

Temeljem članka 21. Statuta Međimurske županije («Službeni glasnik Međimurske županije» broj 26/10, 4/13, 6/13 – pročišćeni tekst, 8/13 i 6/14) i članka 62. Poslovnika Skupštine Međimurske županije ("Službeni glasnik Međimurske županije" br. 26/10, 4/13, 6/13 - pročišćeni tekst i 6/14), Skupština Međimurske županije je na __. sjednici, održanoj _____ . 2017. godine, donijela

ODLUKU

o donošenju Master plana za integrirani prijevoz putnika (Projekt razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske)

Članak 1.

Skupština Međimurske županije donosi Master plan za integrirani prijevoz putnika kao osnovu za daljnji razvoj prijevoza putnika na području Međimurske županije, a sufinanciranog iz Operativnog Programa Promet 2007.-2013.

Članak 2.

Za provedbu ove Odluke zadužuje se Upravni odjel za gospodarske djelatnosti u suradnji s tijelima i subjektima nadležnim za razvoj prometa.

Članak 3.

Master plan za integrirani prijevoz putnika, sastavni je dio ove Odluke i zajedno sa Odlukom objavit će se u "Službenom glasniku Međimurske županije".

SKUPŠTINA MEĐIMURSKE ŽUPANIJE

KLASA:340-01/17-03/15
URBROJ:2109/1-02-17-01
Čakovec, _____ 2017.

PREDSJEDNIK
Mladen Novak, dipl.ing.

OBRAZLOŽENJE

Međimurska županija, Upravni odjel za gospodarske djelatnosti provodi Projekt razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske, a glavna aktivnost je izrada Master plana za integrirani prijevoz putnika. Nositelj projekta je Varaždinska županija, dok su partneri na projektu Međimurska i Koprivničko-križevačka županija. Master plan za integrirani prijevoz putnika odnosi se na područje navedenih županija. Projekt traje do 30. rujna 2017. godine, a sufinancira se iz Operativnog programa Promet 2007.-2013. Ukupna odobrena vrijednost projekta je 5,2 milijuna kuna, a sama vrijednost izrade Masterplana je 3,2 milijuna kuna, a izrada se sufinancira s 85% sredstava EU, pri čemu je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (MMPI) kao Upravljačko tijelo na Projektu.

Master plan ima ulogu strategije prometnog razvoja regije te pruža izravno strateško uporište za sve buduće prometne projekte, cilj je da ubrza pripremu prometnih projekata u obuhvatu Master plana i poveća vjerojatnost njihovog financiranja iz EU fondova. Uz Master plan, izrađeni su Scenarij i Katalog ulaznih podataka koji su podložni izmjenama i dopunama zbog mogućih promjena na gospodarskoj i prometnoj infrastrukturi.

Za navedeni Master plan proveo se i postupak strateške procjene utjecaja na okoliš te je zaprimljeno mišljenje Ministarstva zaštite okoliša i energetike koje konstatira kako je postupak proveden sukladno Zakonu o zaštiti okoliša, Uredbi o strateškoj procjeni utjecaja plana i programa na okoliš, Pravilniku o povjerenstvu za stratešku procjenu i Uredbi o informiranju i sudjelovanju javnosti i zainteresirane javnosti u pitanjima zaštite okoliša.

Kroz provedbu postupka strateške procjene utjecaja na okoliš, Master plan je bio upućen na javnu raspravu, održano je javno izlaganje te je isti zajedno sa Strateškom studijom utjecaja na okoliš Plana projekta razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske – izrada Masterplana objavljen i na službenim stranicama vodećeg partnera u Projektu – Varaždinske županije. Zaprimljena su mišljenja od javnopravnih tijela i zainteresirane javnosti, te su ona koja su ocjenjena opravdanima, ugrađena u Master plan, odnosno stratešku studiju.

Kako navedeni projekt traje do 30. rujna 2017. tako se do tog roka moraju završiti sve aktivnosti oko njegove provedbe, pa se tako Županijskoj skupštini predlaže ova Odluka o donošenju Master plana za integrirani prijevoz putnika na usvajanje.

