade zajedničkog strateškog dokumenta te eventualne prometne regionalne unije, Koprivničko-križevačke, Varaždinske I Međimurske županije.

Izrada samog dokumenta bila je dugotrajan proces uz prikupljanje mnogih relevantnih i meritornih podataka. Završetkom izrade Master plana, najviša županijska predstavnička tijela, županijske Skupštine, usvojile su navedeni dokument sa svrhom razvoja zajedničkog, regionalnog prometnog sustava.

Podatkovno prikupljanje za Master plan (2017) razrađeno je u dokumentu "JASPERS Smjernice za ocjenjivanje (promet) - korištenje prometnog modela u prometnom planiranju i ocjene projekta, kolovoz 2014" kao ključni preliminarni korak prema izradi prikladnog, optimalnog i stabilnog Prometnog modela.

Aktivnost prikupljanja podataka ima ključnu važnost u kontekstu uzorkovanja i određivanja skupa za promatranje te predlaganja aktivnosti koje proizlaze iz provedenih analiza. Pouzdanost u prikupljanju podataka, kvaliteta i sinteza prikupljenih podataka odrediti će kvalitetu, pouzdanost i upotrebljivost razvoja prometnog modela.

Analiza prometnih podataka, sukladno navodima iz Master plana (2017) radila se korištenjem dviju metoda:

„• Analiza sekundarnih podataka - analiza postojećih podataka i prometnih podataka

• Prikupljanje i analiziranje primarnih podataka - prikupljanje prometnih podataka za prometni model – brojanje prometa.

Pri analizi postojećih podataka (sekundarnih), uzeto je u obzir:

• Analiza planova i projektne dokumentacije – podrazumijeva prikupljanje podataka iz postojeće dokumentacije a potrebni podaci uključuju: namjenu prostora, podatke gospodarenja otpadom, podatke o školama i ustanovama, turističke destinacije i smještajne jedinice, industriju, bolnice, itd.

• Prostorni plan grada i detaljni planovi uređenja - u okviru analize prostornog plana i detaljnih planova uređenja, prioritet je imala analiza poglavlja o prometu, te je izvršena analiza zona po namjeni. Na taj način su se mogli odrediti generatori prometa unutar prometnih zona.

• Županijski prostorni plan - u okviru analize Županijskog plana uređenja, prioritet je imala analiza poglavlja o prometu, te je izvršena analiza zona po namjeni. Na taj način su se mogli odrediti generatori prometa unutar vanjskih prometnih zona.

• Analiza postojećih prometno prostornih studija i projekata - analizom postojećih studija i projekata iz prometnog sektora Regija Sjever koji su provedeni, u toku provedbe ili u planu, prikupljeni su podaci po prometnim zonama, eventualni podaci o brojanju prometa itd. Analiza planiranih projekata u idućem razdoblju postavlja temelj za određivanje budućih scenarija unutar simulacijskog modela, te određivanja i testiranja ciljeva i mjera.“

Zbog potrebe za izradom simulacijskog modela s osnovnim i jednostavnim parametrima dodjele prometa, izvršilo se prikupljanje svih postojećih podataka, kako bi bilo moguće odrediti prometne zone županija te se omogućila izrada osnovne izvorišno-ishodišne matrice (OD matrix), koja predstavlja model potražnje.

Prema Master planu (2017) prikupljeni i obrađeni podaci su :

- „• Broj kuća/zgrada
- Kvadratura izgrađenih površina
- Broj katova
- Broj aktivnog stanovništva
- Djelatnosti u županiji
- Namjena površina

Za potrebe izrade modela ponude, digitalizirana je mreža prometnica, uključujući i predviđene projekte u obliku grafa koji će sadržavati atribute poput:

- Propusne moći
- Klasifikacije cesta
- Javnog prijevoza
- Dopuštene brzine
- Smjerova, itd.“

5.2 Prikupljanje turističkih podataka

Istraživanje je rađeno temeljem podataka koji su prikupljeni putem portala e-visitor te su ustupljeni autoru od strane Turističke zajednice Međimurske županije.

Podaci su prikupljeni u godini 2019. koja je prethodila COVID krizi i poremećaju kretanja ljudi u turističkom sektoru i 2022., prvoj post COVID godini kada su se normalizirala turistička kretanja. Podaci su prikupljeni u razdoblju 01.01. – 27.12.2019. i istom razdoblju 2022. godine te se mogu smatrati prikupljanima u istovjetnom vremenskom razdoblju, tj. da su primjereni za usporedbu te prikaz trendova.

U Tablici 4. i Tablici 5. nalaze se podaci o broju dolazaka turista u Međimursku županiju te o broju noćenja koje su ostvarili. Podaci su klasificirani prema vrsti objekta u kojem su turisti ostvarili prijavu te noćenje.

Tablica 4. Broj dolazaka/noćenja prema vrsti objekta 2019.

Naziv izvještaja: Turistički promet po vrsti objekta		
Razdoblje: 01.01.2019. - 31.12.2019.		
Vrsta objekta	Broj noćenja	Broj

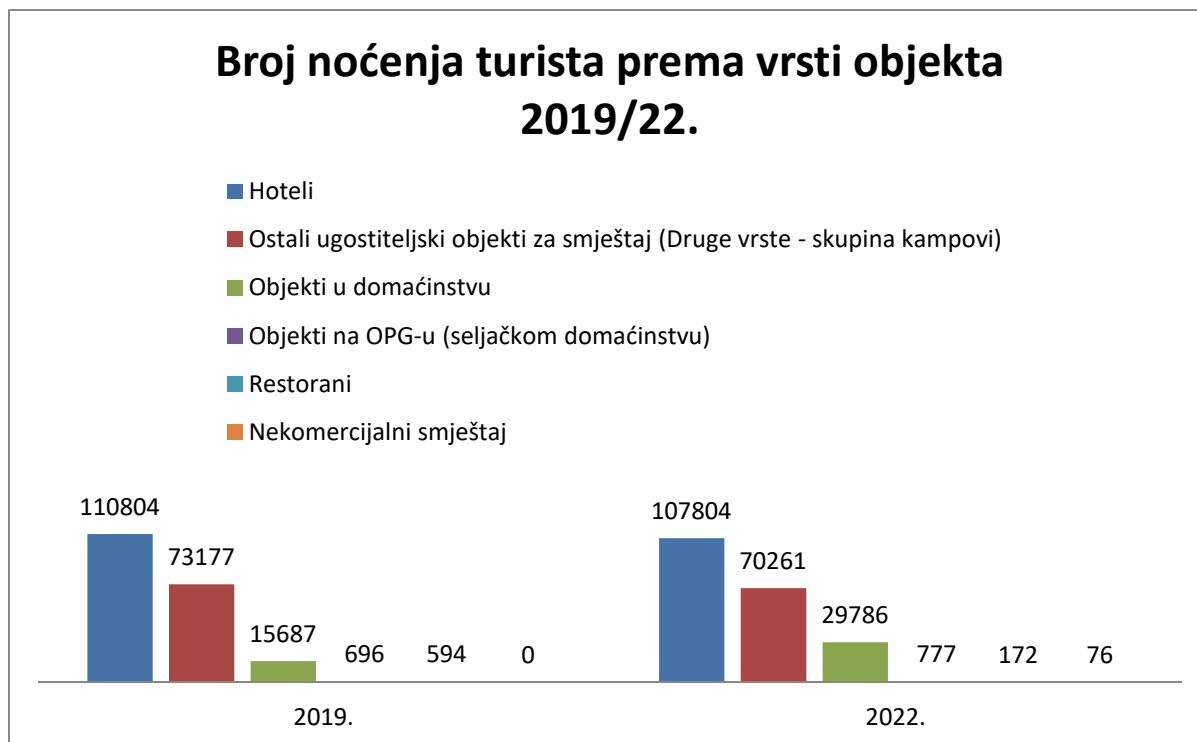
		dolazaka
Hoteli (hotel, pansion)	110.804	50.070
Ostali ugostiteljski objekti za smještaj (Druge vrste - skupina kampovi – apartman, sobe za iznajmljivanje, hostel, kuća za odmor, učenički/studentски dom, studio apartman)	73.177	26.435
Objekti u domaćinstvu	15.687	5.896
Objekti na OPG-u (seljačkom domaćinstvu)	696	230
Restorani (gostionica)	564	283
Kampovi	0	0
Nekomercijalni smještaj (kuća, stan za odmor)	0	0
Ostalo	0	0
Plovni objekt	0	0
Ukupno	200.928	83.392

Izvor: eVisitor, Pivot izvještaj, Međimurska županija, Turistička zajednica Međimurske županije

Tablica 5. Broj dolazaka/noćenja prema vrsti objekta 2022.

Naziv izvještaja: Turistički promet po vrsti objekta		
Razdoblje: 01.01.2022. - 31.12.2022.		
Objekt Vrsta objekta	Broj noćenja	Broj dolazaka
Hoteli (hotel, pansion)	107.804	49.056
Nekomercijalni smještaj (kuća, stan za odmor)	76	2
Objekti na OPG-u (seljačkom domaćinstvu)	777	282
Objekti u domaćinstvu	29.786	11.956
Ostali ugostiteljski objekti za smještaj (Druge vrste - skupina kampovi – apartman, sobe za iznajmljivanje, hostel, učenički/studentски dom, studio apartman)	70.261	26.824
Restorani (gostionice)	172	95
Ukupno	208.876	88.215

Izvor: eVisitor, Pivot izvještaj, Međimurska županija, Turistička zajednica Međimurske županije

Slika 4. Broj noćenja turista u Međimurskoj županije prema vrsti objekta 2019/22.

Izvor: obrada autora

Iz prethodnih tablica te iskazano u grafikonu, Slika 4. razlučno je da turisti ostvaruju prijavu u objektu u kojem ako namjeravaju, ostaju noćiti. Prema navedenim podacima, vidljivo je da turisti najviše dolaze, prijavljuju se u hotele, turistička naselja, turističke apartmane i objekte ili sobe za smještaj u sklopu domaćinstva. U prosjeku se ostvaruje 2 noćenja po turistu u hotelima i restoranima te oko 3 noćenja po turistu u objektima u domaćinstvu ili sklopu OPG-ova. Nekomercijalni smještaj (kuća, stan za odmor) nema prijava turista u 2019. dok se u 2022. godini se pojavljuje u prijavi dvoje turista ali čak sa 76 noćenja. Pokazuje nam se trend uvođenja kuća za odmor u tržišnu ponudu što će vjerojatno biti budućnost turizma, osobito elitnog ili turizma za visoku platežnu moć gdje turisti cijene mir, intimnost, autohtonu arhitekturu, cjelokupnu ponudu (bazen, sauna, jacuzzi, sala za igre,..) gdje mogu provesti obiteljski odmor nezavisno od šire okoline ili ostalih sadržaja destinacije. Kuće za odmor su uglavnom locirane u nedirnutom prirodnom okolišu, daleko od gužve i kretanja ljudi i prometa, pomalo na osami. Podaci iz tablice o dvoje turista u 2022. godini s ostvarena 76 noćenja govori nam eventualno o pogrešci unosa u sustav ili o dugoročnom najmu objekta za duži boravak u destinaciji te korištenju objekta za trenutno stanovanje (poslovni pothvat,

edukacija, uvođenje u poslovni proces, itd.). Trend koji je također vidljiv iz priloženih podataka jest da se lagano smanjuje smještaj turista u hotelima i restoranima, a neznatno povećava u objektima u sklopu OPG-ova (oko 10%) te znatno povećanje, za oko 100% u objektima u domaćinstvu. Stoga se može zaključiti da je došlo do povećanja ponude i broja objekata za smještaj turista u domaćinstvu.

U Tablici 6. i Tablici 7. nalaze se podaci o broju dolazaka i noćenja turista u Međimursku županiju prema emitivnom tržištu. Podaci su klasificirani prema 12 najbrojnijih turistički emitivnih tržišta dok su manje brojna emitivna tržišta klasificirani u "Ostali".

