

Prometna infrastruktura i razvoj turizma

Kovačević, Ivana

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:137:886947>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-12**



Repository / Repozitorij:

[Digital Repository Juraj Dobrila University of Pula](#)



Sveučilište Jurja Dobrile u Puli

Fakultet ekonomije i turizma

„Dr. Mijo Mirković“

IVANA KOVAČEVIĆ

PROMETNA INFRASTRUKTURA I RAZVOJ TURIZMA

Završni rad

Pula, prosinac 2018.

Sveučilište Jurja Dobrile u Puli

Fakultet ekonomije i turizma

„Dr. Mijo Mirković“

IVANA KOVAČEVIĆ

PROMETNA INFRASTRUKTURA I RAZVOJ TURIZMA

Završni rad

JMBAG: 0303029640, izvanredna studentica

Studijski smjer: Turizam

Predmet: Uvod u turizam

Znanstveno područje: Društvene znanosti

Znanstveno polje: Ekonomija

Znanstvena grana: Turizam i trgovina

Mentor/Mentorica: Prof. dr. sc. Jasmina Gržinić

Pula, prosinac 2018.



IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, dolje potpisana Ivana Kovačević, kandidat za prvostupnika ekonomije ovime izjavljujem da je ovaj Završni rad rezultat isključivo mogega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na objavljenu literaturu kao što to pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da niti jedan dio Završnog rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz kojega necitiranog rada, te da ikoji dio rada krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za koji drugi rad pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili radnoj ustanovi.

Student



IZJAVA

o korištenju autorskog djela

Ja, Ivana Kovačević dajem odobrenje Sveučilištu Jurja Dobrile u Puli, kao nositelju prava iskorištavanja, da moj završni rad pod nazivom Prometna infrastruktura i razvoj turizma koristi na način da gore navedeno autorsko djelo, kao cjeloviti tekst trajno objavi u javnoj internetskoj bazi Sveučilišne knjižnice Sveučilišta Jurja Dobrile u Puli te kopira u javnu internetsku bazu završnih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice (stavljanje na raspolaganje javnosti), sve u skladu s Zakonom o autorskom pravu i drugim srodnim pravima i dobrom akademskom praksom, a radi promicanja otvorenoga, slobodnoga pristupa znanstvenim informacijama.

Za korištenje autorskog djela na gore navedeni način ne potražujem naknadu.

U Puli, 20.12.2018.

Potpis

SADRŽAJ

1. UVOD	1
1.1. Predmet i cilj istraživanja	2
1.2. Znanstvene metode istraživanja	3
2. MEĐUOVISNOST PROMETA I TURIZMA	4
2.1. Razvoj turizma	5
2.2. Promet u turizmu- uvjet destinacijske dostupnosti	7
3. TURIZAM I PROMET - GLOBALNA POIMANJA.....	10
3.1. Turizam- poticatelj razvoja prometa.....	11
3.2. Izazovi i ograničenja razvoja	13
4. PROMETNA INFRASTRUKTURA REPUBLIKE HRVATSKE.....	15
4.1. Razvijenost prometa i infrastrukture	17
4.1.1. Stanje cestovneinfrastrukture	19
4.1.2. Željeznički promet i neiskorištenost potencijala.....	21
4.1.3. Pomorski promet i stanje prateće infrastrukture	23
5. UTJECAJ PROMETNE INFRASTRUKTURE NA RAZVOJ DESTINACIJE	25
5.1. Utjecaj na razvoj komplementarnih kapaciteta.....	26
5.2. Utjecaj prometne infrastrukture na okoliš.....	28
6. PROMETNA RAZVIJENOST ISTARSKÉ ŽUPANIJE	31
6.1. Zračna povezanost.....	31
6.2. Cestovna povezanost	33
7. MEĐUZAVISNOST PROMETA I TURIZMA – BUDUĆE PRILAGODBE.....	35
7.1. Politika zaštite okoliša	37
7.2. Strateški ciljevi i zadatci razvoja hrvatskog turizma	38
8. ZAKLJUČAK	41
POPIS LITERATURE.....	43
POPIS SLIKA	43

POPIS GRAFIKONA.....	43
SAŽETAK	45
SUMMARY	46

1. UVOD

Tema ovog završnog rada je Prometna infrastruktura i razvoj turizma. Promet i turizam su pojave koje su međusobno utjecale jedna na drugu. Razvitak prometne infrastrukture na području turističke destinacije predstavlja prvi korak u određivanju granice do koje će se promet na turističkom području razvijati. Turizam je jedan od osnovnih propulzivnih grana hrvatskog gospodarstva te prometna infrastruktura bitno utječe na natjecateljsku sposobnost hrvatskog turizma. Kada je riječ o njihovoj međusobnoj zavisnosti možemo reći da su njihovi odnosi vrlo kompleksni jer su prisutna i ograničavajuća djelovanja. Od negativnih posljedica prometa na turizam ističe se pitanje sigurnosti i utjecaja na okoliš. Ograničavajući utjecaj prometa na turizam obuhvaća prometnu infrastrukturu i prometna sredstva. Prometna infrastruktura vizualno degradira prostor, a kretanje prometnih sredstava prati stvaranje buke, štetnih plinova i tvari. Utjecaj prometa na turizam, te turizma na promet, danas je uvelike značajnije.

