Uloga prometne infrastrukture u turizmu

Andreani, Moira

Undergraduate thesis / Završni rad

2015

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Pula / Sveučilište Jurja Dobrile u Puli**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:137:667575

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

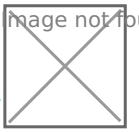
Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**



Repository / Repozitorij:

Digital Repository Juraj Dobrila University of Pula





SVEUČILIŠTE JURJA DOBRILE U PULI

FAKULTET EKONOMIJE I TURIZMA

„DR. MIJO MIRKOVIĆ“

ULOGA PROMETNE INFRASTRUKTURE U TURIZMU

ZAVRŠNI RAD

Pula, 2015.

SVEUČILIŠTE JURJA DOBRILE U PULI
FAKULTET EKONOMIJE I TURIZMA
„ DR. MIJO MIRKOVIĆ“

ULOGA PROMETNE INFRASTRUKTURE U TURIZMU

ZAVRŠNI RAD

Kolegij: Ekonomika turizma
Mentor: Prof.dr.sc. Marija Bušelić
Student: Moira Andreani
Status: izvanredni student
Smjer: Turizam

Pula, lipanj 2015.

SADRŽAJ

1. UVOD 3
1.1. Predmet i cilj istraživanja 5
1.2. Znanstvene metode istraživanja 5
1.3. Struktura rada 5
2. KOMPLEMENTARNOST ODNOSA PROMETA I TURIZMA. 6
2.1. Uloga prometa u turizmu 7
2.2. Međuodnos prometa i turizma 9
2.3. Prometna usluga kao turistički proizvod 11
3. PROMETNA POLITIKA REPUBLIKE HRVATSKE 13
3.1. Prometne grane u Republici Hrvatskoj 15
3.1.1. Cestovni promet i turizam 15
3.1.2. Željeznički promet i turizam 19
3.1.3. Pomorski promet i turizam 24
3.1.4. Zračni promet i turizam 30
4. PROMET I TURIZAM U EUROPI 34
4.1. Sinergijski učinci prometa i turizma u odabranim europskim destinacijama 36
4.1.1. Analiza i interpretacija podataka 38
5. UTJECAJ PROMETA NA OKOLIŠ 42
5.1. Politika zaštite okoliša u konceptu održivog razvitka prometa i turizma 44
5.2. Ekonomske posljedice zagađenja okoliša 46
6. ZAKLJUČAK 49
LITERATURA 51
POPIS GRAFIKONA I TABLICA 52

1. UVOD

Promet i turizam imaju obilježja dinamičkih i međusobno povezanih sustava.

Kroz oba sustava prožima se fenomen mobilnosti, koji predstavlja i opisuje potrebu suvremenog čovjeka za kretanjem. Mobilnost se realizira kroz promjenu mjesta boravka na kraće ili dulje vremensko razdoblje, dakle kroz putovanje, koje je sastavni dio svake turističke aktivnosti. Danas su utjecaji prometa na turizam i obrnuto vidljiviji nego li ikad ranije.

Turizam utječe na promet putem intenzivnije izgradnje i modernizacije prometne infrastrukture, porasta i modernizacije kapaciteta prometnih sredstava, porasta putnika i tereta kao i uvođenja novih oblika organizacije prometa. Promet na turizam utječe savladavanjem udaljenosti, dakle skraćivanjem putovanja u turističke svrhe.[1] Tržišno pozicioniranje destinacije zavisi uglavnom o tri osnovna elementa: dostupnost, privlačnost i organiziranost.[2] Prometom se omogućuje fizičko savladavanje udaljenosti od tržišta i destinacije, stoga se njime postiže realizacija tržišne potražnje. Između prometa i spomenutih elemenata destinacije postoji odnos proporcionalnosti, pa je destinacija usred kvalitetnijeg prometa lakše dostupna, bolje organizirana i privlačnija, bolje pozicionirana pa samim time i više prepoznatljiva. Sinergijski učinak prometa i turizma ogleda se u činjenici da vremenski i sadržajno usklađeno investiranje u prometni i turistički kapacitet daje veće financijske učinke od učinaka koji bi se ostvarili zasebnim ulaganjem jednakog kapitala u jednu i u drugu djelatnost, te samim time ova pojava zaslužuje uvažavanje prilikom investiranja u prometne i turističke kapacitete.

Osim pozitivnih, promet ima i negativne učinke na turizam, od kojih se posebno ističe zagađenje čovjekove okoline. Cestovna prometna grana, kao nositelj prometnih aktivnosti u Hrvatskoj, ima najveću ulogu i u hrvatskom turizmu, naročito nakon izgradnje modernih autocesta prema jadranskim odredištima, ali je ujedno i najveći zagađivač, kako ispušnim plinovima, bukom, tako i drugim oblicima onečišćenja. Isto tako, zbog niske razine sigurnosti pojedinih prometnih modaliteta u pojedinim turističkim destinacijama može doći do smanjenja turističkog prometa. Prometna infrastruktura zbog porasta prometnih tokova, signalno-sigurnosnih uređaja i ostalih konstrukcijskih elemenata, postaje sve većih dimenzija i gustoće po jedinici površine, stoga vizualno degradira prostor i oduzima od prirode područja koja bi se mogla koristiti u druge društveno prihvatljive svrhe.

U funkciji turizma podjednako važnu ulogu ima i individualni i javni prijevoz,

[1] Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Opatija, 2006., str. 33
[2] Magaš, D.: Management turističke organizacije i destinacije, Opatija, 2003., str. 26

prijevoz robe i putnika, prometna infrastruktura, a posebno međuovisnost različitih prometnih grana unutar prometnog sustava.

Planski razvitak prometne infrastrukture prema i na području turističke destinacije je prvi korak u određivanju granice do koje će se promet na turističkom području razvijati. Zadnjih nekoliko godina, više no ikad se povećao broj destinacija koje su uložile u turistički razvitak, pretvarajući moderni turizam u ključni pokretač socio-ekonomskih procesa, stvaranja novih radnih mjesta i poduzeća, te razvoj infrastrukture.

U ovom će se radu obraditi tema prometne infrastrukture i njena uloga i utjecaj na turizam. Svaka prometna grana temeljem najnovijih podataka do kojih se došlo istraživanjem obraditi će se zasebno sa utvrđenim implikacijama na turizam i konačno dati završna analiza obrađenih elemenata sa ciljem boljeg razumijevanja međuodnosa prometa i turizma, odnosno prihvaćanja ili odbacivanja postavljene hipoteze:
Razvoj prometnih sredstava i prometne infrastrukture za prijevoz velikog broja ljudi sastavni je i nerazdvojiv dio razvoja modernog turizma.

Promet i turizam kao međusobno povezani fenomeni, ovise jedan o drugome, utječu jedan na drugoga, a gospodarskom strategijom Republike Hrvatske određeni su kao jedni od nositelja gospodarskog razvitka zemlje.

Pozitivni i negativni efekti kojima promet utječe na razvoj turizma s vremenom postaju sve izraženiji, pa ih je potrebno međusobno usklađivati na osnovama održivog razvitka, čuvajući čovjekov okoliš, na čemu se temelji turizam u Hrvatskoj. Dosadašnja prometna politika neravnomjernog razvoja prometnog sustava, po kojoj se cestovni promet brzo razvijao posebice kroz izgradnju objekata prometne infrastrukture, dok su druge prometne grane stagnirale, ne može osigurati kvalitetnu logističku potporu turizmu u budućnosti.

1.1. Predmet i cilj istraživanja

Predmet i cilj istraživanja ovog rada je razrada pozitivnih i negativnih učinaka prometa na turizam i obrnuto, te njihova međusobna ograničenja, ali i sinergijski učinci. Sama pojava prometa bio je preduvjet pojave turizma, dok je danas razvoj suvremenog turizma neodvojiv od razvoja prometa.

1.2. Znanstvene metode istraživanja

Metode koje su se koristile prilikom istraživanja jesu empirijska metoda istraživanja, metoda analize i sinteze prikupljenih informacija, metoda komparacije, te deskriptivna metoda kojom je oblikovan tekst.

1.3. Struktura rada

Rad je podijeljen u šest poglavlja koja se dijele na manja potpoglavlja kako bi se ostvarila veća preglednost i razumijevanje rada.

Uvodno, prvo poglavlje opisuje i definira problem istraživanja, upućuje na temeljne ciljeve istraživanja, navode se metode kojima će se služiti u obradi teme i objašnjava se struktura i sadržaj rada.

Drugo poglavlje, *Komplementarnost odnosa prometa i turizma*, uvodi nas u kompleksnost odnosa turizma i prometa, njihovo sinergijsko djelovanje i ograničenja.

Treći dio rada, *Prometna politika Republike Hrvatske,* obrađuje navedenu temu kao vrlo aktualnu s obzirom na potrebu praćenja prometnih tokova u Europi i svijetu, te potrebu uspješne integracije u prometnu sliku Europe. Vrlo opširno prikazuje stanje u svim prometnim granama u Republici Hrvatskoj kroz pojedinačne strategije prometnog razvoja.

Četvrto poglavlje, *Promet i turizam u Europi,* kratko i koncizno obrađuje temu u Europi sa analizom podataka vodećih europskih turističkih država i usporedbom istih sa stanjem u Hrvatskoj.

Peto poglavlje, *Utjecaj prometa na okoliš,* daje osvrt na ekonomske posljedice zagađenja okoliša kako bi se globalno utjecalo na razvoj svijesti kako kod svakog žitelja planete Zemlje, tako i na institucije koje svakodnevno ulažu financijske i svekolike napore u svrhu očuvanja prirode. Teorijski će se razraditi pojam održivog razvoja i njegovo značenje za promet i turizam.

Šesto poglavlje, odnosno Z*aključak* donosi konačne rezultate do kojih se istraživanjem rada došlo uzimajući u obzir i pozitivne i negativne implikacije prometa na turizam, te će se na temelju dobivenih podataka dati preporuke za buduće djelovanje i razvoj.

2. KOMPLEMENTARNOST ODNOSA PROMETA I TURIZMA

Prometna infrastruktura je preduvjet razvoja prometa, a promet, budući da se sastoji od skupa pojedinačnih prijevoza, je sastavni dio turističkog putovanja. Prometna infrastruktura je dakle nužan uvjet za razvoj turizma u nekoj destinaciji, iako ne i dovoljan. Naime, prometna infrastruktura, sama po sebi, ne znači uvijek i odgovarajuću prometnu dostupnost destinacije, jer ona ovisi i o dostupnosti, odnosno o organizaciji prijevoza unutar destinacije. Prometna dostupnost turističke destinacije vezana je za glavnu državnu i međudržavnu prometnu infrastrukturu (prometnice i terminale) koja treba, uz javna i osobna prijevozna sredstva i organizaciju prometa omogućiti zadovoljenje prometnih zahtjeva tzv. dalekog prometa. Prometno dostupnija destinacija će imati više izgleda za bolje korištenje turističkih kapaciteta i ukupan razvoj nego ona koja to nije, pod uvjetom da obje imaju približno jednako atraktivne turističke sadržaje.

2.1. Uloga prometa u turizmu

Turističko putovanje je prije svega doživljaj, koji se sastoji od niza pojedinačnih utisaka u kojima prijevoz, ili u širem smislu promet, ima značajnu ulogu. U uvjetima sve jače konkurencije na turističkom tržištu, nezadovoljstvo ma i jednim dijelom turističkog doživljaja može odvratiti kupca (turista) od ponovne kupnje istog proizvoda. Ako se ima na umu činjenica da vrijeme provedeno u prijevoznim sredstvima često čini znatan dio ukupnog vremena provedenog na putovanju, može se lakše sagledati uloga koju prijevoz ima u današnjem turizmu. Od nekadašnje uloge prijevoza, stići što prije i zaboraviti tu neugodu, prijevoz danas ima posve drugu ulogu - i on se pretvara u turistički doživljaj. Pretvaranje prijevoza u tiristički doživljaj moguće je, međutim, i uz osiguranje primjerene kvalitete uobičajene prijevozne usluge kao i uz stvaranje atraktivne ponude kojom se turisti mogu koristiti tijekom puta do odabrane destinacije. U to se mogu uvrstiti: ponuda pratećih uslužnih objekata uz ceste, ponuda u zračnim lukama i drugim putničkim terminalima (pomorskim, željezničkim i cestovnim) te u javnim prijevoznim sredstvima, a podrazumijeva i pružanje raznih informacija tijekom putovanje, mogućnost rezervacije smještaja, razgledavanje usputnih turističkih atrakcija itd.

Prijevoz u pojedinim slučajevima može biti tako atraktivan da je doživaljaj prijevoza određenim prijevoznim sredstvom glavni motiv odlaska na putovanje. Jednako tako, pojedine vrste prijevoza u turističkoj destinaciji mogu, zbog svoje atraktivnosti, učiniti boravak

zanimljivijim i sadržajnijim, što sve doprinosi ukupnoj atraktivnosti destinacije.

Promet je područje u kojemu i dalje djeluje vrlo dinamičan znanstveni i tehničko-tehnološki napredak koji rezultima novim prometnim sredstvima, učinkovitijim organizacijskim rješenjima, bržim i kvalitetnijim prijenosom informacija, a suvremeni informacijsko-komunikacijski sustavi otvaraju mogućnost racionalnog upravljanja prometnim tokovima koji uz temeljnu zadaću pridonose sigurnosti i zaštiti okoliša.

Brzina, udobnost i sigurnost, koje su prema istraživanjima putnika i turista najbitnije odrednice kvalitete prometne usluge, jesu ciljevi čijem ostvarenju treba težiti u budućem razvoju prometa. Tome svakako treba dodati potrebu za očuvanjem prirodnih resursa koji su neobnovljivi, a koje promet sve više ugrožava, kako raste turistički promet i potraga za novim još netaknutim područjima. Zaštita okoliša jedna je od primarnih zadataka prometne politike kako na državnoj, tako i na međunarodnoj razini, na način da se oblikuje i provodi cjelovita politika zaštite okoliše, te da se veća pozornost posveti mogućnostima aktiviranja turističkih subjekata na ekološkim programima.

I promet i turizam jesu interdisciplinarna i multidisciplinarna znanstvena područja, što uvelike otežava njihovo istraživanje. Potrebno je uskladiti ciljeve obiju politika, te ih u sinergijskom konceptu ostvarivati, dajući pri tome prednost suvremenim ekološkim i atraktivnim prometnim modalitetima.[3]

Sinergijskim djelovanjem svih prometnih grana u robnom i putničkom prijevozu, promet obavlja sljedeće uloge u funkciji turizma:

- osigurava dostupnost turističke destinacije pomoću objekata prometne infrastrukture

- osigurava „ kvalitetno putovanje“ – turist mora putovanje doživjeti kao udobno, brzo, sigurno i cjenovno prihvatljivo (ekonomično)

- pretvara putovanje u „ turistički doživljaj“ – putovanje u turističke svrhe turistu mora ostati u sjećanju kao nešto zaminljivo i još nedoživljeno, kao nešto nezaboravno

- osigurava mobilnost turista u samoj turističkoj destinaciji – prošlo je vrijeme pasivnog odmora za turiste suvremenog vremena, koji putuju, istražuju, upoznaju i žele doživjeti nešto novo

[3] Šolman, S.: Uloga cestovnog prometa u turizmu, Acta Turistica Nova, Utilus visoka poslovna škola, Zagreb, 2010., str. 233

- osigurava kvalitetnu opskrbu turističke destinacije – turist u svom odredištu, a i za vrijeme samog putovanja do njega, troši i kupuje, što pretpostavlja nužnost pravodobne, količinski dostatne i efikasne opskrbe zasnovane na suvremenim logističkim principima (just-in-time, door-to-door i drugi)

- realizira posebne oblike prometnih usluga kao turističku atrakciju u turističkim odredištima (turistički vlak, brodić, prijevoz žičarom) koje istima daje prepoznatljivost i dodatnu dimenziju kvalitete.

