

**UNIVERZITET EDUKONS**

**Sremska Kamenica**  
**Fakultet za sport i turizam Novi Sad**

**STVARANJE I RAZVOJ NOVE  
TURISTIČKE DESTINACIJE IZGRADNJOM  
NOVE ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE**  
Doktorska disertacija

**Mentor:**  
**Prof.dr.sc.Mladen Knežević**

**Kandidat:**  
**Božica Radoš**

**Sremska Kamenica, 2016.**

Univerzitet Educons

Fakultet za sport i turizam

**KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA**

Redni broj: RBR	
Identifikacioni broj: IBR	
Tip dokumentacije: TD	Monografska dokumentacija
Tip zapisa: TZ	Tekstualni štampani materijal
Vrsta rada (dipl, mag, dr): VR	Doktorska disertacija
Ime i prezime autora: AU	Božica Radoš
Mentor (titula, ime, prezime, zvanje): MN	Prof.dr.sc.Mladen Knežević, izvanredni profesor
Naslov rada: NR	Stvaranje i razvoj nove turističke destinacije izgradnjom nove željezničke infrastrukture
Jezik publikacije: JP	srpski
Jezik izvoda/apstrakta: JI	srpski /engleski
Zemlja publikovanja: ZP	Republika Srbija
Uže geografsko područje: UGP	AP Vojvodina
Godina: GO	2016.
Izdavač: IZ	autorski reprint
Mesto i adresa: MA	Novi Sad, Radnička 30
Fizički opis rada: FO	(7 poglavlja, 300 stranica, 35 slika, 28 grafikona, 163 referenci, 1 prilog)
Naučna oblast: NO	Društvene nauke
Naučna disciplina: ND	Menadžment u turizmu
Predmetna odrednica, ključne reči: PO	Nova turistička destinacija, izgradnja nove željezničke infrastrukture, analiza utjecaja na okoliš

UDK	
Čuva se u: ČU	Boblioteka Univerziteta Educons
Važna napomena: VN	
Izvod/Apstrakt IZ	<p>Analiza procesa razvoja i formiranja nove turističke destinacije izgradnjom (uvođenjem) željezničke infrastrukture (nove pruge) predstavlja predmet istraživanja koji je dan u ovom radu. U doktorskom radu se prikazuje idejno rješenje implementacije izgradnje nove željezničke pruge Koprivnica-Kotoriba-Državna Granica, iskazuje njen položaj na Mediteranskom prometnom koridoru, te ekonomski utjecaj izgradnje na razvoj nove turističke destinacije.</p> <p>Uvođenje, odnosno izgradnja novog prometnog pravca na području na kojem ga prije nije bilo u nikakvom obliku povlači za sobom promjene u socioekonomskoj slici populacije, njenom etosu i okruženju. Sam nastanak prometa bio je preduvjet nastanka turizma, dok je danas razvoj suvremenog turizma neodvojiv od razvoja prometa, što se dokazalo istraživanjem i analizom prikupljenih podataka na području obuhvata implementacije novog prometnog pravca. U radu se dokazalo kako je bitno da razvoj turizma prati razvoj i modernizacija prometnih usluga i infrastrukture. Na taj način se ostvarila sinergija prometa i turizma u funkciji dostizanja turističkog i gospodarskog razvoja destinacije. Nadalje, rad sadržava kvalitativne i kvantitativne podatke o stanju prometnih sustava na Mediteranskom prometnom koridoru kao faktorom razvoja i/ili poboljšanja turističkih kapaciteta. Analizirao se utjecaj prometa i turizma na okoliš, koncept njegovog održivog razvoja, prijevoz u ulozi turističke atrakcije u destinaciji te organizacije prometa unutar destinacije.</p>
Datum prihvatanja od strane NN veća: DP	07.06.2016. godine
Datum odbrane: DO	
Članovi komisije (ime i prezime, titula, zvanje, naziv institucije, status): KO	<p>Predsednik: Prof. dr Dragica Tomka, Fakultet za sport i turizam Novi Sad, Univerzitet Educons Sremska Kamenica</p> <p>Član: Prof. dr Vaso Jegdić, Fakultet za sport i turizam Novi Sad, Univerzitet Educons Sremska Kamenica</p> <p>Član: Prof. dr Mladen Knežević, Fakultet za turizam Univerziteta u Mariboru</p>

EDUCONS UNIVERSITY  
Fakultet za sport i turizam – tims

**KEY DOCUMENT INFORMATION**

Number *consecutive: ANO	
Identification number: INO	
Document type: DT	Monograph documentation
Type of record: TR	Textual printed material
Contents code (BA/BSc, MA/MSc, PhD): CC	PhD
Author: AU	Božica Radoš
Mentor (title, name, post): MN	Prof.dr.sc. Mladen Knežević
Document title: TI	Stvaranje i razvoj nove turističke destinacije uvođenjem izgradnjom nove željezničke infrastrukture
Language of main text: LT	Serbian
Language of abstract: LA	English/Serbian
Country of publication: CP	Serbia
Locality of publication: LP	AP Vojvodina
Year of publication: PY	2016.
Publisher: PU	Author
Place of publication: PP	Novi Sad
Physical description: PD	(8 chapters, 300 pages, 35 graphs, 28 schemes 163 references and 1 inset)
Scientific field: SF	Human Sciences
Scientific discipline: SD	Management in tourism
Subject, Key words SKW	New tourist destination, the construction of new infrastructure, an analysis of the environmental impact
UC (universal class. code)	
Holding data:	

HD	
Note: N	
Abstract: AB	<p>Process analysis of development and forming of a new tourist destination by building (introduction) of railway infrastructure (new railway) represents the subject of research given in this thesis.</p> <p>In doctoral thesis a conceptual design of construction implementation of a new railway line Koprivnica-Kotoriba-Državna Granica is shown, as well as indicating its position on the Mediterranean traffic corridor and an economical impact of construction on a development of the new tourist destination.</p> <p>Introduction, i.e. construction, of a new traffic allignment on an area where there was no traffic of any kind produces changes in population's socio-economic picture, ethos and surroundings. The very genesis of traffic was a precondition for tourism's genesis whilst today the development of contemporary tourism is inextricable from traffic development which is proven by research and analysis of collected data in an area subjected to new traffic allignment implementation.</p> <p>It was proven in the thesis that it is important that the development of tourism is followed by the development and modernization of traffic services and infrastructure. In that way the synergy of traffic and tourism, in function of reaching tourism and economy development of the destination, was achieved.</p> <p>Furthermore, the thesis contains qualitative and quantitative data of traffic system's status on the Mediterranean traffic corridor as a factor of development and/or improving of tourist capacities. Analisys was done on the impact of traffic and tourism on the environment, on the concept of its sustainable development, on the role of transport as a tourist attraction in the destination and on the organization of traffic within the destination.</p>
Accepted by Sc. Board on: AS	07.06.2016.
Defended/Viva voce Ph D exam. on: DE	

PhD Examination Panel: DB	Chairperson: Dragica Tomka, PhD, Professor, The Faculty of Sports and Tourism Novi Sad, Univesity Educons Member: Vaso Jegdić, PhD, Associate Professor, The Faculty of Sports and Tourism Novi Sad, Univesity Educons Member: Mladen Knežević, PhD, Associate Professor, University of Maribor, Slovenija
------------------------------	--

# SADRŽAJ

<b>SAŽETAK</b> .....	3
<b>ABSTRACT</b> .....	4
<b>UVOD</b> .....	5
<b>1 ODRŽIVI RAZVOJ NOVE TURISTIČKE DESTINACIJE</b> .....	10
1.1 Održivi razvoj u funkciji razvoja i modeliranja nove turističke destinacije .....	11
1.2 Ekoturizam u funkciji razvoja nove turističke destinacije .....	19
1.3 Hrvatski turizam danas-razvojni planovi .....	35
1.3.1 Ključna pitanja i ograničenja hrvatskog turizma .....	37
1.3.2 Analiza postojećeg stanja.....	39
1.3.3 Atrakcije.....	42
1.3.4 Ljudski potencijali .....	55
1.4 Trendovi razvoja turizma u EU okruženju .....	56
1.4.1 Tržišne prilike za Hrvatsku.....	57
<b>2 SOCIJALNO EKONOMSKA ANALIZA</b> .....	65
<b>PODRUČIJE RAZVOJA NOVE TURISTIČKE DESTINACIJE</b> .....	65
2.1 Socijalno ekonomska analiza područja razvoja nove turističke destinacije.....	72
2.1.1 Koprivničko-Križevačka županija - Geografski i prometni položaj.....	72
2.1.2 Međimurska županija - Geografski i prometni položaj .....	89
<b>3 KARAKTERISTIKE NOVOG PROMETNOG PRAVCA</b> .....	99
<b>KOPRIVNICA – KOTORIBA - DG</b> .....	99
3.1 Sažetak prometne prognoze .....	107
3.2 Infrastruktura - promet .....	119

3.2.1	Postojeće stanje željezničke infrastrukture u širem području zahvata.....	126
3.2.2	Idejno rješenje izgradnje nove željezničke pruge .....	127
3.3	Natura 2000 - Područja ekološke mreže .....	134
3.3.1	Opis lokacije zahvata i podaci o okolišu .....	144
3.3.2	Kulturno-povijesna baština .....	146
3.4	Naselja i stanovništvo.....	150
3.5	Podaci o stanovništvu i stambenim jedinicama.....	154
3.6	Utjecaj na prometne tokove i infrastrukturu .....	158
<b>4</b>	<b>VARIJABLE RAZVOJA NOVE TURISTIČKE DESTINACIJE.....</b>	<b>159</b>
4.1	Varijable razvoja destinacije .....	159
4.2	Prepoznatljivost / kompetitivnost nove turističke destinacije .....	170
4.2.1	Analiza područja obuhvata .....	170
4.3	Ekoturizam kao pokretač gospodarskog razvoja županija .....	181
	-područje nove turističke destinacije .....	181
<b>5</b>	<b>SVRHA I CILJ ISTRAŽIVANJA, PREDMET ISTRAŽIVANJA .....</b>	<b>187</b>
<b>6</b>	<b>METODE I TEHNIKE U ISTRAŽIVANJU.....</b>	<b>194</b>
<b>7</b>	<b>MODEL NOVE TURISTIČKE DESTINACIJE .....</b>	<b>198</b>
7.1	Analiza ulaznih parametara .....	198
7.2	Weight criterion metoda.....	221
7.3	Istraživanje varijabli za razvoj destinacije .....	228
7.4	Klaster analiza područja obuhvata .....	246
<b>8</b>	<b>ZAKLJUČAK.....</b>	<b>266</b>
	<b>LITERATURA .....</b>	<b>274</b>
	<b>PRILOG</b>	



## SAŽETAK

Analiza procesa razvoja i formiranja nove turističke destinacije izgradnjom (uvođenjem) željezničke infrastrukture (nove pruge) predstavlja predmet istraživanja koji je dan u ovom radu. U doktorskom radu se prikazuje idejno rješenje implementacije izgradnje nove željezničke pruge Koprivnica-Kotoriba-Državna Granica, iskazuje njen položaj na Mediteranskom prometnom koridoru, te ekonomski utjecaj izgradnje na razvoj nove turističke destinacije. Uvođenje, odnosno izgradnja novog prometnog pravca na području na kojem ga prije nije bilo u nikakvom obliku povlači za sobom promjene u socioekonomskoj slici populacije, njenom etosu i okruženju. Sam nastanak prometa bio je preduvjet nastanka turizma, dok je danas razvoj suvremenog turizma neodvojiv od razvoja prometa, što se dokazalo istraživanjem i analizom prikupljenih podataka na području obuhvata implementacije novog prometnog pravca. U radu se dokazalo kako je bitno da razvoj turizma prati razvoj i modernizacija prometnih usluga i infrastrukture. Na taj način se ostvarila sinergija prometa i turizma u funkciji dostizanja turističkog i gospodarskog razvoja destinacije. Nadalje, rad sadržava kvalitativne i kvantitativne podatke o stanju prometnih sustava na Mediteranskom prometnom koridoru kao faktoru razvoja i/ili poboljšanja turističkih kapaciteta. Analizirao se utjecaj prometa i turizma na okoliš, koncept njegovog održivog razvoja, prijevoz u ulozi turističke atrakcije u destinaciji te organizacije prometa unutar destinacije.

## ABSTRACT

Process analysis of development and forming of a new tourist destination by building (introduction) of railway infrastructure (new railway) represents the subject of research given in this thesis. In doctoral thesis a conceptual design of construction implementation of a new railway line Koprivnica-Kotoriba-Državna Granica is shown, as well as indicating its position on the Mediterranean traffic corridor and an economical impact of construction on a development of the new tourist destination. Introduction, i.e. construction, of a new traffic alignment on an area where there was no traffic of any kind produces changes in population's socio-economic picture, ethos and surroundings. The very genesis of traffic was a precondition for tourism's genesis whilst today the development of contemporary tourism is inextricable from traffic development which is proven by research and analysis of collected data in an area subjected to new traffic alignment implementation. It was proven in the thesis that it is important that the development of tourism is followed by the development and modernization of traffic services and infrastructure. In that way the synergy of traffic and tourism, in function of reaching tourism and economy development of the destination, was achieved. Furthermore, the thesis contains qualitative and quantitative data of traffic system's status on the Mediterranean traffic corridor as a factor of development and/or improving of tourist capacities. Analysis was done on the impact of traffic and tourism on the environment and on the concept of its sustainable development, as a tourist attraction in the destination and on the organization of traffic within the destination.

## UVOD

Dobra prometna infrastruktura jedna je od ključnih pretpostavki ekonomskog razvoja nacionalnih država i njihovih pojedinih dijelova. To se posebno odnosi na pitanje turizma kao važne ekonomske grane u mnogim državama širom svijeta.

Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, 2015.godine (<http://www.dzs.hr/>) objavio je podatke o ukupnom broju dolazaka turista u trećem kvartalu godine od 1,6 milijuna (rast od 11,8 posto) a ukupni broj noćenja je bio 8,6 milijuna ili 10,6 posto više u usporedbi s prošlom godinom u istom razdoblju. Od ukupnog broja inozemni gosti su sudjelovali sa 94,9 posto, a domaći gosti sa 5,1 posto noćenja.

Strani su gosti u zadnjem kvartalu 2015.godine ostvarili 12,4 posto, sa porastom od 10,6 posto u odnosu na 2014.godinu. Domaći turisti su 2015. godine imali 5,6 posto više dolazaka, a 9,9 posto više noćenja godinu ranije. Od siječnja do rujna 2015.ostvareno je 13,2 milijuna dolazaka, što je porast dolazaka od 9,5 posto u odnosu na isto razdoblje 2014.godine.

U 2014.godini prema podacima Državnog zavoda za statistiku Republike Hrvatske, (<http://www.dzs.hr/>) ostvareno je preko 68,6 milijuna noćenja (porast u odnosu na 2013. g. od 7,8%) što se vidi kroz porast broja dolazaka i stranih (9,6 posto) i domaćih gostiju (8,9 posto).

Izvršni turistički rezultati ove godine pokazuju da je da je za očekivati profit od 8 mil. eura jer se implementacijom programa „Hrvatska 365“ sezona produžila i aktivirali su se turistički potencijali.

Realizacija Strategije razvoja turizma odnosno razvoj proizvoda i porast turističke potrošnje počela je iskazivati izvrsne rezultate te ide k tome da Hrvatska do 2020. godine bude između dvadeset najkonkurentnijih svjetskih destinacija u turističkoj domeni.

Hrvatska više od svih ostalih članica Europske unije ovisi o turizmu, čak više od Malte, Cipra ili Grčke, što dokazuju podaci o deviznom prihodu od turizma koji se u Hrvatskoj ostvari a iznosi 17 posto BDP-a, najviše u Europi. Devizni prihod od turizma u Hrvatskoj raste od 2011. godine, pri čemu je u 2014. godini dosegnuo rekordnu razinu, i premašio je pretkriznu 2008. godinu. Posljednjih nekoliko godina hrvatski BDP pada, pa je i rast udjela deviznog prihoda od turizma u BDP-u vidljiviji. Sa 17,3 posto udjela deviznih prihoda od turizma Hrvatska je vodeća u EU, a slijede je otočne države Malta i Cipar, s po 14,3 posto odnosno 12,1 posto udjela. Grčka, primjerice, ima taj udio na razini od 7,5 posto. Razvijene države poput Španjolske imaju udio od 4,6 posto, Austrija neznatno viših 4,7 posto, a Italija je na 2,1 posto. Tako visok pokazatelj u slučaju Hrvatske sugerira visok stupanj ovisnosti gospodarstva o turizmu i upućuje na nedovoljnu razvijenost ostalih sektora. Sve prije navedeno uvelike ukazuje na činjenicu da se prosperitet nacionalnoga gospodarstva, čija je vrijednost oko petine BDP-a, temelji na polaznoj pretpostavci koja je izložena rizičnim utjecajima, poput raznih prirodnih nepogoda te

geo-političke nestabilnosti, te djelomice nerazvijene prometne infrastrukture. Ti odlični pokazatelji BDP-a iskazuju da tim više dobra razvijena prometna mreža ima dodatni značaj.

Prometnice, pomorska dobra i željeznice, ali i zračne luke, trebale bi se povezati s regionalnim metropolama. Blizina glavnog grada i europskog tržišta, kojemu smo povijesno izloženi, imajući na umu blizinu Njemačke, Austrije i Italije, osnova su opravdanosti ulaganja u bolju infrastrukturu. Sjeverozapadna Hrvatska s gradovima poput Međimurja, Varaždina i Zagreba, ali i dio Primorsko – goranske županije te Istarske, stvaraju odličan poduzetnički prostor. Njihove su kvalitativne prednosti ujedno i konkurentske, ponajviše zbog blizine tržišta i raznovrsnosti prometnih mogućnosti. Imajući na umu tržište koje je nakon ulaska u Europsku uniju, puno veće i izazovnije, prometna infrastruktura u razvoju privlači i investicije u regiju. Blizina tržišta osigurava veliku prednost, te ulaganja u promet definitivno dovode do pozitivnih promjena, ali i rasta regionalnog BDP-a koji se nažalost ne računa, već iskazuje kroz nacionalni.

Predmet istraživanja ovog rada je analiza uvođenja nove željezničke prometne infrastrukture kao generatora održivog razvoja te stvaranja (razvoja) nove turističke destinacije te teorijska razrada promjena tj. interakcija između prometa i turizma koja se očituje pozitivnim, negativnim ali i učincima sinergijskog značaja. Uvođenje, odnosno izgradnja novog prometnog pravca na području na kojem ga prije nije bilo povlači za sobom promjene u socioekonomskoj slici populacije, njenom etosu i okruženju.

U radu se želi razmotriti i testirati hipoteza da kako bi se turistička destinacija što više približila krajnjem korisniku, razvoj turizma mora pratiti razvoj prometnih usluga i modernizacija infrastrukture, te da putovanje samo po sebi mora kreirati doživljaj koji znatno prelazi osnovne potrebe samog putovanja od početne do završne točke. Da bi se to ostvarilo i kako bi destinacija imala dobre osnove za ukupan što turistički što gospodarski razvoj nužno je potrebna sinergija tj. povezanost i zajedničko djelovanje prometa i turizma.

Na području istraživanja koje je nedostavno razvijeno ne postoji plan ni vizija razvoja turističkih destinacija.

Dosadašnja istraživanja se ogledaju upravo u nedostatku vizije razvoja i potrebne infrastrukture. Plan razvoja ekološkog i kontinentalnog turizma za područje obuhvata istraživanja tj. nove turističke destinacije (nove pruge) nije do sada dan, te se ne nalazi u literaturi ni djelomično obrađen.

Kroz rad će se razjasniti održivi razvoj nove turističke destinacije, analizirati područje razvoja i karakteristike nove turističke destinacije.

U radu će se dati idejno rješenje implementacije izgradnje nove željezničke pruge Koprivnica-Kotoriba-Državna Granica, iskazati njen položaj na Mediteranskom prometnom koridoru, te ekonomski utjecaj izgradnje na razvoj nove turističke destinacije.

Teorijska razrada promjena tj. interakcija između prometa i turizma koja se očituje pozitivnim, negativnim ali i učincima sinergijskog značaja predmet je istraživanja ovog rada.

Radom će se analizirati utjecaj nastanka prometa na specifičnoj lokaciji kao preduvjet nastanka nove turističke destinacije što će se nakon postupka analize prikupljenih podataka obradom pokušati i dokazati.

Uz pomoć posebno razvijenih instrumenata istražiti će se i analizirati socijalno ekonomska slika područja obuhvata. U radu će se u sadržaju prikazati podatci (kvalitativni i kvantitativni) o stanju prometnih sustava na TEN-T Mediteranskom prometnom koridoru tzv. RH 2 koridor (<http://www.promet-eufondovi.hr/eu-prometni-koridori-i-ten-t>) koji je jedan od dva vitalna koridora na prostoru RH, kao nosiocu prometnog razvoja primarno i sekundarno kao generatoru razvoja turističkih kapaciteta na potezu kojim se proteže.

Analizom će se prezentirati rezultati iz kojih će biti vidljiv utjecaj prometa i turizma na okoliš, koncept održivog razvoja istih, kakva je uloga prometa u razvoju turističke atrakcije u samoj destinaciji, te kako organizacija prometa funkcionira unutar same destinacije.

Očekivano, kod odabira lokacije za uvođenje nove turističke destinacije izuzetno su bitni kriteriji kvalitete. U konkretnom slučaju biti će učinjena detaljna analiza geo lokacijskih i drugih aspekata lokacije, te će se iskazati koji je tip razvoja destinacije s obzirom na

faktore koji postoje na ispitivanoj lokaciji za očekivati. Jedan od rezultata ovoga rada biti će i model kojim će se moći na osnovu prikupljenih parametara kvalitete iskazati jakost procjene prilikom odabira. Za ocjenu i dobivanje korelacijskih pokazatelja koristiti će se metoda „Weight criteria“ koju nalazimo korisnom za davanje procjene alternativnih rješenja kada imamo više ulaznih kriterija (parametara). Ova višekriterijska metoda pokazala se za sada najboljom kod većeg broja kriterija koji se ne mogu jednostavno rangirati numeričkom vrijednošću koeficijenata, već se dodaju vrijednosti dobivene komparacijom po unaprijed zadanim varijablama. U radu će se kroz zaključna razmatranja dati model razvoja nove turističke destinacije.

## **1 ODRŽIVI RAZVOJ NOVE TURISTIČKE DESTINACIJE**

Koncept koji ima za cilj svojim djelovanjem dovesti u kvalitetan međudnos i ravnotežu više utjecajnih faktora kao što su ekonomski, ekološki, sociološki i kulturni može se opisati kao održivi turizam.

Očekivani rezultat planiranja održivog turizma predstavlja (Jegdić, 2011:155) koji navodi da se nakon postupka planiranja razvija turizam osjetljiv na „ekološke, socijalne i kulturne karakteristike destinacije“ te koji „obezbeđuje kvalitetna turistička iskustva za posetioce i aktivnosti slobodnog vremena za lokalne žitelje“ a autori (Jegdić, Škrbić, Milošević, 2013) to nadopunjuju i argumentom da isti postupak razvoja treba biti prihvaćen i od strane zajednice u kojoj se razvija.



Kod razvoja nove turističke destinacije, a da bi se destinacija razvila u skladu sa nabrojanim faktorima nužno je primjenjivati model održivog turizma jer se na taj način može povećati i poboljšati atrakcija same destinacije te na taj je način dugoročno učiniti konkurentnijom i jačom na tržištu.

Autori kao (Ashley, Jones, 2001) u svojim radovima opisuju neke od specifični modela razvoja turizma naziva „Community based“ turizam koji posljedično ima za cilj destinaciju razviti u cilju održivog turizma. Nadalje autori (Ashley, Boyd, Goodwin, 2000), razvijaju model „Pro-poor turizam“, a autor (Goodwin, 2008) uvodi pojam „odgovorni (responsible) turizam“. Autor (Šebek, 2011) ukazuje na činjenicu da ako održivi turizam kod razvoja nove turističke destinacije nije ispravno isplaniran te postupcima monitoringa vođen i kontroliran za posljedicu može ostaviti trajan negativan ekonomski, ekološki, sociološki i kulturni negativni utjecaj koji je teško popravljiv.

### **1.1 Održivi razvoj u funkciji razvoja i modeliranja nove turističke destinacije**

Da bi održivi razvoj u funkciji razvoja i modeliranja nove turističke destinacije doista zaživio kao koncept potrebno je između ostalih faktora prvo definirati volumen broja turista tj. najveći broj turista koje destinacija može prihvatiti a da ne dođe da značajnijih štetnih ekonomskih, ekoloških, socioloških i kulturnih negativnih utjecaja. Autori (Črnjar, Črnjar, 2009) to opisuju kao „maksimalni broj turista koji neće negativno djelovati na fizički okoliš kao ni na lokalno stanovništvo i njegove interese“.

Nastavno na opisane parametre koji bi se trebali uzeti u obzir kod održivog razvoja nove turističke destinacije, prema analizama koje sustavno iz godine u godinu provodi (United Nations Environment Programme), UNWTO, 2005 (<http://www.unep.org/> ) mogu se izvesti sljedeći zaključci u kojima se naglašava da je održivi turizam onaj vid turizma koji zadovoljava potrebe turista koji su posjetili destinaciju i lokalnog stanovništva a da se pri tome budući razvitak ne ugrozi. Da bi se to postiglo potrebno je kvalitetno upravljanje destinacijom.

Održivi razvoj turizma u funkciji razvoja i modeliranja nove turističke destinacije trebao bi između ostalog a prema smjernicama United Nations Environment Programme (UNWTO, 2005 (<http://www.unep.org/> )):

1. Implementirati postulate ekološkog razvoja te zaštite i korištenja svih prirodnih resursa te na taj način dugoročno zaštititi mikro lokaciju buduće turističke destinacije
2. Pri razvoju izuzetno paziti da se na naruši sociološka slika zajednice na način da se razvojem turističke destinacije izgube lokalni običaji, tradicije, društvene norme i vrijednosti
3. Razvoj nove turističke destinacije kroz koncept održivog turizma treba dugoročno donijeti prosperitet zajednici koji se ogleda kroz ekonomski prosperitet svih involviranih u području destinacije

Smjernice razvoja održivog turizma (<http://www.mint.hr/UserDocsImages/Strategija-turizam-2020-editfinal.pdf>) koje su dane u „Prijedlogu strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine“ naglašavaju potrebu da se razvoj održivog turizma temelji na očuvanju postojećeg kulturnog identiteta zajednice u kojoj se nova destinacija razvija, te da je zaštita prirode imperativ bilo kakvih zahvata koji bi posljedično doveli do razvoja nove turističke destinacije koja bi u bilo kojem obliku izmijenila postojeći okoliš. Svakako treba spomenuti da je područje RH upravo specifično po svojim prirodnim ljepotama i da je u RH 2013. godine donesena uredba koja pod imenom „Natura 2000“ obuhvaća kartu ekološki zaštićenih prirodnih znamenitosti.

Smjernice razvoja održivog turizma sažimajući ulazne parametre koji čine okosnicu Strategije razvoja i koji uvažavaju područja iz karte ekoloških znamenitosti RH, govore o potrebi da se prilikom prostornog planiranja nove destinacije moraju poštivati gornje granice mogućnosti intervencije u sam okoliš, a koje isti može podnijeti bez promjena. Pri tome se u intervencije uzimaju svi zahvati koji su potrebni da bi se izgradila destinacija, sva potrebna prateća infra i suprastruktura, a pri tome poštujući volumen broja turista tj. najveći broj turista koje destinacija može prihvatiti uz postojeće lokalno stanovništvo.

Nadalje da bi se destinacija razvila u smjernicama održivog turizma, razvoj lokalnih obrta i zanata mora biti podržan, te treba nositi dio ukupne ponude u novoj destinaciji kroz prodaju lokalnih, za taj kraj specifičnih i poznatih proizvoda koji mogu biti plasirani kroz

prezentaciju lokalnih običaja te prodaju suvenira. Održivi turizam potiče uvažavanje autohtonog razvoja te izvornost baštine, te kao takav u ruralnoj lokaciji razvoja nove destinacije svoj utjecaj vidi kroz poticanje principa ekološkog, seoskog i kulturnog turizma.

Takav razvoj potiče osim spomenutog i podizanje svijesti kod lokalnog stanovništva o značenju i važnosti očuvanja vlastitog identiteta, kulturnog i povijesnog nasljeđa te materijalne i nematerijalne ostavštine koja se očituje kroz građevine i zbirke te nematerijalne kroz običaje i tradiciju.

U sredinama koje su pretežno agrarne potrebno je poticati lokalnu proizvodnju prehrambenih proizvoda primjenom ekoloških načela uzgoja te na taj način na jednu stranu pridonijeti ekološkom imidžu destinacije, a na drugu stranu potaknuti samozapošljavanje te plasiranje istih proizvoda i na lokalnoj razini.

Jegdić (2014:173) navodi da „Imajući u vidu koristi koje održivi razvoj ima za sveukupno okruženje, u budućnosti će biti uspješne one turističke destinacije koje planiranje, organizovanje, implementaciju i kontrolu sopstvenih marketing aktivnosti budu zasnivale na koncepciji održivosti i koje ih budu usmeravale prema stejkholderima. Turisti doživljavaju turističku destinaciju drugačije od lokalnog stanovništva (egzotičnost, isprobavanje, neobuzdano ponašanje, provod, znatiželja i dr.)“.

Stoga se kao logičan nameće zaključak da je primjena principa održivog razvoja dug i postepen višeznačan postupak. Da bi se to ostvarilo potrebna je suradnja i aktivan angažman svih dionika koji na neki način participiraju u odlučivanju o razvoju destinacije. Dionici dolaze i obuhvaćaju više razina zajednice i mogu se grupirati u one koji odlučuju na upravljačkoj razini države, regionalne i lokalne uprave; one koji su involvirani u neki vid posrednog ili neposrednog ekonomskog razvoja te institucije čija je funkcija da obrazuju, upravljaju i bave se zaštitom okoliša te mediji.

Da bi se sve navedeno moglo ostvariti a u funkciji održivog razvoja turizma nužno je odgovorno se odnositi prema prirodi i okolišu. Na svim je dionicima koji na neki način participiraju u odlučivanju o razvoju destinacije da rade na podizanju ekološke svijesti o potrebi zaštite okoliša jer će o tome uvelike ovisiti kako se oni posredno, pa i turisti neposredno odnose prema okolišu u destinaciji.

### **Prostor kao komponenta turističkog razvoja**

Prostor je primarna komponenta razvoja turističke destinacije i turizma kao društvenog fenomena u samoj destinaciji. Emitivna i receptivna područja su u snažnoj prostornoj korelaciji te se međusobno definiraju i izgrađuju. Prostor svojom prometnom i turističkom infrastrukturom direktno utječe na preduvjete mogućnosti razvoja turističke destinacije, jer direktno determinira i sužava mogućnosti razvoja nekih vidova turizma koje je naprosto nemoguće razviti neovisno od zadanosti prostora (npr. korelacija more-nautički turizam, planine-ponuda penjačkih turističkih sadržaja i sl.).

Iz navedenog da se zaključiti da se turističke prostorne atrakcije mogu podijeliti na one koje izravno čine dio prostora i one koje svojim razmještajem čine dio atrakcije kao npr. područje Nacionalnog parka koje može samo po sebi biti turistička destinacija, no može imati i mikro prostorne lokacije koje su same po sebi atrakcija (npr. Park Prirode Medvednica sa atrakcijom špilja Veternica, rudnik Zrinski i sl.). Na navedenom primjeru Parka prirode Medvednica možemo uočiti da je turistički atraktivan cijeli prostor parka, no da je dio turističke ponude koja je u prostornoj korelaciji sa samim parkom i špilja Veternica koja može i zasebno funkcionirati kao posebna vrsta turizma na destinaciji. (npr. Špilja pruža mogućnost speleoloških izleta te kao takva funkcionira kao samostalni turistički atraktivni dio prostora no svojim sadržajem definira moguće značajke turističke ponude cijele destinacije te razvoj pojedinih vrsta turizma u istoj).

Vukonić (1987) daje osvrt na mišljenja mnogih autora poput Markovića, Deferta, Alfiera, Cazes a kroz slijedeće: „Prostor i okoliš neodvojivi su od turizma kao pojma i, obratno, pojam turizma nemoguće je definirati bez dovođenja u vezu sa njegovim odvijanjem u prostoru i vremenu“. Kao takav turizam „teče“ u prostoru i vremenu, ireverzibilan je i neusklađiv.

Vukonić nadalje iste godine, iznosi argumentaciju da turističku lokaciju definira niz elemenata iz kojih „...proizlazi primarna i sekundarna turistička ponuda“. Nastavno, to znači da prostor sa svojim prostornim odrednicama (koje obuhvaćaju geo prostorne

komponente te opis djelatnosti stanovništva, potencijalom razvoja i sadržajem) čini osnovnu odnosno primarnu ponudu.

Navedene opisane komponente u kontekstu turističkog razvoja imaju specifično značenje, koje nije isto da se opisuje u kontekstu gospodarske djelatnosti (npr. komponenta reljefa u kontekstu turizma može određivati vidove turističke ponude kroz biciklizam ili penjanje, dok ista komponenta u gospodarskom smislu može značiti razvoj voćarstva ili uzgoj stoke na istom geografskom položaju).

Turizam kao uslužna djelatnost ima primarnu zadaću resurse koristiti na način da istakne njihovu najveću atrakciju koja će posljedično privući turiste te će se isto iskazati kroz kvalitetne ekonomske pokazatelje. Ako resurs ima slabi potencijal razvoja ili je prostorno nedostupan (odsustvo prometne infrastrukture) onda ostaje samo resurs no sa atributom potencijalni a ne turistički resurs. Za turizam je osim doživljaja koji destinacija može ponuditi bitna i atraktivnost i estetska vrijednost.

Globalizacijom je turizam postao masovnije dostupan te su uočljivi tragovi „trošenja“ prostora i okoliša.

### **Funkcionalna definicija turističkih destinacija**

Kad govorimo o lokacijskoj određenosti turizma, najznačajniji su faktori lokacije upravo prirodne i antropogene vrijednosti ne same u širem okruženju. No za primijetiti je da se u turizmu kao specifični faktori ili kriteriji lociranja najčešće sreću i: turističko-geografski položaj, koji podrazumijeva položaj u odnosu na komunikacije, dostupnost (udaljenost

od mjesta potražnje, dužina, cijena i atraktivnost samog puta), zatim razvijenost turističkog tržišta i u tome razvijenost turističke potražnje kao dominantnog faktora turističkog tržišta. Naravno ne treba zaboraviti ni faktore iz domene ekologije, jer je za turizam bitan preduvjet čista, očuvana i atraktivna prirodna sredina, ali i u smislu planiranja, dimenzioniranja i disperzije turizma a time sprječavanja negativnog djelovanja samog turizma na okruženje. (Tomka, 2012). Stoga „Imajući sve ovo u vidu, atrakcije moraju biti u fokusu pažnje kako upravljača destinacijama, tako i istraživača“ (Rabotić, 2010:234). Ekonomske aspekte turizma svakako čini i turistička usluga koja kao i svaka usluga ima određene karakteristike te kao takva teče u prostoru i vremenu te je ireverzibilna. Nezaobilazni dio svake ponude je sama atrakcija koja se prezentira i čini bazu za turističku uslugu, te ponuda smještaja turista te prometni uvjeti koji formiraju pristup destinaciji što se iskazuje u dijelu usluge koji se odnosi na brzinu i lakoću dolaska/odlaska od/do destinacije.

A. A. Lew citirajući C. A. Gunna: “Bez turističkih atrakcija ne bi bilo turizma, ali bez turizma ne bi bilo ni turističkih atrakcija”, te nastavno izvodi zaključak da se iz dostupne literature da zaključiti da je mišljenje većine da turistička atrakcija čini bazu tj. temelj na kojem se razvija turizam. Iz navedenog se da zaključiti da je međuovisnost turizma i atrakcija jaka i da utječe i na pobliže opisivanje i način klasifikacije oba pojma. Nastavno (Kušen, 2001: 6) iznosi tvrdnju da „Fenomen njihove pojavnosti kao potencijalnih i realnih turističkih atrakcija te postupak prevođenja prvih u druge zamagluje njihovo



određenje...za pojedine vrste turističkih atrakcija vezane su određene turističke aktivnosti koje generiraju samo određene vrste turizma, a na razini destinacije određuju turistički proizvod, što također traži vrlo složen postupak, kako u definiranju biti turističkih atrakcija, tako i kreiranju njihove funkcionalne klasifikacije“

## **1.2 Ekoturizam u funkciji razvoja nove turističke destinacije**

### **Definiranje ekoturizma**

Ekoturizam je pojam koji se može višeznačno definirati jer turizmu daje karakterno značenje, te se stoga tumačenja i razilaze s obzirom da li ga tumačimo sa stanovišta pojma ekologija ili pojma turizam.

Neke od definicija daju slijedeće tumačenje:

Pa tako Caballos-Lascaurin, 1987. tvrdi: „Putovanje u relativno netaknutu i nezagađenu prirodu sa specifičnim ciljevima kao što su učenje, uživanje i divljenje okolišu, biljkama i životinjama kao i prošlom i postojećem kulturnom nasljeđu određenog područja.“

„TIES“, 2015.(Međunarodna društvo za ekoturizam) definira je kao:

„Ekoturizam je odgovorno putovanje u prirodna područja koje uključuje zaštitu i brigu o okolišu, održivi razvoj lokalne zajednice te interpretaciju okoliša i edukaciju.“

Smjernice kojih se pri tome treba pridržavati su:

1. ekoturizam je temeljen na prirodi te je preduvjet boravka turista na takvim turističkim područjima da su oni informirani/obrazovani o važnosti ekologije tj. da svjesno participiraju u primjeni načela zaštite okoliša
2. ekoturizam zahtjeva da se lokacijom upravlja na načelima održivosti
3. pored navedenog, što ipak „sužava“ mogućnost korištenja lokacije bez nadzora, jer turisti na takvim lokalitetima ipak borave u nekoj vrsti nadzora od tijela upravljanja lokalitetom, ekoturizam mora dozvoliti da se prirodni i kulturni resursi koriste na način da se stvara „poseban doživljaj“ za turiste.

Prema definiciji Svjetske turističke organizacije (UNWTO) ekoturizam čine: »svi oblici prirodnog turizma u kojima je glavna motivacija turista promatranje i uvažavanje prirode i tradicionalnih kultura koje dominiraju u prirodnim područjima«.

Svjetska turistička organizacija (World Turismo Organizacion) je organizacija pod pokroviteljstvom UN čiji je osnovni cilj:

- praćenje

-reguliranje

-razvijanja turizma u svijetu

Prema smjernicama koje daje Organizacija takav vid turizma karakteriziraju:

1. turistička ponuda mora imati edukativne i informativne ishode
2. individualizirani pristup lokaciji, „tailor-made“ skupine sa specijaliziranim vodičima
3. odsustvo masovnog oblika posjete lokaciji
4. minimum intervencija i utjecaja na lokaciju; nakon odlaska posjetitelja sa lokacije tragovi boravka moraju biti minimalni
5. područja moraju biti zaštićena na takav način da lokalna zajednica može ostvariti profit i otvarati radna mjesta u turizmu i pratećim djelatnostima
6. lokalna zajednica mora biti svjesna i obrazovana o potrebi očuvanja svih resursa lokacije

Ekoturizam je vid turističke djelatnosti koji je temeljen na osjetljivim prirodnim/kulturološkim resursima, koja uključuje visok stupanj ekološke svjesnosti svih particijanata te upravljanje po načelima samo održivosti.

Prema navedenom mogu se iskazati ciljevi:

1. stimulirati dolazak turista u prirodni resurs/lokaciju koja je svojim karakteristikama jedinstvena no pristupačna

2. posjete takvim lokacijama imaju za cilj očuvanje prirodnih resursa ali i neposredno edukaciju turista o važnosti očuvanja svih sličnih lokacija
3. osvijestiti lokalnu zajednicu o potrebi dugoročne zaštite
4. pružiti priliku za zapošljavanje lokalnom stanovništvu, potaći proces samozapošljavanja i održivog razvoja

### **Ruralni turizam kao osnova za razvoj ekoturizma**

Pojam „ruralnog turizma” vrlo često u literaturi zamjenjuje pojmove koji se odnose na vidove turizma kao što su: ekološki, lokacijski, seoski, lokalni, lokacijski, prirodni, eko, agro, zeleni i slično.

Prema definiciji koju daje Vijeće Europe (1986) ruralni je turizam „oblik turizma koji obuhvaća sve aktivnosti na u ruralnom području, a ne samo aktivnosti koje bi se mogle odrediti kao agroturizam ili seoski turizam“.

Prema Lorencin (2015) „Ruralni turizam značajan je čimbenik u aktivaciji i održivom razvoju ruralnih područja koji pomaže očuvanju lokalnog identiteta, tradicije i običaja, štiti okoliš, jača autohtonu, tradicijsku i ekološku proizvodnju te pomaže razvoju ruralnih krajeva na osnovi održivog razvoja“.

Kao takav se u Hrvatskoj počeo razvijati iza rata kada je i donesen pravni okvir kojim su se odredili i regulirali odnosi i načini bavljenja tom djelatnošću.

U RH razvoj ruralnog turizma spada u nadležnost HGK koja i je potaknula u poratnim godinama osnivanje strukovne udruge koja se prije nazivala „Zajednica turističkih seljačkih obiteljskih gospodarstava“, točnije od 1995.-2008., a da bi tada promijenila naziv u „Zajednicu ruralnog turizma“.

Razvoj ruralnog turizma nose turistička seljačka obiteljska gospodarstva „TSOG“.

Razvojni cilj takvog vida turizma je multidisciplinarnan i zahtijeva usku suradnju i interakciju svih uključenih dionika.

Cilj se može definirati u:

1. očuvanje lokalnog identiteta, baštine i etosa
2. zaštita okoliša
3. osnaživanje, poticanje i razvoj lokalne, baštinske i ekološke proizvodnje
4. poljoprivredna proizvodnja lokalnih domaćih kultura
5. proizvodnja domaćih proizvoda koji zadržavaju komponente baštine
6. prezentiranje tradicije, lokalne gastronomije i turističkih usluga
7. korištenje isključivo resursa ruralnog prostora i sela

Osim TSOGoVA kao nosioci ponude u takvom vidu turizma mogu se prepoznati i:

- Vinoteke i vinske ceste
- Izletišta/restoran, tradicijski obrti, suvenirnice
- Smještajni kapaciteti u obliku tradicijskih i drugih vrsta ruralnih kuća soba, apartmana i sl.
- Eko/etno sela/ tematska naselja i gospodarstava/parkovi s etno zbirkama
- Ekološki ustrojena gospodarstava te ekološka proizvodnja
- Tematske ceste i putovi, staze, šetnice i sl.

No unatoč zamjetno dobrom, pozitivnom trendu razvoja, analize iskazuju da taj vid turizma nije ravnomjerno razvijen u Hrvatskoj i da među gospodarstvima postoje strukturne i organizacione razlike.

Prema zadnje dostupnim podacima HGK iz 2015. godine trend otvaranja TSOGova ipak raste pa je za očekivati da će se niski podatci od prije desetak godina značajnije promijeniti.

Pet godina ranije statistike su pokazivale da ima čak pet šest hrvatskih županija bez ijednog registriranog TSOG, pet kontinentalnih županija imalo je manje od 10 registriranih TSOG-a. Među njima je bila i Koprivničko-križevačka županija. Danas ih ima 3 registrana.

Taj je trend uočen od strane Vlade RH, te je stoga u „Strategiji razvoja turizma do 2020“ definiran set aktivnosti koje su nužne a da bi se pokrenuo i potaknuo intenzivniji razvoj ruralnog turizma te da bi se on brendirao kao turistički proizvod. Tako je definirana:

1. Izrada Plana razvoja ruralnog turizma i Plana razvoja lovnog i ribolovnog turizma
2. Poticanje individualnog uređenja i aktivirana seoskih gospodarstava, pri tome uvažavajući zakonitosti elemenata tradicijskog načina gradnje, upotrebe tradicijskih materijala i uređenja okoliša;
3. Vrednovanje i kategoriziranje turističkog potencijala rijeka, jezera i voda;
4. Udruživanje TSOGoVA po principu tematskih klastera a da se pri tome za svaku temu razrađuju zasebni standardi i načini upravljanja koji su usklađeni sa baštinom mikro zajednice;
5. Razvoj „etno sela“ za koja su doneseni planovi ponovnog oživljavanja; pri tome intervencije moraju biti minimalne i samo i isključivo u svrhu postizanja zaštite lokaliteta i njenog modificiranja u mjeri da postane uporabna u smislu turističke prezentacije i upotrebe
6. Plansko i kontinuirano neformalno obrazovanje poduzetnika u turizmu

Kao prioritetne aktivnosti razvoja ekoturizma kao turističkog proizvoda, „Strategija razvoja turizma RH do 2020“. navodi sljedeće:

1. Utvrđivanje maksimalnog broja ulaska na neki zaštićeni lokalitet po principu max broj posjetitelja/jedinica vremena, definirani i doneseni operativni planovi eksploatacije zaštićenih lokacija u smislu određivanja dana posjeta i dana „mirovanja“ kada na lokaciju nije dozvoljen pristup posjetiteljima
2. Utvrđivanje prikladnih sadržaja i ponude na zaštićenim lokacijama te podizanje razine kvalitete ponude smještaja i pratećih usluga na zaštićenim lokacijama u nacionalnim parkovima, parkovima prirode i drugim zaštićenim područjima;
3. Definiranje modela dodjela koncesija za korištenje i upravljanje na područjima zaštićenih lokacija
4. Uspostava informativnih centara koji imaju informacijsko obrazovnu ulogu, za posjetitelje na područjima zaštićenih lokacija
5. Primarno određivanje zona ekoturističkih područja, sekundarno uspostavljanja mreže lokaliteta a zaštićenim područjima; te odgovorni razvoj infrastrukture
6. udruživanje po principu tematskih klastera
7. Jedna od zadaća ekološke poljoprivrede je da promiče očuvanje biljne i životinjske različitosti i potencijala područja.



Nadalje, „Strategija razvoja hrvatskog turizma do 2020. g.“ kao bitno za razvoj turizma spominje upravo nezagađeno prirodno okruženje kao osnovu za proizvodnju »zdrave hrane« dok se kao prilika za razvoj hrvatskog turizma spominje ekološka poljoprivreda. Strategija naglašava i važnost seoskog turizma koja u svojoj ponudi ima proizvodnju proizvoda sa oznakom “eko“.

Ekologija u svojoj osnovi pre determinira kvalitetan i odgovoran odnos prema okolišu, pa primijenjeno na turizam da se zaključiti da je primarni cilj ekoturizma postizanje aktivne ravnoteže između turističkih potreba za pružanjem kvalitetne usluge i interesa lokalne zajednice. Važnost ekološke poljoprivrede vidljiva je u činjenici da ona istodobno povezuje i pokreće i ekologiju i turizam, time postavši glavni inicijator održivog razvoja turizma.

Ekoturizam se stoga, kao jedna „podvarijanta ruralnog turizma“ u nekim situacijama može izjednačiti s agroturizmom.

Hrvatska svojim prirodnim resursima predstavlja kvalitetnu bazu za proizvodnju i ponudu ekološke hrane, koja sekundarno već postaje i izvozni proizvod. Upravo takva hrana predstavlja glavni oslonac za pokretanje ekoturistički orijentiranih turističkih lokaliteta.

Ekološka je proizvodnja hrane izvrstan turistički potencijal jer osim što postaje obilježje lokacije, odnosno brend ono je i izvor prihoda. Vrlo se često ekološka proizvodnja povezuje se sa ruralnim tj. eko turizmom. Ta veza proizlazi iz turističke potražnje jer turisti uz doživljaj lokacije žele upoznati i lokalne običaje, čija je jedna od bitnih

komponenta gastro ponuda. Turisti žele probati lokalne prehrambene proizvode, posebno one koji imaju predznak“ ekološki /sigurne/kontrolirana hrana.

Prema (Kušen, 2008.) za razvoj ruralnog turizma „...signifikantna je etapnost...nemoguće je istodobno postići istu razinu razvoja“. Stoga po nekoj bi etapnosti primorsko zaleđe i okolica nacionalnih parkova i parkova prirode bili u prvoj etapi, slijedili bi ih razvijeni dijelovi planinskih područja, okolice velikih i srednjih gradova te toplica, te na kraju vrlo atraktivni dijelovi poljoprivrednog područja, posebno pored riječnih vodotokova.

Ekološka poljoprivreda je izrazito snažan prirodni potencijal Republike Hrvatske. Razvoj iste izravno utječe na očuvanje okoliša i omogućava razvoj turističke ponude i u ruralnim dijelovima.

### **Agroturističko gospodarstvo**

predstavlja kombinaciju agroturizma i ekoturizma pod uvjetom da nudi dodatne turističke usluge na svom gospodarstvu te da posluje na načelima eko proizvodnje.

Ako su navedeni uvjeti ispoštovani to gospodarstvo može s nositi oznaku „eko-agroturističko“.

Obiteljska poljoprivredna gospodarstva koja nose navedenu oznaku mogu uz ekološke proizvode pružati i turističke usluge u vidu uključivanja turista u neki vid proizvodnje odnosno edukacije o procesima proizvodnje.

### **Zakonodavni okvir za razvoj ekoturizma**

Zakonodavna infrastruktura je preduvjet svih vrsta razvoja, pa i ekoturizma.

U Hrvatskoj implementaciju postulata eko turizma određuje niz specijaliziranih zakona i cijeli niz općih i provedbenih propisa koje predlažu različita tijela državne uprave.

Republika Hrvatska je u EU ušla sa nizom novih propisa iz područja turizma koji su između ostalog značajni i za razvoj ruralnog i ekoturizma. To se odnosi na temeljne propise iz područja turizma, ugostiteljstva, poljoprivredne i ekološke proizvodnje, prostornog uređenja te drugih područja koja su važna za obavljanje turističkih djelatnosti.

Pregled osnovnih propisa:

1. „Zakon o trgovačkim društvima (pročišćeni tekst NN 111/93 do NN 68/13) i Zakon o obrtu (NN 143/13)“
2. „Zakon o ugostiteljskoj djelatnosti (pročišćeni tekst NN 138/06 do NN 30/14), Zakon o pružanju usluga u turizmu (NN 68/07, 88/10, 30/14); Pravilnik o pružanju ugostiteljskih usluga u seljačkom domaćinstvu, Pravilnik o obliku, sadržaju i načinu vođenja knjige gostiju i popisa gostiju i drugi podzakonski akti“
3. “ Zakon o obveznim odnosima (NN 33/05, 41/08, 125/11)“
4. “ Zakon o turističkim zajednicama i promicanju hrvatskog turizma (NN 152/08), Zakon o boravišnoj pristojbi (NN 152/08 do NN 30/14) i Zakon o članarinama u turističkim zajednicama (NN 152/08, 88/10)“

Pregled posebnih pravnih propisa :

1. „Zakon o zaštiti okoliša (NN 80/13, 153/13), Zakon o zaštiti prirode (NN 80/13), Zakon o vodama (NN 153/09 do NN 14/14), Zakon o šumama (NN 140/05 do NN 148/13) i drugi zakoni, te njihovi provedbeni akti i pravilnici“
2. „Propisi o poljoprivrednoj proizvodnji i hrani kao što su: Zakon o hrani (NN 81/13, 14/14), Zakon o veterinarstvu (NN 82/13, 148/13), Zakon o informiranju potrošača o hrani (NN 56/13, 14/14), Zakon o ekološkoj proizvodnji i označavanju ekoloških proizvoda (NN 139/10), Sustav samokontrole HACCP, Pravilnik o upisu u upisnik poljoprivrednih obiteljskih gospodarstava, Pravilnik o uvjetima i načinu upisa u Upisnik subjekata u ekološkoj proizvodnji i drugi zakoni i njihovi provedbeni akti.“
3. „Zakon o gradnji i prostornom uređenju (NN 76/07 do NN 80/13), Zakon o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara (NN 66/99 do NN 157/13) i drugi zakoni i njihovi provedbeni akti“

**Ekoturizam** je u Hrvatskoj prepoznat kao pokretač održivog razvoja te se postepeno razvija u vodeći oblika turizma u ruralnim područjima.

Demonja i Ružić (2010.) navode brojne turističke aktivnosti na osnovi kojih je moguće osmisliti „brojne oblike turizma“, a da su primjenjivi za ruralno područje. Pa se tako spominju „kulturni, zdravstveni, sportsko-rekreacijski, vodeni (wellness, vodeni sportovi, ribolov), vinski, lovni, vjerski te agroturizam“.

U novije se vrijeme počinje koristiti do sada ne definiran pojam »eko agro turizam« koji predstavlja spoj ekološko i agrarno baziranog oblika turizma. Po tome bi osnova za razvoj bila gospodarstva koja bi u svom djelovanju primjenjivala principe ekološki proizvodnje.

**Agroturizam** se često opisuje i kao »aktivno sudjelovanje turista u radnim aktivnostima na farmama i rančevima“. Osnovna djelatnost agroturizma je poljoprivreda, a usluge turistima je dodatna djelatnost. Na taj se način može osigurati dodatni dohodak od turizma, a ako su agroturistička gospodarstva u tome to im može postati primarna gospodarsku djelatnost. Turistička se seljačka gospodarstva načelno mogu smatrati obrascem ruralnog turizma.

Takav je turizam onaj koji se odvija na otvorenom te je povezan za sve vrste takvih aktivnosti.

Za neke turiste to je turizam u kojem se dobiva prilika za iskusiti život na selu kao dio „kulturnog imidža regije“ ili kako ga neki opisuju » bijeg u dobra stara vremena«.

Smještaj kod agroturizma može biti usluga kampiranja ili noćenja, te ga mogu koristiti grupno ili pojedinačno ovisno o kapacitetima lokacije. Agroturizam karakterizira sve vrste turističkih usluga koje seljačko domaćinstvo može pružiti na svom gospodarstvu (imanju), kao cjelini ili na pojedinim svojim dijelovima, koji mogu biti i fizički razdvojeni. Kao ni kod pojma ruralnog turizma, tako ni kod turizma na seljačkim gospodarstvima ne postoje jednoznačne definicije, ni po nazivlju ni po sadržaju. Uz njega se često veže i vinski turizam.

Seljačka gospodarstva koja se bave agroturizmom mogu nuditi:

- odmor na seljačkom gospodarstvu s korištenjem usluge pansionskog smještaja
- zabavu, rekreaciju (pješačenje, ribolov, jahanje, skijanje, sanjkanje i slično)
- odmor u obiteljskim zgradama ili drugim objektima kao npr. kampovima, pansionima, hotelima.

Lovni turizam karakterističan za ruralni prostor, to je oblik turizma za koji su bitni geografski, hidrografski i klimatski uvjeti te biljni pokrivač koji je neophodan za uzgoj i rast divljači.

Sportsko-rekreacijski turizam karakteriziraju sportske aktivnosti u prirodi (šetanje, biciklizam, skijanje, jahanje, plivanje) svi oblici sporta na igralištima i slično.

U suvremenom društvu sport postaje važan sadržaj pa se takav oblik rekreacije često opisuje kao sportska rekreacija, s ciljem aktivnog odmora turista. Zdravstveni turizam je tip odmora vezan uz lokacije na kojima je moguće izgraditi lječilišta ili posebne centre za takav tip odmora.

Vjerski turizam se povezuje se s lokalnim, regionalnim, nacionalnim i međunarodnim vjerskim središtima. Kulturni turizam povezuje putovanje radi obilaska nekih lokacija koje nude kulturu, obrazovanje, doživljaje i iskustva, a pri tome su aktivnog i sadržajnog odmora. Kao takav se preklapa s ostalim već opisanim oblicima turizma.

### **Atrakcije odnosno elementi razvoja ekoturizma**

Ekoturizam je zasnovan na principu aktivnog i održivog korištenja prirodnih resursa u turističke svrhe. Kao takav spada u novije oblike turizma, s pravim počecima razvoja sa ustrojima nacionalnih parkova. Nacionalni parkovi su se počeli pojavljivati prije otprilike 130 godina. U svijetu je vidljiv trend porasta interesa turista za takvim vidom odmora, no i dalje je na razini ispod 10% ukupnog svjetskog turizma.

Kroz posjete nacionalnim parkovima turisti dobivaju osim užitka posjeta samoj lokaciji i ekološku edukaciju posjetitelja a i lokalnog stanovništva koje će, ako zbog ničeg drugoga, o lokaciji voditi računa jer dugoročno od nje može imati korist. Sustavi nacionalnih parkova su sustavi krhke eko i bio sfere te im je potrebna pažnja, jer nisu obnovljivi, tj. prirodni procesi obnove su dugotrajni i nepredvidivi.

**Ekoturizam u RH spada u novije oblike turizma** no prema ostvarenom turističkom prometu i prihodima je pri dnu. Razvoj ekoturizma u RH vezan je isključivo za ruralni prostor i zaštićene dijelove prirode i temelji se na korištenju prirodnih ljepota (posjetitelji su privučeni odlikama prirodnog prostora), no pri tome se strogo vodi računa o tome da se ta ravnoteža ne naruši.

Usprkos prirodnim bogatstvima koja su baza za razvoj ekoturizma u Hrvatskoj je taj oblik turizma najslabije razvijen, jedan od razloga je slaba kvaliteta, raspoloživost/raznovrsnost novostvorenih turističkih atrakcija.

Način da se tome doskoči je mogućnost spajanja raznih vrsta turizma u jedinstvenu turističku ponudu pa se tako u Europi najčešće spajaju ekoturizam sa kulturnim i ruralnim turizmom u jedinstvenu ponudu.

Hrvatska se, s obzirom na svoju ukupnu površinu, ističe velikim brojem turistički atraktivnih bio raznolikih zaštićenih prirodnih područja.

Hrvatski razvojni potencijal čine :

1. turistički nerazvijena područja uz rijeke Dunav, Savu, Dravu, Unu, Kupu
2. jezera i ostali vodotoci
3. atrakcije povezane s krškim fenomenima kao npr. slapovi i sedrene barijere  
Plitvičkih jezera i rijeke Krke, stijene Velebita, spilje, ponori i druge krške atrakcije NP Plitvička jezera, NP Brijuni, NP Mljet koji nude turistički smještaj



Hrvatskoj nedostaje:

-kvalitetnih turističkih atrakcija kao što su suvremeno opremljeni kongresni centri, tematski i/ili zabavni parkovi, golf tereni te slični sadržaji turističke ponude

### **1.3 Hrvatski turizam danas-razvojni planovi**

“Strategija razvoja turizma RH do 2020. godine” bazni je dokument hrvatskog turizma koji prezentira načine i planove kvalitetnog razvoja istog u RH.

Europska Unija prepoznaje potencijal RH kao turističke destinacije, te svojim aktivnostima potiče razvoj. Nakon 2000.g. zbog krize u okruženju koja je djelomice potaknuta političkim nestabilnostima i prijetnjama terorizmom, hrvatski turizam je značajno podigao svoje poslovne rezultate.

#### **Ciljevi razvoja turizma**

„Strategija razvoja turizma RH do 2020.“ daje smjernice za razvoj turizma u Hrvatskoj, utvrđuje „ključne aktivnosti turističke politike usmjerene na osiguravanje proizvodnih, institucionalnih, organizacijskih i ljudskih pretpostavki“ a sa ciljem poboljšanja konkurentne sposobnosti hrvatskog turizma i korištenje resursne osnove na načelima odgovornog i održivog razvoja.

### Investicije

- Nove investicije od 7 milijardi €

### Poboljšanje strukture i kvalitete smještaja

- Povećanje hotelskog udjela (sa 13% na 18%) i povećanje kvalitete obiteljskog smještaja u kampovima

### Novo zapošljavanje

- Novih 20 - 22 tisuće direktnih i 10 tisuća indirektnih radnim mjesta

### Povećanje turističke potrošnje

- 14,3 milijardi € ukupne turističke potrošnje (12,5 mlrd. € inozemna)

Slika 1: Ciljevi turizma do 2020. godine“

Izvor: Strategija razvoja RH, 2020.

Nastavno se daje prikaz mjera po prioritetima.

MJERE	OPIS								
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Usklađivanje sustava obrazovanja u ugostiteljstvu s potražnjom	Racionalizacija broja obrazovnih institucija te stvaranje jačih regionalnih obrazovnih centara i specijaliziranih visokoškolskih ustanova.								
Nacionalni program cjeloživotnog učenja za djelatnike u turizmu	Sustavna provedba cjeloživotnog učenja za sve zaposlene u turizmu i ugostiteljstvu na neodređeno vrijeme, ali i doobrazovanja nezaposlenih za potrebe turizma.								
Preustroj sustava TZ i izgradnja efikasnog sustava upravljanja turističkom destinacijom	Organizacijske promjene i/ili prilagodbe postojećeg sustava turističkih zajednica i implementacija zadaća i odgovornosti regionalnih i lokalnih turističkih zajednica kao DMO								
Izrada novog strateškog marketing plana hrvatskog turizma	Izrada novog strateškog marketing plana hrvatskog turizma kojim će se utvrditi marketinški strateški ciljevi, te dizajn, komunikacija i distribucija vrijednosti za plansko razdoblje.								
Razvojni program specijalizacije receptivnih turističkih agencija	Razvoj sposobnosti kreiranja i plasmana jedinstvenih i pamtljivih doživljaja i turističkih paketa posebnih interesa, naročito u periodima pred- i posezone, te u kontinentalnim destinacijama.								
Kontinuirana izrada TSA i regionalnih TSA	Osiguranje informacijskih, organizacijskih i među-institucionalnih pretpostavki za periodičnu izradu satelitskog računa turizma Republike Hrvatske.								
Promocija investicija u turizam	Uspostava središnjeg mjesta informiranja potencijalnih investitora na području turizma, priprema projekata, održavanje investicijskih konferencija i obilazak investitora.								
Pozicioniranje Ministarstva turizma kao Posredničkog tijela u korištenja fondova EU 2014.-2020	Pozicioniranje omogućava stvaranje kvalitetnih pretpostavki za povlačenje sredstava iz EU fondova za potrebe projekata iz područja turizma.								