Temeljne hipoteze rada su:

H0- prometna infrastruktura jedan je od preduvjeta kontinuiranog razvitka turizma.

H1- cestovni promet jedan je od osnovnih prometnih grana koje uvelike utječu na razvoj hrvatskog turizma.

Rad je podijeljen u 7 poglavlja koja se dijele na manja potpoglavlja zbog jasnije i detaljnije preglednosti.

Uvodno, prvo poglavlje opisuje opći odnos turizma i prometa te njihov međusobni utjecaj kao i negativne posljedice, također uključuje hipotezu rada koja je postavljena s ciljem istraživanja i dokazivanja istoga.

Drugo poglavlje, koje se odnosi na međuovisnost prometa i turizma, opisuje teorijske podatke koji uključuju povijesni razvoj turizma u svijetu i u Hrvatskoj, te povijesni razvoj prometa. Nadalje, navodi utjecaj prometa na turizam, odnosno utjecaj prometa na destinacijsku dostupnost.

Treće poglavlje nam govori o globalizaciji prometa i turizma, određuje utjecaj globalizacije na turizam, te prikaz statističkih podataka hrvatskog turizma. Također navodi izazove i ograničenja njihovih međusobnih utjecaja.

Četvrto poglavlje, Prometna infrastruktura Republike Hrvatske, daje nam jasnije podatke o razvijenosti prometne infrastrukture naše zemlje, navodi nam povijesni razvoj te današnje stanje prometnih grana koje uključuju cestovnu infrastrukturu, željeznički te pomorski promet. Opisuje neiskorištenost potencijala željezničke prometne infrastrukture u Republici Hrvatskoj, te stanje pomorskog prometa i prateće infrastrukture. Također, ističe najviše zastupljenu, cestovnu infrastrukturu.

Nadalje, peto poglavlje koje se odnosi na utjecaj prometne infrastrukture na razvoj destinacije pojašnjava dostupnost destinaciji, prednosti destinacije s razvijenijom prometnom infrastrukturom, te utjecaje na razvoj komplementarnih kapaciteta koje se odnose na prateće uslužne objekte, kao i utjecaj na okoliš te stupanj zagađivanja istoga.

Šesto poglavlje nam pak prikazuje prometnu razvijenost odabrane županije, Istarske županije. Tu se navodi detaljnija razrada Istarske županije, kako u turističkom tako i u prometnom smislu. Navodi se kako je zračno, a kako cestovno razvijena te povezana s ostalim zemljama, osvrt se stavlja na Zračnu luku Pula.

Predzadnje, sedmo poglavlje, analizira budućnost međuovisnosti turizma i prometa, uključujući politiku zaštite okoliša te strateške ciljeve i zadatke razvoja turizma s predviđanjima za 2020. te 2030. godinu.

Zadnje poglavlje, odnosno zaključak donosi konačne rezultate do kojih se došlo istraživanjima kroz rad gledajući na pozitivne i negativne implikacije prometa na turizam te osvrt na postavljene temeljne hipoteze.

1.1. PREDMET I CILJ ISTRAŽIVANJA

Predmet i cilj istraživanja rada je analiza pozitivnih i negativnih aspekata prometne infrastrukture i turizma, istraživanje utjecaja prometne infrastrukture na turizam te njihove međuovisnost u budućnosti. Cilj rada je analiza postavljene hipoteze te njeno dokazivanje ili pak opozivanje.

1.2. ZNANSTVENE METODE ISTRAŽIVANJA

Metode koje su se koristile prilikom istraživanja jesu metoda analize i sinteze prikupljenih informacija, metoda komparacije te empirijska metoda istraživanja.

Nadalje, o problematici navedene teme koristila su se istraživanja na temelju dobivenih rezultata Instituta za turizam; Posebno tržišna istraživanja pod nazivom TOMAS, koja se provode još od 1987. godine, a obuhvaćaju stavove i potrošnju turista u hrvatskim turističkim destinacijama za vrijeme ljeta, na jedrenju, kružnom putovanju ili u tranzitu. Analize provedenih istraživanja navode pretpostavke strateškog upravljanja, usporedbe horizontalne i vertikalne analize te praćenje razvoja i mjerenja održivosti.

2. MEĐUOVISNOST PROMETA I TURIZMA

Od trenutka pojave turizma znatan dio prometnog razvitka usmjeren je ka zadovoljstvu turističkih potreba, isto tako, razvoj turizma dinamičniji je na područjima na kojima je prometna ponuda kvalitetnija, te je njihova međuovisnost cilj uspješnosti.

Bez obzira na različite pokušaje sistematizacije povijesnog razvoja pojave putovanja i turizma, navodi se isti zaključak, a to je da je putovanje pojava stara koliko i čovječanstvo, a da je turizam, bez obzira na njegovu blisku vezu s putovanjem, pojava čiji nastanak vezujemo uz napredak znanosti i tehnologije (naročito u oblasti prometa) uz porast životnog standarda i slobodnog vremena (Petrić, 2007).