Master plan se odnosi na područje tri županije, Varaždinske, Međimurske i Koprivničko-križevačke županije te će i one na svojim skupštinama usvojiti predmetni Master plan.

U Čakovcu, rujan 2017. godine.

UPRAVNI ODJEL ZA
GOSPODARSKE DJELATNOSTI



MASTER PLAN ZA INTEGRIRANI PRIJEVOZ PUTNIKA (Projekt razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske)

INTEGRIRANI PRIJEVOZ PUTNIKA

U današnjim trendovima globalizacije, mobilnost putnika postaje sve veća potreba kojoj primjena modernih logističkih procesa omogućava novu dimenziju s ciljem optimizacije prijevoznog procesa. Teorijske postavke znanstvenog područja tehničkih znanosti, na polju tehnologije prometa i transporta, logistike prijevoznog procesa, pretočene su u stručna rješenja prijevoznih problema.

Proces naglašene urbanizacije postavlja pred prometnu struku sve kompleksnije probleme glede međumjesnog prijevoza, te pogotovo prijevoza unutar urbanih područja. Urbana područja su uglavnom gusto naseljena, ograničena prostorom i kapacitetom prometne infrastrukture te se iskazuje potreba za intenzivnijim izučavanjem prijevoza putnika, prometnih i drugih stručnjaka. Promet moramo smatrati multidisciplinarnom i interdisciplinarnom znanosti i samo tako; uključivanjem šireg kruga dionika i korisnika, njihovom međusobnom suradnjom i interakcijom možemo doći do novih, kvalitetnih i optimiziranih rješenja. Potrebno je vertikalno i horizontalno povezati korisnike, prijevozna sredstva i prometnu infrastrukturu kako bi se optimalno zadovolje potrebe i koristi svih čimbenika u procesu korištenja i obavljanja prijevoza. Javni putnički prijevoz nameće se kao glavno rješenje i način osiguranja mobilnosti i pristupačnosti unutar urbanih aglomeracija. Funkcija i implementacija javnog putničkog prijevoza u život i navike stanovništva mora biti

bazirana ne isključivo na zakonitostima tržišne ekonomije već sa naglaskom na stimulirajućoj (subvencioniranoj) ponudi prijevoza. Time indirektno doprinosi socijalnoj jednakosti, jednakoj pristupačnosti urbanog područja, podizanju kvalitete života, povećanju sigurnosti u prometu (u Republici Hrvatskoj, prijevoz željeznicom je do 24 puta sigurnija od prijevoza automobilom, prijevoz autobusima do 10 puta), smanjenju zagušenja prometne infrastrukture, smanjenju zagađenja, buke, i samom ekonomskom razvoju gospodarskog sustava obuhvaćenog područja pa i šire.

U sklopu javnog putničkog prijevoza javlja se ideja integriranog prijevoza putnika koji nam omogućava bolju usklađenost samog sustava i povezanost linija bez obzira na prijevozno sredstvo – integracija. Vertikalnu osnovu; okosnicu sustava IPP čine tračnički sustavi zbog svojih ekoloških, energetskih i infrastrukturnih prednosti oko koje se horizontalno nadograđuju ostale; u ovom slučaju cestovne linije i u točkama križanja stvaraju točke integracije. Smisao IPP je da cestovne linije služe primarno kao sabirnice prema točkama integracije, koristeći prednosti u povezivanju točaka na kratkim relacijama, u kojima se mijenja prijevozno sredstvo i bez zastoja nastavlja put prema odredištu. Značajke su da je integrirani prijevoz putnika zamišljen kao sustav koji objedinjava sva prijevozna sredstva u zajednički sustav prijevoza putnika, u zajednički sustav voznih redova (usklađivanje voznih redova svih vidova prijevoza), u zajednički sustav tarifiranja karata (jednom kartom je moguće koristiti više vidova prijevoza) i predviđa zajednička stajališta za prelaske putnika iz različitih prijevoznih sredstava ili barem u neposrednoj blizini (smatra se dobrim rezultatom međusobna udaljenost različitih stajališta do cca. 400 m).