2.2. Međuodnos prometa i turizma

Promet i turizam međusobno ostvaruju snažnu interakciju. Turizam utječe na promet na više načina od kojih su najznačajniji:

- Intenziviranje izgradnje i modernizacije prometne infrastrukture
- Porast i modernizacija kapaciteta prometnih sredstava
- Uvođenje novih oblika organizacije prometa
- Porast prometa putnika i tereta.

Promet utječe na turizam omogućavanjem putovanja u turističke svrhe. Zahvaljujući prometnim mogućnostima svaka destinacija na zemlji je potencijalno turističko odredište. Mogućnost odlaska od tržišta do destinacije moguća je jedino prometom. Prometom se postiže realizacija tržišne potražnje.

Tijekom povijesnog razvitka željeznički promet je utjecao na masovnost putovanja pa tako i putovanja s turističkim motivima, cestovni promet je utjecao na elastičnost u dostupnosti brojnih destinacija i na individualnost u vremenskom i prostornom oganiziranju putovanja, a zračni promet je utjecao na brzinu i porast udaljenosti turističkih putovanja. Zahvaljujući nekada nezamislivim prometnim mogućnostima, sa stajališta dostupnosti posjetiteljima gotovo svaka destinacija na Zemlji potencijalno je turističko odredište.

Destinacija koja ima kvalitetniji promet je lakše dostupna, bolje organizirana i privlačnija. Kao takva na turističkom tržištu se prepoznaje kao kvalitetnija. Turistička destinacija obuhvaća različite turističke sadržaje koji su motivi dolaska turista. Primarni elementi su ugostiteljske i prometne usluge. Djelatnosti koje pridonose kvaliteti usluge u

turističkim destinacijama su sportsko rekreacijski sadržaj, zabavni sadržaji, trgovine i servisne usluge, obrazovni programi, banke i mjenjačnice, osiguravajuća društva, poštanski uredi, telekomunikacijske usluge, promocija i prodaja te kulturno-povijesni spomenici i sl. Kvaliteti turističke destinacije pridonose i čimbenici koji nemaju značajke djelatnosti kao što su : klimatske prilike, značajke krajolika, ljubaznost stanovništva, razina očuvanosti okoliša i ostali prirodni uvjeti.

Promet i turizam je potrebno učinkovito povezivati na svim područjima u državi i inozemstvu, u čemu agencije i predstavništva imaju ključnu ulogu, jer su rezultati ove suradnje izuzetno važni gospodarstveni impulsi. Sinergijski učinak kao pojava, razmatra odnos uzajamne povezanosti između prometa i turizma koji se najbolje ogleda u činjenici da vremenski i sadržajno usklađeno investiranje u prometni i turistički kapacitet daje veće financijske učinke od učinaka koji be se ostvarili zasebnim ulaganjem jednakog kapitala u jednu i u drugu djelatnost, ali vremenski i lokacijski neusklađeno.

Osim uzajamnog propulzivnog učinka, u odnosu međuovisnosti prometa i turizma prisutno je i ograničavajuće djelovanje. Zagađivanjem okoliša i niskom razinom sigurnosti promet ne samo da stvara velike probleme društvu i gospodarstvu, već i direktno ugrožava razvitak turizma. Ograničavajući utjecaj prometa na turizam ostvaruje se prometnom infrastrukturom i prometnim sredstvima. Prometna infrastruktura koja zbog porasta prometnih tokova, signalno-sigurnosnih uređaja i ostalih sigurnosnih konstrukcijskih elemenata, postaje sve većih dimenzija i sve veće gustoće po jedinici površine, vizualno degradira prostor i oduzima od prirode područja koja bi se mogla koristiti na druge društveno prihvatljivije načine.

Osim navedenih, ostali negativni aspekti utjecaja cestovnog prometa na turizam jesu:

- Loša organizacija prometa u većini turističkih središta (prometne gužve, prometni kolaps za vrijeme smjene turista, loša signalizacija, otežana opskrba)
- Problemi u dimenzioniranju javnih prijevoznih kapaciteta zbog izrazite neravnomjernosti prometne potražnje tijekom godine (problem sezonalnosti hrvatskog turizma)
- Cestovni primet je nesigurniji od drugih prijevoznih oblika, a nesigurnost se povećava time što je prometna infrastruktura lošija
- Objekti cestovne prometne infrastrukture uzurpiraju priobalni pojas (primjer Jadranske ceste)
- Zračne luke velikih gradova loše su cestovno povezane s užim gradskim pojasom
- „ povijesne“ specifičnosti prometne infrastrukture, posebice u primorskim mjestima (

pr. uske ulice, loše riješen promet u mirovanju, lokacije tržnica, muzeja i sličnih turistički važnih objekata) znatno otežavaju odvijanje prometa.

Ograničavajući utjecaj turizma na promet sastoji se u određivanju granice do koje će se promet na turističkom području razvijati. Stoga je potrebno prometnu infrastrukturu planski razvijati i prema turističkoj destinaciji i na području tirističke destinacije. Potrebno je dugo zagovaranu i provođenu strategiju viška prometne infrastrukture zamijeniti strategijom popunjavanja nedostatnih infrastrukturnih kapaciteta i eliminiranja uskih grle te strategijom ravnomjernog razvitka svih prometnih grana unutar prometnog sustava.

2.3. Prometna usluga kao turistički proizvod

Turistički proizvod je ukupnost materijalnih i nematerijalnih elemenata koji pripadaju izvornoj ili izvedenoj turističkoj ponudi, zajednički rezultat ponude jednog područja (destinacije), odnosno cjelovitost zahtjeva kupca – turista prema određenom području ili nositelju ponude. Treba obuhvaćati barem dva od tri elementa, a to su: promet, sadržaj i ostale turističke usluge koje nisu promet niti smještaj.[4] Prometna usluga odlikuje se u značajkama:

- Nematerijalni karakter
- Nedjeljivost procesa proizvodnje i potrošnje
- Nemogućnost uskladištenja
- Heterogenost
- Vlasništvo

Specifične značajke prometne usluge su:

- visoka cijena,
- sezonalnost,
- međuovisnost,
- utjecaj na društvo i
- utjecaj vanjskih čimbenika.

[4] Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Opatija, 2006., str. 42

Turisti svoja putovanja i troškove planiraju. Cijena prijevoza i smještaja čini glavninu troškova putovanja. Sezonalnost turističkog putovanja stvara temeljne probleme u poslovanju a to je kako povećati stupanj iskorištenosti kapaciteta i postići veće popunenje kapaciteta u razdoblju izvan vršnog opterećenja. Turoperatori i agencije mogu jednostavno započeti i napustiti posao dok prometna i hotelska poduzeća nisu u takvoj poziciji. Neprijeporan je utjecaj turizma i prometa na društvenu zajednicu. Lokalno stanovništvo teško prihvaća porast prometa ljudi i prometnih sredstava jer time se povećava buka, zagađenje, problemi sa parkiranjem vozila i odvijanjem lokalnog prometa.

Turizam spada u skupinu najosjetljivijih na vanjske utjecaje: ratovi, prirodne katastrofe, teroristički napadi, zagađenje, epidemije zaraznih bolesti, negativan publicitet i nesreće. U turističkom proizvodu udio prometne usluge može varirati – od njenog izostajanja, preko dopune ostalim uslugama do dominantne uloge.

Kod individualnog organiziranja putovanja turist sam odabire lokaciju i prometno sredstvo te vremenski planira putovanje. Od strane turističke destinacije na raspolaganju mu je stavljena prometna infrastruktura. O kvaliteti infrastrukture ovisi kvaliteta putovanja što znači da je utjecaj prometa na turistički proizvod posredan. Prometna usluga je dopuna uslugama u turističkom proizvodu, a može biti i dominantna, npr. u kružnim putovanjima morem osnova je usluga vodnog prometa. Bez njega taj turistički proizvod ne postoji.

3. PROMETNA POLITIKA REPUBLIKE HRVATSKE

Vizija prometne politike RH je izgradnja moderne prometne infrastrukture koja će služiti razvoju gospodarstva i turizma u skladu s potrebama stanovništva i integracije Hrvatske u prostor EU. Prometna politika RH sada se mora promatrati u kontekstu EU pri čemu se do sada EU ponajviše povezivala u pravcu zapad-istok a nešto slabije u pravcu sjever-jug.

U današnjem, globaliziranom, svjetskom gospodarstvu konkurentski napredak svakog gospodarstva, pa tako i hrvatskog, između ostalog ovisi i o omogućavanju što efikasnijeg putovanja ljudi i robe. Ključna prepreka u ostvarivanju cilja efikasnog prijevoza/prometa je nedostatak i nedovoljna kvaliteta prometne infrastrukture.

Ulaganje u izgradnju nove prometne infrastrukture, jedan je od preduvjeta kontinuiranog održivog razvitka. Planiranje razvitka prometne infrastrukture osnovano je na analizi prirode potražnje za prometnim uslugama. Procesom planiranja analiziraju se sadašnji i budući odnosi prometne potražnje. Proces planiranja sastoji se i od niza provjera dobivenih rezultata i to na različitim razinama odlučivanja. Dugoročni planovi moraju biti u skladu sa ciljevima prometne politike, ekonomskog razvitka, socijalne politike i zaštite okoliša.

Republika Hrvatska temelji razvitak svog prometnog sustava na ″Strategiji prostornog uređenja″, koju je donio Hrvatski Sabor 1997. godine i ″Strategiji prometnog razvitka Republike Hrvatske″koju je Hrvatski Sabor donio 1999. godine. Od pristupanja Europskoj uniji 1. srpnja 2013. godine, utvrđivanje razvoja prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj, prvenstveno u skladu s okvirom prometne politike Europske unije od ključne je važnosti. Na temeljima revizije i unapređenja Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske iz 1999. godine potrebno je temeljiti dugoročni razvoj i buduća ulaganja u prometni sektor, koja će odgovarati stvarnim potrebama za novom prometnom infrastrukturom i omogućavati učinkovito i realno planiranje i definiranje prioriteta, s ciljem da prometne usluge i infrastruktura budu funkcionalni i raspoloživi za korisnike.

Ova Strategija predstavlja polazišnu točku u novom procesu planiranja prometnog razvoja Republike Hrvatske. Ključna faza tog procesa je izrada Nacionalnog prometnog modela (NPM), koji će biti razrađen tijekom 2016. godine. Po objavi rezultata NPM-a, provest će se procjena i moguća revizija ove Strategije, a naknadna revizija uslijedit će kao priprema za nadolazeća programska razdoblja Europske unije.

Strategija razvoja prometa Hrvatske[5] potaknuti će razvoj sofisticiranih i suvremenih modela prijevoza te uspostavu logističkih lanaca koji će omogućiti suvremene oblike proizvodnje odnosno distribucije kao što je primjerice upravovremeni model (just-in-time).

Strategija razvoja prometa Hrvatske formulira slijedeće ciljeve:

1. unaprjeđenje prometne povezanosti sa susjednim zemljama;
2. poboljšanje povezanosti funkcionalnih regija unutar Hrvatske u putničkom prometu;
3. poboljšanje regionalne povezanosti jačanjem teritorijalne kohezije;
4. unaprjeđenje putničkog prometa u gradovima;
5. povećanje teretnog prometa;
6. unaprjeđenje organizacijske i operativne strukture prometnog sustava (jačanje prometne sigurnosti, poboljšanje energetske učinkovitosti i djelotvornija zaštita okoliša).

Oblik Republike Hrvatske i njezina teritorijalna "naslonjenost", s jedne strane na sjeverne nizinske prometne putove, a s druge na obalu jadranskog mora, jasno upućuju na vitalno značenje prometnih infrastruktura za njezin razvoj, kao i na potrebu kopnene i morske međusobne povezanosti zemalja europskog jugoistoka i srednje Europe preko hrvatskog teritorija.

Hrvatska je naslijedila najveći dio svojih tradicionalnih prometnih infrastruktura od bivših državnih zajednica u kojima je živjela, od Austro-ugarske monarhije i od dviju jugoslavenskih država (1918-41. i 1945-90). Koncepcija i namjena ovih prometnih infrastruktura nije vodila računa o hrvatskim prometnim potrebama, a posebice ne o onima koje je donijela državna nezavisnost. Ove nove potrebe odnose se:

• na neophodnost prometnog povezivanja i teritorijalnog integriranja RH;
• na potrebe povezivanja putem modernih i sigurnih infrastruktura;
• na potrebe postizanja inter-operabilnosti hrvatskih prometnih sustava s prometnim sustavima naših susjeda i naročito sa zemljama članicama EU.

Hrvatski teritorij je izrazito tranzitni u prometnom smislu - što ukazuje prolaz triju Pan europskih koridora (V, VII. i X.) kroz Republiku Hrvatsku te tako promet odnosno prijevoz u cjelini predstavlja ne samo internu potrebu RH, nego i jednu od njezinih mogućih komparativnih prednosti. Izbor multi-modalnih Pan Europskih koridora preko hrvatskog teritorija ukazuje na to, da je teritorijalni položaj RH ne samo njezina prednost, nego i obveza prema njoj samoj, kao i prema Europi. Kad se ovim nespornim činjenicama doda još i

[5] http.//www.mppi.hr (Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture) – 23.02.2015.

podatak, da je turizam jedna od osnovnih propulzivnih grana hrvatskog gospodarstva, kao i to, da:

• prometne infrastrukture bitno utječu na natjecateljsku sposobnost hrvatskog turizma,
• da veliki dio dobara i usluga potrebnih za turističku ponudu isto tako stiže putem prometnih infrastruktura, onda je slika o ulozi ovih infrastruktura u hrvatskom gospodarstvu potpunija.

3.1. PROMETNE GRANE U REPUBLICI HRVATSKOJ

Promet kao izrazito složeni dinamički sustav sastoji se od naprijed navedenih podstustava, odnosno prometnih grana koje će se u nastavku pojedinačno obraditi. Nagli razvoj motorizacije u svijetu uvjetovao je i ubrzani razvoj prometa, posebnice cestovnog.

3.1.1. Cestovni promet i turizam

Hrvatska je u posljednjih petnaestak godina radikalno promijenila svoju cestovnu infrastrukturu. Prije svega, to je posljedica izuzetno intenzivne izgradnje autocesta, dok je ostala cestovna mreža u nevelikoj mjeri poboljšana ili dograđena. Podaci o cestovnoj infrastrukturi odnose se na razvrstane javne ceste. U 2012. provedeno je razvrstavanje javnih cesta (Odluka o razvrstavanju javnih cesta i Odluka o cestama na području velikih gradova koje prestaju biti razvrstane u javne ceste; NN, br. 44/12.). Županijske i lokalne ceste na području gradova prekategorizirane su u gradske ceste, čime postaju nerazvrstane ceste koje nisu u nadležnosti Hrvatskih cesta d. o. o. Ponovno razvrstavanje javnih cesta provedeno je 2014. godine, stoga su u nastavku navedeni najnoviji podatci. Iz naprijed navedenog proizlazi da je ukupna dužina mreže javnih cesta u Hrvatskoj 27.031 km, a njezina struktura prema vrstama cesta je slijedeća:[6]

- autoceste (1.420 km)
- državne ceste (6.886 km)
- županijske ceste (9.647 km)
- lokalne ceste (9.078 km)

Hrvatska ima relativno slabo razvijenu mrežu javnih cesta, ali izuzetno razvijenu mrežu autocesta i da u tom pogledu postoji nerazmjer. Mreže autocesta 2014. godine u Hrvatskoj:

[6] Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture www.narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2014

- A1 Zagreb - Split – Dubrovnik
- A2 Zagreb – Macelj
- A3 Bregana - Zagreb – Lipovac
- A4 Zagreb – Goričan
- A5 Beli Manastir - Osijek – Svilaj
- A6 Bosiljevo – Rijeka
- A7 Rupa – Rijeka
- A8 Kanfanar - Pazin – Matulji
- A9 Umag - Kanfanar – Pula
- A10 Granica Republike BiH – Čvorište Ploče
- A11 Zagreb – Velika Gorica - Sisak

U Hrvatskoj su autoceste, prije svega, opterećene prometom koji se javlja za vrijeme turističke sezone, dok su u ostalim dijelovima godine, kad turizma ima znatno manje ili ga gotovo i nema, one vrlo malo prometno opterećene, odnosno daleko ispod njihovog programiranog kapaciteta. Zbog toga prometno opterećenje gotovo svih autocesta u Hrvatskoj ima jaka sezonska obilježja.