Danas se odnos uzajamne povezanosti između prometa i turizma najbolje ogleda u verificiranoj činjenici da vremenski i sadržajno usklađeno investiranje u prometni i turistički kapacitet daje veće financijske učinke od učinaka koji bi se ostvarili zasebnim ulaganjem u jednu i u drugu djelatnost. Veza između prometa i turizma je vrlo kompleksna jer je nemoguće zamisliti turizam bez putovanja, odnosno odlazak u određenu destinaciju bez uključivanja prijevoznih organizacija. Razvoj turizma očituje se u unaprjeđivanju prometne infrastrukture, te modernizaciji prometnih sredstava. Razvoj prometne infrastrukture i prometnih sredstava za prijevoz velikog broja ljudi, te povećanje slobodnog vremena u najrazvijenijim zemljama svijeta uzrokovao je pojavu i razvoj tzv. masovnog turizma koji je zasigurno jedna od najznačajnijih ekonomskih ali i socioloških pojava 20. stoljeća, te iz tih odnosa možemo konstatirati njihovu međusobnu ovisnost.

Povezanost turističkog i prometnog djelovanja proizlaze iz njihovog preklapanja u prostoru. Možemo reći da su oba kompleksa svojevrsni prostorni procesi, ali s različitim svrhama. Uzajamni međuodnosi javljaju se u fazi potreba svladavanja prostornih i vremenskih dimenzija u turističke svrhe. Zbog usluga koje promet pruža turistima od mjesta stanovanja do turističkog odredišta, treba se upoznati sa osnovnim obilježjima emitivnih i receptivnih turističkih prostora, a pri tome mislimo na ukupnu turističku ponudu i potražnju te prostornu i vremensku distribuciju prometa. Razvoj turističkih potreba ima utjecaj na razvoj bolje prometne infrastrukture i organizacije boljeg općeg i specifičnog oblika prijevoza.

Naime, kada je riječ o njihovoj međuovisnosti, ističu se kako pozitivni tako i negativni utjecaji o kojima će biti riječi kroz daljnji rad

2.1. RAZVOJ TURIZMA

Sam pojam turizam službeno je upotrijebljen 1811. godine u Sporting Magazinu, u članku „Sublime Cockey Tourism“ da bi se njima označila gužva, meškoljenje, kretanje gomile na sportskoj manifestaciji. Dakle, izvjesno je da se pojam turist pojavio nešto ranije od pojma turizam, ali je činjenica da su oba izraza u početku upotrebljavana u pomalo anegdotskom, ako ne i pejorativnom kontekstu (Petrić, 2007).

Kada je riječ o razvoju turizma svakako je značajno istaknuti Thomas-a Cook-a. On je, naime, koristeći se prometnim tehničkim dostignućem, proveo organizacijsku i ekonomsku revoluciju putovanja organiziravši putovanje željeznicom na izlet od mjesta Loughborougha do Leicestera. Tome izletu pristupilo je oko 500 ljudi, te se taj događaj smatra prvim organiziranim putovanjem. U to vrijeme osim željezničkog, važnu ulogu u omasovljenju imao je i brodski prijevoz, naročito nakon izuma parnog stroja. Godine 1844. engleska kompanija „Peninsular and Oriental Co“ organizira prvo kružno putovanje Mediteranom. Godine 1919. ostvarena je prva komercijalna zračna linija između Pariza i Londona čime je turizam postao svjetskom industrijom.

Moderan turizam možemo povezati sa nekadašnjim pojmom „Grand Tour“ što je predstavljalo put u Europu koji su organizirali pripadnici bogate Europske elite (posebice iz zapadne i srednje Europe).

Masovni turizam uvelike je potaknuo razvoj u mnogim krajevima koji su to do tada bili ne razvijeni, ali je isto tako prouzrokovao niz negativnih efekata koji se mogu ogledati u narušavanju izvorne ljepote krajolika, te u zagađenju okoliša. S obzirom na masovnost i učestalost putovanja te sve snažniji utjecaj turizma na gospodarski razvoj, 20. stoljeće često se naziva i stoljećem turizma.

Tradicija organiziranog turizma u Hrvatskoj duga je oko 150 godina, iako su i prije toga, još početkom 19. st. postojale pojave slične turizmu kao npr. razna hodočašća ili odlasci na liječenja, pa su se u tu svrhu izgradila prenoćišta, svratišta, hoteli i toplice. Razdoblje od druge polovice 19. st. do prvog svjetskog rata obilježeno je izgradnjom

cestovnih i željezničkih prometnica te uvođenjem parobrodskih linija na Jadranskom moru, kao preduvjeta za bavljenjem turizmom.

Aktivnije uključivanje Hrvatske u međunarodni turistički promet počinje već u prvoj polovici 20. stoljeća. Na osnovu statističke evidencije, na području Hrvatske, uključujući i dijelove pripojene Italiji, najveći turistički promet ostvaren je 1838. godine kada je zabilježeno 500 tisuća turista koji su ostvarili oko 3 milijuna noćenja, od čega se 61% odnosilo na inozemni turistički promet. Najposjećenija turistička mjesta bila su: Opatija, Dubrovnik, Crikvenica, Rab, a u unutrašnjosti lječilište Topusko. (Petrić, 2007).