Najbrži i najefikasniji prijevoznik masovnog broja putnika je sigurno željeznica. Ona i direktno rasterećuje cestovnu infrastrukturu i smanjuje prometna opterećenja. U većini slučajeva ne može pružiti kompletnu uslugu na urbanom području zbog skupe infrastrukture i istovremeno, samo jednosmjernog korištenja po jedinici relacije. U tim slučajevima, kad ne postoje tehničke mogućnosti za pokrivanje prijevoznih potreba od mjesta polaska do mjesta odredišta, prijevoz se organizira u integriranom sustavu kojem su podsustavi cestovni (javni i privatni) te drugi oblici prijevoza. Podsustavi se ulijevaju u okosnicu sustava - željeznicu, i vrši se prelazak putnika sa jednog oblika prijevoza u drugi (cestovni ili koji drugi oblik u željeznički) u točkama integracije (zajednički kolodvori,...). Posebna pažnja mora se posvetiti i povezivanju javnog prijevoza sa najjednostavnijim oblicima mobilnosti ljudi u dnevnim migracijama učenika, studenata i radnika, kao što su vožnja biciklom i pješaćenje.

U ukupnoj prometnoj strukturi potrebno je težiti optimalnom udjelu pojedinog prijevoznog oblika (vrste prometa) te njime upravljati na inteligentan i održiv način. Tržišna komponenta

pri odabiru prijevoznog moda ili načinu korištenja prometa, trebala bi biti ipak sporedna, korektivna komponenta, a naglasak bi trebao biti na stvaranju društveno-ekonomskog sustava temeljenog na održivom razvoju.

IPP mora biti zasnovan na postavkama kvalitetnog, modernog i efikasnog sustava prijevoza putnika. Svojim karakteristikama i funkcijom mora utjecati na povećanje dostupnosti i prohodnosti regije te smanjenje troškova u gospodarstvu, omogućiti rast produktivnosti, olakšati i poticati mobilnost te stvarati pretpostavke za uravnotežen gospodarski i društveni razvoj.

Što je integrirani prijevoz putnika?

- Novi sustav lokalnog javnog prijevoza (JP) putnika u kojem su sva vozila javnog prijevoza (vlakovi, autobusi, tramvaji, brodovi...) objedinjena u **zajednički sustav prijevoza** putnika u određenoj regiji
- Za sve linije javnog prijevoza (vlakove, autobuse, tramvaje, brodove...) vrijede **jedinstvene (zajedničke) karte** na području cijele regije
- Temelji se na razvijenim sustavima JP-a kojeg koriste razvijene zemlje Europske Unije i svijeta
- Podržan i prepoznat kao **optimalan sustav organizacije JP-a** u svim temeljnim strateškim europskim dokumentima (Bijela Knjiga)
- Sustav najčešće koristi taktne vozne redove, odnosno **polasci sa svakog stajališta su u pravilnim vremenskim razmacima** (npr. svakih 10, 20, 30, 60 minuta itd.)
- U sustavu postoji veliki broj zajedničkih stajališta (terminala) na kojima se zaustavljaju različite vrste javnog prijevoza (vlak, autobus, tramvaj, brod...) te je lako moguće **brzo presjedanje**
- **Vozni redovi** u sustavu **usklađeni** su te omogućuju brz nastavak putovanja nakon presjedanja
- Kralježnicu sustava čine tračnički sustavi (vlakovi, tramvaji...) zbog svojih ekoloških, energetskih i infrastrukturnih prednosti
- Ostala vozila javnog prijevoza (autobusi) služe kao pritoci tračničkim sustavima i tako koriste svoje velike prednosti na kratkim relacijama

Važno je omogućiti bolju mobilnost u regiji koja je već sada gospodarski napredna, ulaže u razvoj sustava obrazovanja i želi biti regija u kojoj mjesto stanovanja nije ograničavajući čimbenik u poslovanju, intelektualnom razvoju, kao ni u karijeri ili privatnom životu.

Tri županije – jedan prometni sustav!