Tablica 1. Promet (PLPD) autocesta 2013. i 2014. godine

Autocesta	2013.	2014.	Godišnja promjena(%)
A1	28957	29848	3,08
A2	22923	22487	-1,90
A3	20481	21081	2,93
A4	12750	13092	2,68
A5	2883	2840	-1,50
A6	19496	19404	-0,50
A7	22759	22874	0,51
A8	9402	9392	-0,10
A9	13279	13640	2,72
Sve autoceste	21515	22044	2,43

A1: Zagreb - Karamatići; A2: Macelj - Zagreb; A3: Zagreb (istok) - Lipovac; A4: Goričan - Zagreb; A5: Osijek - Sredanci; A6: Bosiljevo 2 - Rijeka; A7 Rupa - Sv. Kuzam; A8 Kanfanar - Matulji; A9: Umag - Pula
Sve autoceste: uzorak 1138 km autocesta

Izvor: Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske 2014. godine. Hrvatske ceste i Prometis, Zagreb, 2015., str. 26

Na temelju provedene analize ustanovljeno je da je na usporedivom uzorku dionica autocesta zabilježen porast prometa od 2,4% u 2014. godini u odnosu na 2013. godinu.

U Hrvatsku preko 80% inozemnih turista dolazi u svega četiri ljetna mjeseca (lipanj - rujan), pri čemu ih preko 55% dolazi u srpnju i kolovozu. Na autocesti A1 u spomenuta se četiri ljetna mjeseca ostvari 63%, a na autocesti A6 48% od ukupnog godišnjeg prometa vozila dok se u srpnju i kolovozu autocestom A1 ostvaruje 42%, a autocestom A6 29% ukupnog prometa tijekom godine. O zanemarivanju ponude ostale cestovne mreže u korist autocesta najbolje govore podaci o opterećenosti jadranske turističke ceste (kategorizirane kao državna cesta D8). To je glavna longitudinalna cestovna prometnica uz obalu, od sjevernog do južnog Jadrana, s izrazitom važnošću za turizam. Mnoga turistička mjesta se vezuju na ovu cestu, a kroz veliki broj ona i prolazi. U pogledu prometno - tehničkih obilježja, jadranska turistička cesta je odavno postala ograničavajući faktor za razvoj kvalitetne turističke ponude zbog više razloga: nedovoljne propusne moći, nesigurnosti i posebice neadekvatnog poprečnog profila, uglavnom bez ikakvih uvjeta za kretanje pješaka ili biciklista, ali i zbog položaja trase, koja prolazi dobrim dijelom uz more i kroz naseljena mjesta i na taj način ne samo da otežava organizaciju prostora u naseljima nego djelomično okupira i najatraktivnije

dijelove obale. Posljednjih desetljeća vrlo je malo uloženo u njenu modernizaciju i prilagodbu potrebama turizma, iako je očita njena turistička funkcija. S druge strane, prometno opterećenje je raslo iz godine u godinu, tako da je u ljetnim mjesecima prosječni dnevni promet na mnogim dionicama znatno preko 12.000 vozila, a ponegdje je u dijelovima dana dosegnuta i granica propusne moći pa su zastoji prometa u sezoni učestali. Izgradnja autoceste A1 samo je djelomično rasteretila tu dužobalnu cestu, puštanje u promet nove ceste Sv. Kuzam – Križišće u ljeto 2013. godine rasteretila je potez južno od Rijeke prema Crikvenici,[7] dok su njeni pojedini dijelovi (Šibenski most, dionica Split-Omiš itd.) i dalje najopterećeniji dijelovi državnih cesta u Hrvatskoj, posebice tijekom ljeta.[8]

Također, javlja se problematika što se tiče određenih grešaka prilikom projektiranja Jadranske ceste uz sam obalni rub. Na taj način značajno se pridonijelo vizualnom devastiranju velikog dijela jadranskog priobalja, ali i dodatnim zagađivanjem okoliša emisijom štetnih plinova iz motornih vozila.

[7] www.novilist.hr – 10.07.2015.
[8] Institut za turizam, Glavni plan i strategija razvoja turizma u RH, Izvještaj 04,2012., str.12

3.1.2. Željeznički promet i turizam

U oblicima turističke ponude sudjeluje i željeznički promet. U turizmu mogućnosti željeznice su velike. Primjena željeznice u turizmu:

- povezivanje prometnih čvorišta i terminala s konačnom destinacijom
- prijevoz tračničkim sustavima unutar naseljenih područja
- prijevoz od grada do grada
- prijevoz lokalnim vlakovima do centra grada
- upotreba zastarjelih pruga u turističke svrhe (izleti, razgledavanje). [9]

Željeznica je tijekom 19. stoljeća omogućila masovnost u turističkim putovanjima. Danas najveću važnost u turizmu imaju velikobrzinski vlakovi, usluge noćnim vlakovima i vagonima za automobile te prijevozi namijenjeni turistima.
U posljednjem je desetljeću uloga željezničkog prijevoza u putničkom prometu u opadanju iako se željeznica prepoznaje kao ugodan način prijevoza koji istodobno omogućava razgledavanje okoline. Kod starije populacije popularnija su putovanja luksuznim vlakovima koji prometuju diljem svijeta i predstavljaju turističku atraktivnost. Zbog dugog trajanja putovanja uvode se i ugostiteljske usluge tijekom prijevoza, te posjeti turističkim znamenitostima zbog čega se sve više koristi pojam željeznički turizam.

Izleti u željezničkom prometu postoje kao sastavnica turističke ponude. Javljaju se u više oblika i vrlo su atraktivni. Izleti obuhvaćaju obilazak prirodnih ljepota, kulturno-povijesne baštine te različite manifestacije. U tu svrhu koriste se vlakovi malih brzina koji koriste postojeću infrastrukturu ili valorizaciju stare pruge.

Švicarska, Francuska i Japan poznati su po izgradnji velikobrzinskih vlakova i njima potrebne infrastrukture. Ovaj tip najmodernijeg željezničkog prijevoza uz sigurnost, točnosti i velike brzine može se koristiti u organizaciji izleta. Pogodni su za jednodnevna putovanja u cilju razgledavanja, kupovine ili sudjelovanju u kulturnim sadržajima.

Turistički proizvod obuhvaća prijevoz sredstvima koja se više ne koriste a omogućava upoznavanje različitih sadržaja tijekom vožnje. Primjer takve obnove i korištenja u turističke svrhe su vlakovi na području Italije, Austrije i Švicarske, a radi se o brdskim željeznicama.

[9] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Opatija, 2006., str. 160

Zbog male brzine i dugotrajnog putovanja ovaj oblik prijevoza je napušten i sada se koristi u turističke svrhe. Vagoni su zamijenjeni novim, sa velikim staklenim površinama a brzina je ostala relativno mala. Ovi vlakovi su atraktivni i najbolji su način uživanja u planinskom području.

Europska unija posvećuje veliku pozornost izgradnji učinkovite i tehnološki vrlo razvijene željezničke infrastrukture, koja će se sastojati od transeuropske mreže željezničkih pruga za velike brzine i transeuropske mreže konvencionalnih željezničkih pruga. Željezničke pruge koje pripadaju navedenoj željezničkoj mreži morat će se graditi i osuvremenjivati na način da udovoljavaju europskim tehničko-tehnološkim normama i propisima. Transeuropska željeznička mreža na području Europske unije nastavljat će se na najvažnije željezničke koridore susjednih regija i kontinenata. Jezgru te željezničke mreže predstavljaju paneuropski koridori uspostavljeni na međunarodnim konferencijama na Kreti 1994. i u Helsinkiju 1997. Hrvatski prometni prostor već je prije uključen u mrežu paneuropskih koridora (cestovni i željeznički X. paneuropski koridor Salzburg – Thessaloniki te ogranci paneuropskog koridora V.b Budapest – Rijeka i V.c Budapest – Ploče, ali i VII. paneuropski koridor – rijeka Dunav, koji isto tako ima veliko značenje za razvoj željezničkog prometa). Glavni cilj transformacije željezničkog sustava u Europskoj uniji je osposobljavanje željeznice za ravnopravno i konkurentno sudjelovanje na cjelovitom europskom transportnom tržištu. Politika Europske unije nastoji usmjeriti što veću količinu prometnih potreba prema željeznici, kako bi se rasteretile ceste i postigli što veći učinci vezani uz uštedu energije i zaštitu okoliša. Uz komparativne prednosti (veliki kapacitet, niski utrošak energije, malo zauzimanje prostora, zaštita okoliša i veći stupanj sigurnosti), željeznica ima i nedostataka (slaba prilagodljivost promjenama prometnih potreba, zatvorenost i tehnološka složenost sustava, neujednačenost i tehnička neusklađenost željezničke infrastrukture u različitim zemljama, veliki troškovi transformacije i izgradnje jedinstvene koridorske željezničke mreže). Transeuropska mreža i paneuropski koridori postavljeni su tako da postoji više usporednih prometnih pravaca koji mogu udovoljiti istim prometnim zahtjevima. Prema tome, željeznički prometni pravci u Hrvatskoj, uz cestovni i druge vrste prometa, imaju konkurenciju u željezničkim koridorima susjednih zemalja, pa i šire. Zbog toga je od velike važnosti pravodobno ulaganje u izgradnju, dogradnju i osuvremenjivanje glavnih (koridorskih) željezničkih pruga na teritoriju Republike Hrvatske, i to usklađeno sa susjednim zemljama koje se nalaze na istom koridoru; uz istodobnu modernizaciju i povećanje kapaciteta hrvatskih luka, jer, u suprotnom, može doći do usmjeravanja prometnih tijekova na alternativne pravce.

Na teritoriju Republike Hrvatske međunarodni koridori u smislu željezničke mreže definirani su Odlukom o razvrstavanju željezničkih pruga (NN br. 03/14):

- RH1. TEN-T osnovna i sveobuhvatna mreža (Paneuropski koridor X), Salzburg – Solun
- RH2. TEN-T Mediteranski koridor (Paneuropski koridor Vb), Budimpešta – Rijeka te
- RH3. TEN-T sveobuhvatna mreža (Paneuropski koridor Vc), Budimpešta – Ploče.[10]

Zbog posebne morfologije hrvatskog teritorija, visokog stupnja dovršenosti mreže autocesta te postojanja nekoliko međunarodnih zračnih luka, ovaj prometni sustav teško može konkurirati drugim oblicima kao što su cestovni i/ili zračni promet. Jednako tako, kompliciranе geomorfološke karakteristike obale tehnički otežavaju i čine neisplativim povezivanje Jadrana s unutrašnjošću.

Cilj ove Strategije je odrediti smjernice (postavljanjem ciljeva i mjera za ostvarenje tih ciljeva) zahvaljujući kojem će željeznički promet biti jednako konkurentan drugim vidovima prometa.

Hrvatska mreža željeznica obuhvaća 2.604 kilometra i predstavlja dobar omjer kilometara i stanovništva zemlje (1.556 osoba po kilometru), u čemu je Republika Hrvatska u rangu sa zemljama poput Švicarske, a naprednija npr. od Češke ili Mađarske. Međutim, 90%željezničke mreže čine jednokolosječne pruge, a samo 36% je elektrificirano. Gotovo 55% mreže odnosi se na željezničke linije važne za međunarodni promet.

Od ukupnih 2.604 km samo 5,4% postiže brzine između 141 i 160 km/h. 17% postiže maksimalnu brzinu iznad 100 km/h a 37,5% maksimalnu brzinu ispod 60 km/h30. Niske brzine, problem udaljenosti između stajališta te zastarjela prometna kontrola i signalizacijski sustav, imaju izravan utjecaj na prometni kapacitet linija te konkurentnost željeznice kao prometnog podsustava. Brzinama kakvima se trenutno prometuje na željezničkoj mreži, do Zagreba se željeznicom može stići jednodnevnim povratnim putovanjem iz samo manjeg dijela zemlje što ukazuje da željeznički vid prometa nije konkurentan drugim vidovima, osobito za ovakva putovanja. Mogućnost rasta prometa na regionalnim i lokalnim linijama jasno je ograničena njihovim kapacitetom.

Iako je dobro razvijena mreža autocesta svakako prednost prometnog sektora u Republici Hrvatskoj, kad se govori o željezničkom sektoru, ona se mora smatrati slabošću zbog dodatne otežane konkurentnosti između ova dva vida prometa.

[10] Vlada Republike Hrvatske: Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske za razdoblje od 2014-2030 g.,IDOM Ingenieria y Consultoria S.A., Zagreb, 2014., str 32

Upravo su nedovoljne brzine putovanja u odnosu na konkurentske oblike prijevoza, cestom i zrakom, glavni razlog niskog učešća željeznice u prijevozu putnika. Niz provedenih istraživanja TOMAS - ljeto su pokazala da željeznicom dolazi zanemarivo mali broj turista u jadranske destinacije (manje od 1%), dok ih, na primjer, autobusom dolazi i do sedam puta više. Takvom rezultatu pridonosi i znatno slabija gustoća željezničke mreže od cestovne, pa je željeznicom teže ostvariti putovanje od izvorišta putovanja do turističkog odredišta bez korištenja barem još jednog prijevoznog sredstva.[11]

Da bi u nekoj mjeri poboljšale svoju konkurentsku poziciju, Hrvatske željeznice su prema glavnoj jadranskoj destinaciji, Splitu, uvele nagibne vlakove (tehnički najviša ostvariva brzina:160 km/h) sa 134 mjesta za sjedenje (24 u prvom razredu i 110 u drugom razredu). Riječ je o vlaku sa suvremeno dizajniranim eksterijerom i udobnim interijerom. Opremljen je klimatizacijskim uređajima, vakuumskim toaletima, a svako mjesto za sjedenje i audio-uređajem. Vlak omogućava pružanje ugostiteljskih usluga tijekom putovanja.

Prilike za željeznički sektor u Hrvatskoj povezane su s mogućim rastom njegova udjela u sveukupnom poslovanju unutarnjeg prometa što se može postići poboljšanjem ili gradnjom infrastrukture uključujući intermodalne terminale i industrijske kolosijeke, nabavkom ili osuvremenjivanjem voznog parka, integracijom s ostalim vidovima prometa i fokusom na korisnike usluga. Prelazak na željeznički promet također će povećati efekt intermodalnog prometa koji će rezultirati smanjenjem buke i emisije stakleničkih plinova, racionalnijom potrošnjom energije te povećanjem efikasnosti.