■ Najviši prioritet
 ■ Srednje visok prioritet

Slika 2: Neke od mjera koje se reflektiraju na razvoj turizma po prioritetima

Izvor: obrada autora po „Prijedlog strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020.“ Zagreb, 2013.

### 1.3.1 Ključna pitanja i ograničenja hrvatskog turizma

Hrvatska je primjer turističke destinacije u kojoj primat ima jedan proizvod koji izrazito karakterizira sezonalnost poslovanja; obilježje zemalja s toplim morima Mediterana (Jadran). Hrvatska bilježi značajan uspon na turističkom tržištu tek zadnjih 15ak godina.

Osnovni je problem što je stvoreno premalo razloga (proizvoda i usluga) za putovanja i boravak u Hrvatskoj izvan ljetne sezone, što zbog izostanka poduzetničkog interesa, a što zbog razvojno-poslovnih barijera i nedovoljno aktivno vođenih procesa od strane javnog sektora.

Nastavno se daje tabelarni prikaz rasta i razvoja a prema novijim podacima.

Travel & Tourism indicators			
	Absolute value	Percent of total	T&T industry GDP growth forecast (2013–2022)
<b>T&amp;T industry, 2012 estimates</b>			
T&T industry GDP (US\$ millions).....	6,446.3	11.5	4.7
T&T industry employment (1,000 jobs) .....	143.9	12.7	1.1
<b>T&amp;T economy, 2012 estimates</b>			
T&T economy GDP (US\$ millions) .....	15,466	27.7	4.6
T&T economy employment (1,000 jobs) .....	331	29.3	1.3
<hr/>			
International tourist arrivals (thousands), 2011 .....	9,926.7		
International tourism receipts (US\$, millions), 2011.....	9,364.0		

Slika 3: Indeks rasta Hrvatske u 2013, s projekcijom u 2020.

Izvor:<http://www.weforum.org/reports/travel-tourism-competitiveness-report-2013>,

15.04.2015

Iz podataka koje je objavio „The Travel & Tourism Competitiveness Report 2013“ vidljiva je diskrepanca između ukupnog rangiranja, te elemenata ocjene turističke smještajne infrastrukture te sveukupne ponude.

Country/Economy	OVERALL INDEX			SUBINDEXES					
	Regional rank	Overall rank	Score	T&T regulatory framework		Business environment and infrastructure		T&T human, cultural, and natural resources	
				Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
Switzerland	1	1	5.66	1	5.94	1	5.42	2	5.63
Germany	2	2	5.39	8	5.57	6	5.29	7	5.31
Austria	3	3	5.39	2	5.80	11	5.11	9	5.24
Spain	4	4	5.38	14	5.48	5	5.30	6	5.36
United Kingdom	5	5	5.38	17	5.44	10	5.13	3	5.57
France	6	7	5.31	9	5.56	7	5.18	11	5.20
Sweden	7	9	5.24	12	5.54	23	4.89	8	5.30
Netherlands	8	13	5.14	16	5.45	15	5.01	16	4.97
Iceland	9	16	5.10	3	5.77	13	5.06	36	4.47
Finland	10	17	5.10	5	5.74	22	4.89	24	4.65
Belgium	11	18	5.04	18	5.43	26	4.78	18	4.90
Ireland	12	19	5.01	7	5.68	19	4.96	40	4.41
Portugal	13	20	5.01	20	5.42	27	4.78	19	4.84
Denmark	14	21	4.98	25	5.31	16	4.98	26	4.64
Norway	15	22	4.95	11	5.55	28	4.77	33	4.53
Luxembourg	16	23	4.93	21	5.41	20	4.96	39	4.42
Malta	17	24	4.92	15	5.47	14	5.06	49	4.22
Italy	18	26	4.90	50	4.90	29	4.76	14	5.05
Cyprus	19	29	4.84	22	5.35	21	4.89	46	4.27
Estonia	20	30	4.82	10	5.55	30	4.72	51	4.19
Czech Republic	21	31	4.78	28	5.24	37	4.49	28	4.61
Greece	22	32	4.75	39	5.02	33	4.65	30	4.58
Croatia	23	35	4.59	42	4.99	39	4.43	42	4.37
Slovenia	24	36	4.58	33	5.12	35	4.52	52	4.11

Slika 4: Izvod iz ukupnog rangiranja, te elementi ocjene turističke smještajne infrastrukture te sveukupne ponude RH u 2013. prema kriterijima WEF

Izvor: „[http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TT\\_Competitiveness\\_Report\\_2013.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TT_Competitiveness_Report_2013.pdf)“, 23.04.2015

Prema izvješćima iz 2013. i 2014.god koje je objavljivao Institut za turizam, trenutna obilježja hrvatskog turizma su:

1. slaba diversifikacija lokalne ponude proizvoda i usluga;
2. nedostatak diversifikacije u sadržajnoj ponude u dijelu koji se odnosi na boravak gostiju;
3. porast noćenja koji se temelji na nekontroliranom/nestandardiziranom obiteljskom smještaju u kućanstvima;

4. nedostatak hotelske više kvalitete;
5. nedostatna prometna pristupna infrastruktura;
6. neatraktivni marketing;
7. neprepoznatljivo globalno brendiranje;
8. neadekvatni odredišni turistički smještaj;
9. uključivanje stanovništva u lokalne sezonske poslove.

S obzirom na trenutnu gospodarsku situaciju za očekivati je da će se u RH turizam razvijati u kriznim uvjetima postojeće financijske, ekonomske i energetske krize, te je stoga nužno poticati ga mjerama razvoja. Te mjere moraju biti u funkciji ubrzavanja turističkog razvoja u kontinentalnom dijelu zemlje, a prema planu „Hrvatska 365“ potreban je razvoj i tehnologija kojima bi se sustav mogao adekvatnije monitorizirati.

Da bi se ostvarila željena dinamika razvoja do 2020. treba ukloniti ograničenja koja su vezana za nisku kvalitetu smještajnih kapaciteta.

### **1.3.2 Analiza postojećeg stanja**

Analiza postojećeg stanja u Hrvatskom turizmu dana je na osnovu više prikazanih kriterija. Kriteriji su radi preglednosti dani u tablici nastavno u tekstu.

Tablica 1: Analiza postojećeg stanja

<b>Kvaliteta i struktura ponude</b>	
<b>turistička smještajna struktura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hotelski smještaj sudjeluje sa 13%, što se negativno trend, te ne pomaže produljenju sezone</li> <li>- 49% čini obiteljski smještaj (kućanstva) s kojima je strateški teško upravljati, „ne postoji strategija upravljanja, jasna regulacija niti tržišno prepoznatljive oznake kvalitete kojim bi se poticala i nagrađivala kvaliteta“</li> <li>-loše planiranje i/ili upravljanje kapacitetima različitih sustava poskupljuje izgradnju istih, te povećava godišnje troškove operativnog korištenja i održavanja infrastrukture.</li> </ul>
<b>ponuda izvan smještaja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-nema kongresnih centara ni kapaciteta povezanih uz zdravstvo</li> <li>-mali broj golf igrališta niske kvalitete</li> <li>- nedostatak sadržaja koji bi mijenjali percepciju destinacija kroz dodatnu ponudu zabavnih tematskih parkova</li> <li>- standard je ispod standarda konkurencije po pitanju ponude kvalitetnih proizvoda</li> </ul>
<b>Tržišna struktura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- koncentracija velikih konglomeracija koje su spore u odgovoru na potrebe tržišta</li> <li>-negativna zainteresiranost potencijalnih ulagača zbog tromosti sustava</li> </ul>
<b>Dostupnost</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-prometna infrastrukturna mreža je segmentirano u dobrom stanju, no najveći se problem očituje u organiziranosti prihvata i otpreme turista u točkama terminala, te problemi vezani uz organizaciju voznih vremena</li> </ul>

<b>Prilike za investiranje</b>	
<b>investitori -prepreke</b>	-sporo i pretjerano administriranje, ovisnost o političkim prilikama
<b>uvjeti investiranja</b>	-visoki troškovi poslovanja, bez poticaja i inicijativa
<b>upravljanju državnom imovinom</b>	-dugotrajni procesi pripreme projekata -slab sustav upravljanja -neusklađenost prostornih planova -nesklad odlučivanja na državnoj i lokalnoj razini
<b>Marketing/prodaja</b>	
<b>komercijalizacija</b>	-nedostatak definirane ideje razvoja turizma -slab ROI
<b>Brend</b>	-zastarjeli brend i vizualna komunikacija -regionalni i destinacijski brandovi nisu pronašli put na tržište/neprepoznatljivi su -ne prepoznatljivost posebne kvalitete i/ili diferencirane ponude
<b>Web</b>	-turizam nema efikasnu web platformu (focal point) -na regionalnim i lokalnim razinama nedostatak interesa za takav vid promocije -slaba informatička pismenost
<b>Komuniciranje javnost</b>	-nema analize povratnih informacija
<b>Ljudski potencijali i upravljanje kvalitetom</b>	

<b>obrazovanje/ učenje/ Svijest o turizmu</b>	-postojeći programi cjeloživotnog učenja nedovoljno uključuju usavršavanje vještina koje su nužne za rad u turizmu -nepostojanje adekvatnog sustava informiranja i baza podataka -outputi nisu usklađeni sa zahtjevima tržišta -nedostatak svijesti o važnosti turizma
<b>Zakonski okvir i upravljanje</b>	
<b>Zakonski okvir</b>	postojeći zakonski okvir je nedovoljno funkcionalan, a često i neprimjeren, neusklađen i/ili nedorečen
<b>Nedovršena privatizacija</b>	-proces privatizacije još nije završen
<b>Upravljanje destinacijom</b>	- ne postoji međuresorno tijelo sa strategijom donošenja i provođenja operativnih mjera -odluke se u znatnom broju slučajeva donose ovisno o individualnim stavovima

**Izvor:** obrada autora po „Strategiji razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine“, 2013.

### 1.3.3 Atrakcije

Hrvatska je zemlja bogate kulturno-povijesne baštine i prirodnog potencijala (izuzetno veliki broj turistički atraktivnih zaštićenih prirodnih područja Nažalost, od nastavno opisanih tek je manji broj turistički prepoznat, valoriziran i uključen u kvalitetnu ponudu.

Potencijali:

1. more, razvedena obala s nebrojenim otocima koje opasuju plaže
2. velikog dijela teritorija je od zelenim pokrivačem

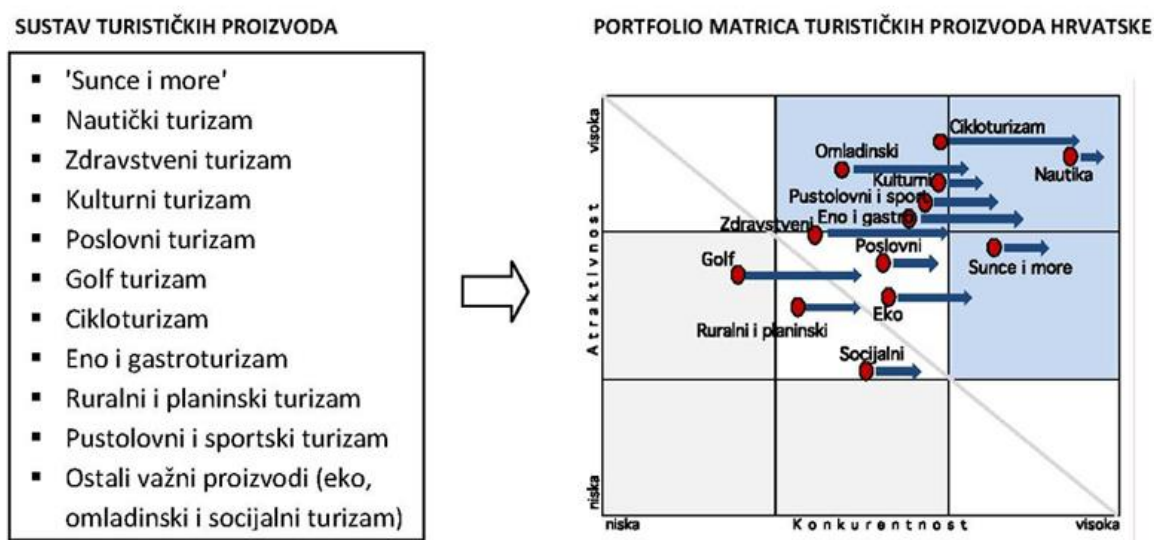


3. područja uz Dunav, Savu, Dravu, Unu, Kupu, Cetinu i druge rijeke, jezera, ostale vodene površine
4. NP Brijuni, Kornati i Mljet
5. krški fenomeni (slapovi i sedrene barijere Plitvičkih jezera i rijeke Krke, spilje, ponori i druge krške fenomeni)
6. Velebit, NP Risnjak, Žumberak, Lonjsko polje, Papuk i Kopački rit, kulturna dobra pod zaštitom UNESCO-a (povijesna jezgra Dubrovnika, Dioklecijanova palača u Splitu, Šibenska katedrala, povijesna jezgra grada Trogira, Eufrazijeva bazilika u Poreču i Starogradsko polje)
7. kulturna dobra- Pulski amfiteatar, jezgra grada Hvara
8. više od tisuću dvoraca, kurija i utvrda
9. najviše nematerijalne baštine pod zaštitom UNESCO-a u Europi, dok je u svjetskim razmjerima odmah iza Kine i Japana

### **Sustav turističkih proizvoda Hrvatske**

Postojeća obilježja hrvatske turističke ponude, dana su kroz 10 ključnih skupina na kojima bi se do 2020. godine trebao bazirati/razvijati turizam tj. turistička ponuda Hrvatske.

Te navedene su bazna osnova tj.kvalitativno-kvantitativni mogući razvojni resurs turizma.



Slika 5: Sustav turističkih proizvoda Hrvatske

Izvor: obrada autora po „Prijedlog strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020.“ Zagreb, 2013.

## Turistička infrastruktura

Hrvatska je izrazito siromašna u novostvorenim turističkim atrakcijama. Infrastruktura je nedostatna, iz prije iznesene analize Strategije razvoja vidljivi su problemi u planiranju i investiranju u bilo kakve projekte.

Nedostaju centri:

1. za kongresni turizam
2. tematski/zabavni parkovi
3. golf igrališta
4. centri cjelogodišnjeg planinskog i sportskog turizma
5. biciklističke staze s infra i suprastruktururom
6. ronilački i jedriličarski centri.

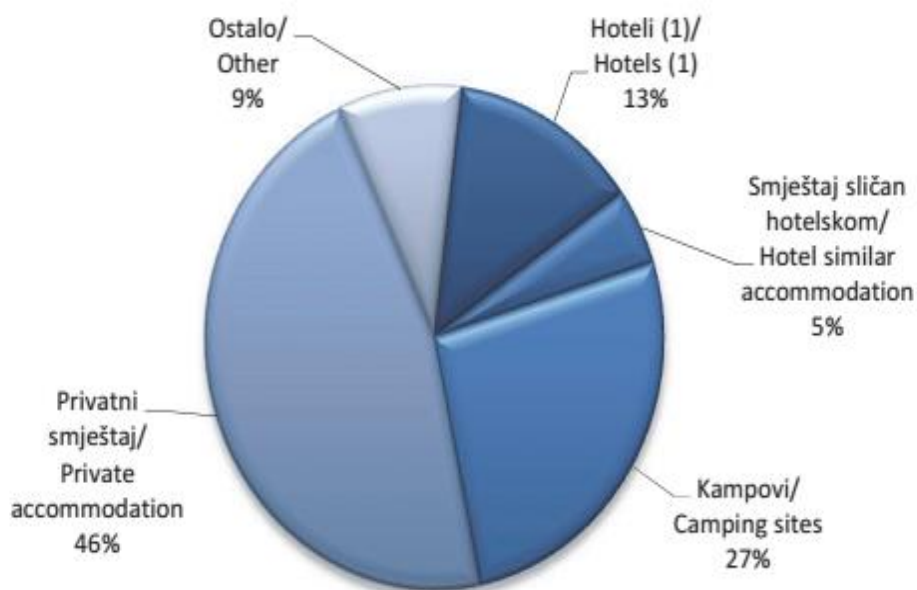
### **Postojeća smještajna infrastruktura**

Nastavno je dana analiza prema zadnjim dostupnim podacima iz 8mj./2014. godine.

Podatci su iz javno dostupnih izvora:

-oko 900 tis. postelja: u kućanstvima (privatni smještaj) nudilo se oko 46% u kampovima oko 27%

-oko 120 tis. postelja: U hotelima, hotelima baštine, apart-hotelima nudilo se oko 13%, a u turističkim naseljima i apartmanima, "guest house" oko 5%



Napomena: Hoteli (1) uključuju hotele, hotele baštine, apart hotele i integralne hotele./  
Note: Hotels (1) include hotels, heritage hotels, all-suite hotels and integral hotels.

Slika 6: Ukupan broj stalnih postelja prema vrstama smještaja 8/2014

Izvor: obrada autora po „Prijedlog strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020.“ Zagreb, 2013.

Hotelski kapaciteti u Hrvatskoj iznose oko 120 tis. postelja:

-od toga 43% otpada na hotele s tri zvjezdice

-na hotele s četiri zvjezdice 35%

- najluksuznije hotele (pet zvjezdica) 8%

-Ostatak od 14% su hotela s dvije zvjezdice.

-Najveći BI indeks imali su hoteli s četiri zvjezdice 54%, te tri zvjezdice 52%.

	Hoteli s dvije zvjezdice/ <i>Two-star hotels</i>	Hoteli s tri zvjezdice/ <i>Three-star hotels</i>	Hoteli s četiri zvjezdice/ <i>Four-star hotels</i>	Hoteli s pet zvjezdica/ <i>Five-star hotels</i>
Iskorištenost / <i>Occupancy rate</i>	46,6	52,1	54,3	49,4

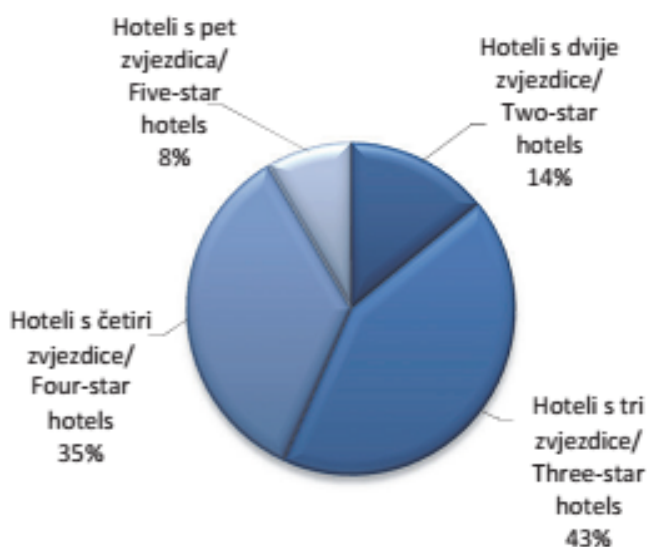
\*Odgovara bruto iskorištenosti (računa se na ukupan broj dana u godini za hotele koji su radili barem jedan dan/

\**Gross occupancy (calculated with total number of days in year for the hotels opened at least one day)*

Izvešće: BIST – Sustav poslovne inteligencije u turizmu; [www.iztg.hr/](http://www.iztg.hr/)

Report: BIST – System of business intelligence in tourism; [www.iztg.hr](http://www.iztg.hr/)

Izvorni podaci DZS-a/ *Original data from Croatian Bureau of Statistics*



Slika 7: Struktura i iskorištenost hotela prema kategorijama 2013.

Izvor: obrada autora po „Prijedlog strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020.“ 2013.

U kampovima kapaciteti pokazuju oko 230 tis. postelja od toga:

- kampove s tri zvjezdice 41%

-oko 22% imaju kampovi sa 4 zvjezdice (četiri zvjezdice)

-oko 63% su su kampovima s 3 ili 4 zvjezdice

-kampovi s dvije i jedna zvjezdica nose 37%

BI indeks imali su imali su kampovi s četiri zvjezdice 39%, odnosno s tri zvjezdice blizu 33%.

	Kamp s jednom zvjezdicom / One-star camping sites	Kamp s dvije zvjezdice / Two-star camping sites	Kamp s tri zvjezdice / Three-star camping sites	Kamp s četiri zvjezdice / Four-star camping sites
Iskorištenost / Occupancy rate	18,2	30,7	32,8	38,8

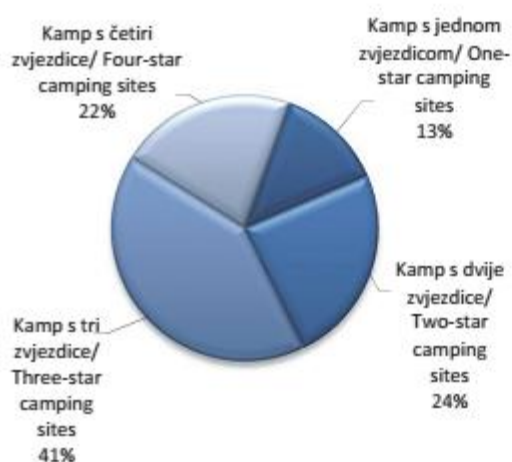
\*Odgovara bruto iskorištenosti (računa se na ukupan broj dana u godini za kampove koji su radili barem jedan dan/

\*Gross occupancy (calculated with total number of days in year for the camping sites opened at least one day)

Izvešće: BIST – Sustav poslovne inteligencije u turizmu; www.itzg.hr/

Report: BIST – System of business intelligence in tourism; www.itzg.hr

Izvorni podaci DZS-a/ Original data from Croatian Bureau of Statistics



Slika 8: Struktura i iskorištenost kampova prema kategorijama 2013.

Izvor: obrada autora po „Prijedlog strategije razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020.“ Zagreb, 2013.

### Opća infrastruktura i dostupnost

Razvoj prometnog sustava Republike Hrvatske i njegova infrastruktura nezadovoljavajući su prije svega zbog zastarjele i stihijski izgrađivane infrastrukture koja se očitovala kroz neracionalnu izgradnju pojedinih kopnenih dionica i zastarjelih i neiskorištenih pomorskih i riječnih objekata. Stanje u prometnoj suprastrukturi je

nekoherentno i odraz je nepostojanja smjernica razvoja što je rezultiralo šarolikošću i nekompatibilnošću elemenata suprastrukture po svim granama prometa.

Pomorska prometna infrastruktura - Jadranska orijentacija Hrvatske predodređena je njenim položajem koji joj daje izlaz na Jadransko more te joj omogućuje ulogu spojnice Europe s kopnom i morem. Obala dugačka 5835,3 km od čega kopna 1777,3 tj. 30,5% i otoka 4058 km tj. 69,5% daje mogućnost postojanja 350 luka s izgrađenom obalom, no samo u neke mogu pristati veliki prekoceanski brodovi te su se u njima razvili kapaciteti za prihvat brodova i manipulaciju teretom. Republika Hrvatska ima 6 luka otvorenih za javni promet od osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za RH u gradovima: Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik. U lukama otvorenim za javni promet koncesionari koji obavljaju lučke operacije su: Luka Rijeka d.d., Luka Zadar d.d., Luka Šibenik d.d., Luka Split d.d., Trajektna luka Split d.o.o., Luka Ploče d.d., Luka Dubrovnik d.d. Od svih spomenutih luka, Riječka ima najveći promet robe. Razlog za kontinuirano smanjenje lučkog rada je između ostalog i zbog loše povezanosti luke sa zaleđem, neodgovarajuće infrastrukture, nedostatku STT i lučke pretovarne mehanizacije i slaboj organizaciji.

Riječna prometna infrastruktura - Ukupna duljina hrvatskih plovnih putova je 936 km za plovila od 400 do 1500 tona. Uvjeti plovidbe su različiti po pojedinim dionicama. Prema međunarodnoj kategorizaciji četvrtu međunarodnu kategoriju plovnog puta za

plovila do 1500 tona nosivosti u Republici Hrvatskoj imaju rijeke Dunav, u ukupnoj dužini kroz RH 137,5 km i Drava do Osijeka u dužini 13 km. Treću kategoriju do 1000 km nosivosti ima Sava do Jasenovca, drugu kategoriju do 650 tona nosivosti ima Sava do Siska, a prvu kategoriju do 400 tona nosivosti Sava do Zagreba, u ukupnoj dužini 446 km. Drava od Osijeka do Đurđenovca u dužini 184,6 km ima treću kategoriju, dok preostali plovni dio Drave u dužini od 47,6 km ima prvu kategoriju. Neretva je plovna od ušća u Jadransko more do Metkovića u dužini 18 km za brodove čiji gaz ne prelazi 3,5 m što odgovara VI. Kategoriji plovnog puta. Operative riječne luke su Luka Vukovar, Osijek i Sisak.

Zračna prometna infrastruktura - Zračni promet je u porastu posljednjih nekoliko godina, što je bio i kvalitativni podstrek za modernizaciju i rekonstrukciju zračne infrastrukture. Važnost s gospodarskog i prometnog gledišta je značajnija u vidu prijevoza putnika no sa stanovišta intermodalnog transporta teško je pretpostaviti da će u budućnosti doći do povezivanja ove grane prometa s ostalim granama. U RH je sedam zračnih luka koje imaju uzletno-sletne staze koje mogu prihvatiti konvencionalne zrakoplove bez ograničenja. To su Zagreb i Osijek na kontinentalnom dijelu i Pula, Rijeka, Zadar, Split i Dubrovnik na obalnom dijelu. Registrirano je i jedanaest zračnih pristaništa. Obzirom na male količine tereta koje se prevoze, zračni promet svoju ulogu nalazi prvenstveno u prijevozu putnika i nekih specijalnih tereta te skupocjenih i brzih pošiljaka.



Cestovna prometna infrastruktura - ulaganja u ceste u proteklom su desetljeću bila šest puta veća nego u željeznicu. Duljina cesta u RH iznosi 28 344 km, od toga autocesta 742 km.

Obzirom na povoljni geografsko-prometni položaj Republike Hrvatske i ulogu koju ona može imati u europskom prometnom sustavu, neophodno je stvoriti sve potrebne preduvjete kako bi Hrvatska udovoljila zahtjevima europskog prometnog sustava.

Modernizacija i izgradnja prometne infrastrukture nužan je preduvjet ulaska u europske prometne mreže. To je dugoročan proces koji zahtijeva ogromna materijalna sredstva, pa prometnu politiku treba voditi na način da se uz sufinanciranje od strane EU postignu maksimalni rezultati po pitanju razvoja. Hrvatske ceste d.o.o. upravljaju i gospodare s mrežom državnih cesta u ukupnoj dužini od 6.934 kilometra. Dužinu od 6.812 kilometara čine cestovni pravci, a razliku pokrivaju odvojeci i krakovi na križanjima, 98% državnih cesta su ceste s asfaltnim kolnicima, dok 2% (ili 122 km) čine ceste od navezenoga kamenog materijala (makadamski kolnici).

Stanje cestovne mreže u korelaciji je s različitim obimom prometa. Prema statistikama na državnim cestama prosječni dnevni promet (PGDP) je oko 4 tis. vozila/dan. Godišnji se porast promatra u 5% porastu.

Hrvatska se nalazi na dva koridora Osnovne prometne mreže EU-a, na Mediteranskom i Rajna-Dunav koridoru. Mediteranski koridor povezuje jug Iberijskog poluotoka, preko španjolske i francuske mediteranske obale prolazi kroz Alpe na sjeveru Italije, zatim ulazi

u Sloveniju i dalje prema mađarsko-ukrajinskoj granici. Njegov sastavni dio je i pravac Rijeka-Zagreb – Budimpešta, odnosno RH2 koridor. Na Mediteranski koridor nastavlja se željeznički pravac Zagreb – Slovenija, tj. RH1 koridor. Koridor Rajna – Dunav je riječni pravac koji povezuje Strasbourg, Frankfurt, Beč, Bratislavu, Budimpeštu, odakle se jedan dio račva prema Rumunjskoj, a drugi ide Dunavom između Hrvatske i Srbije i dalje na Crno more.

Željeznička pruga DG – Botovo – Zagreb – Rijeka je, uz pruge na pravcu RH1, jedna je od najznačajnijih željezničkih pruga u Hrvatskoj. To je pruga koja povezuje najveću i najznačajniju hrvatsku luku Rijeku s unutrašnjosti, odnosno svojim prirodnim zaleđem. Na području Hrvatske pruga se proteže od Rijeke, preko Zagreba do Botova, odnosno granice s Mađarskom.

Željeznička prometna infrastruktura stara je i neadekvatno održavana, općenito je ispod europskih standarda. Štete nastale ratnim razaranjima sanirane su osim na prugama sa malim radom. Kvaliteta usluge koja se pruža neodgovarajuća je na skoro cijelom području postojeće mreže. Brojna ograničenja brzine proistječu iz neodgovarajućeg održavanja i zastarjelih signalno-sigurnosnih uređaja. Dužina željezničkih pruga iznosi 2726 km. Zaostatak u razvijenosti osobito je izražen po pitanjima elektrifikaciji mreže, te o duljini dvokolosječnih pruga.

**Proizvodi s izraženom perspektivom razvoja**

**Zdravstveni turizam:**

-brzorastuća grana turizma s godišnjim rastom od oko 20 ak%

-Hrvatska ima odlične komparativne prednosti za razvoj tog tipa turizma zbog svojih prirodnih potencijala i ugodne klime

Proizvodi zdravstvenog turizma danas posebno relevantni za Hrvatsku uključuju: wellness turizam, lječilišni turizam i medicinski turizam.

### **Cikloturizam :**

- nova trendi grana turizma sa izuzetnim prognozama rasta -Hrvatska ima razvijenu mrežu lokalnih i županijskih biciklističkih staza; neke su postale dijelovi međunarodnih ruta

-u Hrvatskoj još nije zaživio u punom obliku

### **Gastronomija i enologija:**

je turistički proizvod čiji rast potražnje u HR generiraju domaći turisti.

-procjena je da oko 160 tis. domaćih turista posjećuje vinske ceste

gastronomija i enologija najjači su u ponudi u Istri, Dalmaciji i Slavoniji

„...no ipak sustavan pristup razvoju gastro-enološke turističke ponude još je nedovoljno valoriziran iako je već dugi niz godina sastavni dio turističke promocije zemlje“, (Studija razvoja vinskih cesta, 2008).

### **Ruralni i planinski turizam:**

- ruralni turizam, sudjeluje ukupno u međunarodnim sa oko 3%
- predviđa se godišnji rast od oko 6% ( <http://www.ruralna.hr/>, 15.04.2015).
- hrvatska ponuda ruralnog turizma razvija se izuzetno sporo
- Iznimka je Istra, a donekle i Osječko-baranjska županija.
- planinski centri: Bjelolasica, Platak i Begovo Razdolje posluju slabo

### **Golf turizam:**

-u Hrvatskoj trenutno nema terena s 18 rupa osim „u NP Brijuni te par privatnih, uz nekoliko manjih s 9 rupa, zbog svog idealnog krajolika i blage klime Hrvatska planira postati značajna golf-destinacija na istočnom Jadranu“. ; to je razlogom da Hrvatska nije na kartama golf ponude EU ( <http://croatia.hr/hr-HR/Aktivnosti-i-atrakcije/Aktivni-turizam/Golf> , 15.04.2015).

### **Pustolovni i sportski turizam:**

- -u brdovitom i obalnom dijelu Hrvatske, ubrzano razvija široka ponuda pustolovno/sportskih programa; no još uvijek sporo i sporadično

### **Ekoturizam:**

-prema dostupnim podacima oko 3% putovanja je ekoturističko ( The Case for Responsible Travel, 2013). U RH je slabo ravijen.

#### 1.3.4 Ljudski potencijali

Nova željeznička pruga ima značajnu regionalnu ulogu u povezivanju prostora sjeverozapadne Hrvatske, kako u funkciji prijevoza putnika, tako i u povezivanju poslovnih i industrijskih zona željeznicom na području predviđene trase. Uvođenje putničkih vlakova omogućit će stanovnicima i radnicima na obuhvaćenom području bolju povezanost u lokalnom, regionalnom i međunarodnom smislu te im ponuditi alternativu u odnosu na dosadašnji putnički prijevoz. Osim direktnih putničkih linija, moguće je uvođenje kružnih putničkih vlakova Koprivnica – Varaždin – Čakovec – Kotoriba, a time i prometno povezivanje Koprivničko – križevačke, Međimurske i Varaždinske županije.

Željeznica je od iznimnog značaja za stanovništvo i gospodarstvo te ujedno cjelokupan prometni sustav regije. Planirani zahvat omogućit će zapošljavanje dijela stanovništva i posredno aktivirati niz lokalnih poduzeća, čime bi se unaprijedila lokalna i regionalna zajednica. Razvoj željezničkog prometa može omogućiti revitalizaciju naselja i gospodarstva uz zadržavanje stanovništva zbog smještaja infrastrukturnih objekata u područjima u kojima je uočljiv pad broja stanovnika. Pad broja stanovnika zabilježen je u svim naseljima kroz koja bi predmetna dionica pruge trebala proći.

Izgradnja nove željezničke pruge će pozitivno utjecati na stanovnike koji će redovito koristili željeznički promet kao glavno prijevozno sredstvo. To su prvenstveno dnevni migranti koji putuju izvan naselja radi posla ili školovanja.

## 1.4 Trendovi razvoja turizma u EU okruženju

Analizirajući zadnje dostupne podatke iz prvog tromjesečja 2014. godine zabilježeno su podatci nastavno dani u tablicama.

	Noćenja (u 000)/ <i>Tourist nights</i> (in 000)	Udio u ukupnim noćenjima (u %)/ <i>Share in total</i> <i>tourist nights</i> (in %)	Stopa promjene (I. - III. 2014./ I. - III. 2013.)/ <i>Rate of</i> <i>change</i> (I-III 2014/ I-III 2013)	Prosječna duljina boravka/ <i>Average</i> <i>length</i> <i>of stay</i>
Njemačka/ <i>Germany</i>	95	8,0	-34,0	3,7
Slovenija/ <i>Slovenia</i>	79	6,6	19,2	2,3
Italija/ <i>Italy</i>	76	6,4	-4,9	1,9
Austrija/ <i>Austria</i>	72	6,1	-33,6	2,7
Bosna i Hercegovina/ <i>Bosnia and</i> <i>Herzegovina</i>	49	4,1	-1,7	2,9
Republika Koreja/ <i>Republic of Korea</i>	32	2,7	763,0	1,1
SAD/ <i>USA</i>	22	1,9	1,7	2,3
Srbija/ <i>Serbia</i>	21	1,8	4,1	2,1
Ujedinjeno Kraljevstvo/ <i>United Kingdom</i>	20	1,7	-21,3	2,9
Mađarska/ <i>Hungary</i>	13	1,1	-16,2	2,3
Prvih 10/ <i>Top 10 countries</i>	478	40,3	-10,5	2,4
Ostali strani/ <i>Other foreign countries</i>	199	16,7	-13,6	2,2
Ukupno strani/ <i>Total foreign countries</i>	677	57,0	-11,5	2,3
Domaći/ <i>Domestic</i>	510	43,0	1,0	2,4
Sveukupno/ <i>Total</i>	1.187	100,0	-6,5	2,3

Izvešće: BIST – Sustav poslovne inteligencije u turizmu; [www.itzg.hr](http://www.itzg.hr)/ Report: BIST – System of business intelligence in tourism; [www.itzg.hr](http://www.itzg.hr)  
Izvorni podaci DZS-a/ Original data from Croatian Bureau of Statistics.

Slika 9: Struktura potražnje prema emitivnim zemljama

Izvor: Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2014.

Iz podataka je vidljiv pad broja turista iz emitivnih zemalja koje su tradicionalno punile najviše kapaciteta (Njemačka, Austrija, Italija) te porast turista iz zemalja u okruženju.

#### 1.4.1 Tržišne prilike za Hrvatsku

Buduća željeznička pruga imala bi uz međunarodnu funkciju i značajnu regionalnu ulogu u povezivanju prostora sjeverozapadne Hrvatske, kako u funkciji prijevoza putnika, tako i u povezivanju poslovnih i industrijskih zona željeznicom na području predviđene trase.

Nova željeznička pruga Koprivnica – Kotoriba – Državna granica – (Murakeresztur) će omogućiti izravno povezivanje Rijeke s mrežom željezničkih pruga u sjeverozapadnom dijelu Mađarske. Nova željeznička pruga povezivala bi postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M201 DG – Botovo – Koprivnica – Dugo Selo i M501 DG – Čakovec – Kotoriba – DG.

Novom željezničkom prugom će biti omogućeno kvalitetnije i brže povezivanje Međimurske, Koprivničko – Križevačke i Varaždinske županije s hrvatskim i europskim susjednim regijama. Omogućit će se kvalitetan prijevoz putnika prema Mađarskoj, Osijeku i Zagrebu gdje se stanovnici školuju i liječe te iz kojih dalje putuju prema europskim zemljama

Novom prugom bi se omogućila kružna linija Čakovec – Varaždin – Koprivnica – Čakovec što bi pojednostavilo prigradski prijevoz.

Matični kolosijek „Danica“ duljine 4,5 km spaja kolodvor Koprivnicu sa industrijskom zonom grada Koprivnica gdje se nalaze Podravka, Tvornica Vegete, Tvornica dječje hrane, Danica, Belupo, Carlsberg Croatia i Podravsko gospodarstvo.

Za potrebe planiranog Regionalnog centra za gospodarenje otpadom sjeverozapadne Hrvatske Piškornica predviđena je izgradnja otpremništva što će značajno doprinijeti efikasnijoj organizaciji transporta u okviru sustava gospodarenja otpadom.

Primjenom čistije proizvodnje po industrijskim granama/gospodarskim djelatnostima, povezivanjem više gospodarskih subjekata unutar gospodarske zone od kojih svaki koristi proizvode, poluproizvode ili otpad onog prethodnog s tendencijom potpunog recikliranja otpada na lokaciji, poticanjem proizvodnje novih proizvoda koji su prijateljski prema okolišu i odgovornost za proizvod nakon korištenja kao i uvođenjem sustava upravljanja okolišem (ISO 14000, EMAS) u gospodarske subjekte, moguće je svesti na minimum eventualni kumulativni utjecaj gospodarske zone i pruge.

Nastavno u tablicama je dan indeks kompetitivnosti RH, koji bi trebao poslužiti kao dobar putokaz kod kreiranja razvojnih planova.



DETALJNI INDEX TRAVEL&TURISM INDEKSA KOMPETITIVNOSTI			
INDIKATOR		REZULTAT	RANG
<b>13th pillar: Natural resources</b> .....		<b>3.8</b> .....	<b>56</b>
13.01	No. of World Heritage natural sites*	1	45
13.02	Quality of the natural environment.....	5.6	<b>17</b>
13.03	Total known species* .....	424	89
13.04	Terrestrial biome protection (0–17%)*.....	12.0	62
13.05	Marine protected areas, %* .....	1.9	<b>23</b>

Slika 10: Hrvatska prema analizi T&T indeksa kompetitivnosti, indikator 13

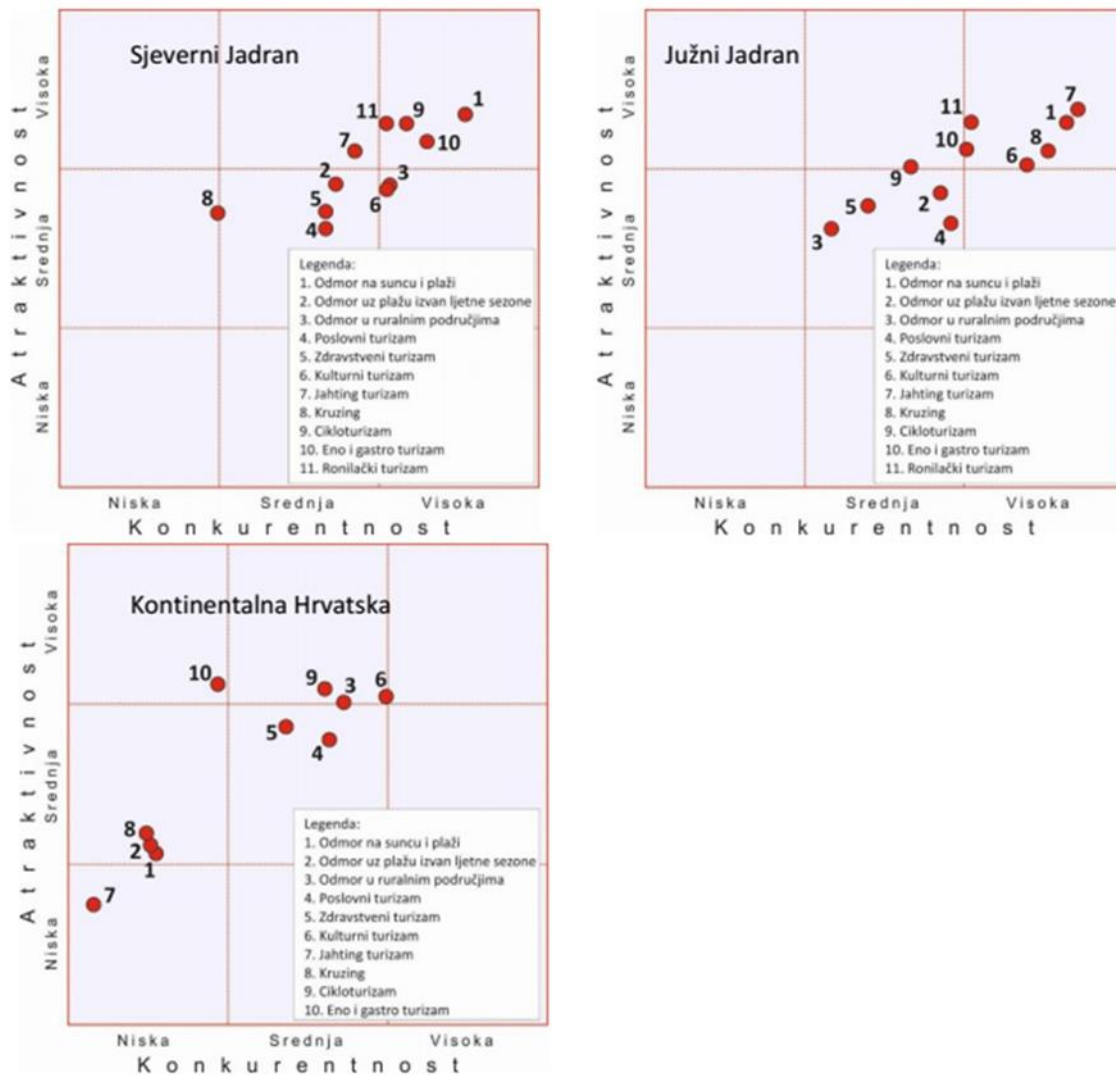
Izvor: [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TT\\_Competitiveness\\_Report\\_2013.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TT_Competitiveness_Report_2013.pdf),  
23.04.2015.

DETALJNI INDEX TRAVEL&TURISM INDEKSA KOMPETITIVNOSTI			
INDIKATOR		REZULTAT	RANG
<b>9th pillar: ICT infrastructure</b> .....		<b>4.3</b> .....	<b>30</b>
9.01	ICT use for B-to-B transactions .....	5.2	52
9.02	ICT use for B-to-C transactions.....	4.5	74
9.03	Individuals using the Internet, %* .....	70.7	<b>33</b>
9.04	Fixed telephone lines/100 pop.* .....	40.1	<b>28</b>
9.05	Broadband Internet subscribers/100 pop.* .....	19.6	36
9.06	Mobile telephone subscriptions/100 pop.* .....	116.4	50
9.07	Mobile broadband subscriptions/100 pop.* .....	34.9	35

Slika 11: Hrvatska prema analizi T&T indeksa kompetitivnosti, indikator 9

Izvor: [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TT\\_Competitiveness\\_Report\\_2013.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TT_Competitiveness_Report_2013.pdf),  
23.04.2015.

- Zbog pristupačnosti infrastrukture, postojeće željezničke pruge (DG – Botovo – Zagreb – Rijeka) i buduće brze ceste (autoceste) biti će omogućen daljnji razvoj industrijskih i poduzetničkih zona u okolici zahvata. Postojeće industrijske i poduzetničke zone su u Koprivnici, Križevcima, Svetom Ivanu Žabnom, Vojakovačkom Kloštru i Đurđevcu, Goričanu, Svetoj Mariji i Kotoribi. Nove industrijske i poduzetničke zone predviđaju se samo uz centralna naselja i to kao proširenja već postojećih ili kao nove industrijske/obrtničke zone. Navedene zone planiraju se u Kloštru Podravskom (dvije), Virju, Kalinovcu, Molvama, Novigradu Podravskom, Đurđevcu, Goli, Ferdinandovcu, Koprivničkom Ivancu, Drnju, Svetom Petru Orehovcu, Nedelišću, Orehovici – Mala Subotica, Podbrestu, Hodošanu, Selnicu, Donjem Kraljevcu, Palinovcu i Krištanovcu. U novim zonama planira se izraditi cjelokupnu infrastrukturu, urediti zemljište i osigurati nesmetanu prometnu povezanost na glavne prometne koridore.



Slika 12: Tržišna spremnost Hrvatske prema makroregijama

Izvor: Istraživanje predstavnika različitih interesnih skupina, Institut za turizam, Zagreb, listopad 2011.

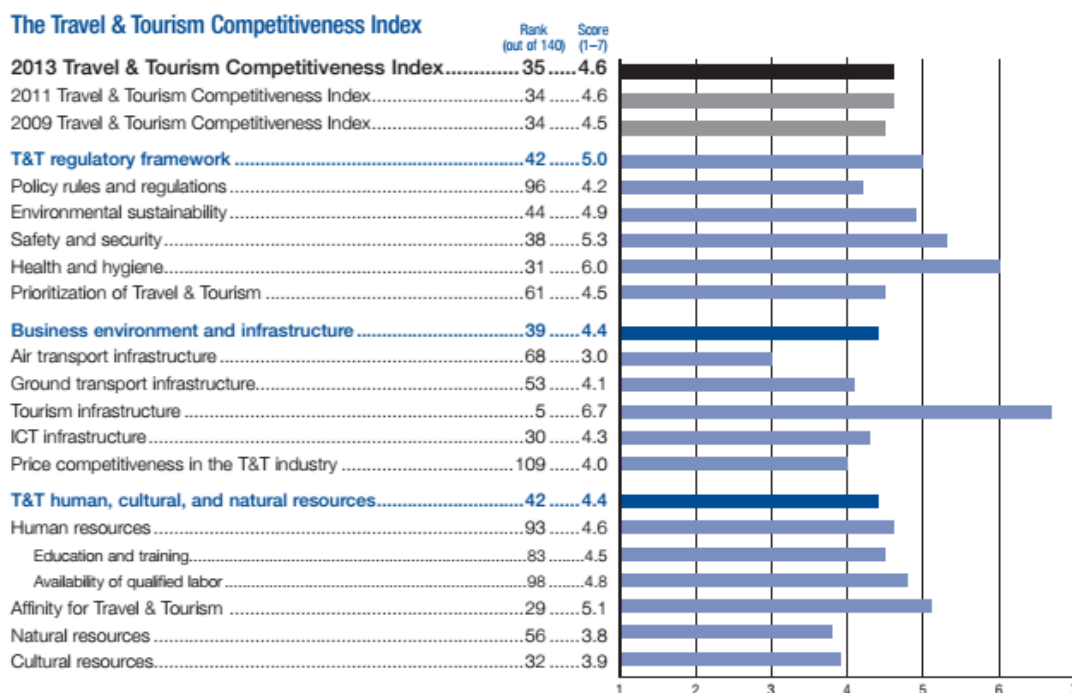
U tom smislu, važno je naglasiti da se razvoj turizma u nas treba i dalje temeljiti na unapređenju zaštite okoliša, očuvanju kvalitete prirodnih resursa te odgovornom i održivom upravljanju razvojem sadržaja turističke ponude.

## Analiza konkurentne pozicije

Prema objavljenim rezultatima „Travel and Tourism Competitiveness Reporta za 2013.“, ... domaći turizam je „... u 2013. godini, prema svojoj međunarodnoj konkurentnosti, zauzeo 35. mjesto u svijetu“. (<http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2013/#section=overall-rankings-2013>, 20.04.2015.)

Podatci su dani nastavno u tablici na slici.

Vidljivo je primjetno zaostajanje za svim mediteranskim zemljama. U korelaciji sa analizom inputa razvoja iz Strategije razvoja, vidljivo je da mjere iz strategije koje su se referirale na edukaciju osoblja i dalje nisu dobre, jer je primjetno zaostajanje u tom segmentu.



Slika 13: Hrvatska prema analizi T&T indeksa kompetitivnosti, ukupno rangiranje

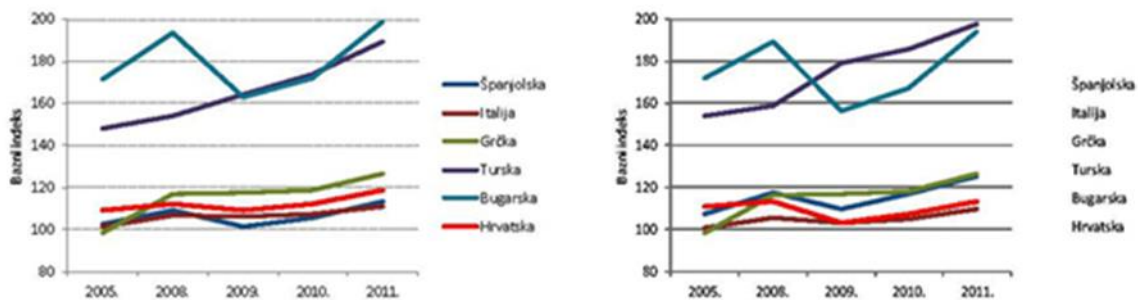
Izvor: <http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2013/#section=country-profiles-croatia>, 20.04.2015.

Institut za turizam, 2011 daje sljedeće podatke koji uz nastavno u tablici dane podatke EUROSTAT-a daju pregled tržišne pozicije u odnosu na konkurente.

Hrvatska u usporedbi sa okruženjem:

	<b>HR</b>	<b>OSTALI (NAJJAČI KONKURENT)</b>
<b>Hotelski kapaciteti</b>	3%	Španjolska 39%
<b>Rast noćenja u hotelima</b>	14%	Turska 97%
<b>kamping</b>	13%	Italija 58%
<b>Broj noćenja ukupno</b>	11% povećanje	Grčka 3% pad

U 2014. godini prema (<http://www.weforum.org/reports/travel-tourism-competitiveness-report-2013>, 16.04.2015.) „percepcija vrijednosti za novac boravka u Španjolskoj i Grčkoj približila se onoj u Hrvatskoj, dok je Turska uspjela pružiti turističkom tržištu i skup usluga veće vrijednosti.“



Slika 14: Hrvatska, odnos prema zemljama konkurentima 2005.-2011.

Izvor: EUROSTAT; Turska i Hrvatska podaci nacionalnih institucija. Napomena: razdoblje listopad-prosinac 2011. za Grčku procjena

Prema Izvještaju za turizam, 2014, slijedeće su preporuke za razvoj turizma u HR:

1. pozicija Hrvatske odraz je tržišne spremnosti njezinih glavnih turističkih proizvoda pa ih treba osnažiti akcijskim planovima razvoja
2. Sjeverni Jadran, treba razvijati odmor na suncu i plaži, cikloturizam, ronilački turizam
3. Južni Jadran, treba razvijati yachting, odmor na suncu, plaže
4. U makroregiji Kontinentalna Hrvatska, treba razvijati kulturni turizam, odmor u ruralnim područjima, cikloturizam
5. razvoj turizma mora težiti unapređenju zaštite okoliša, očuvanju prirodnih resursa, odgovornom i održivom upravljanju razvojem sadržaja turističke ponude
6. nedostaje u ponudi: mogućnosti za zabavu, sport i kupnju

## 2 SOCIJALNO EKONOMSKA ANALIZA

### PODRUČJE RAZVOJA NOVE TURISTIČKE DESTINACIJE

#### Odnos željezničkog prometa i turizma u RH

Uloga željezničkog prometa u ukupnom transportu putnika pa time neposredno i turista u Hrvatskoj trenutačno je vrlo mala, no po završetku planiranih zahvata modernizacije na željezničkoj infrastrukturi, na koji će se način istu modernizirati, ovaj vid prijevoza putnika/turista će zbog svog izuzetnog ekološkog i okolišnog aspekta (land consumption, zagađenja mikro lokacija nacionalnih zaštićenih parkova prirode i vodotokova) od cestovnog prijevoza zasigurno dobiti na značenju. Sa modernizacijom će se poboljšati i mogućnost analize putovanja te uskladiti stvarnu potražnju sa ponudom. Željeznica je neosporno u prošlosti bila nositelj razvoja turizma-od željezničkih linija koje je uvodio Thomas Cook pa nadalje. Nema razloga da se u ovo doba recesije ne ponovi ista ekspanzija, naročito na relacijama koje su kraće od 1000 km, gdje se sa stanovišta izgradnje prometne infrastrukture (aerodromi) ne isplati masovni zračni prijevoz putnika. U radu će dati će se projekcija maksimalnog kapaciteta prihvata putnika i tereta do 2045. god, na temelju istraženih potreba. Istražiti će se utjecaj implementacije nove željezničke prometne infrastrukture na zaštitu okoliša, bio raznolikosti i zaštite bio toponima na navedenom području obuhvata, a s ciljem analize receptivnih faktora u turizmu prije samog razvitka turističke destinacije. Pri izradi rada poštovati će se tri cilja: održivi gospodarski razvitak, pravedna raspodjela socijalnih mogućnosti te zaštita okoliša.

Posebno će se poštivati koncept održivog razvoja turizma koji ukazuje na potrebu optimalnog iskorištavanja okolišnih resursa koji su jedan od najbitnijih elemenata turističkog razvoja, pri tome uključujući ekološke procese i aktivno participirati u zaštiti prirode i bio raznolikosti, uvažavajući društvenu i kulturnu osobitost destinacije. Nadalje, to će posljedično zaštititi baštinu na području obuhvata kroz očuvanje baštine i vrijednosti kraja, a podići će i razinu međukulturne razmjene.

Prometno planiranje više nema i ne može imati za cilj samo ostvariti zadano kroz porast prometne potražnje, nego se kroz postupke planiranja mora prometni rast kontrolirati te primijeniti postulate održivog razvoja. Postoji više metodoloških pristupa izradi prometnih modela kroz planiranje, ti se pristupi razlikuju u ishodima koji su vezani uz prometna rješenja, no ono što im je svima zajedničko ogleda se u tome da je potrebno pomno analizirati:

- sama prometnih rješenja, i širi kontekst lokacije implementacije projekta (geo referenciranje; stanje infrastrukture), transportnog acquis-a, konteksta šire prometne mreže itd.

- nadalje potrebna je swot analiza koja uključuje analizu BDP-ka ulaznog gospodarskog pokazatelja, analizu broja stanovnika i demografsku sliku (kao ulaznog parametra projekcije očekivanog broja putnika),

- ekonomski okvir i ulazne parametre sekundarnih troškova koji će se pojaviti kroz izgradnju nove prometne infrastrukture



-aspekte sigurnosti i zaštite okoliša u prometu.

Razumijevanje dinamike prometnog sustava zahtijeva širi pristup koji će obuhvatiti elemente intermodalnog razvoja sustava na osnovama održivog razvoja. Status implementacije smjernica održivog razvoja u RH trenutno pokazuje veliki broj nekoordiniranih projekata na svim instancama i svim granama te nepostojanje centralne koordinacije razvoja i implementacije projekata te mjerenja rezultata. Izuzetak čine projekti koje sufinancira EU jer su to projekti koje financira Svjetska banka te su kao takvi ulaze u proceduru nadzora prilikom planiranja izgradnje i implementacije projekta. Nakon završetka projekta isti su otvoreni 7 godina i mogu biti iznova provjeravani. Stoga će se kao sekundarni rezultat rada iskazati i analiza statusa.

Transport se često u kontekstu turizma akceptirao samo kao dio sustava, sa isključivom funkcijom dovoženja turista na destinaciju, te njihovog povratka.

Page i Lumsdon (2011) u svojim istraživanjima zaključuju da transportni sustav ima direktan utjecaj kako turisti biraju i doživljavaju turističku destinaciju. Poboljšanja u vidovima transporta, te niske cijene povećale su dostupnost zabačenih i nedostupnih područja. Dostupnost turističkih destinacija ovisi o samom prirodnom okruženju, stanju infrastrukture i efikasnosti javnog transportnog sustava. Prometnice, a primjerice željezničke pruge ili „Autoput ne mora da bude samo način brzog savlađivanja puta“ (Tomka, 1996:2).

Po pitanju turističkih destinacija, Inskeep (1987) ističe činjenicu da su mala izolirana područja kao što su otočići, rezervati, grebeni, planine i jezera ranjivi na prekomjernu i prerazvijenu turističku izloženost i predlaže da bi razvoj turističkih destinacija trebao biti pod sveobuhvatnom prostornom analizom i strogo kontroliranim procesom planiranja razvoja. Bitno je uočiti razliku između kapaciteta koji se temelje na potrebama turista tj. turističkoj prihvatljivosti i onih koji mogu uzrokovati propadanje okoliša (Inskeep, 1987).

U domeni ekonomskih projekcija razvoja (Ozbay i drugi, 2003) razvijaju teoriju da je pouzdana i efikasna transportna infrastruktura ključan faktor regionalnog ekonomskog razvoja. Na temelju analiza indeksa oni su **testirali performanse transportne mreže i došli do zaključka da regije sa dobrom mrežom osiguravaju efikasno funkcioniranje proizvodnje, prodaje, rada i kućanstava**. Relacija između ekonomskog uspjeha i dostupnosti (**prometne infrastrukture**) je logična u smislu da je neometan protok dobara i usluga preduvjet uspjeha. Ovaj zaključak je optimalan pod uvjetom da je Vlada spremna žrtvovati okoliš pod cijenu stabilnog ekonomskog razvoja.

Tomka (2012) spominje i dijeli različite oblike turističke potražnje, pritom ističe potisnutu potražnju za turističkom destinacijom (posebice odložena potražnja) koja bi **uvođenjem novog prometnog pravca** prešla u efektivnu ili aktualnu potražnju.

Pitanje održivog razvoja između turizma i transporta drugačije se doživljava iz fokusa lokalne uprave, prometnih operatera, i različitih dionika. Brohman (1996) navodi da sve

involvirane strane trebaju uspostaviti iste parametre koji će biti u funkciji razvoja turističke destinacije. Važnost uloge ne vladinih grupa, društvenih organizacija, lokalne samouprave u planiranju destinacija je velika, jer mogu biti korektivni faktor u smislu zaštite lokaliteta. Isto tako navedeni faktori mogu i kočiti razvoj destinacije sporim donošenjem planova zaštite.

Pri razvoju turizma koji za podlogu mora imati destinaciju kao jedan od ciljeva putovanja autori (Čomić, 1998; Ahmetović-Tomka, 1996) upravo ističu da turizam proističe iz prostora, odvija se u prostoru te tom svojom ireverzibilnošću utječe na transformaciju samog prostora.slika

Globalni trendovi u odnosu na razvoj i rast turističke potražnje, putovanja, ponašanje i preferencije turista, te destinacije suočeni sa trendovima iskustvenog strukturiranja vrijednosti koje su povezane sa razvojem destinacija upućuju da destinacija promatranog područja obuhvata treba koristiti svoje ključne vrijednosti. To svakako uključuje prednosti udaljenosti od urbanog područja (osjećaj ekskluzivnosti /izoliranosti), bogatstva prirodnih i kulturoloških vrijednosti, bogatstva povijesnog nasljeđa, te ih je stoga potrebno integrirati u turističku ponudu cjelokupne destinacije, sljedeći pritom principe održivog razvoja.

Ako promatramo turistički model koji je otvoren i uključuje sve dionike involvirane u turističke procese možemo primijetiti međusobnu korelaciju (dobrih i loših) efekata turizma za različite interesne grupe Takav otvoreni model ima zadaću pratiti i objasniti

međusobni odnos turista-posjetitelja destinacije, lokalnog stanovništva te turističkih djelatnika. Ovakav model ima fokus na najbitnijim ulaznim parametrima koji čine i nose turističku uslugu a kao izlazni rezultat opisuju međuodnos turista-posjetitelja destinacije, lokalnog stanovništva te turističkih djelatnika.. Stoga Milošević (2011) ističe da je upravo turizam posredno inicijator potrebe za ulaganjem u projekte prometne infrastrukture, te da ta ulaganja imaju višestruku korist koja ostaje lokalnoj zajednici i poslovnim subjektima na području zahvata posredno a ostalima neposredno kroz podizanje cjelokupne ponude i potražnje.

Turizam je, u svojoj biti, aktivnost koja uključuje transportne sustave. Ipak, mnogi se autori (Gartner i drugi, 2003) fokusiraju na tipologiju turizma i turista, pri tom ih isključujući (izolirajući) od transportnih modova. Posljedično, mnogi autori koji su fokusirani u svojim radovima na turiste, često previdje činjenicu da je turizam u posebnoj vezi sa transportom, i da je zasebno važna industrija sama po sebi. Transportni sustavi su usko povezani sa doživljajem turističke destinacije, i u mnogim slučajevima su najvažnija ulazna varijabla kod odabira turističke destinacije, posljedično doživljaja cijelog puta, i ultimativno, želje za ponovnim posjetom iste destinacije.

U studiji „Transportation Barriers Affecting International Visitors to Minnesota“ (Gartner i drugi, 2003), autori daju pregled istraživanjima koja se bave vezom – sučeljem između transporta i turizma te zaključuju da takva istraživanja nisu popularan i raširen

vid rada. Literatura koja je istražena pokazuje da postoji malo studija i radova koji se mogu direktno povezati.

Malo napisanih radova i istraživanja autori dijele u tri glavne kategorije (Gartner i drugi, 2003).

Prva kategorija pruža uvid u relaciju između turističkog i transportnog sektora. Page piše o aspektima transporta i utjecaju na turizam. Njegov rad opisuje svaki pojedini transportni sektor i kako se svaki od njih odnosi na turizam, te pruža dobar sinopsis za svaki transportni mod i pitanja turizma koja ga okružuju.