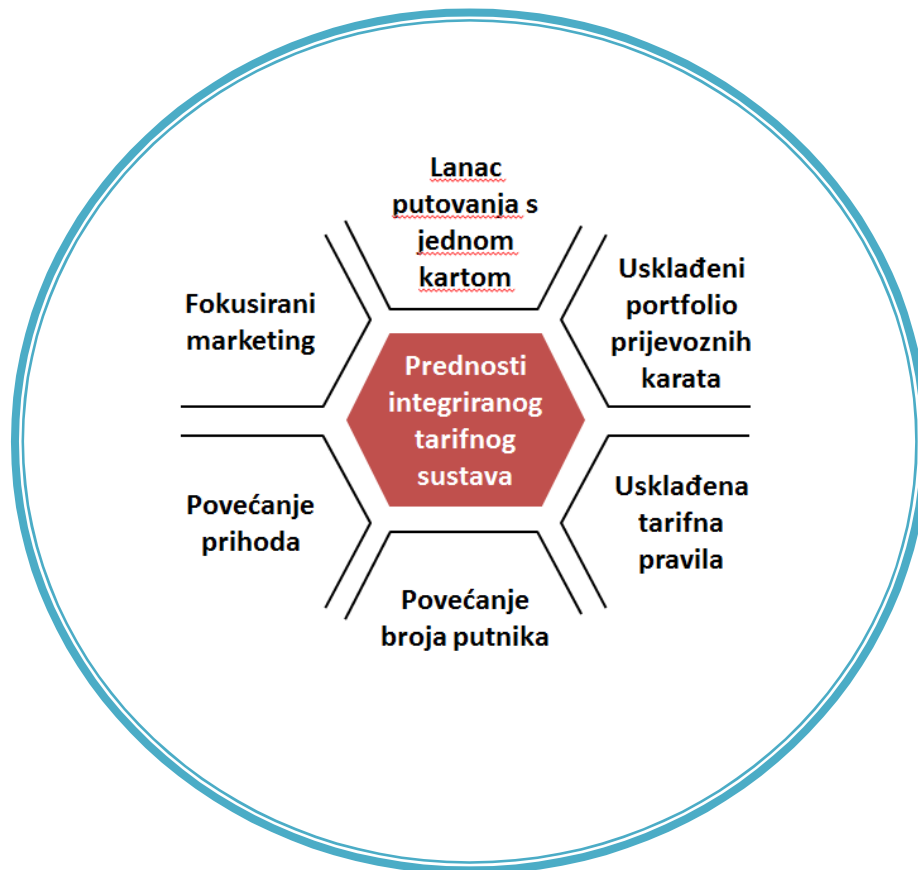
Varaždinska, Međimurska i Koprivničko-križevačka županija su 23. travnja 2014. godine sklopile Sporazum o partnerstvu na temelju kojeg će zajednički raditi na „Projektu razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske“.

Područje 3 županija, ukupne površine 3.739 km², ima 297.000 km željezničkih pruga, 514,5 km državnih cesta, 1.140,50 km županijskih cesta i 1.278,60 km lokalnih cesta. Prometni sustav u kojem prijevoz putnika nije usklađen i povezan, što generira nepotrebne troškove, produljuje vrijeme provedeno na putu i čini sustav dugoročno neodrživim te zagađuje okoliš. Na tom području živi 405.339 stanovnika (gustoća naseljenosti 362 st/km²) i od ključnog je značaja za održivi gospodarski razvoj.

Ciljevi projekta izrade Master plana:

- Projektom će se pridonijeti stvaranju **održivog, djelotvornog, sigurnog i učinkovitog prometnog sustava** sjeverne Hrvatske, koji trenutačno karakterizira nedostatak poprečne povezanosti, loša biciklistička infrastruktura, nekontroliran rast individualnog transporta, nezadovoljavajuće stanje javnog prijevoza i prometna zagušenja
- Projekt će doprinijeti rješavanju navedenih problemskih situacija upravo izradom Master plana uvođenja integriranog prijevoza putnika na području sjeverne Hrvatske koji će ponuditi **optimalne modele sustava prijevoza putnika** na projektnom području.
- Svrha izrade Master plana je izrada **stručnih podloga** neophodnih za **uspostavu integriranog prijevoza putnika**, zajedničke tarife i zajedničkih voznih karata na području županija
- Master plan mora dati rješenja za **povezivanje javnim prijevozom**: gradova i općina unutar županije, naznačiti mogućnosti povezivanja Županija sa susjednim županijama, posebice gradom Zagrebom i pograničnim regijama u susjednim državama
- Posebnu pažnju potrebno je posvetiti **dnevnim migracijama učenika** osnovnih i srednjih škola, **studenta te radnika** kao i povezivanju javnog prijevoza s najjednostavnijim oblicima mobilnosti kao što **su vožnja biciklom i pješaćenje**
- Master plan se izrađuje za razdoblje 2015. – 2027. godine, sa posebnim naglaskom na razdoblje 2016. – 2020.