Strategija razvitka željezničkog prometa temelji se na potrebi zadovoljenja sveukupnih prometnih zahtjeva, pomorskoj orijentaciji Hrvatske, strategiji prostornog razvitka Hrvatske i opredjeljenju o uključivanju u europske integracije. Strateške odrednice sadržane su u zaključcima Hrvatskoga sabora od 27. lipnja 1997. godine, a trajno su utvrđene u Strategiji prometnog razvitka Republike Hrvatske, koju je donio Hrvatski sabor (»Narodne novine«, br. 139/99.). Razvitak željezničke infrastrukture u Republici Hrvatskoj mora biti u funkciji održivog i uravnoteženog razvoja zemlje te njezinog djelotvornog uključivanja u zajedničko tržište Europske unije, uz uvažavanje specifičnosti koje proizlaze iz geografskih obilježja zemlje. Slijedom toga, potrebno je dostići sljedeće ciljeve:

– prije svega, na željezničkim prugama od značaja za međunarodni promet, unaprijediti željezničku infrastrukturu i uskladiti je u tehničko-tehnološkom smislu sa zahtjevima koji se postavljaju za transeuropsku konvencionalnu željezničku mrežu, kako bi se povećao opseg tranzitnoga željezničkog prometa,

– uravnotežiti tehničko-tehnološko stanje željezničkih pruga od značaja za regionalni

[11] Institut za turizam, Glavni plan i strategija razvoja turizma u RH, Izvještaj 04, 2012., str. 33

promet i željezničkih pruga od značaja za lokalni promet te njihove kapacitete uskladiti s realnim potrebama

– uskladiti razvoj željezničke infrastrukture, pomorskih i riječnih luka te kombiniranog prijevoza i osigurati harmonizirani ustroj cjelokupnoga prometnog sektora u Republici Hrvatskoj

– povećati ulogu željeznice u prigradskom i gradskom prometu velikih gradova u Republici Hrvatskoj

– izgradnjom, dogradnjom, osuvremenjivanjem i obnovom željezničke infrastrukture stvoriti potrebne kapacitete za povećanje opsega i učinkovitosti željezničkog prijevoza

– omogućiti odgovarajuću razinu održavanja funkcionalnosti i sigurnosti infrastrukturnih podsustava te pravodobnu obnovu i osuvremenjivanje dotrajalih i zastarjelih pruga i postrojenja

– cjelovito i funkcionalno informatizirati željeznički infrastrukturni sustav i povećati učinkovitost i kvalitetu usluge

– stvoriti održiv i stabilan sustav financiranja izgradnje, osuvremenjivanja, obnove i održavanja željezničke infrastrukture.[12]

Zbog neprikladnosti, dotrajalosti, zastarjelosti i dugogodišnje zapuštenosti željezničke infrastrukture, za dostizanje navedenih ciljeva potrebna su znatna financijska sredstva i, realno, tri do četiri srednjoročna planska razdoblja.

[12] www.propisi.hr – 30.04.2015.

3.1.3. Pomorski promet i turizam

Pomorski promet u turizmu je brojan i raznolik te u svjetskoj turističkoj ponudi zauzima posebno mjesto. Najraširenija su kružna putovanja i izleti. Turistička putovanja omogućavaju turistima uživanje u moru i suncu.

Prema veličini i karakteru mogu biti međunarodna i unutar teritorijalnih voda. Brodovi namijenjeni međunarodnim kružnim putovanjima su velikog kapaciteta (do 3000 putnika) i velike brzine (do 30 čvorova).

Standardna oprema brodova su uređaji za smanjenje ljuljanja kako bi se putnicima osigurao ugodan boravak na brodu. Brodovi raspolažu s 10 do 15 paluba sa prostorima za boravak putnika, ugostiteljski sadržaji, zabavni sadržaj, sportsko-rekreacijske prostore, prostore za djecu, bazene i sl. Velika se pozornost posvećuje uređenju interijera. Putovanja se realiziraju temeljem ugovora između brodarskog poduzeća i turističke agencije. Na brodu se nalazi nautičko strojarsko osoblje i velik broj tzv 'bijelog osoblja' koji pružaju ugostiteljske, smještajne i kozmetičke usluge. Turističke agencije uvode i organizaciju prijevoza zrakoplovom, vlakom ili autobusom do i od luke polazišta.

Međunarodna kružna putovanja se međusobno razlikuju po vremenu trajanja, cijeni, kvaliteti usluge i turističkoj ponudi. Potražnja veće platežne moći se usmjerava prema manjim plovnim jedinicama, s ekskluzivnom ponudom na brodu. Na Mediteranu su popularna kružna putovanja brodovima koji su nekada bili u vlasništvu slavnih osoba. Tržište kružnih putovanja je brojno i rašireno. Najznačajnija emitivna tržišta su SAD, Velika Britanija i razvijene države europskog kontinenta.

Značajan segment turističke ponude su kružna putovanja unutar teritorijalnih voda. Putovanja se odvijaju na mnogo manjem prostoru i nemaju međunarodni karakter. Brodovi su manjeg kapaciteta i brzine.

Nautički turizam jedan je od najbrže rastućih segmenata maritimnih djelatnosti. On se u svijetu počinje masovno razvijati usporedno sa ostalim oblicima maritimnog turizma, ali se njegov značaj i ekonomska snaga uočavaju tek sedamdesetih i osamdesetih godina, kada mnoge turističke destinacije počinju ubrzanom izgradnjom specijaliziranih luka za prihvat malih plovila, što je slučaj i sa Hrvatskom.[13]

Nautički turizam je specifičan oblik turizma koji djeluje kao samostalni turistički proizvod. Predstavlja aktivnost i kretanje na moru, u moru i na obalama, rijekama, jezerima, kanalima sa vlastitim, iznajmljenim ili tuđim turističkim brodovima, sa svrhom zabave, odmora, sporta, rekreacije, relaksacije, ambijenta te zadovoljenje zdravstvenih, kulturnih i

[13] Geić S.: Menadžment selektivnih oblika turizma, Sveučilište u Splitu, Split, 2011, str. 282

drugih motiva. Zasniva se na plovidbi i boravku u specijalnim plovilima – brodicama ili jahtama koje mogu biti unajmljene ili u vlasništvu korisnika.[14]

Nautički turizam se u posljednja tri desetljeća javlja kao jedan od najekspanzivnijih oblika turističke rekreacije. Nautički turistički "proizvod" je složen skup različitih usluga i proizvoda koje zadovoljavaju potrebe nautičara i može se javiti u bezbroj kombinacija. Nautička turistička ponuda poseban je element sustava nautičkog turizma. Bitan element nautičkog turističkog sustava su potrošači koji se mogu beskrajno razlikovati. Glavnina cjelokupnog turističkog prometa u svijetu orijentirana je prema obalama mora. Oni turisti koji su imali za to potrebe i odgovarajuće uvjete otisnuli su se i dalje od mora. Tako se iz maritimnog turizma, kao šireg pojma koji u svojoj ukupnosti podrazumijeva niz oblika rekreacije i turističkog prometa koji se odvijaju na obalama mora, izdvaja nizom specifičnosti i dinamikom, novi oblik za kojeg se u našoj jezičnoj terminologiji udomaćio izraz – nautički turizam.

Zbog složenosti nautičkog turizma i njegove specifičnosti neophodan je i aktivan odnos države u turističkoj i pomorskoj politici.

Bitni segmenti koje država ne smije propustiti su planski razvitak djelatnosti i monitoring obalnog pojasa. Osnovni resurs nautičkog turizma je obalni pojas. Prometna funkcija se realizira posredstvom lučko-nautičke i ostalih djelatnosti u marinama te najma plovila.

Infrastruktura nautičkog turizma obuhvaća luke nautičkog turizma i signalno-sigurnosne uređaje i oznake. Luke su svi objekti na obali mora koji sudjeluju u prometu. Marine su objekti na obali mora s opremom za prihvat plovila i nautičara. Suha marina je čuvani i ograđeni prostor namijenjen za boravak plovila izvan sezone. Privezište je vodeni prostor za prihvat plovila i nautičara. Sidrište je vodeni prostor zaštićen od lošeg vremena. Infrastrukturu nautičkog turizma čine marine za prihvat i čuvanje plovila pružanje ugostiteljskih usluga, higijenskih usluga, sportsko-rekreacijskih usluga, usluga opskrbe i sl.

U kontekstu iznimnog rasta interesa svjetske turističke potražnje za upoznavanjem Zemlje kao suvremenog globalnog sela, slijedom prostorne distribucije turizma na sve regije svijeta, što je omogućila eksplozija u prometnim, ali i informatičkim sustavima, od kraja prošlog stoljeća posebno su aktualni programi kruzinga kao važnog segmenta nautičkog turizma. Pod kružnim putovanjem ili krstarenjem se podrazumijeva prijevoz ljudi brodom po unaprijed određenom plovidbenom redu i programu te uz niz sportskih, zabavnih, zdravstvenih i drugih aktivnosti i usluga, koje se pružaju putnicima na turističkom putovanju

[14] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Opatija, 2006., str. 183, 184

u svrhu odmora, zabave i reakcije.[15]

U infrastrukturi pomorskog prometa raste broj svjetionika u 18. i 19.stoljeću. bili su vrlo čvrste konstrukcije i velikih dimenzija gdje su živjele ljudske posade. Specifični turistički proizvod 'robinzonski turizam' gdje turisti borave u svjetionicima. Svjetionici se moderniziraju, iznajmljuju uz standardnu opremu i prijevoz.

Promet putnika i brodova u Republici Hrvatskoj u stalnom je u porastu posljednjih petnaestak godina. Broj prevezenih putnika u razdoblju od 1993. do 2009. godine povećao se preko dva puta, a broj brodova za oko 35%. Povećanje putničke flote prati i kvalitativni pomak u strukturi brodovlja, povlače se stari, neodgovarajući brodovi i zamjenjuju većim i modernijim koji su jeftiniji u eksploataciji i prilagođeniji određenim linijama.

Trajekti (RO-RO putnički brodovi), klasični putnički brodovi i brzi putnički brodovi nositelji su prijevoza putnika u linijskom prometu. Budući da većina putnika koji posjećuju hrvatske otoke putuje svojim osobnim automobilima, broj klasičnih putničkih brodova opada i plove još samo do manjih i slabije naseljenih otoka koji nemaju cestovnu infrastrukturu.
Nacionalno linijsko brodarstvo predstavljeno je ponajprije uzdužobalnom RO-RO putničkom prugom te nizom RO-RO putničkih i brzobrodskih linija između kopna i otoka koje održava nacionalni brodar Jadrolinija i neki manji brodari. Međunarodno linijsko brodarstvo na Jadranu obuhvaća brodske linije putničkih brodova i RO-RO putničkih brodova koje povezuju istočnu i zapadnu obalu Jadrana. Putničke linije koje povezuju ove dvije obale Jadrana održavaju se brodovima hrvatskih, talijanskih i ostalih brodara. Brodovi pojedinih brodara svojim prometnim obilježjima i prijevoznim kapacitetima bitno se ne razlikuju. Namijenjeni su istoj potražnji koja se sastoji od vozila i putnika koji individualno ili organizirano posjećuju turistička odredišta u Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini. Na taj način povezani su gradovi Zadar, Split i Dubrovnik s talijanskim lukama Bari i Ancona. Osim toga, povezivanje dvaju obala Jadrana povremeno se održava i brzobrodskim linijama. Najčešće odredište ovih linija su srednjodalmatinski gradovi s najbližim lukama na talijanskoj strani. Brzobrodskim linijama povezane su i luke zapadne obale Istre, najčešće s Venecijom. Nažalost, ove linije ne uspijevaju se održati duže vrijeme zbog malog broja putnika.[16]

Putnički promet u hrvatskim lukama obilježava izrazito vršno opterećenje tijekom ljetnih mjeseci, pa se u srpnju i kolovozu ostvaruje više od 40% godišnjeg prometa a u razdoblju lipanj - rujan oko 65% prometa.

Većina hrvatskih otoka povezana je s kopnom tijekom cijele godine. Broj linija koji se odvija izvan turističke sezone ovisan je o potražnji za prijevozom, a uvjetovan je gospodarskim razvitkom otoka, njegovom naseljenošću i blizinom kopna, pr. linija Zadar-

[15] Geić S.: Menadžment selektivnih oblika turizma, Sveučilište u Splitu, Split, 2011., str. 286
[16] Institut za turizam, Glavni plan i strategija razvoja turizma u RH, Izvještaj 04, 2012., str. 26

Ugljan je intenzivna tijekom cijele godine jer ima zapravo obilježje prigradskog prijevoza. Veći i naseljeniji otoci kao pr. Cres, Brač, Dugi Otok i Hvar povezani su tijekom cijele godine s više linija, osigurana je barem jedna linija kao veza otoka s kopnom tijekom nepovoljnih vremenskih prilika. Zbog složenosti nautičkog turizma i njegove specifičnosti neophodan je i aktivan odnos države u turističkoj i pomorskoj politici.

Vlada Republike Hrvatske je na sjednici od 22. srpnja 2014. godine donijela Strategiju pomorskog razvitka i integralne pomorske politike Republike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine za čiju je provedbu zaduženo Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture u suradnji s drugim tijelima državne i javne vlasti s nadležnostima u području pomorstva.[17]

Ciljevi Strategije su osnaživanje uloge pomorstva u razvoju i konkurentnosti Republike Hrvatske kroz politike i inicijative održivog rasta gospodarske aktivnosti na moru i u priobalju. Cilj je i jačanje utjecaja hrvatskog pomorskog sektora na europskom i svjetskom tržištu, vrednovanje iznimnog geografskog položaja Jadranskog mora i njegovih ekoloških značajki, kao i razvoja visokih tehnologija i usluga u pomorstvu na temeljima tradicionalnih znanja i usvojenih sposobnosti, vodeći osobitu brigu o visokoj dostupnosti učinkovitih i modernih javnih usluga u pomorstvu, zaštiti morskog okoliša i sigurnosti plovidbe. Danas se u hrvatskim lukama godišnje pretovari 19 milijuna tona tereta, te se preveze više od 12 milijuna putnika. Hrvatske luke integrirane su u sveobuhvatnu mrežu europskih prometnih koridora. Obalni linijski pomorski promet kojim se osigurava život na otocima odvija se na ukupno 56 javnih linija od državnog značaja na kojima je u 2012. godini prevezeno 11,1 milijuna putnika i 2,76 milijuna vozila. Hrvatsku flotu čine 1.245 broda (1.274.833,36 GT) od čega 121 brod u međunarodnoj plovidbi, kao i više od 1.900 jahti, te 118.000 brodica. Pored toga u Hrvatsku prosječno godišnje uplovi oko 60.000 stranih rekreacijskih plovila i Hrvatska bilježi stalni rast uplovljavanja. Hrvatska ima oko 22.000 pomoraca, od čega oko 14.500 pomoraca plove u međunarodnoj plovidbi na brodovima hrvatskih i stranih zastava. Hrvatski pomorci, koji su jedni od najtraženijih na svjetskom tržištu, obrazuju se na osam srednjih pomorskih škola, četiri pomorska visoka učilišta i 22 specijalizirana pomorska učilišta u Republici Hrvatskoj. Temeljem navedenih potencijala, a s vizijom Hrvatske kao razvijene i prepoznatljive pomorske države Strategijom se utvrđuju dva temeljna strateška cilja: održivi rast i konkurentnost pomorskog gospodarstva i siguran i ekološki održiv pomorski promet, pomorska infrastruktura i pomorski prostor Republike Hrvatske.

[17] www.mppi.hr (Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture) – 25.02.2015.