Slijedeća kategorija istraživanja na polju veze između turizma i transporta su projekti i „feasibility studije“. Ova kategorija pruža najviše veza između turizma i transporta.

Prometni projektanti često uključuju komponente turizma kada rade na studijama opravdanosti izgradnje ili unaprjeđenja cesta, zračnih luka ili željezničkih linija. Udaljene turističke destinacije, u unutrašnjosti i ili provinciji, zahtijevaju posebno pažnju i imaju velik utjecaj u projektiranju prometnih sustava te konačnih iznosa investicija.

Treća kategorija su studije koje daju pregled broja putnika, trendove i pitanja koja se javljaju pri korištenju različitih modova transporta. Ovi radovi daju projekciju trendova i dublji uvid u trenutne i buduće trendove u transportu i turizmu.

Socio ekonomski utjecaj na razvoj turističke destinacije uvelike određuje smjer rasta i razvoja turističke destinacije, i nije zanemariv i sekundarni utjecaj na zapošljavanje lokalnog stanovništva te šire potrebu za školovanjem (Mbaiwa, 2003).

## 2.1 Socijalno ekonomska analiza područja razvoja nove turističke destinacije

### 2.1.1 Koprivničko-Križevačka županija - Geografski i prometni položaj

Koprivničko-križevačka županija je velika 1.746 km<sup>2</sup> što čini oko 3 % ukupne kopnene površine RH), te je s obzirom na prosječnu površinu županija u RH od 2.795 km<sup>2</sup>, jedna od manjih. U kontekstu prostora RH, nalazi se u široj obodnoj površini tzv. Zagrebačkog prostora. Graniči sa sljedećim županijama: Međimurskom, Varaždinskom, Virovitičko-podravskom, Bjelovarsko-bilogorskom i Zagrebačkom, te Republikom Mađarskom. Zajedno s Varaždinskom, Međimurskom, Krapinsko-zagorskom i Zagrebačkom županijom čini regionalnu NUTS II cjelinu tj. područje Sjeverozapadne Hrvatske.



Slika 15: Položaj Koprivničko-križevačke županije u RH

Izvor: ROP Koprivničko-križevačke županije 2006.-2013., str. 25.

Županija ima izrazito povoljan geoprometni položaj koji će u bližoj budućnosti biti poboljšan izgradnjom nove trase autoceste A-12 te drugog kolosijeka željezničke pruge na RH2 koridoru, s mogućnošću utvrđivanja europskog koridora R-65 na pravcu od luke Rijeka do Baltika.



Slika 16: Geoprometni položaj Koprivničko-križevačke županije u RH

Izvor: obrada autorice prema -Upravni odjel za gospodarske djelatnosti, KKŽ , ROP Koprivničko-križevačke županije 2006.-2013

Županija graniči s Mađarskom što te se time otvara prilika za odličnu prekograničnu suradnju, naročito u području uz rijeku Dravu, što zbog zajedničkog upravljanja riječnim slijevom/ekosustavom i zahtijeva takvu suradnju.



Slika 17: Cestovni i željeznički promet KKŽ

Izvor: ROP Koprivničko-križevačke županije 2006.-2013., str. 70.

Položaj županije je odličan s stanovišta prometnog povezivanja preko značajnih prometnih koridora (sjecište RH2 koridora koji povezuje luku Rijeka preko Karlovca i Zagreba do Budimpešte sa prometnim pravcem Varaždin – Osijek) što je čini razvojno odlično povezanom s zemljama EU u bližem okruženju.



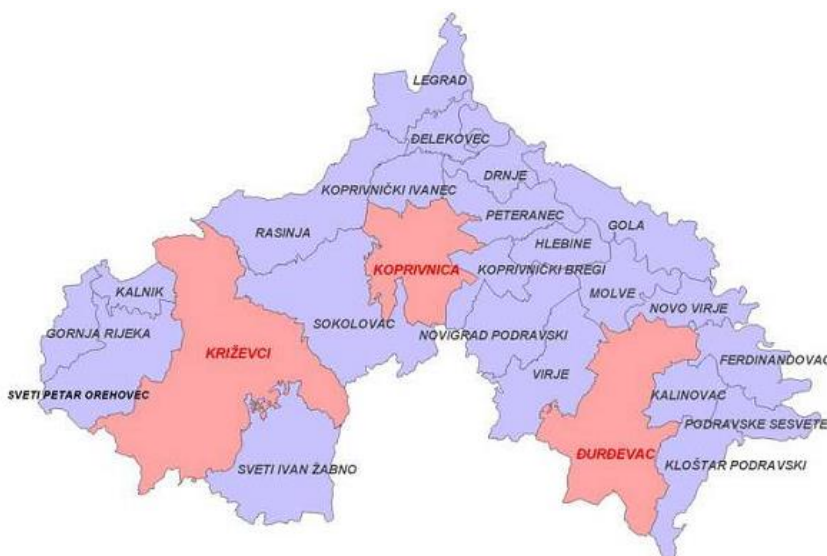
Slika 18: KKŽ u kontekstu šireg EU prostora



Izvor: ROP Koprivničko-križevačke županije 2006.-2013., str. 26.

### **Administrativna podjela KKŽ-a**

KKŽ čine 25 jedinica lokalne samouprave, koje obuhvaćaju tri grada (Koprivnica, Đurđevac, Križevci) i 22 općine. Sjedište Županije je Grad Koprivnica (ROP Koprivničko-križevačke županije 2006.-2013., str. 25).



Slika 19: KKŽ administrativna podjela

Izvor: ROP Koprivničko-križevačke županije 2006.-2013., str. 26.

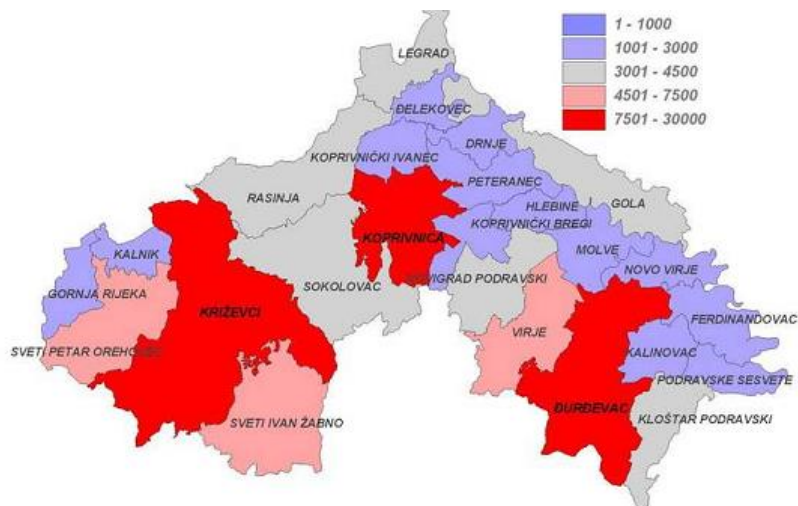
### **Demografska i prirodna obilježja - stanovništvo i ljudski resursi**

Prema popisu stanovništva iz 2001. g. (ROP Koprivničko-križevačke županije 2006.-2013., str. 25), KKŽ je imala 124.467 stanovnika što iznosi 2,8% od ukupnog broja stanovnika RH), prostornom gustoćom naseljenosti od 71,8 st./km<sup>2</sup>. Kao takva spada u srednje gusto naseljenim područjima RH s prosjekom od 78,3 st./km<sup>2</sup>. Demografski trend je loš i već se gotovo 40ak godina linearno smanjuje broj stanovnika.. Prvi popis

stanovništva je zabilježen 1948.godine kada je broj stanovnika iznosio 138.089, da bi broj iza 1990te počeo padati. Zadnji popis 2001.g bilježi 124.467 stanovnika. Ti podatci ukazuju na generacijsku depopulaciju koja je posljednjih 30ak godina prisutna na području županije.

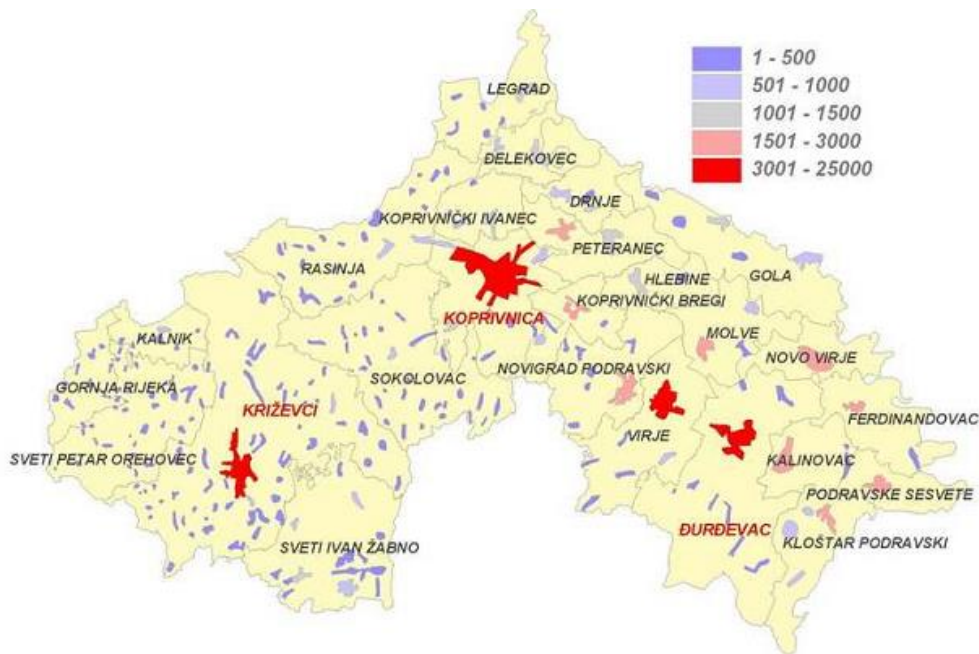
Također se kontinuirano smanjuje prosječna veličina domaćinstva i sve više prevladavaju samačka staračka domaćinstva. Posljedica takvog negativnog trenda smanjenja broja stanovništva je smanjenje broja radno aktivnog stanovništva. Također je prisutan trend starenja stanovništva - prosječna starost stanovništva Županije iznosi 38,6 godina, što je za godinu i pol više od prosječne starosti hrvatske populacije.

Stoga je indeks starenja (koji daje korelaciju odnosa stanovništva od 60 +ina i onog do 19 godina starosti) nepovoljniji no što je u Hrvatskoj. Gledajući to u gospodarskom smislu, veći broj starog stanovništva znači više uzdržavanog stanovništva, a time i veću opterećenost radnog kontingenta. Stanovništvo je najgušće naseljeno na području većih gradova tj. Koprivnice, Đurđevca i Križevaca, dok većina općina ima manje od 4.500, pa čak i 3.000 stanovnika. Jedina naselja s više od 3.000 stanovnika jesu Koprivnica, Križevci, Đurđevac i Virje.



Slika 20: Raspored stanovništva JLS Koprivničko–križevačke županije

Izvor: ROP Koprivničko-križevačke županije 2006.-2013., str. 27.



Slika 21: Prikaz stanovništva po naseljima KKŽ

Izvor: ROP Koprivničko-križevačke županije 2006.-2013., str. 28.

Nivo obrazovanja stanovništva u Županiji je nizak i jako zaostaje za državnim prosjekom RH (a koji je i sam na državnoj razini izrazito nezadovoljavajući u odnosu na EU)

posebno za razvijenijim županijama poput Istarske. To je izuzetno značajan ograničavajući faktor te na nivou županije mora spada u razvojne prioritete.

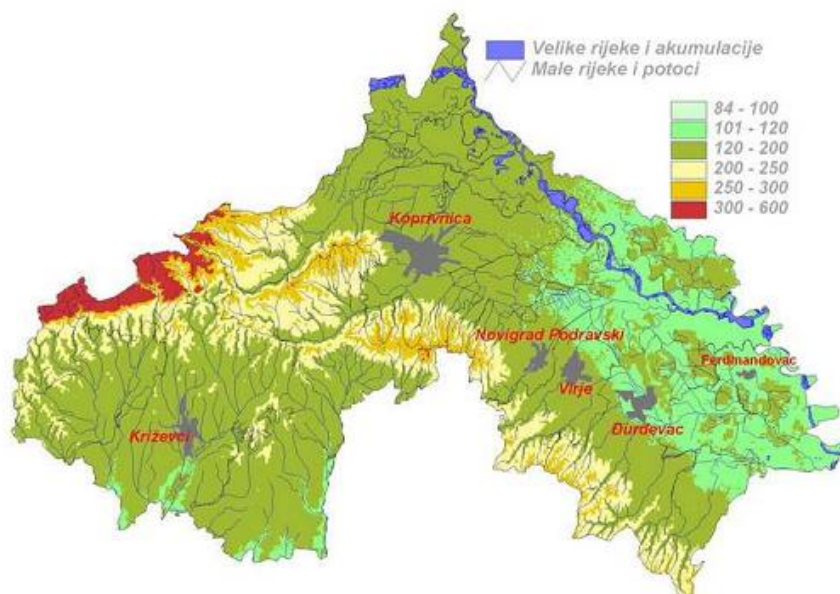
RAZVOJNI PROBLEMI/IZAZOVI	RAZVOJNE POTREBE
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Negativan demografski trend – kontinuirano smanjivanje broja stanovnika u posljednjih 40 godina.</li> <li>– Nezadovoljavajuća obrazovna struktura stanovništva – prepreka njegovu uključenju u konkurentne gospodarske djelatnosti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Postizanje društvenog i gospodarskog standarda, odnosno uvjeta života koji djeluju poticajno na demografske trendove: smanjuju emigraciju i povećavaju natalitet.</li> <li>– Osvještavanje važnosti obrazovanja kao nužnog preduvjeta za konkurentno uključivanje u tržište rada i podizanja stupnja obrazovne strukture.</li> </ul>

Slika 22: demografski izazovi i problemi

Izvor: popis stanovništva 2001, RH

### Prirodna obilježja-Postojeći i korišteni prirodni resursi

KKŽ reljefno se sastoji od dvije cjeline koje tvore nizinsko područje, koje omeđuje Drava jednim dijelom te brdovito područje Kalnika i Bilogore.



Slika 23: Reljef i površinske vode KKŽ

Izvor: ROP Koprivničko-križevačke županije 2006.-2013., str. 29.

Jedan dio Županije sjeverno i sjeveroistočno od gradova Koprivnice i Đurđevca ubraja se u Dravski slijev, odnosno prati aluvijalnu nizinu sliva Drave, dok drugi dio gravitira Križevcima, čiji je najvažniji dio vodotok Glogovnica, u Savskom slijevu. Područje spada u dio RH sa kontinentalnom klimom.

Kvalitetan i resurs za poljoprivredu čine velike obradive površine (ukupno 44% površine županije). Područje KKŽ-a karakterizirano je trima osnovnim tipovima tla: 1) aluvijalni nanosi uz rijeku Dravu, koji su u pojedinim dijelovima iznimno plodni, ali u pojedinim su dijelovima čisti matični supstrat, šljunak i pijesak koji uopće ne mogu akumulirati i zadržavati vodu u tlu; 2) područje pseudogleja između Drave i Bilogore, obilježeno srednjom do visokom kiselošću i slabim kapacitetom tla za vodu (u sušnom razdoblju zemlja puca od prosušenosti, a u vlažnom ne propušta vodu u dublje slojeve, te se biljke suše); 3) obronački pseudoglej srednje do visoke kiselosti u području Bilogore, dijela Kalnika i Prigorju.

Raznolikost tipova tla dozvoljava njegovu različitu iskoristivost i namjenu. Županija je većim dijelom pogodna za poljoprivrednu proizvodnju. Intenzivna poljoprivredna aktivnost odvija se na područjima desne obale Drave do obronaka Bilogore i u Prekodravlju. Istočni i sjeveroistočni bilogorski dio, te kalničko područje pogoduju razvoju voćnih kultura, te intenzivnoj proizvodnji mesa i mlijeka (stočna hrana) poglavito na istočnom dijelu Bilogore. Prigorski dio koristi se za intenzivnu poljoprivredu no pri tome uvažavajući različitost ograničenja koje uvjetuju reljefa i tla.

Pod šumama se nalazi čak 33% površine, koju čine hrastove i bukove šume a gospodarenje trenutno vode Hrvatske šume d.o.o., što daje kvalitetni resurs za drvenu i drveno-prerađivačku industriju. KKŽ ima značajne resurse pitke vode, koje je, radi kvalitetnijeg gospodarenja, potrebno bolje istražiti. Također, KKŽ ima i značajne resurse površinskih voda (Drava s pritocima), te mineralnih sirovina. Uz navedene vodene resurse moguće je i intenzivnije korištenje geotermalnih voda, no za to bi bilo potrebno aktivno istraživanje kapaciteta, što je za sada kvalitetnije odrađeno samo na području (Legrada).

U KKŽ su u eksploataciji 3 naftna i 7 plinskih polja koja proizvode više od 60% nafta plinske proizvodnje nafte (i kondenzata) i prirodnog plina, što je više od 30% hrvatske primarne energije. Jedna od otvorenih rasprava na razini RH je zbrinjavanje otpada pa se u tom svjetlu istražuje kako bi se bušotina koje nastaju nastalog preradom i eksploatacijom nafte i plina na području KKŽ koristile za odlaganje otpada.

Unutar KKŽ-a, u području Dravskog aluvija, postoje i značajne zalihe šljunka i pijeska. Iskorištavanje materijala je slabo kontrolirano, a ograničenje pojačane eksploatacije leži u odluci da se što bolje očuvaju vodeni resursi (ležišta šljunka i pijeska su vodonosnici) i resursa iskoristivijeg poljoprivrednog zemljišta koje se najvećim dijelom nalazi u Dravskom aluvijalnom području. Sve nabojano je još jedan argument da se što prije izrade kvalitetni prostornih planova po županijama. U Izvješću o stanju u prostoru iz 2010. godine navedena je evidencija eksploatacijskih polja u Koprivničko-križevačkoj županiji

u kojem stoji da je prisutna visoka razina eksploatacije šljunka i pijeska, što ima negativne posljedice na očuvanje vodnih tokova i naplavina.

KKŽ obiluje velikim šumskim područjima te bitnijim dijelom u aluvijalnoj nizini rijeke Drave. Kao takva KKŽ je biološki i krajobrazno raznolika, no ni to njeno prirodno bogatstvo/resurs/naslijeđe još je nedovoljno istraženo i obrađeno tj. kategorizirano po stupnjevima zaštite (npr. uvođenjem “inventara“ tj. popisa biljnih i životinjskih vrsta, staništa, karakterističnih prirodnih i kultiviranih krajobraza). Posebno su vrijedna područja: rijeka Drava i njena naplavna nizina, pješčana i livadna staništa, te brdska područja Kalnika i obronaka Bilogore.

RAZVOJNI PROBLEMI/IZAZOVI	RAZVOJNE POTREBE
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Neplansko i stihijsko korištenje resursa (prioritet za kvalitetnije rješavanje zbog potencijalnih i postojećih dugoročno štetnih posljedica na druge resurse jest eksploatacija šljunka i pijeska).</li> <li>– Moguće je izgubiti vrijedna staništa i vrste zbog nedovoljne istraženosti dozvoljavanjem aktivnosti koje ih ugrožavaju.</li> <li>– Nedovoljno sudjelovanje lokalne samouprave u održivom korištenju prirodnih resursa koje ne ide na štetu ciljevima zaštite – jednoobrazno poimanje zaštite kao ograničavajućih mjera koje predstavljaju teret – nesagledavanje prednosti zaštićenih područja i mogućnosti neinvazivnih načina korištenja prostora.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Utvrditi prioritete razvoja s obzirom na postojeće prirodne resurse.</li> <li>– Kvalitetnije upravljati djelatnošću eksploatacije građevinskog šljunka i pijeska. Sadašnja praksa predstavlja ozbiljnu ugrozu strateškim zalihama pitkih voda i izrazito vrijednim područjima prirode.</li> <li>– Poticati sustavno istraživanje postojeće prirodne resursne osnove radi daljnjeg kvalitetnijeg korištenja i zaštite.</li> </ul>

Slika 24: Osnovni razvojni izazovi i problemi korištenja prirodnih resursa

Izvor: STAT info 2013.

## Gospodarstvo

Osnovni pokazatelji gospodarstva Koprivničko-križevačke županije BDP KKŽ (prema paritetu kupovne moći) po stanovniku je godine 2003. bio oko 9,5 tis. Eura, pri tome ne

zaostavši značajno za RH prosjekom od oko 9,65 tis. eura no to je i dalje bilo za 2,5 puta manje od EU standarda od oko 23.2 tis. Eura.

Prema podacima (STAT info, 2013) 2008. godine, BDP KKŽ-a iznosio je oko 12.45 USD, što je na razini RH bilo oko 94,7% BDP-a. Prema visini BDP-a po stanovniku, KKŽ pripada skupini vodećih županija u RH.

Prema BDP-u per capita statistička regija Sjeverozapadna Hrvatska gospodarski je najrazvijenija regija u RH. Ostvarena razina BDP-a u statističkoj regiji Sjeverozapadne Hrvatske 24% je viša u odnosu na prosjek RH.

Promatrano na NUTS II razini, KKŽ ima najveći BDP od ostalih županija u Regiji Sjeverozapadna Hrvatska. Grad Zagreb ostvaruje znatno veći BDP od svih ostalih u Regiji Sjeverozapadna Hrvatska, dok su sve ostale županije iz Regije ispod nacionalnog prosjeka.

Gospodarsku strukturu KKŽ karakterizira prerađivačka industrija koja ostvaruje 49,5% ukupnih županijskih prihoda zatim trgovina na veliko i malo s 27,2% udjela u ukupnim prihodima KKŽ, građevinska djelatnost s ukupnim udjelom od 7,9% u ukupnim prihodima KKŽ, poljoprivredna djelatnost s udjelom od 5,3% u ukupnim prihodima KKŽ, te ostale djelatnosti.



RAZVOJNI PROBLEMI/IZAZOVI	RAZVOJNE POTREBE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nepovoljan trend kretanja dobiti i gubitaka koji utječe na sposobnost investiranja u gospodarstvo.</li> <li>- Pad aktivnosti u gospodarstvu zbog recesije od 2008., a ista je vidljiva u snažnom padu kapitalnih investicija u osnovna sredstva.</li> <li>- Negativan trend razvoja gospodarstva, povećanje broja nezaposlenih i trend pada investicija u gospodarstvu.</li> <li>- Nemogućnost zaustavljanja trenda pada izvoza i prihoda, pad potražnje na domaćem tržištu i pad izvoza.</li> <li>- Izazov pozicioniranja na globalnom EU tržištu u uvjetima različitih postojećih ograničenja.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Jačanje konkurentnosti županijskih proizvoda, posebno industrija s izvoznom perspektivom.</li> <li>- Osiguranje izvora za sufinanciranje izvoznog sektora gospodarstva.</li> <li>- Poboljšanje uvjeta i načina financiranja gospodarskog, ali i ukupnog razvoja jačanjem vlastitih regionalnih financijskih institucija (garantni fondovi).</li> <li>- Jačanje domaćih i privlačenje stranih investicijskih fondova za ulaganje u projekte na području županije.</li> <li>- Jačanje investicijske klime – privlačenje inozemnih ulagača u poduzetničke zone s ciljem otvaranja novih radnih mjesta.</li> <li>- Snažniji rast izvoza i jačanje uvoza u segmentu uvoza oprema i tehnologija.</li> </ul>

Slika 25: Osnovni razvojni izazovi i potrebe gospodarstva županije

Izvor: STAT info 2013.

Gospodarstvo KKŽ karakterizira razvijena prerađivačka industrija, zatim građevinska s kojom ostvaruje 58% ukupnih prihoda, zapošljava je oko 12 tis. osoba što je predstavljalo 65% svih zaposlenih, koja u ukupnom izvozu participira sa 89%.

## Ruralni razvoj

Zajedno sa Strategijom Ruralnog razvoja RH 2007-2013., te Zajedničkom poljoprivrednom politikom EU, ruralni razvoj predstavlja jedan od razvojnih prioriteta KKŽ. KKŽ je pretežito ruralno područje sukladno Strategiji Ruralnog razvoja RH 2007-2013, te je razvoj ruralnih područja prvenstveno usmjeren na povećanje zaštite okoliša paralelno sa povećanjem ulaganja u poljoprivredu i šumarstvo., te na poboljšanje i razvoj životnog standarda i gospodarstva u ruralnim područjima.

Kvaliteta života u ruralnim područjima KKŽ zaostaje za kvalitetom života u gradovima. Daljnje unapređenje izgradnje infrastrukture, kao i razvoj gospodarskih djelatnosti doprinjet će povećanju razine kvalitete života stanovništva u ruralnim područjima KKŽ (oko 50% stanovništva KKŽ živi u ruralnim područjima). U tom smislu, potrebno je razvijati aktivnosti koje doprinose razvoju poljoprivrede, kao što su: izravna prodaja na seoskim domaćinstvima, razvoj farmi te nepoljoprivrednih usluga, uvođenje sustava korištenja obnovljivih izvora energije, kao i razvoj i unapređenje djelatnosti koje pridonose razvoju ruralnih područja.

## **Turizam**

KK Županiju predstavlja misao vodilja kao „cjelogodišnja izletnička, športsko-rekreacijska destinacija očuvane i raznolike prirode, te naglašenih tradicionalnih vrijednosti oplemenjenih u suvremenom izrazu naivnog slikarstva, domaće kuhinje, manifestacija, folklor, gostoljubivosti i vjere“. KKŽ je prepoznatljiva kao središte „naivnog“ slikarstva.

Područje KKŽ obiluje prirodnom (rijeka Drava, ravnice i jezera, šumoviti obronci Bilogore i Kalnika ) i povijesno-kulturnom baštinom (sakralni objekti i škola naivnog slikarstva) koja predstavlja značajnu turističko-atrakcijsku osnovu za različite oblike turizma. S obzirom na kontinentalni smještaj na području je moguć razvoj ruralnog, lovno/ribolovnog turizma, planinarenja, promatranja ptica, te ostalih vrsta turizma orijentiranih na lokalnu kuhinju i proizvode.) U županiji se održavaju se i mnogobrojne

manifestacije i provode razni projekti pa je primjerice dio županije uvršten u EDEN mrežu.

Povoljan geoprometni položaj KKŽ prednost je daljnjeg razvoja turizma jer se na njenom području sijeku veliki već ranije opisani prometni pravci, a i blizina Mađarske, Slovenije, pa i Italije pridonosi povećanom razvoju turizma.

U KKŽ su evidentni nedovoljno iskorišteni kapaciteti za intenzivniji razvoj ruralnih oblika turizma kao npr. cikloturizam za koji postoje dugačke biciklističke staze uz rijeku Dravu, planinarski turizam, adrenalinski turizam na Kalniku, dok se posebno stavlja naglasak na veći razvoj turizma na seoskim domaćinstvima (pružanje usluga pripreme autohtone hrane i gastronomskih sadržaja, razvoj vinskih cesta i sl.).

U KKŽ evidentirano je ukupno 14 različitih smještajnih objekata, od čega su 4 hotela. Na dan 31.08.2014. ukupno je pobrojano 251 soba, apartman i mjesto za kampiranje, i 515 ležaja u KKŽ. U 2014. godini u KKŽ je ostvareno ukupno 28.126 noćenja, u čemu prednjače domaći turisti (njih 17.352 ili 62%, dok je stranih noćenja evidentirano ukupno 10.774 ili 38%).

Također je prisutna potreba za kvalitetnijom promocijom i brendiranjem autohtonih turističkih proizvoda tradicionalnog karaktera kako bi se upotpunila cjelokupna ponuda Podravine i Prigorja kao turističke destinacije, što se može postići kroz sustavnu edukaciju djelatnika u turizmu na svim razinama. Postojeći potencijal nije kvalitetno iskorišten, što je vidljivo iz postotka od 90% turističkog prometa koji se bilježio kroz

jednodnevne izleta ali bez noćenja. Zdravstveni turizam gledano na duži period ima veliki razvojni potencijal.

RAZVOJNI PROBLEMI/IZAZOVI	RAZVOJNE POTREBE
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nedovoljna prepoznatljivost i osmišljenost turističkog proizvoda i turističkog branda.</li> <li>– Niska razina turističke opremljenosti međunarodno relevantnih turističkih resursa KKŽ, posebice gotovo potpuno neiskorišten turistički potencijal rijeke Drave.</li> <li>– Slaba medijska pokrivenost i nedovoljna informiranost o potencijalnim turističkim atrakcijama.</li> <li>– Nedovoljno razvijeno ugostiteljstvo i neadekvatni smještajni kapaciteti za potrebe intenzivnijih turističkih aktivnosti (nedovoljno registriranih ležaja po broju i kvaliteti, svega nekoliko hotela i nekoliko seoskih domaćinstava, više planinarskih i lovačkih</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Započeti i dalje intenzivno razvoj marketinške aktivnosti za poticanje razvoja KKŽ (za sve u „strateškom planu turizma“ prepoznate vrste turizma, posebice ruralnog područja: sport, kulturno-vjerski, tranzitni, izletnički turizam).</li> <li>– Jačati povezivanje i umrežavanje turističkim područjima, turističkim gospodarstvom raditi na razvoju turističke ponude s naglaskom na očuvanje tradicijskih, autohtonih običaja.</li> <li>– Potaknuti gradove da obnove atrakcije i povijesne sadržaje koje imaju</li> </ul>
RAZVOJNI PROBLEMI/IZAZOVI	RAZVOJNE POTREBE
<ul style="list-style-type: none"> <li>domova, ali niska kvaliteta usluga, bez popratnih sadržaja).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(kapitalna ulaganja u obnovu muzeja, starih gradskih jezgri, dvoraca i dr.).</li> <li>– Uvesti sustavnu edukaciju ugostiteljskih radnika.</li> <li>– Povećanje smještajnih kapaciteta i kvalitete ponude.</li> <li>– Razvoj zdravstvenog turizma.</li> </ul>

Slika 1: Osnovni razvojni izazovi i potrebe sektora turizma u KKŽ u cjelini

Izvor: STAT info 2013.

### Kultura – baština i događanja

**Ustanove u kulturi**-Na području KKŽ djeluju tri knjižnice kojih su osnivači gradovi i to:

Gradska knjižnica i u Koprivnici, Gradska knjižnica u Križevcima i Gradska knjižnica u

Đurđevcu. Na području KKŽ djeluju i dvije samostalne općinske knjižnice: Narodna

knjižnica Virje i Općinska knjižnica Sidonije Rubido Erdody, Gornja Rijeka. U općinama Đelekovec, Ferdinandovac, Novigrad Podravski, Podravske Sesvete i Virje) manje ili više redovito djeluju mjesne knjižnice koje nisu profesionalizirane i nemaju status ustanova.

U gradskoj knjižnici i čitaonici djeluje i pokretna knjižnica-bibliobus koja opslužuje prigradskih naselja te još 11 općina na području županije. Muzej Grada Koprivnice osnovan prije šezdesetak godina djelatnost obavlja na četiri lokacije (muzej, zgrada Malančec, galerija i galerija naivne umjetnosti Hlebine). Muzej ima i veliku i raznoliku zbirku što arheoloških, kulturno-povijesnih i umjetničkih i zbirki. Križevački gradski muzej osnovan je 1952. godine i djeluje na dvije lokacije (muzej i galerija). Muzej ima veliku, bogatu i raznoliku zbirku.

**Udruge u kulturi**-Na području KKŽ registrirano je 115 udruga koje se bave kulturom pri Matici Hrvatskoj. Ograncima su u Koprivnici, Križevcima i Đurđevcu, koji se bave i nakladništvom.

Zajednica KUD-ova KKŽ okuplja 49 udruga s više od 2.900 članova u folklornim, tamburaškim, pjevačkim i ostalim udrugama koje na smotrama i manifestacijama na području KKŽ, RH, ali i u inozemstvu predstavljaju i promoviraju tradiciju i baštinu kraja.

**Privatne i ostale zbirke**- KKŽ je najpoznatija po svojim slikarima „naivcima“ (u prvom redu Generalić, ali i Gaži, Kovačić, Lacković, Večenaj, Virius i dr.), a njihov stalni postav

izložen je u Galeriji naivne umjetnosti u Hlebinama, Galeriji Josip Generalić, te privatnim zbirka i atelijerima.

Zavičajna zbirka u Svetom Ivanu Žabno, opsegom manja zbirka u Apatovcu, zavičajna zbirka u Đelekovcu, stari mlin u Torčecu, zbirka Josipa Cugovčana u Podravskim Sesvetama, zbirka Čamba u Đurđevcu, razne zbirke u Virju, te ostale zbirke često su zbog nedostatka sredstava samo minimalno zaštićene, a nerijetko i nedostupne javnosti. Neke od njih registrirane su pri Ministarstvu kulture, a zasigurno ima još znatan broj raznih privatnih zbirki za koje nema dostupnih podataka.

**Arheološki lokaliteti**-U Studiji kulturne baštine Koprivničko-križevačke županije (iz 1999. godine) arheološki lokaliteti najvećim su dijelom, tvrde autori, evidentirani slučajnim nalazima i rekognisciranjem, a tek manji dio zaštitnim ili sustavnim iskapanjem. U studiji su pobrojana brojna nalazišta i to preko 200 arheoloških nalazišta i zona od lokaliteta Laz, Torčec s nalazima keramike iz brončanog doba do neolitskog nalazišta Brezovljani na položaju Mihajlici.

**Manifestacije**-KKŽ je postala prepoznatljiva i po nizu kulturno-turističkih manifestacija, od Đurđevačke picokijade, preko Križevačkog spravišća do „Podravske motiva“ i „Renesansnog festivala“ u Koprivnici. Od materijalne baštine najvažniji su sakralni objekti u najstarijim središtima (Križevci, Koprivnica, Đurđevac) i manjim mjestima (kao što su primjerice: Kuzminec, Koprivnički Bregi, Koprivnički Ivanec, Molve i drugi), utvrde (Stari grad Đurđevac, Stari grad Kalnik) i dvorci.

### 2.1.2 Međimurska županija - Geografski i prometni položaj

Županija je površine najmanja u RH te se prostire na samo 730 km<sup>2</sup> i kao takva je najgušće naseljena županija (164 stan./km<sup>2</sup>) u RH. Najsjevernija je županija koja graniči s Slovenijom i Mađarskom. u 3 veća grada (Čakovec, Prelog i Mursko Središće) i 22 općine živi 118.426 stanovnika. . Klima je umjereno kontinentalnom u Po broju stanovnika 17. je županija u RH sa 2,67% ukupnoga broja stanovnika.. Čakovec je središte Međimurske županije u pogledu administracije, gospodarstva kulture, u njenom užem području stanuje 17.tis. stanovnika, te još 17.tis. koji naseljavaju šire područje Čakovca.



Slika 27: Geografski i prometni smještaj MŽ

Izvor: ROP Međimurske županije 2013.g.

Županiju obilježavaju:

1. povoljan geoprometni položaj u odnosu na zemlje srednje Europe te smještaj daleko na sjeveru RH između Drave i Mure;
2. Smještaj na mjestu spajanja morfoloških cjelina Panonske nizine i istočnih Alpi, pa je tako i gornji dio županije na spoju niskog brdovitog terena koji je ujedno i početak Slovenskih gorica s najvećim vrhom od svega 344,5 m nadmorske visine dok je donji dio izrazito nizinski reljefno orjentiran istočno u smjeru otjecanja vodenih tokova.
3. Klima je umjereno kontinentalna sa razmjerno vrućim ljetima i hladnim zimama koje karakterizira brz prijelaz iz hladnijeg dijela godine u topli. To je razlogom pojave štetnih proljetni mrazovi, pljuskovi, a tuče u ljetnim mjesecima. Padaline su obilne sa čestim maglama.

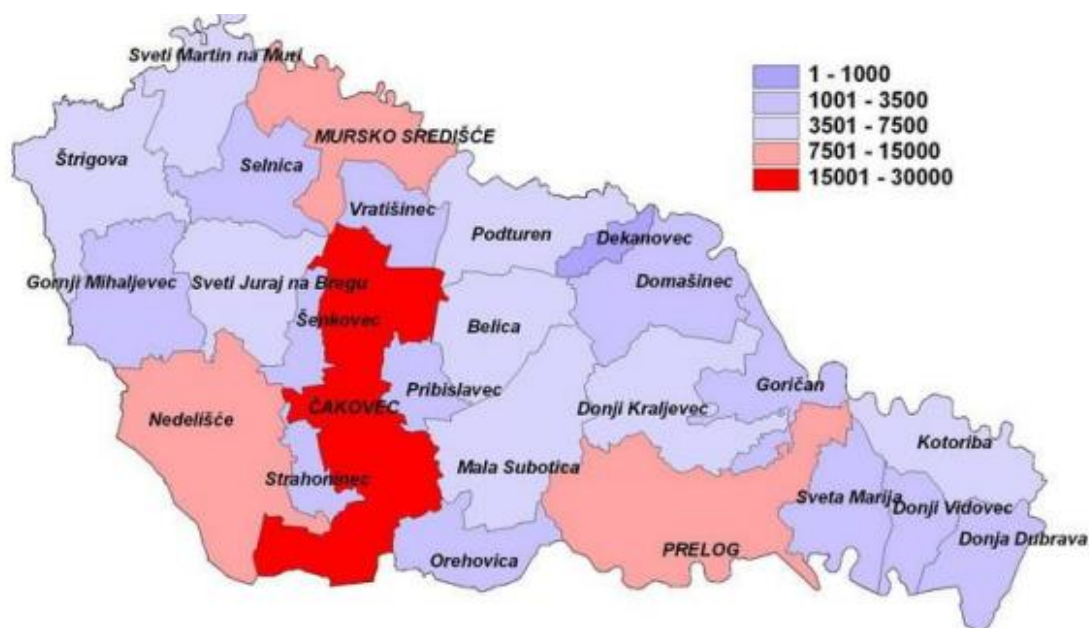
### **Administrativna podjela Međimurske županije**

Županija čine JLU ukupno 25 tj. gradovi Čakovec, Mursko Središće, Prelog te 22 općine:

Belica, Dekanovec, Domašinec, Donja Dubrava, Donji Kraljevec, Donji Vidovec,



Goričan, Gornji Mihaljevec, Kotoriba, Mala Subotica, Nedelišće, Orehovica, Podturen, Pribislavec, Selnica, Strahoninec, Sveta Marija, Sveti Juraj na Bregu, Sveti Martin na Muri, Šenkovec, Štrigova, Vratišinec. Nedelišće je najveća sa oko 12 tis. stan., a najmanji Dekanovec s oko 800 stanovnika.



Slika 28: Administrativna podjela i prostorna raspodjela stanovništva po JLS MŽ-a

Izvor: ROP Međimurske županije 2006- 2013.g., str.29.

## Demografska i prirodna obilježja

### Stanovništvo i ljudski resursi

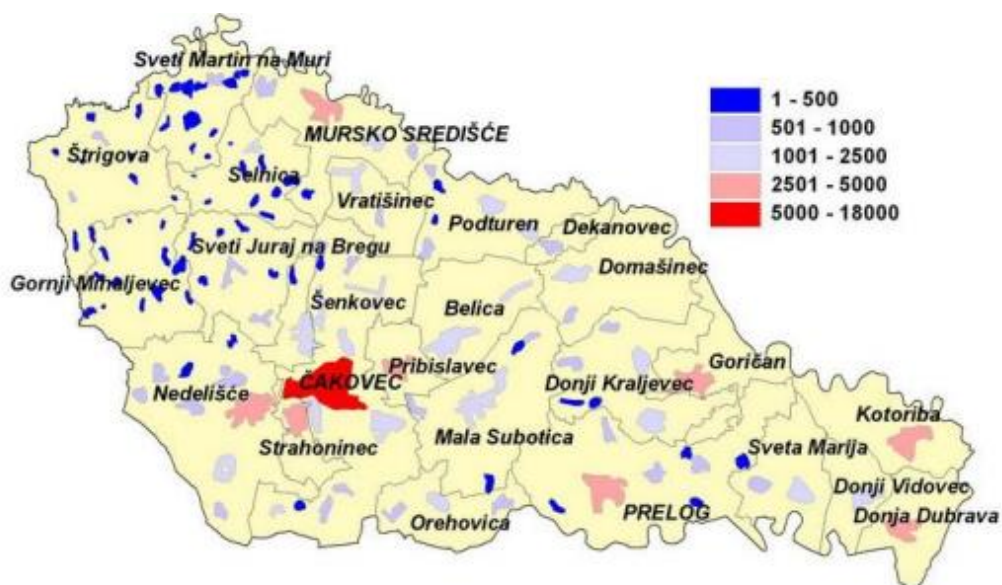
Županije je velika 730 km<sup>2</sup>, tj. zauzima oko 1,2% RH. Prema rezultatima „Popisa stanovništva iz 2001. godine“, županija je imala oko 120 tis. stanovnika tj. oko 2,6% u Republici Hrvatskoj

Gustoća naseljenosti je oko 170 stanovnika/km<sup>2</sup> što je dvostruko veća od prosjeka u RH.

Najgušće je naseljen Čakovec sa oko 370 stanovnika/km<sup>2</sup>, a najmanje Gornji Mihaljevec sa oko 63 stanovnika/km<sup>2</sup>.

Popisu stanovništva iz 2001. godine struktura stanovnika je bila:

- Udio mlađih od 14 godina 2001. u Međimurskoj županiji veći je od prosjeka za Hrvatsku a udio starijih od 65 godina manji od toga prosjeka (13,7% : 15,7%);
- Prosječna starost stanovništva Međimurske županije 2001. godine iznosi 37,6 godina, indeks starenja 72,0, dok je koeficijent starosti 18,7;



Slika 29: Prostorna razdioba stanovništva po naseljima MŽ-a

Izvor: ROP Međimurske županije 2006- 2013.g., str.27.

### Dobna struktura

Na razini e županije je :

- Udio osoba <65 godina veći je od državnog prosjeka
- ≤14 godina – 19%;
- 15 ≤ 64 godine – 68%;
- Udio osoba starosne ≥65 godina manji je od državnog prosjeka

### **Prirodna obilježja, te postojeći i korišteni prirodni resursi**

Prostor Međimurja s omeđuju Mura i Drava, koje ga prirodno i zemljopisno određuju.

Na prostoru Dravskih AJ formirao se nov ekosustav (otoci i sprudovi kao staništa mnogih biljnih i životinjskih vrsta), kao odličan preduvjet za turističku namjenu toga prostora za sport i rekreaciju na vodi.

Tlo je tla: ilovasto-glinasto ,šljunkovito te pijesci i šljunkovito – uz Dravu. Rijeke Mura i Drava koje su plavile, tj. nanosile zemljišta u ravničarskom dijelu sada su obuzdane nasipima, a zemljišta ugrožena oborinskom vodom prokopana su mrežom kanala i drenirana. Kakvoća zraka na području županije zasada je dobra. Najveći izvor onečišćenja zraka je promet i to uglavnom u Čakovcu.

### **Biološka i krajobrazna raznolikost**

Krajobraz županije čini urbanizirani naseljeni prostor županije; kultivirani u donjem i gornjem Međimurju; krajobraz Mure i Drave –stari tok Drave.

Pod zaštitom su:

- Regionalni park Mura –Drava
- značajni krajobraz rijeke Mure
- 2 spomenika prirode, 6 spomenika parkovne arhitekture.
- čeka se rješenje statusa za Balogovec i Verk Križovec.

Prepoznate vrijednosti međimurske prirode jesu:

- mozaički krajobraz Murščaka
- livade košanice; riječne mrtvice uz Muru
- stari tok rijeke Drave; rijeke Mura i Drava
- potočne doline, vlažne livade šume bukve, kestena, bora; poplavne šume Mure te staništa raznih životinja i biljaka.

Šumovitost Međimurja je mala županije nalazi se oko 4000 ha državnih šuma i šumskog zemljišta.

### **Gospodarstvo**

- tradicionalno radno intenzivno
- izvozno orijentiranog.

-najzastupljenije djelatnosti su prerađivačka industrija i graditeljstvo

-prema podacima iz 2014. aktivni 4 poslovnih subjekata činili su oko 2% u RH

- međimurska prerađivačka industrija jaka je sa oko 4 %u RH

- obrtništvo je tradicionalno jako obilježje

Nažalost kao posljedica pada BDP te svjetske krize u županiji je došlo da smanjenja odnosno zatvaranja obrta.

## **Ruralni razvoj**

Poduzetništvo, poljoprivreda i turizam su ključni aktivatori razvoja Županije..

Poljoprivreda je grana koja osim zapošljavanja ima i važnu socijalnu ulogu na način da pridonosi razvoju urbanih i ruralnih sredina. Sinergija poljoprivrede i ruralnog turizma je snažna i direktno utječe na u vezi krajolik i okoliš, pri tome otvarajući široku paletu turističkih razvojnih proizvoda turizma. Dokument koji definira viziju ruralnog razvoja, ciljeve i usmjerenje ruralnog razvoja Međimurja je „Strategija ruralnog razvoja Međimurske županije“ iz 2009. g.

Strategija daje:

- uvjete/ciljeve za ruralna područja, određuje prioritete
- individualne programe ruralnog razvoja

plan investicija Kao krajnji cilj „Strategije ruralnog razvoja“ određeno je poboljšanje kvalitete života te korištenja prirodnih dobara i ljudskoga potencijala.

## **Turizam**

Na području županije više je lokaliteta koji su veliki turistički potencijal:

– Regionalni park Mura-Drava koji je površinom oko 20% u MŽ, dio „UNESCO

Rezervata Biosfere Mura Drava-Dunav“ ; staništa ptica

– Jezero Varaždinsko i jezero Dubrava (17 km<sup>2</sup>; ribolov, vodeni sportovi

– Podzemne i termalne vode

– Gorice Gornjeg Međimurja ,Čakovec i Stari grad, barokna gradska jezgra i impozantni wasserburg (datira iz 13. st.) s perivojem, sjedište moćne obitelji Zrinski.

– Mursko Središće, nekada središte rudarstva/naftne industrije, te Peklenica kao prvo nalazište nafte na svijetu.

– Sv. Martin na Muri Štrigova s okolicom, slikovita mjesta u vinogorju

– SRC Mladost (Čakovec),

– ATON centar, Razni klubovi i centri povezani uz letenje, vožnju, golf

– Biciklističke staze nalaze su diljem Međimurja

– Međimurski planinarski put, Međimurska vinska cesta, Mlinarov poučni put.

U županiji ima oko 1.500 registriranih ležajeva u komercijalnim smještajnim kapacitetima.

Smještajni kapacitet koncentriran je:

-Sv. Martinu na Muri (60%) , Čakovcu (16%) Prelogu (6%) i Nedelišću (5%)..

-Najveći dio smještajnih kapaciteta čine apartmani (45%) te hotelima (41%). - U Županiji nema kampova svi hotelski i apartmanski objekti u Sv. Martinu na Muri, kategorizirani su na razini 4\*,pretežito su na razini kvalitete 3\*.

- većim objekti su kompleks Terme Sv. Martin (4\*), hotel Park (3\*) i hotel Panorama (3\*).

### **Kultura- baština i događanja**

Projekti važni za razvoj turizma uključuju:

Tablica 2: Projekti relevantni za budući razvoj turizma u Međimurskoj županiji

<p>Pojedinačne atrakcijske točke</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Muzej Međimurja (Čakovec)</b> – obnova Staroga grada, uvođenje novih digitalnih tehnologija u prezentaciju muzejske građe, uređenje pogona za završnu obradu pjenušca (po uzoru na obitelj Zrinski), uređenje TIC-a;</li> <li>– <b>SRC Mladost (Čakovec)</b> – novi vanjski kompleks bazena s aquaparkom i igralištem za odbojku na pijesku, polivalentna dvorana i tenis centar;</li> <li>– <b>'Svjetski centar Pušipela' (Štrigova)</b> – prezentacija vinarstva, enoteka, centar izvrsnosti somelierstva i centar za posjetitelje Međimurske vinske ceste;</li> <li>– <b>Muzej mlinarstva (Sv. Martin na Muri)</b> – nastavno na obnovljen plutajući mlin i uređen Centar za posjetitelje, uređenje skelarske kuće, povezivanje lokacija pješačkom i biciklističkom stazom (1,7 km), multimedijalan postav;</li> <li>– <b>Centar za industrijsku i rudarsku baštinu Međimurja (Mursko Središće)</b> – multimedijalna interpretacija rudarstva i eksploatacije nafte;</li> <li>– <b>Centar konjičkog turizma (Štrukovec)</b> – trasiranje konjičkih putova;</li> <li>– <b>Zabavni park Goričan</b> – nastavno na projekt sagledavanja potencijala lokacije, sljedeća projektna faza podrazumijeva izradu razvojnog koncepta, prostorno-planske dokumentacije, uređenje imovinskih odnosa, pronalaženje partnera;</li> <li>– <b>Centar Dr. R. Steiner (Donji Kraljevec)</b> – dovršetak uređenja novog Centra kao mjesta izučavanja i promoviranja Steinerovog svjetonazora;</li> <li>– <b>Marina Jezero HE Dubrava (Prelog)</b> – uređenje marine i kampa; ponuda jedrenja, surfinga, kite-surfinga, kupanja;</li> </ul>
<p>Staze/Putovi/Rute</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Biciklističke staze</b> – daljnji razvoj biciklističke mreže uključuje: (1) kapilarne i kružne staze koje se nadovezuju na Euro Velo 13 ('Željezna zavjesa') i na Mura-Drava Bike, (2) nove staze Prelog-Goričan i Prelog-Donja Dubrava; specijalizacija Međimurja kao regije elektro biciklizma; ulazak Međimurja u ADFC<sup>19</sup> regije;</li> <li>– <b>'Putovi Zrinskih'</b> – uređenje tematskih putova posvećenih životu obitelji Zrinski u trajanju 1, 2 ili 3 dana uz samostalno obilaženje vođeno IT aplikacijom;</li> <li>– <b>'Quad avantura po međimurskim Alpama'</b> - organizacija vođenog obilaska gorica (Gornje Međimurje) u quad vozilima kao dopuna 'adrenalinske' ponude;</li> </ul>
<p>Smještajni kapaciteti</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Terme Sv. Martin</b> – nakon dovršene renovacije unutarnjih termomineralnih bazena, nastavak razvoja sadržaja sporta (biciklizam, trčanje, cross-fit teretana) i re-brandiranje u Terme i Sport Sv. Martin; pomak ka medicini, te uz polikliniku Lumbalis i Sv. Nikolu, ponuda alternativne medicine; naglasak na ponudi lokalno proizvedene hrane; oslanjanje na antropozofsku filozofiju R. Steinera;</li> <li>– <b>Terme Hortus Croatiae (Draškovec)</b> – razvoj kroz tri faze novog kompleksa s hotelom (do 200 soba), suite hotelom (40 soba), vilama, wellness i lječilišnim sadržajima, vanjskim aquaparkom i golfom (18 rupa);</li> <li>– <b>Hotel Panorama (Prelog)</b> – povećanje smještajnog kapaciteta za 30 soba</li> <li>– <b>Međimursko etno selo (Lopatinec)</b> – novi smještajni kompleks s oko 20 soba</li> <li>– <b>Centar Accredo</b> – novi smještajni kompleks ('hobbit' kuće, kamp) s oko 10 soba</li> <li>– <b>Boutique Wine Hotel Trebotz</b> – novi hotel u povijesnoj kurji uz restoran</li> </ul>

Izvor: prilagodila autorica prema Razvojni planovi Međimurske županije za 2015.god.



### **3 KARAKTERISTIKE NOVOG PROMETNOG PRAVCA**

#### **KOPRIVNICA – KOTORIBA - DG**

##### **Europska unija i transeuropska prometna mreža**

U razvojnim planovima Europske Unije visoko na listi prioriteta je izgradnja kvalitetne i brze željezničke mreže koja će svojom infrastrukturom kvalitetno zadovoljiti potrebe brzo rastućeg prijevoznog tržišta. Planovi obuhvaćaju izgradnju sustava TNT mreže za velike brzine. Pruge koje će činiti TNT mrežu morati će se graditi u skladu sa visokim razvojnim standardima interoperabilnosti i mobilnosti. Kriteriji, norme i tehničko tehnološki kriteriji izgradnje su u skladu sa najnovijim zahtjevima struke i prometnog tržišta.

TNT tj. mreža paneuropskih prometnih koridora razgranata je po cijeloj Europi i povezuje je longitudinalno i transverzalno sa intencijom povezivanja morskih luka. U Hrvatskoj je paralelno izgrađena kvalitetna cestovna mreža koja je oštar i ozbiljan takmac na tržištu prijevoznih usluga.

Da bi je željeznička mreža mogla pratiti i ozbiljno konkurirati neophodno je da se mreža hitno modernizira, proširi, elektrificira i proširi izgradnjom drugog kolosijeka. To se posebno odnosi na osuvremenjivanje glavnih (koridorskih) željezničkih pruga na teritoriju Republike Hrvatske uz paralelnu modernizaciju i povećanje kapaciteta hrvatskih

luka, jer vrlo lako može doći do prelijevanja prometnih tokova tereta i putnika na alternativne pravce.

EU komisija u suradnji sa EU ministrima prometa 2013.god., na „TEN-T Days“, predstavila je novu redizajniranu prometnu mrežu sa smjericama nove prometne politike EU. Konkretno, predstavili su Uredbu koja ima za cilj napraviti radikalnu preraspodjelu prometnih tokova i novih pravaca. Cilj je povezati postojeća rascjepkana mreža europskih prometnica (željeznica, cesta, zračnih luka, morskih i riječnih luka te unutarnjih plovnih putova) u jedinstvenu transeuropsku prometnu mrežu (*Trans - European Network – Transport, TEN-T*). Kao pozitivni ishod takvog radikalnog preustroja prometne ukloniti će se ili barem smanjiti „uska grla“ na europskim prometnim pravcima, poboljšati će se infrastruktura i ostvariti multimodalnost diljem EU.

Osnovnom prometnom mrežom EU definirano je 9 koridora koji spajaju 94 glavne europske luke i 38 ključnih zračnih luka sa željeznicom i cestama u glavnim gradovima europskih zemalja ( u RH tu spadaju Luka Rijeka i Zagrebački aerodrom), te razvoj 15 tisuća kilometara željezničke infrastrukture kapacitirane na postizanje viših putnih brzina za putničke( 160 km/h) i teretne vlakove (120 km/h), kao i 35 graničnih prijelaza.

Hrvatska se nalazi na dva koridora: Mediteranskom i na Rajna-Dunav koridoru.

Mediteranski koridor povezuje jug Iberijskog poluotoka, preko španjolske i francuske

mediteranske obale prolazi kroz Alpe na sjeveru Italije, zatim ulazi u Sloveniju i dalje prema mađarsko-ukrajinskoj granici. Riječ je o cestovnom i željezničkom koridoru, a njegov sastavni dio je i pravac Rijeka-Zagreb-Budimpešta (željeznički i cestovni pravac koji se prije nazivao V b koridor). Na Mediteranski koridor nastavlja se cestovni i željeznički pravac Zagreb-Slovenija, za koji se kod nas prije nazivao X koridor. Preko toga koridora Hrvatska će biti spojena i na Baltičko-jadranski koridor, koji ide od Baltičkog mora kroz Poljsku, preko Beča i Bratislave do sjeverne Italije. Koridor Rajna-Dunav je riječni pravac koji povezuje Strasbourg, Frankfurt, Beč, Bratislavu, Budimpeštu, odakle se jedan dio račva prema Rumunjskoj, a drugi ide Dunavom između Hrvatske i Srbije i dalje na Crno more, a kod nas se uvriježio pod nazivom VII koridor.

### **Hrvatska i transeuropska prometna mreža TEN-T**

Oblik prostornog pružanja Republike Hrvatske na neki način određuje i smjer glavnih prometnih koridora, u kojima svakako treba biti i suvremena željeznička pruga. Mreža ima za cilj povezati nizinske prometne pravce na sjeveru sa jadranskom obalom. Hrvatska se također mora okrenuti sebi i svojim prometnim potrebama, a tu željeznica zauzima značajno mjesto, pogotovo kad je u pitanju robni i putnički promet na srednjim i velikim udaljenostima (do 400 km i preko 400 km). Reafirmacija hrvatskoga željezničkoga prometnog sustava zahtijeva znatno bolje vezivanje na međunarodnu željezničku mrežu na način da se izgrade, bilo bi optimalno za dugoročni razvoj (te se investicije planiraju sa rokom trajanja od 150 godina) dvokolosiječne željezničke pruge velikih brzina,

prvenstveno na uzdužnim i poprečnim europskim i nacionalnim tranzitnim prometnim koridorima.

Hrvatska je prometno tranzitna zemlja na što ukazuje prolaz dvaju koridora kroz Republiku Hrvatsku te tako promet ima dvojaku namjenu-kao nacionalni i tranzitni provoz pa je to zasigurno jedna od njezinih velikih komparativnih prednosti.

Za Republiku Hrvatsku posebno je važno regionalno povezivanje i uključivanje u razvojne trendove sjevernog Mediterana i srednjeg Podunavlja.

### **Željeznički promet u Hrvatskoj**

U Hrvatskoj se promet, odnosno željeznički promet razvija se u skladu s postavljenim ciljevima i uvjetima realizacije, u kontekstu novog ciklusa razvoja temeljenog na suvremenim ekonomskim i tehničko-tehnološkim rješenjima. To uvjetuje potrebu intenzivnijeg ulaganja u razvoj te odgovarajuće koncepcijske pomake, kako bi razvoj željezničkog prometa u Hrvatskoj bio u skladu s općim trendom razvoja prometnih sustava u budućnosti.

### **Hrvatska i turizam**

Turizam je jedna od osnovnih grana hrvatskog gospodarstva. Činjenica je da prometna infrastruktura ima veliki i značajni utjecaj na kompetitivnost hrvatskog turizma te da je u ulozi spojnice između turističkih destinacija za koje veliki dio resursa u vidu usluga i dobara stiže putem prometnih infrastruktura.

Cjeloviti prostor Hrvatske predstavlja turistički resurs te ga treba razvijati ovisno o karakteru i resursnoj ponudi prostora prostornim i gospodarskim programima županija, gradova i općina.

Na priobalnom području države treba se usmjeriti turističkom razvoju i ponudi prema razvoju infrastrukture u Hrvatskoj uzimajući u obzir da je modernizacija cesta, željeznica, pomorskog prometa kao i telekomunikacijskih veza izravno pozitivno korelirana s povećanjem turističkog prometa i ponude turističkih kapaciteta.

### **Hrvatske jadranske luke**

Jadranska orijentacija Hrvatske neposredno zahtjeva da se u željezničkom prometu osiguraju prometni koridori koji iz Europe vode prema hrvatskim jadranskim te koridori koji kontinuirano duž jadranskoga prometnog pravca međusobno povezuju sve važnije hrvatske luke i veće gradske razvojne centre. To će se postići novom izgradnjom ili uklapanjem moderniziranih postojećih željezničkih pruga (istarske, ličke) te probojem kroz Ćićariju (Učku), Velebit, Kapelu i druge planinske prepreke (barijere).

Planinsko zaleđe uvelike ograničava stupanj razvijenosti pojedine luke. Vezano na izgrađenost prometne infrastrukture na kopnu, a prema specifičnim korisnicima lučkih usluga, luke Republike Hrvatske su se razvijale i specijalizirale za odgovarajuću vrstu tereta pa je tako glavna morska luka u zemlji s najvećim prometom -luka Rijeka.

S obzirom na značenje luke Rijeka i potencijalnih robnih tokova iz smjera Rijeke prema unutrašnjosti, javlja se i potreba za povezivanjem RH2 koridora s osnovnim Mediteranskim koridorom i područjem sjeverozapadne Mađarske. U tom području ističe se grad Šopron sa značajnim logističkim terminalom i velikim ranžirnim kolodvorom.

Intermodalna mreža Dunav-Jadran svojim bi razvojem pomogla da Jadranske luke postanu “Jadranska vrata Europe”, a Zagreb koji se nalazi na sjecištu koridora RH1 i RH2 (bivši europski koridori X, Xa, Vb i VII – Dunav) mogao bi postati „Vrata jugoistoka Europe“.

Izgradnja nove željezničke pruge Koprivnica – Kotoriba – Državna granica – (Murakeresztur) omogućila bi izravno povezivanje Rijeke s mrežom željezničkih pruga u sjeverozapadnom dijelu Mađarske i ostalim gradovima jugoistočnog dijela EU. Navedene pruge smještene su u nizinskom dijelu Mađarske i mogle bi se u budućnosti osposobiti kao vrlo kvalitetna alternativna veza prema Šopronu te nastavno prema Beču i ostalim gradovima jugoistočnog dijela EU.

Osnovu za planiranje mreže čini potencijalni agregirani promet koji bi se prevozio isključivo željeznicom. Osnovni generatori prijevoza željeznicom u Hrvatskoj su morske luka Rijeka te , ostale luke koje zbog neodgovarajuće povezanosti s unutrašnjosti do sada nisu u potpunosti iskoristile svoje potencijale (Ploče, Šibenik, Zadar, Split) kao i mogućnost ostvarenja svih elemenata multimodalnog odnosno intermodalnog prijevoznog logističkog lanca.

## **Regionalno povezivanje Hrvatske**

Buduća željeznička pruga imala bi uz međunarodnu funkciju i značajnu regionalnu ulogu u povezivanju prostora sjeverozapadne Hrvatske, kako u funkciji prijevoza putnika, tako i u povezivanju poslovnih i industrijskih zona željeznicom na području predviđene trase.

Nova željeznička pruga Koprivnica – Kotoriba – Državna granica – (Murakeresztur) će omogućiti izravno povezivanje Rijeke s mrežom željezničkih pruga u sjeverozapadnom dijelu Mađarske. Nova željeznička pruga povezivala bi postojeće međunarodne (koridorske) pruge M201 DG -Botovo- Koprivnica- Dugo Selo i M501 DG - Čakovec- Kotoriba- DG.