Kao što je rečeno početci intenzivnijeg razvoja turizma u Hrvatskoj vezani su uz Opatiju, gdje je 1844. godine izgrađena Villa Angiolina. Opatija je 1889. proglašena lječilištem te postala popularno zimovalište bogatih gostiju iz Austro-Ugarske i drugih dijelova Europe.

U posljednjih tridesetak godina turistički promet obilježavaju tri bitno različite etape:

- U drugoj polovici 1980-ih broj turističkih dolazaka nastavio se kretati ujednačenim trendom povećanja te je prešao 10 milijuna dolazaka.
- Potom je slijedila etapa Domovinskog rata, u kojoj je posve razumljivo, broj turističkih dolazaka opao (1995. zabilježeno je manje od 2,5 milijuna turističkih dolazaka).
- U poslijeratnom razdoblju taj broj opet raste, pa se u posljednjih nekoliko godina registrira više od 10 milijuna dolazak, odnosno oko 60 milijuna turističkih noćenja (Hrvatska.eu-Turizam: <http://croatia.eu/>).

Izuzevši ratno razdoblje u kojem je broj dolazaka znatno opao, hrvatski turizam bilježi konstantni rast. Na povećanje interesa za putovanjem u posljednjem desetljeću utjecalo je i uvođenje niskotarifnih zrakoplovnih linija i raznovrsnija ponuda jeftinijeg smještaja za turiste nižih plaćevnih mogućnosti. Hrvatska pripada zemljama koje privlače svoje posjetitelje više odlikama svoga prirodnog prostora i bogatstvom kulturno povijesne baštine nego kvalitetom ili raznovrsnošću novostvorenih turističkih atrakcija. Među prirodnim atrakcijama najvažnije mjesto svakako zauzimaju more, razvedena obala te mnoštvo otoka, ali i brojne očuvane prirodne plaže, kao i zelenilo i šumovitost velikog dijela teritorija.

U današnje vrijeme možemo reći da je turizam ključni sektor razvoja hrvatskog gospodarstva. Budući da je masovnost i rasprostranjenost turizma u svijetu vrlo velika, kao i s tendencijom stalnog rasta, a interakcije između prometa i turizma dobivaju sve nepoželjnije tijekomove, to korištenje prostora u sklopu održivog razvitka gospodarstva, te zaštite prirode i okoliša, turizam sve više dobiva na značenju.

2.2. PROMET U TURIZMU- UVJET DESTINACIJSKE DOSTUPNOSTI

Kraj srednjeg vijeka predstavlja vrijeme kada se u prometu počinju javljati velike promjene koje će presudno utjecati na današnji izgled svjetskog prometnog sustava. Propuštanje srednjovjekovne stege, reorganizacija društva na širem zemljopisnom području uz oživljavanje proizvodnje, dovode do potrebe za pronalaženjem novih tržišta, iskustva rezultiraju i novim spoznajama (Mrnjavac, 2002).

Skokoviti kvalitativni pomak u razvitku prometa vezan je uz industrijsku revoluciju u 18. stoljeća. Međutim, pojava željeznice (1829. Stevenson), te njeno brzo prerastanje u nositelja masovnog prijevoza putnika, odredila je uvjete za razvitak turizma te od tada počinje intenzivniji razvitak.

Željeznički i cestovni promet učinili su dostupnim kopnene destinacije, no s pojavom aviona (1903., Wright), i iniciranjem komercijalne uporabe koja je uslijedila nakon drugog svjetskog rata, dostupnima postaju udaljena područja. Turizam poprima globalni karakter, zahvaljujući avionu koji je u stanju brzo i udobno savladati prostornu udaljenost između najudaljenijih kontinenata (Mrnjavac, 2002).

Promet omogućava velikom broju putnika odnosno turista da savladaju prostorne razlike i čini im dostupnim prirodna obilježja određenog prostora i njegove atrakcije, koje su po svojoj prirodi neprenosive i ne mobilne. Uloga prometa u turizmu je osigurati putnicima dolazak u turističke destinacije kroz prometnu infrastrukturu, nadalje osigurati im kvalitetno putovanje, putovanje pretvoriti u turistički doživljaj, osigurati mobilnost turista u samoj turističkoj destinaciji, osigurati kvalitetnu opskrbu turističke destinacije te realizirati posebne oblike prometnih usluga kao turističku atrakciju.

Promet u turizmu omogućava turistima zadovoljavanje različitih potreba koje one ispunjavaju odlaskom u različite destinacije. Bez fizičke dostupnosti destinacije, destinacije ne bi mogle postati turističkim destinacijama.

U pristupu planiranja prometa za potrebe neke turističke destinacije možemo govoriti o četiri dimenzije prometa:

1. Vanjska prometna dostupnost.
2. Unutrašnja prometna dostupnost.
3. Prateći uslužni objekti (PUO) uz prometne pravce.
4. Promet u mirovanju (Čavlek i dr., 2011).

Prometna dostupnost omogućava pristup turističkoj destinaciji prijevoznim sredstvom. Unutrašnja prometna dostupnost odnosi se na kretanja unutar destinacije, a vanjska prometna dostupnost na dolazak u destinaciju. Isto tako, kada je riječ o destinacijskoj dostupnosti, ubrajamo i prateće uslužne objekte uz prometne pravce. Četvrta dimenzija prometa određuje osvrt na promet u mirovanju, odnosno parkirališne potrebe.