Tablica 6. *Međimurska županija, struktura turista, dolasci/noćenja, udio turista prema emitivnom tržištu 2019.*

Naziv izvještaja: DržavaTurista						
Razdoblje: 01.01.2019. - 31.12.2019.						
Vrsta turista: Sve prijavljene osobe						
Država	Dolasci	Noćenja	Broj turista	Udio dolazaka	Udio noćenja	Udio turista
Hrvatska	42.459	87.983	42.798	51,21%	43,79%	51,32%
Slovenija	12.930	35.192	13.034	15,59%	17,51%	15,63%
Poljska	5.899	19.935	5.899	7,11%	9,92%	7,07%
Njemačka	3.414	10.778	3.420	4,12%	5,36%	4,10%
Austrija	3.391	6.921	3.408	4,09%	3,44%	4,09%
Češka	1.783	5.024	1.783	2,15%	2,50%	2,14%
Mađarska	1.866	4.770	1.868	2,25%	2,37%	2,24%
Italija	1.296	3.884	1.302	1,56%	1,93%	1,56%
Bosna i Hercegovina	1.954	3.685	1.954	2,36%	1,83%	2,34%
Slovačka	1.234	2.900	1.237	1,49%	1,44%	1,48%
Belgija	419	2.669	419	0,51%	1,33%	0,50%
Srbija	1.024	2.197	1.024	1,24%	1,09%	1,23%
Ostali	5.245	14.990	5.246	6,33%	7,46%	6,29%

Strani turisti:	40.455	112.945	40.594	48,79%	56,21%	48,68%
Domaći turisti:	42.459	87.983	42.798	51,21%	43,79%	51,32%
UKUPNO:	82.914	200.928	83.392	100,00%	100,00%	100,00%

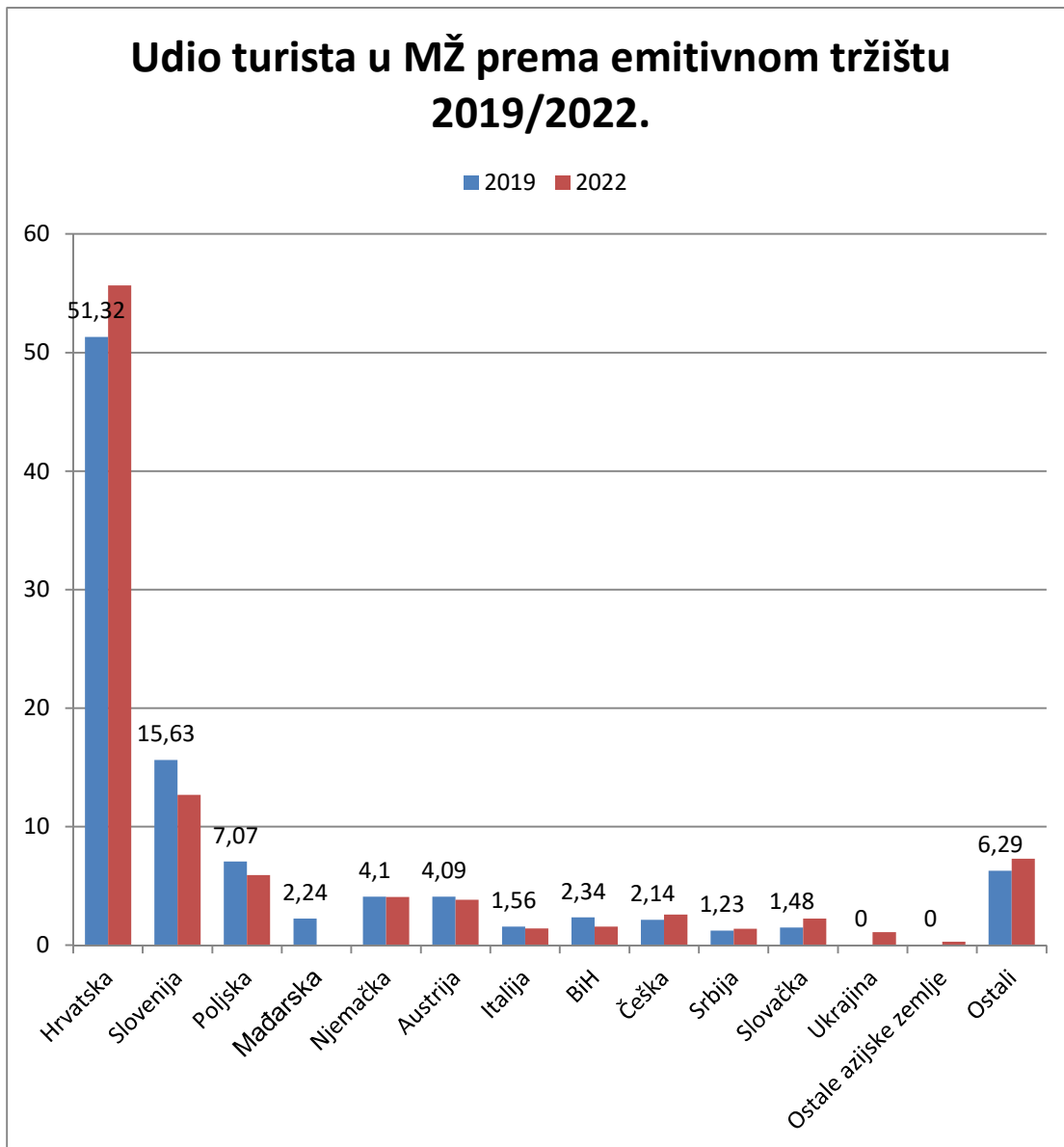
Izvor: eVisitor, Pivot izvještaj, Međimurska županija, Turistička zajednica Međimurske županije

Tablica 7. Međimurska županija, struktura turista, dolasci/noćenja, udio turista prema emitivnom tržištu 2022.

Naziv izvještaja: DržavaTurista						
Razdoblje: 01.01.2022. - 31.12.2022.						
Vrsta turista: Sve prijavljene osobe						
Država	Dolasci	Noćenja	Broj turista	Udio dolazaka	Udio noćenja	Udio turista
Hrvatska	50.348	112.977	50.857	55,46%	47,35%	55,67%
Slovenija	11.544	28.593	11.570	12,72%	11,98%	12,67%
Poljska	5.411	13.390	5.411	5,96%	5,61%	5,92%
Njemačka	3.700	12.855	3.707	4,08%	5,39%	4,06%
Bosna i Hercegovina	1.424	8.516	1.424	1,57%	3,57%	1,56%
Austrija	3.493	7.346	3.510	3,85%	3,08%	3,84%
Ukrajina	996	4.995	994	1,10%	2,09%	1,09%
Srbija	1.258	4.992	1.264	1,39%	2,09%	1,38%
Češka	2.361	4.733	2.361	2,60%	1,98%	2,58%
Ostale azijske zemlje	263	4.663	252	0,29%	1,95%	0,28%
Slovačka	2.055	3.930	2.056	2,26%	1,65%	2,25%
Italija	1.282	3.803	1.282	1,41%	1,59%	1,40%
Ostali	6.646	27.812	6.659	7,32%	11,66%	7,29%
Strani turisti:	40.433	125.628	40.490	44,54%	52,65%	44,33%
Domaći turisti:	50.348	112.977	50.857	55,46%	47,35%	55,67%
UKUPNO:	90.781	238.605	91.347	100,00%	100,00%	100,00%

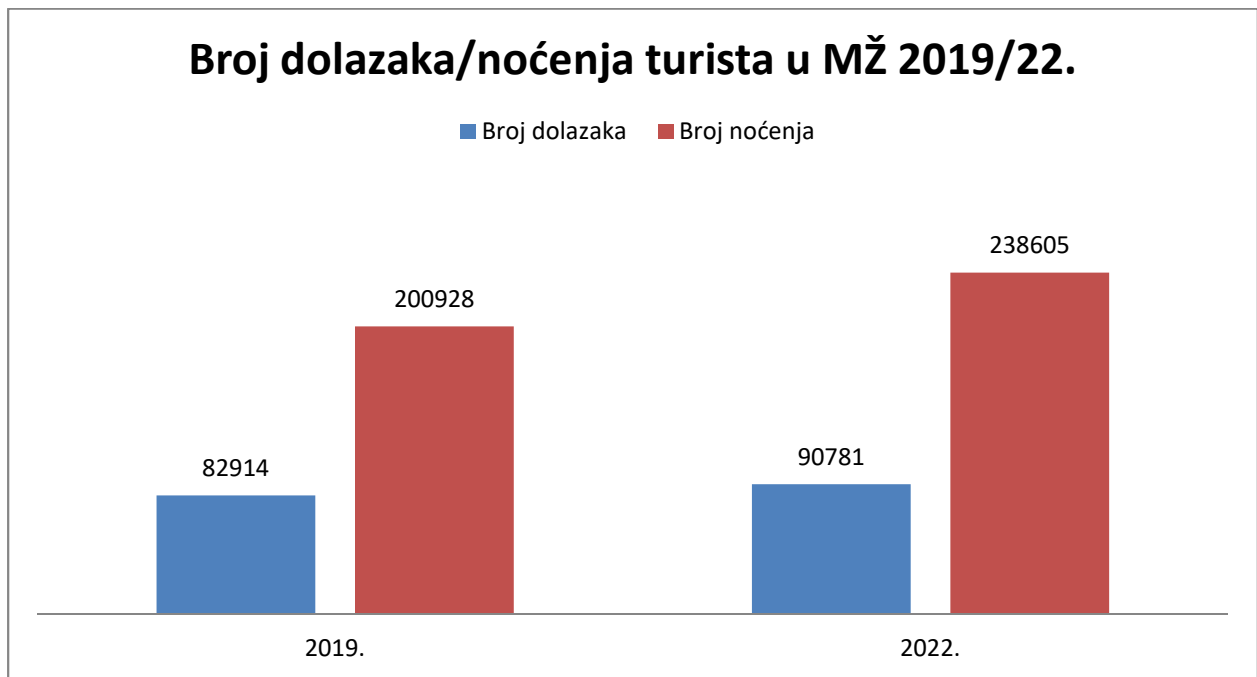
Izvor: eVisitor, Pivot izvještaj, Međimurska županija, Turistička zajednica Međimurske županije

Slika 5. Udio turista u Međimurskoj županije prema emitivnom tržištu 2019.



Izvor: obrada autora

Slika 6. Broj dolazaka/noćenja turista u Međimursku županije 2019/2022. godina



Izvor: obrada autora

Iz prethodnih Tablica 6. i 7. te iskazano u grafikonu, Slika 5. i 6. vidljivo je povećanje broja dolazaka i noćenja turista. Dolazaka je više skoro 20% dok je broj noćenja u porastu za cca. 10%. Broj noćenja u odnosu na broj turista je i dalje oko 2:1 što nam govori da se u prosjeku ostvaruju 2 noćenja po turističkom dolasku.

Prema emitivnom tržištu, najveći je broj domaćih gostiju koji bilježi porast u udjelu turista od oko 10%, porast u broju dolazaka od oko 20% te porast u broju noćenja preko 20%. Ostala emitivna tržišta pokazuju naglašeni pad dolazaka i noćenja (Slovenija, Poljska), drugi blagi pad, a neka još zapadnija europska emitivna tržišta kao Austrija i Njemačka, pokazuju blagi porast broja dolazaka i noćenja, i porast vremena boravka u destinaciji, tj. broja noćenja po turističkom dolasku na cca. 3,5 dana u prosjeku. Navedeno se može pripisati dolascima pri proputovanju zapadnoeuropskih turista kroz destinaciju Međimursku županiju pri odlasku na duži odmor na Jadran ili pri povratku s odmora na Jadranu ili kojoj drugoj turističkoj destinaciji dostupnoj cestovnim prometom. Pri navedenom, ti turisti se usputno upoznaju s destinacijom, a sljedećeg puta zbog relativne blizine i cestovne povezanosti dolaze u pojedinačnim dolascima ciljano u Međimursku županiju te ostvaruju nešto dulje boravke. Zbog relativne blizine destinacije, moguća je i organizacija seminara, kongresa ili drugih skupova u Međimurskoj županiji, konkretno u SPA Toplicama Sveti Martin koje nudi i druge sadržaje za slobodno vrijeme sudionika seminara, kongresa, u organizaciji tvrtki s područja

Austrije ili bližeg dijela Njemačke što također pridonosi povećanju broja dolazaka s tih emitivnih tržišta. U budućnosti je navedeno potrebno bolje marketinški pratiti i isticati.

Pri osvrtu na domaće turiste, primjetan je broj noćenja po turističkom dolasku s oko 2 noćenja po turistu u 2019. Godini te oko 2,2 noćenja po turistu u 2022. Uzimajući u obzir da domaći turisti uglavnom u Međimursku županiju dolaze kao u krajnju odmorišnu destinaciju, može se zaključiti da se turistička ponuda razvila te je destinacija privlačnija domaćim turistima za nešto dulji boravak zbog svojih turističkih atrakcija, enogastronske ponude, prirodne, kulturne i povijesne baštine, manifestacija, sportskog turizma ili sve veće ponude raznih selektivnih ali zbog svoje relativno pitome i uređene prirode, ne toliko avanturističkih oblika turizma.

Prema podacima e-visitora, izvještaja “Broj dolazaka po objektima, Međimurje 1.1.-31.12.2019. i 1.1.-31.12.2022. vidljivo je da su ostvarena noćenja tijekom 2019. godine u 95 objekata, a godine 2022. u 151 objektu od kojih su objekti koji su ostvarili najveći broj noćenja spomenuti u turističkoj ponudi Međimurske županije – hoteli. Smještajni objekti smješteni su u ili u blizini većih naselja i to Čakovca, Donjeg Kraljevca, Male Subotice, Nedelišća, Orehovice, Preloga, Pribislavca, Selnice, Svetog Martina na Muri, Šenkovca i Štrigove. Vidljiv je porast broja objekata za smještaj te velika disperzija po Međimurju, što je s druge strane pozitivno jer pojedinačno gledano, pokriva cjelokupno područje dok je negativna organizacijski prometna nepovezanost disperziranih lokacija smještaja, turističkih, kulturnih, prirodnih, povijesnih, religijskih, sportskih, trgovačkih, manifestacijskih i drugih turističkih sadržaja.