Novom željezničkom prugom će biti omogućeno kvalitetnije i brže povezivanje Međimurske, Koprivničko – Križevačke i Varaždinske županije s hrvatskim i europskim susjednim regijama. Omogućit će se kvalitetan prijevoz putnika prema Mađarskoj, Osijeku i Zagrebu gdje se stanovnici školuju i liječe te iz kojih dalje putuju prema europskim zemljama.

Novom prugom bi se omogućila kružna linija Čakovec – Varaždin – Koprivnica – Čakovec što bi pojednostavilo prigradski prijevoz.

Matični kolosijek „Danica“ duljine 4,5 km spaja kolodvor Koprivnicu sa industrijskom zonom grada Koprivnica gdje se nalaze Podravka, Tvornica Vegete, Tvornica dječje hrane, Danica, Belupo, Carlsberg Croatia i Podravsko gospodarstvo.

Za potrebe planiranog „Regionalnog centra za gospodarenje otpadom sjeverozapadne Hrvatske-Piškovica“ planirano je otpremništvo što će značajno doprinijeti efikasnijoj organizaciji transporta u okviru sustava gospodarenja otpadom.



### 3.1 Sažetak prometne prognoze

#### Osnovne pretpostavke prognoze prometa

Povećanje željezničkog prometa trebalo bi biti posljedica povećanog ulaganja u željeznicu i time povećanja kapaciteta i razine usluge u željezničkom prometu.

Na području obuhvaćenim ovim projektom nalaze se mnoga naselja i može se očekivati relativno veliko korištenje željezničkog prijevoza kao prihvatljivijeg, bržeg i jeftinijeg prijevoza u odnosu na individualni prijevoz. Samim time smanjit će se opterećenja na pristupnim cestama Koprivnici i Kotoribi. Izgradnja nove dvokolosiječne pruge Zagreb – Koprivnica – DG doprinijet će povećanju tranzitnog prometa.

Osim potražnje putničkog prijevoza na promatranom području postoji i tendencija potreba u teretnom prijevozu. Navedenom prugom najviše se predviđa prijevoz tranzitnog tereta za čiji prijevoz se sada koristi prijevozni put preko Varaždina, odnosno Čakovca.

Osim navedenog, na području obuhvata nalaze se i Regionalni centar gospodarenja otpadom Piškornica. Prema dostupnim podacima planirani rad centra bit će do 250.000 tona godišnje. Navedeno predstavlja jednu od osnova za izgradnju službenog mjesta i industrijskog matičnog kolosijeka za potrebe centra.

U tranzitnom prometu ova pruga može služiti kao pomoćni prijevozni put teretnim vlakovima koji danas prometuju iz luke Rijeke prema Mađarskoj, a i dio prometa sa pruge Koprivnica – Drnje – DG može se preusmjeriti na ovu prugu, prvenstveno se to odnosi na teret koji je namijenjen za Šopron, Győr i Beč.

S obzirom na značenje luke Rijeka i potencijalnih robnih tokova iz smjera Rijeke prema unutrašnjosti, javlja se i potreba za povezivanjem koridorske grane mediteranskog i baltičko-jadranskog koridora s područjem sjeverozapadne Mađarske, odnosno s Austrijom. U tom području ističe se grad Šopron u Mađarskoj sa značajnim logističkim terminalom i velikim ranžirnim kolodvorom te gradovi Graz i Beč kao potencijalna ciljna odredišta.

U okviru takvih analiza nameće se i prijedlog izrade „Studije okvirnih mogućnosti izgradnje nove željezničke pruge Koprivnica- Kotoriba -Državna granica- Murakeresztur“ koja bi omogućila izravno povezivanje Rijeke s mrežom željezničkih pruga u sjeverozapadnom dijelu Mađarske. Navedene pruge smještene su u nizinskom dijelu Mađarske i mogle bi se u budućnosti osposobiti kao vrlo kvalitetna alternativna veza prema Šopronu te nastavno prema Beču i ostalim gradovima jugoistočnog dijela EU. Nova željeznička pruga povezivala bi postojeće željezničke međunarodne koridorske pruge M201 DG – Botovo – Koprivnica – Dugo Selo i M501 DG – Čakovec – Kotoriba – DG.

U posljednjih petnaestak godina dolazi do znatnijeg razvitka prigradskog i gradskog prometa grada Zagreba i intenzivnijeg povezivanja željeznicom Zagreba s Koprivnicom, Varaždinom, Križevcima i Bjelovarom. Ujedno se postupno vraća promet i na riječki prometni pravac i povećava tranzit prema Mađarskoj.

Mediteranski koridor Rijeka – Zagreb – Budimpešta zajedno s regionalnom prugom R202 Varaždin - Dalj značajna je povezna pruga u Republici Hrvatskoj, jer prometnice na tom području povezuju njezine sjeverne dijelove s Jadranskim morem. Na mediteranski koridor prometno se povezuju sjeverni industrijski centri Koprivnica, Virovitica i Našice, odnosno podravska regija sa središnjom i južnom Hrvatskom.

Činjenica da se dionica pruge Križevci – Koprivnica – Botovo – državna granica nalazi na važnom mediteranskom koridoru i da je s priključenjem na nju pruge R202 Varaždin - Dalj ostvarena veza sa Zagrebom i središnjom Hrvatskom, predodređuje njen značaj u regionalnim i županijskim okvirima.

Prometnica je od najvećeg interesa za tamošnje stanovništvo i gospodarstvo. Ona je ujedno okosnica cjelokupnog prometnog sustava regije te je od velikog značaja za gradove Bjelovar, Koprivnicu, Viroviticu, Našice i Križevce, odnosno županije Zagrebačku, Bjelovarsko-bilogorsku, Koprivničko – križevačku i Virovitičko – podravsku.

Tablica 3: Prognoza prometa na pruzi Koprivnica – Kotoriba

Godina	PUTNICI	Godišnja stopa rasta	TERET	Godišnja stopa rasta	Dnevni broj lokalnih putničkih vlakova	Dnevni broj brzih putničkih vlakova	Dnevni broj teretnih vlakova-teret	Dnevni broj teretnih vlakova-otpad	Ukupan dnevni broj vlakova
2011	0,000	0,000	0,00	0,000	0	0	0	0	0
2015	0,000	0,000	0,00	0,000	0	0	0	0	0
2020	0,000	0,000	0,00	0,000	0	0	0	0	0
2025	0,500	1,000	1,00	1,071	20	4	4	2	30
2030	0,566	1,025	1,28	1,050	22	4	5	2	33
2035	0,640	1,025	1,63	1,050	26	6	6	2	40
2040	0,817	1,050	2,87	1,120	30	8	11	2	51
2045	0,924	1,025	5,06	1,120	34	8	19	2	63

Izvor: autorica projekta PTIR

### Obujam putničkog prometa

Za prikaz prognoze putničkog prometa na novoj pruzi Koprivnica – Kotoriba najvažniji elementi su promet na postojećim prugama koje gravitiraju području Koprivnice i Kotoribe, promet cestovnih vozila na glavnim cestama koje povezuju Koprivnicu i Kotoribu sa drugima naseljima na trasi planirane željezničke pruge, popis stanovništva koji žive na području planirane trase nove željezničke pruge te zaposlenici u industrijskoj zoni Danica.

Na području planirane trase nove pruge ukupno stanuje 7.500 stanovnika. Od većih naselja trasa pruge prolaziti će uz Koprivnički Ivanec, Zablatje, Imbriovec, Veliki Otok,

Mali Otok i Donja Dubrava. Na području industrijske zone Danica danas radi nekoliko tisuća radnika.

Prema navedenom, a po izgradnji željezničke pruge, većina stanovnika su potencijalni korisnici željezničkih usluga budući da je željeznički promet jeftiniji, brži i ekonomičniji u odnosu na individualni cestovni prijevoz koji je slabo organiziran.

Osim navedenog prometa razvojem turizma na području Međimurske i Koprivničko – križevačke županije može se očekivati porast turista na ovom području te putnika u regionalnom i lokalnom prometu.

Tablica 4: Prognozirani obujam prometa na dionici Čakovec - Kotoriba

<b>ČAKOVEC KOTORIBA</b>								
<b>Godina</b>	<b>2011</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>	<b>2040</b>	<b>2045</b>
<b>Putnici (mil. put./god.)</b>	0,73	0,796	1,243	1,326	1,409	1,492	1,541	1,575
<b>Prosječan broj vlakova dnevno</b>	28	29	39	41	42	43	44	45

Izvor: autorica projekta PTIR

Tablica 5: Prognozirani obujam prometa na dionici Koprivnica – Varaždin

<b>KOPRIVNICA VARAŽDIN</b>								
<b>Godina</b>	<b>2011</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>	<b>2040</b>	<b>2045</b>
<b>Putnici (mil. put./god.)</b>	0,606	0,660	1,005	1,072	1,139	1,206	1,246	1,273
<b>Prosječan broj vlakova dnevno</b>	24	25	34	36	37	38	39	40

Izvor: autorica projekta PTIR

Tablica 6: Prognozirani obujam prometa na dionici Kotoriba -DG

<b>KOTORIBA – DG</b>								
	<b>2011</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>	<b>2040</b>	<b>2045</b>
<b>Godina</b>								
<b>Putnici (mil. put./god.)</b>	0,489	0,533	0,833	0,888	0,944	1,001	1,033	1,055
<b>Prosječan broj vlakova dnevno</b>	21	22	30	32	33	34	35	35

Izvor: autori projekta PTIR

Nakon utvrđivanja obujma prometa isti je dodijeljen na prugu Koprivnica – Kotoriba.

Tablica 7: Prognozirani obujam putničkog prometa na dionici Koprivnica - Kotoriba

<b>KOPRIVNICA KOTORIBA</b>								
	<b>2011</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>	<b>2040</b>	<b>2045</b>
<b>Godina</b>						<b>2035</b>		
<b>Putnici (mil. put./god.)</b>	-	-	-	0,5	0,566	0,64	0,817	0,924
<b>Prosječan broj vlakova dnevno</b>	-	-	-	24	26	32	38	42

Izvor: autorica projekta PTIR

### **Obujam teretnog prometa**

Najveći utjecaj na obujam teretnog prometa ima promet na pruzi od Rijeke prema državnoj granici s Mađarskom.

Tablica 8: Prognozirani obujam prometa na dionici Čakovec - Kotoriba

<b>ČAKOVEC - KOTORIBA</b>								
	<b>2011</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>	<b>2040</b>	<b>2045</b>
<b>Godina</b>								
<b>Neto tone (mil.nt.god.)</b>	0,58	0,78	1,2	1,35	1,4	1,7	2,4	2,8

Izvor: autorica projekta PTIR

Tablica 9: Prognozirani obujam prometa na dionici Kotoriba - DG

<b>KOTORIBA – DG</b>				<b>2025</b>				
<b>Godina</b>	<b>2011</b>	<b>2015</b>	<b>2020</b>	<b>*</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>	<b>2040</b>	<b>2045</b>
<b>Neto tone (mil.nt.god.)</b>	<b>0,43</b>	<b>0,58</b>	<b>1,5</b>	<b>1,8</b>	<b>2,1</b>	<b>2,47</b>	<b>3,0</b>	<b>3,2</b>

\* - očekuje se završetak izgradnje nove pruge Koprivnica – Kotoriba i prometovanje vlakova po istoj

Izvor: autori projekta PTIR

Nakon utvrđivanja obujma prometa isti je dodijeljen na prugu Koprivnica – Kotoriba.

Tablica 10: Prognozirani obujam prometa (teret) na dionici Koprivnica - Kotoriba

<b>KOPRIVNICA - KOTORIBA</b>			<b>2020</b>					
<b>Godina</b>	<b>2011</b>	<b>2015</b>	<b>*</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>	<b>2035</b>	<b>2040</b>	<b>2045</b>
<b>Teret(mil. t ./god.)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1,00</b>	<b>1,28</b>	<b>1,63</b>	<b>2,87</b>	<b>5,06</b>
<b>Prosječan broj vlakova dnevno</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>21</b>

\* - očekuje se završetak izgradnje nove pruge Koprivnica – Kotoriba i prometovanje vlakova po istoj

Izvor: autorica projekta PTIR

### **Opis usluga putničkog i teretnog prometa**

S obzirom na predloženu organizaciju prometa vlakova na novoj pruzi Koprivnica – Kotoriba te sustav upravljanja i regulacije prometa ni jedno službeno mjesto, izuzev Koprivnice i Kotoribe, neće biti zaposjednuto. U kolodvorima Koprivnica i Kotoriba neće



se mijenjati broj prometnog osoblja, kao ni osoblja za održavanje u odnosu na postojeće stanje.

### **Financijska ocjena**

Ispravna procjena investicijskih troškova najbitniji je dio u financijskoj analizi projekta budući da ti troškovi utječu na financijske indikatore napretka i razvoja projekta, kao i na visinu participativnih sredstava koje uplaćuje EU. Procjena investicijskih troškova izrađena je i preuzeta iz **Tehničkog idejnog rješenja izgradnje nove željezničke pruge Koprivnica – Kotoriba – DG, koji je jedan od sadržaja Studije okvirnih mogućnosti izgradnje nove željezničke pruge Koprivnica – Kotoriba – DG (B.R.).**

Za izračun indikatora financijske uspješnosti i financijskih sredstava koja nedostaju za zatvaranje financijske konstrukcije zahtjeva od projekatanta da procijene i predoče sve investicijske troškove koji nastaju tijekom životnog ciklusa projekta.

Kod projekata koje financira EU prihvatljiva rezerva u troškovima projekta može ići do iznosa od 10% od ukupnih investicijskih troškova bez rezervi.

Investicijska vrijednost u stalnim i tekućim cijenama ocjenjena je na temelju sljedećih pretpostavki:

- Troškovi investicije iz Tehničkog idejnog rješenja nadopunjeni su troškovima za izradu ove studije, studije izvodljivosti i svih ostalih studija koje se izrađuju u sklopu te studije (prometno-tehnološko idejno rješenje, studija utjecaja na okoliš),

izrada aplikacije za sredstva pomoći EU, upravljanjem projektom u fazi identifikacije i definiranja projekta, upravljanjem projekta tijekom gradnje, promidžbe i informiranja javnosti o projektu i rezerve za nepredvidljive investicijske troškove koji mogu maksimalno iznositi 10% od ukupnih investicijskih troškova bez rezervi.

- U fazi prethodnih radova, geološko geotehnička istraživanja, izrada projektne dokumentacije i kupovina zemljišta, preuzete su iz Tehničkog idejnog rješenja. Upravljanje projektom u fazi identifikacije i definiranja projekta procijenjeno je na približno 5% prethodnih radova.
- Svi troškovi izgradnje, postrojenja i opreme preuzeti su iz „Okvirne procjene troškova...“, također nadzor tijekom gradnje, tehnička pomoć, projektni nadzor i izrada projekta izvedenog stanja. Upravljanje projektom tijekom gradnje procijenjeno je na 2,0% izgradnje, postrojenja i opreme. Promidžba i informiranje javnosti dati su na osnovi tržišnih cijena.
- Ukalkuliran je i PDV od 25% ( prema Zakonu o PDV-u , NN 73/13, 148/13; Rješenje USRH 99/13, 153/13).
- Za prognozu inflacije u obzir je uzeta prognoza MMF-a (Međunarodnog monetarnog fonda) za proljeće 2014. Procjena za 2014 g. iznosi 0,5%, za 2015 1,1%. Za godinu 2016 u obzir je uzeta inflacija makroekonomske projekcije

stručnjaka ESB-a za euro-područje u iznosu 1,5%, a za sve naredne godine 1,7% (raspon 1,5% do 1,8%).

- Ukupne rezerve za nepredvidljive radove (slučajeve) ocijenjene su na približno 10 % od ukupnih investicijskih troškova izgradnje bez rezervi.

Investicijski troškovi prikazani su u stalnim i tekućim cijenama u kunama i eurima.

Ukupni investicijski troškovi u stalnim cijenama s uključenim PDV-om iznose 1.269,9 milijuna kuna odnosno 166,9 milijuna eura, od toga prihvatljivi troškovi 994,9 milijuna kuna odnosno 130,8 milijuna eura, neprihvatljivi troškovi 274,9 milijuna kuna odnosno 36,1 milijuna eura. Neprihvatljivi troškovi su oni troškovi koje EU ne želi sufinancirati iz svojih fondova.

Ukupni investicijski troškovi u tekućim cijenama s uključenim PDV-om iznose 1.382,4 milijuna kuna odnosno 181,7 milijuna eura, od toga prihvatljivi troškovi 1.083,4 milijuna kuna odnosno 142,4 milijuna eura, neprihvatljivi troškovi 325,6 milijuna kuna odnosno 39,3 milijuna eura.

U financijskog analizi u obzir su uzeti samo troškovi bez PDV-a i bez rezerve za nepredvidljive radove (slučajeve). Ti troškovi u stalnim cijenama iznose 122.323.259 eura.

Za provjeru financijske vitalnosti (FNSV/K, FISP/K) i održivosti u obzir su uzeti troškovi investicije u stalnim cijenama, koje prikazuje donja tablici. Troškovi se dijele na troškove

koji će se pokrivati nacionalnim javnim sredstvima i sredstvima pomoći EU Zajednice.

Ti troškovi su u nastavku izračunati na osnovi primjene metodologije nedostajućih financijskih sredstava i izračuna pomoći EU zajednice.

Tablica 11: Ocijenjena ulaganja po godinama s obzirom na izvor financija [1000 EUR]

Ukupna planirana sredstva - Stalne cijene [EUR]			
Godina	Nacionalna javna sredstva	Sredstva EU zajednice	ukupno
2014	346	0	346
2015	134	569	702
2016	250	1.062	1.312
2017	735	3.127	3.863
2018	2.884	14.531	17.415
2019	5.767	29.063	34.830
2020	10.573	53.282	63.855
	<b>20.689</b>	<b>101.634</b>	<b>122.323</b>

Izvor: Vlastiti izračuni

### 3.2 Infrastruktura - promet

#### Željeznički promet

##### Postojeće stanje

Postojeće željezničke pruge na Koprivničko-križevačke i Međimurske županije podijeljene su na pruge za međunarodni promet, regionalni promet i lokalni promet.

M201 DG - Botovo - Dugo Selo i R202 Varaždin – Dalj pruge su koje čine dio željezničkog prometnog sustava Republike Hrvatske. Kolodvor Koprivnica je križanje ovih pravaca, a koji svojim smještajem u samom gradu ima ulogu povezivanja regionalnog i državnog prometnog sustava. Na ovom području veliki značaj ima željeznica za prijevoz putnika, osobito na pravcu Zagreb - Koprivnica, kao i za Koprivnicu kao robno-transportno raskrižje. Željeznička pruga za međunarodni promet M501 DG – Čakovec – Kotoriba –DG je željeznička pruga na kojoj prometuju međunarodni putnički vlakovi prema Budimpešti.

Tablica 12.: Mreža kategoriziranih željezničkih pruga na području

Oznaka pruge	Opis pruge
<i>Željezničke pruge - međunarodni promet</i>	
M201	(Gyekenyes) – DG – Botovo – Koprivnica – Dugo Selo
M501	(Središće) – DG – Čakovec – Kotoriba – Državna granica – (Murakeresztur)
<i>Željezničke pruge - regionalni promet</i>	
R201	Zaprešić – Zabok – Varaždin – Čakovec

R202	Varaždin – Koprivnica – Virovitica – Osijek – Dalj
<i>Željezničke pruge - lokalni promet</i>	
L101	Čakovec – Mursko Središće – DG – (Lendava)
L 204	Križevci – Bjelovar – Kloštar

Izvor: Odluka o razvrstavanju željeznički pruga (NN 003/14)

Koprivnica i Kotoriba su granični prijelazi/kolodvori s Republikom Mađarskom otvoreni za međunarodni željeznički promet robe i putnika u Koprivničko-križevačkoj i Međimurskoj županiji.



Slika 30: Karta pruga u sjeverozapadnom dijelu Republike Hrvatske

Izvor: <http://www.hzinfra.hr/karta-pruga>

### Planirano stanje

Na dionici željezničke pruge od značaja za magistralni promet M201 DG - Botovo - Dugo Selo, od Botova do Dugog Sela, predviđa se izgradnja drugog kolosijeka. Brzina na toj pruzi bi bila 160 km/h. Izgradnjom drugog kolosijeka povećati će se kvaliteta i kvantiteta u prijevozu putnika i roba, odnosno razina prijevoznih usluga u unutarnjem i međunarodnom prometu. Predviđa se reorganizacija i preuređenje kolodvora, bolja opremljenost pruga signalno-sigurnosnim uređajima i rješavanje križanja željezničke pruge i cestovnih pravaca denivelacijama. Radom dvokolosiječne pruge zatvoriti će se kolodvori Mučna Reka, Drnje i Botovo, a na njihovom mjestu biti će teretni utovarno-istovarni kolosijeci. Između postojećih kolodvora Drnje i Botovo izgraditi će se novi kolodvor Novo Drnje. Stajališta na ovoj pruzi u Koprivničko-križevačkoj županiji bit će: Majurec, Kloštar Vojakovački, Carevdar, Sokolovac i Mučna Reka.

U mreži željezničkih pruga postojeća pruga M501 DG – Čakovec – Kotoriba –DG uvrštena je u trasu pruga velike propusne moći.

Na području Međimurske županije željeznički promet zadržava postojeće pravce, a potrebno je:

- rekonstruirati i modernizirati željezničku prugu od značaja za regionalni promet Zaprešić – Čakovec (dionica kroz Međimurje je dobrih tehničkih karakteristika)
- zadržati lokalnu prugu L101 Čakovec – M. Središće – DG

Tehnički uvjeti regionalne pruge R202 Varaždin – Dalj zadovoljavaju trenutnu potražnju za prijevozom. U planu je te se već djelomice provodi zatvaranje/prenamjena

određenih kolodvora na ovoj pruzi koji će postati stajališta, a ostalim će biti opremljeni novim signalno-sigurnosni uređajima.

Dionica Bjelovar - Kloštar Podravski dio je pruge L204 Križevci – Bjelovar - Kloštar te ima izrazito mali rad. Moguće je smanjenje opsega prometovanja vlakova na dionici, ili puštanje dionice u zakup ili koncesiju a i zatvaranje/ukidanje pruge kao zadnje rješenje.

U Koprivnici i Križevcima treba obaviti rekonstrukciju kolodvora i izvesti industrijske kolosijeke. Teretno-ranžirno postrojenje u Koprivnici potrebno je izmjestiti južnije od grada. Razvoj multimodalnosti te otvaranje slobodne carinske zone zajedno sa gospodarskom zonom i RTC-om Koprivnici bi učvrstilo poziciju velikog čvorišta na prometne mreže RH.

U tijeku je izrada projekata sanacije/nadogradnje željezničkih pravaca Gradec – Sveti Ivan Žabno te pravac Koprivnica – Kotoriba koji je bio predmetom istraživanja i obrade u „Studiji okvirnih mogućnosti izgradnje nove pruge Koprivnica-Kotoriba“.

Izgradnja nove željezničke pruge Koprivnica – Kotoriba – državna granica sa Republikom Mađarskom, utjecat će na razvoj Republike Hrvatske. U međunarodnom smislu nova pruga će omogućiti povezivanje luke Rijeka sa sjeverozapadnim dijelom Republike Mađarske, a od tamo razgranatom mrežom željeznica približit će se državama srednje i zapadne Europe. U regionalnom i lokalnom smislu uvođenje putničkih vlakova poboljšat će mobilnost stanovnika i radnika na tom području, a razvojem turizma očekuje se porast putnika u regionalnom i međunarodnom prometu.



## **Cestovni promet**

### **Postojeće stanje**

Kroz Koprivničko-križevačku i Međimursku županiju prolazi prometni koridor sjever-jug, koji povezuje Srednju Europu i Jadran. Kroz Koprivničko-križevačku županiju prolazi i podravski prometni koridor kao alternativni pravac posavskom koridoru koji povezuje Središnju i Istočnu Hrvatsku međusobno, ali i Republiku Hrvatsku sa susjednim državama dok je za Međimursku županiju značajan zapadno istočni longitudinalni smjer tranzitnog karaktera od čvora Sveti Križ do graničnog prijelaza Trnovec.

Nakon izgradnje prometnog koridora sjever-jug (autocesta A4) došlo je do sljedećeg:

- tranzitni promet ka Zagrebu i Jadranu više ne opterećuje prometnice u naseljima pa su ona dobila na povećanoj kvaliteti življenja i sigurnosti u kretanju njihovih stanovnika
- doprema robe i pružanje usluga u Zagrebu kao najvećem tržištu te razmjena dobara s drugim regijama te brže povezivanje dviju najgušće naseljenih županija na sjeveru Hrvatske s glavnim gradom, trebali bi pridonijeti gospodarskom razvoju ovih prostora

Cestovna mreža Koprivničko-križevačke županije sastoji se od cestovnih pravaca od Zagreba prema Republici Mađarskoj i od Varaždina prema Osijeku) te lokalnih cesta koje

povezuju općina i županijskog središta. Okosnicu cestovnog prometa Države i Županije čine državne ceste DC2 i D-41. Lokalne ceste nisu ravnomjerno razvijene. ravnomjerno razvijen. Područjem Bilogore i Podravlja uz granični pojas, broj i kategorija lokalnih cesta je slaba i sporadična.

Osnovna cestovna mreža u širem području čine prometnice kako je navedeno u tablici:

Tablica 13: Mreža većih kategoriziranih prometnica na širem području

<b>Cestovna oznaka</b>	<b>Opis ceste</b>
<i>Državne ceste</i>	
DC2	G.P. Dubrava Križovljanska (gr. R. Slovenije) – Varaždin – Virovitica – Našice – Osijek – Vukovar – G.P. Ilok (gr. R. Srbije)
DC20	Čakovec (D3) – Prelog – D. Dubrava – Đelekovec – Koprivnica (D2)
DC41	G.P. Gola (gr. R. Mađarske) – Koprivnica – Križevci – čvorište Vrbovec 1 (D10)
<i>Županijske ceste</i>	
ŽC2040	Kotoriba – D. Vidovec – D20
ŽC2041	Ž2040 – D. Dubrava (D20)
ŽC2076	Sigetec Ludbreški (D2) – Slokovec – M. Bukovec – Selnica Podravska – V. Otok – D20

ŽC2078	D20 – Legrad – D20
ŽC2079	Slokovec (Ž2076) – Vojvodinec (Ž2081)
ŽC2081	D20 – Zablatje – Kuzminec – Rasinja – V. Poganac – Ž2089
ŽC2082	Imbriovec (L26001) – Đelekovec (D20)
ŽC2112	Ž2081 – Kunovec – A.G. Grada Koprivnica
<i>Lokalne ceste</i>	
LC20039	HE Čakovec (Ž2022) – HE Donja Dubrava – Donja Dubrava (D20)

Izvor: obrada autorica

Stalni granični prijelazi Republike Hrvatske na granici s Mađarskom otvoreni za međunarodni promet putnika i roba u cestovnom prometu na području Koprivničko-križevačke i Međimurske županije su Gola i Goričan dok su stalni granični prijelazi za međ.cestovni putnički promet na području Koprivničko-križevačke županije Goričan II, Donja Dubrava, Legrad i Ferdinandovac.

### **Planirano stanje**

Kroz Koprivničko-križevačku županiju, u pravcu sjever-jug prolaze DC41( državna cesta 41) i DC2, a u planu je izgradnja brzih cesta. Brza cesta DC41, u biti će transverzalna veza između buduće podravsko-podunavske brze ceste (Ormož) – Otok Virje – Varaždin – Virovitica – Osijek – Ilok i koridora autoceste A3. Ona će biti alternativni magistralni cestovni spoj, kojom će se kroz „hrvatski koridor” spajati podunavsko i jadransko

područje. Do izgradnje brze ceste neće doći u skorije vrijeme pa je dionicu Križevci – Koprivnica potrebno rekonstruirati prema smjernicama koje daje Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske.

Županijski je interes da državna ceste DC43 nakon temeljite obnove, rekonstrukcije i dogradnje također dobije karakteristike brze ceste.

Pored realiziranog dijela međunarodnog pravca Budimpešta - Rijeka potrebno je izgraditi i sustav cestovne mreže od međunarodnog i državnog značenja na području Međimurske županije .

U ostvarenju ovog cilja potrebno je usmjeriti aktivnosti i radove na:

1. nastavak izgradnje brze ceste kod čvora Dravski Križ na istoku do Trnovca
2. rekonstrukciju i modernizaciju DC i LC u smislu osiguranja nesmetanog odvijanja prometa i sigurnosti svih sudionika u prometu
3. izgradnju novog prometnog čvora na A3 kod Turčišća

### **3.2.1 Postojeće stanje željezničke infrastrukture u širem području zahvata**

Na trasi nove željezničke pruge Koprivnica – Kotoriba – Državna granica danas nema željezničke infrastrukture, osim na dijelu trase na izlazu iz željezničkog kolodvora Koprivnica, gdje se u duljini oko 4,5 km na području industrijske zone u Koprivnici nalazi

matični kolosijek "Danica" kojim upravlja HŽ INFRASTRUKTURA d.o.o. Kolosijek je izgrađen od rabljenog gradiva i osposobljen za brzinu do 40 km/h, a od njega se skretnicama polumjera 180 i 200 m odvajaju pojedinačni industrijski kolosijeci.

Željeznički kolodvor Koprivnica je kolodvor kroz koji prolaze pruga M201 (elektrificirana jednofaznim izmjeničnim sustavom AC 25 kV, 50 Hz) i R202 (neelektrificirana). Obje su osposobljene za D4 (22,5 t/o i 8 t/m). U kolodvoru se odvija intenzivan mješoviti željeznički promet. Kolodvor je osiguran relejnim signalno-sigurnosnim uređajem i u njemu se primjenjuje središnje električno postavljanje skretnica, osim manjeg broja skretnica na sporednim kolosijecima. U kolodvoru je izgrađena UHF radio-mreža. Između kolosijeka u kolodvoru izvedeni su niski peroni.

Pogranični željeznički kolodvor Kotoriba nalazi se na neelektrificiranoj željezničkoj pruzi M501 Državna granica – Čakovec – Kotoriba – Državna granica karakteristike D4 (22,5 t/o i 8 t/m). U kolodvoru se danas odvija mješoviti željeznički promet manjeg intenziteta. Kolodvor je osiguran pojednostavljenim relejnim signalno-sigurnosnim uređajem. Skretnice se postavljaju ručno na mjestu ugradbe. U kolodvoru je izgrađena UHF radio-mreža. Između kolosijeka u kolodvoru izvedene su uređene površine.

### **3.2.2 Idejno rješenje izgradnje nove željezničke pruge**

#### **Opis trase**

Stacionaža nove pruge vezana je na stacionažu kolodvorske zgrade u Koprivnici (510+878=0+000) prema izvedbenom projektu remonta. Stacionaža postojeće pruge od kolodvora Kotoribe do državne granice vezana je na stacionažu postojeće pruge M501 (Središće) - DG – Čakovec – Kotoriba – DG - (Murakeresztur). Duljina nove pruge od kolodvora Koprivnica do državne granice sa Republikom Mađarskom iznosi 23,5 km. U tijeku je izrada Idejnog projekta poboljšanja postojećeg i izgradnje novog kolosijeka na glavnoj željezničkoj pruzi M201 u sklopu kojega su obrađeni kolodvor Koprivnica, izgradnja drugog kolosijeka i denivelacija željezničko - cestovnog prijelaza u km 0+875 te oni nisu predmet ove Studije.

Projektirana brzina iznosi 120 km/h uz mjestimična ograničenja zbog prostornih uvjeta. U području kolodvora i izlaznih skretnica brzina ovisi o ugrađenim skretnicama i osiguranju kolodvora.

Na izlazu iz kolodvora Koprivnica nakon postojeće skretnice br. 58 nova pruga prati postojeći industrijski kolosijek koji se nalazi lijevo od postojećeg kolosijeka na željezničkoj pruzi M201 DG – Botovo – Koprivnica – Dugo Selo.

Postojeći štitni kolosijek sa skretnicom će se demontirati, a nova štitna skretnica s kolosijekom ukupne duljine 50 m će se ugraditi na početak izmještenog industrijskog kolosijeka.

U idejnom projektu drugi kolosijek prema Botovu se nalazi s desne strane postojećeg kolosijeka na međusobnoj udaljenosti 4,5 m. Cesta s lijeve strane pruge nalazi se na

udaljenosti cca 9,5 m od krajnje osi postojećeg kolosijeka. Da bi se većim dijelom zadržali postojeći industrijski kolosijeci potrebno je izmjestiti cestu na duljini oko 250 m od cca km 1+590.

Industrijski kolosijek Danica se u km 1+190 desnom skretnicom odvaja od nove pruge i prati postojeći industrijski kolosijek. Na početku industrijskog kolosijeka ugradit će se štitna skretnica, a u km 1+469 ugradnjom nove skretnice predviđen je drugi industrijski kolosijek. Industrijski kolosijeci će se nalaziti na međusobnoj udaljenosti 4,5 m. Da bi se zadržala postojeća korisna duljina drugog industrijskog kolosijeka potrebno je produžiti taj kolosijek do km 513+121.

Sjeverno od planirane trase nalaze se županijska cesta ŽC2140 i vodozaštitne zone I i II crpilišta Ivanščak. Već spomenuta problematika gradnje u vodozaštitnim zonama crpilišta Ivanščak definirala je mjesto odvajanja od smjera pruge prema Botovu te uvjetovala smanjenje brzine na 80 km/h. Krivinom radijusa 380 m nova trasa pruge prolazi između vodozaštitne zone II i ceste koja se nalazi uz istočnu stranu industrijske zone. Pruga se križa sa županijskom cestom ŽC2140 te je u km 2+189 predviđen nadvožnjak preko pruge.

S desne strane pruge u km 3+200 predviđeno je stajalište Danica. Stajalište će biti smješteno neposredno uz gospodarsku zonu Danica, a zapadno od planiranog stajališta prostire se poljoprivredno područje.

Pruga se nakon stajališta Danica s dvije krivine suprotnog smjera približava naselju Koprivnički Ivanec. Neposredno prije križanja novo projektirane pruge s lokalnom cestom u km 5+823 predviđeno je stajalište Koprivnički Ivanec u km 5+750.

Od Koprivničkog Ivanca pruga pravcem nastavlja prema sjeveru te prolazi desno od budućeg „Regionalnog centra za gospodarenje otpadom sjeverozapadne Hrvatske (RCGO) Piškornica“. Za potrebe istog predviđena je izgradnja otpremništva u km 7+000 s lijeve strane pruge u pravcu.

Nakon otpremništva pruga će križati planiranu trasu Brze podravske ceste.

U nastavku pruga prolazi između naselja Imbriovac i Zablatje s time da je u km 11+600 predviđen kolodvor Zablatje. U kolodvoru će se nalaziti 4 kolosijeka. Korisna duljina 1, 2 i 3 kolosijeka bit će veća od 750 m.

Na križanju nove željezničke pruge sa županijskim cestama ŽC2081 i ŽC2076 predviđena je izgradnja nadvožnjaka u km 12+383 i km 14+370.

Od obrambenih nasipa rijeke Drave sa sjeverne i južne strane rijeke predviđena je izgradnja mosta Drava u km 16+800. Most Drava je objekt u trupu pruge koji se sastoji od dvije cjeline, mosta u inundaciji duljine 857 m i glavnog mosta preko same rijeke duljine 172 m. Ukupna širina nosača s vijencima je 7,95 m, na nosač dolazi kompletan donji ustroj pruge predviđen za objekte. Temeljenje mostova je predviđeno kao duboko na pilotima. Novi željeznički most na Dravi nalazit će se desno od postojećeg cestovnog mosta. Zbog postojećih objekata u Donjoj Dubravi novi most neće biti sasvim paralelan



s postojećim, ali kao i cestovni most bit će skoro okomit na tok Drave. Od Hrvatskih voda dobivena je informacija o visinskim kotama stogodišnje velike vode kao i o visini podgleda susjednog cestovnog mosta. Novi željeznički most bit će cca 50 cm iznad podgleda postojećeg cestovnog mosta i cca 250 cm iznad stogodišnje velike vode.

Državna cesta DC20 prolazi ispod novog mosta Drava u dijelu inundacije. Predviđena je izgradnja podvožnjaka u km 15+910. S obzirom da ispod podgleda konstrukcije nema dovoljne visine cesta će se lokalno ukopati u teren. Na predjelu ispod mosta na dužini od cca 97 m napraviti će se vodonepropusno AB korito maksimalne visine zidova oko 1m. Zidovi će biti spojeni donjom temeljnom pločom. Poprečni presjek zadovoljava širinu državne ceste sa obostrano postavljenim biciklističkim stazama.

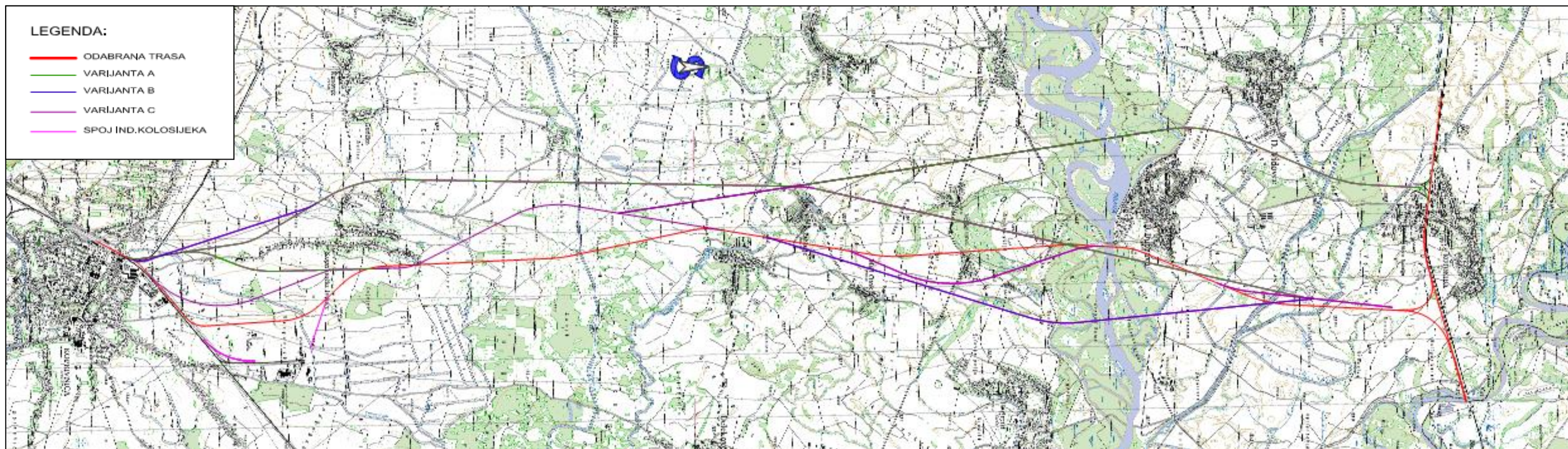
Sjeveroistočno od naselja Donja Dubrava predviđeno je istoimeno stajalište u km 17+850. Stajalište će se nalaziti s lijeve strane pruge u pravcu. S obzirom na blizinu rijeke Drave i predviđenog novog željezničkog mosta preko rijeke stajalište će se nalaziti na nasipu visine oko 5 m od postojećeg terena.

Novi triangl nalaziti će se desno od kolodvora Kotoriba.

Odvojak (lijevi) za putnički promet predviđa se skretnicom 760–1:14 koja omogućuje brzinu od 80 km/h u skretanje. Smanjenje brzine na 80 km/h uvjetovano je krivinom br. 14. koja ima polumjer 345m. Veći polumjer krivine imao bi za posljedicu rušenje postojećih objekata, izgrađene prometne infrastrukture te rekonstrukciju postojeće pruge Kotoriba – Državna granica.

Na desnom odvojk, koji bi omogućio teretnom prometu odlazak prema Mađarskoj bez ulaska u predmetni kolodvor, brzina će iznositi 120 km/h do km 22+700. Spoj na postojeću prugu M501 (Središće) - DG – Čakovec – Kotoriba – DG – (Murakeresztur) planiran je u km 93+600=km 22+940 nove pruge.

Na području trianglera će se ugraditi tri štitne skretnice s pripadajućim kratkim kolosijecima koje će osigurati promet po postojećoj pruzi od naleta vlakova s nove pruge.



Slika 31: Varijantna rješenja zahvata

Izvor: Studija okvirnih mogućnosti izgradnje nove željezničke pruge Koprivnica – Kotoriba – DG (IBŽ d.o.o., Zagreb, 2014.): Prometno-tehnološko idejno rješenje, Tehničko idejno rješenje, Prehodna ekonomska i financijska procjena projekta

### 3.3 Natura 2000 - Područja ekološke mreže

#### Zaštićena područja

Trasa planirane pruge u duljini od ukupno 4,7 km u tri navrata ulazi i izlazi iz sljedećeg zaštićenog područja, prema Zakonu (NN 80/13, zakon o zaštiti prirode):

- Regionalni park Mura – Drava

dio je jednog od najvažnijih Europskih riječnih ekosustava: poplavnog područja rijeka Drave, Mure i Dunava, a time je i dio najvećeg planiranog budućeg jedinstvenog riječnog prekograničnog UNESCO rezervata biosfere u Europi koji se će se protezati kroz pet susjednih država. Radi se o cjelovitom području kao prekograničnom riječnom ekološkom sustavu koji se proteže po svim državama koje obuhvaća dijelom uz uzvodni i nizvodni sliv.

Prema karti ekološke mreže, dane u nastavku, trasa planirane željezničke pruge Koprivnica - Kotoriba - državna granica prolazi kroz sljedeća područja ekološke mreže:

1. HR1000014, i HR5000014 područje očuvanja značajno za ptičje vrste mikro lokacije (pruga ovim područjem prolazi od stacionaže oko 14+500 do 17+200)
2. HR2000364, Mura - područje očuvanja značajno za ptičje vrste mikro lokacije (pruga ovim područjem prolazi od stacionaže oko 22+100 do 23+400)

U širem području se nalaze sljedeća područja ekološke mreže (na udaljenosti do 5 km):

1. HR2000672, Zovje - područje očuvanja značajno za ptičje vrste mikro lokacije (udaljenost oko 1,7 km od osi pruge)
2. HR2000368, Peteranec - područje očuvanja značajno za ptičje vrste mikro lokacije (udaljenost oko 3,7 km od osi pruge)
3. HR2001320, Crna Gora - područje očuvanja značajno za ptičje vrste mikro lokacije (udaljenost oko 2,5 km od osi pruge)



Slika 32: Područja ekološke mreže (NATURA 2000 područja) u području utjecaja zahvata (250+250 m)

Izvor: Studija okvirnih mogućnosti izgradnje nove željezničke pruge Koprivnica – Kotoriba – DG (IBŽ d.o.o., Zagreb, 2014.): Prometno-tehnološko idejno rješenje, Tehničko idejno rješenje, Prethodna ekonomska i financijska procjena projekta

## Krajobrazne značajke

Prema opisu danom u sadržajnoj i metodskoj podlozi „Krajobrazne osnove Hrvatske“ (Koščak i drugi., 1999) novo projektirana pruga Koprivnica-Kotoriba-Državna granica (u daljnjem tekstu „lokacija zahvata“) nalazi se u osnovnoj krajobraznoj jedinici **nizinskih područja sjeverne Hrvatske**. Osnovnu fizionomiju čini agrarni kompleks s velikih hrastovih šuma te poplavljenim područjima. Krajobraz ovog područja čine šume i močvare . Krajobrazne degradacije uzrokovane su prvenstveno nestankom živica zbog agromeliorativnih zahvata, geometrijskom regulacijom vodotoka i nestankom fluvijalnih lokaliteta.

## **Sastavnice krajobraza**

Lokacija zahvata prema tipu geomorfološke regije pripada makro geomorfološkoj regiji Istočne Hrvatske ravnice s Gornjom Podravinom. Morfološku strukturu reljefa Dravske nizine zahvata može se razmatrati kao nizinsko područje akumulacijskog tipa reljefa. To je tipično nizinsko područje longitudinalnog smjera pružanja (SI – JZ) čije je osnovno obilježje prevladavajući utjecaj akumulacijskih procesa. Teren je zaravnjen i vrlo niskog reljefa s nadmorskim visinama do 150 m. Nizina se sastoji od aluvijalne doline rijeke Drave, korito rijeke te tri riječne terase.

Rijeka Drava i Mura su najznačajniji vodeni tok u širem području lokacije zahvata. Protječu iz smjera sjeverozapada prema jugoistoku i odlikuje se prirodnim meandrirajućim tokom s brojnim sprudovima, rukavcima, mrtvajama i riječnim otocima (adama). U zapadnom dijelu šireg području lokacije zahvata nalazi se pravocrtni kanalizirani tok i obala. Cijelim širim područjem lokacije zahvata protječe niz manjih vodotoka koji su kanalizirani i izgrađeni za potrebe odvodnje s poljoprivrednih površina. Smjer toka je ovisan o reljefu; u jugozapadnoj polovici su najčešći smjerovi sjever-jug a na ostatku prostora, zbog ravnog terena, tokovi se protežu u svim smjerovima.

Manje šumske površina nalaze se između stacionaža 7+000 i 8+000 i u području rijeka Drave i Mure između 14+500 i 17+500. Po sastavu su bjelogorične a u području uz rijeke se sastoje od stablašica te nižeg sloja grmlja iz istih porodica. Stablašice, šume i visoka vegetacija su nositelji volumena, grube teksture i tonova zelene boje. Zbog listopadnog karaktera stabala događa se konstantna promjena teksture i boje tijekom izmjene godišnjih doba. Time je uloga šumskog pokrova i visoke vegetacije izuzetno značajna za dinamiku promjene krajobraza. Oko stacionaže 20+000 nalazi se područje vlažnih livada koje je, osim u ekološkom pogledu, važno i kao krajobrazno vrijedno područje.

Gotovo cijelu dužinu trase zahvata karakterizira ravničarsko područje s izuzetno velikim udjelom oranica. Uz izuzetak područja naselja Kotoribe i manjih seoskih područja, šuma i područje uz rijeku gotovo sve površine se nalaze pod nekim oblikom poljoprivredne proizvodnje. Oblik, veličina i raspored im varira ovisno o specifičnim uvjetima a nastao je prvenstveno utjecajem socioekonomskih i tradicijskih prilika. Oblikom su to parcele ravnih granica i relativno pravilnog oblika koje su u prostoru locirane u nepravilnom sistemu. Oblik i raspored ponekad je ovisan i o specifičnim oblicima vodenih tokova, zaraslih mrtvaja i prateće vegetacije.

Koprivnica se nalazi na jugozapadnom rubu Dravskog bazena, tj. na početnoj točki trase zahvata. Sastoji se pretežno od jedno obiteljskih katnica uz izuzetak užeg gradskog područje gdje je lociran manji broj stambenih zgrada i ostali kulturni, sportski, zdravstveni i obrazovni sadržaji. Lokacija zahvata počinje na sjevernom dijelu grada u kontaktnoj zoni između guste urbane strukture, prigradskih naselja, poljoprivrednih površina i industrijskog područja. Kontaktna zona se može okarakterizirati kao područje s niskim krajobraznim kvalitetama degradirano industrijskim i infrastrukturnim elementima. prema sjeveru se nižu naselja vrlo malog površinskog obuhvata i funkcionalno vezana za poljoprivredne površine. Sjeverno od Drave nalazi se veće seosko naselje Donja Dubrava a sjevernije, uz granicu s republikom

Mađarskom općina Kotoriba. Sva navedena naselja ne posjeduju značajne ambijentalne vrijednosti te u krajobraznoj slici sudjeluju kao umjereno do nisko vrijedni elementi. U strukturi krajobraza naselja sudjeluju kao elementi volumena, grube teksture i promjene boje. Zbog disperznog rasporeda ističu se i kao elementi dinamike prilikom gibanja kroz krajobraz. Veća okupljena naselja dominiraju nad širom okolicom a izdvojeni objekti, sakralne građevine i groblja na istaknutim brežuljcima su prisutni kao akcenti ili orijentacijske točke.

Prometnice u strukturi krajobraza sudjeluju kao linijski elementi antropogenog karaktera. Osim oblikom i izduženošću prometnice su vidljive i kao svjetliji elementi u kontrastnom odnosu s tamnijim tonovima okolnog krajobraza. Budući da su horizontalne linije vodova i vertikalne linije stupova uočljive iz udaljenosti dalekovodi su dominantni linijski elementi krajobraza. Antropogeni karakter je naglašen materijalima od kojih su rađeni, pravilnim oblikovanjem nosivih stupova i pravolinijskim potezima vodova. Kolni most preko rijeke Drave je dominantan krajobrazni element. Svojom veličinom, izduženošću i tehnološkim oblikovnim karakteristikama mostovi su u kontrastnom odnosu s prirodnošću krajobraza toka rijeke Drave.

### **Vizualne i strukturne značajke krajobraza**

Širim i užim područjem dominira vrlo blago mozaička struktura krajobraza na ravnom terenu. Ploha je dominantan element krajobrazne strukture a u manjoj mjeri su zastupljeni volumeni i linijski potezi. Nosioci plošnosti su oranične površine i livade i u manjoj mjeri površine jezera i toka rijeke Drave. Oblik ploha oranica i livada varira od potpuno kvadratnog do nepravilno višekutnog a jezera i tok rijeke su organskog oblika. Volumeni su u manjoj mjeri zastupljeni u krajobraznoj strukturi i manifestiraju se kao šumske površine, naselja i vegetacija uz obale jezera i rijeke. Infrastruktura (prometnice, dalekovodi i pruga), vodeni tokovi i živice su linijski elementi strukture krajobraza. Pruga i dalekovodi su izrazito pravocrtni linijski elementi antropogenog karaktera. Osim horizontalnih linija vodova dalekovoda i pruge prisutne su i vertikalne linije stupova dalekovoda i stupova željezničke infrastrukture. Prometnice i manji



vodeni tokovi su nepravilni linijski elementi koji ublažavaju ortogonalnost ploha poljoprivrednih površina koje ih okružuju. Volumeni vegetacije, industrije i naselja su u snažnom kontrastnom odnosu prema plohamanica, livada, jezera i toka rijeke. Kontrast je prisutan i u odnosu pravilno oblikovanih antropogenih elemenata i prirodnih elemenata krajobraza. Prevladavaju svijetli tonovi oraničnih površina koji koloristički variraju ovisno o godišnjem dobu i kulturi koja se na njima uzgaja. Naselja, industrija i infrastrukturni elementi tonovski i koloristički variraju u rasponu od svih nijansi sive pa do elementarnih boja.

Zbog odnosa navedenih elemenata strukture krajobraza zaključuje se da je prisutna umjerena razina harmonije u krajobrazu.

### **Zaštićene krajobrazne vrijednosti**

Područja zaštićena „Zakonom o zaštiti prirode“ koji navodi slijedeće:

Zaštićena područja prirode kojima prolazi pruga Koprivnica – Kotoriba – DG su

- Regionalni park Mura-Drava, koji čine poplavna područja formirana duž riječnih tokova, koje uključuje i područje uz rijeke sve do ušća Drave u Dunav kod Aljmaša. Prema Zakonu o zaštiti prirode( <http://www.zakon.hr/z/403/Zakon-o-za%C5%A1titi-prirode>), „regionalni park je prostrano prirodno ili dijelom kultivirano područje kopna i/ili mora s ekološkim obilježjima međunarodne, nacionalne ili područne važnosti i krajobraznim vrijednostima karakterističnim za područje na kojem se nalazi“.
- Značajni krajobraz Mura u okviru Regionalnog parka Mura – Drava

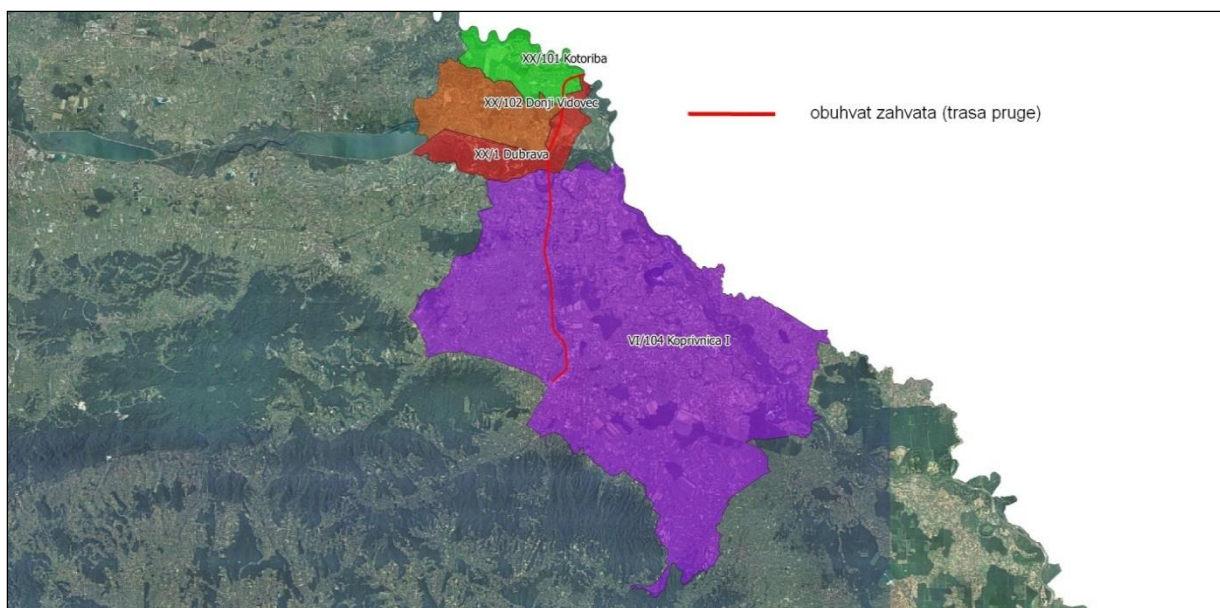
U širem području prolaska planirane pruge nalazi se šuma Danica, predložena za zaštitu Prostornim planom Koprivničko - Križevačke županije u kategoriji Spomenika prirode.

### **Šumarstvo i lovstvo**

Javno objavljeni podaci "Hrvatskih šuma d.o.o.", područje obuhvata zahvata, odnosno koridor nove pruge Koprivnica – Kotoriba - državna granica opisuju kao šumsko područje pod ingerencijom Uprave šuma Koprivnica koja obuhvaća Međimursku, Koprivničko-križevačku i Varaždinsku županiju. Trasa pruge prolazi kroz područje šumarije Koprivnica (gospodarska jedinica 189 - Koprivničke nizinske šume i gospodarske jedinica privatnih šuma F03 Koprivničko-legradske šume.

Trasa pruge prolazi kroz sljedeće odsjeke: G.J. privatnih šuma F03 Koprivničko-legradske šume, odsjek 11a (između stacionaža 6+583 i 6+720) i odsjek 10g (između stacionaža 6+842 i 6+920), zatim kroz odjel 37 državnih šuma u G.J. 189 Koprivničke nizinske šume između stacionaža 7+400 i 7+730 pa ponovo kroz odsjek privatnih šuma u G.J. F03 Koprivničko-legradske šume između stacionaža 8+600 i 8+722 (odsjek 10a) i odsjek 4j (između stacionaža 9+341 i 9+454). Nakon toga, trasa ponovo prolazi kroz područje privatnih šuma između stacionaža 13+560 i 13+717 (odsjek 3e), 13+859 i 13+900 (odsjek 3d) te 14+535 i 14+636 (odsjek 3a) G.J. F03 Koprivničko-legradske šume. Nakon toga, trasa presijeca područje državnih šuma u G.J. 264 Donje Međimurje između stacionaža 16+463 i 16+945 (odjel 65). Nakon toga pruga prelazi rijeku Muru i do državne granice više ne zalazi u šumsko područje.

Trasa pruge, odnosno obuhvat zahvata, prolazi kroz područje četiriju lovišta koja su prikazana na slici:



Slika 22: Lovišta na području obuhvata zahvata

Izvor: Studija okvirnih mogućnosti izgradnje nove željezničke pruge Koprivnica – Kotoriba – DG (IBŽ d.o.o., Zagreb, 2014.): Prometno-tehnološko idejno rješenje, Tehničko idejno rješenje, Prethodna ekonomska i financijska procjena projekta

Trasa pruge većim dijelom, od nulte stacionaže do stacionaže 15+885 u duljini od 15,8 km prolazi županijskim lovištem VI/104 Koprivnica I, od stacionaže 15+885 do stacionaže 20+146 kroz županijsko lovište XX/1 Dubrava duljinom od 4,26 km, županijskim lovištem XX/102 Donji Vidovec od stacionaže 20+146 do stacionaže 20+323 duljinom od 177 metara te županijskim lovištem XX/101 Kotoriba od stacionaže 20+323 do kraja obuhvata zahvata, odnosno državne granice na stacionaži 23+488, duljinom od 3,16 km.

Velika većina lovno-produktivne površine sastoji se od intenzivno obrađivanih poljoprivrednih površina pod visokim antropogenim utjecajem, a dobrim dijelom prolazi i kroz šumsko područje.

### **Biološka raznolikost**

## **Staništa**

Prema Nacionalnoj klasifikaciji staništa (III. dopunjena verzija), trasa planirane pruge prolazi kroz sljedeća staništa koja obuhvaćaju razne vrste vodotokova od povremenih, donjih, srednjih, sporih i kanala.

Klasifikacijom dijelimo staništa i na:

- Mješovite šume - spadaju u **ugrožena i rijetka staništa**
- Poplavne šume - spadaju u **ugrožena i rijetka staništa**
- livade – spadaju u **ugrožena i rijetka staništa**
- kultivirane, intenzivno obrađivane oranice, javne kultivirane zelene površine, aktivna seoska područja/urbanizirana seoska područja, gradske jezgre i gradske stambene površine.

## **Stanišni tipovi**

Prema Nacionalnoj klasifikaciji staništa (III. dopunjena verzija), trasa planirane pruge prolazi kroz ugrožena i rijetka staništa livada i poplavnih šuma.

## **Flora**

Na području rijeka Mure i Drave je zabilježeno oko 300tinjak različitih vrsta flore, od kojih su 42 strogo zaštićene.. Od ukupnog broja strogo zaštićenih njih 28 je procijenjeno kao ugroženo s rizikom od izumiranja na području RH te se u „Crvenoj knjizi ugrožene flore Hrvatske „nalazi pod najvećim oznakama ugroženosti.

## **Fauna**

U širem području rijeka Mure i Drave, a čijim dijelom prolazi planirana pruga, prisutan je velik broj ptica koje su ugrožene su na europskoj razini. Na ovom području obitava veliki broj ugroženih i zaštićenih vrsta ptica, posebno su mnogobrojne ptice močvarice. Nasadi trske u šumama uz rijeku Dravu su jedino mjesto u Hrvatskoj gdje obitava modrovoljka. U siječnju 2005. godine izvršeno je vrlo opsežno prebrojavanje ptica močvarica pri čemu je područje predloženo za zaštitu podržavalo 104 000 ptica močvarica (Stumberger i sur. 2005) što pet puta premašuje međunarodni kriterij postavljen temeljem Ramsarske konvencije tj. kriterija za određivanje međunarodno ornitološki značajnih područja. Ugrožene i potencijalno ugrožene divlje svojte potencijalno rasprostranjene na području izgradnje pruge su još životinjske vrste *Actitis hypoleucos*, *Anas strepera*, *Columba oenas*, *Erithacus svecicus*, *Hipolais icterina*, *Lymnocyrtes minima* i *Pernis apivorus*.

Od vodozemaca na ovom području valja istaknuti lokalne endeme močvarna žaba te velikog panonskog vodenjaka koji je vrsta koja ovisi o lokvama, barama, jezercima i kanalima koji ne presušuju do kasnog proljeća ili ranog ljeta u kojima nisu prisutne ribe (prema provedenim istraživanjima već je 30 – 50% potencijalnih staništa trajno ili prijevremeno isušeno). Ugrožene i potencijalno ugrožene divlje životinje potencijalno rasprostranjene na području izgradnje pruge su *Bombina bombina*, *Bombina variegata* i *Pelobates fuscus*.

Potencijalno su ugroženi gmazovi pronađeni uz Muru i Dravu – barska kornjača, gatalinka i riđovka.

U Muri i Dravi obitavaju 73 vrste ribe od kojih se 37 nalazi se u „Crvenoj knjizi slatkovodnih riba Hrvatske“ (4 regionalno izumrlih (RE), 1 kritično ugrožena (CR), 4 ugrožene (EN), 16 rizičnih (VU), 6 nisko rizičnih (NT), 2 najmanje zabrinjavajuće (LC), 4 nedovoljno poznate (DD)).

U ovom području rasprostranjena je strogo zaštićena vidra , a ovo je jedno od područja na kojem se započelo s ponovnim naseljavanjem dabrova. Na širem područje Mure i Drave obitava i 8 strogo zaštićenih ugroženih vrsta šišmiša.

### **3.3.1 Opis lokacije zahvata i podaci o okolišu**

#### **Klima i meteorološke značajke**

Područje Koprivničko-križevačke županije pripada umjereno toploj kišnoj klimi. Prema „Köppenovoj klasifikaciji klime“, područje Koprivničko-križevačke županije, kao i čitav nizinski kontinentalni dio Hrvatske, nosi oznaku za klimu sa srednjom mjesečnom temperaturom najhladnijeg mjeseca višom od  $-3^{\circ}\text{C}$  i nižom od  $18^{\circ}\text{C}$  .

#### **Temperatura zraka**

Srednja godišnja temperatura zraka na meteorološkoj postaji Koprivnica unatrag 30ak godina bila je  $10,5^{\circ}\text{C}$ . Godišnji srednjak maksimalnih dnevnih temperatura zraka iznosio je  $15,7^{\circ}\text{C}$ , a minimalnih  $6,1^{\circ}\text{C}$ . Najveća je temperatura od  $38,2^{\circ}\text{C}$  izmjerena je 20. kolovoza 2000., a najmanja od,  $-23,5^{\circ}\text{C}$ , 8. siječnja 1985. Gledajući godišnji hod, prosječna mjesečna temperatura od najniže siječanjske (oko  $-1^{\circ}\text{C}$ ) raste do najviše srpanjske (oko  $20^{\circ}\text{C}$ ) nakon koje u kolovozu lagano, a od rujna jače počinje padati i pada sve do siječnja. Apsolutna minimalna mjesečna temperatura zraka je ispod  $0^{\circ}\text{C}$  za šest mjeseci tijekom godine, pa su moguća dulja razdoblja s mrazom.