Kada je riječ o odlasku u određenu destinaciju turist određuje koju će vrstu prometa koristiti. O tome ovisi udaljenost destinacije, sigurnost i udobnost putnika te njihov doživljaj. Nakon zračnog prometa najzastupljeniji oblik prijevoza je cestovni promet. Pojmom cestovne infrastrukture obuhvaćeni su svi građevinski objekti koji sudjeluju u prometnim tokovima: početno-završne točke, veze između njih, te objekti na području gradova i naselja za odvijanje cestovnog prometa. Prometnice suvremenih značajki pridonose brzini i udobnosti prometa putnika i na većim udaljenostima, pa svakako, pogoduju turističkoj valorizaciji određenog područja. Željeznički promet zbog nekoliko prednosti (brzina, udobnost, ekološka prihvatljivost i dr.) postaje sve privlačniji oblik prijevoza za potrebe turizma, iako je još uvijek relativno skromno zastupljen. Vodeni putnički promet jedan je od pokretača turizma u obalnim turističkim destinacijama, koje može biti jedini modalitet povezivanja destinacije, a emitivnim tržištima ili element povećanja turističke atraktivnosti destinacije.

Uloga prometa u turizmu je osigurati putnicima dolazak u turističke destinacije kroz prometnu infrastrukturu, nadalje osigurati im kvalitetno putovanje, putovanje pretvoriti u turistički doživljaj, osigurati mobilnost turista u samoj turističkoj destinaciji, osigurati

kvalitetnu opskrbu turističke destinacije te realizirati posebne oblike prometnih usluga kao turističku atrakciju.

Danas je prijevoz putnika vjerojatno najkonkurentniji od svojih početaka. Alternativni načini i vrste prijevoza razvijaju snažne konkurentske strukture i nastoje privući većinu putnika. Svaki način prijevoza ima specifične karakteristike i svojstva, te specifične snage i slabosti za pojedine tržišne segmente (Cooper i dr., 2008).

Prostorne relacije između emitivnih i receptivnih područja, ali i između turističkih atrakcija i turističke infrastrukture, te ostalih turističkih sadržaja unutar turističke destinacije, snažno određuje pojavu i razvoj turizma. Turistički atraktivni dijelovi prostora te njihove dobre prostorne relacije između pojedinih destinacija vidno utječu na razvoj turizma i turističkih atrakcija.

Uloga prometa u Europi ogleda se kroz porast postotka broja inozemnih putnika, produžava se dužina boravka, također intenzivnom suradnjom prometa i turizma može se očekivati porast turističkog prometa i turističke potrošnje.

Nadalje, bitan čimbenik pri odabiru destinacijske dostupnosti također određuje i udobnost putnika. Sigurno, ugodno i lako putovanje uz male napore i mogućnost zadovoljavanja svih potreba tijekom putovanja omogućuje tehničke osobine kao što su udobnost sjedala i ležajeva, oblik i oprema prostora, mirnoća voda, grijanje i dr. te sve to utječe na odabir putnika pri izboru vrste prijevoza do određene destinacije.

U narednom poglavlju analizira se tema globalnog poimanja prometa i turizma, utjecaj globalizacija na turizam i promet, te doprinosi turizmu.

3. TURIZAM I PROMET - GLOBALNA POIMANJA

Proces globalizacije jedan je od ključnih determinanti suvremenih međunarodnih ekonomskih odnosa. Turizam predstavlja jednu od najvažnijih privrednih aktivnosti jer uključuje kretanje ljudi, roba i usluga, pa možemo reći da turizam predstavlja jedan od najvećih utjecaja globalizacije.

U današnjim trendovima globalizacije svijeta, mobilnost putnika postaje sve veća potreba, kojoj primjena logističkih procesa daje novu dimenziju s ciljem optimizacije produkcije usluge prijevoza (Brčić i dr., 2012).

Djelovanje globalizacije na turizam ogleda se kroz realizaciju samih turističkih globalnih kretanja. Globalizacija je donijela brojne koristi turizmu i doprinijela je njegovom razvoju i bržem širenju. Kako ono utječe na „ukidanje granica“ između država, time se povećava broj ljudi koji se odlučuju na putovanja, odnosno odlaske u turističke destinacije, te time destinacije danas postaju sve pristupačnije. Također, globalizacija povećava razvoj i napredak turizma kroz ulaganja u turističku infrastrukturu, posebno u regijama koje su slabije razvijene, pa se time utječe i na poboljšanje njihove pozicije na međunarodnom tržištu.

Možemo reći da je turizam imao korist od globalizacije sljedeći globalne principe društveno-ekonomskog, ekološkog i kulturno-održivog razvoja.

Trenutno dostupni preliminarni podaci Svjetske turističke organizacije (UNWTO), vezani uz razdoblje siječanj-kolovoz 2017., govore o rastu broja ukupnih turističkih dolazaka na svjetskoj razini od 7%, čime su isti dosegli brojku od 901 milijuna (dolasci s uključenim najmanje jednim noćenjem), što je približno 56 milijuna dolazaka više u usporedbi s istim razdobljem prethodne godine (Hrvatska turistička zajednica: <https://www.htz.hr>).