Prema načinu dolazaka razlikujemo individualne dolaske i dolaske agencijski organizirane. U sljedećim tablicama prikazujemo organizacijske načine dolaska u turističku destinaciju, Međimursku županiju te broj noćenja. Broj dolazaka približno je jednak, neznatno manji broju turista iz tablica eVisitora te zbog toga i nedostatka prostora, nije spomenut.

Tablica 8. *Međimurska županija, turistički promet po organizaciji dolaska 2019.*
(domaći/strani)

Organizacija dolaska	Dolasci domaći	Dolasci strani	Dolasci ukupno	Noćenja domaći	Noćenja strani	Noćenja ukupno
Individualno	38.468	33.696	72.164	81.481	99.903	181.384
Agencijski	3.991	6.759	10.750	6.502	13.042	19.544

Ukupno:	42.459	40.455	82.914	87.983	112.945	200.928
----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------	----------------

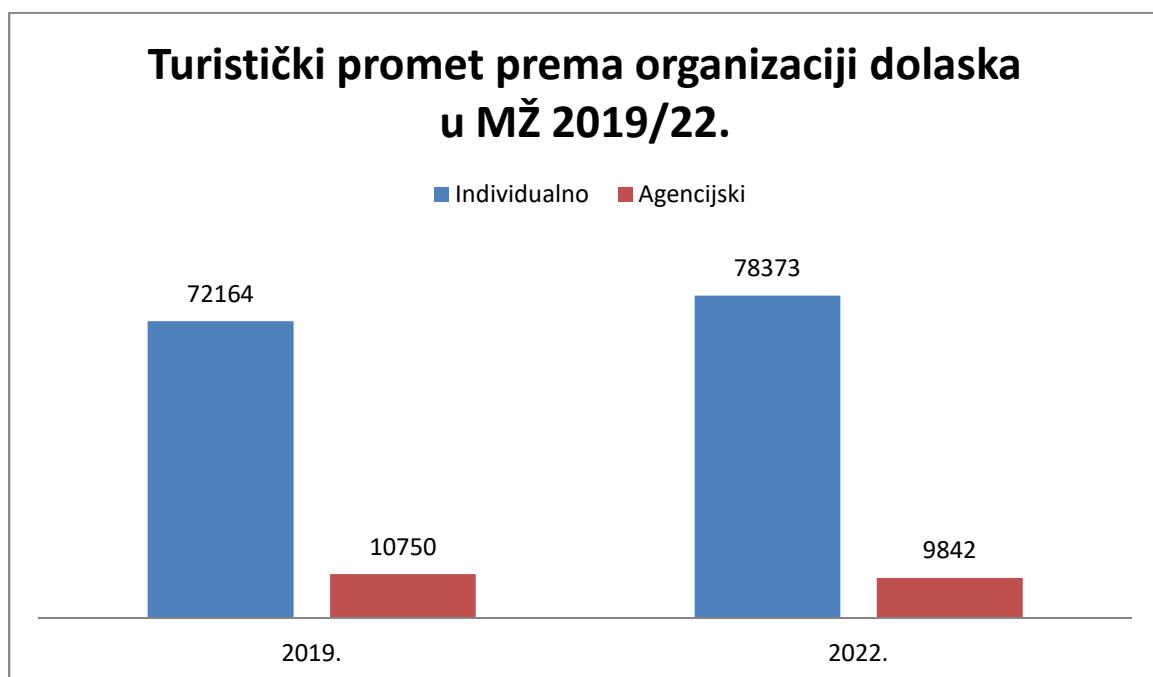
Izvor: eVisitor, Pivot izvještaj, Međimurska županija, Turistička zajednica Međimurske županije

Tablica 9. Međimurska županija, turistički promet po organizaciji dolaska 2022. godina

Organizacija dolaska	Dolasci ukupno	Noćenja ukupno
Individualno	78.373	188.180
Agencijski	9.842	20.696
Ukupno:	88.215	208.876

Izvor: eVisitor, Pivot izvještaj, Međimurska županija, Turistička zajednica Međimurske županije

Slika 7. Turistički promet prema organizaciji dolaska u turističku destinaciju, Međimursku županiju 2019/2022. godina



Izvor: obrada autora

Prema prethodnim Tablicama 8. i 9. te iskazano u grafikonu, Slika 7.. vidljivo je povećanje iz godine 2019. u 2022., broja individualnih dolazaka i noćenja turista u skoro 10%. Agencijski organiziranih dolazaka manje je oko 10% dok je broj noćenja veći za oko 5%. U individualnom dolasku turisti ostvaruju u destinaciji oko 2,3 noćenja, a u dolasku preko agencije ostvaruju oko 2,1 noćenja. Podaci iz 2022. nisu klasificirani u organizaciji dolaska

prema domaćim i stranim turistima dok je prema podacima iz 2019. godine vidljivo da agencije dovode do 100% više stranih turista u odnosu na domaće. U današnje doba internetske prodaje smještaja i aranžmana, može se zaključiti da inozemni turisti u većoj mjeri rezerviraju smještaj ili turistički aranžman putem agencija što znači da žele biti sigurniji u ostvarenje dogovorenih usluga i naručenog smještaja kojeg im agencije osiguravaju.

Glede duljine boravka turista u destinaciji primjetno je da je duljina boravka izrazito kratka, odnosi se na 2 – 3 noćenja bez popratnih destinacijskih sadržaja. Osim navedenog, izrazito je mali udio dolaska turista u destinaciju organizirano u odnosu na samostalni, individualni dolazak. Individualni dolazak podrazumijeva vlastitu organizaciju sadržaja boravka te se propušta osigurati dulji boravak turista u destinaciji konzumacijom različitih sadržaja destinacije, s čime turisti individualno nisu toliko upoznati kao domicilne agencije.

5.3 Istraživanje, anketa – koliko mladi znaju o IPP-u?

U aktivnostima projekta Saveza za željeznicu, Mladi i mobilnost u Međimurju (2015), provedeno je kratko anketno istraživanje o tome koliko će sažeta predavanja za učenike osnovnih i srednjih škola (trajanje 40-tak minuta), na temu integriranog prijevoza putnika, utjecati na percepciju i osnovna znanja učenika o samom prijevozu putnika i integriranom prijevozu putnika. U istraživanju je ukupno sudjelovalo 184 učenika te su oni prisustvovali predavanjima i pristupili odgovaranju na kratku anketu.

Anketa se provodila na početku i na kraju predavanja za moguću usporedbu rezultata predavanja te je sadržavala tri pitanja:

„Znate li što je integrirani prijevoz putnika? (DA - NE)

Koje je od navedenih prijevoznih sredstava najsigurnije? (A/ AUTOMOBIL - B/ AUTOBUS - C/ VLAK)

Koja vrsta prijevoza najmanje zagađuje okoliš? (A/ AUTOMOBIL - B/ AUTOBUS - C/ VLAK)“

Prema Savezu za željeznicu, Mladi i mobilnost u Međimurju (2015), rezultati projekta „su pokazali da je prije predavanja samo 3% mladih tvrdilo da već zna što je integrirani prijevoz putnika. Također je njih 35% znalo da je vlak najsigurniji, a njih 40% je znalo da vlak najmanje zagađuje.

Poslije predavanja postotak onih koji su tvrdili da znaju što je to integrirani prijevoz putnika porastao je na visokih 98%, da je vlak najsigurniji na kraju je znalo 90%, a da vlak najmanje zagađuje okoliš znalo je 95% učenika.

Ovi podaci pokazuju da su predavanja u srednjim i osnovnim školama značajno doprinijela razini informiranosti učenika o nekim važnim pitanjima vezanima uz javni prijevoz.“

6. KOMPARATIVNO PODRUČJE, PROMETNI MODEL, REZULTATI PRIMJENE, ISKUSTVA

Kao moguće komparativno područje odabrano je područje sličnih karakteristika (veličine, broja stanovnika) Hegau Bodensee – Prometna unija Hegau Bodensee. Kod promatranog područja, najinteresantnije je proučiti njegov prometni model te funkcioniranje prometne unije.

Osim navedenog područja, a zbog dostupnosti podataka o razvoju prometnog sustava i broja korisnika istog, kroz vremensku dimenziju, analizirano će biti i područje – prometni sustav grada Stuttgarta i njegove okolice.

6.1 Komparativno područje Hegau Bodensee

VHB – Verkehrsverbund Hegau Bodensee – Prometno-tarifna unija Hegau Bodensee

Slika 8. Logo Prometno-tarifne unije Hegau Bodensee



Izvor: VHB – Verkehrsverbund Hegau Bodensee

Prometno-tarifna unija Hegau Bodensee primjer je integriranog prijevoza putnika iz južne Njemačke. Unija ima izuzetno dobru praksu u integraciji modova prijevoza putnika te je vrlo prikladno područje za komparaciju s područjem teritorijalnog obuhvata Master plana IPP zbog slične površine i broja stanovnika. Navedena prometno-tarifna unija Hegau Bodensee ima sljedeće karakteristike u kontekstu integracije prijevoza putnika:

- Integriranost željezničkih i autobusnih linija regijskih prijevoznika
- Zajedničko tarifiranje, zajedničke prijevozne karte i eventualne posebne ponude
- Područje obuhvata regije prometno-tarifne unije: 276.000 stanovnika
- U sustavu je povezano ukupno 10 prijevoznika (željezničkih i autobusnih).

Slika 9. *Modovi (vrste) prijevoza putnika*



Izvor: VHB – Verkehrsverbund Hegau Bodensee

Prema Savezu za željeznicu (2023, url), preuzeti su sljedeći demografski, geografski i gospodarski podaci:

„Regija: Okrug (Landkreis) Konstanz, pokrajina Baden-Württemberg, Njemačka

Središte: Konstanz (83.500 stanovnika), Njemačka

Veći gradovi: Singen (45.000), Radolfzell (30.000), Stockach (16.000), Engen (10.000)

Površina: 818 km²

Stanovnika: 276.000

Gustoća naseljenosti: cca 337 stanovnika na km kvadratni

Prijevoznika: 9

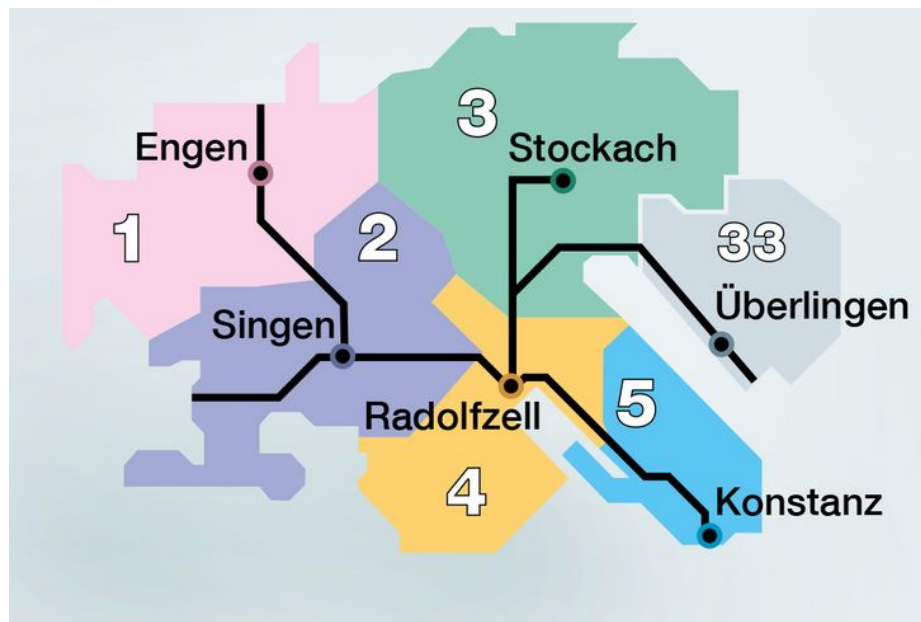
Broj putnika: 16 milijuna godišnje

Stajališta: 24 stajališta/kolodvora vlaka

Putnički kilometri: 215 milijuna, od toga 99 milijuna vlakom i 116 milijuna autobusima.“

Okrug Konstanz smješten je na jugu Njemačke, na obalama Bodenskog jezera. U okrugu Konstanz prisutna je velika koncentracija gospodarskih i turističkih sadržaja. U gospodarstvu okruga, nalaze se pretežito mala i srednja poduzeća, te nekolicina većih poduzeća iz poduzetničkog sektora, razvoja visoke tehnologije. U gradu Sigen, veličine preko 100 tisuća stanovnika, smješteno je i sjedište globalno poznatog svjetskog proizvođača, prehrambenog poduzeća MAGGI.