- **Vrijednost** projekata koje bi Master plan pokrивao procijenjena je na **80 do 100 milijuna eura**



PREDNOSTI INTEGRIRANOG PRIJEVOZA PUTNIKA

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

Karakteristike trenutnog prometa u Hrvatskoj:

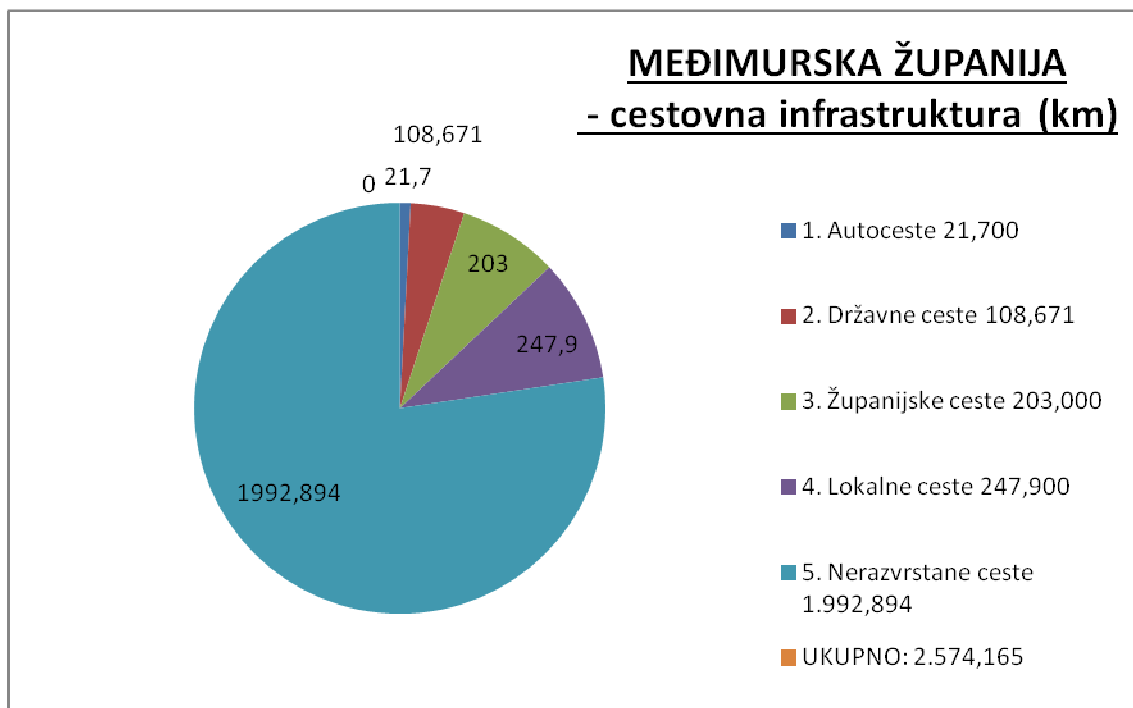
- Dominacija osobnog prijevoza (uglavnom automobili)
- Velike prometne gužve i zagađenje
- Povećana razina buke
- Niska prometna sigurnost
- Nedostatak parkirališnog prostora
- Ovisnost o automobilu