Šanse hrvatskog turizma u razdoblju globalizacije i globalne konkurencije nalaze se, uz kupališni turizam, i u onim segmentima koji u Hrvatskoj još nisu razvijeni i iskorišteni, a za koje postoji velika potražnja na zapadnim emitivnim tržištima.

Kada govorimo o rezultatima Hrvatske (2017.), trenutno raspoloživi pokazatelji sustava eVisitor govore kako je u razdoblju siječanj-listopad broj dolazaka turista porastao za 13,78% (16.052.448) dolazaka, dok je broj domaćih turista veći za 7,90% (1.798.833 dolazaka). Broj noćenja stranih turista bilježi rast od 11,57% (88.766.610 noćenja), dok

je broj noćenja domaćih turista u porastu od 13,45% (11.559.795 noćenja). U totalu (strani i domaći turistički promet), broj dolazaka porastao je za 13,16 % (17.851.281 dolazaka), dok je broj noćenja porastao za 11,78 % (100.326.405 noćenja) (Hrvatska turistička zajednica: <https://www.htz.hr>).

Kao globalni fenomen turizam se suočava s velikim, globalnim izazovom koji će osigurati održivost pogotovo ako se smatra, prema predviđanjima UNWTO-a da će u 2020. godini doseći 1,6 milijardi (Hrvatska turistička zajednica: <https://www.htz.hr>).

Globalno gledajući, kako na svjetskoj tako i na Hrvatskoj razini broj dolazaka i noćenja turista je u stalnom porastu. Rezultati turističke 2017. godine potvrđuju trend kontinuiranog rasta fizičkog obujma prometa i prihoda od turizma, uz pokazatelje za Hrvatsku bolje od europskog (svjetskog) prosjeka, tj. prosjeka regije Južne Europe/Mediterana.

3.1. TURIZAM- POTICATELJ RAZVOJA PROMETA

Utjecaj turizma na promet očituje se u raznim unaprjeđivanjima u smislu modernizacije doživljaja za putnike, modernizacije prometnih sredstava i njihovih performansi, pod tim mislimo na brzinu, efikasnost, smanjenje utjecaja na okoliš, a isto tako i nadogradnju infrastrukture i uvođenje novih načina organizacije prometa.

Od samih početaka razvoja turizma jasno je izražena povezanost prometa i turizma i njihov međusobni utjecaj.

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.

Promet se u smislu strateškog planiranja smatra osnovnim sustavom kojim će se zadovoljiti potrebe turista u smislu mobilnosti, te u isto vrijeme značajnijim i učinkovitijim razvojem turizma.

Strateška planiranja u okviru Strategije prometa odnose se na:

- uspostavljanje dosljednog sustava planiranja, od strateškog do sektorskog, uz planiranje infrastrukturnih i prometnih usluga,
- objedinjavanje društvenih, ekoloških i teritorijalnih ciljeva s njihovim funkcionalnim i gospodarskim ekvivalentima,
- aktivna suradnja s drugim tijelima kako bi se ojačala koordinacija i postigli utvrđeni ciljevi, te
- integriranje ciljeva održivog razvoja u prometni sektor (Strategija prometnog razvoja: <http://www.mppi.hr/>).

Turizam potiče izgradnju prometne infrastrukture u samoj turističkoj destinaciji, a još više prometnice do turističkog odredišta, te međusobna prometna povezanost turističkih destinacija od ključne su važnosti za razvitak turizma.

Preko 70% turista dolazi u Republiku Hrvatsku cestovnim prijevozom, te svi oni očekuju europsku razinu prometne infrastrukture, odnosno brz, siguran i kvalitetan prijevoz iz mjesta stalnog boravka do turističkog odredišta. Iz tih razloga, sa sigurnošću možemo reći da o stupnju razvijenosti, voznim karakteristikama, te opremljenosti naših prometnica ovisi razvitak destinacije.

Putnici koji putuju izvan svoga okruženja, odnosno posjetitelji koji odlaze u određenu turističku destinaciju, imaju svoje konkretne ciljeve odnosno potrebe. Da bi ostvarili svoje ciljeve potrebne su im različite usluge, među kojima su im najvažnije usluge prijevoza, smještaja i turističkog posredovanja. Upravo iz tih razloga možemo reći da je turizam poticatelj razvoja prometa, jer razvoj svake turističke destinacije zahtjeva dolazak u tu destinaciju, te na taj način razvoj turizma utječe na razvoj prometne infrastrukture. Za turistička putovanja koriste se najsuvremenija prometna sredstva.

Hrvatski turizam očekuje daljnji porast prometa za oko 5% uz određena predviđanja na sve veći utjecaj turizma na promet, odnosno na sve veća očekivanja dolazaka turista, nužna su znatna ulaganja kako ne bi došlo do „pucanja“ prometne infrastrukture (Strategija prometnog razvoja: <http://www.mppi.hr/>).

Gledajući s prometnog aspekta, svakako je najvažnija infrastruktura svih prometnih grana, a posebice cestovnog prometa koji bilježi i najveći broj dolazaka.