#### **Oborine**

Oborine se kontinuirano javljaju kroz cijelu godinu tako da izrazito sušnih razdoblja u godini nema. Godišnji prosjek iznosi 841 mm varira od 554 mm - 1036 mm. Mjesec s prosječno najmanje oborina je veljača. Prosječni godišnji broj dana sa kišnim vremenom iznosi 127.

### **Vjetar**

U Koprivnici postoje kanalizirajući efekti u smjerovima puhanja vjetra iz 3. i 4. kvadranta što je posljedica topografskih karakteristika. Stoga na ovom području najčešće pušu vjetrovi iz smjera sjeverozapada i jugozapada. Zimi prevladavaju sjeverni vjetrovi, dok su vjetrovi iz istočnih smjerova jači u proljeće. Ljeti puše topli jugozapadnjak a zapadnjak, tzv. zgorec, puše tijekom čitave godine, osobito u jesen.

### **Ostali meteorološki parametri**

Prosječna godišnja relativna vlaga iznosi 82%. Područja bliže rijeci Dravi imaju veću vlažnost. Česte su godine s malim brojem snježnih dana i malo snijega. Povećana učestalost dana s maglom je od kasne jeseni do kraja zime za cijelo područje središnje Hrvatske. Pojava tuče vezana je za vegetacijsko razdoblje (travanj – listopad).

### **Način korištenja zemljišta**

Područje kojim prolazi dionica pruge Koprivnica-Kotoriba-državna granica pretežno je poljoprivredno područje. Poljoprivredne površine se dominantno koriste za uzgoj povrćarskih i ratarskih kultura. Manji dio površina je zapušten zbog trenutno smanjenog interesa za poljoprivredu.

Na području koridora predmetne trase željezničke pruge, načini korištenja zemljišta su sljedeći

(izvor: ISZO – [www.azo.hr](http://www.azo.hr)):

242 kultivirane parcele

324 grmičasta šuma

231 Pašnjaci

211 Nenavodnjavane plohe obradive zemlje

121 Industrijske/komercijalne zone

112 Nepovezana gradska područja

311 Bjelogorična šuma

243 Pretežno poljodjelsko zemljište s većim područjima prirodne vegetacije

511 Vodotoci

### 3.3.2 Kulturno-povijesna baština

U širem području utjecaja obuhvaćenom izgradnjom planirane pruge Koprivnica – Kotoriba – državna granica, registrirano je 11 kulturnih dobara (*Izvor: Registar kulturnih dobara RH*) i to jedno memorijalne baštine, tri profane graditeljske baštine, pet sakralne graditeljske baštine, jedna kulturno – povijesna cjelina i jedno dobro klasificirano kao ostalo. Nema registriranih kulturnih dobara arheološke baštine.

U širem području utjecaja obuhvaćenom izgradnjom planirane pruge, odnosno na području Grada Koprivnice te Općina Koprivnički Ivanec i Donja Dubrava, nalaze se potencijalne lokacije arheoloških lokaliteta.

Registrirana kulturna dobra su:

#### **1. Koprivnica, Zgrada željezničkog kolodvora** – izvan koridora 250+250 m

Oznaka; status; vrsta; klasifikacija: Z-2763, zaštićeno kulturno dobro, nepokretno kulturno dobro – pojedinačno, profana graditeljska baština

UNESCO zaštita: ne

Mjesto: Koprivnica



Općina/grad: KOPRIVNICA

Županija: Koprivničko-križevačka

**2. Koprivnica, Kulturno-povijesna cjelina grada Koprivnice** - izvan koridora 250+250 m

Oznaka; status; vrsta; klasifikacija: Z-2708, zaštićeno kulturno dobro, nepokretno kulturno dobro - kulturno – povijesna cjelina, kulturno-povijesna cjelina

UNESCO zaštita: ne

Mjesto: Koprivnica

Općina/grad: KOPRIVNICA

Županija: Koprivničko-križevačka

**3. Koprivnica, Tvornica kemijske industrije i spomen područje "Danica"** - unutar koridora 250+250 m

Oznaka; status; vrsta; klasifikacija: Z-3828, zaštićeno kulturno dobro, nepokretno kulturno dobro - kulturno – povijesna cjelina, memorijalna baština

UNESCO zaštita: ne

Mjesto: Koprivnica

Općina/grad: KOPRIVNICA

Županija: Koprivničko-križevačka

**4. Koprivnički Ivanec, Crkva sv. Ivana Krstitelja i župni dvor** - izvan koridora 250+250 m

Oznaka; status; vrsta; klasifikacija: Z-2793, zaštićeno kulturno dobro, nepokretno kulturno dobro – pojedinačno, sakralna graditeljska baština

UNESCO zaštita: ne

Mjesto: Koprivnički Ivanec

Općina/grad: Koprivnički Ivanec

Županija: Koprivničko-križevačka

**5. Đelekovec, Crkva Uznesenja Blažene Djevice Marije i župni dvor - izvan koridora**

250+250 m

Oznaka; status; vrsta; klasifikacija: Z-2797, zaštićeno kulturno dobro, nepokretno kulturno dobro – pojedinačno, sakralna graditeljska baština

UNESCO zaštita: ne

Mjesto: Đelekovec

Općina/grad: Đelekovec

Županija: Koprivničko-križevačka

**6. Legrad, Crkva Presvetog Trojstva - izvan koridora 250+250 m**

Oznaka; status; vrsta; klasifikacija: Z-2896, zaštićeno kulturno dobro, nepokretno kulturno dobro – pojedinačno, sakralna graditeljska baština

UNESCO zaštita: ne

Mjesto: Legrad

Općina/grad: Legrad

Županija: Koprivničko-križevačka

**7. Legrad, Crkva Žalosne Gospe - izvan koridora 250+250 m**

Oznaka; status; vrsta; klasifikacija: Z-3262, zaštićeno kulturno dobro, nepokretno kulturno dobro – pojedinačno, sakralna graditeljska baština

UNESCO zaštita: ne

Mjesto: Legrad

Općina/grad: Legrad

Županija: Koprivničko-križevačka

**8. Donja Dubrava, Kuća "Zalan", Trg Republike 9** - izvan koridora 250+250 m

Oznaka; status; vrsta; klasifikacija: Z-1442, zaštićeno kulturno dobro, nepokretno kulturno dobro – pojedinačno, profana graditeljska baština

UNESCO zaštita: ne

Mjesto: Donja Dubrava

Općina/grad: Donja Dubrava

Županija: Međimurska

**9. Kotoriba, Crkva Sedam žalosti Blažene Djevice Marije i sv. Križa** - izvan koridora 250+250 m

Oznaka; status; vrsta; klasifikacija: Z-1116, zaštićeno kulturno dobro, nepokretno kulturno dobro – pojedinačno, sakralna graditeljska baština

UNESCO zaštita: ne

Mjesto: Kotoriba

Općina/grad: Kotoriba

Županija: Međimurska

**10. Kotoriba, Kurija starog župnog dvora, A. Stepinca 42** - izvan koridora 250+250 m

Oznaka; status; vrsta; klasifikacija: Z-2621, zaštićeno kulturno dobro, nepokretno kulturno dobro – pojedinačno, profana graditeljska baština

UNESCO zaštita: ne

Mjesto: Kotoriba

Općina/grad: Kotoriba

Županija: Međimurska

### **11. Kotoriba, Pil Svetoga Trojstva - izvan koridora 250+250 m**

Oznaka; status; vrsta; klasifikacija: Z-6180, zaštićeno kulturno dobro, nepokretno kulturno dobro – pojedinačno, ostalo

UNESCO zaštita: ne

Mjesto: Kotoriba

Općina/grad: Kotoriba

Županija: Međimurska

### **3.4 Naselja i stanovništvo**

Planirani zahvat prolazi kroz područje Koprivničko-križevačke i Međimurske županije. Zahvatom je obuhvaćeno šest jedinica lokalne samouprave tj. Grad Koprivnica te općine Koprivnički Ivanec, Legrad, Đelekovac, Kotoriba i Donja Dubrava.

Na trasi planirane željezničke pruge unutar obuhvata Grada Koprivnice nalazi se naselje Koprivnica. Na trasi planirane željezničke pruge unutar obuhvata Općine Koprivnički Ivanec nalaze se 3 naselja: Botinovec, Koprivnički Ivanec i Pustakovec. Na trasi planirane željezničke pruge unutar obuhvata Općine Legrad nalaze se 3 naselja: Mali Otok, Veliki Otok i Zablattie.

Na trasi planirane željezničke pruge unutar obuhvata Općine Đelekovac nalazi se naselje Imbriovec.

Na trasi planirane željezničke pruge unutar obuhvata Općine Kotoriba nalazi se naselje Kotoriba. Na trasi planirane željezničke pruge unutar obuhvata Općine Donja Dubrava nalazi se naselje Donja Dubrava.

Analizirane su opće demografske karakteristike za ona naselja kroz koja bi trebala proći trasa željezničke pruge. Analiza je izrađena na temelju dostupnih podataka. Korišteni su podaci iz Popisa stanovništva 2011. godine na razini naselja odnosno općina/gradova.

### **Kretanje broja stanovnika**

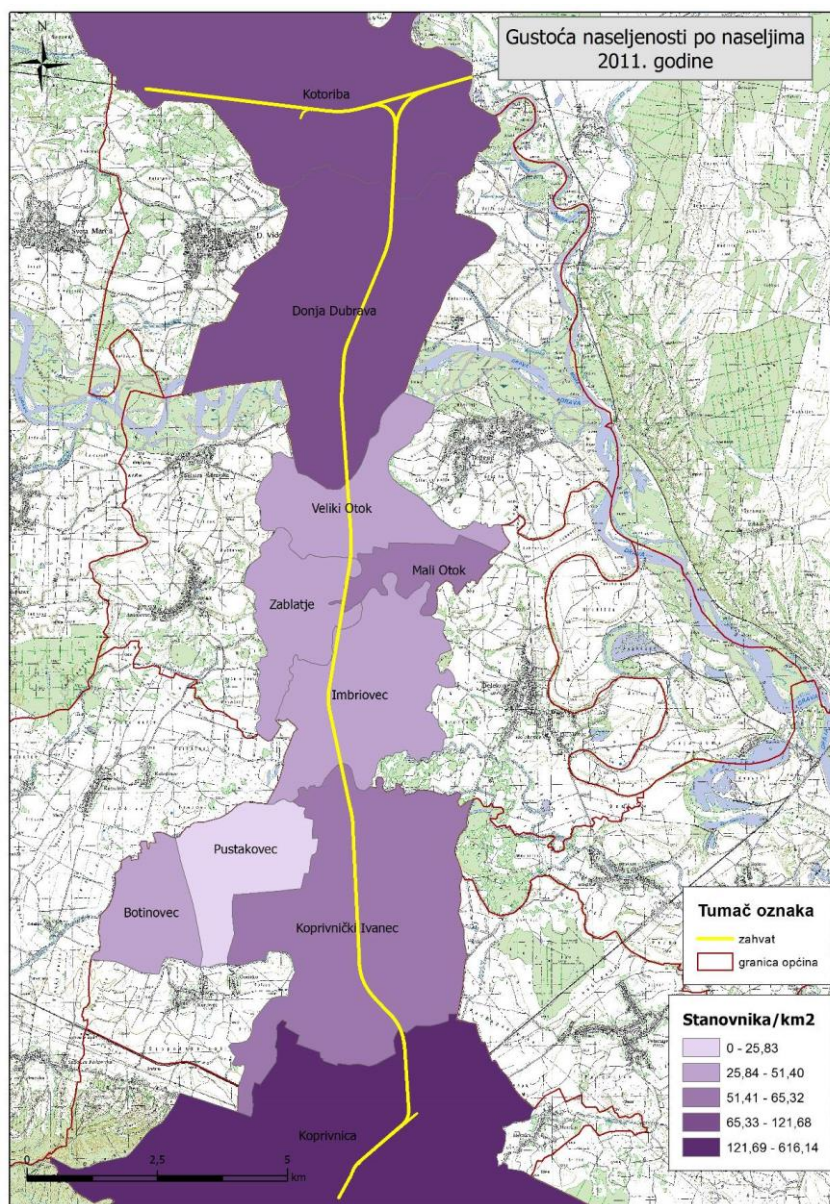
U nastavku je dan prikaz promjene u broju stanovnika od 2001 – 2011. na području naselja kojima prolazi planirana željeznička pruga .

Tablica 14: Ukupno (opće) kretanje broja stanovnika po naseljima kroz čije obuhvate prolazi trasa planirane željezničke pruge

<b>Naselje</b>	<b>Općina</b>	<b>Broj stanovnika 2001.</b>	<b>Broj stanovnika 2011.</b>	<b>Indeks popisne promjene 2011./2001.</b>	<b>Gustoća naseljenosti 2011.</b>
Botinovec	KOPRIVNIČKI IVANEC	192	176	0,92	47,79
Koprivnica	KOPRIVNICA	24809	23955	0,97	616,14
Koprivnički Ivanec	KOPRIVNIČKI IVANEC	1286	1193	0,93	65,32
Donja Dubrava	DONJA DUBRAVA	2274	1920	0,84	102,92
Imbriovec	ĐELEKOVEC	452	341	0,75	39,09
Kotoriba	KOTORIBA	3333	3224	0,97	121,68
Mali Otok	LEGRAD	170	146	0,86	63,29

Pustakovec	KOPRIVNIČKI IVANEC	145	123	0,85	25,83
Veliki Otok	LEGRAD	333	254	0,76	42,36
Zablatje	LEGRAD	275	231	0,84	51,4
<b>UKUPNO</b>		<b>33269</b>	<b>31563</b>	<b>0,95</b>	<b>238,64</b>

Izvor: obrada autorice



Slika 34: Gustoća stanovništva po naseljima 2011. godine

Izvor: Studija okvirnih mogućnosti izgradnje nove željezničke pruge Koprivnica – Kotoriba - DG (IBŽ d.o.o., Zagreb, 2014.): Prometno-tehnološko idejno rješenje, Tehničko idejno rješenje, Prethodna ekonomska i financijska procjena projekta

U svim analiziranim naseljima vidljivo je smanjenje broja stanovništva u među popisnom periodu. Prema Popisu stanovništva iz 2011. godine, u naseljima kroz koje bi prolazila trasa željezničke pruge ukupan broj stanovnika iznosi 31563, što je oko 5% manje u odnosu na 2001.godinu.

Najveći broj stanovnika 2011. godine zabilježen je u naselju Koprivnica (23955) koje je ujedno i županijsko središte Koprivničko-križevačke županije. Navedeno naselje ujedno ima i najveću gustoću naseljenosti (616,37 st/km<sup>2</sup>). Ostala naselja imaju znatno manji broj stanovnika i gustoću naseljenosti. Prosječna gustoća naseljenosti na analiziranom području iznosi oko 238,64 st/km<sup>2</sup> i veća je od prosječne gustoće naseljenosti u Hrvatskoj koja iznosi 78,1 st/km<sup>2</sup>.

Indeks popisne promjene označava promjenu broja stanovnika u među popisnom razdoblju. Ukoliko je manji od 1, došlo je do smanjenja broja stanovnika. Sva naselja kroz koja prolazi trasa željezničke pruge bilježe pad broja stanovnika 2011. godine u odnosu na prethodnu popisnu godinu (2001.).

Prema podacima, najizraženiji je u naselju Imbriovec (0,75) što znači da bilježi najveći pad broja stanovnika u među popisnom razdoblju. Najmanju promjenu odnosno pad broja stanovnika bilježe naselja Koprivnica i Kotoriba (0,97). Niti jedno naselje ne bilježi porast broja stanovnika u među popisnom razdoblju.

### 3.5 Podaci o stanovništvu i stambenim jedinicama

Podaci o stanovništvu i kućanstvima preuzeti su iz popisa stanovništva RH za 2011.g. koji su povezani s prostornim podacima središnjeg registra prostornih jedinica.

Tablica 15: Pregled naselja na području obuhvata studije

RB	Matični broj naselja	Naziv naselja	Matični broj općine	Općina	Županija	Površina / km <sup>2</sup>	Opseg / km
1	30155	Koprivnica	2011	KOPRIVNICA	Koprivničko-križevačka županija	14,0	15,6
2	30198	Koprivnički Ivanec	2038	KOPRIVNIČKI IVANEC		14,0	18,4
3	24473	Imbriovec	1040	ĐELEKOVEC		7,2	16,6
4	68373	Veliki Otok	2275	LEGRAD		5,1	13,1
5	71854	Zablatje	2275	LEGRAD		4,1	13,4
6	34681	Legrad	2275	LEGRAD		1,8	15,0
7	38571	Mali Otok	2275	LEGRAD		1,3	7,5
8	52965	Pustakovec	2038	KOPRIVNIČKI IVANEC		1,1	4,8
9	57100	Selnica Podravska	2275	LEGRAD		0,7	4,6
10	16195	Đelekovec	1040	ĐELEKOVEC		0,6	4,1
11	29572	Koledinec	3662	RASINJA		0,6	4,2
12	33863	Kutnjak	2275	LEGRAD		0,2	4,5
13	47678	Peteranec	3247	PETERANEC		0,2	2,8
14	18805	Goričko	2038	KOPRIVNIČKI IVANEC		0,1	2,0



<b>RB</b>	<b>Matični broj naselja</b>	<b>Naziv naselja</b>	<b>Matični broj općine</b>	<b>Općina</b>	<b>Županija</b>	<b>Površina / km<sup>2</sup></b>	<b>Opseg / km</b>
15	31062	Kotoriba	2062	KOTORIBA	Međimurska županija	17,4	21,5
16	11916	Donja Dubrava	787	DONJA DUBRAVA		14,8	18,1
17	14095	Donji Vidovec	892	DONJI VIDOVEC		3,5	8,9
18	61867	Sveta Marija	6076	SVETA MARIJA		1,2	4,8

Izvor: obrada autorice

Na temelju podataka iz prostornih planova odabrana su građevinska područja naselja (izgrađena i neizgrađena) koji su kategorizirana kao stambena i nestambena namjena te je iz podataka o popisu stanovništva za 2011, za sva naselja koje se nalaze na području obuhvata studije, proračunata prosječna naseljenost stambene jedinice. S obzirom da je projektnim zadatkom zahtijevano da osnova analize bude analiza izloženosti objekata, unutar svake zone stambene namjene ručno su prebrojani svi objekti (neovisno od namjeni). Rezultate ove analize prikazuje tablica nastavno.

Tablica 16: Rezultati analize naseljenosti stanovništva

<b>RB</b>	<b>Naselje</b>	<b>Stambena namjena</b>	<b>Prosječni broj stanovnika</b>	<b>Broj objekata</b>
1.	Donja Dubrava	ima	2,4	1857
2.	Donja Dubrava	nema	2,4	0
3.	Donja Dubrava	nema	2,4	0
4.	Donja Dubrava	nema	2,4	0
5.	Donja Dubrava	nema	2,4	0

<b>RB</b>	<b>Naselje</b>	<b>Stambena namjena</b>	<b>Prosječni broj stanovnika</b>	<b>Broj objekata</b>
6.	Donja Dubrava	nema	2,4	0
7.	Donja Dubrava	nema	2,4	0
8.	Donja Dubrava	nema	2,4	0
9.	Donja Dubrava	nema	2,4	0
10.	Donja Dubrava	nema	2,4	0
11.	Donja Dubrava	nema	2,4	0
12.	Đelekovec	ima	2,2	8
13.	Đelekovec	ima	2,2	357
14.	Koprivnica	ima	2,3	1
15.	Koprivnica	ima	2,3	27
16.	Koprivnica	ima	2,3	8
17.	Koprivnica	ima	2,3	3
18.	Kotoriba	ima	2,8	2172
19.	Koprivnica	ima	2,3	7395
20.	Kotoriba	ima	2,8	5
21.	Veliki Otok	ima	2,2	108
22.	Kotoriba	nema	2,8	0
23.	Kotoriba	nema	2,8	0
24.	Kotoriba	nema	2,8	0
25.	Kotoriba	nema	2,8	0
26.	Kotoriba	nema	2,8	0
27.	Kotoriba	nema	2,8	0

<b>RB</b>	<b>Naselje</b>	<b>Stambena namjena</b>	<b>Prosječni broj stanovnika</b>	<b>Broj objekata</b>
28.	Kotoriba	nema	2,8	0
29.	Kotoriba	nema	2,8	0
30.	Kotoriba	nema	2,8	0
31.	Kotoriba	nema	2,8	0
32.	Kotoriba	nema	2,8	0
33.	Kotoriba	nema	2,8	0
34.	Kotoriba	nema	2,8	0
35.	Kotoriba	nema	2,8	0
36.	Kotoriba	Nema	2,8	0
37.	Kotoriba	Nema	2,8	0
38.	Kotoriba	Nema	2,8	0
39.	Kotoriba	Nema	2,8	0
40.	Kotoriba	Nema	2,8	0
41.	Kotoriba	Nema	2,8	0
42.	Kotoriba	Nema	2,8	0
43.	Kotoriba	Nema	2,8	0
44.	Kotoriba	Nema	2,8	0
45.	Kotoriba	nema	2,8	0
46.	Kotoriba	nema	2,8	0
47.	Mali Otok	ima	2,2	206
48.	Sveta Marija	nema	2,5	0
49.	Koprivnički Ivanec	ima	3,0	804

RB	Naselje	Stambena namjena	Prosječni broj stanovnika	Broj objekata
50.	Zablatje	ima	2,2	311

Izvor: obrada autorice

### 3.6 Utjecaj na prometne tokove i infrastrukturu

#### Utjecaj na prometne tokove

Izgradnja pruge utjecat će na promet postojećim cestama, te će biti potrebno osigurati optimalne uvjete odvijanja cestovnog prometa na njima u svim fazama izgradnje i u svim prijelaznim stanjima kao i nakon provedbe zahvata (željezničko-cestovni prijelazi). Ovo se odnosi i na lokalne komunikacije paralelne uz željezničku prugu, a kojima se koristi lokalno stanovništvo. Na dijelovima gdje će željeznička pruga presijecati cestovne prometnice moguće su akcidentne situacije, odnosno, sudari vlakova i vozila do kojih može doći nepoštivanjem prometno-zakonske regulative i dr. čime potencijalno može doći do smanjenja ili ugrožavanja sigurnosti prometa i putnika na pruzi i željezničko cestovnim prijelazima.

Potencijalni negativni utjecaji na organizaciju prostora tijekom izgradnje mogući su zbog:

- pojačane frekvencije vanjskog transporta materijala i tehnike, što će zahtijevati posebnu pažnju i prateću službu (prilikom transporta posebnih tereta)
- pojačanog prometovanja kamiona, bagera, buldožera i sl. koji će usporavati promet, a također postoji i opasnost od ispadanja materijala koji može otežati uvjete na cesti
- nereguliranog odvijanja prometa prilikom rekonstrukcije uslijed nepoštivanja Projekta regulacije prometa za vrijeme izvođenja radova.

Negativni utjecaji tijekom izgradnje vezani za sigurnost prometa su neizbježni, međutim oni će se svesti na minimum pravilnom organizacijom gradilišta i Projektom regulacije prometa za vrijeme izvođenja radova.

## 4 VARIJABLE RAZVOJA NOVE TURISTIČKE DESTINACIJE

### 4.1 Varijable razvoja destinacije

Destinacija bi trebala imati navedene varijable razvoja, koje se definiraju indikatorima. U tablici su dane varijable prema kriterijima Global Sustainable Tourism Council (GSTC), te očekivani rezultat s obzirom na više parametara koji su određeni samim prirodno okolišno, klimatskim, društvenim i razvojnim planovima na području obuhvata implementacije nove pruge, **odnosno na području definiranja nove turističke destinacije.**

Tablica 17: Varijable razvoja turističke destinacije prema kriterijima Global Sustainable Tourism Council (GSTC)

VARIJABLE RAZVOJA	indikatori
<b>A) održivo upravljanje destinacijom</b>	
<b>A1 strategije održivog razvoja destinacije</b>  Za odredište je uspostavljena i provodi se strategija koja je dostupna javnosti, pogodna je za razmjere destinacije; poštuje okolišne, ekonomske, socijalne, kulturne kvalitete, zdravlje i sigurnost, i estetska pitanja; i razvijena je uz sudjelovanje javnosti.	IN-A1.a. Višegodišnja destinacijska strategija s fokusom na održivosti i održivom turizmu i uključuje ekološke, ekonomske, socijalne, kulturne kvalitete, zdravlje i sigurnosne probleme  IN-A1.b. Višegodišnji plan odredišta ili strategija koja je up-to-date i javno dostupna  IN-A1.c. Višegodišnji plana odredišta ili strategija koja je razvijena uz sudjelovanje javnosti  IN-A1.d. Politička predanost provedbi višegodišnjeg plana odredišta i dokaz o provedbi
<b>A2 organizacija Destinacijski menadžment</b>  Odredište ima učinkovitu organizaciju, odjel, grupu ili komisiju odgovornu za koordinirani	IN-A2.a.Organizacija ima odgovornost za koordinirani pristup upravljanju održivog turizma  IN-A2.b.Privatni sektor i javni sektor su uključeni u organizaciju i koordinaciju turizma

<p>pristup održivom turizmu, uz sudjelovanje od strane privatnog sektora i javnog sektora. Ova grupa je pogodna za veličine i razmjer destinacije, te su definirane odgovornosti, nadzor, te mogućnost provedbe za upravljanje ekoloških, ekonomskih, socijalnih i kulturnih pitanja. Aktivnosti ove grupe na odgovarajući se način financiraju.</p>	<p>IN-A2.c. Turistička organizacija je prikladna veličini i opsegu destinacije</p> <p>IN-A2.d. Pojedinci unutar turističke organizacije su odgovorni za održivi turizam</p> <p>IN-A2.e. Turistička organizacija na odgovarajući se način financira</p>
<p><b>A3 praćenje</b></p> <p>Odredište ima sustav za praćenje, javno izvješće, te je spreman paziti na okoliš, ekonomsku, socijalnu, kulturnu dimenziju turizma i pitanjima ljudskih prava. Sustav praćenja se preispituje i ocjenjuje povremeno.</p>	<p>IN-A3.a. Aktivno praćenje i izvješćivanje javnosti o okolišu, ekonomskim, socijalnim, kulturnim, turističkim i pitanjima ljudskih prava</p> <p>IN-A3.b. Monitoring sustav pregledava i ocjenjuje povremeno</p>
<p><b>A4 upravljanje turizmom u destinaciji tijekom cijele godine</b></p> <p>Odredište ima sredstva za ublažavanje sezonske varijabilnosti turizma gdje je to primjereno, radi na ravnoteži potreba lokalnog gospodarstva, zajednice, kulture i okoliša, identificira cjelogodišnje turističke mogućnosti.</p>	<p>IN-A4.a. Postoji specifična strategija za marketing izvan glavne sezone događaja i privlačenje posjetitelja tijekom cijele godine</p>
<p><b>A5 prilagodbe klimatskim promjenama</b></p>	<p>IN-A5.a. Trenutni sustav prilagodbe klimatskim promjenama i procjena rizika</p>

<p>Odrediste ima sustav za prepoznavanje rizika i mogućnosti povezane s klimatskim promjenama. Ovaj sustav potiče prilagodbe klimatskim promjenama kroz strategije za razvoj, lociranje, i upravljanje objektima. Sustav pridonosi održivosti odredišta provodi se javno obrazovanje o promjenama klime i za stanovnike i turiste.</p>	<p>IN-A5.b. Zakoni i politike za ublažavanje klimatskih promjena, poticanje tehnologija za ublažavanje klimatskih promjena</p> <p>IN-A5.c. Programi za edukaciju i podizanje svijesti javnosti, turističkih poduzeća, i posjetitelja o klimatskim promjenama</p>
<p><b>A6 Inventar turističkih imovine i znamenitosti</b></p> <p>Odredište ima up-to-date, javno dostupan popis i procjenu svojih turističkih imovine i atrakcija, uključujući i prirodne i kulturne znamenitosti.</p>	<p>IN-A6.a. Trenutni popis i klasifikacija turističkih imovine i atrakcije, uključujući prirodne i kulturne znamenitosti</p>
<p><b>A7 prostorno planiranje</b></p> <p>Odredište je planiralo smjernice, pravila i / ili politike koje propisuju istražiti utjecaj na okoliš, gospodarska i društvena integraciju i održivo korištenje zemljišta, projektiranje, izgradnja i rušenje. Smjernice, propisi i / ili politike su dizajnirani kako bi zaštitili prirodne i kulturne resurse, stvoreni su na temelju lokalnih podataka iz javnosti, javno su dostupne i provode se.</p>	<p>IN-A7.a. Planiranje i zoniranje sa smjericama, pravila i / ili pravila koji štite prirodne i kulturne resurse</p> <p>IN-A7.b. Smjernice, propisi i / ili pravila koja se odnose na održivo korištenje zemljišta, projektiranje, izgradnju i rušenje</p> <p>IN-A7.c. Planirane smjernice, pravila i / ili politike su stvoreni s lokalnim podacima iz javnosti</p> <p>IN-A7.d. Planiranje smjernice, pravila i / ili politike javno su dostupne i provode se.</p>

<p><b>A8 Pristup za sve</b></p> <p>Gdje je to potrebno, kod mjesta i objekata, uključujući i one prirodne i kulturne važnosti, omogućena je dostupnost svima, uključujući osobe s invaliditetom i drugima koji imaju posebne zahtjeve za pristup. Gdje nisu, daje se dizajn i implementacija rješenja</p>	<p>IN-A8.a. Politike podržavaju pristup turističkim mjestima i objektima, uključujući i one prirodne i kulturne važnosti, za osobe s invaliditetom i drugima koji imaju posebne zahtjeve za pristup, gdje je to prikladno</p> <p>IN-A8.b. Pristupačnost rješenja su dizajnirana kako bi uzeti u obzir cjelovitost mjesta, i implementirale razumne prilagodbe za osobe s invaliditetom</p>
<p><b>A9 vlasništvo na nekretninama</b></p> <p>Zakoni i propisi u svezi imovine postoje, provodi se, u skladu s komunalnim i autohtonim pravima, osigurala se javna raspravu o eventualnim promjenama/preseljenjima te se to ne čini bez prethodnog informiranog pristanka i / ili razumnu naknadu.</p>	<p>IN-A9.a. Politika i zakonodavstvo, uključujući i odredbe za provedbu, postoje</p> <p>IN-A9.b. Politika i zakonodavstvo koje se smatra autohtonim pravima, se provode</p>
<p><b>A11 standardi održivosti</b></p> <p>Odredište ima sustav za promicanje održivosti i standarde u skladu s GSTC kriterijima. Odredište čini dostupnim javnosti popis certifikacija i ovjera poduzeća koje rade/upravljaju destinacijom</p>	<p>IN-A11.a. Poduzeća koja podupire održivi turizam ima certifikate ili sustave upravljanja okolišem</p> <p>IN-A11.b. certifikat ili sustav upravljanja okolišem priznata od strane GSTC</p> <p>IN-A11.c. Praćenje sustava upravljanja okolišem</p> <p>IN-A11.d. Javno dostupni popis održivo certificiranih ili ovjerenih poduzeća</p>



<p><b>A12 Sigurnost</b></p> <p>Odredište je sustav za praćenje, sprečavanje, javno izvješće, te odgovoriti na kriminal, sigurnost i opasnosti za zdravlje.</p>	<p>IN-A12.a. U tijeku prisilne kontrole požara, higijene hrane i sigurnosti električne energije provode se propisane procedure</p> <p>IN-A12.b. Sigurnosne mjere opreza, kao što su stanice za pružanje prve pomoći na plažama / turistička atrakcija stranice</p> <p>IN-A12.c. Sustav za sprečavanje kriminala</p> <p>IN-A12.d. Taxi licencirani sustav</p> <p>IN-A12.e. Javna izvještavanje o sigurnosti i sigurnosti</p>
<p><b>B) povećanje ekonomske koristi za domaćina i zajednicu i smanjivanje negativnih utjecaja</b></p>	
<p><b>B1 Ekonomski monitoring</b></p> <p>Izravni i neizravni gospodarski doprinos turizma na gospodarstvo destinacije se prati i javno o tome izvješćuje najmanje jednom godišnje. U mjeri u kojoj je to moguće, to bi trebao uključivati podatke o troškovima posjetitelja, prihodu po raspoloživoj sobi, zapošljavanju i ulaganju.</p>	<p>IN-B1.a. Redovito praćenje i izvješćivanje o podacima o izdatcima posjetitelja, prihodu po raspoloživoj sobi, zapošljavanju i ulaganju</p> <p>IN-B1.b. Redovito praćenje i izvještavanje najmanje jednom godišnje o izravnim i neizravnim doprinosima od turizma</p> <p>IN-B1.c. Prikupljanje i izvješćivanje javnosti najmanje jednom godišnje o radu u turističkoj destinaciji, razvrstano po spolu i dobnoj skupini</p>
<p><b>B2 mogućnosti za lokalni razvoj karijera</b></p> <p>Poduzeća destinacije pružaju jednakost kod zapošljavanja, mogućnosti za obuku, sigurnost na radu, i poštene plaće za sve.</p>	<p>IN-B2.a. Zakonodavstvo i politika podržava jednake mogućnosti u zapošljavanju za sve, uključujući i žene, mlade, osobe s invaliditetom, manjine i druge ranjive populacije</p> <p>IN-B2.b. Programi obuke pružaju jednak pristup za sve, uključujući i žene, mlade, osobe s invaliditetom, manjine i druge ranjive populacije</p>

	<p>IN-B2.c. Zakonodavstvo i politika podržava zaštite na radu za sve</p> <p>IN-B2.d. Zakonodavstvo i politika podržava poštene plaće za sve, uključujući i žene, mlade, osobe s invaliditetom, manjine i druge ranjive populacije</p>
<p><b>B3 Sudjelovanje javnosti</b></p> <p>Odredište je sustav koji potiče sudjelovanje javnosti u odredišnom planiranju i donošenju odluka na trajnoj osnovi.</p>	<p>IN-B3.a. Sustav za uključivanje javnih i privatnih dionike u zajednici u planiranju i odlučivanju upravljanja destinacijom</p> <p>IN-B3.b. Javni sastanak kako bi razgovarali o pitanjima upravljanja destinacijom održava se svake godine</p>
<p><b>B4 mišljenje lokalne zajednice</b></p> <p>destinacijski menadžment redovito prati, snima, javno i pravodobno reagira na težnje, brige i zadovoljstvo Lokalne zajednice</p>	<p>IN-B4.a. Redovito prikupljanje podataka, praćenje, snimanje i javno izvješćivanje o rezidentnih težnjama, brige i zadovoljstvo destinacijskog menadžmenta</p> <p>IN-B4.b. Prikupljanje, nadzor, snimanje i javno snimanje podataka obavlja se pravovremeno</p>
<p><b>B5 Lokalni pristup</b></p> <p>Odredištu prati, štiti, a kad je to potrebno rehabilitira i vraća pristup lokalne zajednice prirodnim i kulturnim znamenitostima.</p>	<p>IN-B5.a. Programi za praćenje, zaštitu, saniranje ili obnovu javni su dostupni mještanima i domaćim posjetiteljima prirodnih i kulturnih znamenitosti</p> <p>IN-B5.b. Praćenje ponašanja i obilježja lokalnih, domaćih i stranih posjetitelja do turističkih mjesta i atrakcija</p>
<p><b>B6 Turizam, svijest i obrazovanje</b></p> <p>Destinacija pruža redovite programe zajednicama na svom području kako bi poboljšala svoje razumijevanje mogućnosti, izazove turizma i važnosti održivosti.</p>	<p>IN-B6.a. Program za podizanje svijesti o ulozi turizma u i potencijalni doprinos održan je u zajednicama, školama i visokim učilištima</p>

<p><b>B7 Sprečavanje eksploatacije</b></p> <p>Odredište ima zakone i uspostavljene prakse kako bi se spriječilo reklamu, seksualni ili bilo koji drugi oblik iskorištavanja i zlostavljanja bilo koga, osobito djece, mladeži, žena i manjina. Zakoni i uhodane prakse su javni.</p>	<p>IN-B7.a. Zakoni i programi kako bi se spriječilo komercijalni, seksualni, ili bilo koji drugi oblik izrabljivanja, diskriminacije ili uznemiravanja stanovnika ili posjetitelja</p> <p>IN-B7.b. Zakoni i Program su javni</p>
<p><b>B8 Podrška za zajednicu</b></p> <p>Odredište je sustav koji će omogućiti i potaknuti tvrtke, posjetitelje i javnost te doprinijeti inicijativama u zajednici, te održivost.</p>	<p>IN-B8.a. Programi za poduzeća, posjetiteljima i javnosti o tome kako doprinijeti zajednici i očuvati biološke raznolikosti inicijativama i / ili razvojem infrastrukture</p>
<p><b>B9 potpore lokalnim poduzetnicima i fair trade</b></p> <p>Odredište je sustav koji podržava lokalna i mala i srednjih poduzeća, te promiče i razvija domaće održive proizvoda i načela Fair Trade koja se temelje na prirodi i kulturi tog područja. To može uključivati hranu i piće, obrte, izvedbene umjetnosti, poljoprivredne proizvoda itd.</p>	<p>IN-B9.a. Program za podršku i izgradnju kapaciteta lokalnih i malih i srednjih poduzeća</p> <p>IN-B9.b. Program potiče poduzeća za kupnju roba i usluga na lokalnoj razini</p> <p>IN-B9.c. Program za promicanje i razvoj lokalne održivih proizvoda temelji se na lokalnoj prirodi i kulturi</p> <p>IN-B9.d. Program uključuje lokalne obrtnike, poljoprivrednike i dobavljače u lancu turizma</p>
<p><b>C) povećanje koristi za zajednicu, posjetitelje, smanjivanje negativnih utjecaja</b></p>	

<p><b>C1 Zaštita atrakcija</b></p> <p>Odredište ima politiku i sustav za procjenu, rehabilitaciju i očuvanju prirodnih i kulturnih znamenitosti, uključujući i graditeljske baštine (povijesne i arheološke</p>	<p>IN-C1.a. Sustav upravljanja za zaštitu prirodne i kulturne znamenitosti, uključujući izgradnju baštine i ruralnih i urbanih krajobraz</p> <p>IN-C1.b. Sustav upravljanja za praćenje, mjerenje i ublažavanja utjecaja</p>
<p><b>C2 Upravljanje posjetiteljima</b></p> <p>Odredište ima sustav upravljanja posjetiteljima atrakcija te mjere za očuvanje, zaštitu i poboljšati prirodnih i kulturnih bogatstava.</p>	<p>IN-C2.a. mehanizam odgovoran za provedbu planova i operacije upravljanja posjetitelja</p>
<p><b>C3 Ponašanje posjetitelja</b></p> <p>Odredište je objavilo i daje smjernice za pravilno ponašanje posjetitelja na osjetljivim mjestima. Takve smjernice su dizajnirane kako bi se smanjili negativni utjecaji na osjetljivim mjestima i ojačalo pozitivno ponašanje.</p>	<p>IN-C3.a. Kulturne i ekološke smjernice za ponašanje posjetitelja u osjetljivim mjestima</p> <p>IN-C3.b. Kodeks prakse za turističke vodiče i turoperatora</p>
<p><b>C4 zaštita kulturne baštine</b></p> <p>Odredište ima zakone koji reguliraju odgovarajuće prodaju, trgovinu, izlaganje povijesnih i arheoloških nalaza.</p>	<p>IN-C4.a. Zakoni i propisi za zaštitu povijesnih i arheoloških nalaza, uključujući one koje se nalaze pod vodom, i dokaz njihovog izvršenja</p> <p>IN-C4.b. Program za zaštitu i nematerijalne kulturne baštine (npr. uključuje pjesme, glazbu, dramu, vještine i obrte)</p>

<p><b>C5 opis destinacije</b></p> <p>Točno interpretativna informacija daje se na prirodnim i kulturnim znamenitostima. Informacija je kulturološki prikladna, razvijena uz suradnju zajednice, i priopćena i na stranim jezicima</p>	<p>IN-C5.a. Interpretivne informacije dostupne posjetiteljima u turističkim uredima i na prirodnim i kulturnim znamenitostima</p> <p>IN-C5.b. Interpretivne informacije o kulturi</p> <p>IN-C5.c. Interpretivne informacije razvijene su u suradnji sa zajednicom</p> <p>IN-C5.d. Interpretivne informacije dostupne su na jezicima relevantnim za posjetitelje</p> <p>IN-C5.e. Vodiči su prošli trening za interpretaciju podataka</p>
<p><b>C6 intelektualno vlasništvo</b></p> <p>Odredište ima sustav za doprinos u zaštiti i očuvanju prava intelektualnog vlasništva zajednica i pojedinaca.</p>	<p>IN-C6.a. postojanje Zakona, propisa ili programa za zaštitu prava intelektualnog vlasništva lokalnih pojedinaca i zajednica</p>
<p><b>D) povećanje prednosti za okoliš i smanjivanje negativnih utjecaja</b></p>	
<p><b>D1 Rizici po okoliš</b></p> <p>Odredište je identificiralo rizike za okoliš i ima uspostavljen sustav za njihovo rješavanje.</p>	<p>IN-D1.a. Procjena održivosti destinacije u posljednjih pet godina, identificiranje rizika za okoliš</p> <p>IN-D1.b. Sustav za rješavanje utvrđenih rizika</p>
<p><b>D2 Zaštita osjetljivih sredina</b></p> <p>Odredište ima sustav za praćenje utjecaja na okoliš turizma, očuvanje staništa, vrsta i ekosustava, te sprječava uvođenje invazivnih vrsta.</p>	<p>IN-D2.a. Održava i ažurira popis osjetljivih i ugroženih divljih životinja i staništa</p> <p>IN-D2.b. Sustav upravljanja pratiti utjecaje i zaštitu ekosustava, osjetljivost okruženja i vrsta</p> <p>IN-D2.c. Sustav sprječava uvođenje invazivnih vrsta</p>

<p><b>D3 Wildlife zaštita</b></p> <p>Odredište ima sustav kako bi se osigurala sukladnost s lokalnim, nacionalnim i međunarodnim zakonima i standardima za žetvu ili hvatanje, prodaju divljači (uključujući biljke i životinje).</p>	<p>IN-D3.a. Konvencija o međunarodnoj trgovini ugroženim vrstama divlje flore i faune (CITES)</p> <p>IN-D3.b. Propisi i standardi za kontrolu berbe ili hvatanja i prodaje biljaka i životinja</p>
<p><b>D4 emisije stakleničkih plinova</b></p> <p>Odredište ima sustav za poticanje poduzeća za mjerenje, praćenje, minimiziranje te ublažavanje svoje emisije stakleničkih plinova iz svih aspekata njihovog rada (uključujući i emisije pružatelja usluga).</p>	<p>IN-D4.a. Program pomoći poduzećima za mjerenje, monitor, minimiziranje emisije stakleničkih plinova</p> <p>IN-D4.b. Sustav za pomoć poduzećima radi ublažavanja emisije stakleničkih plinova</p>
<p><b>D5 Očuvanje energije</b></p> <p>Odredište ima sustav za poticanje poduzeća za mjerenje, praćenje, smanjivanje, i javno izvješćivanje o potrošnji energije te o smanjivanju ovisnosti o fosilnim gorivima.</p>	<p>IN-D5.a. Program za promicanje očuvanja energije i mjere, monitoring i javno izvješćivanje o potrošnji energije</p> <p>IN-D5.b. Pravila i poticaji za smanjenje ovisnosti o fosilnim gorivima, poboljšanje energetske učinkovitosti, te poticanje usvajanja i primjene obnovljivih energetske tehnologija</p>
<p><b>D6 Upravljanje vodama</b></p> <p>Odredište ima sustav za poticanje poduzeća za mjerenje, praćenje, smanjivanje potrošnje, te javno izvješćivanje o potrošnji vode.</p>	<p>IN-D6.a. Program pomoći poduzećima za mjerenje, praćenje, smanjivanje potrošnje, te javno izvješćivanje o potrošnji vode.</p>
<p><b>D7 Sigurnost voda</b></p>	<p>IN-D7.a. Sustav upravljanja kako bi se osiguralo da je korištenje vode uravnoteženo i kompatibilno sa zahtjevima zajednice</p>

<p>Odredište ima sustav za praćenje svojih vodnih resursa kako bi se osiguralo da je uporaba od strane poduzeća kompatibilan sa zahtjevima za vodu u zajednici.</p>	
<p><b>D8 Kvaliteta vode</b></p> <p>Odredište ima sustav za praćenje kvalitete vode za piće i rekreacijsko korištenje po standardima kvalitete. Rezultati praćenja su javno dostupni.</p>	<p>IN-D8.a. Sustav upravljanja za praćenje i kvalitete vode</p> <p>IN-D8.b. Rezultati monitoringa su javno dostupni</p> <p>IN-D8.c. Sustav odgovara pravovremeno na upravljanje kvalitetom vode</p>
<p><b>D9 otpadne vode</b></p> <p>Odredište ima jasne i provodljive smjernice za smještaj, održavanje i ispitivanje septičkih jama i sustave za pročišćavanje otpadnih voda, te osigurava da se otpad pravilno reciklira sa minimalnim štetnim učincima na lokalno stanovništvo i okoliš.</p>	<p>IN-D9.a. Propisi za smještaj, održavanje i ispitivanje septičkih jama i sustave za pročišćavanje otpadnih voda, te dokaz o izvršenju</p> <p>IN-D9.b. Propisi za osiguranje veličine i vrste obrade otpadnih, dokaz njihovog izvršenja</p> <p>IN-D9.c. Program pomoći poduzećima za učinkovitu sanaciju i recikliranje otpadnih voda</p> <p>IN-D9.d. Program kako bi se osigurala reciklaža i sigurno ponovno korištenje ili ispuštanje s minimalnim štetnim učincima na lokalno stanovništvo i okoliš</p>
<p><b>D10 smanjenje krutog otpada</b></p> <p>Odredište ima sustav za poticanje poduzeća da se smanji i reciklira čvrsti otpad. Svaki preostali kruti otpad koji nije moguće ponovno koristiti ili reciklirati zbrinjava se sigurno i održivo.</p>	<p>IN-D10.a. Sustav prikupljanja otpada vodi javnu evidenciju o količini otpada</p> <p>IN-D10.b. Plan upravljanja čvrstim otpadom koji se provodi, a ima kvantitativne ciljeve za smanjivanje, te osiguravanje s održivog zbrinjavanja otpada koji nije moguće ponovno koristiti ili reciklirati</p> <p>IN-D10.c. Program pomoći poduzećima kod reciklaže otpada</p>

	IN-D10.d. Program za smanjenje upotrebe flaširane vode za poduzeća i posjetitelje
<p><b>D11 Buka i svjetlosno onečišćenje</b></p> <p>Odredište ima smjernice i propise kako bi se smanjili svjetlosno onečišćenje i buku. Odredište potiče poduzeća da slijedite ove smjernice i propise.</p>	<p>IN-D11.a. Smjernice i propisi kako bi se smanjila buka i svjetlosno onečišćenje</p> <p>IN-D11.b. Program poticanja poduzetništva da bi se slijedile smjernice i propisi kako bi se smanjila buka i svjetlosno onečišćenje</p>
<p><b>D12 Low-utjecaj prijevoza</b></p> <p>Odredište ima sustav za povećanje korištenja low-impact prijevoza, uključujući i javni prijevoz te npr. pješačke i biciklističke staze</p>	<p>IN-D12.a. Program za povećanje korištenja low-impact prijevoza</p> <p>IN-D12.b. Program za dostupnost aktivnog prijevoza (npr. šetnju i biciklizam)</p>

Izvor: autorska obrada prema GSTC

## 4.2 Prepoznatljivost / kompetitivnost nove turističke destinacije

### 4.2.1 Analiza područja obuhvata

Europski strukturni i investicijski fondovi svojim su financiranjem su u periodu od kad je RH postala dijelom EU pokrenuli puno raznih razvojnih projekata koji su za cilj imali istraživanjem i projektiranjem pokrenuti razvoj onih dijelova RH koji su trenutno najvažniji prema donesenom Operativnom planu. Jedan od takvih planova u okviru IPA strukturnih fondova je i projekt ECOTOP koji je imao za cilj istražiti i stvoriti preduvjete za razvoj ekološki



orijentiranog razvoju turizma, a pri tome dozvoliti području da se kvalitetno infrastrukturno razvija.

Tako je i projekt ECOTOP imao je cilj istražiti pogranični pojas koji spaja Hrvatsku i Mađarsku.

Podloga za ovaj projekt su „Interreg“ istraživanja provedena na promatranom području.

Zaključci tog projekta su korišteni kao podloga za daljnje razvojne projekte kao primjer dobre prakse. Iz razloga što je projekt po svojoj zadanosti imao za cilj producirati podloge i inpute za

druge razvojne projekte, bilo je važno napraviti i kvalitetno terensko istraživanje. Istraživanjem

je uočeno sa je jedan od najvećih problema razvoja upravo i trenutno najveći problem u RH, a

čine ga loše demografske karakteristike stanovništva tj. uočene su nerazmjeri u dobnoj strukturi,

niski nivo obrazovanja te veliki broj nezaposlenih na mikro promatranom području.

Posljedično, zbog navedenih razloga prihodi stanovništva u zabačenijim i izoliranijim naseljima

su jako niski te je osnova za prihodovanje zapravo tradicionalna nekonzistentna i

neorganizirana poljoprivredna proizvodnja.

Projekt je za jedan od ciljeva imao i pojačati i omogućiti pojačanu suradnju i razvoj

odgovarajućeg tipa turizma, koji će ojačati postojeće u svrhu pojačanja životnog standarda. Da

bi se to ostvarila potrebno je pronaći i ojačati razvojne resurse na način da se ponovo pokrene

lokalna ekonomija uz pomoć investicija od strane što domaćeg što stranog kapitala.

Zaključci projekta su bili nakon analize da na obje strane granice postoji veliki razvojni

potencijal u području razvoja turizma, obrazovanja i lokalne kulture sa preduvjetom ulaganja

u razvoj prometne infrastrukture.

Zaključak je bio da je jedan od načina da se aktivira skriveni (tj. prometno i ino izolirani)

turistički potencijal netaknute prirode prirodnih meandara rijeke Drave taj da se razvojem više

granskih projekata snažno pokrene razvoj cijelog pograničnog područja. Tako je razvoj trebao

projektima pokrenuti obje strane da naprave odgovarajuće akcijske planove.

Da bi se u promatranom području iskoristio prirodni potencijal tj. osmislila i kreirala nove turističke destinacije, potrebno je istu prometno dobro povezati na način da se u području obuhvata izgradi nova željezničke pruge, za što su potrebne ključne kapitalne investicije.

Da bi se to ostvarilo potrebno je da obje strane naprave projekte koji će aktivirati područje.

Trenutno stanje u Mađarskoj je po pitanju turizma takvo da je organizacija turističkih centara mikro regionalna. Najveći su kapaciteti vezani uz najveće jezero Balaton koje se proteže kroz dvije pogranične županije (Somođi i Zala). Trenutno ono što najviše nedostaje su smještajni kapaciteti pa se stoga trenutno planira izgraditi par novih većih smještajnih jedinica različite namjene. Uz jezero nalazi se i dosta toplica. Prednost lokacije je dobra prometna povezanost zračnim prometom, pa se u okolici nalazi i srednje velik aerodrom otvoren i za strane letove. • Područje Drave je karakterizirano riječnom i ekološki orijentiranom turizmu. Na hrvatskoj strani granice grad Osijek ima značajnu graditeljsku baštinu i turistički je značajan po broju noćenja sa oko 40.000 noćenja na godinu. Također je značajan trend povećanja broja turista, ali s druge strane i pad noćenja.

Hrvatski pogranični pojas koji je bio predmetom istraživanja ima dugu tradiciju turizma koji se oslanja na iskorištavanje prirodnih potencijala termalnih voda. Tako su najpoznatije Bizovačke toplice koje bilježe rast i prihode. Zadnji podatci o broju posjetitelja se kreću oko 35 tis. posjetitelja koji su ostali više od jednog dana.

U okviru projekta“ INVEST-PRO, 2012“ napravljena je analiza razvojnim uvjeta za pojedine vrste turizma. Pokazao se da su prednosti na strani kontinentalnog turizma zbog rijeke Drave i ostalih vodenih površina, velikih dugačkih ravničarskih terena te obronaka planinskog gorja koje se prostire prema jugozapadu. No osim za oblike turizma kao što su planinarenje i biciklizam, te lov i ribolov, u županiji nema spremnih sadržaja koji bi mogli pratiti oblike turizma koji bi mogli biti povezani sa bujnim vodenim tokovima i sadržajima.

Kulturna je baština bogata i prepoznata i širom svijeta, no ni njen potencijal nije kvalitetno iskorišten. Osim velikog broja što arheoloških što sakralnih sadržaja, u županiji se nalazi i slikarsko središte naivnog slikarstva „Hlebine“.

Trenutno je stanje takvo da se da procijeniti pomoću pokazatelja broja dnevnih posjetitelja u odnosu na broj noćenja da samo 10% od ukupnog broja doista i ostane duže jer koristi uslugu noćenja.

Istraživanje je pokazalo da s obzirom na prirodni potencijal i prirodne netaknute pejzaže i vodotokove a koji su zajednički objema državama i protežu se duž cijelog pograničnog područja najbolji vidovi turizma koji bi se trebali razviti bi bili oni koji bi se oslanjali na vodene, kulturne, rekreacijske aktivnosti. U te bi aktivnosti trebalo najviše investirati. Kao najmanje atraktivni vid turizma navodi se vjerski turizam.

Da bi se bolje iskazali potencijali područja, nastavno se daje analiza.

<p><b>Snage:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Čista priroda</li> <li>2. netaknut okoliš</li> <li>3. razvijena enologija sa pratećim sadržajima</li> </ol>	<p><b>Slabosti:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nedostatak turističkih djelatnika i promocije</li> <li>2. Nerazvijena turistička infrastruktura- nedostatak kvalitetnih kapaciteta</li> <li>3. prometna infrastruktura i dostupnost su loši i neadekvatni</li> <li>4. nedostatak investicija</li> </ol>
--	---

Izvor: autorica

Navedeno navodi na zaključak da razvojni potencijal leži u ekoturizmu i njemu povezanim sadržajima.

Definicija zaštićenog područja prema „International Union for Conservation of Nature - Međunarodna unija za očuvanje prirode, 1994“ navodi da je to „Jasno definirano područje koje je priznato sa svrhom i kojim se upravlja s ciljem trajnog očuvanja cjelokupne prirode, usluga ekosustava koje ono osigurava te pripadajućih kulturnih vrijednosti, na zakonski ili drugi učinkoviti način.“ (<http://www.dzrp.hr/zasticena-podrucja/sto-je-zasticeno-podrucje/sto-je-zasticeno-podrucje-246.html>)

Prema danoj definiciji Državni zavod za zaštitu prirode postavlja na neki način uvjete intervencija i upravljanja prirodnim resursima. Na području županije prepoznat je prirodni potencijal sa obiljem vodotokova koje pružaju neizmjerne mogućnosti razvitka aktivnosti povezanih sa aktivnim odmorom tj. tipovima aktivnog turizma.

Ipak kod razvoja turizma u tako biološki krhkim i osjetljivim biotopima treba prema Petrić, 2008. „...posebnu pažnju ... posvetiti upravljanju zaštićenim prostorima radi unaprjeđenja procesa planiranja i kontrole... kako bi se izbjegli mogući sukobi između zaštite prirode i razvoja turizma.“

Razvoj turizma u tom slučaju, osim primarne funkcije a to je ostvarivanje profita kroz korištenje lokacije i resursa, ima i sekundarnu ne manje važnu funkciju a to je upravljanje samim područjem. Na području županije koje je definirano svojim prirodnim sadržajima postoji veliki ekonomski potencijal koji bi se pravilnom implementacijom novih turističkih sadržaja, i što je još bitnije kvalitetnim upravljanjem, očuvanjem i eksploatacijom mogao biti generator kvalitetnijeg standarda i razvoja županije i stanovništva. Svakako je bitno pri implementaciji bilo kojeg vida turizma bitno pomiriti ta dva segmenta, s jedne strane osloboditi gospodarski potencijal implementacijom posebnih vrsta turizma (u ovom slučaju doista specifičnog jer nema puno lokaliteta takvog prirodnog potencijala) a da je pritom isti izuzetno biološki osjetljiva prirodna zaštićena zajednica.

Osim spomenuti direktne ekonomske koristi pojaviti će se i indirektna u vidu otvaranja novih radnih mjesta za koje će trebati školovano osoblje, što će dugoročno popraviti i taj dio županijske statistike.

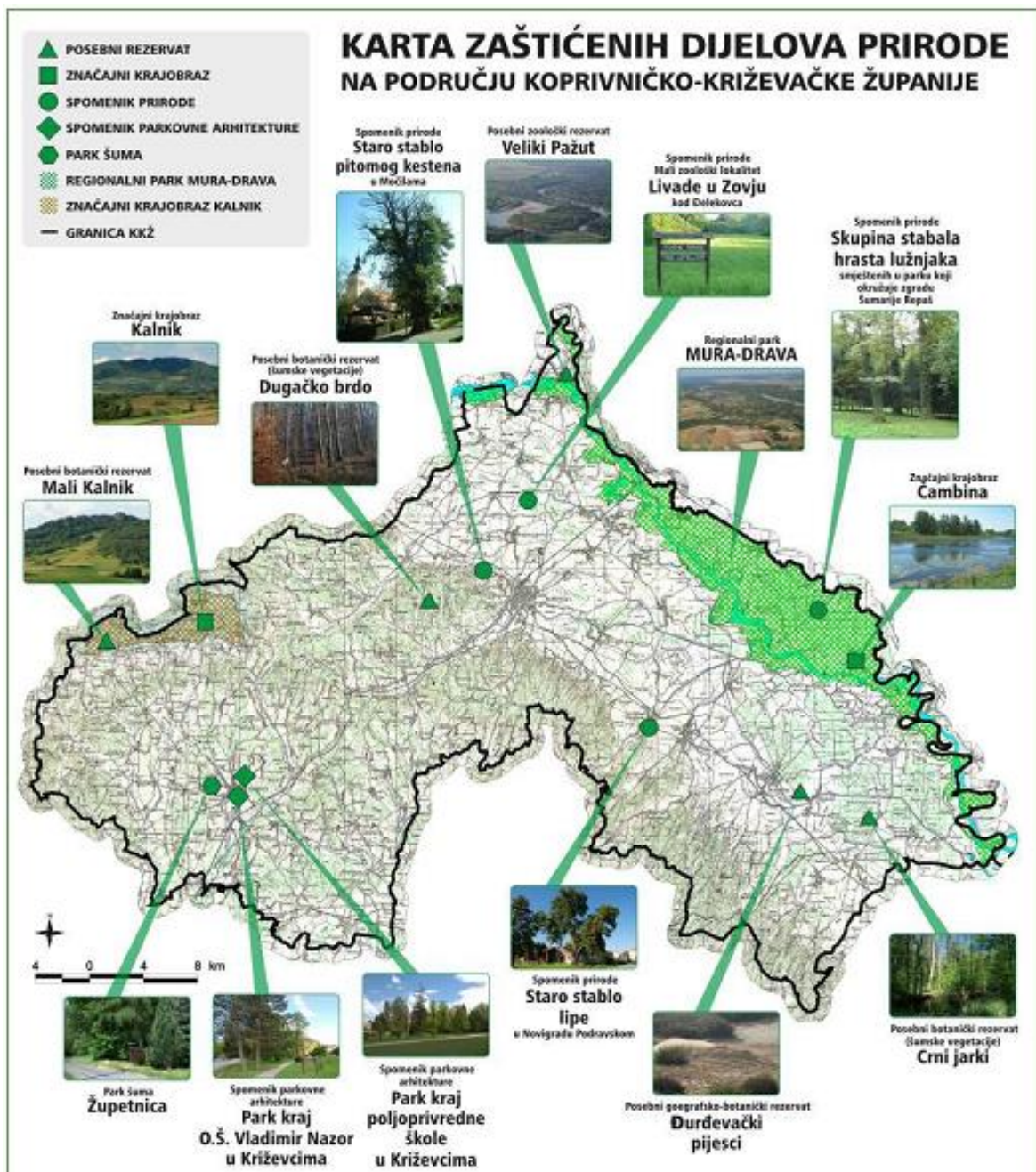
Povećana potrošnja će pokrenuti poduzetničke cikluse na mikrorazini što će dovesti i do samozapošljavanja pa će se ostvarivati dohodak i kroz taj vid aktivnosti. Posebno je to dugoročno dobro za one kategorije stanovništva koje se iz razloga slabe profilacije na tržištu rada slabo zapošljavaju ili su ostali bez posla. Kod ovih vidova turizma koji imaju predznak „eko“ otvara se prilika i za plasiranjem domaćih prehrambenih proizvoda koji se mogu proizvoditi lokalno na malim seoskim imanjima. Na taj se način potiče i očuvanje i revitalizacija starih običaja i kulture proizvodnje. Gerić godine 2011. navodi u kontekstu osmišljavanja nove lokacije da „...najvažniji kriteriji planiranja moraju biti ekološki kriteriji i principi održivog razvoja“.

Javna ustanova za upravljanje zaštićenim dijelovima prirode na području koprivničko-križevačke županije (<http://www.zastita-priode-kckzz.hr/>) daje kategorizaciju prostora. Tako da se službeno na području županije nalaze posebni rezervati (njih pet), šume i krajobrazi(2), parkovi i spomenici prirode(6) te park Mura Drava.

U djelokrugu ustanove je provoditi nadzor, zaštitu i upravljanje te kvalitetno korištenje prirodnih resursa. Pri tome se rukovode implementacijom zadanih programa očuvanja koji su posebno fokusirani na očuvanje i zaštitu krajobraza i životinjskog svijeta kojim područje izuzetno obiluje (staništa rijetkih biljaka, vrsta šuma, endemske vodene životinje, ptice dupljarice koje se gnijezde na visokim riječnim obalama pritoka rijeka).