Sve navedeno dovodi do nepovezanosti između planiranja prometa i ostalih gospodarskih i društvenih sektora, prometnih zagušenja, problema sa parkiranjem i divljom urbanizacijom – navalom na gradove (stanovanje). Aspekt prometne infrastrukture i sam aspekt planiranja organizacije javnog prijevoza važni su glede planiranja prometa u prostornom i urbanom planiranju. Kvalitetnim planiranjem doprinijet će se uštedama u gradnji prometne infrastrukture, doprinijeti zaštiti okoliša, omogućiti inteligentno i održivo planiranje urbanih prostora, omogućiti optimalno korištenje prostora te tako povećati kvalitetu života, kako u gradovima, tako i na periferiji i u manjim mjestima (održivi razvoj urbanih i ruralnih sredina). IPP nudi ekonomičnije gospodarenje i njegovim korištenjem postiže se optimalno uređen lokalni javni prijevoz putnika. Njegovom važnom ulogom i u razvoju društva, podiže se kvaliteta života te omogućava kvalitetno planiranje mjesta življenja, rada i provođenja slobodnog vremena. IPP ima brojne prednosti nad prijevozom automobilom; ekološku, energetska i ekonomsku. Većim korištenjem željeznice i nastavno ostalih oblika javnog prijevoza, približavamo se postizanju održivog razvoja.

MEĐIMURSKA ŽUPANIJA

Međimurska županija geografski je smještena na području između dvije rijeke, Mure sa sjevera te rijeke Drave sa južne strane. Cestovna mreža povezana je sa okolnim područjima, nastavno na cestovnu mrežu Republike Hrvatske cestovnim mostovima preko rijeke Drave – mostom kod naselja Donja Dubrava, mostom kod Orehovice te mostom kod Varaždina, gdje

se nalazi i željeznički most. Preko rijeke Mure, nastavljajući se na cestovne mreže susjednih država; Republike Mađarske i Republike Slovenije, povezuju nas tri mosta – most kod Goričana, kod grada Mursko Središće te most kod naselja Sveti Martin na Muri. Osim mostovnih nastavka na okolne cestovne i željezničke mreže, veze se ostvaruju i kopnenim poveznicama (cestovni međunarodni granični prijelazi) kod mjesta Štrigova i mjesta Trnovec prema susjednoj državi; Republici Sloveniji i željeznička poveznica prema Sloveniji u pravcu Čakovec – Maribor. Međimurje je smješteno granično prema dvije države; Republici Sloveniji i Republici Mađarskoj, a prolazno služi i prometu koji gravitira prema Republici Austriji. Svoje komparativne prednosti geografske prirode, značaj prometnog čvorišta i ulaznih „vrata“ Hrvatske, Međimurska županija već godinama shvaća strateškim prednostima te razvija, ponajviše cestovnu mrežu i infrastrukturu, zadovoljavajući time općedruštvene, socijalne i gospodarske aspekte.



Master plan

Samim projektom se kroz izradu Master plana uvođenja integriranog prijevoza putnika stvara temelj uspostave sustava integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području Varaždinske, Međimurske i Koprivničko-križevačke županije. Projektom će se

pridonijeti stvaranju održivog, djelotvornog, sigurnog i učinkovitog prometnog sustava sjeverne Hrvatske, koji trenutačno karakterizira nedostatak poprečne povezanosti, loša biciklistička infrastruktura, nekontroliran rast individualnog transporta, nezadovoljavajuće stanje javnog prijevoza i prometna zagušenja.

Opći cilj ovog Projekta je prikazati potrebu i održivost uvođenja integriranog prijevoza putnika na području regije sjeverne Hrvatske koju čine, za sada ove tri županije.

Varaždinska županija zajedno sa partnerima Projekta, Međimurskom i Koprivničko-križevačkom županijom pripada funkcionalnoj regiji Središnje Hrvatske te imamo namjeru ubuduće na Pozive vezane uz prometni razvoj aplicirati i kao navedena regija, a kako je utvrđeno Strategijom prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2030. godine.

Sufinanciranje projekta

Inicijativa triju županija za suradnju i prijavu Projekta na natječaje strukturnih instrumenata je formalizirana potpisivanjem Sporazuma o partnerstvu na „Projektu razvoja integriranog prijevoza putnika i intermodalnog prijevoza tereta na području regije sjeverne Hrvatske“ u travnju 2014. godine. Tri županije su Sporazumom zajednički utvrdile kako je od vitalnog interesa za svekoliki i održivi razvoj županija, a posebice održivi gospodarski razvoj i zaštitu

okoliša, potrebno osigurati dobru mobilnost stanovništva i roba na području cijele regije sjeverne Hrvatske, kao prometno funkcionalnog područja.