3.2. IZAZOVI I OGRANIČENJA RAZVOJA

Činjenica je da je Hrvatska popularno odredište turista koji svake godine pristižu u sve većem broju. Turizam podiže profil mjesta, odnosno možemo reći da daje mjestu priliku da se pokaže i podigne svoje mjesto u svijetu. Nadalje, turizam pruža utjecaj za ulaganje u infrastrukturu, može pružiti ekonomske poticaje za mjesto očuvanja, regeneracije i održavanja u svojim područjima.

Pojedine destinacije stvaraju uzbuđenje i privlače više avanturističkih i iskusnih turista koji traže novo iskustvo, posjećuju destinaciju koja je prethodno bila zanemarena, te ako je uspješno donose novi razvoj.

Ono što se može istaknuti kao ključni izazov razvoja turizma je orijentiranje na elitni, umjesto na masovni turizam, odnosno veća opredijeljenost na turiste veće platežne sposobnosti što bi rezultiralo povećanje financijskih rezultata. Razvojni put trebalo bi tražiti u povećanju kategorizacije objekata umjesto u izgradnji novih. Isto tako ulaganja u infrastrukturu, posebice željezničku koja je u znatnom zaostatku.

Ograničavajući utjecaj turizma na promet određuje razmjere razvitka prometa na turističkom području. Prvi korak u postizanju toga cilja je planski razvitak prometne infrastrukture prema turističkoj destinaciji i na području turističke destinacije, jer se time determiniraju mogući prometni pravci i određuje gustoća prometne infrastrukture (Mrnjavac, 2002).

Ograničavajući utjecaj prometa na turizam obuhvaća prometnu infrastrukturu i prometna sredstva. Prometna infrastruktura koja zbog sve jačih 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 uzima od prirode područja koja bi se mogla koristiti na druge društveno prihvatljivije načine (Mrnjavac, 2002).

Ograničenja razvoja turizma mogu se definirati kroz nekoliko činjenica:

- prirodne katastrofe, turistički napadi,
- oštećenja kulturnih znamenitosti,
- socijalni problemi.

Međusobna ograničenja razvoja leže u zagađivanju okoliša te niskom razinom sigurnosti prometa. Sigurnost u prometu ne samo da stvara velike probleme društvu i gospodarstvu već utječe i na razvitak turizma. Zbog niske razine sigurnosti pojedinih prometnih modaliteta, u pojedinim turističkim destinacijama može doći do smanjenja turističkog prometa do te mjere da zamru turističke aktivnosti.

Kretanje prometnih sredstava prati stvaranje buke, štetnih plinova i tvari, te potreba za velikim površinama namijenjenih prometnoj infrastrukturi.

U poglavlju 4. se analizira prometna infrastruktura Republike Hrvatske, navodi se razvijenost prometa i prometne infrastrukture države, opisuje se detaljnija razrada cestovne, željezničke i pomorske infrastrukture, te se navodi značaj cestovne infrastrukture na razvoj turizma kao najzastupljenije prometne grane.

4. PROMETNA INFRASTRUKTURA REPUBLIKE HRVATSKE

Unutar prometnog sustava središnje mjesto zauzima konkretno prometna infrastruktura, odnosno cjelokupnost građevinskih objekata i ostalih tehničkih uređaja koji sudjeluju u prijevozu putnika i tereta te prijenosu energije i vijesti (ceste, mostovi, tuneli, vijadukti, nadvožnjaci, podvožnjaci, poslovne zgrade i prostori za organiziranje i obavljanje prometa, terminali i garaže, željeznička oprema i signalizacija). Pri tome ponajviše mislimo na:

- cestovnu prometnu infrastrukturu,
- željezničku prometnu infrastrukturu,
- infrastrukturu zračnog prometa,
- infrastrukturu pomorskog prometa,
- infrastrukturu riječnog prometa,
- infrastrukturu telekomunikacijskog i poštanskog prometa (Čavlek i dr., 2011).

Kada je riječ o prometnoj infrastrukturi kao glavna obilježja možemo navesti dugi vijek trajanja, statični karakter te visoka investicijska ulaganja. Ulaganje u prometnu infrastrukturu jedan je od preduvjeta kontinuiranog održivog razvitka.

Hrvatska je naslijedila najveći dio svojih tradicionalnih prometnih infrastruktura od bivših državnih zajednica, u kojima je živjela, tj. od Austro-ugarske monarhije i od dviju jugoslavenskih država (1918. - 1941. i 1945. - 1990. godine). Konceptija i namjena ovih prometnih infrastruktura nije vodila računa o hrvatskim prometnim potrebama, a posebice na onima, koje je donijela državna nezavisnost. Ove nove potrebe odnose se:

- na neophodnost prometnog povezivanja i teritorijalnog integriranja Republike Hrvatske;
- na potrebe povezivanja putem modernih i sigurnih infrastruktura;
- na potrebe postizanja inter-operabilnosti hrvatskih prometnih sustava s prometnim sustavima naših susjeda i naročito s zemljama članicama Europe (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture: <http://www.mppi.hr>).