Prirodno područje na kojem je smještena županije je izuzetno neujednačeno i raznorodno te ako takvo predstavlja veliki izazov za planiranje eko- turističkih sadržaja. Za takav izazov bitno je

pomno prethodno planiranje koje će na najbolji način očuvati prirodni potencijal i pri tome ostvariti gospodarski rast.



Slika 35: Zaštićeni dijelovi KKŽ

Izvor: Strategija razvoja KKŽ, 2013

Nastavno se daje opis zaštićenih dijelova županije.

U pogledu razvijanja oblika ekoturizma nužno je pomno analizirati prirodni bio potencijal da bi se turistička destinacija kvalitetno osmislila i razvila.

Službeno na području županije nalazi se park Mura Drava, parkovi i spomenici prirode, posebni rezervati, šume i krajobrazi.

### **park Mura Drava**

- zbog svoje biološke raznolikosti uvršten u ekološku mrežu Republike Hrvatske
- proteže se kroz Međimursku, Varaždinsku, Koprivničko-križevačku, Virovitičko - podravsku i Osječko - baranjsku županiju
- površine od oko 88 tis. Ha
- poplavno područje proteže se duž riječnih tokova uključujući i prijelazno područje s površinama i manjim naseljima uz rijeke sve do Aljmaša odnosno ušća Drave u Dunav
- karakteriziraju ga najugroženija Europska vlažna
- na nacionalnoj razini zaštićene su poplavne šume, vlažni travnjaci, mrtvi rukavci, napuštena korita, meandri, sprudovi i obale
- bogata ornitofauna, ihtiofauna
- ugrožene i rijetke vrste
- poseban i autentičan krajobrazni sklop

## **Parkovi i spomenici prirode**

### **Šumski predio **Župetnica****

- Namijenjena je za odmor i rekreaciju
- unutar ove park šume pruža nalazi se trim staza
- površine od oko 63 ha
- u njoj se nalazi i šumski rasadnik
- miješani šumski kompleks hrasta kitnjaka, graba i johe
- u šumi se nalazi lovački dom i još mnoštvo drugih rekreativnih sadržaja

### **Skupina stabala **hrasta lužnjaka****

- Visina stabala je od oko 24 do 28 metara

### **Livade** u zovju kod Đelekovca

- Veličine oko 1 hektara
- Stanište rijetkih i zaštićenih vrsta leptira

Stablo pitomog kestena i stablo lipe, oba starosti između 300 i 400 godina, bogate kulture

## **Posebni rezervati**

-geografsko-botanički rezervat **Đurđevački pijesci** površine je od 20ak ha



- Prije je bio dio pojasa Podravske pijesake s kojeg je vjetar raznosio sitne čestice pokretnog sivo-žućkastog pijeska po podravskoj ravnici
- Biljni pokrov čine biljke istočno- europskog i zapadno-europskog podrijetla s endemičnim biljkama Panonske kotline
- Svrha rezervata je očuvanje dijela pješčanih naslaga koji je još ostao netaknut kao specifični reljef i stanište važnog za opstanak posebnih endemičnih biljaka u kojoj obitava veliki broj biljnih i životinjskih vrsta, od kojih se neke endemske za taj lokalitet

#### Posebni botanički rezervat **Mali Kalnik**

- Botaničke vrijednosti- obitavalište mediteranskih, alpskih i drugih biljaka
- ruševina utvrđenog Starog grada Mali Kalnik
- teško pristupačne klisure - Spomenik kulture
- turistička vrijednost je u specifičnom pejzažu koji privlači za posjetioce i turiste

#### Posebni botanički rezervat šumske vegetacije **Dugačko brdo**

- Površine oko 11 ha
- Miješana šuma bukve, hrasta kitnjaka, graba
- Starost šume je oko 100 godina

- to je takozvane strogo zaštićena „sekundarna prašuma“ u kojoj osim istraživanja ništa drugo nije dozvoljeno

### Šumski predio **Crni jarki**

- interesantna zbog položaja, blizina ceste Kalinovac-Ferdinandovac
- površine od oko 133 ha
- sekundarna je prašuma u kojoj ništa osim istraživanja nije dopušteno
- vlažna šuma u kojoj raste crna joha i dugoklasni šaš

### Posebni ornitološki rezervat **Veliki Pažut**

- ornitološki rezervat, veličine oko 700 ha
- smješten na spoju dviju velikih alpsko-planinskih rijeka Drave i Mure
- gnjezdišta ptica močvarica
- u tijeku je projekt „Dabar u Hrvatskoj“

### Šume/krajolici

#### Značajni krajobraz **Kalnik**

- veličine oko 4000 ha

- bogata ruralna arhitektura sa tradicijskim drveno slamnatim kućama
- izletišta sa tradicijom

### **Značajni krajobraz Čambina**

- površine oko 50 ak ha
- bogati barski ekosustav sa mnoštvom zaštićenih biljnih i životinjski zajednica

Starost te sastojine iznosi oko 100 godina.

## **4.3 Ekoturizam kao pokretač gospodarskog razvoja županija**

### **-područje nove turističke destinacije**

Ekoturizam kao pokretač gospodarskog razvoja

Eko turizam od turističkih aktivnosti podrazumijeva povratak prirodi i njenim prvobitnim vrijednostima. Ekoturist u tom pomalo romantičnom turističkom doživljaju percipira „iskustvo idealnog bijega od ubrzanog ritma svakodnevnog života“ u urbanim sredinama, te se „vraća netakutoj prirodi..“.

Nastavno su dane sastavnice krajobraza nove turističke destinacije te prijedlog aktivnosti:

Lokacija zahvata prema tipu geomorfološke regije pripada makro geomorfološkoj regiji Istočne Hrvatske ravnice s Gornjom Podravinom. Morfološku strukturu reljefa Dravske nizine zahvata može se razmatrati kao nizinsko područje akumulacijskog tipa reljefa. To je tipično nizinsko područje longitudinalnog smjera pružanja (SI – JZ) čije je osnovno obilježje prevladavajući utjecaj akumulacijskih procesa. Prema morfogenim osobinama prevladava tektonsko-

akumulacijski tip reljefa. Teren je zaravnjen i vrlo male nadmorske visine do 150 m. Nizina se sastoji od aluvijalne doline rijeke Drave, korito rijeke te tri riječne terase.

Prijedlog turističkih aktivnosti:

1. odmor u prirodi,
2. pješačenje
3. biciklizam
4. aktivni boravak među domaćim životinjama i autohtonim biljnim svijetom,
5. aktivni rad na domaćinstvu i upoznavanje seoske proizvodnje,
6. ekološki proizvodi
7. domaća kuhinju, zdrava hrana
8. autohtone aktivnosti: berba i proizvodnje vina, pečenje rakije, berba kestena, gljiva, ljekovitog bilja, itd.

Rijeka Drava i Mura su najznačajniji vodeni tok u širem području lokacije zahvata. Protječu iz smjera sjeverozapada prema jugoistoku i odlikuje se prirodnim meandrirajućim tokom s brojnim sprudovima, rukavcima, mrtvajama i riječnim otocima (adama). U zapadnom dijelu šireg području lokacije zahvata nalazi se pravocrtni kanalizirani tok i obala. Cijelim širim područjem lokacije zahvata protječe niz manjih vodotoka koji su kanalizirani i izgrađeni za potrebe odvodnje s poljoprivrednih površina. Smjer toka je ovisan o reljefu; u jugozapadnoj polovici su najčešći smjerovi sjever-jug a na ostatku prostora, zbog ravnog terena, tokovi se protežu u svim smjerovima.

Prijedlog turističkih aktivnosti:

1. odmor u prirodi,

2. plivanje, vožnja čamcem, pecanje, šetanje po livadama i obalama, promatranje ptica i životinja
3. berba kestena, gljiva, ljekovitog bilja, itd.

Manje šumske površine nalaze se između stacionaža 7+000 i 8+000 i u području rijeka Drave i Mure između 14+500 i 17+500. Po sastavu su bjelogorične a u području uz rijeke se sastoje od stablašica i grmlja iz istih porodica. Stablašice, šume i visoka vegetacija su nositelji volumena, grube teksture i tonova zelene boje. Zbog listopadnog karaktera stabala događa se konstantna promjena teksture i boje tijekom izmjene godišnjih doba. Time je uloga šumskog pokrova i visoke vegetacije izuzetno značajna za dinamiku promjene krajobraza. Oko stacionaže 20+000 nalazi se područje vlažnih livada koje je, osim u ekološkom pogledu, važno i kao krajobrazno vrijedno područje.

Prijedlog turističkih aktivnosti:

1. odmor u prirodi,
2. pješaćenje i obilazak sela i zaseoka,
3. šetnja
4. aktivni boravak među domaćim životinjama i autohtonim biljnim svijetom,
7. berba kestena, gljiva, ljekovitog bilja, itd.

Gotovo cijelu dužinu trase zahvata karakterizira ravničarsko područje s izuzetno velikim udjelom oranica. Uz izuzetak područja naselja Kotoribe i manjih seoskih područja, šuma i područje uz rijeku gotovo sve površine se nalaze pod nekim oblikom poljoprivredne proizvodnje. Oblik, veličina i raspored im varira ovisno o specifičnim uvjetima a nastao je prvenstveno utjecajem socioekonomskih i tradicijskih prilika. Oblikom su to parcele ravnih granica i relativno pravilnog oblika koje su u prostoru locirane u nepravilnom sistemu. Oblik i

raspored ponekad je ovisan i o specifičnim oblicima vodenih tokova, zaraslih mrtvaja i prateće vegetacije.

Prijedlog turističkih aktivnosti:

1. pješaćenje i obilazak sela i zaseoka,
4. aktivni boravak među domaćim životinjama i autohtonim biljnim svijetom
5. aktivni rad na domaćinstvu i upoznavanje seoske proizvodnje
6. ponudu ekoloških proizvoda
7. autohtonu domaću kuhinju s ponudom zdrave hrane (voće, povrće, med, sir, itd.)
8. bavljenje raznim autohtonim aktivnostima, od berbe i proizvodnje vina, pečenja rakije, berbe kestena, gljiva, ljekovitog bilja, itd.

Koprivnica se nalazi na jugozapadnom rubu Dravskog bazena, tj. na početnoj točki trase zahvata. Sastoji se pretežno od jedno obiteljskih katnica uz izuzetak užeg gradskog područje gdje je lociran manji broj stambenih zgrada i ostali kulturni, sportski, zdravstveni i obrazovni sadržaji. Lokacija zahvata počinje na sjevernom dijelu grada u kontaktnoj zoni između guste urbane strukture, prigradskih naselja, poljoprivrednih površina i industrijskog područja. Kontaktna zona se može okarakterizirati kao područje s niskim krajobraznim kvalitetama degradirano industrijskim i infrastrukturnim elementima. prema sjeveru se nižu naselja vrlo malog površinskog obuhvata i funkcionalno vezana za poljoprivredne površine. Sjeverno od Drave nalazi se veće seosko naselje Donja Dubrava a sjevernije, uz granicu s republikom Mađarskom općina Kotoriba. Sva navedena naselja ne posjeduju značajne ambijentalne vrijednosti te u krajobraznoj slici sudjeluju kao umjereno do nisko vrijedni elementi. U strukturi krajobraza naselja sudjeluju kao elementi volumena, grube teksture i promjene boje. Zbog disperznog rasporeda ističu se i kao elementi dinamike prilikom gibanja kroz krajobraz. Veća

okupljena naselja dominiraju nad širom okolicom a izdvojeni objekti, sakralne građevine i groblja na istaknutim brežuljcima su prisutni kao akcenti ili orijentacijske točke.

Prijedlog turističkih aktivnosti:

odmor u prirodi,

- pješaćenje i obilazak sela i zaseoka,
- sport (planinarenje, biciklizam),
- kretanje među domaćim životinjama i autohtonim biljnim svijetom,
- aktivni rad na domaćinstvu i upoznavanje seoske proizvodnje,
- ponudu ekoloških proizvoda
- autohtonu domaću kuhinju s ponudom zdrave hrane (voće, povrće, med, sir, itd.)
- bavljenje raznim autohtonim aktivnostima, od berbe i proizvodnje vina, pečenja rakije, berbe kestena, gljiva, ljekovitog bilja, itd.

Prometnice u strukturi krajobraza sudjeluju kao linijski elementi antropogenog karaktera. Osim oblikom i izduženošću prometnice su vidljive i kao svjetliji elementi u kontrastnom odnosu s tamnijim tonovima okolnog krajobraza. Budući da su horizontalne linije vodova i vertikalne linije stupova uočljive iz udaljenosti dalekovodi su dominantni linijski elementi krajobraza. Antropogeni karakter je naglašen materijalima od kojih su rađeni, pravilnim oblikovanjem nosivih stupova i pravolinijskim potezima vodova. Kolni most preko rijeke Drave je dominantan krajobrazni element. Svojom veličinom, izduženošću i tehnološkim oblikovnim karakteristikama mostovi su u kontrastnom odnosu s prirodnošću krajobraza toka rijeke Drave.

Vizualne i strukturne značajke krajobraza

Širim i užim područjem dominira vrlo blago mozaička struktura krajobraza na ravnom terenu. Ploha je dominantan element krajobrazne strukture a u manjoj mjeri su zastupljeni volumeni i linijski potezi. Nosioci plošnosti su oranične površine i livade i u manjoj mjeri površine jezera i toka rijeke Drave. Oblik ploha oranica i livada varira od potpuno kvadratnog do nepravilno višekutnog a jezera i tok rijeke su organskog oblika. Volumeni su u manjoj mjeri zastupljeni u krajobraznoj strukturi i manifestiraju se kao šumske površine, naselja i vegetacija uz obale jezera i rijeke. Infrastruktura (prometnice, dalekovodi i pruga), vodeni tokovi i živice su linijski elementi strukture krajobraza. Pruga i dalekovodi su izrazito pravocrtni linijski elementi antropogenog karaktera. Osim horizontalnih linija vodova dalekovoda i pruge prisutne su i vertikalne linije stupova dalekovoda i stupova željezničke infrastrukture. Prometnice i manji vodeni tokovi su nepravilni linijski elementi koji ublažavaju ortogonalnost ploha poljoprivrednih površina koje ih okružuju. Volumeni vegetacije, industrije i naselja su u snažnom kontrastnom odnosu prema plohaman oranica, livada, jezera i toka rijeke. Kontrast je prisutan i u odnosu pravilno oblikovanih antropogenih elemenata i prirodnih elemenata krajobraza. Prevladavaju svijetli tonovi oraničnih površina koji koloristički variraju ovisno o godišnjem dobu i kulturi koja se na njima uzgaja. Naselja, industrija i infrastrukturni elementi tonski i koloristički variraju u rasponu od svih nijansi sive pa do elementarnih boja.

Zbog odnosa navedenih elemenata strukture krajobraza zaključuje se da je prisutna umjerena razina harmonije u krajobrazu.



## 5 SVRHA I CILJ ISTRAŽIVANJA, PREDMET ISTRAŽIVANJA

### **Svrha istraživanja**

Primarna svrha rada je usavršavanje teorije i kreiranje novih saznanja iz područja istraživanja. Svrha istraživanja ovog rada je ispitivanje postupaka, metoda i procesa koji se odražavaju kako na stvaranje tako i na razvoj nove turističke destinacije. Izgradnja nove željezničke prometne infrastrukture utječe i formira razvoj destinacije te djeluje kao generator održivog razvoja promatranog područja i katalizator ekonomsko socijalne slike područja.

Rezultati istraživanja provedenih u okviru ovog rada ukazuju da je od velikog značaja da razvoj turizma prati i razvoj prometnih usluga i infrastrukture kroz njihovo unaprjeđenje kako bi na taj način turistička destinacija postala dostupnija a , putovanje bi samo po sebi bilo poseban doživljaj, a što znatno prelazi primarne potrebe tijekom putovanja.

Na makroskopskom modelu ispitalo se kako uvođenje sasvim novog prometnog pravca na navedenom području obuhvata nove željezničke prometne infrastrukture formira novu turističku destinaciju te kakve se promjene očekuju sa razvojem nove turističke destinacije u ekonomskoj i socijalnoj sastavnici domicilnog stanovništva.

Konačno je moguće zaključiti, kao što su to rezultati istraživanja i pokazali, da je nužna sinergija prometa i turizma kako bi određena destinacija dosegla turistički i gospodarski razvoj.

Nova željeznička infrastruktura predstavlja integrirani faktor razvoja i prekretnicu u kvantitativnoj i kvalitativnoj funkcionalnosti destinacije i razvoju novih oblika turizma.

### **Cilj istraživanja**

Cilj istraživanja je primarno orijentiran na istraživanje i analizu postojećih istraživanja koja bi dala opis postupka razvoja nove turistička destinacija razvija uvođenjem nove željezničke prometne infrastrukture kao generatora održivog razvoja. Upravo ispitivanje i razumijevanje

uspostavljene veze između stvaranja nove turističke destinacije putem izgradnje nove pruge predstavlja glavna svrha i cilj istraživanja .

Ciljevi istraživanja iz rakursa znanstveno-spoznajne sfere su:

Istražiti, analizirati i kvalitativno ocijeniti postojeće znanstvene spoznaje i ostvarene doprinose iz odabranog područja čime će bi se prezentirali dosadašnji teorijski i empirijski rezultati istraživanja iz područja prometa i turizma.

Sistematizirati će se i razvrstati pojmove i koncepte iz područja prometa i turizma potrebnih za provedbu ovog istraživanja, te s njima povezanih ostalih relevantnih činjenica.

Objasniti elemente razvoja nove turističke destinacije (kriterije održivog razvoja, razvojne planove, karakteristike mikro okruženja), njihov odnos te rezultat koji nastaje kao primjena ovog koncepta (nova destinacija-nova pruga) u kontekstu upravljanja turističkom destinacijom (prilagodljivost, prepoznatljivost, kompetitivnost). Osim navedenog, istražiti će i analizirati veze i odnosi u području prometa i turizma odnosno međuovisnosti istih o gospodarstvu i geo i klimatskim elementima u domeni modela destinacije.

Temeljem znanstvenih spoznaja i hipoteza istraživanja koje iz njih proizlaze, oblikovati će se model kojemu koji za krajnji cilj ima utvrditi zakonitosti, jakost i opseg veza između stvaranja nove turističke destinacije i izgradnje nove željezničke infrastrukture. Model će se na kraju empirijski testirati.

Navedeni ciljevi kao rezultat iskazati će se kroz nove znanstvene spoznaje, što će otvoriti i prostor za provedbu daljnjih istraživanja u određenim dijelovima te problematike. Istraživanjem će se iskazati i određeni konkretni ciljevi koji će biti operativno primjenjivi na području obuhvata istraživanja Riječ je o novom konceptu, koji još uvijek nije zaživio u našoj turističkoj praksi u onoj širini kao što je to slučaj u gospodarstvima sa visokim BDP-om, te

će stoga planirano istraživanje imati veliki praktično značenje za sudionike koji uvode ili se spremaju na uvođenje ovakvog koncepta.

Cilj je utvrditi i dati presjek situacije u hrvatskom prometnom sektoru kroz analizu prvenstveno ponude i potražnje te infrastrukture. Rezultati će služiti kao podloga za donošenje kvalitetnijih strateških i taktičkih odluka u dijelu koji se odnosi na upravljanje turističkom destinacijom.

Istraživanje ove problematike s ciljem dokazivanja postavljenih hipoteza te postizanje svrhe i ciljeva istraživanja podrazumijeva dati odgovore na neka od najvažnijih pitanja koja se iskazuju kroz ciljeve postavljene u istraživanju:

1. Ispitati kako otvaranje novog željezničkog koridora u unutrašnjosti može uticati na smanjivanje opterećenja ključnih destinacija u kojima su smještene najvažnije atrakcije i privlačenje turista u druga područja u sve u skladu sa razvojnim planovima koji su dani u programu „Hrvatska 365“, Ministarstva turizma RH;
2. Turisti su bitan faktor rasta gospodarstva jer svojom potrošnjom izravno utječu na porast profita , pa će se ovo istraživanje baviti ispitivanjem kako privući turiste u područja koja su na turističkom tržištu nova , polazeći od pretpostavke da će se sa tim turistima osigurati nove mogućnosti poduzetničkog razvoja primarno i sekundarno otvaranje novih radnih mjesta;
3. Cilj istraživanja je i razrada modela (scenarija, opcija...) politike raspršivanja turista pod pretpostavkom da se novi koridor može posmatrati kao “novi” dodatni sadržaj u destinaciji

## **Predmet istraživanja**

Unutrašnjost Hrvatske turistički je trenutno slabije ili ponegdje i loše iskorištena, iako ne nedostaje potencijalnih turističkih atrakcija. Za jači i profitabilniji razvoj turizma u kontinentalnim područjima potrebno je izgraditi odgovarajuću turističku infrastrukturu. Turizam treba postati jedan od ključnih inicijatora razvoja i u područjima u kojima je do sada bio samo sporadično spominjan, a ukoliko na istima postoji odgovarajući turistički potencijal. Svaka regionalna ustrojbeno jedinica mora se usredotočiti na razvoj turističke ponude koje će imati najveći utjecaj na rast lokalnog gospodarstva, povećanje bruto domaćeg proizvoda te otvaranje novih radnih mjesta, a koja će pritom biti atraktivna investitorima na lokalnom nivou.

U tom smislu analizirala se ekonomska i socijalna sastavnica područja implementacije nove infrastrukture kroz kvalitativno kvantitativne parametre razvoja. U isto vrijeme, na navedenom području obuhvata nove željezničke prometne infrastrukture istražili su se komunikativni faktori - prometna potražnja prijevoza putnika i tereta kao generatora razvoja promatranog područja, analiza turističkog prostora i socio-kulturoloških aspekata.

Analiza procesa razvoja i formiranja nove turističke destinacije izgradnjom (uvođenjem) željezničke infrastrukture (nove pruge) predstavlja naš predmet istraživanja.

Disertacija daje odgovore na sljedeća pitanja:

## I. turizam-obilježja destinacije

Preduvjeti stvaranja nove turističke destinacije

-koji su razvojni planovi za turizam promatranog područja? koji su prirodni i kulturološki kapaciteti za razvoj turizma na promatranom području?

1. kako se smjernice novog razvojnog Programa 365 za razvoj kontinentalnog turizma uklapaju tj. kako se referiraju na promatrano područje?

2. s obzirom na klimatološki položaj kakav vid turističke destinacije se može kreirati?
3. koji konkurenti novoj turističkoj destinaciji postoje u okruženju?
4. s kojim se postojećim destinacijama može tematski uklopiti?
5. dali na promatranom području već postoje mikro turističke lokacije? mili vinarije, eko sela i sl.
6. koji su globalni trendovi uvođenja novih turističkih destinacija?
7. na području obuhvata nove turističke destinacije nalaze se brojna prirodna zaštićena područja (detaljna analiza statusa zaštićenih područja, već projektirane ponude u sklopu zaštićenih područja, razvojnih planova županija) i u skladu s time odabir glavnih smjernica vrste turističke ponude ( eko turizam, sportski, lovni...)

## II. zajednica-potencijali destinacije

### Inputi /outputi buduće turističke destinacije

-koji su razvojni potencijali? industrija, turizam? koliko turističkih zajednica postoji na promatranom području? da li postoje ograničenja kod uvođenja destinacije?

1. koji je stav lokalne zajednice prema turističkom razvoju?
2. koliko stanovnika živi na području kojim bi prolazila nova pruga?- analiza socio i ekonomska slika
3. koje su potrebe stanovnika za prijevozom, školovanjem, dnevne migracije prema većim središtima?
4. kako je razvijena industrija u promatranom području?
5. kakve su trenutno mogućnosti školovanja? da li u planovima postoji predviđen razvoj visokoobrazovnih kapaciteta za rad u turističkoj industriji? kakva je obrazovna struktura stanovništva na promatranom području za rad u turističkim kapacitetima?

6. koje rezultate swot analize uvođenja nove turističke destinacije očekujemo?
7. koja je očekivana dobit od uvođenja novog pravca direktno i indirektno?

### III. promet-pruga

#### Planiranje nove prometne trase

-kakav je geo prostorni položaj buduće prometne trase/ turističke destinacije prema članicama EU?

1. u sklopu kojeg prometnog koridora bi se nalazila nova pruga? analiza koridora (Mediterranski koridor: Luka Rijeka-Zagreb-Koprivnica –Kotoriba- Državna Granica-Budimpešta)
2. primarne i sekundarne koristi uvođenja nove pruge? putnici ( lokalno, međunarodno), teret?
3. koji gradovi u širem okruženju gravitiraju budućoj turističkoj destinaciji? u RH? izvan RH?
4. što je za očekivati kao problem u planiranju nove pruge?
5. kakva je postojeća infrastruktura na području uvođenja nove turističke destinacije po pitanju potreba za dodatnim planiranjem?
6. kakva je projekcija utjecaja prometa na okoliš kroz 10, 20 i 30 godina?
7. kakva je mogućnost razvoja sekundarne prometne mreže (taxi, bus, aerodrom) kao dijela proširene ponude u turističkoj destinaciji?

### IV. prednosti/mane

Swot analiza, cost benefit analiza stvaranje (razvoj) nove turističke destinacije izgradnjom nove željezničke infrastrukture, održivi razvoj

-koje su očekivane dobiti i nedostaci uvođenja nove turističke destinacije izgradnjom nove željezničke infrastrukture

1. koje se prednosti i nedostaci uvođenja nove turističke destinacije mogu naći u postojećoj literaturi?
2. kako se planirana trasa uklapa u smjernice održivog razvoja?
3. kako se planirano turističko odredište uklapa u smjernice održivog razvoja?
4. koja je vizija razvoja tj. uvođenja nove turističke destinacije na promatranom području kroz 10, 20 i 30 god?
5. kako će socio ekonomska slika utjecati na razvoj turističke destinacije?
6. kako se pitanje održivog razvoja doživljava iz fokusa lokalne uprave, prometnih planera i ostalih dionika (involviranih strana)? koji su njihovi parametri - da li imaju različite, dodirne ili iste parametre?
7. kod trasiranja nove pruge treba uzeti u obzir da prirodne raznolikosti utječu na doživljaj i percepciju turističke destinacije - prednosti i mane trasiranja uz oporabište sirovina koje je planirano?

## 6 METODE I TEHNIKE U ISTRAŽIVANJU

U kontekstu razvoja nove turističke destinacije bilo je potrebno provjeriti navedene varijable razvoja koje se definiraju indikatorima. Varijable su razrađene prema kriterijima Global Sustainable Tourism Councila (<http://www.gstcouncil.org/blog/1183/how-the-global-sustainable-tourism-criteria-for-destinations-gstc-d-were-developed/> 25.04.2016)

### ISTRAŽIVANJE VARIJABLI ZA RAZVOJ DESTINACIJE

Koraci u istraživanju:

1. sistematizacija, analiza i obrada postojećih dokumenata o razvoju i turizmu u županijama koje su obuhvaćene područjem istraživanja (Međimurska i Koprivničko-križevačka županija) jer kroz njih prolazi planirana trasa nove pruge
2. anketiranje subjekata važnih za razvoj (predstavnici županija, gradova i općina, stanovništvo, gospodarstvenici, turistička zajednica, uredi i agencije) putem anketnih listića
3. analiza dobivenih rezultata istraživanja

#### Izvor podataka:

**-Analiza podataka postojeće literature posebno one koja se referira na geografsko klimatske obrade (kartografska analiza i grafički prikazi), usporedba , analiza i sinteza podataka i informacija prikupljenih iz drugih izvora, te Internet stranice**

**- Prometno tehnološki elaborat okvirnih mogućnosti izgradnje nove pruge Koprivnica-Kotoriba**

**- Feasibility studija okvirnih mogućnosti izgradnje nove pruge Koprivnica-Kotoriba**

**- Anketni listići ( rezultati obrade).**



## **Metodologija i postupak istraživanja**

Anketa je provedena putem on line anketnih listića kreiranih pomoću Google Office alata: Google Docs-Google Documents - program za obradu teksta.

Istraživanje se provodilo metodom upitnika (prilog 1.) koji je kreiran isključivo za tu namjenu na odabranom uzorku gospodarstvenika i lokalne populacije vodeći računa o proporcionalnoj zastupljenosti ispitanika u svakoj županiji obuhvaćenoj analizom.

Anketni upitnik je poslan na 406 mail adresa. Od toga je 112 adresa bio neispravno tj. vratio se odgovor da se adresa više ne koristi, a na anketu je odgovorilo 46 anketiranih dionika od 294 ispravnih mail adresa što iznosi 15,65 % odaziva na anketu. Analiza neispravnih mailova je pokazala da je nužno napraviti ažuriranje baze podataka subjekata involviranih u gospodarstvo i razvoj, jer je izvor za prikupljanje podataka-mailova bila baza Hrvatske gospodarske komore. Slijedeći izvor podataka-mail adresa je bio portal Hrvatske turističke zajednice koji se isto pokazao kao neažuriran. Svakako je za uočiti i činjenicu da je zbog nepovoljne gospodarske situacije određeni broj gospodarskih subjekata koji su radili u prošloj godini-kada je baza i kreirana, sada prestali sa poslovanjem i postali neaktivni gospodarski subjekti. Za uočiti je i da je za kvalitetnije bavljenje turizmom nužno neophodno napraviti kvalitetnu bazu turistički aktivnih subjekata kroz koju bi se mogle distribuirati informacije.

Anketom su obuhvaćeni stanovnici područja obuhvata implementacije nove pruge. Pretpostavka je da pruga dužinom od 20 ak. kilometara, obuhvaća teritorij na kojem obitava oko 31000 stanovnika.

Područje je slabo naseljeno, te je u poglavlju 5. dana detaljna socioekonomska analiza područja.

Anketni listić je slan na mail adrese svih dionika po klasterima koji mogu direktno utjecati na ulazne parametre koji su potrebni da bi se donijela odluka o novoj turističkoj destinaciji.

Ciljne skupine koje su bile obuhvaćene anketiranjem su podijeljene u dvije skupine i to na one koji imaju direktnu i one koje imaju indirektnu korist od projekta :

1. Direktna korist:

- nezaposlene osobe,
- lokalni stanovnici - naglasak na ženskim ispitanicama zbog činjenice da se puno lakše samo zapošljavaju u sektoru turizma - poduzetnici koji svoj interes nalaze i u prekograničnoj trgovini i suradnji

2. Indirektna koristi od projekta:

- poslodavci, zaposlenici,
- investitori koji traže novu tržišnu nišu ,
- organizacije koje se vide u sektoru upravljanja destinacijom
- korisnici informacija iz studije i baze podataka,
- mladi, kao pomoć u izboru zanimanja koja nisu popularna/ne postoje u njihovom kraju
- lokalna samouprava kroz razvoj gospodarstva i porast BDP-a

Putem maila se kontaktiralo s ispitanicima tako da im se ukratko predstavilo cilj projekta. Opisana im je metoda provođenja istraživanja i kompozicija pitanja u anketi, te prezentirani oblici odgovora na postavljena pitanja. Nastavno se naglasila važnost ispitanikovog sudjelovanja u ispunjavanju ankete dajući mu do znanja da nema točnih i netočnih odgovora, već su bitna ispitanikova razmišljanja, stavovi i prijedlozi na istraživanu temu.

Nastavno, kontaktirati ispitanici odazvali su se na upitnik u mailu i svojim odgovorima dali širi uvid u stvarno stanje.

Prikupljeni odgovori relevantni su za interpretaciju zbog dobrog instruiranja ispitanika. Zbog dobro strukturirane ankete prikupljeni odgovori su kvalitetni i mogli su se iskoristiti za daljnje analize. Kontrolnim testiranjem ankete i načina anketiranja u prvom su koraku ispravljene nedoumice vezane uz pitanja i pojašnjenja te je nakon toga zaključeno da dobiveni podaci mogu biti analizirani. Anketni upitnik je sadržavao 27 pitanja zatvorenog/otvorenog tipa.

Zatvoreni tip pitanja je zahtijevao označavanje jednog /više odabranih odgovora (prema iznad pitanja navedenoj uputi ) a u nekim se pitanjima tražilo da prema kriteriju važnosti prema njihovoj skali odgovore. Pitanja otvorenog tipa dozvoljavala su da se u za to predviđeni prostor unese odgovor svojim riječima, no uz napomenu da je potrebno navesti barem 3 odgovora na neko od postavljenih pitanja.

Anketni upitnik podijeljen je u četiri dijela:

1. pitanja vezana uz mjesto prebivališta, lokaciju i sl.( demografska)
2. Pitanja imidža destinacije
3. Turistički potencijali kraja – sadašnjost
4. Turistički potencijal kraja – budućnost

Odgovori koji su prikupljeni putem zatvorenog tipa pitanja analizirani su uz pomoć alata statističke analize te su prikazani u tablicama nakon što su prethodno sekcionirani po sličnosti i uzročnoj povezanosti.

Odgovori na pitanja otvorenog tipa su analizirani postupkom izračuna pojavnosti te iskazani u postotcima.

Pri tome sa kod odgovora u kojima je bio moguć izbor tri ili više odgovora poštivala hijerarhija prvog odgovora.

Tako su u tablicama prikazani odgovori prema jakosti pojavljivanja na prvom mjestu (kao indikator prvog odabira ispitanika) i kao najčešći izbor ispitanika u kumulativu.

Dobiveni podaci obrazloženi su u studiji i sažimaju mišljenja lokalnog stanovništva i poduzetnika o uočenim neiskorištenim turističkim potencijalima istraživanog prekograničnog područja pogodnim za buduće investiranje, a samim time i zapošljavanje.

Završno su podatci obrađeni uz pomoć klaster analize i prikazani u tablicama sa označenim vezama.

## 7 MODEL NOVE TURISTIČKE DESTINACIJE

### 7.1 Analiza ulaznih parametara

#### Obrada ankete

1. anketi je pristupilo: 56% muških ispitanika; 44% ženskih ispitanika

2. prosječna starost ispitanika je 41,7 godina

3. PO GRADOVIMA: (u %)

	Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza po gradovima u broju i u % (100%=46 ispitanika)	
IVANEC	6	13,04

MALI OTOK	1	2,17
KOTORIBA	8	17,39
ČAKOVEC	5	10,87
KOPRIVNICA	15	32,60
PRELOG	2	4,35
DOMAŠINEC	1	2,17
VARAŽDIN	1	2,17
SVETA MARIJA	1	2,17
SV. MARTIN NA MURI	3	6,52
LEGRAD	2	4,35
SVETI KRIŽ	1	2,17

#### 4. PO RADNOM STATUSU: (u %)

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza po radnom statusu u % (100%=46 ispitanika)		
poduzetnik	2	4,35
Zaposlenici kod pravnih osoba	28	60,87
nezaposleni	8	17,39
student/učenik	3	6,52
Zaposlenici kod fizičkih osoba	4	8,70
VLASNICA TVRTKE	1	2,17

#### 5. ANKETIRANE: (u %)

Ispitanici koji su pristupili anketi –zanimanje za razvoj turizma u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
ZANIMA IH RAZVOJ TURIZMA U NJIHOVOM KRAJU	40	86,96
NE ZANIMA	6	13,04

6. Na koji način bi vi privatno ili vaše poduzeće moglo doprinijeti razvoju turizma na vašem području?

(u %)

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza po angažmanu u turizmu u broju i u %(100%=46 ispitanika)		
nije nas nitko kontaktirao vezano uz razvoj turizma	14	30,43
aktivnim angažmanom	20	43,48
već smo uključeni	11	23,91
mislím da ne mogu ništa učiniti	1	2,17

7. Prema Vašem mišljenju koje su istaknute vrijednosti (atrakcije ili lokaliteti) sredine u kojoj živite?

(u %)

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza po vrijednostima sredine u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
kulturne znamenitosti	10	21,73
prirodne i kulturne i društvene	3	6,52
prirodne atrakcije	32	69,57

eno gastronomija, cikloturizam	1	2,17
--------------------------------	---	------

8. Prema Vašem mišljenju koje su nepovoljne ili manjkajuće okolnosti za razvoj turizma u Vašem području? (u %)

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza po nepovoljnim okolnostima za turizam u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
Prometna izoliranost, nedostatna ulaganje u promociju marketing	15	32,60
Klima (loša) meteorološki	4	8,70
premala angažiranost TZ	4	8,70
nedostatak inicijative /nedostatak privatne inicijative, nedovoljna zainteresiranost ugostitelja za iskorake u gastro ponudi i organiziranju prepoznatljivih gastro i sličnih evenata	3	6,52
potpora državnih institucija	2	4,35
Tromost sustava	2	4,35
financijska, vlasnička i prostorno-planska ograničenja	1	2,17
mala prisutnost u medijima	1	2,17
ministarstvo turizma lokalna samouprava trebala bi se više fokusirati na razvoj i promidžbu kontinentalnog turizma i konkretnim financijskim poticajima omogućiti razvoj proizvoda	1	2,17
ne slaganje gradske i županijske turističke zajednice	1	2,17

neaktivnost domicilnog stanovništva	1	2,17
nedostatak šire promidžbe	1	2,17
NEDOVOLJNA UKLJUČENOST PRIVATNOG SEKTORA	1	2,17
Nedovoljno educirani turistički radnici	1	2,17
nema plana razvoja	1	2,17
nemamo nešto za ponuditi	1	2,17
neorganiziranost	1	2,17
NEPOSTOJEĆA STRATEGIJA RAZVOJA I PROMETNA POVEZANOST	1	2,17
nezainteresiranost / Opća nezainteresiranost ljudi u ovom kraju. Neurednost, zapuštenost, i ono malo što imamo od atrakcija ostavljeno je da propada	1	2,17
postupci odlučivanja	1	2,17

9. Da li su vam poznati razvojni planovi turizma - Strategije razvoja vašeg kraja?

-da: 44 % (u broju 22)

-ne: 56 % (u broju 24)

10. Ako su vam razvojni planovi turizma - Strategije razvoja vašeg kraja poznati, kako bi ih ocijenili sa aspekta monitoringa planiranog/provedenog?

-Ispitanici, njih 44%, koji su na pitanje „ Da li su vam poznati razvojni planovi turizma - Strategije razvoja vašeg kraja?“ odgovorili pozitivno dali su slijedeću ocjenu:

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza po upoznatosti sa razvojnim planovima u broju i u % (100%=46 ispitanika), sa DA odgovorilo 44% od 100%



dobar/srednja ocjena(3)	5	73,70
slabo	1	5,26
trenutno se puno više priča nego što se djeluje u smislu konkretne financijske pomoći	1	5,26
vrlo dobar	1	5,26
Strategija je vrlo solidna osnova za razvoj turizma, najveća kočnica je nedopustiva velika sporost i tromost državnog birokratskog aparata u izdavanju određenih dozvola i donošenju rješenja koja ključno mogu "okrenuti" razvojne pravce turizma	1	5,26
Promjena se vidi, ali pred nama je još puno posla	1	5,26

11. Da li mislite da je vaše naselje dobro prometno povezano?

-Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza u % (100%=46 ispitanika)

-da: 30,43 % ( u broju 14)

-ne: 69,57 % ( u broju 32)

12. Da li se osjećate „prometno izolirani" od većih središta?

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza u % (100%=46 ispitanika)

-da: 69,57 % ( u broju 32)

-ne: 30,43 % ( u broju 14)

13. S čime najčešće putujete na posao ili u školu?

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza u % (100%=46 ispitanika)

- auto: 65,22 % ( u broju 30)

- vlak: 8,70 % ( u broju 4)

- pješice: 21,73 % ( u broju 10)

14. Po vašem mišljenju, bolja željeznička povezanost i češće prometovanje vlakova bi na vaš kraj utjecali: (u %)

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza prema stavu o prometnoj povezanosti u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
bez promjena	1	2,17
bolja željeznička povezanost u ovom trenutku nije ključna za razvoj turizma, ključna je brza cesta Varaždin - Ivanec - Lepoglava - Macelj	1	2,17
Ne znam	1	2,17
Nikako	1	2,17
pozitivno	42	91,30

15. Ako putujete do posla ili škole koliko vremena na to potrošite po putovanju?

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza u % (100%=46 ispitanika)

-do pola sata, ih potroši: 54,35 % ( u broju 25)

-više od sat vremena, ih potroši: 45,65 % ( u broju 21)

16. Da li Vam je poznato koje su investicije u turizmu trenutno u tijeku u Vašoj sredini? (u %)

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza investicije u turizam u okruženju u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
da	8	17,39
ne	27	58,70
nisam siguran da znam točno	11	23,91

17. Prema Vašem mišljenju koji su oblici turizma privlačni za turiste u Vašem području?

-ispitanici su rangirali 3 odgovora po izboru (u %)

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza o privlačnim oblicima turizma u kraju, u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
kulturni turizam, rekreacija i aktivni turizam, ostalo	8	17,39
vinski turizam, rekreacija i aktivni turizam, agroturizam	8	17,39
kulturni turizam, rekreacija i aktivni turizam, Vodeni turizam (wellness, vodeni sportovi, ribolov)	6	13,04
lovni turizam, rekreacija i aktivni turizam, agroturizam	4	8,70
vinski turizam, lovni turizam, agroturizam	4	8,70
kulturni turizam, vinski turizam, rekreacija i aktivni turizam	2	4,35
kulturni turizam, rekreacija i aktivni turizam, vjerski turizam	1	2,17
kulturni turizam, vinski turizam, lovni turizam, rekreacija i aktivni turizam, agroturizam, Vodeni turizam (wellness, vodeni sportovi, ribolov)	1	2,17
kulturni turizam, vjerski turizam, ostalo	1	2,17
kulturni turizam, zdravstveni turizam, lovni turizam, rekreacija i aktivni turizam, ostalo	1	2,17
lovni turizam, ostalo	1	2,17
lovni turizam, rekreacija i aktivni turizam, ostalo	1	2,17
rekreacija i aktivni turizam, agroturizam, Vodeni turizam (wellness, vodeni sportovi, ribolov)	1	2,17

vinski turizam, lovni turizam, Vodeni turizam (wellness, vodeni sportovi, ribolov)	1	2,17
vinski turizam, rekreacija i aktivni turizam, ostalo	1	2,17
vinski turizam, rekreacija i aktivni turizam, vjerski turizam	1	2,17
vinski turizam, rekreacija i aktivni turizam, Vodeni turizam (wellness, vodeni sportovi, ribolov)	1	2,17
vinski turizam, zdravstveni turizam, lovni turizam	1	2,17
vinski turizam, zdravstveni turizam, lovni turizam, rekreacija i aktivni turizam, agroturizam	1	2,17
vinski turizam, zdravstveni turizam, lovni turizam, rekreacija i aktivni turizam, agroturizam, Vodeni turizam (wellness, vodeni sportovi, ribolov)	1	2,17

-Po klasterima pojedinih vrsta turizma, ispitanici su u % odgovorili slijedeće:

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza po vrstama turizma, u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
rekreacija i aktivni turizam	15	32,61
vinski turizam	9	19,57
lovni turizam	6	13,04
agroturizam	4	8,70
kulturni turizam	4	8,70
ostalo	3	6,52
Vodeni turizam (wellness, vodeni sportovi, ribolov)	3	6,52
zdravstveni turizam	1	2,17

vjerski turizam	1	2,17
-----------------	---	------

18. Na koji način posjetitelji mogu doći do informacija o raznim znamenitostima Vašega kraja?

Ispitanici su rangirali 3 odgovora.

-Po klasterima vidova informacija, ispitanici su u broju i u % odgovorili slijedeće:

1. odabir:

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza o vidovima informacija 1.odabir u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
internetska stranica	26	56,52
Internetske stranice turističke zajednice	18	39,13
tiskani materijal	1	2,17
Prijašnji posjetitelji destinacije	1	2,17

2. odabir:

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza o vidovima informacija 2.odabir u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
turistički vodič	38	82,60
tiskani materijal	3	6,52
Internetske stranice turističke zajednice	3	6,52
Prijašnji posjetitelji destinacije	1	2,17
putnička agencija	1	2,17

3. odabir:

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza o vidovima informacija 3.odabir u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
Putnička agencija	25	54,35
Prijašnji posjetitelji destinacije	10	21,73
Internetske stranice turističke zajednice	5	10,87
sajmovi	5	10,87
TV, radio Turističke izložbe, sajmovi	1	2,17

19. Koje su, po vašem mišljenju zanimljive aktivnosti (koju bi vi vrstu turizma razvijali) u vašem prebivalištu?

1.odabir:

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza o turističkim razvojnim mogućnostima 1.odabir u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
razgledavanje	24	52,17
seoski turizam	18	39,13
kulturne manifestacije	1	2,17
jahanje	-	-
folklor	-	-
izložbe, muzeji	3	6,52
vino, gastronomija	-	-
odmaranje, šetnja, planinarenje	-	-
povijesni spomenici	-	-

festivali, priredbe	-	-
---------------------	---	---

2. odabir:

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza o turističkim razvojnim mogućnostima 2. odabir u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
seoski turizam	16	34,78
vino, gastronomija	14	30,43
kulturne manifestacije	8	17,39
jahanje	3	6,52
izložbe, muzeji	3	6,52
odmaranje, šetnja, planinarenje	1	2,17
folklor	1	2,17
razgledavanje	-	-
povijesni spomenici	-	-
festivali, priredbe	-	-

3.odabir:

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza o turističkim razvojnim mogućnostima 3.odabir u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
odmaranje, šetnja, planinarenje	25	54,35
festivali, priredbe	11	23,91
vino, gastronomija	4	8,70

izložbe, muzeji	3	6,52
jahanje	2	4,35
kulturne manifestacije	1	2,17
folklor	-	-
povijesni spomenici	-	-
razgledavanje	-	-
seoski turizam	-	-

20. Koja vrsta i koje kategorije smještaja su potrebne za budući razvoj turizma u okolici od 30 kilometara?

1.odabir:

Ispitanici koji su pristupili anketi –analiza o potrebnim kategorijama smještaja 1.odabir u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
seoski smještaj	26	56,52
hotel	17	36,96
Kuća za odmor, apartman	1	2,17
pansion	1	2,17
turističko naselje	1	2,17
wellness	-	-
kamp	-	-
odmaralište	-	-

2.odabir:



Ispitanici koji su pristupili anketi – analiza o potrebnim kategorijama smještaja 2.odabir u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
Kuća za odmor, apartman	33	71,74
seoski smještaj	7	15,22
odmaralište	5	10,87
wellness	1	2,17
turističko naselje	-	-
hotel	-	-
kamp	-	-
pansion	-	-

3.odabir:

Ispitanici koji su pristupili anketi – analiza o potrebnim kategorijama smještaja 3.odabir u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
Kuća za odmor, apartman	33	71,74
wellness	7	15,22
kamp	5	10,87
pansion	1	2,17
turističko naselje	-	-
hotel	-	-
seoski smještaj	-	-
odmaralište	-	-

21. Po vašem mišljenju, turistički razvoj i ulaganje istovremeno može doprinijeti gospodarskom razvoju ove regije?

Ispitanici koji su pristupili anketi –u % (100%=46 ispitanika)

-da: 86,96 % ( u broju 40)

-ne: 13,04 % ( u broju 6)

22. Koje su postojeće turističke vrijednosti na kojima bi Vi temeljili daljnji razvoj turizma?

Ispitanici su davali slobodno mišljenje, koje je kategorizirano u klustere: (u %)

Ispitanici koji su pristupili anketi – analiza turističkim vrijednostima bitnim za daljnji razvoj u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
održivi turizam -Održivi turizam sa boljim povezivanjem JLS u okolici	15	32,60
vodeni turizam	8	17,39
PRIRODA:MURA-Prostor uz rijeke Dravu i Muru (regija Drava – Mura)	6	13,04
Aktivni turizam	5	10,87
Prirodne atrakcije, kulturne znamenitosti i manifestacije	4	8,70
AGROTURIZAM	1	2,17
arhitektura i urbanizam	1	2,27
eno gastronomija, razvijene pješačke, trim i biciklističke staze	1	2,27
festivali, sajmovi	1	2,17
Jezero Šoderica-nekad je bilo podravsko more, onda su ga uništili i zapustili. Polako se opet obnavlja. Treba se ugledati na	1	2,17

države koje nemaju mora ali zato imaju jezera sa mnoštvo sadržaja i hotela i posjetitelja koji radije biraju jezero nego more		
kuća za odmor	1	2,38
nešto novo	1	2,38
očuvana priroda	1	2,38

23. Koje su konkretne promocijske investicije potrebne kako bi se dostigla ciljane vrste turizma koje predlažete?

Ispitanici su davali slobodno mišljenje, koje je kategorizirano u klasterne:

1.odabir:

Ispitanici koji su pristupili anketi – analiza o promocijskim aktivnostima 1.odabir u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
Izrada regionalnog turističkog portala	15	32,60
Zajednički nastupi (oglašavanje, manifestacije, sajmovi)	13	28,26
Podupiranje online prodaje (e – marketinška rješenja, web stranica)	9	19,57
Razvijanje sustava informativnih ploča (turistička, signalizacija zemljopisne karte, liste smještajnih kapaciteta i sl.)	7	15,22
Izdavanje zajedničkih (objedinjenih) tiskanih promotivnih materijala	2	4,35

2.odabir:

Ispitanici koji su pristupili anketi – analiza o promocijskim aktivnostima 2.odabir u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
Zajednički nastupi (oglašavanje, manifestacije, sajmovi)	21	45,65
atrakcijama na području županije	11	23,91
Podupiranje online prodaje (e – marketinška rješenja, web stranica)	6	13,04
Razvijanje sustava informativnih ploča (turistička, signalizacija zemljopisne karte, liste smještajnih kapaciteta i sl.),	6	13,04
Izdavanje zajedničkih (objedinjenih) tiskanih promotivnih materijala	2	4,35

3.odabir:

Ispitanici koji su pristupili anketi – analiza o promocijskim aktivnostima 3.odabir u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
15 Kontinuirano održavanje postojećih komunikacijskih resursa (internetska, stranica, publikacije)	24	52,17
8 Izdavanje „županijske akcijske“ kartice za posjete različitim lokalitetima	14	30,43
3Razvijanje sustava informativnih ploča (turistička, signalizacija zemljopisne karte, liste smještajnih kapaciteta i sl.)	4	8,70
3 Zajednički nastupi (oglašavanje, manifestacije, sajmovi)	4	8,70

24. Navedite tko bi po Vašem mišljenju, trebao biti nositelj planiranja, realizacije i marketing turističkog razvoja i na koji način?

Ispitanici koji su pristupili anketi – analiza o nositeljima razvoja turizma u broju i u % (100%=46 ispitanika)		
lokalna zajednica	39	84,78
državna strategija	2	4,35
zajedno lokalna i regionalna zajednica u sinergiji s privatnom inicijativom i turističkim agencijama	2	4,35
privatna inicijativa	2	4,35
ne trošite novac na neisplative investicije. Isključivo otvaranje radnih mjesta u proizvodni, a povezanost tada dolazi samo po potrebi!	1	2,17

25. Da li vam je poznato sa kolikim postotkom turizam sudjeluje u BDP?

Ispitanici koji su pristupili anketi u % (100%=46 ispitanika)

-da: 36,96 % ( u broju 17)

-ne: 45,65 % ( u broju 21)

-nisam siguran: 21,74 % ( u broju 10)

26. Da li vam je poznato što Strategija razvoja RH do 2020.godine ističe kao glavni adut za razvoj turizma u RH?

Ispitanici koji su pristupili anketi u % (100%=46 ispitanika)

-da: 21,74 % ( u broju 10)

-ne: 43,48 % ( u broju 20)

-nisam siguran: 34,78 % ( u broju 16)

27. Da li Vam je poznat trenutni turistički slogan koji predstavlja RH u svijetu?

Ispitanici koji su pristupili anketi u % (100%=46 ispitanika)

-da: 32,61 % ( u broju 15)

-ne: 47,82 % ( u broju 22)

-nisam siguran: 19,57 % ( u broju 9)

### Korelacija dobivenih rezultata

		klaster analiza: u % (46 ispitanika)
ZANIMA IH RAZVOJ TURIZMA U NJIHOVOM KRAJU	88,37	-zanimam ih razvoj turizma u njihovom kraju i imaju pozitivan stav o tome
NE ZANIMA	11,63	
nije nas nitko kontaktirao vezano uz razvoj turizma	31,12	
aktivnim angažmanom	42,22	
već smo uključeni	24,44	
mislim da ne mogu ništa učiniti	2,22	
		39,69
standardna devijacija uzorka	8,981 09867 1	

Na pitanje da li ih zanima razvoj turizma u njihovom kraju od 46 ispitanika ( 100%) njih 39,69% ima pozitivan stav o tome te ih je netko već kontaktirao, ili su aktivno angažirani i uključeni u razvoj turizma.

		klaster analiza: u %( 46 ispitanika)
ZANIMA IH RAZVOJ TURIZMA U NJIHOVOM KRAJU	88,37	-ne zanima ih razvoj turizma u njihovom kraju i misle da ne mogu učiniti ništa
NE ZANIMA	11,63	
nije nas nitko kontaktirao vezano uz razvoj turizma	31,12	
aktivnim angažmanom	42,22	
već smo uključeni	24,44	
mislím da ne mogu ništa učiniti	2,22	
		2,08
standardna devijacija uzorka	15,781 55822	

Na pitanje da li ne zanima razvoj turizma u njihovom kraju od 46 ispitanika ( 100%) njih 2,08 % uopće ne zanima razvoj turizma u njihovom kraju, te misle da se konkretno ništa ne može po tom pitanju učiniti.

PO RADNOM STATUSU:		klaster analiza: u %( 46 ispitanika)
poduzetnik	4,44	
Zaposlenici kod pravnih osoba	60,00	

nezaposleni	17,78	-zaposleni su i misle da turistički razvoj i ulaganje mogu pomoći razvoju njihovog kraja
student/učenik	6,67	
Zaposlenici kod fizičkih osoba	8,89	
VLASNICA TVRTKE	2,22	
gospodarstvo ovog kraja je moguće unaprijediti i smatram da će imati koristi od razvoja turizma		
DA	86,05	
NE	13,95	
standardna devijacija uzorka	38,3580649 9	

Analiza prema radnom statusu 46 ispitanika ( 100%) pokazuje da od njih ukupno radno uključenih što čini 75,55% od ukupno ispitanih njih 23,85% pozitivan stav i misle da turistički razvoj i ulaganje mogu pomoći njihovom kraju.



## ZAKLJUČAK

Provedeno istraživanje imalo za cilj istražiti prvenstveno, a onda na osnovu prikupljenih podataka izlučiti koje su to prednosti tj. posebitosti na području izgradnje nove željezničke pruge, a koje bi se mogle poslužiti kao kvalitetna podloga za razvoj turizma.

Mišljenja i ideje lokalnih stanovnika i poduzetnika vezanih za realizaciju investicija u turističke namjene pokazuju da je razvoj turizma neodvojiv od karakteristika i kapaciteta lokalne društvene strukture.

Razvojni planovi RH stavljaju malo poduzetništvo i gospodarstvo visoko na listu prioriteta razvoja pa se tako u istraživanju s posebnom pažnjom obradilo i analiziralo mišljenje tih skupina sa ciljem identificirati koji su to specifični vidovi turizma koji bi se najlakše uklopili poslovno-gospodarstveno i s obzirom na prirodne potencijale i posebnosti.

Na temelju komparativnog istraživačkog uvida dobiveni su slijedeći zaključci:

1. Lokalno stanovništvo i poduzetnici iskazali su veliki interes za napredak i razvoj turizma u vlastitom okruženju. Nažalost, po mišljenju većine inicijativa, u obliku konkretnih planova razvoja ili vidova turizma treba doći izvana.
2. Na području istraživanja potrebna je bilo kakva gospodarska inicijativa tako da je zaključak da je situacija odlična za pokretanje investicija u turizam.
3. Trenutne planovi i turistički projekti koji se sporadično odvijaju ispitanici nisu prepoznali ni uočili kao takve.
4. Imidž područja u promatranim županijama je definiran i prepoznatljiv, uključuje prirodne ljepote i okoliš, te bogatu kulturnu baštinu, za razliku od ostalih županija koje nemaju toliko izraženu zajedničku poveznicu. Okosnica razvoja turizma su prirodne ljepote i okoliš, bogata kulturna baština te razvijeno vinogradarstvo i vinarstvo. Imidž istraživanog područja je identificiran i vizualan, baziran je na već opisanim prirodnim potencijalima i njegovanoj

kulturnoj baštini. Bazu za razvoj turizma predstavlja uz navedeno i razvijeno tradicijsko vinogradarstvo i voćarstvo.

5. **Loša prometna infrastruktura** i nedostatak financiranja je uz slabi marketing destinacije te već opisan nedostatak kvalitetnijeg smještaja glavna nepovoljna okolnost za razvoj.

6. Rekreacija, zdravstveni i vodeni, te kulturni i vinski turizam, a su poželjni oblici turizma. Vjerski je turizam iskazan kao najslabiji.

7. Informiranje o turističkoj ponudi je više-manje isto kao i u ostalim dijelovima RH, pri čemu je pri čemu je za područje koprivničko-križevačke najzastupljenije kao izvor informacija lokalno stanovništvo, internet i preporuke bivših posjetitelja destinacije, dok ispitanici u Međimurskoj županiji odabiru tiskane materijale, Internetsku stranicu i putničku agenciju kao izvor za dobivanje informacija.

8. Kulturne manifestacije, kvalitetno vinarstvo, gastronomija, lov, šetanje po prirodi i kraju su najbolje ocijenjene te se smatraju najpoželjnijim vidom turizma.

9. Smještajne kategorije koje nedostaju na HR području su hoteli sa 3 i više zvjezdica, smještaj u seoskom turizmu, wellness te smještajni kapaciteti u vidu samostalnih apartmana i manjih kućica za izmamljivanje sa pratećim sadržajima.

10. Županije na području istraživanja trebaju bolje koristiti postojeće kapacitete i već razvijene oblike turizma kako bi uz njih proširili ponudu iz segmenata koji su zapostavljaniji.

11. Informiranje o kapacitetima i ponudi treba osnažiti, sinergijski osigurati zajednički izlaz i reklamu na tržištu s ciljem da informacija što prije i lakše dođe do potencijalnih turista.

12. Pokretači razvoja i planiranja aktivnosti posebno u zoni marketinga mora biti lokalna samouprava zajedno sa poduzetnicima.

Preporuke za razvoj razvoja turizma u području obuhvata izgradnje nove željezničke pruge zasigurno moraju uključiti i promociju edukaciju u prednostima života i rada te bavljenja turizmom uz mogućnost samozapošljavanja u području istraživanja.

## 7.2 Weight criterion metoda

Za ocjenu i dobivanje korelacijskih pokazatelja koristili smo metodu «Weight citerion» koju nalazimo korisnom za davanje procjene alternativnih rješenja kada imamo više ulaznih kriterija (parametara).

Ova višekriterijska metoda pokazala se za sada najboljom kod većeg broja kriterija koji se ne mogu jednostavno rangirati numeričkom vrijednošću koeficijenata uobičajenih vrijednosti u razmaku  $-1 \leq i \leq +1$  već se dodaju vrijednosti dobivene komparacijom po unaprijed zadanim varijablama.

Metodu je prvobitno razvio Bjarenemo 1982. god. za evaluaciju alternativnih rješenja kod dizajniranja strojeva (odnos masa1 masa2 dinamičko sučelje s materijalnom vezom), no ona se više koristi za evaluaciju intermodalnih tehnoloških sustava. Ova se metoda pokazala izvrsnom kod rješavanja sustava koje čine dinamički povezani elementi kao što je to u turizmu.

Metoda zahtijeva:

1. definiranje uvjeta za procjenu situacije
2. listu zahtjeva i kriterija
3. listu alternativnih rješenja
4. višekriterijsku procjenu parametara

### **KRITERIJI ZA PROCJENU:**

Tablica 18: Kriteriji kvalitete

<b>K1</b>	Prometna dostupnost ( izgrađena infrastruktura)
<b>K2</b>	Prirodni resursi
<b>K3</b>	Spremnost zajednice
<b>K4</b>	Potpora razvoju (zakonski okvir, planovi razvoja)
<b>K5</b>	Smjernice razvoja okruženja u EU

**Analiza zadanih kriterija :**

Pri čemu koristimo slijedeće vrijednosti :

<b>Ako je:</b>	<b>Vrijednost iznosi:</b>
K1 važniji od K2 ( do K n)	2
Ako su jednake vrijednosti	1
Ako je K2 važniji od K1 ( do K n)	0

		<b>Kriteriji</b>							
		<b>K1</b>	<b>K2</b>	<b>K3</b>	<b>K4</b>	<b>K5</b>	<b>Corr</b>	$\pi$	<b>K i (<math>\pi/\Sigma \pi</math>)</b>
<b>K1</b>		1	2	2	1	0	1	7	0,26923
	<b>K2</b>		-2	1	0	1	3	3	0,11538
	<b>K3</b>			-3	2	0	5	4	0,15384
	<b>K4</b>				-3	2	7	6	0,23076

<b>K5</b>	-3	9	6	0,23076
		<b>Σ :</b>	26	1,00000

Analizom u matrici dobivamo numerički izražene vrijednosti korelacije zadanih kriterija.

Stupac  $P_i$  je dodan kao stupac koji zbraja vrijednost u redcima. Faktor težine  $K_i$  izračunava se po:  $K_i = P_i / \Sigma P_i$ . Ako suma svih  $K_i$  iznosi 1, tada je matrica pravilno popunjena.

### Evaluacija varijanti po zadanim kriterijima:

Da bi napravili evaluaciju varijanti koje pretpostavljamo kao moguće kriterije kvalitete, postavljamo ih u matricu koja odvaguje dobivene rezultate u skali. Kriterije odvaguemo po zadanim opcijama:

### Opcije:

Jakosti varijanti su izražene brojučano i mogu se komparirati.