Projekt sufinancira Europska unija kroz Operativni program „Promet“ 2007.-2013. iz Europskog fonda za regionalni razvoj. Ukupna vrijednost Projekta iznosi 3,2 mil. kuna te je potpisan Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava Projekta sa Ministarstvom pomorstva, prometa i infrastrukture. Sufinanciranje od strane MPPI-a iznosi 85%, dok preostali dio sufinanciraju tri županije – partneri na projektu, svaka sa po 5 %.

ZAKLJUČAK

Izrada ovog Master plana zahtijevala je veliki trud mnogih dionika. Jedan od glavnih njihovih ciljeva bio je stvoriti temeljni strateški dokument koji će Varaždinska, Međimurska i

Koprivničko-križevačka županija u vremenskom okviru do 2027. godine omogućiti korištenje sredstava Europske unije za prometne projekte. No, osim toga jednaku važnost ima i stvaranje strateškog temelja za prometni razvoj koji se temelji na održivosti. Ovdje se ne misli samo na održivost po pitanju očuvanja okoliša i uštede energije, već o održivosti u širem smislu koja osim okoliša sagledava i ekonomsku i socijalnu dimenziju.

Promet direktno utječe na klimatske promjene i zagađenje. Kako bi se ti negativni učinci sveli na minimum, većina putovanja ljudi i robe mora se prebaciti na one modove (vrste) prijevoza koji najmanje štete okolišu. Zbog toga europske i nacionalne strategije, ali i ovaj Master plan, govore o potrebi stvaranja Integriranog prijevoza putnika (IPP) i intermodalnog prijevoza tereta, kako gradove i naselja treba razvijati kao mjesta s mnogo ugodnih pješačkih i biciklističkih staza, a prijevoz putnika većinom valja organizirati javnim prijevozom. Kada je prijevoz integriran, željeznički i autobusni sustav međusobno su usklađeni i lako ih je kombinirati. Uz to prijevozne karte su zajedničke, a sve informacije o putovanjima moguće je naći na jednom mjestu i putem različitih kanala informiranja. Kada se govori o prijevozu tereta, potrebno je razvijati pametnu gradsku logistiku i prijevoz kamionima na kraćim relacijama gdje su njihove prednosti najveće. Na dužim relacijama, odnosno za tranzit kroz Varaždinsku, Međimursku i Koprivničko-križevačku županiju, valja većinom koristiti željeznički prijevoz.

IPP znatno povećava kretanje ljudi u velikim, a pogotovo u malim mjestima. On integrira ruralna i urbana područja te učestalim prijevoznim uslugama daje mogućnost života na selu i lakog dolaska do gradova i obrnuto. Ljudima daje mogućnost biranja najboljeg mjesta za život i rad čineći ih znatno više socijalno uključenima te time stvarajući temelje za kvalitetno življenje u gotovo svim dijelovima županija. Ljudi koji ostaju živjeti u malim mjestima temelj su očuvanja zdrave poljoprivrede, malih obrta i poduzeća te narodne tradicije i običaja. Urbane sredine s mnogo prijevoznih mogućnosti IPP-om privlače ljude i iz okolnih sredina lakoćom sudjelovanja u kulturnom, obrazovnom i ekonomskom razvoju gradova. Tek tada oni postaju pravi centri, manjih ili većih regija.

Pred dionicima je još dugi put kako bi značajno unaprijedili prometni sustav, život i rad u Varaždinskoj, Međimurskoj i Koprivničko-križevačkoj županiji. Sigurno neće biti lako zaustaviti iseljavanje mladih, te stagnaciju u broju radnih mjesta. Bolji prometni sustav građen na temeljima održivosti ne može sam preokrenuti te trendove, ali može u tome znatno pomoći. Zbog toga je želja autora ovog Master plana da dionici prihvate njene zaključke, te da u suradnji s građanima proaktivno krenu u stvaranje novog održivog prometnog sustava, a time i kvalitetnijeg života građana.