Strategija utvrđuje niz konkretnih ciljeva čija je realizacija predviđena do 2020. godine pri čemu su neki od značajnijih:[18]

- povećanje bruto tonaže hrvatske flote za 60 posto kroz porezne i fiskalne mjere,
- povećanje udjela pomorskog prometa u odnosu na druge vidove prometa (sa sadašnjih 22 na 24 posto, a sve kroz mjere daljnjeg razvoja brodarstva
- unaprjeđenje kvalitete sustava pružanja javnih usluga povezivanja otoka s kopnom i otoka međusobno, uz istovremeno smanjenje potreba za subvencioniranje obalnog linijskog pomorskog prometa po prevezenom putniku
- povećanje udjela časnika u ukupnom broju pomoraca sa 64 na 70 posto uz razvoj i promicanje Hrvatske kao međunarodnog centara izvrsnosti za školovanje pomoraca

Nadalje, lučki sustav kroz Strategiju pomorstva proživljava korjenitu promjenu jer se po prvi puta nastoji specijalizirati luke za pojedine djelatnosti:

- luku Rijeka za promet kontejnerskog i tekućeg tereta,
- luku Ploče za promet kontejnerskog i rasutog tereta
- luke Zadar, Šibenik i Split orijentiraju se ka ro-ro /putničkom prometu, te prihvatu brodova na kružnim putovanjima
- luka Dubrovnik specijalizira se kao luka za prihvat brodova na kružnim putovanjima.

Rezultat specijalizacije i daljnjeg razvoja luka mjeriti će se kroz povećanje tereta u lukama pri čemu se do 2020. godine očekuje dostizanje prometa u lukama od 30 milijuna tona (u odnosu na današnjih 19 milijuna tona). Kroz povećanje teretnog prometa, te privlačenje visokotarifnih tereta u lukama želi se stvoriti okvir kako bi se postigla samoodrživost lučkog sustava i smanjenje udjela sredstava Državnog proračuna RH za sufinanciranje podgradnje u lukama od osobitoga gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.

Republika Hrvatska se razvojem nautičkog turizma sve više promovira kao snažno i važno turističko odredište. S tim u vezi, kao posebni cilj razvoja nautičkog sektora želi se pozicionirati Hrvatsku kao najznačajnije nautičko odredište u Europi i na Mediteranu.

[18] www.mppi.hr (Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture) – 25.02.2015.

U području sigurnosti plovidbe, sigurnosti ljudskih života i imovine proteklih godina učinjeni su značajni iskoraci kako u pogledu regulatornih mehanizama, tako i u pogledu javnih usluga sigurne plovidbe. Međutim, strateška nastojanja nužno je usmjeriti na podizanju razine učinkovitosti nadzora sigurnosti i sigurnosne zaštite hrvatskih pomorskih objekata, podizanja razine sigurnosti i sigurnosne zaštite luka, te se utvrđuju sljedeći ciljevi:

- ukloniti brodove iz unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora Republike Hrvatske koji su ispod propisanih standarda
- smanjiti učestalost pomorskih nezgoda za 10 posto
- podići razinu javnih usluga kod ugroze ljudskih života i imovine na moru i time smanjiti učestalost ljudskih gubitaka za 45 posto

U prostoru suvereniteta i suverenih prava Republike Hrvatske nalazi se najvredniji, ali i najosjetljiviji prirodni sustav kojeg čine Jadransko more, njegova obala i otoci. U segmentu zaštite morskog okoliša Strategija predviđa:

- smanjenje učestalosti onečišćenja mora s pomorskih objekata za 32 posto; uspostavu Jadranske konvencije za zaštitu mora od onečišćenja na temeljima Sporazuma o suradnji na zaštiti voda Jadranskog mora i obalnih područja od zagađivanja od 14. veljače 1974. godine, između bivše Jugoslavije i Talijanske Republike.

Osnovicu za postizanje pozitivnih efekata ove Strategije čini ekonomično i učinkovito pružanje javnih usluga građanima i gospodarskim subjektima, kao i kontinuirani razvoj znanja o moru i pomorstvu, te vrijednostima pomorske baštine. U tom segmentu ciljevi Strategije postavljeni su vrlo ambiciozno, te predviđaju:

- povećanja prihoda s osnova koncesija na pomorskom dobru sa sadašnjih 80 milijuna na 160 milijuna kroz uspostavu sustava integralnog upravljanja pomorskim dobrom,
- povećanje broja pruženih pojedinačnih javnih usluga po djelatniku za 10 posto
- povećanje broja javnih elektroničkih servisa pomorske administracije za 100 posto
- višestruko povećanje angažmana RH u radu međunarodnih pomorskih institucija i organizacija, te
- značajne pomake u znanstvenoj djelatnosti na području pomorstva.

Radi učinkovite provedbe Strategije, Vlada Republike Hrvatske je bila obvezna do travnja 2015. godine donijeti Akcijski plan kojim će se utvrditi aktivnosti, njihovi nositelji i sudionici u provedbi, rokovi provedbe i izvori financiranja pojedinih strateških mjera, te osnovati Odbor za praćenje provedbe Akcijskog plana i Strategije.

3.1.4. Zračni promet i turizam

Zračni promet omogućava brz i udoban prijevoz na najvećim udaljenostima. Dostupne su kombinacije na drugim kontinentima i svemirski turizam što pomiče granice turističke ponude. Zračni promet igra najznačajniju ulogu u povezivanju emitivnog i receptivnog tržišta i svladava velike udaljenosti u kratkom vremenu. Organizacijski je najekonomičniji i najracionalniji „charter“ jer je omogućen uzastopni prijevoz turista između polazišne i odredišne zračne luke, na način da zrakoplov nikad ne leti prazan, s izuzetkom prvog i posljednjeg leta u seriji.

„Charter“ promet se javlja pedesetih godina 20.stoljeća, te se bazira na višem stupnju popunjavanja zrakoplova. Za ovaj promet neophodna je suradnja sa turističkim agencijama. Ugovorom o prijevozu prijevoznik se obvezuje da će obaviti prijevozničku funkciju, a turistička agencija da obavi prodajnu funkciju. Nositelji ovog prometa su specijalizirane zrakoplovne kompanije.

Niskobudžetne kompanije posluju u sustavu linijskog zračnog prometa te iniciraju razvoj turizma. Filozofija tih poduzeća se bazira na težnji čovjeka da za svoj novac ostvari maksimalnu vrijednost.

Osnovne značajke i razlike u odnosu na linijske zrakoplovne kompanije su:

- odustajanje od ponuda jela i pića u zrakoplovu;
- smještaj maksimalnog broja putnika;
- odabir linija novih tržišta ili povezivanje manjih gradova
- izvršenje nekoliko letova dnevno na istoj ruti
- poticanje luka na kraće trajanje ukrcaja i iskrcaj
- upošljavanje pilotskog i letačko osoblja s iskustvom
- prodaja putnih karata putem Interneta, telefona, što znači izbjegavanje usluga putničkih agencija.[19]

[19] Mrnjavac E.: Promet u turizmu, Opatija, 2006., str. 193

Prisutno je i fluktuirajuće određivanje cijene prometne usluge. Niskobudžetne kompanije pokazuju svoje mogućnosti u turističkom razvitku. Niska cijena potaknut će korištenje zračnog prometa. Udio zračnog prometa u svjetskim turističkim tokovima bi se mogao povećati. Uz proširenje tržišta ove kompanije otvaraju i nova turistička tržišta, turiste dovode u krajeve izvan glavnih turističkih tokova birajući manje zračne luke. Niskobudžetne kompanije su vrlo dobro prihvaćene od strane vlasti i stanovništva.

Za turistička putovanja turisti najviše kupovne moći koriste zračni promet i najviše se odlučuju za ekstra, poslovnu ili prvu klasu. Najbogatiji se odlučuju za privatne zrakoplove. U privatnim zrakoplovima je intimnija atmosfera, kvalitetnija usluga a manja dimenzija omogućuje pristup manjim zračnim lukama. Za vrlo luksuzno opremljene zrakoplove postoje specijalizirane agencije koje nude putovanja privatnim zrakoplovima.

Zračne luke u Hrvatskoj izgrađene su, ili kao vojne dograđene za civilni promet, uglavnom 60-ih godina prošlog stoljeća (Zagreb - 1959., Dubrovnik - 1962., Split - 1965., Pula - 1967., Zadar - 1969.). Zračne luke Rijeka i Osijek izgrađene su nešto kasnije, 1970. i 1980. godine.

Na obali je pet zračnih luka za prihvat svih konvencionalnih zrakoplova. Aerodrom Mali Lošinj je izgrađen 1985. za prihvat STOL (short take off and landing - kratko uzlijetanje i slijetanje) zrakoplova do pedesetak sjedišta otvoren za međunarodni promet. U Hrvatskoj je 1993. pušten u promet međunarodni aerodrom na otoku Braču za RTOL (reduced take off and landing - skraćeno uzlijetanje i slijetanje) zrakoplova kapaciteta do sto sjedišta.

Podaci o ostvarenom prometu putnika u hrvatskim zračnim lukama u 2010. pokazuju da je najveća ZL Zagreb s udjelom od gotovo 40% u ukupnom prometu, a slijede je Dubrovnik i Split s udjelima 24% i 23%. Preostalih 13% dijele sve ostale zračne luke i aerodromi (Pula 6%, Zadar 5%, Rijeka 1%, ostali 1%). U razdoblju od 2006. do 2010., broj putnika u hrvatskim zračnim lukama ukupno je povećan za 16%, pri čemu je u zračnoj luci Rijeka promet pao 64%.

Tablica 2. Promet putnika u hrvatskim zračnim lukama od 2006. do 2010. godine

Zračna luka/ godina	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
Zagreb	1.728.413	1.992.455	2.192.453	2.062.512	2.071.561
Dubrovnik	1.120.453	1.143.168	1.191.474	1.124.424	1.270.034
Split	1.088.593	1.184.148	1.199.281	1.103.385	1.206.668
Pula	295.342	377.341	397.532	313.855	321.772
Zadar	65.428	119.232	156.202	211.473	269.963
Rijeka	169.250	162.740	111.863	113.503	61.833
Osijek	2.913	2.777	14.885	20.523	20.827
Brač	16.682	14.131	12.739	13.027	11.622
Lošinj	10.829	10.030	8.208	10.190	5.019
Ukupno	4.497.903	5.006.022	4.015.434	4.972.872	5.239.299

Izvor: Institut za turizam, Glavni plan i strategija razvoja turizma u RH, Izvještaj 04, 2012., str. 23

Regija sjeverni Jadran ima dvije zračne luke, Pulu i Rijeku i jedan aerodrom (Mali Lošinj), otvoren za javni zračni promet. U 2010. je ostvaren promet od oko 390 tisuća putnika ili oko 7% od ukupnog prometa u RH. Regija Južni Jadran obuhvaća zračne luke Zadar, Split, Dubrovnik i aerodrom Brač s ostvarenim prometom od 2,8 milijuna putnika ili oko 53% ukupnog prometa u 2010. U regiji Kontinentalna Hrvatska su dvije zračne luke, Zagreb i Osijek-Klisa s ostvarenim prometom u 2010. od 2,1 milijun putnika ili oko 40% ukupnog prometa u Hrvatskoj. Promet na primorskim zračnim lukama je oduvijek bio i danas je sezonski. Prije agresije na Hrvatsku omjer između broja putnika u najslabijem i najjačem mjesecu prema prometu putnika u godini u zračnim lukama Dubrovnik i Split je varirao oko 1:10.[20]

U 2010. su ovi odnosi povećani na gotovo 1:20, odnosno 1:12. Prema prometu putnika u vršnom danu, prva je zračna luka Split s oko 23 tisuće putnika subotom u vršnoj sezoni (više nego ukupan promet putnika u prosincu 2010.), a slijedi je Dubrovnik s oko 15 tisuća putnika nedjeljom u vršnoj sezoni.

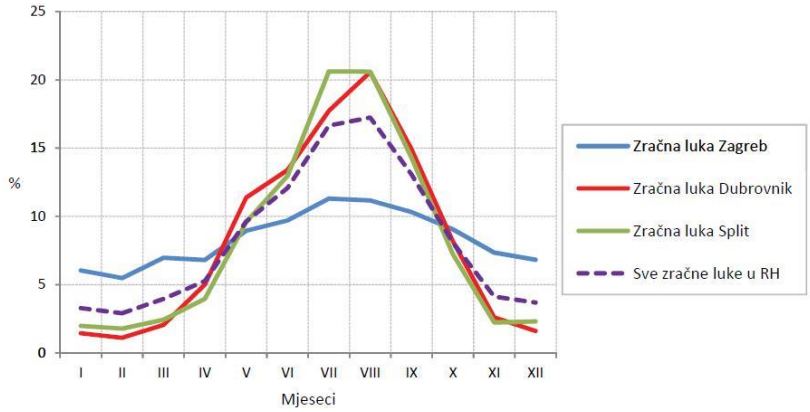
Zračna luka Zagreb je stožerna zračna luka u Hrvatskoj i ima manje oscilacije u

[20] Institut za turizam, Glavni plan i strategija razvoja turizma u RH, Izvještaj 04, 2012., str. 23

prometu po mjesecima u godini od primorskih zračnih luka. Tako je omjer mjeseca s najmanjim i najvećim prometom tek oko 1:2, a na 2,1 milijun putnika godišnje u 2010., vršni dan je iznosio oko 10 tisuća putnika. Manje zračne luke prema prometu imaju veće omjere između najslabijeg i najjačeg mjeseca. U Zadru je omjer u 2010. bio 1:26. U Puli je taj omjer bio gotovo 1:80. Dva aerodroma na otocima (Lošinj i Brač) su lokalnog karaktera i zajedno su u 2007. ostvarili oko 0,5%, a u 2010. oko 0,3% ukupnog prometa u hrvatskim zračnim lukama.

Posljednjih godina, uz redovite i izvanredne prijevoznike, u hrvatske zračne luke slijeću i niskotarifni (low cost) prijevoznici u turističkoj sezoni. U posljednje četiri godine je porast operacija niskotarifnih prijevoznika u Splitu oko 300% ali se ukupan broj putnika povećao samo oko 10% (slično je i u drugim obalnim zračnim lukama). U ukupnom prometu putnika najviše je porastao udio niskotarifnih prijevoznika dok su redoviti i izvanredni promet u stagnaciji ili padu. Niskotarifni prijevoznici su omogućili mnogim turistima, ali i ostalim putnicima nižih platežnih sposobnosti putovanje avionom. Oni, uz ostale prijevoznike, omogućuju dobro povezivanje većih gradova razvijene Europe, odnosno turističkih emitivnih tržišta i Hrvatske. Sezonalnost u korištenju zračnih luka u Hrvatskoj pokazuje dijagram na kojem se vide varijacije prometa po mjesecima, posebno za četiri najveće zračne luke kao i za sve zračne luke i aerodrome zajedno (grafikon 1)

Grafikon 1. Mjesečne varijacije prometa u zračnim lukama



Izvor podataka: Institut za turizam, Glavni plan i strategija razvoja turizma u RH, Izvještaj 04, 2012., str. 24

U prometu zračne luke Dubrovnik, četiri ljetna mjeseca (lipanj - rujan) čine 66%, a dva najjača mjeseca (srpanj - kolovoz) 38% od ukupnog godišnjeg prometa. Slična situacija je i u zračnoj luci Split, sa 68% odnosno 41%.

Na razini države je sezonalnost u zračnom prometu nešto blaža ali još uvijek jako izražena, tako da je za razdoblje lipanj - rujan udio u ukupnom godišnjem prometu 59%, a za srpanj - kolovoz 34%.