3	dobro zadovoljava kriterije
2	vjerojatno će zadovoljiti kriterije
1	vjerojatno neće zadovoljiti kriterije
0	nikako ne može zadovoljiti kriterije

		VARIJANTA 1		VARIJANTA 2		VARIJANTA 3	
kriterij	$K_i$	opcija	f $K_i$	opcija	f $K_i$	opcija	f $K_i$
<b>K1</b>	0,26923	3	0,80769	1	0,26923	2	0,53846
<b>K2</b>	0,11538	2	0,23076	3	0,69228	1	0,11538
<b>K3</b>	0,15384	2	0,30768	3	0,69228	1	0,15384

<b>K4</b>	0,23076	3	0,69228	3	0,69228	2	0,46152
<b>K5</b>	0,23076	1	0,23076	1	0,23076	2	0,46152
<b>Σ</b>	1,00000	11	2,26917	11	2,57683	7	1,73072

Izvor: Izradila autorica

## Evaluacija rezultata

### VARIJANTA 1

		<b>VARIJANTA1</b>	
<b>kriterij</b>	<b>K i</b>	<b>opcija</b>	<b>f K i</b>
<b>K1</b>	0,26923	3	0,80769
<b>K2</b>	0,11538	2	0,23076
<b>K3</b>	0,15384	2	0,30768
<b>K4</b>	0,23076	3	0,69228
<b>K5</b>	0,23076	1	0,23076
<b>Σ</b>	1,00000	11	2,26917

<b>K1</b>	Prometna dostupnost ( izgrađena infrastruktura)
<b>K2</b>	Prirodni resursi
<b>K3</b>	Spremnost zajednice
<b>K4</b>	Potpora razvoju ( zakonski okvir, planovi razvoja)
<b>K5</b>	Smjernice razvoja okruženja u EU

3	dobro zadovoljava kriterije
2	vjerojatno će zadovoljiti kriterije
1	vjerojatno neće zadovoljiti kriterije
0	nikako ne može zadovoljiti kriterije

U ovoj varijanti smo pretpostavili da prometna dostupnost zadovoljava kriterije (pruga će se izgraditi), prirodni resursi će vjerojatno zadovoljiti kriterije (klimatske okolnosti), spremnost zajednice isto tako (vidljivo iz ankete), potpora razvoju zadovoljava kriterije, no smjernice razvoja turizma u EU ne poklapaju se sa našim pretpostavljenim planovima.

Ova varijanta ima vrijednost **2,26917**.

## VARIJANTA 2

		<b>VARIJANTA 2</b>	
<b>kriterij</b>	<b>K i</b>	<b>opcija</b>	<b>f K i</b>
<b>K1</b>	0,26923	1	0,26923
<b>K2</b>	0,11538	3	0,69228
<b>K3</b>	0,15384	3	0,69228
<b>K4</b>	0,23076	3	0,69228
<b>K5</b>	0,23076	1	0,23076
<b>Σ</b>	1,00000	11	2,57683

<b>K1</b>	Prometna dostupnost ( izgrađena infrastruktura)
<b>K2</b>	Prirodni resursi
<b>K3</b>	Spremnost zajednice
<b>K4</b>	Potpora razvoju ( zakonski okvir, planovi razvoja)
<b>K5</b>	Smjernice razvoja okruženja u EU
3	dobro zadovoljava kriterije
2	vjerojatno će zadovoljiti kriterije
1	vjerojatno neće zadovoljiti kriterije
0	nikako ne može zadovoljiti kriterije

U ovoj varijanti smo pretpostavili da prometna dostupnost vjerojatno neće zadovoljiti kriterije (pruga se neće izgraditi), prirodni resursi dobro zadovoljavaju kriterije (klimatske okolnosti), spremnost zajednice dobro zadovoljava (vidljivo iz ankete), potpora razvoju dobro zadovoljava kriterije, no smjernice razvoja turizma u EU ne poklapaju se sa našim pretpostavljenim planovima.

Ova varijanta ima vrijednost **2,57683**.

VARIJANTA 3

**VARIJANTA 3**



kriterij	K i	opcija	f K i
<b>K1</b>	0,26923	2	0,53846
<b>K2</b>	0,11538	1	0,11538
<b>K3</b>	0,15384	1	0,15384
<b>K4</b>	0,23076	2	0,46152
<b>K5</b>	0,23076	2	0,46152
<b>Σ</b>	1,00000	7	1,73072

<b>K1</b>	Prometna dostupnost ( izgrađena infrastruktura)	
<b>K2</b>	Prirodni resursi	
<b>K3</b>	Spremnost zajednice	
<b>K4</b>	Potpora razvoju ( zakonski okvir, planovi razvoja)	
<b>K5</b>	Smjernice razvoja okruženja u EU	
3	dobro zadovoljava kriterije	
2	vjerojatno će zadovoljiti kriterije	
1	vjerojatno neće zadovoljiti kriterije	
0	nikako ne može zadovoljiti kriterije	

U ovoj varijanti smo pretpostavili da će prometna dostupnost vjerojatno zadovoljiti kriterije(pruga je isplanirana i spremna za izgradnju), prirodni resursi vjerojatno neće

zadovoljiti kriterije (klimatske okolnosti), spremnost zajednice je načelna no nema mikro potpore i planiranja (vidljivo iz ankete), potpora razvoju će vjerojatno zadovoljiti kriterije (područje obuhvata nije prioritetno područje u planovima razvoja turizma), smjernice razvoja turizma u EU poklapaju se sa našim pretpostavljenim planovima.

Ova varijanta ima vrijednost **1,73072**.

### **Zaključak:**

**Prema našim zadanim parametrima  $-1 \leq i \leq +1$ , indeks vrijednosti VARIJANTE 3 najbliže je zadanim parametrima, te je stoga za zaključiti da je ta varijanta najbolja ocjena modela.**

### **7.3 Istraživanje varijabli za razvoj destinacije**

U kontekstu razvoja nove turističke destinacije potrebno je provjeriti navedene varijable razvoja koje se definiraju indikatorima. Varijable su razrađene prema kriterijima Global Sustainable Tourism Councila.

#### **Faze u istraživanju :**

1. iz prikupljanje i sinteza podataka o turizmu i gospodarstvu iz svih javno dostupnih izvora koji se referiraju i sadrže podatke ne starije od godina a referentni su za područje Međimurske i Koprivničko-križevačke županije jer kroz njih prolazi planirana trasa nove pruge.

2. anketiranje subjekata važnih za razvoj (predstavnici gradova i općina, žitelji na području istraživanja, predstavnici upravljačkih struktura, gospodarstvenici, turističke agencije)) **putem anketnih listića (u prilogu 1.)**

3. analiza dobivenih rezultata istraživanja

- **Izvor podataka:** Analiza javno dostupnih i objavljenih podataka iz , analiza sekundarnih izvora, javno dostupnih studija i istraživanja unatrag najviše 5 godina , Internet izvori -

Prometno tehnološki elaborat okvirnih mogućnosti izgradnje nove pruge Koprivnica-Kotoriba

-Feasibility studija okvirnih mogućnosti izgradnje nove pruge Koprivnica-Kotoriba

-Studija utjecaja na okoliš okvirnih mogućnosti izgradnje nove pruge Koprivnica-Kotoriba

-Feasibility studija okvirnih mogućnosti izgradnje nove pruge Koprivnica-Kotoriba

-Anketni listići ( rezultati obrade )

Tablica 19: Varijable razvoja buduće destinacije

VARIJABLE RAZVOJA	indikatori	ocjena stanja:
<b>A) održivo upravljanje destinacijom</b>		
<b>A1 strategije održivog razvoja destinacije</b>  Za odredište je uspostavljena i provodi se strategija koja je dostupna javnosti, pogodna je za razmjere destinacije; poštuje okolišne, ekonomske, socijalne, kulturne kvalitete,	IN-A1.a. Višegodišnja destinacijska strategija s fokusom na održivosti i održivom turizmu i uključuje ekološke, ekonomske, socijalne, kulturne kvalitete, zdravlje i sigurnosne probleme	NEGATIVNO

<p>zdravlje i sigurnost, i estetska pitanja; i razvijena je uz sudjelovanje javnosti.</p>	<p>IN-A1.b. Višegodišnji plan odredišta ili strategija koja je up-to-date i javno dostupna</p> <p>IN-A1.c. Višegodišnji plana odredišta ili strategija koja je razvijena uz sudjelovanje javnosti</p> <p>IN-A1.d. Politička predanost provedbi višegodišnjeg plana odredišta i dokaz o provedbi</p>	
<p><b>A2 organizacija</b> <b>Destinacijski menadžment</b></p> <p>Mjesto ima učinkovitu organizaciju, odjel, grupu ili komisiju odgovornu za koordinirani pristup održivom turizmu, uz sudjelovanje od strane privatnog sektora i javnog sektora. Ova grupa je pogodan za veličine i razmjer destinacije, te su definirane odgovornosti, nadzor, te mogućnost provedbe za upravljanje ekoloških, ekonomskih, socijalnih i kulturnih pitanja. Aktivnosti ove grupe na odgovarajući se način financiraju.</p>	<p>IN-A2.a.Organizacija ima odgovornost za koordinirani pristup upravljanju održivog turizma</p> <p>IN-A2.b.Privatni sektor i javni sektor su uključeni u organizaciju i koordinaciju turizma</p> <p>IN-A2.c.Turistička organizacija je prikladna veličini i opsegu destinacije</p> <p>IN-A2.d. Pojedinci unutar turističke organizacije su odgovorni za održivi turizam</p> <p>IN-A2.e.Turistička organizacija na odgovarajući se način financira</p>	<p>NEGATIVNO</p>

<p><b>A3 praćenje</b></p> <p>Odredište ima sustav za praćenje, javno izvješće, te odgovoriti na okoliš, ekonomsku, socijalnu, kulturnu dimenziju turizama i pitanjima ljudskih prava. Sustav praćenja se preispituje i ocjenjuje povremeno.</p>	<p>IN-A3.a. Aktivno praćenje i izvješćivanje javnosti o okolišu, ekonomskim, socijalnim, kulturnim, turističkim i pitanjima ljudskih prava</p> <p>IN-A3.b. Monitoring sustav pregledava i ocjenjuje povremeno</p>	<p>NEGATIVNO</p>
<p><b>A4 upravljanje turizmom u destinaciji tijekom cijele godine</b></p> <p>Odredište ima sredstva za ublažavanje sezonske varijabilnosti turizma gdje je to primjereno, radi na ravnoteži potreba lokalnog gospodarstva, zajednice, kulture i okoliša, identificira cjelogodišnje turističke mogućnosti.</p>	<p>IN-A4.a. Postoji specifična strategija za marketing izvan glavne sezone događaja i privlačenje posjetitelja tijekom cijele godine</p>	<p>NEGATIVNO</p>
<p><b>A5 prilagodbe klimatskim promjenama</b></p>	<p>IN-A5.a. Trenutni sustav prilagodbe klimatskim promjenama i procjena rizika</p>	<p>NEGATIVNO</p>

<p>Mjesto ima sustav za prepoznavanje rizika i mogućnosti povezane s klimatskim promjenama. Ovaj sustav potiče prilagodbe klimatskim promjenama kroz strategije za razvoj, lociranje, i upravljanje objektima. Sustav pridonosi održivosti određena provodi se javno obrazovanje o promjenama klime i za stanovnike i turiste.</p>	<p>IN-A5.b. Zakoni i politike za ublažavanje klimatskih promjena, poticanje tehnologija za ublažavanje klimatskih promjena</p> <p>IN-A5.c. Programi za edukaciju i podizanje svijesti javnosti, turističkih poduzeća, i posjetitelja i o klimatskim promjenama</p>	
<p><b>A6 Inventar turističkih imovine i znamenitosti</b></p> <p>Mjesto ima up-to-date, javno dostupan popis i procjenu svojih turističkih imovine i atrakcija, uključujući i prirodne i kulturne znamenitosti.</p>	<p>IN-A6.a. Trenutni popis i klasifikacija turističkih imovine i atrakcije, uključujući prirodne i kulturne znamenitosti</p>	<p>ZADOVOLJAVA</p>
<p><b>A7 prostorno planiranje</b></p> <p>Odredište je planiralo smjernice, pravila i / ili politike koje uključuju gospodarsku i društvena integraciju i održivo</p>	<p>IN-A7.a. Planiranje i zoniranje sa smjernicama, pravila i / ili pravila koji štite prirodne i kulturne resurse</p> <p>IN-A7.b. Smjernice, propisi i / ili pravila koja se odnose na održivo</p>	<p>ZADOVOLJAVA</p>

<p>korištenje zemljišta, projektiranje, izgradnja i rušenje, mjere zaštite okoliša, procjene tehničke zaštite. Smjernice, propisi i / ili politike su dizajnirani kako bi zaštitili prirodne i kulturne resurse, stvoreni su na temelju lokalnih podataka iz javnosti, javno su dostupne i provode se.</p>	<p>korištenje zemljišta, projektiranje, izgradnju i rušenje</p> <p>IN-A7.c. Planirane smjernice, pravila i / ili politike su stvoreni s lokalnim podacima iz javnosti</p> <p>IN-A7.d. Planiranje smjernice, pravila i / ili politike javno su dostupne i provode se.</p>	
<p><b>A8 Pristup za sve</b></p> <p>Gdje je to potrebno, kod mjesta i objekata, uključujući i one prirodne i kulturne važnosti, omogućena je dostupnost svima, uključujući osobe s invaliditetom i drugima koji imaju posebne zahtjeve za pristup. Gdje nisu, daje se dizajn i implementacija rješenja</p>	<p>IN-A8.a. Politika podržavaju pristup turističkim mjestima i objektima, uključujući i one prirodne i kulturne važnosti, za osobe s invaliditetom i drugima koji imaju posebne zahtjeve za pristup, gdje je to prikladno</p> <p>IN-A8.b. Pristupačnost rješenja su dizajnirana kako bi uzeti u obzir cjelovitost mjesta, i implementirale razumne prilagodbe za osobe s invaliditetom</p>	<p>ZADOVOLJAVA</p>
<p><b>A9 vlasništvo na nekretninama</b></p> <p>Zakoni i propisi u svezi imovine postoje, provodi se, u skladu s komunalnim i autohtonim pravima,</p>	<p>IN-A9.a. Politika i zakonodavstvo, uključujući i odredbe za provedbu, postoje</p>	<p>ZADOVOLJAVA</p>

<p>osigurala se javna rasprava o eventualnim promjenama/preseljenjima te se to ne čini bez prethodnog informiranog pristanka i / ili razumnu naknadu.</p>	<p>IN-A9.b. Politika i zakonodavstvo koje se smatra autohtonim pravima, se provode</p>	
<p><b>A11 standardi održivosti</b></p> <p>Mjesto ima sustav za promicanje održivosti i standarde u skladu s GSTC kriterijima. Odredište čini dostupnim javnosti popis certifikacija i ovjera poduzeća koje rade/upravljaju destinacijom</p>	<p>IN-A11.a. Poduzeća koja podupire održivi turizam ima certifikate ili sustave upravljanja okolišem</p> <p>IN-A11.b. certifikat ili sustav upravljanja okolišem priznata od strane GSTC</p> <p>IN-A11.c. Praćenje sustava upravljanja okolišem</p> <p>IN-A11.d. Javno dostupni popis održivo certificiranih ili ovjerenih poduzeća</p>	<p>NEGATIVNO</p>
<p><b>A12 Sigurnost</b></p> <p>Odredište je sustav za praćenje, sprečavanje, javno izvješće, te odgovoriti na kriminal, sigurnost i opasnosti za zdravlje.</p>	<p>IN-A12.a. U tijeku prisilne kontrole požara, higijene hrane i sigurnosti električne energije provode se propisane procedure</p> <p>IN-A12.b. Sigurnosne mjere opreza, kao što su stanice za pružanje prve pomoći na plažama / turistička atrakcija stranice</p>	<p>ZADOVOLJAVA</p>



	<p>IN-A12.c. Sustav za sprečavanje kriminala</p> <p>IN-A12.d. Taxi licencirani sustav</p> <p>IN-A12.e. Javna izvještavanje o sigurnosti i sigurnosti</p>	
<p><b>B) povećanje ekonomske koristi za domaćina i zajednicu i smanjivanje negativnih utjecaja</b></p>		
<p><b>B1 Ekonomski monitoring</b></p> <p>Izravni i neizravni gospodarski doprinos turizma na gospodarstvo destinacije se prati i javno o tome izvješćuje najmanje jednom godišnje. U mjeri u kojoj je to moguće, to bi trebao uključivati podatke o troškovima posjetitelja, prihodu po raspoloživoj sobi, zapošljavanju i ulaganju.</p>	<p>IN-B1.a. Redovito praćenje i izvješćivanje o podacima o izdatcima posjetitelja, prihodu po raspoloživoj sobi, zapošljavanju i ulaganju</p> <p>IN-B1.b. Redovito praćenje i izvještavanje najmanje jednom godišnje o izravnim i neizravnim doprinosima od turizma</p> <p>IN-B1.c. Prikupljanje i izvješćivanje javnosti najmanje jednom godišnje o radu u turističkoj destinaciji, razvrstano po spolu i dobnoj skupini</p>	<p>NEGATIVNO</p>
<p><b>B2 mogućnosti za lokalni razvoj karijera</b></p>	<p>IN-B2.a. Zakonodavstvo i politika podržava jednake mogućnosti u zapošljavanju za sve, uključujući i žene,</p>	<p>NEGATIVNO</p>

<p>Poduzeća destinacije pružaju jednakost kod zapošljavanja, mogućnosti za obuku, sigurnost na radu, i poštene plaće za sve.</p>	<p>mlade, osobe s invaliditetom, manjine i druge ranjive populacije</p> <p>IN-B2.b. Programi obuke pružaju jednak pristup za sve, uključujući i žene, mlade, osobe s invaliditetom, manjine i druge ranjive populacije</p> <p>IN-B2.c. Zakonodavstvo i politika podržava zaštite na radu za sve</p> <p>IN-B2.d. Zakonodavstvo i politika podržava poštene plaće za sve, uključujući i žene, mlade, osobe s invaliditetom, manjine i druge ranjive populacije</p>	
<p><b>B3 Sudjelovanje javnosti</b></p> <p>Odredište je sustav koji potiče sudjelovanje javnosti u odredišnom planiranju i donošenju odluka na trajnoj osnovi.</p>	<p>IN-B3.a. Sustav za uključivanje javnih i privatnih dionike u zajednici u planiranju i odlučivanju upravljanja destinacijom</p> <p>IN-B3.b. Javni sastanak kako bi razgovarali o pitanjima upravljanja destinacijom održava se svake godine</p>	<p>NEGATIVNO</p>
<p><b>B4 mišljenje lokalne zajednice</b></p> <p>destinacijski menadžment redovito prati, snima, javno i</p>	<p>IN-B4.a. Redovito prikupljanje podataka, praćenje, snimanje i javno izvješćivanje o rezidentnih težnjama, brige i zadovoljstvo destinacijskog menadžmenta</p>	<p>NEGATIVNO</p>

<p>pravodobno reagira na težnje, brige i zadovoljstvo Lokalne zajednice</p>	<p>IN-B4.b. Prikupljanje, nadzor, snimanje i javno snimanje podataka obavlja se pravovremeno</p>	
<p><b>B5 Lokalni pristup</b>          Odredište prati, štiti, a kad je to potrebno rehabilitira i vraća pristup lokalne zajednice prirodnim i kulturnim znamenitostima.</p>	<p>IN-B5.a. Programi za praćenje, zaštitu, saniranje ili obnovu javni su dostupni mještanima i domaćim posjetiteljima prirodnih i kulturnih znamenitosti</p> <p>IN-B5.b. Praćenje ponašanja i obilježja lokalnih, domaćih i stranih posjetitelja do turističkih mjesta i atrakcija</p>	<p>NEGATIVNO</p>
<p><b>B6 Turizam, svijest i obrazovanje</b>          Destinacija pruža redovite programe zajednicama na svom području kako bi poboljšala svoje razumijevanje mogućnosti, izazove turizma i važnosti održivosti.</p>	<p>IN-B6.a. Program za podizanje svijesti o ulozi turizma u i potencijalni doprinos održan je u zajednicama, školama i visokim učilištima</p>	<p>NEGATIVNO</p>
<p><b>B7 Sprečavanje eksploatacije</b>          Mjesto ima zakone i uspostavljene prakse kako bi</p>	<p>IN-B7.a. Zakoni i programi kako bi se spriječilo komercijalni, seksualni, ili bilo koji drugi oblik izrabljivanja,</p>	<p>ZADOVOLJAVA</p>

<p>se spriječilo reklamu, seksualni ili bilo koji drugi oblik iskorištavanja i zlostavljanja bilo koga, osobito djece, mladeži, žena i manjina. Zakoni i uhodane prakse su javni.</p>	<p>diskriminacije ili uznemiravanja stanovnika ili posjetitelja</p> <p>IN-B7.b. Zakoni i Program su javni</p>	
<p><b>B8 Podrška za zajednicu</b></p> <p>Odredište je sustav koji će omogućiti i potaknuti tvrtke, posjetitelje i javnost te doprinijeti inicijativama u zajednici, te održivost.</p>	<p>IN-B8.a. Programi za poduzeća, posjetiteljima i javnosti o tome kako doprinijeti zajednici i očuvati biološke raznolikosti inicijativama i / ili razvojem infrastrukture</p>	<p>NEGATIVNO</p> <p>-ne postoji mreža, slabo su organizirane lokalne turističke zajednice</p>
<p><b>B9 potpore lokalnim poduzetnicima i fair trade</b></p> <p>Odredište je sustav koji podržava lokalna i mala i srednjih poduzeća, te promiče i razvija domaće održive proizvoda i načela Fair Trade koja se temelje na prirodi i kulturi tog područja. To može uključivati hranu i piće, obrte, izvedbene umjetnosti, poljoprivredne proizvoda itd.</p>	<p>IN-B9.a. Program za podršku i izgradnju kapaciteta lokalnih i malih i srednjih poduzeća</p> <p>IN-B9.b. Program potiče poduzeća za kupnju roba i usluga na lokalnoj razini</p> <p>IN-B9.c. Program za promicanje i razvoj lokalne održivih proizvoda temelji se na lokalnoj prirodi i kulturi</p>	<p>NEGATIVNO</p>

	IN-B9.d. Program uključuje lokalne obrtnike, poljoprivrednike i dobavljače u lancu turizma	
<b>C) povećanje koristi za zajednicu, posjetitelje, smanjivanje negativnih utjecaja</b>		
<p><b>C1 Zaštita atrakcija</b></p> <p>Mjesto ima politiku i sustav za procjenu, rehabilitaciju i očuvanju prirodnih i kulturnih znamenitosti, uključujući i graditeljske baštine (povijesne i arheološke)</p>	<p>IN-C1.a. Sustav upravljanja za zaštitu prirodne i kulturne znamenitosti, uključujući izgradnju baštine i ruralnih i urbanih krajobraza</p> <p>IN-C1.b. Sustav upravljanja za praćenje, mjerenje i ublažavanja utjecaja</p>	ZADOVOLJAVA
<p><b>C2 Upravljanje posjetiteljima</b></p> <p>Mjesto ima sustav upravljanja posjetiteljima atrakcija te mjere za očuvanje, zaštitu i poboljšati prirodnih i kulturnih bogatstava.</p>	IN-C2.a. mehanizam odgovoran za provedbu planova i operacije upravljanja posjetitelja	<p>NEGATIVNO</p> <p>-ne postoji strategija na razini Republike Hrvatske, izuzetak su Nacionalni parkovi</p>
<p><b>C3 Ponašanje posjetitelja</b></p> <p>Odredište je objavilo i daje smjernice za pravilno ponašanje posjetitelja na osjetljivim mjestima. Takve</p>	IN-C3.a. Kulturne i ekološke smjernice za ponašanje posjetitelja u osjetljivim mjestima	<p>NEGATIVNO</p> <p>-ne postoji direktiva na razini cijele Republike Hrvatske</p>

<p>smjernice su dizajnirane kako bi se smanjili negativni utjecaji na osjetljivim mjestima i ojačalo pozitivno ponašanje.</p>	<p>IN-C3.b. Kodeks prakse za turističke vodiče i turoperatora</p>	
<p><b>C4 zaštita kulturne baštine</b></p> <p>Mjesto ima zakone koji reguliraju odgovarajuće prodaju, trgovinu, izlaganje povijesnih i arheoloških nalaza.</p>	<p>IN-C4.a. Zakoni i propisi za zaštitu povijesnih i arheoloških nalaza, uključujući one koje se nalaze pod vodom, i dokaz njihovog izvršenja</p> <p>IN-C4.b. Program za zaštitu i nematerijalne kulturne baštine (npr. uključuje pjesme, glazbu, dramu, vještine i obrte)</p>	<p>ZADOVOLJAVA</p>
<p><b>C5 opis destinacije</b></p> <p>Točno interpretativna informacija daje se na prirodnim i kulturnim znamenitostima. Informacija je kulturološki prikladna, razvijena uz suradnju zajednice, i priopćena i na stranim jezicima</p>	<p>IN-C5.a. Interpretive informacije dostupne posjetiteljima u turističkim uredima i na prirodnim i kulturnim znamenitostima</p> <p>IN-C5.b. Interpretive informacije o kulturi</p> <p>IN-C5.c. Interpretive informacije razvijene su u suradnji sa zajednicom</p>	<p>NEGATIVNO</p> <p>-ne postoji turistička mreža sa usustavljenim informacijama</p>

	<p>IN-C5.d. Interpretive informacije dostupne su na jezicima relevantnim za posjetitelje</p> <p>IN-C5.e. Vodiči su prošli trening za interpretaciju podataka</p>	
<p><b>C6 intelektualno vlasništva</b></p> <p>Mjesto ima sustav za doprinos u zaštiti i očuvanju prava intelektualnog vlasništva zajednica i pojedinaca.</p>	<p>IN-C6.a. postojanje Zakona, propisa ili programa za zaštitu prava intelektualnog vlasništva lokalnih pojedinaca i zajednica</p>	<p>NEGATIVNO</p>
<p><b>D) povećanje prednosti za okoliš i smanjivanje negativnih utjecaja</b></p>		
<p><b>D1 Rizici po okoliš</b></p> <p>Odredište je identificiralo rizike za okoliš i ima uspostavljen sustav za njihovo rješavanje.</p>	<p>IN-D1.a. Procjena održivosti destinacije u posljednjih pet godina, identificiranje rizika za okoliš</p> <p>IN-D1.b. Sustav za rješavanje utvrđenih rizika</p>	<p>POZITIVNO</p> <p>ZADOVOLJAVA</p>
<p><b>D2 Zaštita osjetljivih sredina</b></p> <p>Odredište ima sustav za praćenje utjecaja na okoliš turizma, očuvanje staništa, vrsta i ekosustava, te</p>	<p>IN-D2.a. Održava i ažurira popis osjetljivih i ugroženih divljih životinja i staništa</p> <p>IN-D2.b. Sustav upravljanja pratiti utjecaje i zaštitu ekosustava, osjetljivost okruženja i vrsta</p>	<p>ZADOVOLJAVA</p>

<p>sprječava uvođenje invazivnih vrsta.</p>	<p>IN-D2.c. Sustav sprječava uvođenje invazivnih vrsta</p>	
<p><b>D3 Wildlife zaštita</b></p> <p>Mjesto ima sustav kako bi se osigurala sukladnost s lokalnim, nacionalnim i međunarodnim zakonima i standardima za žetvu ili hvatanje, prodaju divljači (uključujući biljke i životinje).</p>	<p>IN-D3.a. poštivanje međunarodnih pravila zaštite/zabrane trgovanja biljkama i životinjama sa zaštićenih lista</p> <p>IN-D3.b. Propisi i standardi za kontrolu berbe ili hvatanja i prodaje biljaka i životinja</p>	<p>ZADOVOLJAVA</p>
<p><b>D4 emisije stakleničkih plinova</b></p> <p>Mjesto ima sustav za poticanje poduzeća za mjerenje, praćenje, minimiziranje te ublažavanje svoje emisije stakleničkih plinova iz svih aspekata njihovog rada (uključujući i emisije pružatelja usluga).</p>	<p>IN-D4.a. Program pomoći poduzećima za mjerenje, monitor, minimiziranje emisije stakleničkih plinova</p> <p>IN-D4.b. Sustav za pomoć poduzećima radi ublažavanja emisije stakleničkih plinova</p>	<p>ZADOVOLJAVA</p>
<p><b>D5 Očuvanje energije</b></p> <p>Mjesto ima sustav za poticanje poduzeća za</p>	<p>IN-D5.a. Program za promicanje očuvanja energije i mjere, monitoring i javno izvješćivanje o potrošnji energije</p>	<p>ZADOVOLJAVA</p>



<p>mjerenje, praćenje, smanjivanje, i javno izvješćivanje o potrošnji energije te o smanjivanju ovisnosti o fosilnim gorivima.</p>	<p>IN-D5.b. Pravila i poticaji za smanjenje ovisnosti o fosilnim gorivima, poboljšanje energetske učinkovitosti, te poticanje usvajanja i primjene obnovljivih energetske tehnologija</p>	
<p><b>D6 Upravljanje vodama</b></p> <p>Mjesto ima sustav za poticanje poduzeća za mjerenje, praćenje, smanjivanje potrošnje, te javno izvješćivanje o potrošnji vode.</p>	<p>IN-D6.a. Program pomoći poduzećima za mjerenje, praćenje, smanjivanje potrošnje, te javno izvješćivanje o potrošnji vode.</p>	<p>POZITIVNO</p>
<p><b>D7 Sigurnost voda</b></p> <p>Odredište ima sustav za praćenje svojih vodnih resursa kako bi se osiguralo da je uporaba od strane poduzeća kompatibilan sa zahtjevima za vodu u zajednici.</p>	<p>IN-D7.a. Sustav upravljanja kako bi se osiguralo da je korištenje vode uravnoteženo i kompatibilno sa zahtjevima zajednice</p>	<p>POZITIVNO</p>
<p><b>D8 Kvaliteta vode</b></p> <p>Odredište ima sustav za praćenje kvalitete vode za piće i rekreacijsko korištenje</p>	<p>IN-D8.a. Sustav upravljanja za praćenje i kvalitete vode</p> <p>IN-D8.b. Rezultati monitoringa su javno dostupni</p>	<p>POZITIVNO</p>

<p>po standardima kvalitete. Rezultati praćenja su javno dostupni.</p>	<p>IN-D8.c. Sustav odgovara pravovremeno na upravljanje kvalitetom vode</p>	
<p><b>D9 otpadne vode</b></p> <p>Mjesto ima jasne i provodljive smjernice za smještaj, održavanje i ispitivanje septičkih jama i sustave za pročišćavanje otpadnih voda, te osigurava da se otpad pravilno reciklira sa minimalnim štetnim učincima na lokalno stanovništvo i okoliš.</p>	<p>IN-D9.a. Propisi za smještaj, održavanje i ispitivanje septičkih jama i sustave za pročišćavanje otpadnih voda, te dokaz o izvršenju</p> <p>IN-D9.b. Propisi za osiguranje veličine i vrste obrade otpadnih, dokaz njihovog izvršenja</p> <p>IN-D9.c. Program pomoći poduzećima za učinkovitu sanaciju i recikliranje otpadnih voda</p> <p>IN-D9.d. Program kako bi se osigurala reciklaža i sigurno ponovno korištenje ili ispuštanje s minimalnim štetnim učincima na lokalno stanovništvo i okoliš</p>	<p>POZITIVNO</p>
<p><b>D10 smanjenje krutog otpada</b></p> <p>Mjesto ima sustav za poticanje poduzeća da se smanji i reciklira čvrsti otpad. Svaki preostali kruti otpad</p>	<p>IN-D10.a. Sustav prikupljanja otpada vodi javnu evidenciju o količini otpada</p> <p>IN-D10.b. Plan upravljanja čvrstim otpadom koji se provodi, a ima kvantitativne ciljeve za smanjivanje, te osiguravanje s održivog zbrinjavanja</p>	<p>POZITIVNO</p>

<p>koji nije moguće ponovno koristiti ili reciklirati zbrinjava se sigurno i održivo.</p>	<p>otpada koji nije moguće ponovno koristiti ili reciklirati</p> <p>IN-D10.c. Program pomoći poduzećima da se smanji i reciklira otpad</p> <p>IN-D10.d. Program za smanjenje upotrebe flaširane vode za poduzeća i posjetitelje</p>	
<p><b>D11 Buka i svjetlosno onečišćenje</b></p> <p>Mjesto ima smjernice i propise kako bi se smanjili svjetlosno onečišćenje i buku .Odredište potiče poduzeća da slijedite ove smjernice i propise.</p>	<p>IN-D11.a. Smjernice i propisi kako bi se smanjila buka i svjetlosno onečišćenje</p> <p>IN-D11.b. Program poticanja poduzetništva da bi se slijedile smjernice i propisi kako bi se smanjila buka i svjetlosno onečišćenje</p>	<p>POZITIVNO</p>
<p><b>D12 Low-utjecaj prijevoza</b></p> <p>Mjesto ima sustav za povećanje korištenja low-impact prijevoza, uključujući i javni prijevoz te npr. pješačke i biciklističke staze</p>	<p>IN-D12.a. Program za povećanje korištenja low-impact prijevoza</p> <p>IN-D12.b. Program za dostupnost aktivnog prijevoza (npr. šetnju i biciklizam)</p>	<p>POZITIVNO</p>

Izvor: autoričina obrada

U početnoj fazi razvoja ove destinacije, faza istraživanja i angažiranja (Butler, 1980), stanje indikatora po navedenim kriterijima može se smatrati zadovoljavajućim i predstavlja dobru osnovu za budući razvoj ove destinacije u ekološki održivom maniru. To se prije svega odnosi na zaštitu prirodne i kulturne baštine, prostorno planiranje, sigurnost, te stanje okoliša. Prema Global Sustainable Tourism Council (GSTC), jedna od mogućih upotreba ovih kriterija jeste da služe kao temeljne smjernice za destinacije koje žele da postanu održive. To je razlog zašto je bitno u fazi planiranja pretpostaviti sve moguće, dostupne kriterije kvalitete da bi destinaciji u fazi kada počne aktivno egzistirati bila što kvalitetnija. Sekundarni razlog zasigurno leži u činjenici da kvalitetnija destinacija zasigurno može privući više turista koji traže novu kvalitetu. Upravo stoga ovakva analiza po indikatorima može pomoći u boljem marketinškom pozicioniranju na tržištu, pa i boljem rangiranju i uspoređivanju sa destinacijama u okruženju koja su i konkurentna.

#### **7.4 Klaster analiza područja obuhvata**

##### **Opis ulaznih podataka i odabir odgovarajuće metode analize**

Podatci prikupljeni za klaster analizu su kvantitativni, iskazuju različitost u tipu. Prikupljeni podatci su složeni u dvije skupine. Skupina djelomice neovisnih podataka je tada obrađena One-way ANCOVA metodom, dok će se za obradu skupine djelomice ovisnih podataka primijeniti ANOVA. Izabrane metode poslužiti će za testiranje hipoteze kako na stvaranje i razvoj nove turističke destinacije utječe i kako je formira izgradnja nove željezničke prometne infrastrukture kao generatora održivog razvoja promatranog područja, te kako se mijenja ekonomsko socijalna slika istog.

Cilj je analize prikazati kako se i na temelju kojih pokazatelja mogu povezati prostorne jedinice na području izgradnje nove željezničke pruge. Na temelju niza deskriptivnih podataka o društveno-gospodarskim obilježjima dijelova promatranog prostora dati će se analiza karakteristika pojedinih prostornih jedinica kako bi se moglo zaključiti kojima se treba pomoći da bi se što aktivnije uključile u stvaranje nove turističke destinacije. Deskriptivnom i klaster analizom mogu se analitički izdvojiti područja koja su prikladna za provođenje lokalnih mjera i strategija za razvoj turizma. Promatrani prostor čine jedinice lokalne samouprave (JLS) (gradovi i općine), koje su detaljno prije opisane. Primjena je metoda multivarijantne statistike i klaster analize.

Bazirana je na trideset (30) pokazatelja razvoja koji su bitni za razvoj turizma na promatranom području, a referiraju se na gospodarstvo i društveni razvoj.

Odabrani gospodarski, demografski i društveni pokazatelji su analizirani, te su faktori koji su dobiveni nakon tog postupka izdvojeni kao glavne komponente tj. faktori razvoja.

Primjenom klaster analize, analitički su izdvojene prostorne jedinice sličnih obilježja koje su kao takve prikladniji predmet instrumenata i mjera regionalne politike poticanja razvoja turizma.

Klaster se analizom podataka na osnovu najjačih aproksimativnih postotaka varijante slažu u grupe kojima je zajednička unaprijed zadana matrica i jakost.

Dobiveni klasteri opisuju sumativno te su istovrsni, u ovom slučaju nosiv uzorak matrice klastera je grad/općina istovrsna te opisuje karakteristike onih koji se teritorijalno dodiruju i zajednička im je karakteristika da će kroz njih sve proći nova željeznička pruga.

Primjenom klasterne analize, izdvojeni dobiveni rezultati su redundantni te izdvajaju one gradove/općine/naselja koje su sličnih markera ta kao takve najprikladnije za implementaciju mjera razvojnih politika koje imaju za krajnji cilj razvoj turizma.

Tablica 20: Ulazni podatci za klaster analizu

<b>Ulazni podatci za klaster analizu</b>										
	<b>Boti nove c</b>	<b>Kopri vnica</b>	<b>Kopri vnički Ivane c</b>	<b>Donj a Dub rava</b>	<b>Imbr iovec</b>	<b>Kot orib a</b>	<b>M ali Ot ok</b>	<b>Pusta kovec</b>	<b>Vel iki Oto k</b>	<b>Zab latje</b>
osobni dohodak na stanovnika	4333	4333	4333	3835	4333	3835	43 33	4333	433 3	433 3
BDP PC(eur)	8318	8318	8318	8171	8318	8171	83 18	8318	831 8	831 8
broj poslovnih subjekata	3	831	6	72	8	75	0	8	4	2
prosječna starost stanovništva	38,6	38,6	38,6	37	38,6	37	38 ,6	38,6	38, 6	38,6
gustoća stanovništva	66	340,4	716	164, 2	45	164, 2	56	30	39	50
natalitet, prirodni porast	5	11	5	11	5	12	5	5	5	5
vitalni index(živorode nih na 100 umrlih)	67,3	67,3	67,3	100, 5	67,3	100, 5	67 ,3	67,3	67, 3	67,3
očekivano trajanje života	73	73	73	75	73	75	73	73	73	73

duljina željeznice na stanovnika	0	3,6	0	0	0	2,1	0	0	0	0
broj motornih vozila na stanovnika	0,49	0,49	0,49	0,46 2	0,49	0,46 2	0, 49	0,49	0,4 9	0,49
broj mobitela na stanovnika	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1, 2	1,2	1,2	1,2
pokrivenost internetom (do Mbit/sec)	3,6	42,2	7,2	42,2	3,6	42,2	3, 6	7,2	3,6	3,6
% sporadičnih dolazaka turista	0	0	0	0,72	0	0,72	0	0	0	0
broj noćenja (ukupno godišnje)	0	8046	0	22	0	6020 1	0	0	0	0
prosječna potrošnja turista (u eur)	0	50	0	0	0	52	0	0	0	0
prosj. potrošnja u ugostit. objektima		27	0	0	0	0	0	0	0	0
broj objekata seoskog turizma	0	5	0	0	1	2	0	0	0	0

broj ugostiteljskih objekata	1	24	0	7	10	19	0	0	4	0
broj hotela	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0
broj drugih turističkih objekata	0	7	0	0	14	21	0	0	0	0
prihodi od turizma na stanovnika	0	40	0	0	46	37	0	0	0	0
prihodi od ugostiteljstva na stanovnika	0	25	0	17	0	27	0	0	0	0
broj srednjih škola	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
broj ugostiteljskih škola - srednje	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
broj turističkih škola	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
broj turističkih studija	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
kulturni objekti	0	17	2	1	7	23	0	0	0	0
objekti prirode	0	5	10	1	2	3	0	0	0	0
broj stanovnika	192	30994	1286	2274	452	3224	146	145	254	231



površina km	3,68	90,94	18,24	19,1 6	8,72	26,5 8	2, 79	4,76	6,0 4	3,76
-------------	------	-------	-------	-----------	------	-----------	----------	------	----------	------

Izvor: autoričina obrada

Analiza ima za cilj ukazati na najslabije razvijene prostorne elemente koje treba prve potaknuti na razvoj da bi se dobila jednoobraznost razvitka nove turističke destinacije. Klaster se analizom podatci na osnovu najjačih aproksimativnih postotaka varijante slažu u grupe kojima je zajednička unaprijed zadana matrica i jakost.

Dobiveni se rezultati mogu interpretirati sa dva stanovišta:

1. Korištenjem klaster analize analitički su izdvojene prostorne jedinice koje su neprikladne za implementaciju mjera regionalne politike razvoja turizma, te su izdvojeni faktori koji najviše koče razvoj.

2. Primjenom klusterske analize, izdvojeni dobiveni rezultati su redundantni te izdvajaju one gradove/općine/naselja koje su sličnih markera ta kao takve najprikladnije za implementaciju mjera razvojnih politika koje imaju za krajnji cilj razvoj turizma.

### **Podaci korišteni u analizi – pokazatelji društveno gospodarskog razvoja**

Analizom su prostorne jedinice grupirane u grupe kojima je zajednička unaprijed zadana matrica i jakost klastera s obzirom na zastupljenost pojedinih otprije određenih markera.

Da bi se primijenila klusterska analiza kao ulazne varijable odabrane su varijable (30 var.) markera razvoja u području turizam i gospodarstvo na razini promatranih prostornih elemenata.

Ulazni podatci:

Analiza je sačinjena koristeći „**Past 3.x - the Past of the Future**“, **Current version (November 2015): 3.10** „(free software for scientific data analysis, with functions for data manipulation, plotting, univariate and multivariate statistics, ecological analysis, time series and spatial analysis, morphometrics and stratigraphy)“.

### **Deskriptivna statistika ulaznih varijabli**

Izdvajanje dobivenih redundantnih rezultata-markera korištenjem faktorske analize

Faktorska je analiza korištena kako bi se izdvojili redundantni rezultati-markeri. .

U definiranju kriterija analize uzelo se u obzir da je nemoguće unaprijed odrediti broj i redundanciju markera te se stoga upotrijebila eksplorativna faktorska analiza. Dobiveni su markeri međusobno nezavisne linearne kombinacije ulaznih varijabli koje su stavljene u odnos. Nakon odabir input markera/varijabli učinjena je njihova standardizacija te se ispitala opravdanost primjene analize.

Nakon toga se o odabrala metode faktorske analize. Prvo se računala tj. testirala u kakvom su korelacijskom odnosu matrice originalnih ulaznih input markera/varijabli. Postojanje visoke korelacije između izlaznih rezultata, opravdava faktorsku analizu.

Tablica 21: Univarijanta statistička analiza

Univarijanta statistička analiza										
	Botinovec	Koprivnica	Koprivnički Ivanec	Donja Dubrava	Imbri-ovec	Kotoriba	Mali Otok	Pustakovec	Veliki Otok	Zablatje
N	31	32	32	32	32	32	32	32	32	32
Min	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Max	8318	30994	8318	8171	8318	60201	8318	8318	8318	8318
Suma	13105,9	53397,73	14882	14851,4	13433,9	76153	13044,98	13031,6	13147,23	13126,95
Mean	422,77	1668,679	465,063	464,108	419,81	2379,78	407,6556	407,236	410,8509	410,2172
Stat. greška	297,798	1016,527	289,642	283,631	288,462	1887,69	288,7019	288,717	288,6285	288,6397
varijanta	2749196	3,31E+07	2684557	2574297	2662731	1,14E+08	2667161	2667437	2665805	2666012
Stand. dev	1658,07	5750,346	1638,46	1604,46	1631,79	10678,4	1633,145	1633,23	1632,729	1632,793
Median	0	20,5	0	1	1,6	20	0	0	0	0
25 prcentil	0	1,65	0	0	0	0,5265	0	0	0	0
75 prcentil	5	71,575	16,18	40,9	32,45	69,25	4,65	7,8	5,78	4,69
Skewness	4,29872	4,645612	4,22453	4,16029	4,36052	5,45804	4,372984	4,3731	4,370163	4,370883
Kurtosis	18,8744	23,30792	18,5731	18,3635	19,4758	30,352	19,54803	19,5484	19,53232	19,53649
Koefic. Varij.	392,192	344,6047	352,309	345,709	388,697	448,713	400,6187	401,052	397,4019	398,0313

Izvor: autoričina obrada

### Ispitivanje metode

Ispitivanje metode analize u kontekstu da li je metoda dobra za promatrani supstrat podrazumijeva ocjenjivanje da li su ulazne, manifestne varijable (originalne varijable koje se promatraju) dobro i kvalitetno dovedene u vezu. Samo ako to jesu, mogu se određivati markera/ faktori kao pretpostavljene komponentne koje nisu međusobno u korelaciji, ali rezultat zadovoljava unaprijed postavljene kriterije.

Tablica 22: Korelacijska matrica manifesnih varijabli

Korelacijska matrica manifesnih varijabli (Kendall's tau korelacijska statistika, statistički format prikaza)										
	Botinovec	Koprivnica	Koprivnički Ivanec	Donja Dubrava	Imbriovec	Kotoriba	Mali Otok	Pustakovec	Veliki Otok	Zablatje
Botinovec		0,53102	0,84297	0,77655	0,73693	0,53918	0,91959	0,93012	0,97413	0,96758
Koprivnica	0,53102		0,52465	0,61881	0,57138	0,82137	0,46253	0,51688	0,52599	0,50679
Koprivnički Ivanec	0,84297	0,52465		0,78719	0,73727	0,57676	0,83759	0,86829	0,83218	0,87998
Donja Dubrava	0,77655	0,61881	0,78719		0,63234	0,71377	0,72226	0,7796	0,78911	0,75787
Imbriovec	0,73693	0,57138	0,73727	0,63234		0,6387	0,68784	0,70813	0,767	0,71898
Kotoriba	0,53918	0,82137	0,57676	0,71377	0,6387		0,50993	0,56366	0,55693	0,54326
Mali Otok	0,91959	0,46253	0,83759	0,72226	0,68784	0,50993		0,92593	0,89645	0,9513
Pustakovec	0,93012	0,51688	0,86829	0,7796	0,70813	0,56366	0,92593		0,91784	0,96308
Veliki Otok	0,97413	0,52599	0,83218	0,78911	0,767	0,55693	0,89645	0,91784		0,94184
Zablatje	0,96758	0,50679	0,87998	0,75787	0,71898	0,54326	0,9513	0,96308	0,94184	

Izvor: autoričina obrada

Po Kinnear i Gray (1994) „Korelacijska matrica pokazuje da svaka varijabla ima barem jedan koeficijent korelacije s apsolutnom vrijednošću većom od 0.3“, što je po autorima ulazni kriterij za uključivanje varijable u analizu. **Iz tog su razloga sve varijable uključene u analizu.**

Velika korelacija koja se iščitava iz korelacijske matrice samo ukazuje na već istaknutu činjenicu da se analiza radi na mikro modelu razvoja turističke destinacije. Promatrano područje obuhvata je maleno i obuhvaća pružni pravac duljine 20ak kilometara. Promatrano je područje po svim analiziranim parametrima gospodarskog, ekonomskog i turističkog razvoja zapušteno, i ako se u njega neće intervenirati mjerama razvoja prijeti mu potpuno iseljavanje mlađe populacije te neizravno demografski slom, koji je već i sada vidljiv. Jedanput napuštena se naselja teško revitaliziraju posebno promatrano jer je u neposrednoj blizini većih gospodarskih sjedište, pa i neposredno Zagreba.

### **Grupiranje prostornih jedinica korištenjem klaster analize**

Analize kovarijance (ANCOVA)

ANCOVA je opći linearni model koji spaja analizu varijance (ANOVA) i regresiju.

Kovarijanca je mjera koja opisuje odnos između dvije varijable. Nastavno opisuje kako se one zajedno mijenjaju te kolika je jakost njihove veze.

ANCOVA ocjenjuje da li su zavisne varijable populacije jednake unutar kategoričke nezavisne varijable, dok statistički kontroliramo učinke drugih kontinuiranih varijabli koje nisu od primarnog interesa, poznate kao kovarijantne.

ANCOVOM se podešava zavisna varijabla onom što će biti ako bi sve skupine imale jednake kovarijante. ANCOVOM se može prilagoditi prvobitna razlika u nejednakim skupinama.

Ova kontroverzna primjena ima za cilj ispraviti početne razlike koje postoje na zavisnim varijablama u nejednakim skupinama. No, čak i uz korištenje kovarijanti, ne postoje statističke tehnike koje bi mogle izjednačiti nejednake skupine.

Tablica 23: Test kovarijanci, jednake jakosti

<b>Test kovarijanci, jednake jakosti</b>					
	Sum of sqrs	df	Mean square	F	p (same)
Adj. mean:	1E+08	4	3E+07	0,9289	0,4488
Adj. error:	4E+09	153	3E+07		
Adj. total:	5E+09	157			
Homogeneity (equality) of slopes:					
F :					0,0593
p (same)					0,9934

Izvor: autoričina obrada

Testiranjem smo uočili da su varijabla 16 ( broj noćenja-ukupno godišnje) varijabla koja je od primarnog interesa za razvoj promatranog područja, te bi indirektno mogli zaključiti da mjere razvojne politike moraju poticati razvoj turizma kroz stvaranje nove turističke destinacije izgradnjom nove željezničke pruge.

Tablica 24: grupiranje po sličnim faktorima

<b>One-way ANCOVA, grupiranje po sličnim faktorima</b>
--

	Mean	Adjusted mean	Slope
Koprivnica	1668,7	-5E+07	0,8656
Donja Dubrava	464,11	1,2E+07	0,9701
Kotoriba	2379,8	1,2E+07	0,6554
Pustakovec	407,24	1,2E+07	1
Zablatje	410,22	1,2E+07	1

Izvor: autoričina obrada

Uočava se da su prostorne jedinice: Koprivnica, Donja Dubrava, Kotoriba, Pustakovec i Zablatje grupirane po navedenom faktoru. Može se zaključiti da postoji sličnost između prostornih jedinica.

### **Analiza varijance ANOVA**

ANOVA se najčešće koristi kako bi izdvojili 3 ili više redundantna rezultata-markera između kojih postoji razlika u aritmetičkoj sredini.

Tablica 25: Analiza varijance ANOVA

<b>ANOVA</b>					
<b>Test jednakih značenja</b>					
	<b>Sum of sqrs</b>	<b>df</b>	<b>Mean square</b>	<b>F</b>	<b>p (sam)</b>

između grupa:	138908000	9	15434300	<b>0,9139</b>	0,5132
Izvan grupa:	5218620000	309	16888700		
Ukupno:	5357530000	318			
omega2:	-0,002436				
Levene's test for homogeneity of variance, from means	p (same):	0,0009079			
Levene's test, from medians	p (same):	0,5153			
Welch F test, slučaj nejednakih varijanti:					
F=0,2755, df=125,6, p=0,9803					

Izvor: autoričina obrada

Zasniva se na analizi redundantna rezultata-markera unutar i između uzoraka ako je taj odnos (F-omjer) statistički značajan, što u promatranom slučaju nije, zaključujemo kako promatrani uzorci (Koprivnica, Donja Dubrava, Kotoriba, Pustakovec i Zablatje) pripadaju istoj skupini/populaciji, odnosno 3 ili više redundantna rezultata-markera ne pokazuju znatnu razlika u aritmetičkoj sredini.

### **Neparametrijska inačica ANOVE – nezavisni uzorci**

situacija kada koristimo Kruskal-Wallis test je u promatranom slučaju:

-podaci su nezavisni, ordinarni, distribucija podataka nije normalna

-varijance pojedinih skupina rezultata nisu jednake



-uzorci jesu slični, ali ne nužno i jednake veličine

Tablica 26: test varijabli na promatranom području

<b>Kruskal-Wallis test varijabli na promatranom području</b>	
H (chi2):	22,76
Hc (tie corrected):	25,35
p (same):	0,002609
Zaključak: Postoji značajna razlika između uzoraka medijana ostalih prostornih jedinica uzetih u razmatranje.	

Izvor: autoričina obrada

### **Zaključak:**

Cilj analize je bio klasificirati prostorne jedinice u području izgradnje nove željezničke pruge. Na temelju niza deskriptivnih podataka o društveno-gospodarskim obilježjima dijelova promatranog prostora sačinila se analiza karakteristika pojedinih prostornih jedinica kako bi se moglo zaključiti kojima se treba pomoći da bi se što aktivnije uključile u stvaranje nove turističke destinacije. Analizom su se izdvojila područja koja su prikladna za implementaciju instrumenata i mjera regionalne politike za razvoj turizma.

Primjenom ANCOVE uočava se da su varijable (Koprivnica, Donja Dubrava, Kotoriba, Pustakovec i Zablatje) grupirane po navedenom faktoru, te da je varijabla 16 bitna za razvoj. Cilj analize je bio pronaći varijablu čija će prilagodba izjednačiti razlike u nejednakim skupinama. Varijablu 16 -broj noćenja (ukupno godišnje) je potrebno povećati mjerama razvojne politike, odnosno pozitivan bi učinak imalo stvaranje nove turističke destinacije izgradnjom nove željezničke pruge. Varijabla 16 je zavisna varijabla koja se podešava onom što će biti ako bi sve skupine imale jednake kovarijance. Jedna od mogućnosti korištenja ANCOVA je prilagođavanje prvobitnih razlika u nejednakim skupinama.

Uočeno je i signifikantno odstupanje u razvoju između jedinice Mali Otok i Koprivnice. Kao najmanje relativno bitne za razvoj su se pokazale varijable 2,12,5,9,13,3,8 i 7 ( podjednake su na cijelom promatranom području).

Prostorne jedinice Mali Otok i Koprivnica su obje geografski smještene u Koprivničko Križevačku županiju, iskazuju najveći ne srazmjer u razvoju, tj. Mali Otok je najslabija prostora jedinica na području obuhvata. Obzirom na demografsko stanje i broj stanovnika, te činjenicu da područje obuhvata izgradnje nove željezničke pruge Mali Otok najmanje dotiče, za učinjenu klaster analizu, uzete su slijedeće dvije jedinice koje iskazuju ne srazmjer.

Danjom analizom prostorne jedinice Mali Otok i Donja Dubrava iskazuju ne srazmjer. Mali Otok smo u prijašnjoj analizi isključili iz razmatranja, te se iskazuje kao najslabija jedinica Donja Dubrava koja površinom zauzima značajnu poziciju na trasi nove željezničke pruge.

Analiza prostorne jedinice Donja Dubrava:

Sjeverno od Drave nalazi se veće seosko naselje Donja Dubrava a sjevernije, uz granicu s republikom Mađarskom općina Kotoriba. Sva navedena naselja ne posjeduju značajne ambijentalne vrijednosti te u krajobraznoj slici sudjeluju kao umjereno do nisko vrijedni elementi. U strukturi krajobraza naselja sudjeluju kao elementi volumena, grube teksture i promjene boje. Zbog disperznog rasporeda ističu se i kao elementi dinamike prilikom gibanja kroz krajobraz. Veća okupljena naselja dominiraju nad širom okolicom a izdvojeni objekti, sakralne građevine i groblja na istaknutim brežuljcima su prisutni kao akcenti ili orijentacijske točke.

U širem području utjecaja obuhvaćenom izgradnjom planirane pruge, odnosno na području Grada Koprivnice te Općine Donja Dubrava, nalaze se potencijalne lokacije arheoloških lokaliteta.

U Donjoj Dubravi, nalazi se Kuća "Zalan", Trg Republike 9 - izvan koridora 250+250 m

Oznaka; status; vrsta; klasifikacija: Z-1442, zaštićeno kulturno dobro, nepokretno kulturno dobro – pojedinačno, profana graditeljska baština

UNESCO zaštita: ne

Mjesto: Donja Dubrava

Općina/grad: Donja Dubrava

Županija: Međimurska

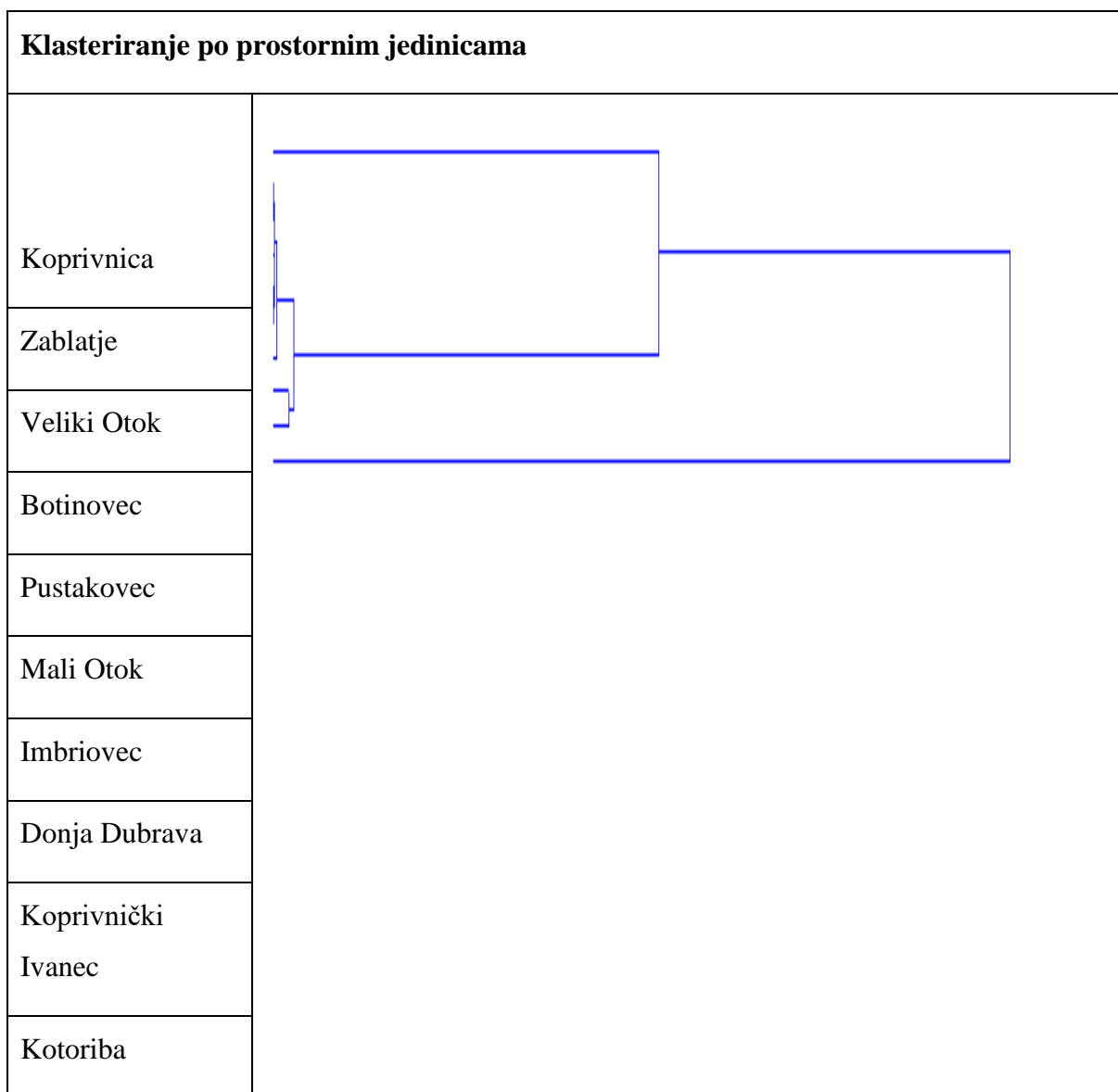
Na području KKZ otvoreni su Goričan II, Donja Dubrava, Legrad i Ferdinandovac kao stalni GP za međunarodni promet.

Uočava se potencijal područja i izvrsna cestovna, a i u budućnosti željeznička povezanost, za dolazak domaćih turista i receptivnih posjetilaca.

Rezultati dobiveni hijerarhijskim klasteriranjem, algoritmom (paired group-UPGMA), similarity index (Bray-Curtis), two-way.

Tablica 27: hijerarhijsko klasteriranje

3,099E34	38,6	11	24	17	7	25	0	0	0	0	0	1	0	0,49	1,2	3,6	3	3	5	5	27	42,2	50	40	90,94	67,3	73	340,4	8318	4333	8046	D			
231	2	38,6	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,49	1,2	0	0	0	0	0	0	0	3,6	0	0	3,76	67,3	73	50	8318	4333	0	L		
254	4	38,6	5	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,49	1,2	0	0	0	0	0	0	0	3,6	0	0	6,04	67,3	73	39	8318	4333	0	K		
192	3	38,6	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,49	1,2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,147E09	0	0	3,68	67,3	73	66	8318	4333	0	C
145	8	38,6	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,49	1,2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7,2	0	0	4,76	67,3	73	30	8318	4333	0	J
146	0	38,6	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,49	1,2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,6	0	0	2,79	67,3	73	56	8318	4333	0	I
452	8	38,6	5	10	7	14	0	0	0	0	0	0	0	0,49	1,2	0	0	0	0	1	2	0	0	3,6	0	46	8,72	67,3	73	45	8318	4333	0	G	
2274	72	37	11	7	1	0	17	0	0	0	0	0	0,72	0,462	1,2	0	0	0	0	0	1	0	0	42,2	0	0	19,16	100,5	75	164,2	8171	3835	22	F	
1286	6	38,6	5	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0,49	1,2	0	0	0	0	0	10	0	7,2	0	0	18,24	67,3	73	716	8318	4333	0	E		
3224	75	37	12	19	23	21	27	0	0	0	0	0	0,72	0,462	1,2	2,1	1	0	0	2	3	0	42,2	52	37	26,58	100,5	75	164,2	8171	3835	6,02E04	H		



Izvor: autoričina obrada

Grupiranjem u klaster vidljivo je da prostorne jedinice Koprivnica i Kotoriba odskaku u razvijenosti što doista i potvrđuje prikupljene i analizirane ulazne podatke. Imbriovec se nalazi na samoj sredini promatranog područja i s obzirom na odnos dužine pruge koja bi prolazila preko nje i površine ima značajni razvojni potencijal, te se s obzirom da se na tom području

bilježi najveći pad broja stanovnika moraju poduzeti mjere poticanja razvoja seoskog, ruralnog turizma kao mjera prevencije raseljavanja stanovništva.