U cijelom okrugu Konstanz izuzetno je razvijen i turizam, turistički sektor gospodarstva, a osobito na sjevernom dijelu jezera. Osim brojnih smještajnih kapaciteta različitih vrsta, a najviše hotela, okrug je poznat po mnogobrojnoj i različitoj ponudi turističkih izvanpansionskih sadržaja. Jedan od temeljnih turističkih nositelja je i sustav javnog prijevoza putnika u obliku integriranog prijevoza. Navedeni sustav u mogućnosti je brzo, točno, učestalo i učinkovito omogućiti turistima, posjetiteljima ali i rezidentima pristup cijelom nizu atraktivnih turističkih atrakcija, prirodnih znamenitosti, tj. svih turističkih resursa u okrugu.

Slika 10. Prometno-tarifna unija Hegau Bodensee – tarifne zone

Izvor: VHB – Verkehrsverbund Hegau Bodensee

Okosnica javnoga prijevoza je željeznica. Glavna željeznička linija povezuje okrug Konstanz preko Radolfzella i Singena, do Engena. Većim dijelom dana prometovanje se vrši polascima u intervalima od pola sata, većinom dana u vrijeme intenzivnih putovanja korisnika. Željeznički prijevoznik koji upravlja vlakovima podružnica je švicarskih federalnih željeznica SBB-CFF-FFS u Njemačkoj. Integracija modova prijevoza riješena je na način da su željeznička stajališta uz prugu ujedno i autobusna stajališta za lokalni autobusni prijevoz. Regionalnim vlakovima, za cjelokupnu dionicu od Engena do Konstanza, duljine 46 kilometara, potrebno je 48 minuta. Osim regionalnih vlakova za lokalni i regionalni prijevoz sa zaustavljanjima na svim ili gotovo svim postajama, prugom prometuju i InterRegioExpress IRE Deutsche Bahn vlakovi, svakih dva sata. IRE vlakovi zaustavljaju se na većim stanicama. Pruga je dvokolosiječna, elektrificirana i najveće projektirane brzine od 140 km/h.

Druga željeznička linija prometuje između Radolfzella i Stockacha u duljini od 17 kilometara. Po drugoj liniji prometuju dizelske lokomotive, vlakovi željeznice HZL (Hohenzollerische Landesbahn) također veći dio dana u intervalima polazaka svakih pola sata.

Nastavno na željezničku mrežu Njemačke i dalje, Singen i Konstanz imaju relativno veliki broj linija regionalnih i intercity IC vlakova te povezuju brojne velike gradove Njemačke i Švicarske.

Na području tarifne unije upotrebljava se jedinstvena prijevozna karta koja se prodaje i na automatima koji se nalaze na svim kolodvorima i stajalištima. U tarifnoj uniji sudjeluju i brodski vozari, tj. brodski promet s nekolicinom brodskih linija na jezeru Bodensee.

Navedeni sustav integracije putničkog prijevoza s čak tri različita prijevozna moda (željeznica, cestovni – autobusni prijevozi, vodeni – brodski prijevoz) izvrstan je primjer učinkovitog funkcioniranja sustava javnog prijevoza putnika i na području s relativno malim brojem stanovnika kojima sustav omogućava visoku mobilnost, a također i visoku mobilnost i neovisnost dolaska u destinaciju i turistima ili posjetiteljima.

Uz razvijeno gospodarstvo u okrugu Konstanz, prehrambenog „diva“ Maggi sa sjedištem u Singenu te izuzetno dobro razvijen turizam, naročito koristeći turističke potencijale jezera Bodensee, prometno-tarifna prijevozna unija Hegau Bodensee je dojmljiv primjer održivog funkcioniranja integriranog prijevoza putnika i njegovog funkcioniranja u svim sferama života (socijalnim, gospodarskim, obrazovnim, turističkim,...) u manjim sredinama povezivanjem gradova srednje veličine i ukupno, regije relativno manje brojnosti stanovništva.

Prema Savezu za željeznicu (2023, url), „u VHB-u je 2014. godine radilo devet prijevoznika koji godišnje u prosjeku prevezu oko 16 milijuna putnika. Okosnica sustava dvije su željezničke dionice. Prva dionica Engen – Singen – Radolfzell – Konstanz duga je 44 km i ima 16 postaja. Elektrificirana je, većinom dvokolosiječna, te je maksimalna brzina 140 km/h. Regionalni vlak sa svim zaustavljanjima istu pređe za 49 minuta. Glavni prijevoznik na toj dionici je podružnica švicarskih federalnih željeznica u Njemačkoj SBB Deutschland GmbH. Prijevoz se obavlja električnim motornim vlakovima tipa FLIRT koji prema lokalnoj legendi nose naziv „Seehas“ (Jezerski zec). Veći dio dana na dionici se primjenjuje takti vozni red s polascima svakih 30 minuta. Na toj dionici prometuju i IRE (InterRegio Express) vlakovi DB-a koji prometuju na dionici Karlsruhe – Singen – Konstanz – Kreuzlingen (CH) i obrnuto, koji se ne zaustavljaju na svim stajalištima. Prometuju u satnom taktu.

Druga dionica pruge je Radolfzell – Stockach. Ona je jednokolosiječna, neelektrificirana i dužine 17,4 km. Uslugu prijevoza obavlja prijevoznik Hohenzollerische Landesbahn AG vlakovima tipa RegioShuttle. Vlakovi na toj dionici nose nadimak Seehäsle (Jezerski zečić). Vozni red je uglavnom takti, svakih sat vremena, a u špicama svakih 30 minuta. Ostatak područja pokriven je s još nekoliko željezničkih pruga i nekoliko desetaka regionalnih i

gradskih autobusnih linija. Na cijelom području VHB-a postoje 24 stajališta vlaka od kojih su 17 ujedno i stajališta autobusa, odnosno veći ili manji intermodalni terminali.

Čitavo područje razdijeljeno je u četiri tarifne zone. Cijena karte ovisi o broju prijedjenih zona i o trajanju karte, a postoji i niz pogodnosti za učenike, umirovljenike i turiste. Zanimljivost je da postoji mogućnost kupnje zajedničkih karata za radnike koje vrijede za VHB i prijevozno-tarifnu uniju Tarifverbund Schafhausen u susjednoj Švicarskoj. Slična mogućnost postoji i za učenike i studente koji zajedničke karte mogu kupiti za čak četiri susjedne prijevozno-tarifne unije.“

Mobilnost stanovnika – rezidenta, posjetitelja, turista, poslovnih ljudi i drugih je u regiji Hegau – Bodensee sustavom javnog prijevoza zajamčena, ugodna, brza, sigurna, više ekološka od prijevoza osobnim automobilom i održiva. Dodatna pogodnost je što je u svim vlakovima moguće prevesti bicikl za nastavak putovanja do određene mikrolokacije.

Regija je izabrana od strane autora baš zbog svoje sličnosti u površini, broju stanovnika, prometnoj mreži i drugom s mnogim regijama u Republici Hrvatsko, osobito regije sjeverne Hrvatske, Koprivničko-križevačkom, Varaždinskom i Međimurskom županijom.

6.2 Iskustva drugih regija

Osim spomenute regije Hegau-Bodensee koja je u mnogočemu komparatibilna s regijom sjeverna Hrvatska, potrebno je, zbog važnosti podataka i toga što se može zaključiti iz istih podataka, spomenuti i regiju oko njemačkog grada Stuttgarta,

Prema Savezu za željeznicu (2023, url), „u široj regiji njemačkoga grada Stuttgarta živi oko 2,5 milijuna ljudi (od toga u Stuttgartu oko 600.000) i u čitavoj regiji funkcionira sustav integranog prijevoza putnika pod nazivom “Verkehrs und Tariff Verbund Stuttgart” (Prijevozno-tarifna unija Stuttgart). Broj stanovnika je relativno stabilan – od 1960-tih u padu, dok je u zadnje vrijeme zbog useljavanja u porastu prema brojkama iz 1960/70-tih. U čitavom je sustavu jedinstvenom kartom moguće koristiti sve modove prijevoza (vlakovi, prigradska laka željeznica, autobusi) s jedinstvenim kartama. Presjedanje između vrsta prijevoza je lako i harmonizirano, a to znači da putnici koji npr. s vlaka presjedaju na autobus, za daljnje putovanje ne moraju čekati duže od 5 do 10 minuta.

Sustav je **tijekom 2014. godine prevezao 357.300.000 putnika što je gotovo dvostruko više nego 1978.** Godine 2014. radnim danom je autobusima u prosjeku putovalo 517.000 putnika,

regionalnim vlakovima 136.000, S-Bahn vlakovima 360.000 i U-Bahnom 435.000 putnika. U sustavu danas ukupno radi čak 40 raznih prijevoznika, što autobusnih, što željezničkih. Kralježnicu sustava čine prigradski i regionalni vlakovi te laki gradski vlakovi. Sustav linija tako je posložen da su autobusi prirak vlakovima. Tako je svaki mod prijevoza optimalno iskorišten.“

7. ANALIZA REZULTATA ISTRAŽIVANJA I KORELACIJA S INTEGRIRANIM PRIJEVOZOM PUTNIKA (SWOT, PESTEL ANALIZA)

U sljedećem poglavlju autor se bavi generalnim analizama područja moguće primjene integriranog prijevoza putnika, a detaljnija analiza se odnosi na područje Međimurske županije kao promatrane turističke destinacije i učinaka primjene integriranog prijevoza putnika u turističkoj djelatnosti destinacije.

7.1 PESTLE/PESTEL analiza

PESTLE ili PESTEL (akronim) analiza podrazumijeva eksterno istraživanje i analizu tržišta, okruženja tržišta kojeg je organizacija sastavni dio. Temelji se na čimbenicima: **P**olitical – politički, **E**conomic – ekonomski, **S**ocial – socijalni/društveni, **T**echonogical – tehnološki, **L**egal – zakonodavni i **E**cological – ekološki čimbenici. Nakon toga pristupa se unutarnjoj SWOT analizi.

Tablica 10. PESTLE / PESTEL ANALIZA

Segment okoline	Utjecaj (-5 – 0 prijetnja,	Značaj / važnost	Ukupna ocjena
-----------------	-------------------------------	---------------------	------------------

		0 – 5 prilika)	(0 – 10)	
Politička	• Članstvo u Schengenskom prostoru	3	8	24
	• Politička stabilnost/nestabilnost	-3	7	-21
	• Državne investicije u infrastrukturu	5	6	30
	• Mogućnost terorističkog napada	-5	8	-40
	• Nova strategija turističkog razvoja RH 2020-...	3	6	18
Međusuma				16
Ekonomska	• Porezna opterećenja	-1	7	-7
	• Nizak BDP	-2	6	-12
	• Mogućnosti korištenja EU fondova	5	10	50
	• Kvaliteta i kvantiteta izvanpansionske ponude			
	• Kvaliteta domaće radne snage			
	• Prirodne pogodnosti i atraktivnost okoliša	4	8	32
	• Monetarna politika (tečaj)			
	• Fiskalna politika (uplata)	3	6	18

	aranžmana bez PDV)	3	8	24
	• Članstvo u Euro zoni			
	• Inflacija, porast cijena	1	3	3
	• Neopravdani porast cijena	4	8	32
		-3	8	-24
		-5	9	-45
Međusuma				71
Socijalna	• Povećanja svijest o važnosti kretanja ljudi	4	9	36
	• Svijest o važnosti vremenskih aspekata putovanja/nedostatak vremena			
	• Poduzetnička inicijativa	-3	8	-24
	• Obrazovanje	2	8	16
	• Jezik	2	5	10
	• Strana radna snaga	-2	4	-8
		-2	4	-8
Međusuma				22
Tehnološka	• On line sustav rezervacija i prodaje karata	3	8	24
	• On line pregled destinacija			
	• Uvođenje suvremene tehnologije u ugostiteljske objekte –	4	8	32

	ponuda			
	• Transferi/prometna povezanost s inozemstvom (organizacijska)	2	6	12
	• Razvijenost cestovne infrastrukture	-1	8	-8
		3	7	21
	Međusuma			81
Ekološka	• Jačanje ekološke svijesti čovječanstva	2	8	16
	• Ekološka ili više ekološka prijevozna tehnika	3	8	24
	• Izraženi utjecaji aktivista za zaštitu okoliša	4	9	36
	• Klimatske promjene	-4	10	-40
	• Ponuda skromne tehnologije	4	7	28
	• Ekološka osviještenost	5	2	10
		-3	6	-18
	Međusuma			40

Legislativa	• Efikasnost pravnog sustava	-2	6	-12
	• Strategije smanjenja emisije CO2	5	8	40
	• Ograničavanje kretanja ljudi/vize	-1	4	-4
	• Zdravstvena zaštita – osiguranje	3	4	12
Međusuma				36
UKUPNO				266

Izvor: obrada autora

7.2 SWOT analiza

Kako bi se utvrdile postojeće predispozicija i korištenje novih mogućnosti u svrhu razvoja integriranog prijevoza putnika u Međimurskoj županije, uz navedeno i razvoj turizma u cjelini, načinjena je SWOT-analiza (tablica 11.) s aspekta unutarnjeg prometa turističke destinacije i vanjskog pristupa emitivnih tržišta destinacije, a vezano za Međimursku županiju kao regionalnu samoupravu.