Zračna luka Zagreb ima funkciju zračne luke glavnog grada. Tu bi kvaliteta usluge za putnike trebala biti najbolja jer je većina letova redovita. Oko 10% putnika je u transferu. Putnički terminal (izgrađen 1964. godine) je tri puta dograđivan. Centraliziran, u jednoj tehnološkoj razini, bez putničkih ukrcajnih mostova nudi nisku kvalitetu prihvata i otpreme putnika, neprimjerenu glavnom gradu jedne europske države. Kapacitet terminala je oko 1,5 milijuna putnika godišnje, a promet u 2010. je bio oko 40% veći od tog broja putnika, pa je jasno da ni prometna usluga nije mogla biti na razini programirane. Stoga je 2012. godine donesena odluka o davanju koncesije za izgradnju novog putničkog terminala Zračne luke Zagreb francuskom konzorciju Zagreb Airport International Company (ZAIC) po kojoj se Francuzima daje 30-godišnja koncesija za izgradnju novog putničkog terminala i upravljanje postojećim i novoizgrađenim terminalom te pripadajućom infrastrukturom. Očekuje se da će novim putničkim terminalom godišnje proći najmanje pet milijuna putnika, što će imati značajan utjecaj na prometnu i turističku povezanost Hrvatske sa ostatkom svijeta.

4. PROMET I TURIZAM U EUROPI

Europa je oduvijek bila najjače turističko tržište sa svojom raznovrsnom ponudom, od kolijevke civilizacije - regije Mediterana do novih tehničkih čuda kao što je Eiffelov toranj. Usprskos relativnom padu tržišnog udjela tijekom prošlog desetljeća kao posljedice snažnog rasta dinamičnih i relativno novih regija, kao što su južna Azija, Europa nastavlja igrati vodeću ulogu na globalnom turističkom tržištu sa cca. 50% učešca u svjetskom turizmu. Značajnu ulogu u razvoju turizma ima Europska Unija koja različitim fondovima i programima podupire razvojne projekte država članica te time ojačava pozitivne multiplikatorske učinke turizma, gdje posebno veliko značenje ima povećanje zaposlenosti i razvoj nerazvijenih područja. Snažan turistički promet u Europskoj Uniji utječe na to da je turizam postao jedan od vodećih gospodarskih sektora Unije. Osim značajnih kvalitativnih učinaka, politika Europske Unije počiva na podizanju kvalitete cjelokupnog turističkog proizvoda, te visokim ekološkim standardima. Takva politika je korisna također s aspekta podizanja konkurentskih sposobnosti država članica. [21]

Europa je i u 2014. godini bila turistički najposjećenija svjetska regija te zadržala svoj vodeći, gotovo 50 postotni udjel u ukupnom broju stranih turista u svijetu, iako je u prvih deset mjeseci iste godine zabilježila nešto manje postotke rasta međunarodnih turističkih dolazaka od drugih svjetskih regija, od 4 posto u odnosu na prethodnu godinu. Pritom su najveći porasti dolazaka stranih turista od 7% zabilježeni u sjevernoj Europi i južnom Mediteranu, i to najviše zbog snažnih, pa i dvoznamenkastih porasta tih dolazaka u Grčkoj, Portugalu, Španjolskoj i Malti. Nešto skromnije, za 2 %, rastao je broj stranih turističkih dolazaka u zapadnoj Europi, dok je u srednjoj i istočnoj Europi stagnirao, što je u velikoj suprotnosti sa rezultatima iz te europske podregije za zadnje tri godine, tijekom kojih su dolasci stranih turista rasli prosječno 8 % godišnje.[22]

Cestovni, željeznički, zračni i vodeni promet su sve prisutniji i važniji u cijeloj Europi. Europa je mjesto na svijetu prvih željeznica i autocesta, a sada je mjesto nekih od najvećih svjetskih najprometnijih luka i zračnih luka. Promet u Europi zadovoljava potrebe za kretanjem više od 700 milijuna ljudi. Politička geografija Europe dijeli kontinent na više od 50 suverenih država i teritorija. Ova fragmentacija, uz povećano kretanje ljudi od industrijske revolucije, dovela je do visoke razine suradnje između europskih zemalja s ciljem razvoja i

[21] Geić S.: Menadžment selektivnih oblika turima, Sveučilište u Splitu, Split, 2011., str. 526
[22] www.unwto.org. – 23.06.2015.

održavanja prometnih mreža. Nadnacionalne i međuvladine organizacije poput Europske unije (EU), Vijeća Europe i Organizacije za europsku sigurnost i suradnju u Europi doveli su do razvoja međunarodnih standarda i sporazuma koji omogućuju ljudima prelaženje granica Europe, u velikoj mjeri s jedinstvenom razinom slobode i lakoće.[23]

4.1. SINERGIJSKI UČINCI PROMETA I TURIZMA U ODABRANIM EUROPSKIM DESTINACIJAMA

U ovom dijelu rada izvršit će se usporedba najvažnijih turističko-prometnih tokova određenih zemalja sa Hrvatskom. U tu svrhu potrebno je navesti glavna obilježja turističkih-prometnih tokova u Hrvatskoj.

Iako se za dolazak turista u Hrvatsku koriste svi raspoloživi oblici javnog i individualnog prijevoza, ipak daleko najveći broj turista dolazi nekim cestovnim prijevozom. Pri tome postoje razlike između makroregija, posebno između primorskih i kontinentalne makroregije, premda i unutar regija postoje zamjetne razlike u strukturi korištenja pojedinih vrsta prijevoza u dolasku. Već dugi niz godina u primorske turističke destinacije cestovnim oblicima prijevoza dolazi oko 90% turista. Zadnje Istraživanje stavova i potrošnje turista u Hrvatskoj, koje je provedeno 2014. godine, pokazuje da je u četiri ljetna mjeseca (lipanj - rujan) u primorske županije cestovnim prijevozom pristiglo 88% turista, a svim ostalim oblicima prijevoza svega 12%.[24]

Iako u našoj javnosti postoji percepcija da je u Hrvatskoj problem prometne dostupnosti turističkih destinacija riješen izgradnjom autocesta, to nije posve tako. Naime, prometnu dostupnost ne čini samo uređen kolnik ceste, nego i odgovarajuća horizontalna i vertikalna prometna i turistička signalizacija te prateći uslužni objekti uz ceste, ali i lokalna mreža te trajektni promet, pa ni u 2014. godini, turisti nisu iskazali visoki stupanj zadovoljstva prometnom dostupnošću za većinu hrvatskih priobalnih destinacija.

Što se pak tiče prijevoza na lokalnim razinama, o kojem uglavnom ovisi mobilnost turista u turističkim destinacijama, dosadašnja istraživanja u Hrvatskoj ukazuju na relativno veliko nezadovoljstvo turista tom vrstom ponude, koja, uz prijevozna sredstva, uključuje i pješačenje na razumnim udaljenostima (šetnice, nogostupi, pješačke zone, 'zeleni putovi' i sl.), stoga je kvaliteta lokalnog prijevoza u primorskim turističkim destinacijama u 2014. godini ocijenjena niskom razinom zadovoljstva od strane turista.

[23] World Population Prospects: The 2012 Revision, United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2013.

Treba voditi računa i o tome da prijevozna sredstva koja se koriste u turističkoj destinaciji obuhvaćaju ponudu javnog prijevoza, linijskog i na zahtjev (taxi, rent-a-car, rent-a-boat i sl.), te ponudu prometnica i parkirališta za korištenje vlastitog prijevoznog sredstva. Uz to, i odgovarajuće znakovlje (turističko i prometno, naročito ono u zonama križanja), informativni punktovi, brošure i karte čine zaokruženu cjelinu shvaćanja prometne dostupnosti u turističkoj destinaciji.

O prijevozu kao turističkoj atrakciji u Hrvatskoj se premalo govori. Sigurno je da pojedine vrste prijevoza izazivaju pozornost i zanimanje turista koji borave na određenom području. Takav je slučaj najčešće s prijevoznim sredstvima koja su zbog nečega neuobičajena ili su vezana baš za određenu destinaciju (na primjer, zagrebačka uspinjača). Takva prijevozna sredstva kreiraju značajan segment ili pak djelić turističkog doživljaja koji se veže uz destinaciju, daje joj stanovitu osobnost koja ostaje u sjećanju. Potvrdu toga nalazimo u nizu uspješnih turističkih zemalja koje su svoju turističku ponudu obogatile i takvim mogućnostima (pr. 'drveni vlak' koji povezuje Palma de Mallorcu i Soller na Balearskom otočju, ili uspinjača u Montecatini termama u Toscani koja spaja donji i gornji grad, dampfer Kaiser Franc Josef, parni brod s lopaticama koji vozi po Achenskom jezeru, kod nas, na primjer, žičara za Srđ u Dubrovniku, plovidba starim jedrenjacima itd.) koje takva prijevozna sredstva nude. Pri tome se ne radi samo o prijevoznim sredstvima u kretanju (stari vlakovi, brodovi, kočije, uspinjače, žičare i sl.), nego i u mirovanju (muzeji prijevoznih sredstava), prometnim objektima (zanimljivi mostovi ili druge prometne građevine).

U nastavku rada prikazana je komparacija turističko-prometnih tokova između Hrvatske i konkurentskih zemalja (Austriju, Grčku, Italiju, Španjolsku i Tursku).

Hrvatska je u odnosu na ostale prethodno navedene zemlje po gustoći cestovne mreže zemlja s najmanjom gustoćom mreže, što znači najslabijom pokrivenošću teritorija. Kod hrvatske to je 516 km cesta na 1.000 kvadratnih kilometara teritorija, dok kod Italija to je od 1.641 km cesta na 1.000 kvadratnih kilometara teritorija. Ipak, kada je u pitanju gustoća mreža autoceste, tada Hrvatska i Italija imaju jednaku gustoću koja iznosi 22 km autocesta na 1.000 kvadratnih kilometara teritorija.

[24] Institut za turizam, TOMAS ljeto 2014 – istraživanje stavova turista, Zagreb, 2015.

4.1.1. Analiza i interpretacija podataka

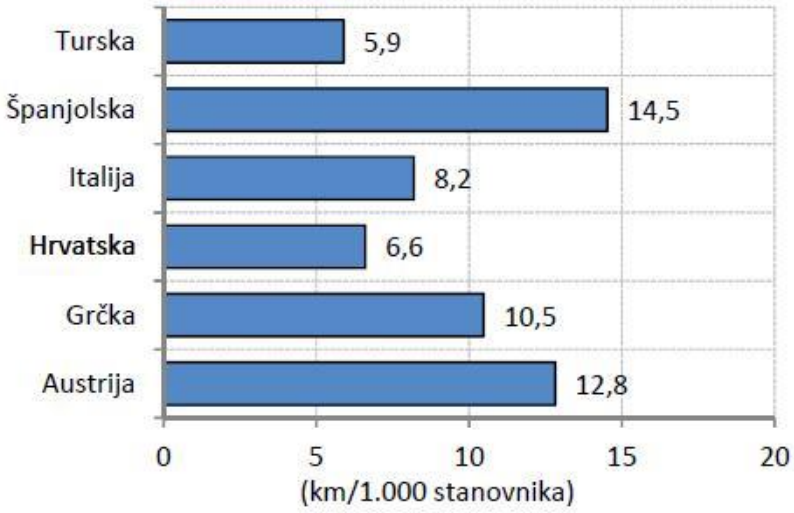
Grafikon 2. Gustoća mreže autocesta prema zemljama



Izvor: Institut za Turizam, Glavni plan i strategija razvoja turizma u RH, Izvještaj 04., 2012., str. 8

Raspoloživost cestovne mreže je najveća kod Španjolske 14,5 kilometara, dok Hrvatska se nalazi samo ispred Turske.

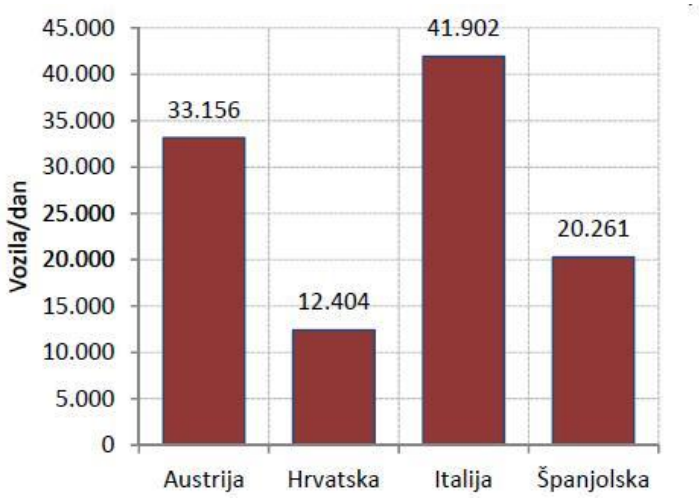
Grafikon 3. Raspoloživost cestovne mreže prema zemljama



Izvor: Institut za Turizam, Glavni plan i strategija razvoja turizma u RH, Izvještaj 04., 2012., str. 9

Tako je prosječni godišnji dnevni promet iskazan u broju vozila u prosječnom danu u godini na hrvatskim autocestama u 2010. godini bio tek nešto preko 12.000 vozila, u Italiji je iznosio gotovo 42.000 vozila, a u Austriji preko 33.000 vozila (Grafikon 4).

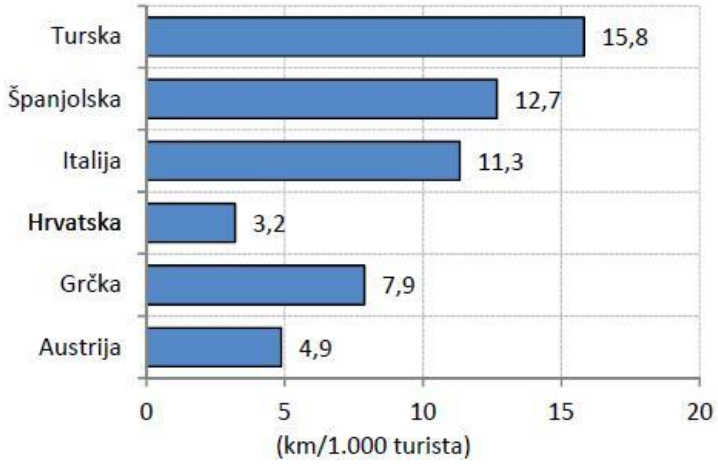
Grafikon 4. Prosječno prometno opterećenje autoceste prema zemljama



Izvor: Institut za Turizam, Glavni plan i strategija razvoja turizma u RH, Izvještaj 04., 2012., str. 10

Raspoloživost cestovne mreže inozemnim turistima najveća je kod Turske te iznosi 15,8 km na 1000 turista. Hrvatska u ovom slučaju ima najmanji omjer sa 3,2 km na 1000 turista.

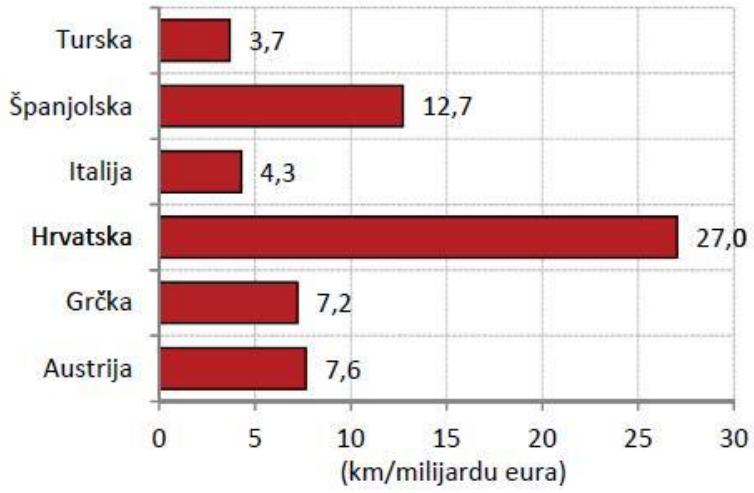
Grafikon 5. Raspoloživost cestovne mreže inozemnim turistima prema zemljama (km/1.000 turista)



Izvor: Institut za Turizam, Glavni plan i strategija razvoja turizma u RH, Izvještaj 04., 2012., str. 11

Hrvatska daleko prednjači u odnosu na konkurentske zemlje kod izgrađenosti mreža autocesta u odnosu na snagu nacionalne ekonomije sa 27 km na milijardu eura.