Tablica 28: Klasteriranje po varijantama

<b>Klasteriranje po varijablama</b>	
	broj stanovnika
	broj poslovnih subjekata
	prosječna starost stanovnika
	natalitet, prirodni porast
	broj ugostiteljskih subjekata
	kulturni objekti
	broj drugih turističkih objekata
	prihodi od ugostiteljstva po stanovniku
	broj turističkih škola
	broj turističkih studija
	broj srednjih ugostiteljskih škola
	% sporadičnih dolazaka turista
	broj motornih vozila po stanovniku
	broj mobitela na stanovnika
	duljina željeznice po stanovniku

	broj hotela
	broj srednjih škola
	broj objekata seoskog turizma
	objekti prirode
	prosječna potrošnja u ugostiteljskim objektima
	pokrivenost internetom
	prosječna potrošnja turista
	prihodi od turizma po stanovniku
	površina u km
	vitalni index
	očekivano trajanje života
	gustoća stanovništva
	<b>BDP</b>
	osobni dohodak po stanovniku
	broj noćenja ( ukupno godišnje)

Izvor: autoričina obrada

Na području planirane trase nove pruge ukupno stanuje 7.500 stanovnika. Od većih naselja trasa pruge prolaziti će uz Koprivnički Ivanec, Zablatje, Imbriovec, Veliki Otok, Mali Otok i Donja Dubravu. Na području industrijske zone Danica danas radi nekoliko tisuća radnika.

Prema navedenom, a po izgradnji željezničke pruge, većina stanovnika su potencijalni korisnici željezničkih usluga budući da je željeznički promet jeftiniji, brži i ekonomičniji u odnosu na individualni cestovni prijevoz koji je slabo organiziran.

Osim navedenog prometa razvojem turizma na području Međimurske i Koprivničko – križevačke županije može se očekivati porast turista na ovom području te putnika u regionalnom i lokalnom prometu. Analizom dolazimo do zaključka da promatrano područje ima potencijala za razvoj turističke destinacije sa specifičnim sadržajima. Analiza varijabli ukazuje na nedostatak sadržaja koji bi stimulirali ostanak mlade populacije, prvenstveno škola koje bi bile generator obrazovanja radne populacije za sektor turizma. Bogatstvo prirodnih potencijala koje se ogleda kroz velike vodene površine, šume za lovni turizam i vidove rekreacije daju dobru osnovicu za razvoj. Dobra prometna povezanost te blizina Mađarske, posebno danas u uvjetima kada je Hrvatska članica EU pa time nema više administrativnih prepreka za dolazak inozemnih turista, daje za pretpostaviti dobre rezultate.

Trenutna nerazvijenost promatranog područja, u trenutku kada se nakon projektiranja nove željezničke pruge može prići planiranju i osmišljavanju-kreiranju nove turističke destinacije predstavlja njenu najveću prednost. Novu je destinaciju lakše projektirati u skladu sa novim znanstvenim spoznajama o željama turista i standardima održivog razvoja destinacije.

## 8 ZAKLJUČAK

Razvoj nove turističke destinacije, prema dostupnoj znanstveno-stručnoj literaturi, rijetko je kada dovođen u bitniju korelaciju sa izgradnjom nove prometne (željezničke) infrastrukture. Mnoštvo je razloga tomu no nekako se najviše ističe činjenica da je razvojna politika, koju prati razvoj državne uprave, razdvojila sektor prometa i turizma. Na taj se način otežala čvršća veza između dva dijela gospodarstva koji čine stupove razvoja Republike Hrvatske.

U ovom radu je dan prikaz istraživanja na temu korelacije turizma i prometa te su sustavno istraženi polazni parametri razvoja. Primarno je bilo istražiti kako na razvoj nove turističke destinacije i održivi razvoj turizma utječe uvođenje novog prometnog pravca.

Rezultati istraživanja provedenog u ovom radu, dali su idejno rješenje razvoja kontinentalnog turizma na mikro lokaciji implementacije izgradnje nove željezničke pruge Koprivnica-Kotoriba-Državna Granica. Kroz rješenje dana je projekcija ukupnih količina tereta, kao generatora razvoja gospodarstva i broja turista/putnika-kako lokalnih tako i međunarodnih, na prometnom pravcu od Rijeke do Budimpešte. Na temelju prije navedenog u radu se modelirao, modificirao i testirao makroskopski model implementacije izgradnje nove željezničke pruge Koprivnica-Kotoriba-Državna Granica te iskazala njezina ekonomska i financijska procjena i ocjena utjecaja na razvoj turizma, socio sliku i okoliš u okruženju sa aspekta održivog razvoja. Na makroskopskom modelu ispitati će se kako uvođenje sasvim novog prometnog pravca na navedenom području obuhvata nove željezničke prometne infrastrukture formira novu turističku destinaciju te kakve je promjene sa razvojem nove turističke destinacije za očekivati u ekonomskoj i socijalnoj sastavnica domicilnog stanovništva.

Nova željeznička infrastruktura predstavljati će integrirani faktor razvoja i prekretnicu u kvantitativnoj i kvalitativnoj funkcionalnosti destinacije i razvoju novih oblika turizma.



Problemi u istraživanju ogledali su se upravo u nedostatku vizije razvoja i potrebne infrastrukture. Plan razvoja ekološkog i kontinentalnog turizma za područje obuhvata istraživanja nije do sada dan, te se ne nalazi u literaturi niti je djelomično obrađen.

Rezultati sekundarnog i primarnog istraživanja imaju praktično značenje za istraženo područje makroskopskog modela i to na način da daju detaljnu analizu stanja, količina i dionika. Na području istraživanja koje je izuzetno slabo razvijeno ne postoji plan razvoja turističkih destinacija, ni potrebna vizija.

Tijekom istraživanja se kao rezultat analize iskazala i potreba drugačijeg shvaćanja prometnih pravaca. Danas se kod obnove željezničkih pruga rukovodi potrebama obnove same infrastrukture, a pritom se izostavlja potreba za analizom realnih potreba promjena prometnih pravaca. Danas se obnavlja pružna infrastruktura prometne mreže koja je nastala na prijevoznim potrebama i prometnim prognozama Austro –Ugarske, pa je kao takva već odavno zastarjela i nefunkcionalna.

Potreba za razvojem turističkih odredišta i izgradnjom novih pruga bi se trebala prilagoditi globalizacijskim konzumerističkim stremljenjima, te zbog potreba održivog razvoja, imati kraći vijek upotrebe. Turističke bi destinacije trebalo, kao i prometnice u jednom trenutku i zatvoriti, te prema nekoj novo stvorenoj potrebi na novoj lokaciji ponovo kreirati.

Istraživanja su iskazala sljedeće:

Razvojni planovi za turizam na promatranom području ne postoje, tek se nalaze naznake šireg konteksta razvoja kontinentalnog turizma regije.

Prirodni i kulturološki kapaciteti su izvrsni, te je pregled dan kroz rad. Područje je netaknuta priroda pogodna za razvoj eko i rekreacijskog turizma.

Izvrsni turistički rezultati u godini kada je počela implementacija Programa 365 pokazuju da je program uspješan i da doista efektivno i operativno sezona traje dulje te se vide financijski

efekti od implementacije programa. Navedeno ide u prilog tezi stvaranja nove turističke destinacije na promatranom području.

S obzirom na klimatološki položaj učinjena je analiza korelacijskih pokazatelja pomoću metode « Weight criterion » koja je iskazala da je s obzirom na ostale kriterije klima utječe smo na činjenicu da nije moguće destinaciju razvijati u smjeru odredišta koje svoju ponudu bazira isključivo na suncu i odmoru, već destinacija mora pružiti i aktivnu ponudu u trenucima kada klimatske okolnosti nisu sasvim povoljne smo za boravak u prirodi. Konkurenti novoj turističkoj destinaciji u okruženju postoje samo u susjednoj Mađarskoj, koja ima razvijen turizam baziran na spa i aqua parkovima. Globalni trendovi trenutno idu u prilog ovakvom tipu destinacija, pošto turisti sve više traže aktivni turizam, koji nudi više od sunca i mora. Na području buduće destinacije nalaze se kulturni i arheološki lokaliteti koji bi se izvrsno mogli uklopiti u ponudu.

U radu je dana iscrpna analiza razvojnih potencijala, industrije, turističkih zajednica i stava zajednice o turističkom razvoju. Analiza je učinjena kroz terensku obradu ispitanika putem anketnih mailova. Kao sekundarni rezultat prikazane analize iskazala se i potreba ažuriranja popisa turističkih dionika, te izrada jedinstvenog registra istih. Baza bi se zbog osjetljivog i dinamičkog turističkog tržišta trebala barem jedanput godišnje ažurirati.

Geo prostorni položaj buduće prometne trase/ turističke destinacije prema članicama EU je odličan te je analiza tokova tereta dokazala ekonomsku opravdanost izgradnje iste. Pruga bi spojila postojeće koridore (postala bi ogrankom Mediteranskog koridora) i time otvorila put novim tokovima tereta od luke Rijeka preko Karlovca, Zagreba, Koprivnice, Kotoribe do Državne Granice dalje prema Budimpešti. Problemi koji bi se mogli iskazati kroz izgradnju leže u činjenici da bi se zbog nesređenih zemljišno knjižnih odnosa moglo čekati na rješavanje istih što bi na neko vrijeme odgodilo izdavanje građevinskih dozvola kao podloge za gradnju. Pošto je nova pruga planirana kao elektrificirana, za vuču će se koristiti električne lokomotive

pa će se tako smanjiti zagađivanje okoliša. Osim toga, postojeća će pruga poslužiti i za lokalni gradsko prigradski promet pa će se na taj način smanjiti potreba za korištenjem automobila lokalnog stanovništva-a time smanjiti zagađivanje okoliša. Na taj se način planirani prometni zahvat te izgradnja nove turističke destinacije uklapaju u smjernice održivog razvoja. Ono to je sekundarni efekt izgradnje nove turističke zajednice je i da će se u postojećim školama uvesti i ili revitalizirati obrazovni programi koji su potrebni za rad u novoj destinaciji. Na taj će se način mobilizirati lokalno stanovništva te će se smanjiti odljev mladih iz ovoga, sada zapuštenog ruralnog područja. Ono o čemu treba razmisliti kao eventualnom nedostatku, a vezanom uz doživljaj destinacije je činjenica da se uz planiranu trasu planira izgraditi oporabište sirovina, no pošto je i ono u fazi ideje-obzirom na visoke ekološke standarde koje će trebati zadovoljiti za pretpostaviti je da neće utjecati na kvalitetu okoliša. Pitanje održivog razvoja je u fokusa lokalne uprave, prometnih planera i ostalih dionika (involviranih strana ) jer njihovi parametri imaju dodirne točka tim više što će se s obzirom na trendove u državi sve više okretati samo financiraju i mobiliziranju vlastitih razvojnih snaga.

U radu se željela naglasiti neodjeljiva međuovisnost između prometa i turizma. Turizam je kao usluga heterogen te teče u prostoru i vremenu te ga karakterizira neki vid ili oblik promjene lokacije. Da bi se to ostvarilo i da bi na taj način turizam dobio „upotrebnu vrijednost“ potreban je objekt usluge a to je u ovom slučaju „turist u postanku“.

Uloga prometa u to m slučaju postaje dvojaka:

- 1.prometom destinacija ulazi u proizvodni ciklus
2. putovanje samo za sebe postaje doživljaj.

Da bi to postigli nužna je snažna sinergija prometa i turizma. Na taj način turistička destinacija ulazi u radni ciklus s ciljem turističkog i gospodarski rasta i funkcionalnosti, a što je u radu i dokazano.

Da bi se isto dokazalo obavljeno je istraživanje o turističkim potencijalima i mogućnostima investiranja u turizam na području obuhvata izgradnje nove željezničke pruge.

Dobiveni su podatci poslužili da bi se izdvojile i prepoznali turistički markeri područja, a koji bi se mogli uklopiti u ciljeve definirane planovima i strategijama razvoja turizma, te na taj način pokrenuli razvoj istog u promatranom području.

Na temelju komparativnog istraživačkog uvida dobiveni su slijedeći zaključci:

1. Lokalno stanovništvo i poduzetnici iskazali su veliki interes za napredak i razvoj turizma u vlastitom okruženju. Nažalost, po mišljenju većine inicijativa, u obliku konkretnih planova razvoja ili vidova turizma treba doći izvana.
2. Na području istraživanja potrebna je bilo kakva gospodarska inicijativa tako da je zaključak da je situacija odlična za pokretanje investicija u turizam.
3. Trenutne planovi i turistički projekti koji se sporadično odvijaju ispitanici nisu prepoznali ni uočili kao takve.
4. Imidž područja u promatranim županijama je definiran i prepoznatljiv, uključuje prirodne ljepote i okoliš, te bogatu kulturnu baštinu, za razliku od ostalih županija koje nemaju toliko izraženu zajedničku poveznicu. Okosnica razvoja turizma su prirodne ljepote i okoliš, bogata kulturna baština te razvijeno vinogradarstvo i vinarstvo. Imidž istraživanog područja je identificiran i vizualan, baziran je na već opisanim prirodnim potencijalima i njegovanoj kulturnoj baštini. Bazu za razvoj turizma predstavlja uz navedeno i razvijeno tradicijsko vinogradarstvo i voćarstvo.
5. **Loša prometna infrastruktura** i nedostatak financiranja je uz slabi marketing destinacije te već opisan nedostatak kvalitetnijeg smještaja glavna nepovoljna okolnost za razvoj.

6. Rekreativna, zdravstvena i vodena, te kulturna i vinski turizam, a su poželjni oblici turizma. Vjerski je turizam iskazan kao najslabiji.

7. Informiranje o turističkoj ponudi je više-manje isto kao i u ostalim dijelovima RH, pri čemu je pri čemu je za područje kopriivničko-križevačke najzastupljenije kao izvor informacija lokalno stanovništvo, internet i preporuke bivših posjetitelja destinacije, dok ispitanici u Međimurskoj županiji odabiru tiskane materijale, Internetsku stranicu i putničku agenciju kao izvor za dobivanje informacija.

8. Kulturne manifestacije, kvalitetno vinarstvo, gastronomija, lov, šetanje po prirodi i kraju su najbolje ocijenjene te se smatraju najpoželjnijim vidom turizma.

9. Smještajne kategorije koje nedostaju na HR području su hoteli sa 3 i više zvjezdica, smještaj u seoskom turizmu, wellness te smještajni kapaciteti u vidu samostalnih apartmana i manjih kućica za izmamljivanje sa pratećim sadržajima.

10. Županije na području istraživanja trebaju bolje koristiti postojeće kapacitete i već razvijene oblike turizma kako bi uz njih proširili ponudu iz segmenata koji su zapostavljeni.

11. Informiranje o kapacitetima i ponudi treba osnažiti, sinergijski osigurati zajednički izlaz i reklamu na tržištu s ciljem da informacija što prije i lakše dođe do potencijalnih turista.

12. Pokretači razvoja i planiranja aktivnosti posebno u zoni marketinga mora biti lokalna samouprava zajedno sa poduzetnicima.

Preporuke za razvoj razvoja turizma u području obuhvata izgradnje nove željezničke pruge zasigurno moraju uključiti i promociju edukaciju u prednostima života i rada te bavljenja turizmom uz mogućnost samozapošljavanja u području istraživanja.

Jedan od instrumenata dugoročnijeg razvoja turizma u području obuhvata izgradnje nove željezničke pruge zasigurno visoko na listu prioriteta stavlja važnost cjeloživotnog učenja i

obrazovanja te naglašavanja činjenice da mladi ljudi mogu na promatranom području obuhvata izgradnje nove željezničke pruge aktivirati programe samozapošljavanja. Na taj se način neposredno popravljaju i demografska slika te sprečava trajno iseljavanje.

Iz toga proizlazi aplikativna vrijednost rada koja se ogleda u slijedećem:

Za ocjenu i dobivanje korelacijskih pokazatelja koristili smo metodu «Weight criterion» koju nalazimo korisnom za davanje procjene alternativnih rješenja kada imamo više ulaznih kriterija (parametara). U ovoj smo varijanti pretpostavili da prometna dostupnost zadovoljava kriterije (pruga će se izgraditi), prirodni resursi će vjerojatno zadovoljiti kriterije ( klimatske okolnosti), spremnost zajednice isto tako (vidljivo iz ankete), potpora razvoju zadovoljava kriterije, no smjernice razvoja turizma u EU ne poklapaju se sa našim pretpostavljenim planovima.

U tom smislu analizirala se i ekonomska i socijalna sastavnica područja implementacije nove infrastrukture kroz kvalitativno kvantitativne parametre razvoja. U isto vrijeme, na navedenom području obuhvata nove željezničke prometne infrastrukture istražili su se komunikativni faktori - prometna potražnja prijevoza putnika i tereta kao generatora razvoja promatranog područja, napravila se i analiza turističkog prostora i socio-kulturoloških aspekata.

Istraživanje je potvrdilo slijedeće hipoteze koje su postavljene kao ciljevi istraživanja:

1. Ispitalo se kako otvaranje novog željezničkog koridora u unutrašnjosti može utjecati na redistribuciju turista po cijelom teritoriju, na način da se turiste privuče i na nove nepoznate destinacije, i na taj način smanji pritisak na ključne destinacije a prema naputcima iz projekta „Hrvatska 365“, Ministarstva turizma RH, te se kroz istraživanje zaključilo da se otvaranje istog savršeno uklapa u razvojne trendove i turističku orijentaciju na kopneni turizam u Republici Hrvatskoj. Dapače, smjernice sugeriraju pretvaranje postojećih destinacija u ekološke samoodržive te bi se kao takav postavljeni koncept idealno uklopio.

2. „Turisti su potrošna moć“ pa se kroz istraživanje ispitalo kako motivirati turisti na dolazak u nova područja, polazeći od pretpostavke da će se njihovim dolaskom potražnja za uslugom povećati a to će posljedično zahtijevati otvaranje novih radnih mjesta. Istraživanje i analiza poduzetništva, socijalne i ekonomske slike je pokazala da postoji izuzetno velika potreba za pokretanjem malih samoodrživih poduzetničkih pothvata a koji bi u cilju samozapošljavanja. Mobilizacija stanovništva, a koje je prema analizi slabije obrazovano kroz projekte održivih eko poslova ( proizvodnje hrane, rukotvorina, ponude eko sela) bila bi moguća odmah bez pretjeranih ulaganja, no uz jaku potporu u vođenju posla.

3. Cilj istraživanja bila je razrada modela (scenarija, opcija...) politike raspršivanja turista pod pretpostavkom da se novi koridor brendira kao “nova” destinacija koja postaje model za nove premodelirane marketinške strategije.. Istraživanje je pokazalo da nova turistička destinacija koja bi nastala kao rezultat izgradnje nove prometnice može biti scenarij za razvitak novih destinacija, koje bi se mogle kao model primijeniti i na mjestima gdje je prije postojala pruga, no treba je ponovo revitalizirati. Pri razredi takvih modela bi zasigurno trebalo ići takvim pristupom da ponuđena destinacija što više zadovolji kriterije održivog razvoja, što prije i lakše mobilizira nezaposleno lokalno stanovništvo, no pri tome o destinaciji bi se trebalo napokon početi razmišljati kao nečemu što ima svoj vijek trajanja te je planirati tako da se u trenutku kada više ne zadovoljava svoj cilj može lagano rasformirati i ukloniti. U doba globalizacije svaki proizvod/usluga što zapravo turistička destinacija i je, sve ima kratak vijek trajanja zbog nove paradigme konzumerističkog doživljaja života. Današnji se turist rijetko vraća na mjesto na kojem je već bio-dijelom ako je ponuda bila jako loša, no većim dijelom iz činjenice da još puno novih dostupnih mjesta na kojima još nije bio, a jedini nenadoknadivi čovjekov resurs- ljudski život brzo protječe.

## LITERATURA

1. Abercombie, N., Hill, S. (2008). *Sociološki leksikon. Zagreb: Jesenski i turk.*
2. Acutt, M.Z., Dodgson, J.S. (1997). Controlling the environmental impacts of transport- Matching instruments to objectives. *Transportation Research D*. Vol 2(1): 17-33.
3. Alcaniz, E. B., Garcia, I. S., Blas, S.S. (2009). The functional-psychological continuum in the cognitive image of a destination: A confirmatory analysis. *Tourism Management*. Vol 30 (1): 715-723.
4. Anketa Tomas '94. (1994). *Institut za turizam. Zagreb.*
5. Ashworth, G., Goodall, B. (1990). *Marketing Tourism Places*. London: Routledge.
6. Assael, H (1984). *Consumer Behaviour and Marketing Action*. Boston: Kent Publishing.
7. Baloglu, S. (1997). The relationship between destination images and sociodemographic and trip characteristics of international travellers. *Journal of Vacation Marketing*. Vol 3(3): 221-233.
8. Baloglu, S. (1998). An Empirical Investigation of Attitude Theory for Tourism Destinations: A comparison of Visitors and Non-visitors. *Journal of Hospitality and Tourism Research*. Vol 22 (3): 211-224.
9. Baloglu, S., McCleary, K. W. (1999). A Model of Destination Image Formation. *Annals of Tourism Research*. Vol 26 (4): 868-897.
10. Baloglu, S., McCleary, K. W. (1999). US international pleasure traveler's image of four Mediterranean destinations: A Comparison of visitors and nonvisitors. *Journal of Travel Research*. Vol 38 (2): 144-152.
11. Beard, J.G., Raghep M.G. (1983). Measuring Leisure Motivation. *Journal of Leisure Research*. Vol 15: 219-228.



12. Beerli, A., Martin, J. D. (2004). Tourist's characteristic and the perceived image of tourist destinations: A quantitative analysis-A case study of Lanzarote, Spain. *Tourism Management*. Vol 25(5): 623-636.
13. Bigne', J. E., Sanchez, M. I., Sanchez, J. (2001). Tourism image, evaluation variables and after purchase behavior: Inter-relationship. *Tourism Management*. Vol 22(6): 607-616.
14. Bizjak, B., Knežević, M., Cvetrežnik, S. (2011). Attitude change towards guests with disabilities: reflections from tourism students. *Annals of tourism research*. Vol 38(3):842-857.
15. Blamey, R.K. (2001). *Encyclopedia of Ecotourism*. London: Routhledge.
16. Bošnjak, I. (2006). *Inteligentni transportni sustavi 1*. Zagreb : Fakultet prometnih znanosti.
17. Bošnjak, I., Badanjak, D. (2005). *Osnove prometnog inženjerstva*. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti.
18. Boveé, C., Thill, J.(1992).*Marketing*. New York : McGraw,Hill Inc.
19. Brčić-Stipčević, V., Petljak, K., Renko, S.(2010). *Ekoagroturizam – pokretač održivog razvoja turizma*. Zagreb: Ekonomski fakultet Zagreb.
20. Brohman, J. (1996). New directions in tourism for third world development.*Annals of Tourism Research*. Vol 23(1): 48-70.
21. Bršić. K. (2005). *Marketinške pretpostavke uspješnosti subjekata agroturističkog gospodarstva u Istarskoj županiji*. Doktorska disertacija. Osijek: Ekonomski fakultet.
22. Buble, M. (2005). *Strateški menadžment*.Zagreb: Sinergija.

23. Buckley, R. (1996). Sustainable tourism: Technical issues and information needs. *Annals of Tourism Research*. Vol 23(1): 925-928.
24. Butler, R.W. (1980). The Concept of a Tourism Area Cycle of Evolution: Implications for Management Resources. *The Canadian Geographer*, 24(1), 5-16.
25. Cerina, F., Markandya, A., McAleer, M.(2011). *Economics of Sustainable Tourism*, London: Taylor and Francis.
26. Cerović, Z. (2003). *Hotelski menadžment*, Rijeka: Sveučilište u Rijeci, Fakultet za turistički i hotelski menadžment Opatija.
27. Chandra, P. (2002). *Projects – Planning, Analysis, Financing, Implementation, and Review*, fifth edition. New Delhi: Tata McGraw-Hill.
28. Chaudhary, M. (2001). India's image as a tourist destination-a perspective of foreign tourists. *Tourism Management*. Vol 21 (3): 293-297.
29. Chen, J.S., Uysal, M. (2002). Market Positioning Analysis: A hybrid approach. *Annals of Tourism Research*. Vol 29(4): 987-1003.
30. Coleman, C. (1997). Tourist traffic in English National Parks - An innovative approach to management. *The Journal of Tourism Studies*. Vol (8) 1:2-15.
31. Coshall J. T. (2000). Measurement of Tourists' Destination Images: The Repertory Grid Approach. *Journal of Travel Research*. Vol 39(1): 85-89.
32. Crandall, R. (1980). Motivations for Leisure. *Journal of Leisure Research*. Vol 2:45-53.
33. Crompton, J. L. (1979). An Assessment of the Image of Mexico as a Vacation Destination and the Influence of Geographical Location Upon That Image. *Journal of Travel Research*. Vol 17(4): 18-23.

34. Čavlek, N. et al. (2011). *Ekonomске основе и организацијски систем*. Zagreb: Školska knjiga.
35. Čivrić, Ž., Knežević, M., Zabukovec Baruca, P., Fabjan, D. (2013). Facial attractiveness and stereotypes of hotel guests: an experimental research. *Tourism management*. Vol 36: 57-65.
36. Čorak, S., et al. (2006). *Hrvatski turizam - plavo bijelo, zeleno*. Zagreb: Institut za turizam.
37. Dann, G. M. S. (1996). Tourists' images of a destination – An alternative analysis. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, Vol 5: 41-55.
38. Demonja, D., Ružić, P. (2010.), *Ruralni turizam u Hrvatskoj s primjerima dobre prakse i europskim iskustvima*. Zagreb: Meridijan.
39. Doolan, B. (1994). Sensitive travel or new environmental problem. *Ecotourism: Interaction. Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*. Vol. 5: 1767 – 1777.
40. Dulčić, A. (2001). *Upravljanje razvojem turizma*. Zagreb: Mate d.o.o.
41. Đorđević, S., Tomka, D. (2012). Koncept lanca animacije u turizmu. Fakultet za sport i turizam, Novi Sad. *Tims.acta*. Vol 5(2): 70-79.
42. Echtner, C.M., Ritchie, J.R.B (1993). The measurement of destination image. An empirical assessment. *Journal of Travel Research*. Vol 31(4): 3-13.
43. Echtner, C.M., Ritchie, J.R.B. (1991). The Meaning and Measurement of Destination Image. *Journal of Tourism Studies*. Vol 2(2): 2-12.
44. External costs of transport. (2004). *Update Study. INFRAS/IWW*. Zürich/Karlsruhe: University of Karlsruhe.

45. Fakeye, P.C., Crompton, J.L. (1991). Images differences between prospective, first time and repeat visitors to the Lower Rio Grande Valley. *Journal of Travel research*. Vol 30 (2):10-16.
46. Ferreira Lopes, S.D. (2011). Destination Image: Origins, Developments and Implication. *Pasos: Revista de turismo y patrimonio cultural*. Vol 9 (2): 305-315.
47. Franklin, A. (2003). *Tourism. An Introduction*. London: SAGE.
48. Gabruč, J., Uran Maravić, M., Knežević, M. (2011). Work vales of tourism students: the case of Turistica, Faculty of Tourism Studies. U: Brezovec, Aleksandra (ur.), Lazanski, Tadeja (ur.). *Tourism management : perspectives and opportunities*. Portorož: Fakulteta za turistične študije -Turistica, str. 259-276.
49. Gallarza, M.G., Saura, I.G., Garcia, H.C. (2002). Destination Image: Towards Conceptual Framework. *Annals of Tourism Research*. Vol 1: 56-78.
50. Gartner, W. C. (1986). Temporal influence on image change. *Annals of Tourism Research*. Vol 13(4): 635-644.
51. Gartner, W. C., Hunt, J. D. (1987). An analysis of state image change over a twelve-year period (1971-1983). *Journal of Travel Research*. Vol 26(2): 5-19.
52. Gartner, W., Lime, D.(2000). *Trends in Outdoor Recreation*. Oxfordshire: CABI Publishing, UK.
53. Gartner, W.C.(1993). Image formation process. *Communication and Channel System in Tourism Marketing*. New York: Haworth Press. pp. 191-215.
54. Gee, C. Y.(1988). *Resort Development and Management*. Michigan: The Educational Institute of the AHMA.

55. Geić, S. (2011). *Menadžment selektivnih oblika turizma*. Split: Sveučilišni studijski centar za stručne studije.
56. Geić, S. (2011.). *Menadžment selektivnih oblika turizma*. Split: Sveučilište u Splitu.
57. George, W.E., Mair, H., Reid, D.G. (2009), *Rural Tourism Development: Localism and Cultural Change*. Bristol: Chanell view Publications.
58. Getz, D., Carlsen, J., Morisson, A. (2004). *The Family Business in Tourism and Hospitality*. Oxfordshire: CABI Publishing.
59. Goodall, B. et al.(ed.) (1992). How tourists choose their holidays: An analytical framework, *Marketing in the tourism industry: The promotion of destination regions*. London. Routledge: 1-17.
60. Goodrich, J. N. (1978). The relationship between preferences for and perceptions of vacation destinations: Application of a choice model. *Journal of Travel research*. Vol 17(2): 8-13.
61. Gunn, C. (1972). *Vacationscape: Designing tourist Environments*. Austin:University of Texas.
62. Hall, D., Kirkpatrick, I., MitcheL,M. (2005). *Rural Tourism and Sustainable Bussiness*. Bristol: Chanell view Publications.
63. Harris, R., Griffi T., Williams, P. (2002). *Sustainable Tourism: a Global Perspective*. Oxford: Elsevier Science Ltd.
64. Harrison, J. S. (2005). *Hospitality Strategic Management, Concept and Cases*. John Wiley and Sons, Inc.
65. Herala, N. (2003). Regulating traffic with land use planning. *Sustainable Development*. Vol 11: 91-102.

66. Hill, J., Gale, T. (2009). *Ecotourism and Environmental Sustainability: Principles and Paractise*. Furnham: Ashgate Publishing Ltd.
67. Holbrook, M.B. (1978). Beyond attitude structure: Towards the informational determinants of attitude. *Journal of Marketing Research*. Vol 15: 545-556.
68. Hu, L., Bentler, P.M. (1999). Cutoff Criteria for Fit Indexes in Covariance Structure Analysis: Conventional Criteria Versus New Alternatives. *Structural Equation Modeling*. Vol 6(1): 1-55.
69. Hunt, J. D. (1975). Image as a factor in tourism development. *Journal of Travel Research*. Vol 13(3): 1-17.
70. Inskeep, E. (1987). Environmental planning for tourism. *Annals of Tourism Research*. Vol 14: 118-135.
71. Iso-Ahola, S. E. (1982). Toward a Social Psychological Theory of Tourism Motivation: A Rejoinder. *Annals of Tourism Research*. Vol 9(2): 256- 262.
72. IUCN (1994). *Guidelines for Protected Area Management Categories*. IUCN.Gland, Switzerland and Cambridge.
73. Jafari, J. (2003). *Encyclopedia of Tourism*. London, New York: Routledge.
74. Jegdić, V., Škrbić, I., Milošević, S. (2013). Specifičnosti planiranja održivog turizma. Novi Sad. Fakultet za sport i turizam, *TIMS Acta* 7:153-162.
75. Jegdić, V. (2014). Odgovorni marketing za održivi turizam. Fakultet za sport i turizam, Novi Sad. *TIMS Acta* 8: 167-176.
76. Jenkins, O.H. (1999). Understanding and Measuring Tourist Destination Images. *International Journal of Tourism Research*. Vol 1 (1): 1-15.

77. Keča, K.; Pavlović, D. (2014) .Inozemna ulaganja i razvoj hrvatskog turizma. *Acta Turistica Nova*. Vol 8(1): 15-38.
78. Kent W. (1984). Underground Atlanta: The Untimely assign of a Major Tourist Attraction. *Journal of Travel Research*. Vol 22(4): 2-7.
79. Kesić, T, Vlašić, G., Jakeljić, M. (2010). Destination image mechanisms in transitional economies. *The European Marketing Academy – 39th EMAC Conference*. Danska: Kopenhagen, str.1-9.
80. Kesić, T. (2003). *Integrirana marketinška komunikacija*. Zagreb: Opinio.
81. Kesić, T., Piri Rajh, S. (2001). Konceptualni model upravljanja imidžom Hrvatske. *Zbornik radova ,Marketing države-marketing hrvatske države*. CROMAR. Zagreb. Pula.
82. Khadarooa, J., Seetanahb, B. (2008). The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach. *Tourism Management*. Vol 29(5): 831–840.
83. Kim, H., Richardson, S. L. (2003). Motion picture impacts on destination images. *Annals of Tourism Research*. Vol 30 (1): 216-237.
84. Klarić, Z., Gatti, P.(2006) .Ekoturizam : U Hrvatski turizam: *Plavo, bijelo, zeleno* (Čorak, S. ur.). Zagreb: Institut za turizam.
85. Knežević, M. (2010). *Osnove metodologije in statistike*. Grosuplje: Grafis Trade.
86. Knežević, M., Bizjak, B. (2009). Merjenja in nekateri merski instrumenti v turističnih raziskavah. Portorož: *Turistica*; Grosuplje: Grafis trade.

87. Konečnik Ruzzier, M. (2010). Extending the tourism destination image concept into customer-based brand equity for a tourism destination. *Economic Research*. Vol23 (3): 24-42.
88. Kotler, P., Barich, H. (1991). A Framework for Marketing Image Management. *Sloan Management Review*. Vol 32(2): 94-104.
89. Križman Pavlović, D. (2008). *Marketing turističke destinacije*. Pula: Odjel za ekonomiju i turizam "Dr. Mijo Mirković".
90. Lawson, F., Baud-Bovy, M. (1977). *Tourism and Recreational Development*. London: Architectural Press.
91. Linkorish, L. J, Jenkins, L. (2006). *Uvod u turizam*. Split: Ekokon.
92. Lynch, R. (2006). *Corporate strategy*, London: PrenticeHall, 4th edition.
93. MacKay, K.J., Fesenmaier D.R. (1997). Pictorial Element of Destination in Image Formation. *Annals of Tourism Research*. Vol 24: 537-565.
94. Macleod, D. V. I., Gillespie, S.,A. (2010). Sustainable Tourism in Rural Europe: *Approaches to Development*. Oxford: Taylor and Francis.
95. Magaš, D. (2003). *Management turističke organizacije i destinacije*. Opatija: Fakultet za turistički i hotelski menadžment.
96. Martineau, P. (1958). The Personality of the Retail Store. *Harvard Business Review*. Vol 36 (2): 47-55.
97. Marušić, Z. i ostali. (2011). TOMAS ljeta 2010. *Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj*. Zagreb: Institut za turizam.
98. McKay, K. J., Fesenmaier, D. R. (2000). An exploration of cross-cultural destination image Assessment. *Journal of Travel Research*. Vol 38(4): 417-423.



99. Milošević, S. (2011). Tenencije u urbanom turizmu. Fakultet za sport i turizam, Novi Sad: *TIMS Acta*. Vol 5(2): 177-185.
100. Ministarstvo turizma Republike Hrvatske (2013). Strategija razvoja hrvatskog turizma do 2020. godine. Zagreb.
101. Mišćin, L. (2008). *Aktualno stanje turizma na ruralnom prostoru Hrvatske 2008*. Zagreb: Sektor za turizam HGK.
102. Moscardo, G. (2008). *Building Community Capacity for Tourism Development*. Oxfordshire: CABI Publishing.
103. Mouthino, L. (1984). Vacation tourist decision process. *Quarterly Review of Marketing*. Vol 9: 8-17.
104. Moutinho, L. (1987). Consumer behaviour in tourism. *European Journal of Marketing*. Vol 21 (10): 5-44.
105. Moutinho, L., (2011). *Strategic Management in Tourism*, 2nd Edition.
106. Mrnjavac, E. (2006). *Promet u turizmu*. Opatija: Fakultet za turistički management. str.33-35.
107. Muller, H. (2004): *Turizam i ekologija: povezanost područja i djelovanja*, Zagreb: Masmedia.
108. Murphy, P., Pritchard, M. P., Smith, B. (2000). The destination product and its impact on traveler perceptions. *Tourism Management*. Vol 21(1): 43–52.
109. Nicolleta, R., Servidio, R.C. (2012). Tourists' opinions and their selection of tourism destination images: an affective and motivational evaluation. *Tourism Management Perspectives*. Vol 4: 19-27.

110. Orsag, S. (2002). Budžetiranje kapitala – Procjena investicijskih projekata, Zagreb, Masmedia.
111. Ozbay, K., Ozmen-Ertekin, D., J. Berechman (2003). Empirical analysis of relationship between accessibility and economic development, *Journal of Urban Planning and Development*. Vol 129(2): 45-49.
112. Ozretić Došen, Đ., Krupka, Z., Škare, V. (2007). Odrednice imidža zemlje: imidž Kanade u Republici Hrvatskoj. *Tržište*. Vol 19( 2): 173-188.
113. Page, S., Lumsdon, L. (2004). *Tourism and transport: Issues and agenda for the new millennium*. Boston: Elsevier.
114. Peterson, R.A. (1994). A meta-analysis of Cronbach's coefficient alpha. *Journal of Consumer Research*. Vol 21: 381-391.
115. Petrić, L. (2008). Kako turizam razvijati na održivi način u zaštićenim obalnim prostorima? Primjer »Park prirode Biokovo«, *Acta Turistica Nova*. Vol 2 (1):5-24.
116. Phelps, A. (1986). Holiday destination image - The problem of assessment: An example developed in Menorca. *Tourism Management*. Vol 7(3): 168-180.
117. Pike, S., Ryan, C. (2004). Destination positioning analysis through a Comparison of Cognitive, affective and conative perceptions. *Journal of Travel Research*. Vol 42: 333-342.
118. Pirjavec, B., Kesar, O. (2002). *Počela turizma*. Zagreb: Mikrorad.
119. Prebežac, D., Mikulić, J. (2008). Destination image and key drivers of perceived destination attractiveness. *Tržište*. Vol 20(2): 163-178.
120. Prideaux, B. (2000). The role of the transport system in destination development. *Tourism Management*. Vol 21(1): 53–63.

121. Rashid, R.A., Ismail, H.N. (2008). Critical Analysis on destination image literature: roles and purposes. U: *2nd International Conference on Built Environment in Developing Countries*. pp. 1812-1824.
122. Reisinger, Y., Turner, L. (1999). A cultural analysis of Japanese tourists: Challenges for tourism marketers. *European Journal of Marketing*. Vol 33 (11/12): 1203-1227.
123. Roberts, L., Hall, D.(2001). *Rural Tourism and Recreation: Principle to Practise*.Oxfordshire: CABI Publishing.
124. Roth, M.S., Romeo, J.B. (1992). Matching product category and country image perceptions: a framework for managing country-of-origin effects. *Journal of International Business Studies*.Vol 23 (3): 477-497.
125. Rushmore, S., Ciraldo, D. M., Tarras, J. (2002). *Hotel Investments Handbook*. New York: Warren, Gorham & Lamont.
126. Shalini, E., Singh, Timothy, J. D., Dowling, R.K.(2003).*Tourism in Destination Communities*. Oxfordshire: CABI Publish.
127. Skupina autora (2006.), *Hrvatski turizam – plavo bijelo zeleno*. Znanstvena edicija instituta za turizam. Zagreb: Institut za turizam Zagreb.
128. Stabler, M. J. (1990). The Image of destination Regions: Theoretical and Empirical Aspect. U: *Marketing in the Tourism Industry: The Promotion of Destination Regions*, Godall, B., Ashworth, G., eds.London: Routledge. str. 133-161.
129. Sznayder, M., Przeborska,L., Scrimgeour, F. (2009). *Agritourism*.Oxfordshire: CABI Publishing.

130. Šebek, D. (2011). Razvoj nove turističke destinacije u sjevernom dijelu crnogorskih Prokletija. Fakultet za sport i turizam, Novi Sad, *TIMS Acta*. Vol 8: 47-60.
131. Šiljković, Ž. (2002). *Organska poljoprivreda srednje Europe*. Goadria.
132. Škrbić, I., Tomka, D., Milošević, S. (2014). Princip pro-poor turizma – analiza pozitivnih i negativnih aspekata. *Fakultet za sport i turizam, Novi Sad, TIMS Acta* 8, 177-185.
133. Tang, L. R., Jang, S., Morrison, A. (2012). Dual-route communication of destination websites. *Tourism Management*. Vol 33 (1): 38–49.
134. Tapachai N., Waryszak R. (2000). An Examination of the Role of Beneficial Image in Tourist Destination Selection. *Journal of Travel Research*. Vol 39(1): 37-44.
135. Telisman-Kosuta, R. (1989). Tourist destination Image.. U: *The Tourism Marketing and Management Handbook*, ed. S. Witt and L. Moutinho . London: Prentice Hall. str. 555-561.
136. Težak, O., Knežević, M. (2008). Profile of students in a study centre. U: DUBOIS, Daniel M. (ur.). CASYS : partial proceedings of CASYS'07. *Conscious brain and education - mind and living systems risk management, economical systems and social models applied mathematics, programming and biomimetic tools*. International journal of computing anticipatory systems. Vol 21: 80-84.
137. *The Encyclopedia of Ecotourism ed. by Weaver, D.* (2001). Oxfordshire: CABI Publishing.
138. Thompson, A.A., ml., Strickland III, A.J., Gamble, J.E. (2008). *Strateški menadžment – u potrazi za konkurentskom prednošću*. Zagreb: MATE d.o.o.

139. Titman, S., Martin, J. D. (2008). *Valuation – The Art and Science of Corporate Investment Decision*. Boston: Addison-Wesley.
140. Tomka, D. (2002). Obrazovanje stanovništva i kulturne navike kao osnova uspešnog kulturnog turizma, (Education of people and cultural customs as a basis of successful cultural tourism). *Časopis Kultura*, Zavod za proučavanje kulturnog razvitka, Beograd. Vol 103/104 :271-285.
141. Tomka, D. (2002). Za visok kvalitet usluga u turizmu neophodan je 7P marketing mix, (For quality services in tourism there is a need for 7P). *Časopis Turizam*, Departman za geografiju, turizam i hotelijerstvo, PMF, Novi Sad. Vol 6: 11-13.
142. Tomka, D. (2012). Cultural spaces in tourism – practice, theory, education, International conference :*Menadžment kulture i medija u društvu znanja*, Zbornik radova. Beograd: Fakultet dramskih umetnosti.
143. Tomka, D. (2012). Savremene tendencije u turizmu. *Turizam i lokalni razvoj*. Novi Sad: Fakultet za sport i turizam. str 11-29.
144. Tomka, D., Holodkov, V., Djuric, G. (2010). Ontological approach towards knowledge management of tourism, chapter in book *Management in tourism* (Ur.). Brezovec, A. str 239-258.
145. Tomka, D., Jegdić, V. (2012). *Turizam i lokalni razvoj*, (Tourism and local development) , redactor, monography. Novi Sad: Fakultet za sport i turizam.
146. Tomka, D., Romanov, R. (2011). Wellness programi za mlade kao model proširenja turističke ponude banje/lječilista. Treći proljetnji susreti u Klanjcu „*Zdravstveni turizam: voda, zdravlje kultura*“, Klanjec, Hrvatska. str 104-108.

147. Um, S. (1993). Pleasure Travel Destination Choice. U: VNR's *Encyclopedia of Hospitality and Tourism*. Khan, M., Olsen, M., i. Var, T., eds., New York: Van Nostrand Reinhold. str. 811-821.
148. Urry, J.(2002).*The tourist gaze*. SAGE Publications
149. Uysal, M., Hagan L.A.R. (1993). Motivation of Pleasure Travel and Tourism. U:VNR's *Encyclopedia of Hospitality and Tourism*, M. Khan, M. Olsen and T.Var, eds., New York: Van Nostrand Reinhold. pp. 789-810.
150. Vidučić, Lj. (2006). *Financijski menadžment*, Zagreb: RRiF plus.
151. Vlahović, S. (2006). *New trends in tourist destination management*«.18th Biennial International Congress Tourism & Hospitality Industry.Opatija.
152. Vukonić, B i K. Keča. (2001). *Turizam i razvoj – pojam, načela, postupci*. Sveučilište u Zagrebu. str 257– 268.
153. Vukonić, B. (2000).The new-old tourist destination: Croatia, *Mediterranean Tourism*, Apostolopoulos, Y; Loukissas, P.; Leontidu, L. (ur.). London: Routledge, str 64 -71.
154. Vukonić, B. (2001): *Rječnik turizma*, Masmedia, Zagreb.
155. Vukonić, B. (2011). On the Road to Tourism Economics. *The Discovery of Tourism Economics* (str. 217-230). Dwyer, L. (ur.). London, Emerald Group.
156. Vukonić, B. (2011). *Turizam: Budućnost mnogih iluzija*. Zagreb, Plejada.
157. Vukonić, B., (1998). Teorija i praksa turističke destinacije. Zbornik radova sa znanstvenog skupa *Hotelska kuća '98*. Opatija: Hotelijerski fakultet. str 365-371.
158. Walmsley, D.J., Jenkins J.M. (1993). Appraisive Images of Tourist Areas: Application of Personal Construct. *Australian Geographer*. Vol 24(2): 1-13.

159. Walmsley, D.J., Young, M. (1998). Evaluate images and tourism: the use of personal construct to describe the structure of destination image. *Journal of travel research*. Vol 36(2): 65-69.
160. Wearing, S., Neil, J. (2000). *Ecotourism, Impacts, Potentials and Possibilities*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
161. Wearing, S., Neil, J. (2009). *Ecotourism – Impacts, Potentials and Possibilities*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
162. Weaver, P.A., i ostali. (1994). The Relationship of Destination Selection Attributes to Psychological, Behavioral and Demographic Variables. *Journal of Hospitality and Leisure Marketing*. Vol 2 (2): 93-109.
163. Woodside, A.G., Lysonski, S. (1989). A General model of traveller destination choice. *Journal of Travel Research*. Vol 27 (4):

## PRILOG

### POPIS SLIKA

Slika 1: Ciljevi turizma do 2020. godine	34
Slika 2: Neke od mjera koje se reflektiraju na razvoj turizma po prioritetima	34
Slika 3: Indeks rasta Hrvatske u 2013, s projekcijom u 2020.	35
Slika 4: Izvod iz ukupnog rankiranja, te elementi ocjene turističke smještajne infrastrukture te sveukupne ponude RH u 2013. prema kriterijima WEF	36
Slika 2: Sustav turističkih proizvoda Hrvatske	43
Slika 6: Ukupan broj stalnih postelja prema vrstama smještaja 8/2014	45
Slika 7: Struktura i iskorištenost hotela prema kategorijama 2013.	46
Slika 8: Struktura i iskorištenost kampova prema kategorijama 2013.	47
Slika 9: Struktura potražnje prema emitivnim zemljama	54
Slika 10: Hrvatska prema analizi T&T indeksa kompetitivnosti, indikator 13	57
Slika 11: Hrvatska prema analizi T&T indeksa kompetitivnosti, indikator 9	58
Slika 12: Tržišna spremnost Hrvatske prema makroregijama	59
Slika 13: Hrvatska prema analizi T&T indeksa kompetitivnosti, ukupno rangiranje	60
Slika 14: Hrvatska, odnos prema zemljama konkurentima 2005.-2011.	62



Slika 3: Položaj Koprivničko-križevačke županije u RH	70
Slika 16: Geoprometni položaj Koprivničko-križevačke županije u RH	71
Slika 17: Cestovni i željeznički promet KKŽ	72
Slika 18: KKŽ u kontekstu šireg EU prostora	73
Slika 19: KKŽ administrativna podjela	73
Slika 20: Raspored stanovništva JLS Koprivničko–križevačke županije	74
Slika 21: Prikaz stanovništva po naseljima KKŽ	74
Slika 22: Osnovni razvojni izazovi i problemi u vezi s demografskim stanjem i trendovima	75
Slika 23: Reljef i površinske vode KKŽ	76
Slika 24: Osnovni razvojni izazovi i problemi korištenja prirodnih resursa	79
Slika 25: Osnovni razvojni izazovi i potrebe gospodarstva KKŽ u cjelini	80
Slika 26: Osnovni razvojni izazovi i potrebe sektora turizma u KKŽ u cjelini	83
Slika 27: Geografski i prometni položaj Međimurske županije	86
Slika 28: Administrativna podjela i prostorna raspodjela stanovništva po JLS MŽ-a	88
Slika 29: Prostorna razdioba stanovništva po naseljima MŽ-a	89
Slika 30: Karta pruga u sjeverozapadnom dijelu Republike Hrvatske	115

Slika 31: Varijantna rješenja zahvata	127
Slika 32: Područja ekološke mreže (NATURA 2000 područja) u području utjecaja zahvata	129
Slika 33: Lovišta na području obuhvata zahvata	135
Slika 34: Gustoća stanovništva po naseljima 2011. godine	147
Slika 35: Zaštićeni dijelovi KKŽ	181

## **POPIS TABLICA**

Tablica 1: Analiza postojećeg stanja	38
Tablica 2: Projekti relevantni za budući razvoj turizma u Međimurskoj županiji	94
Tablica 3: Prognoza prometa na pruzi Koprivnica – Kotoriba	105
Tablica 4: Prognozirani obujam prometa na dionici Čakovec - Kotoriba	106
Tablica 5: Prognozirani obujam prometa na dionici Koprivnica – Varaždin	107
Tablica 6: Prognozirani obujam prometa na dionici Kotoriba -DG	108
Tablica 7: Prognozirani obujam putničkog prometa na dionici Koprivnica - Kotoriba	108
Tablica 8: Prognozirani obujam prometa na dionici Čakovec - Kotoriba	109
Tablica 9: Prognozirani obujam prometa na dionici Kotoriba - DG	109

Tablica 10: Prognozirani obujam prometa (teret) na dionici Koprivnica - Kotoriba	110
Tablica 11: Ocijenjena ulaganja po godinama s obzirom na izvor financija [1000 EUR]	113
Tablica 12.: Mreža kategoriziranih željezničkih pruga na području	114
Tablica 13: Mreža važnijih kategoriziranih prometnica na širem području	119
Tablica 14: Ukupno (opće) kretanje broja stanovnika po naseljima kroz čije obuhvate prolazi trasa planirane željezničke pruge	146
Tablica 15: Pregled naselja na području obuhvata studije	148
Tablica 16: Rezultati analize naseljenosti stanovništva	150
Tablica 17: Varijable razvoja turističke destinacije prema kriterijima Global Sustainable Tourism Council (GSTC)	154
Tablica 18: Kriteriji kvalitete	230
Tablica 19: Varijable razvoja buduće destinacije	243
Tablica 20: Ulazni podatci za klaster analizu	267
Tablica 21: Univarijanta statistička analiza	271
Tablica 22: Korelacijska matrica manifestnih varijabli	273
Tablica 23: Test kovarijanci, jednake jakosti	275
Tablica 24: grupiranje po sličnim faktorima	276

Tablica 25: Analiza varijance ANOVA	277
Tablica 26: test varijabli na promatranom području	279
Tablica 27: hijerarhijsko klasteriranje	282
Tablica 28: Klasteriranje po varijantama	283

## **ANKETNI LISTIĆ**

**Cilj ankete** je upoznavanje s mišljenjem i percepcijom subjekata važnih za razvoj županija o ideji uvođenja nove turističke destinacije (kroz izgradnju nove trase pruge) te upoznavanje s neiskorištenim potencijalima u ciljanom području.

### **A) Demografska pitanja**

*1. Spol ispitanika:* muški ženski

*2. Starost ispitanika:* – 30; 31 – 40; 41 – 50; 51-60; 60+

*3. Prebivalište:*.....

*4. Ukoliko imate poduzeće, gdje je sjedište istog ( gdje se sjedište nalazi):*

.....

*5. Zanima li vas razvoj turizma u Vašem području?* da ne

*5a. Na koji način bi vi ili vaše poduzeće moglo doprinijeti razvoju turizma na vašem području?*

.....

### **B) Ispitivanje imidža područja**

*6. Volite li ovdje živjeti?* da ne

**7. Prema Vašem mišljenju koje su istaknute vrijednosti (atrakcije ili lokaliteti) sredine u kojoj živite?** (Molimo navedite barem tri odgovora.)

.....  
.....  
.....

**8. Prema Vašem mišljenju koje su nepovoljne ili manjkajuće okolnosti za razvoj turizma u Vašem području?** (Molimo navedite barem tri odgovora.)

.....  
.....  
.....

**9. Da li su vam poznati razvojni planovi turizma- Strategije razvoja vašeg kraja?** da ne

**10. Ako su vam razvojni planovi turizma- Strategije razvoja vašeg kraja poznati, kako bi ih ocijenili sa aspekta monitoringa planiranog/provedenog?**

.....  
.....  
.....

**11. Da li mislite da je vaše naselje dobro prometno povezano?** da ne

**12. Da li se osjećate „prometno izolirani „ od većih središta?** da ne

**13. S čime najčešće putujete na posao ili u školu?**

.....  
.....  
.....

**14. Da li smatrate da bi bolja željeznička povezanost i češće prometovanje vlakova bili pozitivno ili negativno za vašu sredinu?** da ne

*15. Ako putujete do posla ili škole koliko vremena na to potrošite po putovanju?*

.....minuta

**C) Turistički potencijali u području – trenutno stanje:**

*16. Koje su investicije u turizmu trenutno u tijeku u Vašoj sredini?*

.....  
.....

*17. Prema Vašem mišljenju koji su oblici turizma privlačni za turiste u Vašem području?*

*(rangirajte sve ponuđene odgovore – rang od 1 do 9, s tim da je 1 = najveća privlačnost, a 9 = najmanja privlačnost)*

- Kulturni turizam.....
- Vinski turizam.....
- Zdravstveni turizam .....
- Lovni turizam.....
- Rekreacija i aktivni turizam .....
- Agroturizam.....
- Vodeni turizam (wellness, vodeni sportovi, ribolov).....
- Vjerski turizam.....
- Ostalo:.....

*18. Na koji način posjetitelji mogu doći do informacija o raznim znamenitostima Vašega kraja? (označite po vama 3 najvažnija načina)*

- Internetska stranica:.....
- Turistički vodič

- Internetske stranice turističke zajednice: .....
- Lokalno stanovništvo
- Tiskani materijal
- Publikacije i časopisi
- TV, radio Turističke izložbe, sajmovi
- Putnička agencija
- Internetski forum
- Prijašnji posjetitelji destinacije
- Ostalo \_\_\_\_\_
- Poznanici (koji nisu bili na određenim destinacijama)

***19. Koje su, po vašem mišljenju zanimljive aktivnosti u vašem prebivalištu (označite po vama 3 najvažnija načina)***

- Razgledavanje
- Seoski turizam
- Kulturne manifestacije
- Biciklizam
- Jahanje
- Folklorni običaji
- Izložbe i muzeji
- Veslanje

- Vino i gastronomija
- Pasivno odmaranje
- Plaže
- Zdravstveni turizam
- Šetnja, planinarenje
- Poučne staze
- Povijesni spomenici
- Organizirani programi sa stručni vodičem.
- Festivali i priredbe
- Lov Ribolov

**20. Koja vrsta i koje kategorije smještaja su potrebne za budući razvoj turizma u okolici od 30 kilometara? (označite po vama 3 najvažnija)**

- Hotel .....sa .....zvjezdica
- Seoski smještaj  
Kuća za odmor, apartman
- Odmaralište
- Turističko naselje
- Wellness
- Kamp
- Pansion

**D) Turistički potencijal područja – mogućnosti**



**21. Slažete li se sa time da turistički razvoj i ulaganje istovremeno može doprinijeti gospodarskom razvoju ove regije? da ne**

**22. Koju biste Vi vrstu turizma prvenstveno razvijali u ovoj regiji? (maksimalno dva odgovora)**

- Kulturni turizam
- Vinski turizam
- Zdravstveni turizam
- Lovni turizam
- Rekreacija i aktivni turizam
- Agroturizam
- Vodeni turizam (wellness, vodeni športovi, ribolov)
- Vjerski turizam
- Ostalo: .....

**23. Koje su postojeće turističke vrijednosti na kojima bi Vi temeljili daljnji razvoj turizma?**

.....  
.....

**24. Koje su konkretne promocijske investicije potrebne kako bi se dostigla ciljane vrste turizma koje predlažete? (Odaberite po vama najvažnije)**

- Izrada regionalnog turističkog portala
- Podupiranje online prodaje (e – marketinška rješenja, web stranica)
- Razvijanje sustava informativnih ploča (turistička, signalizacija zemljopisne karte, liste smještajnih kapaciteta i sl.)
- Izdavanje zajedničkih (objedinjenih) tiskanih promotivnih materijala

- Zajednički nastupi (oglašavanje, manifestacije, sajmovi)
- Izdavanje „županijske akcijske“ kartice za posjete različitim lokalitetima i atrakcijama na području županije
- Kontinuirano održavanje postojećih komunikacijskih resursa (internetska stranica, publikacije)
- Ostalo: \_\_\_\_\_

***25. Navedite tko bi po Vašem mišljenju, trebao biti nositelj planiranja, realizacije i marketing turističkog razvoja i na koji način?***

---

---

---

---

**ИЗЈАВА КАНДИДАТА О АУТОРСТВУ ДОКТОРСКЕ ДИСЕРТАЦИЈЕ**

Потписаниа mr.sc. BOŽICA RADOŠ, из Zagreba, Dvorničićeva 19, Hrvatska

ИЗЈАВЉУЈЕМ

да је докторска дисертација под насловом

**STVARANJE I RAZVOJ NOVE TURISTIČKE DESTINACIJE IZGRADNJOM  
NOVE ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE**

- резултат мог сопственог истраживачког рада,
- да предложена дисертација у целини или у деловима није била предложена за добијање било које дипломе према студијским програмима других високошколских установа у земљи и иностранству,
- да су резултати истраживања исправно и академски коректно наведени, и
- да нисам током истраживања и писања дисертације кршио/кршила туђа ауторска права и користио/користила интелектуалну својину других лица као своју без одобрења.

У Сремској Каменици,

19.05.2016.

датум



потпис кандидата

**ИЗЈАВА КАНДИДАТА О ИСТОВЕТНОСТИ  
ШТАМПАНЕ И ЕЛЕКТРОНСКЕ ВЕРЗИЈЕ ДОКТОРСKE ДИСЕРТАЦИЈЕ**

Потписаниа mr.sc. Božica Radoš, из, Dvorničićeva 19, 10000 Zagreb, Hrvatska

**ИЗЈАВЉУЈЕМ**

да је штампана верзија моје докторске дисертације под насловом

**STVARANJE I RAZVOJ NOVE TURISTIČKE DESTINACIJE IZGRADNJOM  
NOVE ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE**

идентична електронској верзији коју сам предао/предала Универзитету Едуконс.

Дозвољавам да се објаве моји лични подаци везани за добијање академског звања доктора наука/доктора уметности, као што су име и презиме, година и место рођења, и датум одбране рада. Ови подаци се могу објавити у публикацијама Универзитета Едуконс или на електронским порталима.

У Сремској Каменици,

19.05.2016.

датум



потпис кандидата

## ИЗЈАВА КАНДИДАТА О КОРИШЋЕЊУ ДОКТОРСKE ДИСЕРТАЦИЈЕ

Потписана *mr.sc. Војисла Рadoш* овлашћујем Библиотеку Универзитета Едуконс да у Репозиторијум Универзитета Едуконс унесе моју дисертацију под насловом

### **STVARANJE I RAZVOJ NOVE TURISTIČKE DESTINACIJE IZGRADNJOM NOVE ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE**

која је моје ауторско дело.

Дисертацију сам са свим прилозима предала у електронској форми погодној за трајно архивирање. Моју докторску дисертацију похрањену у Репозиторијуму Универзитета Едуконс могу да користе сви који поштују одредбе садржане у одабраном типу лиценце Креативне заједнице (Creative Commons, <http://creativecommons.org/>), за коју сам се одлучио/одлучила (заокружити само једну опцију).

1. Ауторство
2. Ауторство – некомерцијално
3. Ауторство – некомерцијално – без прераде
4. Ауторство – некомерцијално – делити под истим условима
5. Ауторство – без прераде
6. Ауторство – делити под истим условима

У Сремској Каменици,

19.05.2016.

датум



ПОТПИС КАНДИДАТА

#### **Типови лиценце:**

1. **Ауторство** – Дозвољава умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, и његове прераде, ако се на исправан/одређен начин наведе име аутора или даваоца лиценце, чак и у комерцијалне сврха. Ово је лиценца која даје највиши степен слободе у коришћењу дела.
2. **Ауторство – некомерцијално**. Дозвољава умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, и његове прераде, ако се на исправан/одређен начин наведе име аутора или даваоца лиценце, али изван комерцијалне употребе дела-дисертације.
3. **Ауторство - некомерцијално – без прераде**. Дозвољава умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, али без његове прераде, промена, преобликовања или употребе дела у свом делу, ако се на исправан/одређен начин наведе име аутора или даваоца лиценце, али изван комерцијалне употребе дела-дисертације. Овај тип лиценце највише ограничава права коришћења дела-дисертације.
4. **Ауторство – некомерцијално – делити под истим условима**. Дозвољава умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, и његове прераде, ако се на исправан/одређен начин наведе име аутора или даваоца лиценце, и ако се прерада дистрибуира под истом или сличном лиценцом, али без комерцијалне употребе.
5. **Ауторство – без прераде**. Дозвољава умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, али без његове прераде, промена, преобликовања или употребе дела у свом делу, ако се на исправан/одређен начин наведе име аутора или даваоца лиценце, уз могућност комерцијалне употребе дела-дисертације.
6. **Ауторство – делити под истим условима**. Дозвољава умножавање, дистрибуцију и јавно саопштавање дела, и његове прераде, ако се на исправан/одређен начин наведе име аутора или даваоца лиценце, и ако се прерада дистрибуира под истом или сличном лиценцом. Овај тип лиценце дозвољава комерцијалну употребу дела-дисертације и прерада исте. Слична је софтверским лиценцама, тј. лиценцама отвореног типа.