Tablica 11. SWOT ANALIZA

SNAGE - STRENGTH	SLABOSTI - WEAKNESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Politička volja za razvojem gospodarstva, mobilnosti, turizma, visokog obrazovanja,.. - Master plan razvoja turizma Međimurske županije do 2020. (još uvijek važeći) - Master plan razvoja turizma 	<ul style="list-style-type: none"> - Zastarjeli Master plan razvoja turizma (potrebno osuvremeniti) - Premali broj mjera u Master planu turizma za razvoj održivih modova prometa i održivih oblika putovanja - Premala razina koordinacije u

<p>sadrži mjere za razvoj javnog prijevoza putnika</p> <ul style="list-style-type: none"> - Master plan razvoja turizma sadrži mjere za umrežavanje i pristupačnost turističkih resursa - Aktivan rad Turističke zajednice Međimurske županije - Aktivan odsjek koji upravlja turizmom - Veliki broj EU projekata koji razvijaju turističku ponudu 	<p>razvoju turističkih resursa</p>
<p><i>PRILIKE - OPPORTUNITIES</i></p>	<p><i>PRIJETNJE - THREATS</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> - Tradicija postojanja željeznice - Povećanje prometne sigurnosti - Gospodarski jaka regija - Izražen turistički potencijal - želja za razvojem - Sigurnost destinacije - Politička stabilnost - Relativno gusta naseljenost - Mnogo sadržaja na relativno maloj udaljenosti - Novi zakonodavni okvir (Strategije razvoja prometa i turizma, Zakon o prijevozu u cestovnom prometu,...) - Naglašene ekološke komponente u strategijama EU - EU direktive – smanjenje emisija CO2 - Tromeđa država, prometna infrastrukturna povezanost 	<ul style="list-style-type: none"> - Nepovezanost turističkih subjekata u zajedničkom razvoju turističkih resursa Zastarjela željeznička infrastruktura - Loša organizacija prometa, loša prometna ponuda - Modernizacija zahtjeva velika ulaganja - Nepostojanje infrastrukturnih točaka integracije - Tromost željezničkih sustava (HŽ PP, HŽ Infra) - Nepostojanje gospodarskog i turističkog generatora (velikog) - Nepostojanje uslužnih djelatnosti – početna mala baza - Nedostatni smještajni kapaciteti - Nepostojanje strategije zadržavanja turista, baza su posjetitelji

<ul style="list-style-type: none"> - Autohtoni proizvodi, proizvodnja domaće hrane - Prirodne ljepote - Biodinamika – Rudolf Steiner - Cikloturizam u porastu - Aktivan odmor – trend porasta – idealan krajolik (trčanje,..) - Spoj tradicije i novog - Pozitivno gledište mladih na razvoj mobilnosti, ekološka osviještenost - Relativno velik broj turističkih dolazaka/noćenja – dobra početna baza - Prepoznavanje ekoloških vozila od strane mladih, ekološka osviještenost - Svi – želja za mobilnošću 	<ul style="list-style-type: none"> - Nedostatna edukacija i promocija sustava za razvoj mobilnosti - Uvoz radne snage iz udaljenih zemalja (različite kulture – sigurnost)
--	--

Izvor: obrada autora

7.3 Analiza rezultata, korelacija Integrirani prijevoz putnika – turistička destinacija

Istraživanje provedeno za potrebe izrade prometnog modela regije sjeverne Hrvatske (Master plan IPP-a), snimanje, brojanje prometa, obrada podataka kroz četverostupanjski model izrade prometnog modela (model generiranja, nastajanja/stvaranja putovanja, model distribucije (raspodjele u prostoru) putovanja, model modalne raspodjele putovanja (raspodjele prema načinu prijevoza), model asignacije (dodjele) putovanja na prometnu mrežu, dalo je rezultate o potrebi kreiranja modela prometnog sustava na promatranom području, u obliku integriranog prijevoza putnika.

Integrirani prijevoz putnika sa svim njegovim prednostima u odnosu na razdijeljene, oblike javnog prijevoza u zasebnom funkcioniranju, omogućit će koristi za razvoj gospodarstva, društvenih kretanja – komunikacija, razvoj kulture, obrazovanja, poboljšanja socijalnih aspekata kvalitete života na obuhvaćenom području, poboljšanjem mobilnosti stanovništva tangirat će sve aspekte života ljudi i omogućiti razvoj društva u cjelini. Osim navedenog,

prijevozom primarno organiziranim za domicilno stanovništvo, sigurno će se koristiti u svojim „istraživanjima prostora i ponude“ posjetitelji i turisti.

Poseban aspekt kojeg autor obrađuje u ovom radu je turizam. Turizam promatran u cjelini, aktualna turistička ponuda, sigurno će imati koristi od povećanja mobilnosti domicilnog stanovništva i posjetitelja/turista. Omogućit će se kontinuirano kretanje stanovništva bez uvjeta posjedovanja vlastitog prijevoza, bez ograničenja konzumacije enološkog ili gastronomskog istraživanja zbog potreba obavljanja vlastitog prijevoza, bez vremenskog ograničenja zbog nepostojanja prijevoza izvan vršnih opterećenja prometnog sustava i u dane vikenda te proširiti ciljane skupine na mlade turiste ili zadržavanje turista u destinaciji prilikom proputovanja prema određenoj destinaciji sredstvima javnog prijevoza. Organizacija IPP sa povećanom frekvencijom polazaka u odnosu na sadašnje stanje tijekom dana, povećanom frekvencijom polazaka vikendima i praznicima pridonijet će razvoju turizma u cjelini (ugostiteljskih, kupališnih, kulturnih, enoloških, gastronomskih, posebnih sadržaja i inih kapaciteta). Posjetiteljima će se omogućiti dostupnost većeg broja sadržaja što neće moći ostvariti u istome danu pa će se javiti potreba za smještajem/noćenjem što generira nove prihode, novu turističku ponudu i podiže ukupni turistički potencijal obuhvaćenog područja.

Na početku rada postavljeni su ciljevi koji su definirani kroz mogućnosti smanjenja utjecaja prometa na okoliš, unapređenje kvalitete sustava javnog prijevoza te njegov utjecaj na segment turizma, povećanje regionalne i lokalne pristupačnosti, s naglaskom i analizom povećanja dostupnosti turističke ponude te poboljšanjem financijske održivosti prometnog sustava. Navedeni ciljevi, dokazani su kroz rad. U analizama, prijedlozima poboljšanja prometnog sustava i turističkih aktivnosti, kroz mjere koje doprinose ostvarenju ciljeva, dokazana je opravdanost uvođenja sustava integriranog prijevoza putnika čime će se uzročno – posljedično postići znatno smanjenje utjecaja prometa na okoliš samim time što će kvalitetnija prijevozna ponuda u vremenu (prometna ponuda) i u prostoru (dostupnost različitih odredišta u destinaciji – poslovna, društvena, financijska, zdravstvena, obrazovna, turistička odredišta putovanja) uzrokovati veće korištenja sustava javnog prijevoza. Smanjenim korištenjem osobnih automobila s u prosjeku jednim putnikom, višestruko će se smanjiti ukupna potrošnja goriva u destinaciji, izlučivanje ispušnih plinova, smanjiti buka i vibracije koje uzrokuju prijevozna sredstva, smanjiti potrebna količina ulja i maziva za održavanje velikog broja vozila i ostali faktori koji utječu na ekološku komponentu destinacije te će destinacija time postati čišća i privlačnija. Povećanim korištenje sustava javnog prijevoza, povećanim brojem korisnika koji kupuju prijevozne karte, povećat će se

financijska održivost prometnog sustava te pojaviti mogućnost dodatnog poboljšanja kvalitete samog sustava (novija vozila smanjene potrošnje, sigurnija vozila,..) i prometne ponude (uvođenje novih linija prijevoza, povećanje učestalosti polazaka,...). Time će u financijskom smislu profitirati i sami korisnici koji će putovati povoljnije javnim prijevozom nego korištenjem privatnog automobila. Smanjenjem prometovanja količine osobnih automobila smanjit će se i ukupni eksterni troškovi prometa, trošenje infrastrukture, što će dovesti do smanjenja izdvajanja financijskih sredstava za održavanja, rekonstrukciju ili novogradnju infrastrukture. Glede sigurnosti prometovanja, prema raznim studijama, od prometovanja osobnim automobilom, autobus je sigurniji u prometu 16, a željeznica čak 24 puta! Posljedično većem korištenju sustava javnog prijevoza, smanjit će se broj prometnih nesreća, broj ozlijeđenih i stradalih u prometu te će se povećati kvaliteta zdravlja rezidenata i troškovi zdravstvenog sustava. Oslobodit će se prometna infrastruktura, dinamička (ceste) i statična (parkirališne zone) te će se stvoriti situacija mogućnosti prenamjene i kvalitetnijeg korištenja urbanog područja.

U turističkom segmentu, povećanje regionalne i lokalne pristupačnosti, lakši i organizacijski kvalitetniji dolazak do turističkih sadržaja, ponude, turističkih atrakcija, omogućit će veću posjećenost istih. Emitivna tržišta i turisti više neće biti ograničeni na dolazak u turističku destinaciju vlastitim prijevozom jer nisu u mogućnosti u destinaciji kvalitetno i prema potrebi koristiti javni prijevoz, već će se povećati i korištenje javnog prijevoza duljih relacija za sam dolazak u destinaciju. Turističke agencije i turoperatori će biti u mogućnosti pripremati aranžmane za dulji boravak u destinaciji jer će u programima moći računati na neovisnu mobilnost pristiglih turista i prometnu dostupnost turističkih sadržaja te ponuditi mnogobrojne različite sadržaje, turističke pakete, te animirati turiste na dulji boravak u destinaciji bez monotonije. Poboljšanjem ekološke komponente destinacije privlačit će se i turisti koji cijene ekologiju navedeno im znači bitan faktor pri odabiru destinacije.

Poseban naglasak stavit će se na lokalni i regionalni turizam, tj. posjetiteljstvo. Razvit će se turizam za mlađu populaciju i specifični oblici turizma kao što su religijski, avanturistički, manifestacijski, enogastronomski i drugi. Taj vid turizma bit će moguće razvijati u obliku posjetiteljstva ili turističkom obliku s kraćim trajanjem (1 ili 2 noćenja – vikend turizam). Organiziranim i kvalitetnim sustavom javnog prijevoza bit će moguće ostvarivati aktivnu mobilnost i tijekom trajanja kraćih aranžmana u agencijskom ili privatnom aranžmanu te posjetiti više turističkih sadržaja, konzumirati iste i u istom danu izvršiti povratak kući. U tim

aktivnostima bit će potrebno povezati pružatelje usluga, umrežiti ih kao i domaće agencije koje će odabirom ciljanih skupina pripremati atraktivne aranžmane.

Sustav učinkovitog i integriranog prijevoza putnika omogućit će pristupačnost cjelokupnoj ili većini turističke ponude dok će turistički sektor svojim aktivnostima produljiti sezonu i konačno moći početi koristiti cjelokupni potencijal kontinentalnog turizma i pokrenuti spiralu razvoja cjelokupnog gospodarstva regije i šire. Multiplikativna funkcija turizma poboljšat će situaciju u cjelokupnom gospodarstvu te će tako i nastavljati rasti do praga održivosti destinacije (Strategija razvoja održivog turizma do 2030. godine (2023)).

Osim navedenog već je prošla Strategija razvoja turizma RH do 2020. (NN 55/2013) u svojim pojedinim dijelovima prepoznala potrebe, ciljeve i mjere koje autor navodi analizirajući nekoliko aspekata i istraživanja.