Grafikon 6. Izgrađenost mreža autocesta u odnosu na snagu nacionalne ekonomije (km/mlrd eura)



Izvor: Institut za Turizam, Glavni plan i strategija razvoja turizma u RH, Izvještaj 04., 2012., str. 11

Rat i poratno stanje s niskom razinom prometa, a time i prihoda, kao i neriješeno pitanje financiranja razvoja zračnih luka u Hrvatskoj dovelo je do toga da su one sada među tehničko-tehnološki najzaostalijim zračnim lukama u Europi. Od balkanskih, samo zračna luka glavnog grada Makedonije je na stupnju tehnološke zaostalosti otprilike kao i Zagreb, a prednost joj je što je putnička zgrada izgrađena prije četvrt stoljeća dok je zagrebačka dvostruko starija. U regiji, Atena ima novu zračnu luku s dvije uzletno-sletne staze, Sofi ja ima novu uzletno-sletnu stazu i prije dvije godine otvoren novi putnički terminal s aviomostovima i najavu gradnje još jedne uzletno-sletne staze, a Bukurešt ima dvije zračne luke (glavna ima dvije uzletno-sletne staze i novi putnički terminal s aviomostovima). Tirana ima novi putnički terminal bez aviomostova kao i Podgorica i Priština.

U svjetskim su se razmjerima, tendencije u pomorskoputničkom prometu (porast prosječne veličine putničkog broda i ukupne veličine putničke mornarice) nužno odrazile i na putničke luke. Od klasičnih putničkih luka nastaju suvremeni putnički terminali koji na daleko kvalitetniji način zadovoljavaju potrebe brodara i putnika.

Analizom europskih pomorskoputničkih luka/terminala, posebice na području Mediterana (Italija: luke Venecija i Genova, Grčka: luka Piraeus, Španjolska: Barcelona, Francuska: Calais i Turska: Atalya) vidljivo je da se, od nekad pretežito pomorskih funkcija, luke usmjeravaju na što kvalitetniji prihvat putnika, osiguranje njihove udobnosti za vrijeme boravka na terminalu te efikasan prihvat sredstava drugih prijevoznih grana. Suvremeni putnički terminali su tako dimenzionirani i oblikovani da omogućavaju brzu protočnost

putnika i vozila te potreban komfor za putnike. Sadržaji putničke luke postaju još složeniji ako se radi o međunarodnom prometu jer ih je tada potrebno nadopuniti sa sadržajima koji proizlaze iz međunarodnog karaktera prometa (prije svega policijska i carinska kontrola).

Kvalitativnu usporedbu pomorske prijevozne usluge za različite zemlje teško je dati s obzirom na razlike koje postoje u njihovoj pomorskoj konfiguraciji. Ipak, kao primjer, u nastavku se daje usporedba nekih elemenata trajektnog prometa u Hrvatskoj i Grčkoj, zemljama sa sličnim obilježjima pomorskog prometa, što usporedbu čini opravdanom.

Usporede li se trajekti u Hrvatskoj i Grčkoj, može se doći do zaključka da su u funkciji isti tipovi trajekata, odnosno brzi putnički trajekti (engl. "fast ferries"), trajekti ("conventional ferries") te otvoreni trajekti ("the open type flat ferry"). Potrebno je istaknuti da navedena podjela nije sukladna važećim propisima u Republici Hrvatskoj već je ona rezultat podjele koja se koristi u većini mediteranskih država.

Sličnost hrvatskih i grčkih trajekata tu prestaje, jer za razliku od hrvatskih, grčki su trajekti noviji, a starije su "umirovili" ili prodali državama koje nemaju iste standarde ili zakonske propise koji definiraju maksimalno dozvoljenu eksploataciju broda. Većina najisplativijih pomorskih linija je pod koncesijom triju kompanija Blue Star Lines, NEL and Hellenic Seaways. Ostale linije najčešće drže manje kompanije sa starijim brodovima. Novi grčki trajekti nisu samo veći i brži od hrvatskih već i puno luksuzniji s većom ponudom dodatnih usluga na brodu. Najveći problem kod grčkih trajekata je aktualnost i točnost reda plovidbe te osciliranje cijena koje se mijenjaju bez ikakve najave, odnosno ne postoji objavljeni službeni cjenik karata za pojedine linije. Karte se najčešće kupuju "on line" pri čemu se nakon odabira čitavog niza postavki dobije finalna cijena koja pak već za tjedan dana može biti drukčija. Ujedno različite kompanije na istoj liniji mogu imati i različite cijene. Razlog tome je ponuđeni komfor, veličina i brzina broda. Sustav prodaje karata za trajektne linije je u Hrvatskoj puno organiziraniji i vjerodostojni, ali to je, prije svega, rezultat činjenice da su skoro sve putničke linije u Hrvatskoj pod koncesijom najvećeg nacionalnog brodara Jadrolinije. U pogledu cijene prijevoza trajektima postoje značajne razlike. Tako se npr. cijene prijevoza trajektima u Grčkoj kreću od 15 do 80 eura , što ovisi o tipu trajekta, udaljenosti (dužini plovidbe), i dodatnim uslugama (da li je u cijenu uključeno spavanje, obračunava li se popust i sl.). U Hrvatskoj prilikom definiranja trajektnih cijena osim navedenih kategorija treba uzeti u obzir i subvencioniranje pojedinih pomorskih linija, kao i subvencioniranje najvećeg nacionalnog brodara Jadrolinije, čime se na taj način cijene trajektnog prijevoza teško mogu usporediti s tržišnima, kakve su grčke, odnosno s cijenama većine drugih mediteranskih država.[25]

[25] Institut za turizam. Glavni plan i strategija razvoja turima u RH, Izvještaj 04,2012., str. 32

5. UTJECAJ PROMETA NA OKOLIŠ

Zaštita okoliša je postala predmetom sve većeg zanimanja i brige širom svijeta. Čist zrak i nezagađena voda postaju svakim danom sve važnija dobra, jer se njihov nedostatak sve više osjeća. Stalni gospodarski rast, živa gospodarska aktivnost, povećanje proizvodnje, prometa i potrošnje sve više zagađuje i destabilizira čovjekov okoliš i iscrpljuje obnovljive, a pogotovo neobnovljive prirodne resurse. Posljedice se uočavaju na svakom koraku: klimatske promjene (globalno zatopljenje), povećanje ozonskih rupa, kisele kiše, istrebljenje biljnih i životinjskih vrsta, stalno smanjivanje obradivog tla (zbog izgradnje prometnica - oko 20 milijuna hektara na godinu), progresivno iscrpljivanje neobnovljivih izvora energije, sve veći nedostatak pitke vode, sve veće zagađenje zraka, vode i tla. Postaje sve jasnije da je čišćenje okoliša skuplje od sprečavanja njegova zagađenja. Sve je to dovelo do saznanja da se problemu zaštite okoliša danas prilazi mnogo ozbiljnije i sustavnije.

Kontinuirani i stabilni gospodarski rast je nešto čega se ne odriču ni najrazvijenije zemlje, a za zemlje u razvoju to je najvažnije pitanje. Bez gospodarskog rasta nema željenog standarda, zaposlenosti, i što je najvažnije, nema socijalne stabilnosti. Gospodarski rast je imperativ modernog. Razvoj automobilske industrije doveo je do činjenice da je svijet danas preplavljen automobilima. Dok se ljudska populacija udvostručila od 1950. broj automobila povećao se gotovo deset puta, tako da se danas ukupna svjetska automobilska flota povećala na gotovo 500 milijuna vozila. Uvjetovan sve bržim gospodarskim rastom i razvojem, promet u svijetu i u Hrvatskoj naglo raste što se odrazilo na sve veće zauzimanje prostora, povećanje buke i vibracija, neracionalan utrošak energije, onečišćenje vode i tla, te negativno djelovanje na ukupnost okoliša. Današnji su gradovi neprekidno izloženi degradaciji uslijed neslućenog razvoja automobilskog prometa. Povećanje životnog standarda te prometna kultura doveli su do povećanog broja automobila koji prometne mreže ne mogu kvalitetno uslužiti, odnosno razvoj prometnih sustava nije adekvatno pratio gospodarski razvoj. U sustave javnog gradskog prijevoza nije bilo većih ulaganja te se zbog neudobnosti prijevoza (zastarjela infrastruktura i vozni park) velik dio potencijalnih korisnika služi osobnim automobilima. Adekvatnim daljnjim razvojem javnog prijevoza te razvojem prigradske željeznice, došlo bi do povećanog korištenja ovih vrsta prijevoza, te bi se smanjila upotreba osobnih automobila. Na taj način bi došlo do značajnih smanjenja gužvi u prometnom sustavu te bi se smanjio i negativan utjecaj prometa na okoliš.

Stoga je vrlo bitno utjecati na korisnike sustava na smanjenu upotrebu osobnih automobila i na povećanu upotrebu javnog prijevoza čime se doprinosi stvaranju grada po

mjeri čovjeka.

Utjecaj prometa na suvremeno društvo je nemjerljiv. Današnja pokretljivost ljudi, roba i usluga vodi suvremeno društvo prema tzv. "mobilnom društvu". Razvoj prometa u takvoj situaciji mora biti usklađen s načelima održivog razvitka koja su već određena na globalnoj, međunarodnoj razini. Održivi promet je promet koji ne ugrožava javno zdravlje ili eko-sustave i konzistentno zadovoljava prijevoznu potražnju kroz:

- racionalno korištenje prirodno obnovljivih izvora energije i
- racionalno korištenje neobnovljivih izvora.

Međuovisnost različitih elemenata zaštite od zagađenja pokazuje obvezu usklađivanja gospodarskog razvitka. Usklađen gospodarski razvitak pretpostavlja ekspertna znanja u osmišljavanju prostora iz različitih područja: zaštita okoliša, zdravstvo, energetika, financije, prometno, urbanističko i prostorno planiranje i dr. Koliko se na planu zaštite od zagađenja može učiniti, ne mijenjajući postojeću infrastrukturu prometnog sustava, pokazuje primjer intervencije u postojeću tarifnu politiku. Promjenom tarifne politike može se učiniti atraktivnijom određena grana prijevoza koja bitno manje zagađuje okoliš.

Negativno djelovanje na okoliš može biti posljedica individualnog djelovanja pojedinca ili zajednice pa se može govoriti o individualnoj ili zajedničkoj odgovornosti spram ekoloških elemenata.

Prednosti željezničkog prometa vezane su uz manje emisije štetnih plinova (tablica 1.) u usporedbi s drugim prometnim sredstvima. Jedna od rjeđe spominjanih prednosti željeznice je niska potrošnja prostora . tlo je osnova života na Zemlji, a odlika je željeznice da malo „troši" prostor. Dvokolosiječna pruga zauzima prostor širok oko 15 metara, a u jednome satu njome je moguće provesti isti broj ljudi i tereta kao autocestom od 16 trakova širokom 122 metra.

Zaštiti od buke u zemljama članicama EU pridaje se vrlo velika pozornost, prije svega radi postizanja kakvoće življenja i radi zaštite ljudskog zdravlja. Više od 80% buke iz komunalnih izvora otpada na buku što je stvaraju prijevozna sredstva u prometu. Od toga 18% otpada na tračnička vozila, 50% na cestovna vozila i 13% na zrakoplove. Željeznički prijevoz stvara manje buke nego cestovni ili zračni promet. Kod prijevoza iste količine tereta i istoga broja putnika željeznički promet u prosijeku stvara od 25 do 50% manje buke.

Tablica 3. Emisije štetnih plinova.

Prometna grana	Putnički prijevoz		Teretni prijevoz	
	Emisija štetnih plinova		Emisija štetnih plinova (g/tona tereta/km)	
	CO2	NOx	CO2	NOx
Željeznički promet	3	0,01	2,8	0,004
Cestovni promet	87	0,48	53,0	0.700
Zračni promet	243	1,63	-	-

Izvor: Brošura Hrvatskih željeznica, Ekološke prednosti željeznice, Željeznička tiskara d.o.o., Zagreb, 2003. str. 15

5.1. Politika zaštite okoliša u konceptu održivog razvitka prometa i turizma

Prema općenito prihvaćenoj definiciji razvoj je održiv ako prirodni ekosustavi služe kao resursi stalnog rasta proizvodnje i potrošnje, a dolazećim generacijama ostaju nesmanjene kakvoće i iskoristivosti iskoristivosti.

U svijetu prevladava mišljenje da se primjenom takvoga složenog razvojnog predloška može postupno ukloniti postojeći globalni nesklad čovjeka i prirode. Održivost čovjekove proizvodnje i potrošnje uvjetovana je prije svega ekološkom održivošću koja nalaže da čovjekove djelatnosti ne narušavaju prihvatni kapacitet ekosustava u kojem se odvijaju. Uz to, proizvodnja mora biti gospodarski održiva što znači da se kapital koji je čuvao okoliš u najmanju ruku mora vratiti.

Znanost o turizmu, ipak, kao da prednjači u zahtjevima za radikalnu promjenu te najbolje primjećuje i osjeća ekološke probleme i ostale probleme izazvane globalizacijom, pa i proturječnosti razvoja društva i turizma u kontekstu sociokulturnih i ekoloških posljedica. Održivi razvoj turizma, turistička saturacija prostora i sociokulturne sredine, pojmovi *carrying capacity, eko turizam,* svjetski projekti nacionalnih parkova i rezervata prirode, spomenici kulture i prirode pod zaštitom UNESCO-a, europski projekti ″Plava zastava za plaže i marine″, međunarodne pomoći regionalnim vodoopskrbnim projektima i projektima za rješenje pitanja zagađenosti otpadnih voda, alternativni oblici energije vjetra i sunca, zajednička protupožarna zaštita, konvencije o solidarnosti pri eko incidentima, zahtjevi za

gašenje i prestanak gradnje enormnih zagađivača nuklearnih i termo elektrana i sl., najenergičnije se podupiru upravo od znanstvenika ekološke i turističke orijentacije. Osim toga oni podržavaju teze o potrebi održavanja biološke raznolikosti u prirodi, što osigurava prirodnu ravnotežu i jamac je buduće stabilnosti.

Vrlo jasan trend posljednjih desetljeća je rastuća briga za očuvanje okoliša, koji rezultira domaćim i međunarodnim ekološkim mjerama, ali i akcijama nevladinih organizacija, koje sve zajedno imaju znatan utjecaj na način poslovanja gospodarskih subjekata među kojima su i Hrvatske željeznice.

Definiranje politike zaštite okoliša je prvi konkretan korak kojeg država treba poduzeti nakon što se opredijelila za očuvanje okoliša. U uvjetima ekspanzije osobnih automobila i uopće cestovnog prometa u svim oblicima čovjekovih aktivnosti, te zračnog prometa u turizmu na srednjim i velikim udaljenostima postavlja se pitanje kako sačuvati okoliš a da se pri tom ne ugrozi razvitak turizma. Načela zaštite okoliša u suprotnosti su s mnogim drugim razvojnim politikama. Obzirom je zaštita okoliša globalni zadatak, najprimjereniji put nudi Agenda 21, dokument u kojem su utvrđene brojne mjere djelovanja u pravcu očuvanja okoliša uz istovremeni razvitak prometa u funkciji turizma.