Tako Strategija razvoja turizma RH do 2020. (NN 55/2013) objedinjuje turistički promet prema makroregijama u Hrvatskoj te navodi (ključne stvari – podebljani dio teksta u kontekstu):

„Regionalna struktura dolazaka i noćenja, u %

Prostorna raspodjela turističkog prometa prema turističkim makroregijama pokazuje da je Sjeverni Jadran i prema dolascima i prema noćenjima najveća hrvatska turistička makroregija, u kojoj je u 2011. godini ostvareno 54% svih noćenja i 50% svih dolazaka turista. Makroregija Južni Jadran je u 2011. godini bila odredište za 39% dolazaka turista i 42% noćenja. Za razliku od pretežito ljetnih odmorišnih primorskih destinacija, **turisti u makroregiji Kontinentalna Hrvatska kraće borave, tako da se na tom području ostvaruje 11% svih dolazaka i 4% noćenja.** Prostornu strukturu potražnje u posljednjih deset godina obilježava smanjenje udjela Sjevernog i povećanje udjela Južnog Jadrana.“

Iz navedenih podataka moguće je definirati dio problema koji se javlja u strukturi turističkih posjeta makroregiji Kontinentalna Hrvatska, tj. u strukturi kontinentalnog turizma. Osnovni problem prepoznat je kao **kratki boravak turista u turističkoj destinaciji.**

Strategija razvoja turizma RH do 2020. (NN 55/2013) nadalje preporuča prioritetne aktivnosti razvoja proizvoda destinacije:

„Prioritetne aktivnosti razvoja proizvoda – između ostalog

Diverzifikacija ponude smještaja kroz tematiziranje objekata (npr. obiteljski, sport, poslovni i sl.), izgradnju integriranih resorta, veći udio malih obiteljskih hotela, pansiona, 'bed & breakfast' objekata i sl.

Povećanje kvalitete smještajne ponude u kućanstvima, uključujući podizanje kategorija, uvođenje dodatnih standarda kvalitete usluge, interesno udruživanje

Razvoj novostvorenih atrakcija (npr. tematski ili zabavni parkovi, akvariji, interaktivni muzeji) s potencijalom samostalnog privlačenja regionalne i međunarodne potražnje

Uređenje turističke destinacijske infrastrukture, a posebice plaža, **šetnica, staza (biciklističke, pješačke i sl.), prometne signalizacije, javnih parkirališta i lokalnog prijevoza.**

•

Cikloturizam – nove investicije, razvoj proizvoda

Osigurava se brži razvoj glavnih i 'kapilarnih' mreža biciklističkih ruta u svim dijelovima Hrvatske, posebice osposobljavanjem manje prometnih lokalnih cesta, seoskih putova, riječnih nasipa i napuštenih pruga te njihovim eventualnim tematiziranjem (npr. vinske, gastronomske, edukacijske)

Izgradnja i primjereno opremanje većeg broja novih biciklističkih staza, bike parkova u svim dijelovima zemlje, a osobito u glavnim turističkim područjima, područjima oko velikih gradova te na područjima gdje se biciklistički promet odvija na cestama s velikim intenzitetom motornog prometa.

•

Stoga se kao **posebno savjetodavno tijelo Ministarstva turizma konstituira Međuministarsko stručno vijeće za turizam** koje, osim visokih dužnosnika Ministarstva turizma, u svojstvu stalnih članova sačinjavaju visoki državni dužnosnici (razina zamjenika ministra) **Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture,** Ministarstva graditeljstva i prostornoga uređenja, Ministarstva kulture, Ministarstva zaštite okoliša i prirode, Ministarstva gospodarstva, Ministarstva poduzetništva i obrta, Ministarstva znanosti, obrazovanja i sporta, Ministarstva poljoprivrede, Ministarstva zdravlja te Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova Europske unije. U rad Stručnog vijeća mogu se po potrebi uključivati i Savjet prostornog uređenja Države, strukovne udruge u sastavu HGK-a i HOK-a te udruge građana i druge neprofitne organizacije.



Mjera 18 Program razvoja cikloturizma

Opis mjere

Mjerom se planira i provodi **program poticanja bržeg razvoja glavnih i ‘kapilarnih’ mreža biciklističkih ruta u svim dijelovima Hrvatske**, posebice kroz osposobljavanje manje prometnih lokalnih cesta, seoskih putova, riječnih nasipa i napuštenih pruga te njihovo tematiziranje i označavanje (npr. **vinske, gastronomske, edukacijske bike rute**). Mjerom se također potiče izgradnja i primjereno opremanje većeg broja novih biciklističkih staza, tematskih bike parkova/područja u svim dijelovima zemlje, a osobito u glavnim turističkim područjima, područjima oko velikih gradova te na područjima gdje se biciklistički promet odvija na cestama s velikim intenzitetom motornog prometa. Ovom se mjerom potiče označavanje potrebnim znakovljem obje transeuropske biciklističke rute (riječna E-6 i mediteranska E-8) u dijelovima koji prolaze kroz Hrvatsku te njihovo uređenje na način koji omogućava kretanje cikloturista bez ugrožavanja njihove sigurnosti i značajnijeg ometanja motornog cestovnog prometa (posebice na mjestima gdje nema alternativnih putova).

Nositelj aktivnosti Ministarstvo turizma u suradnji s Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture“

Istraživanje i analiza koju je autor proveo temeljem podataka prikupljenih iz sustava eVisitor, dokazuje nam da i turistički sektor izražava potrebu za razvojem sustava javnog prijevoza odnosno za većom dostupnošću javnog prijevoza u vremenu i prostoru. Turistički potencijal na području Međimurske županije, turistička ponuda sastoji se od jednog većeg ugostiteljsko – kupališno – wellness – kongresnog – sportskog – smještajnog kompleksa (Toplice Sveti Martin), osim njega nekoliko većih ugostiteljsko – smještajnih, dodatno i sportskih kompleksa nalazi se u Čakovcu i Prelogu, dok je ostatak ponude lokacijski disperziran na cijelom području Međimurja, ovisno o povijesnim, prirodnim, kulturnim razlozima smještaja u prostoru.

Iz podataka eVisitora vidljivo je da se ponuda turističkih jedinica povećava, uglavnom na novim lokacijama i to oko 15 % godišnje (razlika 2019. i 2022.). Potrebna je uspostava kvalitetnog javnog prijevoza zbog dostupnosti lokacija ponudbenih turističkih jedinica.

Vidljivo je da se povećava i broj dolazaka – pristiglih posjetitelja/turista u iznosu cca. 6% godišnje. Povećanje broja posjetitelja/turista, generirat će i povećanu potražnju za ponudom prijevoza.

Nacionalna struktura gostiju je primarno određena domaćim gostima (preko 50%) i susjednim gostima (Slovenci oko 15%). Gosti koji govore domaćinski jezik ili dolaze iz bliže okolice destinacije, lakše se snalaze u prostoru, u komunikaciji među ljudima te pokazuju veću sklonost posjećivanja ponudbenih sadržaja na istom prostoru – Međimurskoj županiji. Dodatno bi bilo potrebno osigurati čuvane parkirne kapacitete za osobna prijevozna sredstva dok će se istraživanje turističkog područja, destinacije Međimurske županije obavljati javnim prijevozom. Promet u mirovanju također je predviđen u sustavu IPP-a.

Istraživanje provedeno kratkom anketom među mladima, školskom djecom, ukazuje nam na veću ekološku osviještenost mladih, vjerojatno i zbog svjesnosti da će oni „naslijediti“ Zemlju (prirodu) u kakvom stanju je prethodnici ostave, te spremnost na veću mobilnost u odnosu na prethodne generacije.

Posebno je važno naglasiti segment lokalnog i regionalnog turizma, mladih turista i posjetitelja/izletnika koji korištenjem usluga javnog prijevoza te dolaskom u destinaciju žele isplanirati boravak i upotpuniti ga dislociranim sadržajima, različitim tematskim sadržajima, a nisu u mogućnosti pristupiti svim lokacijama zbog organizacijskog ograničenja prometne povezanosti.

Veliki tržišni segment koji još nije razvijen je agencijsko organiziranje aranžmana ili paket aranžmana u trajanju 3 – 7 dana. Na turističkom tržištu destinacije Međimurske županije nije primijećen veliki razvoj u povezivanju cjelokupne turističke ponude, svih atrakcija, znamenitosti, baštine različitih vrsta, prirodnih resursa, sportskih, kulturnih i drugih sadržaja zajedno s prometnom povezanošću istih. Potrebno je unaprijediti povezanost svih sadržaja te ih “ukalupiti” u proizvode turističkih agencija – aranžmane, paket aranžmane (packiging – biranje pojedinih sadržaja iz ukupnog paketa) ili u organizaciju kongresa, seminara i drugih poslovnih, obrazovnih ili druge namjene skupova gdje bi se osiguralo ispunjavanje slobodnog vremena sudionika kongresa te ih privuklo u buduće posjete destinaciji.

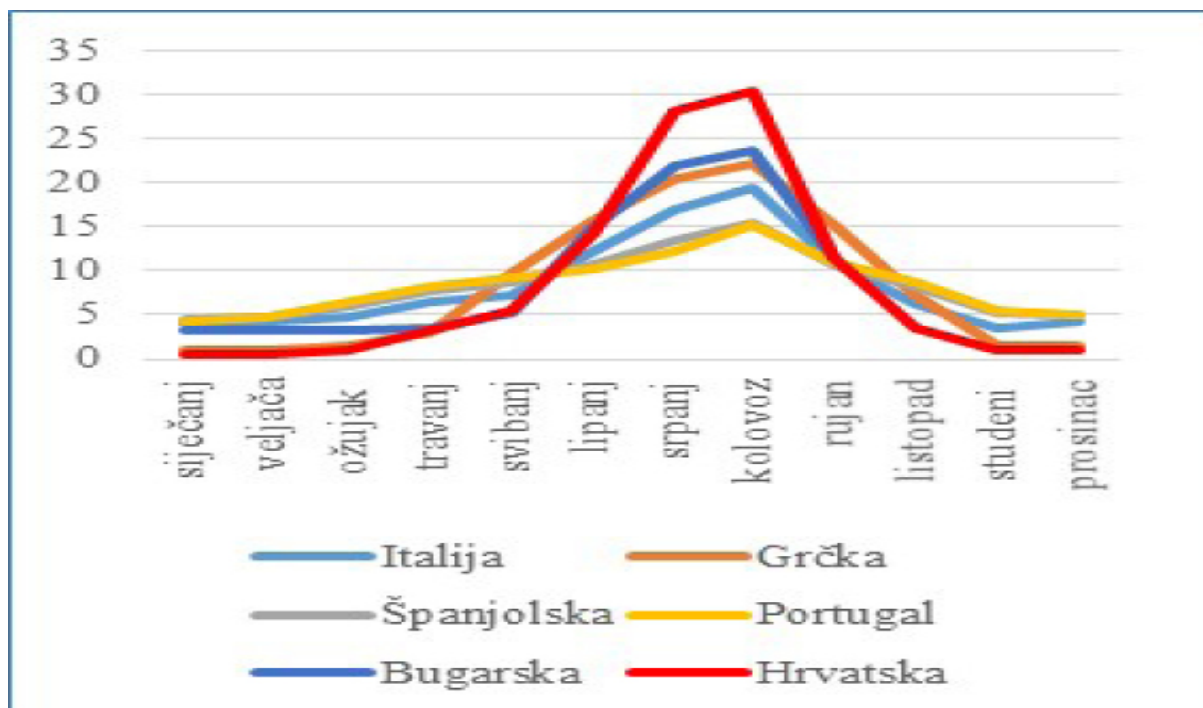
Turističke ponuda, atrakcije, prirodne znamenitosti, kulturna i povijesna baština, manifestacije, gastronomska ponuda, enološka i druga ponuda destinacije, posebnosti, diferenciranost od karakteristika i ponude drugih turističkih destinacija, uvelike privlači turiste. Prometna povezanost destinacije za dolazak, prometna povezanost i umrežavanje

turističke ponude te osobito ponuda sadržaja boravka i ponuda aktivnosti tijekom boravka, uvelike pridonosi produljenju boravka turista u destinaciji, konzumaciji cjelokupne turističke ponude sadržaja, ispunjavanju želja turista i njihovom sadržajnijem boravku u destinaciji. Također podiže i ukupne prihode destinacije zbog omogućavanja pristupa turističke potražnje turističkoj ponudi.

Najnovija Strategija razvoja održivog turizma do 2030. godine (2023). nastavno na već poneke dobre zaključke i prijedloge prošle Strategija razvoja turizma RH do 2020., sugerira i dodatne ciljeve.

Strategija razvoja održivog turizma do 2030. godine (2023) u svom sadržaju navodi između ostalih ciljeva i cilj za cjelogodišnjim i regionalno uravnoteženijim turizmom. Strategija kroz razvojne potrebe stavlja naglasak na ublažavanje sezonalnosti turističkih aktivnosti, kreiranje ponude visoke dodane vrijednosti i ojačanje lanca vrijednosti u djelatnostima povezanih s turizmom, osiguranje ravnomjernijeg regionalnog turističkog razvoja, unapređenje kvalitete života lokalnog stanovništva te analizirajući način dolaska turista u Hrvatsku kao destinaciju „prema istraživanju TOMAS HRVATSKA 2019, 60 % turista u Hrvatsku dolazi automobilom, a 20 % avionom“ unapređenje domaće i međunarodne prometne povezanosti.

Slika 10. Prikaz sezonalnosti Hrvatska i usporedive zemlje sličnih obilježja turističkih proizvoda



Izvor: Strategija razvoja održivog turizma do 2030. godine (2023).

Strategija se u analizi turizma Hrvatske dotiče izazova rješavanja vremenske (sezonalnosti) i prostorne neujednačenosti na način da navodi:

„Republika Hrvatska ima najizraženiju sezonalnost turističkog prometa među usporedivim mediteranskim zemljama, a vremensku koncentraciju turističkog prometa prati i izrazita prostorna koncentriranost budući da se 92,5 % ukupnih postelja nalazi u Jadranskoj Hrvatskoj. Navedeno rezultira najvišom prosječnom opterećenošću prostora u vršnim mjesecima među mediteranskim zemljama. ... RH ima najvišu sezonalnost turističkog prometa među usporedivim mediteranskim zemljama (84 % prometa u 4 ljetna mjeseca).“

Strategija stavlja promet u funkciju turizma s razvojem svakog njegovog segmenta (infrastrukture, organizacije) i vrste prometa (osobito željeznički) uz naglasak na ekološki prihvatljive oblike prometa u turističkim destinacijama i osiguranje prometne dostupnosti prirodnih atrakcija destinacija. Zbog negativnog utjecaja turizma i prometa na klimatske promjene, koje prema Strategija razvoja održivog turizma do 2030. godine (2023) „mogu rezultirati smanjenjem kvalitete sastavnica okoliša, kao i nastavkom neželjenih klimatskih promjena, što posljedično može dovesti do smanjene atraktivnosti Hrvatske kao turističke destinacije“, razvoj turizma i prometa treba biti u svrhu smanjenja emisije stakleničkih plinova.

Strategija razvoja održivog turizma do 2030. godine (2023) kroz razvojnu potrebu unapređenja domaće i međunarodne prometne povezanosti podrazumijeva razvoj prometa na način „U cilju osiguranja konkurentnosti turizma, potreban je razvoj informacijsko-komunikacijskih sustava za učinkovito upravljanje prometnim kapacitetima i tokovima, posebice u gradovima i naseljima, odnosno turističkim destinacijama, te brzo i kvalitetno informiranje emitivnih tržišta, od lokalnog do globalnog, o mogućnostima prometne ponude do i na području hrvatskih destinacija. Kada je riječ o lokalnom prometu, jedinice lokalne i područne (regionalne) samouprave trebat će oblikovati model pametne mobilnosti temeljen na valorizaciji primjerenih oblika održivog prometa – električnih i hibridnih automobila, alternativnih oblika prijevoza (bicikla, romobila), frekventnog i jeftinog javnog gradskog prometa, povezanog u jedinstvenu tehnološko-organizacijsku cjelinu primjereno potrebama turista, lokalnog stanovništva i ostalih korisnika u destinaciji... Mobilnost turista usmjeravat će se prema okolišno prihvatljivijim oblicima prometa, kao što je to željeznički promet. Podržavat će se uvođenje održivih oblika mobilnosti i izgradnja pripadajuće infrastrukture u

turističkim destinacijama. Poboljšanjem interne mobilnosti putem uvođenja i razvoja intermodalnog javnog gradskog i međugradskog prijevoza putnika.“

Sve to dovodi do izričite potrebe za razvojem i uvođenjem integriranog prijevoza putnika. Uvođenjem IPP-a rezultirat će kvalitativnim i kvantitativnim poboljšanjem prijevoznog sustava te usputno ostvariti koristi u turističkom sektoru i povezanim gospodarskim segmentima.

Nadalje Strategija razvoja održivog turizma do 2030. godine (2023) pretpostavlja i navodi „razvoj turizma oslonit će se na proširivanje dosega javnog prijevoza te sprječavanje i značajno umanjene zagađenja morskih resursa svih vrsta, provest će se reforma prometnog sektora u svim vidovima prometa pa su njome obuhvaćene reforme željezničkog, cestovnog i zračnog sektora, kao i reforma pomorstva i unutarnjih plovni putova.

Ujednačena prometna mreža s razvijenom željezničkom infrastrukturom i infrastrukturom za javni promet te intermodalnost, rezultirat će smanjenjem udjela osobnih automobila s pogonom na fosilna goriva i općenito smanjenjem emisija stakleničkih plinova u prometnom sektoru, kao i eliminiranjem prepreke za mobilnost ljudi i dobara.

Poticat će se oblici multimodalnog planiranja putovanja i kupnja karata putem IT alata.“

U Strategiji razvoja održivog turizma do 2030. godine (2023) spominje se međusobna marketinška suradnja turoperatora i turističkih agencija s avioprijevoznicima što će dovesti do uspostave većeg broja aviolinija i veza Hrvatske s mnogim novim emitivnim turističkim tržištima. Osim toga poticat će se uspostava i sezonskih i cjelogodišnjih aviolinija zbog izbjegavanja sezonalnosti u turizmu i poticanja cjelogodišnjeg turističkog prometa. Isto se navodi i za željeznički promet gdje se pretpostavlja poticanje željezničkog prijevoza i otvaranje novih željezničkih linija.

Strategija u preporuča prioritete aktivnosti u razvoju proizvoda destinacije, npr. zabavnih parkova i atrakcija s potencijalom samostalnog privlačenja turističke potražnje (lokalne, regionalne – domaće i međunarodne). Razvojem atrakcija dodatno će se stvoriti potražnja lokalnih posjetitelja i turista za korištenjem javnog prijevoza u obilasku postojećih i novostvorenih turističkih atrakcija kroz cijelu godinu. Kod turista s drugih emitivnih tržišta, potražnja za javnim prijevozom razvit će se kod grupa turista koji dolaze u destinaciju u tuđem prijevoznom aranžmanu. U razvojnim prioritetima prometne infrastrukture kao aktivnosti navode se izgradnja biciklističkih i pješačkih staza koje u sustavu integriranog prijevoza putnika služe kao sabirnice prema točkama ulaska u sustav prijevoza – stajališta

(željeznička, autobusna), kolodvori, a mogu služiti i kao turističke rute. Potrebno je u Strategiji prepoznati i korištenje termina „staze“, a ne trake, što znači fizički odvojene biciklističke i pješačke staze od kolnika i motornog prometa što znači veću sigurnost i privlačnost korištenja. Biciklističke staze moraju zadovoljiti i mobilnost stanovništva i turista i turističku namjenu kao biciklističke rute posebne namjene – vožnja po brdu, makadamu, avanturistička vožnja, enogastronomске, edukacijske rute, te biti umrežene.

8. ZAKLJUČAK

U trendovima današnjice te globalizaciji kao jednim od primarnih ciljeva kojima se teži, osiguranje mobilnosti putnika je sve veća potreba pri kojoj suvremeni prometni logistički procesi omogućuju potpuno novu dimenziju optimizacijom prijevoznog procesa. Teorijske znanstvene postavke iz tehnologije prometa ljudi i dobara, transporta i logistike u prijevoznim procesima, pretočene su u praksu rješavanja prijevoznih problema.

Naglo i naglašeno širenje gradova, urbanih područja, proces urbanizacije, dovodi u prometnu znanost sve složenije probleme u međumjesnom prijevozu, te osobito prijevozu u urbanim područjima. Urbana područja, uglavnom su karakteristika guste naseljenosti, ograničenjima u razvoju prostora i ograničenjima postojećom prometnom infrastrukturom te je osobito izražena potreba intenzivnog izučavanja prijevoza putnika uključivanjem prometnih stručnjaka i stručnjaka drugih disciplina, osobito planiranja prostora. Promet je potrebno promatrati kao multidisciplinarnu i interdisciplinarnu znanost jer zadire i povezuje sve segmente modernog društva dajući im dodatnu vrijednost. U razvoj prometa, ujedno i društva, potrebno je uključivati sve širi krug dionika i korisnika, poticati njihovu kontinuiranu suradnju i interakciju u donošenju novih, kvalitetnih i optimizirajućih rješenja, ali i osobito kao povratnu vezu u davanju informacija o djelovanju teoretskih rješenja u praksi. Korisnike se mora povezati i vertikalno i horizontalno, ujedno i prijevozna sredstva i prometnu infrastrukturu radi optimalnog zadovoljenja potreba i koristi svih dionika u samom procesu obavljanja i korištenja prijevoza. U ovom trenutku, kao optimalno glavno rješenje nameće se

javni prijevoz putnika koji je u relativnoj mogućnosti osigurati mobilnost unutar samih urbanih aglomeracija i međumjesno. Uvođenje javnog prijevoza putnika u život i navike stanovništva mora se temeljiti ne isključivo prema zakonitosti tržišne ekonomije već se mora promatrati kao temeljna ljudska potreba na stimulirajućoj i subvencioniranoj ponudi prijevoza. Time se indirektno doprinosi, kao što je navedeno u samim ciljevima rada, podizanju kvalitete života stanovništva, povećanju sigurnosti u prometu, smanjenju opterećenosti prometne infrastrukture, smanjenju zagađenja ispušnim plinovima vozila, buke i vibracije uzrokovane vozilima, socijalnoj jednakosti, omogućavanju jednake pristupačnosti urbanom području i samom gospodarskom razvoju područja obuhvata i šire. Prema radu Europska godina željeznice – 161 godina željeznice u Hrvatskoj i Međimurju, Ante Klečina (2021), Savez za željeznicu, ekonomski učinci putničke željeznice u sjevernoj Engleskoj, svaka novčana jedinica uložena u željeznički promet, višestruko se vraća u ekonomiju „1 funta državnih ulaganja – 4,3 funte povrata u ekonomiju – lokalno, 1 funta državnih ulaganja – 7 funti povrata u ekonomiju - nacionalno.“ Sigurnost u prometu, ako promatramo autobusni prijevoz u odnosu na prijevoz osobnim vozilima, prema Master planu (2017) je do 16 puta!!! veća, a u željezničkom prijevozu do 24 puta veća!!!

Učinkovitije organiziran sustav javnog prijevoza putnika već je postojao u nekadašnjem sustavu društvenog uređenja ali bez naziva „integrirani“. Ideja integriranog prijevoza putnika koji objedinjuje različite prijevozne modove (autobus, željeznica, tramvaj,...) te omogućava bolju usklađenost samih sustava i povezivanje linija bez obzira na prijevozno sredstvo – integraciju danas je ponovno aktualizirana. Različiti sustavi se povezuju u jedinstvene. Po vertikalnoj osnovi koju čine tračnički sustavi (željeznica – dulje relacije) stvara se okosnica sustava integriranog prijevoza putnika sa svim svojim infrastrukturnim, energetskim, kapacitivnim, ekološkim i sigurnosnim prednostima. Oko okosnice sustava IPP-a horizontalno se spajaju ostali sustavi, najčešće i uglavnom, cestovni prijevozni sustavi sa svojim putničkim linijama. U točkama dodira ili križanja linija, stvaraju se točke integracije sustava – modova prijevoza. Ideja integriranog prijevoza putnika je da cestovne linije primarno funkcioniraju kao pritoke prema točkama integracije i drugim modovima prijevoza, najčešće željeznici, tramvaju. Cestovni prijevoz koristi svoje komparativne prednosti u prijevozu putnika i povezivanju točaka na kratkim relacijama, u kojima se ovisno o potrebi putovanja mijenja prijevozno sredstvo te se bez zastoja nastavlja put prema odredištu. Osnovna, već spomenuta karakteristika sustava, je koncepcija integriranog prijevoza putnika kao sustava koji objedinjuje sve prijevozne modove i sredstva u optimizirani, zajednički

sustav putničkog prijevoza. Sustav posjeduje zajedničke vozne redove (usklađuju se i nadovezuju vozni redovi svih modova prijevoza), koristi se zajednički sustav tarifiranja i prodaje karata (jednom kupljenom kartom moguće je koristiti sve modove prijevoza objedinjenog sustava) i postoje zajednička, integracijska stajališta za prelaske putnika iz i u različita prijevozna sredstva (točke integracije). U slučaju nemogućnosti integracije zajedničkih stajališta na istoj lokaciji, ona se infrastrukturno postavljaju u neposrednoj blizini (prihvatljivom udaljenošću povezanih stajališta smatraju se stajališta do udaljenosti cca. 400 m).