Spomenuti dokument preporučuje uporabu suvremenih tehnologija prijevoza kojima se manje zagađuje okoliš, pomoć manje razvijenim državama da koriste upravo takve tehnologije u prijevozu turista, korištenje bicikala, pješačenje u kombinaciji s uporabom osobnih automobila, informiranje turista o javnom prijevozu, biciklističkom prometu i pješačkim područjima, suradnja s Vladom radi smanjenja zagađenja osobito u urbanim turističkim područjima, suradnja s Vladom o uvođenju prijevoznih načina koji manje zagađuju okoliš, te korištenje upravljačkih mjera na smanjenju potrebe za prijevozom sredstvima koja više zagađuju okoliš. Agenda 21 predstavlja predložak za djelovanje u 40 različitih područja (zaštita tla, šuma, voda, zraka, održiva poljoprivreda i ruralni razvitak, očuvanje biološke raznolikosti, zbrinjavanje otpada, itd.), te navodi 9 osnovnih društvenih grupa (žene, djeca i mladež, autohtono stanovništvo, nevladine organizacije, lokalne vlasti, radništvo i sindikati, poslovni svijet i industrija, znanstvenici i poljoprivrednici), čije je djelovanje od ključnog značenja za održivi razvitak Zemlje. Ideja održivog razvitka je u usklađenosti gospodarskog rasta i prirodnih eko sustava. Standarde ljudskog života potrebno je temeljiti na mogućnostima prirodnog okoliša, bez iscrpljivanja resursa koji budućim generacijama moraju ostati neizmjenjene kakvoće i stupnja iskoristivosti.

Promet je jedno od područja u Hrvatskoj kod kojih su pokazatelji rasta, gledani kroz definiciju održivog razvitka, većim dijelom sa negativnim predznakom; sva nastojanja i poboljšanja glede smanjenja emisija štetnih tvari, povećanja kvalitete goriva, povećanja

iskoristivosti goriva, čak i uvođenjem novih alternativnih goriva, blijede pred podacima o znatnom povećanju broja, snage i korištenja vozila svih vrsta, a posebice cestovnih motornih vozila. Zabrinjavajuće je povećanje korištenja osobnih vozila u odnosu na smanjenje korištenja javnih oblika prijevoza (autobusi i željeznica) koji su manje utjecajni po očuvanje okoliša. Ekološki aspekti održivog razvitka prometa prvenstveno podrazumijevaju smanjivanje nepovoljnih učinaka na okoliš. U smislu djelovanja prometnog sustava to su tri osnovna elementa:[26]

1. zagađivanje okoliša kroz emisiju štetnih tvari,

2. zagađivanje kroz proizvodnju otpada i

3. buka.

Ekološki aspekti održivog razvitka prometnog sustava objedinjuju nekoliko načela:[27]

1. zaštita od zagađenja,

2. zdravlje i sigurnost,

3. integrirano planiranje,

4. individualna i zajednička odgovornost,

5. iskorištavanje zemlje i dobara,

6. usklađenost gospodarskog razvitka.

5.2. Ekonomske posljedice zagađenja okoliša uzrokovanog prometom

Kada je narušavanje prirodne ravnoteže postalo evidentno, utjecajem prometa na okoliš počeli su se baviti stručnjaci i istraživači iz područja kemije, fizike, tehnike i medicine te su, zahvaljujući novim spoznajama utvrđene mjere utjecaja na segmente prometnoga sustava koje su uzrokom zagađenja.

Prostorna ekspanzija zagađenja prirode pokazala je da su najveći zagađivači

[26] Žagar. S., Lanović. Z.: Načela održivog razvitka hrvatskog prometnog sustava, Suvremeni promet 20(2000), Zagreb, 2000., str. 152
[27] Ibidem, str. 153

industrijski najrazvijenije države svijeta u kojima je najranije i sazrela svijest o potrebi zaštite prirode pa se počelo s poduzimanjem konkretnih aktivnosti. Prirodna ravnoteža u manjoj je mjrei narušena u nezrazvijenim državama, koje međutim, zbog teškog ekonomskog stanja, pribjegavaju kupovanju jeftinih „prljavih“ tehnologija od razvijenih država. Tako razvijene države istodobno razvijaju i šire spoznaju o ougroženosti prirode i potrebi za zaštitom i predstavljaju glavne „proizvođače“ zagađenja.

Da bi se moglo ciljano djelovati na nositelje zagađenja turizma i prometa potrebno je ustanoviti koliki su troškovi nastali uslijed zagađenja okoliša. Iako je nemoguće apsolutno točno utvrditi koji su to troškovi, izdvajaju se sljedeći:

- povećana razina prometnog zagađenja i zagušenja na širem području,
- narušena prirodna ravnoteža i promjene u prirodnom okolišu,
- troškovi prevencije zagušenja i zagađenja na ograničenom području,
- troškovi nestanka područja netaknute prirode i smanjenja prirodnih atraktivnosti,
- troškovi stvaranja područja posebne zaštite,
- troškovi projekata kojima se uvrđuje utjecaj na okoliš,
- troškovi zaštite kulturnih i povijesnih znamenitosti.

Neke od ovih troškova je moguće izbjeći ili umanjiti planiranjem, no i ono je organizirana aktivnost koja je vezana uz određene troškove. Listu troškova je moguće dopuniti i drugim troškovima, koji nisu direktni troškovi zaštite okoliša, no jedan od ciljeva njihova poduzimanja je i sama zaštita prirode (zbrinjavanje otpada, odabir izvora energije koji manje zagađuju okoliš i sl.). Utvrđivanjem troškova okoliša potrebno je iste kvantificirati, te ih vezati za konkrenog uzročnika koji bi trebao platiti njihovu cijenu.

Osnovni princip kojeg bi tebalo primjenjivati prilikom adresiranja odgovornosti za očuvanje prirodnih resursa, treba biti da: troškove zaštite prirode treba snositi onaj tko je uzrokovao zagađenje.

U stvarnosti situacija nije tako jednostavna. U tržišnim ekonomijama, u kojima je tržište jedini ili pretežiti regulator gospodarstvenih i prometnih tokova, pokazalo se da ono ne može osigurati primjenu prethodnog načela. Nužno je potrebna intervencija nekoga izvan tržišta, a to je u pravilu država, kao nositelj ekonomske i prometne politike.

Kako je teško djelovati bez preciznih informacija o mjestima nastanka zagađenja, nositeljima i stvarnim štetama, u nekim državama EU pristupilo se izračunu eksternih efekata prometa, budući da je promet veliki zagađivač okoliša. Za države članice EU izračunati su, uz eksterne troškove od prometnih nezgoda, eksterni troškovi od buke, onečišćenja zraka i promjene klime za sve prometne grane, temeljem razrađene metodologije.

Iako su rezultati aproksimativni jer se moralo pribjegavti i procjenama, udio ukupnih troškova u BDP se kreće od 3% u Norveškoj do 10,3% u Portugalu, dok je prosjek 4,6%.

Struktura eksternih troškova u europskim državama po prometnim granama:

- cestovni promet 92,05%
- željeznički promet 1,70%
- zračni promet 6,01%
- unutarnji vodni promet 0,24%

Rezultat je u granicama očekivanja i potvrdio je korelaciju između obima zagađenja i visine troškova u čemu cestovni promet ima vodeću ulogu. Vrijedna notiranja su istraživanja troškova koji nastaju uslijed zagađenja, uzrokovanog zastojima u prometu. Slična istraživanja provedena su u mnogim europskim državama poput Francuske, Nizozemske i Slovenije, a rezultati variraju ovisno o stanju cestovne infrastrukture i jačini prometnih tokova. Pokazalo se da se troškovi zagađenja okoliša uzrokovani zastojima u prometu, kreću između 0,5 i 1% BDP-a. Pretočeni u euro-iznose, ovi relativno niski postotni udjeli, pokazuju velike vrijednosti.

U rasponima tih vrijednosti kriju se rezerve koje se mogu i trebaju aktivirati radi zaštite prirode. Adresirati ih treba na one koji su uzrokom zagađenja, proropcionalno njihovom udjelu u negativnim utjecajima na okoliš jer je to najpravedniji način i jedini put da se sačuva preostali dio prirodnih resursa za buduće generacije.

6. ZAKLJUČAK

Promet i turizam obilježavaju kako pozitivne implikacije i povezanost tako i međusobna ograničenja. Turizam utječe na promet putem intenzivnije izgradnje i modernizacije prometne infrastrukture, porasta i modernizacije kapaciteta prometnih sredstava, porasta putnika i tereta kao i uvođenja novih oblika organizacije prometa. Promet na turizam utječe savladavanjem udaljenosti, dakle skraćivanjem putovanja u turističke svrhe. Cestovni promet u Hrvatskoj i Europi funkcionira kao okosnica prometnog sustava u funkciji turizma i gospodarstva općenito, bez „prave konkurencije“. Turizam značajno utječe na širenje i modernizaciju prometnih sustava u smislu da se turističke destinacije žele učiniti što dostupnijima kroz prometnu infrastrukturu. Suvremeni prometni sustavi u turistički razvijenim destinacijama temelji su gospodarskog i turističkog razvoja. Cestovnim se prometom većim dijelom valorizira vrlo povoljan geostrateški položaj Hrvatske u europskim okvirima, koji kao dio europskih kopnenih prometnih koridora, ima važan utjecaj na Hrvatsku kao turističku destinaciju. Autocesta Dalmatina pridonijela je razvoju hrvatskog turizma u smislu bolje dostupnosti Dalmacije kao destinacije, ali i turističkog doživljaja, te specijalnih ponuda pratećih uslužnih sadržaja.

Razvoj prometa odlučujuće je utjecao na razvitak turizma, omogućivši mu da se oblikuje u masovni fenomen globalnih razmjera. Turizam generira prometnu potražnju kao sezonsku pojavu, koncentrirajući je u vremenu i na prostoru najjačih turističkih aktivnosti. To prometu stvara silne pritiske u zadovoljavanju prometne potražnje. Stoga je produženje turističke sezone ne samo poželjnja orijentacija kojom bi se u što dužem dijelu godine i u što većem postotku koristili turistički kapaciteti, nego bi ta orijentacija otvorila mogućnost uravnoteženijeg odnosa prometne ponude i turističko- prometne potražnje. To bi jednako donijelo goleme ekonomske učinke za obje djelatnosti i za nacionalno gospodarstvo. Promet i turizam u svom odvijanju u velikoj mjeri konkuriraju na isti prostor što stvara brojne probleme i konflikte između turističkih aktivnosti i prometa u kretanju i mirovanju. Turisti u mjestima svog odmora očekuju visoke ekološke standarde kako bi se zdravstveno, psihički i fizički regenerirali za cjelogodišnje radne napore ekološki rizičnije sredine i uvjeta života u prenapučenim industrijskim središtima. Međutim promet često narušava željene ekološke standarde uzrokovane bukom, smradom i degradacijom izgrađenog okoliša u čemu sudjeluju sve prometne grane, a najviše cestovni promet.

Promet u Europi je pozicioniran kao vrlo značajna gospodarstvena grana, s karakterom kapitalno intenzivne djelatnosti, čija razina razvijenosti pridonosi tržišnoj uspješnosti gospodarstva u cjelini. Promet utječe na turizam savladavanjem udaljenosti, dakle

omogućavanjem putovanja u turističke svrhe. radom je ustvrđeno da razvijenost prometne infrastrukture i izgrađenost organizacijskog sustava u Europskim destinacijama značajnost se podigla kvaliteta i kvantiteta turističkih posjeta unutar granica Europske unije. Još uvijek velikom broju destinacija pristupa se putem cestovnih sredstava, ali prisutna je tendencija rasta sve većeg udjela zračnog prometa u ukupnom broju kretanja turističkih i neturističkih putnika u Europi.

Prometna infrastruktura je preduvjet razvoja prometa, a promet, budući da se sastoji od skupa pojedinačnih prijevoza, je sastavni dio turističkog putovanja. Prometna infrastruktura je dakle nužan uvjet za razvoj turizma u Hrvatskoj, iako ne i dovoljan. Naime, prometna infrastruktura, sama po sebi, ne znači uvijek i odgovarajuću prometnu dostupnost destinacije, jer ona ovisi i o dostupnosti, odnosno o organizaciji prijevoza. Iako se za dolazak turista u Hrvatsku koriste svi raspoloživi oblici javnog i individualnog prijevoza, ipak daleko najveći broj turista dolazi nekim cestovnim prijevozom. Pri tome postoje razlike između makroregija, posebno između primorskih i kontinentalne makroregije, premda i unutar regija postoje zamjetne razlike u strukturi korištenja pojedinih vrsta prijevoza u dolasku. Već dugi niz godina u primorske turističke destinacije cestovnim oblicima prijevoza dolazi oko 90% turista.

Istraživanjem u radu utvrđeno je da turizam značajno utječe na širenje i modernizaciju prometnih sustava u smislu da se turističke destinacije žele učiniti što dostupnijima kroz prometnu infrastrukturu. Suvremeni prometni sustavi u turistički razvijenim destinacijama temelji su gospodarskog i turističkog razvoja. Cestovnim se prometom većim dijelom valorizira vrlo povoljan geostrateški položaj Hrvatske u europskim okvirima, koji kao dio europskih kopnenih prometnih koridora, ima važan utjecaj na Hrvatsku kao turističku destinaciju. Konačno, postavljena hipoteza na početku rada prihvaćena je i potvrđena, jer turizam novog doba nezamisliv je bez razvoja prometnih sredstava i prometne infrastrukture.

LITERATURA

1. Božić, M., Brojenje prometa na hrvatskim cestama, Prometis, Zagreb, 2015.
2. European Travel Commission, EUROPEAN TOURISM 2011 – Trends & Prospects, Q1/2011
3. Eurostat: Panorama of transport, 2009.
4. Geić S.: Menadžment selektivnih oblika turizma, Sveučilište u Splitu, Split, 2011.
5. Institut za Turizam, Glavni plan i strategija razvoja turizma u RH, Izvještaj 04., 2012.
6. Magaš, D.: Management turističke organizacije i destinacije, Fakultet za turistički i Hotelski menadžment, Opatija, 2003.
7. Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički management, Opatija, 2006.
8. Padjen, J., Prometna politika Hrvatske, Masmedia, Zagreb, 2003.
9. Šolman, S., Uloga cestovnog prometa u turizmu Hrvatske, Acta Turistica Nova, Utilus visoka poslovna škola , Zagreb, 2010.
10. Žagar S., Lanović Z.: Načela održivog razvitka hrvatskog prometnog sustava, Suvremeni promet 20(2000), Zagreb 2000.
11. Brošura Hrvatskih željeznica, Ekološke prednosti željeznice, Željeznička tiskara d.o.o., Zagreb, 2003.

Internet izvori:

1. http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2014
2. www.propisi.hr
3. www.novilist.hr
4. www.unwto.tourism
5. www.dzs.hr
6. www.geografija.hr
7. www.mppi.hr
8. www.hgk.hr

POPIS GRAFIKONA I TABLICA

Grafikon 1. Mjesečne varijacije prometa u zračnim lukama 33

Grafikon 2. Gustoća mreže autocesta prema zemljama 38

Grafikon 3. Raspoloživost cestovne mreže prema zemljama 38

Grafikon 4. Prosječno prometno opterećenje autoceste prema zemljama.....39

Grafikon 5. Raspoloživost cestovne mreže inozemnim turistima prema zemljama 39

Grafikon 6. Izgrađenost mreža autocesta u odnosu na snagu nacionalne ekonomije 40

Tablica 1. Promet (PLPD) autocesta 2013. i 2014. godine 17

Tablica 2. Promet putnika u hrvatskim zračnim lukama od 2006.-2010. godine..... 32

Tablica 3. Emisije štetnih plinova 44