Promatrajući duže dionice, osobito neisprekidane, vidljivo je da je najbrži i najkapacitivniji prijevoznik putnika željeznica. Željeznica pridonosi i direktnom rasterećenju cestovne infrastrukture, smanjuje prometna opterećenja, smanjuje trošenje cestovne infrastrukture, smanjuje zagađenje okoliša i povećava sigurnost. U svom funkcioniranju, željeznički prijevoz ne pruža cjelovitu uslugu prijevoza na urbanom području zbog kraćih relacija prijevoza, skupe infrastrukture koja bi penetrirala skoro svaki dio prostora te zbog jednosmjernog kretanja prijevoznog sredstva – vlaka po jedinici relacije. Tada, u slučajevima nepostojanja tehničkih mogućnosti pokrivanja cjelokupnih prijevoznih potreba, od mjesta polaska do odredišnog mjesta, prijevoz se organizacijski postavlja u sustav integriranog prijevoza putnika, u kojem cestovni i rijeđe u praksi drugi oblici prijevoza čine podsustave. Željeznica kao okosnica sustava IPP-a, prima na sebe prитоке prometa, tj podsustavi se „ulijevaju“ u željeznicu te u točkama integracije (zajedničkim stajalištima) se obavlja prelazak putnika iz jednog moda prijevoza u drugi (npr. cestovni prijevoz u željeznički). Posebna pažnja posvećena je povezivanju motoriziranog javnog prijevoza jednostavnim oblicima ljudske mobilnosti kao što su vožnja biciklom i pješaćenje.

U povezanom prometnom sustavu, prometnoj infrastrukturi i organizaciji, potrebno je težiti postizanju optimalnih udjela pojedinačnih prijevoznih oblika, modova, vrste prometa te upravljati cjelokupnim sustavom inteligentno i na održiv način. Tržišna tj ekonomska komponenta isplativosti sustava prijevoza pri odabiru uspostave određenih neisplativih linija ili pri odabiru prijevoznog moda, treba biti ipak više sporedna no ipak korektivna komponenta. Naglasak treba biti stavljen na uspostavu socijalnog i ekonomskog sustava utemeljenog na održivom funkcioniranju i održivom razvoju.

Integrirani prijevoz putnika mora biti uspostavljen na postavkama inteligentnog, kvalitetnog, suvremenog i učinkovitog sustava prijevoza putnika. IPP svojim obilježjima i djelovanjem mora u području obuhvata, tj. regionalno utjecati na povećanje prostorne i vremenske

dostupnosti te smanjenje troškova u gospodarstvu. Time će IPP doprinijeti rastu produktivnosti, poticati mobilnost te stvoriti pretpostavke uravnoteženog i održivog gospodarskog, društvenog ali i turističkog razvoja.

Prema istraživanju Instituta za turizam, TOMAS Hrvatska (2021), najbitniji izvor informacija za odluku o dolasku turista u destinaciju Međimursku županiju je internet i to mrežne stranice ponuđača usluga smještaja, smještaja i ugostiteljstva i stranice turističkih agencija. Primarni motivi sadržaja aktivnosti dolaska turista u Međimursku županiju su motivi za doživljajem wellness-a, integrirani s boravkom u prirodi, enogastronomskim motivima, team-building aktivnostima i kulturnim doživljajima. Niska razina u motivima aktivnosti turista u destinaciji, prisutna je u korištenju sportsko-rekreacijskih sadržaja i biciklističke ponude. Uz sve navedeno, prisutna je i karakteristika boravka turista – niža vanpansionska potrošnja u odnosu na okruženje (trgovina, kultura, zabava, izleti, ugostiteljstvo).

Preporuke prema istraživanju Instituta za turizam, TOMAS Hrvatska (2021) su također u skladu sa zaključcima autora o održavanju imidža Međimurske županije i turističke ponude u integriranom obliku destinacije wellness-a (Toplice Sveti Martin), visokokvalitetne enogastronomske destinacije, kulture, religijske, destinacije prirodnih atrakcija i sadržaja i osobito sportsko-rekreacijske i avanturističke destinacije (trčanje, biciklizam, rafting, splavaranje, sportsko zrakoplovstvo). Izvanpansionsku potrošnju gostiju potrebno je podići kroz integraciju različitih turističkih sadržaja u ponudi i osobito u mogućnostima prometne dostupnosti. Prometnu dostupnost potrebno je osigurati i infrastrukturno i organizacijski (organizacija prometnog sustava). Potrebna je veća uključenost turoperatora i turističkih agencija u navedenu integraciju i osmišljavanje ponude turističkih aranžmana koji će utjecati na produljeno vrijeme boravka turista u Međimurskoj županiji i povezivanje sa susjednim turističkim destinacijama (paket aranžmani, integracija manifestacijskog turizma s ostalim turističkim sadržajima te upotpunjavanje cjelokupnog aranžmana integrativnim aktivnostima).

Sve navedeno, ukazuje nam na potrebu uspostave kvalitetnog i održivog sustava javnog prijevoza koji će time zasigurno podignuti vrijednost turističke destinacije i turističkog potencijala iste te ostvarenju ciljeva postavljenih u ovom radu. To nije moguće „ad hoc“ rješenjima no angažiranjem i sinergijom svih dionika sustava prometa, turističkog i gospodarskog sektora, razvoj prometnog sektora stimulirat će razvoj cjelokupnog gospodarskog sustava i stvoriti velike mogućnosti za razvoj turizma i povećanje turističkog potencijala same destinacije. Računajući na multiplikativni faktor turizma, možemo zaključiti

da je potrebno čim prije pokrenuti „spiralu“ koja će vremenom poboljšavati i pokazatelje u ostalim područjima gospodarstva i društva ukupno.

Situacija je zbog već postojeće zakonske obveze državnog sufinanciranja javnog linijskog prijevoza i omogućavanja mobilnosti domicilnog stanovništva, “win – win” jer je potrebno samo povezati širi spektar državnih institucija i privatnih poduzetnika te ukalupiti turistički segment u ono što je ionako u obvezi organiziranja i sufinanciranja države te usavršiti ponudu. Ništa od toga već nije izmišljeno već je samo pitanje poduzetnosti, sposobnosti nadležnih u državnim tijelima i prepoznavanja prioriteta aktivnosti na dobrobit cjelokupnog gospodarstva, računajući na multiplikativne faktore turizma.

Kao i u putničkom prijevozu također i u prijevozu tereta, povezivanje i kombinacija prometnih modova stvara povećanu efikasnost sustava i ima višestruke sinergijske učinke. Također, i u putničkom i u teretnom prijevozu, održivim modovima nije uvijek moguće doprijeti do svih polaznih ili odredišnih točaka te se teži kreiranju intermodalnih sustava teretnih prijevoza ili takozvanom, intermodalnom transportu. Pojam intermodalni transport podrazumijeva premještanje tereta tj. dobara, u jednoj te istoj ukrcanom jedinici (vozilu, teretnoj utovarnoj jedinici) koje funkcionalno može koristiti više modova prijevoza (kontejnerski prijevoz, mobilni kamionski sanduci i sl.), a sve to bez specijalnih manipulacija teretom pri promjeni vrste transporta (s kamiona na vlak i obratno, s vlaka na brod i sl.).

Sve navedeno dovodi do zaključka da je potrebno poduzeti hitne radnje za promjenom postojeće, nedostatno kvalitetne, čak i nepovoljne prometne situacije. Potrebna je upravo izrada stručnog strateškog dokumenta za definiranje integriranog prijevoza putnika i njegova implementacija u postojeće zakonske i podzakonske akte. Cilj je stvaranje strateške podloge za nove i poboljšane prometne projekte koji će doprinijeti povećanju kvalitete života stanovnika ali i povećati mobilnost, mogućnost izbora, omogućiti nadogradnju i integraciju postojećih atrakcija/sadržaja i aktivnosti posjetiteljima te turistima donijeti, a time i cjelokupnom gospodarstvu povećanje ponude, a destinaciji povećanje konkurentnosti.

Implementacijom strateškog dokumenta u zakone i podzakonske akte, omogućila bi se i provedba ciljeva i mjera iz Master plana te bi se povećati regionalna i lokalna dostupnost. Osim toga, omogućio bi se ravnomjeran i povećan razvoj svih dijelova regije, tj. područja obuhvaćenog praktičnom primjenom integriranog prijevoza. Povećanjem mobilnosti stanovnika ubrzat će se društveni, gospodarski i turistički razvoj županija, regije i šire.

Povećat će se kvaliteta života svih rezidenata, ali i svih onih koji županije posjećuju zbog poslovnih, turističkih, edukativnih ili kojih god drugih motiva.

Kao i u svakoj ponudi, osobito usluge, vrijedi novo/staro „zlatno pravilo“ – ponuda stvara potražnju!

LITERATURA

Lukec, M. (2018, url), *Integrirani prijevoz putnika u zagrebačkom gravitacijskom području*. Zagreb. Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, <https://repositorij.fpz.unizg.hr/islandora/object/fpz%3A1415/datastream/PDF/view> (pristup: 25.05.2023.)

Steiner S., Sapunar J., Golubić J. (2007, url), *Prometna politika u funkciji održivog razvoja*, Zbornik radova sa znanstvenog skupa, <https://zir.nsk.hr/islandora/object/fpz:435/datastream/PDF/view> (pristup: 05.07.2023.)

Mobilita Evolva d.o.o., Zagreb, Hrvatska; MCRIT, Sl. Salvador Espriu 83, 08005 Barcelona, Španjolska (2017, url) *Master plan za razvoj integriranog prijevoza putnika regije sjeverne Hrvatske*, Koprivničko-križevačka, Varaždinska, Međimurska županija, <https://medjimurska->

zupanija.hr/dokumenti/Master_%20plan_za_integrirani_prijevoz_putnika/Master_plan_IPP.pdf (pristup 01.07.2023.)

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2017, url) *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.)*, <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf> (pristup 31.06.2023.)

Projekt razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske, Radionica za promociju koncepta integriranog prijevoza putnika u Međimurskoj županiji, brošura (2017)

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (2022), Zagreb: Narodne Novine 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22

Visit Međimurje (2023, url) <http://visitmedimurje.com/backend/ispis-visit.asp>
<https://tzm.hr/statistika/registri/> (pristup 14.06.2023.)

Zakonu o turističkim zajednicama i promicanju hrvatskog turizma (NN 52/2019 , 42/2020)

Mladi i mobilnost u Međimurju, Savez za željeznicu (2015, url) <http://www.szz.hr/wp-content/uploads/2015/10/Mladi-i-mobilnost-u-Me%C4%91imurju-finalna-verzija.pdf> (pristup 01.08.2023.)

Klečina, A. et al. (2015) *Mladi i mobilnost u Međimurju*, Čakovec: Autonomni centar

Savez za željeznicu, Prometno-tarifna unija Hegau bodensee (2023, url) <http://szz.hr/projekti/ipp/vhb-verkehrsverbund-hegau-bodensee> (pristup 14.07.2023.)

Strategija razvoja održivog turizma do 2030. godine (2023)

Strategija razvoja turizma RH do 2020. (NN 55/2013)

Europska godina željeznice – 161 godina željeznice u Hrvatskoj i Međimurju, Ante Klečina (2021), Savez za željeznicu

Institut za turizam, Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj – TOMAS Hrvatska 2019: Obilježja turističke potražnje u Međimurskoj županiji (2021)

Slike i tablice:

Slika 1. Prednosti integriranog tarifnog sustava	10
Tablica 1. Prednosti integriranog prijevoza putnika	11
Slika 2. Geografsko područje izrade Master plana	14
Slika 3. Prometna infrastruktura Varaždinske, Koprivničko-križevačke i Međimurske županije, stanje 2012.	15
Tablica 2. Osnovni prometni podaci za regiju Sjever, stanje 2012. godine.....	16
Tablica 3. Površina, broj stanovnika, gradova, općina i naselja u Županijama te Republici Hrvatskoj 2011. Godine	17
Tablica 4. Broj dolazaka/noćenja prema vrsti objekta 2019.....	29
Tablica 5. Broj dolazaka/noćenja prema vrsti objekta 2022.....	30
Slika 4. Broj noćenja turista u Međimurskoj županiji prema vrsti objekta 2019/22.	31
Tablica 6. Međimurska županija, struktura turista, dolasci/noćenja, udio turista prema emitivnom tržištu 2019.	32

Tablica 7. Međimurska županija, struktura turista, dolasci/noćenja, udio turista prema emitivnom tržištu 2022.	33
Slika 5. Udio turista u Međimurskoj županije prema emitivnom tržištu 2019.	34
Slika 6. Broj dolazaka/noćenja turista u Međimursku županije 2019/2022. godina	34
Tablica 8. Međimurska županija, turistički promet po organizaciji dolaska 2019. (domaći/strani).....	36
Tablica 9. Međimurska županija, turistički promet po organizaciji dolaska 2022. godina	37
Slika 7. Turistički promet prema organizaciji dolaska u turističku destinaciju, Međimursku županije 2019/2022. godina.....	37
Slika 8. Logo Prometno-tarifne unije Hegau Bodensee	40
Slika 9. Modovi (vrste) prijevoza putnika.....	41
Slika 10. Prometno-tarifna unija Hegau Bodensee – tarifne zone.....	43
Tablica 10. PESTLE / PESTEL ANALIZA	46
Tablica 11. SWOT ANALIZA	50
Slika 10. Prikaz sezonalnosti Hrvatska i usporedive zemlje sličnih obilježja turističkih proizvoda	59