Glavna snaga prometnog sektora u Republici Hrvatskoj proizlazi iz njezinog geostrateškog položaja kao pristupnog pristupa Balkanu te područja prirodnog izlaza Europe prema istoku.

Hrvatska se nalazi na dva koridora osnovne prometne mreže, na Mediteranskom koridoru i na Rajna-Dunav koridoru. Mediteranski koridor povezuje jug Iberijskog poluotoka, preko španjolske i francuske mediteranske obale prolazi kroz Alpe na sjeveru Italije, zatim ulazi u Sloveniju i dalje prema mađarsko-ukrajinskoj granici. Riječ je o cestovnom i željezničkom koridoru, a njegov sastavni dio je i pravac Rijeka-Zagreb-Budimpešta. Na mediteranski koridor nastavlja se cestovni i željeznički pravac Zagreb-Slovenija, za koji se kod nas upotrijebio naziv X koridor (Strategija prometnog razvoja: <http://www.mppi.hr>).

Sljedeća fotografija prikazuje osnovnu prometnu mrežu Republike Hrvatske.



(Izvor: Sindikat infrastrukture Hrvatskih željeznica: <http://www.sihz.hr/>).

Prometni sektor Republike Hrvatske posebno je usmjeren i aktivan u osiguravanju koordinacije i radnji pokrenutih u kontekstu EUSAIR-a u okviru stupa „Povezivanja regije (promet i energija)“ koji bi se trebao usredotočiti na tri strateške teme: poboljšanje pomorskog prometa, razvoj intermodalnih poveznica s unutrašnjošću i po

pitanju energije te poboljšanje međusobne povezanosti (Strategija prometnog razvoja: <http://www.mppi>).

Iako su u posljednjih 5-6 godina učinjeni veliki napori (izgradnja i modernizacija autocesta, obnavljanje zračnih luka), ukupna prometna mreža Republike Hrvatske svojim tehničko eksploatacijskim obilježjima još uvijek potpuno ne odgovara suvremenim uvjetima.

4.1. RAZVIJENOST PROMETA I INFRASTRUKTURE

Stanje prometne infrastrukture Republike Hrvatske u posljednjih desetak godina vidno je poboljšano, a to se ponajviše odnosi na izgradnju autocesta. Neovisno o tome, nužno je istaknuti da bez obzira na ulaganja, Hrvatska znatno zaostaje za zemljama zapadne Europe. Ključna stvar toga je nedovoljno ulaganje u razvoj državnih, regionalnih i lokalnih cesta, kao i nezadovoljavajuće izgrađeni prateći uslužni objekti uz ceste. Situacija u ostalim vidovima prometa je također nepovoljna. Kao posljedica tome navode se vrlo mala ulaganja u prometnu mrežu i u unapređenje sustava prijevoza.

Ono što je osobito problematično je situacija sa željezničkim prometom koji zbog lošeg stanja mreže i male brzine vožnje nema važnosti za turizam. Situacija u zračnom prometu je nešto povoljnija zbog relativno većeg broja međunarodnih zračnih luka. Od sedam zračnih luka, njih pet se nalazi na priobalnom području što omogućava dobru dostupnost gotovo svih turističkih destinacija. Isto tako valja ukazati i na lošu opremljenost pojedinih zračnih luka.

Kada je riječ o dolasku inozemnih turista u Hrvatsku, najveći postotak dolazaka je automobilom što nam prikazuje slika 2.



Izvor: Narod Republike Hrvatske: <https://narod.hr>.

Slika 2. prikazuju način dolaska inozemnih turista u Hrvatsku u 2017. godini. Prema podacima 64% turista dolazi automobilom, 11% zrakoplovom, 8% prikolicom, 7% autobusom, 6% kamperom, 3% biciklom te 1% ostalo. Tu dolazimo do zaključka da je Hrvatska destinacija u koju inozemni turisti dolaze najviše cestovnim prijevozom a razlog tome može biti blizina emitivnih tržišta te razvijenost cestovnog prometa.

S obzirom na činjenicu da je najveći broj dolazaka cestovnim prijevozom, možemo reći da je razumljivo s obzirom na to da najveći udio u ukupnom broju inozemnih turista čine turisti nama susjednih zemalja.

Hrvatska ima pretpostavke za daljnji razvoj pomorskog, željezničkog, cestovnog i zračnog prometa europske važnosti, koji se mogu međusobno dopunjavati i pomagati. Upravo zbog toga bi morali raditi ponajprije na podizanju kvalitete svojih prometnih veza prema Europi, i to modernizacijom željeznice i dovršenjem spoja s europskim autocestama (Čavlek i dr., 2011).

Temeljna polazišta u daljnjem razvoju infrastrukture su: jačanje tržišnih mehanizama u izgradnji i korištenju infrastrukture, moderan sustav upravljanja infrastrukturom temeljen na informacijskoj tehnologiji i održivi sustav financiranja izgradnje i

održavanja. U tu svrhu provodi se i planira daljnje financiranje projekata prometne infrastrukture sredstvima Europske unije i nacionalnim sredstvima (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture: <http://www.mppi.hr>).

Budući da glavnina inozemnih turista koji dolaze u Hrvatsku, dolaze iz područja znatno razvijenijeg prometnog sustava, Hrvatska bi trebala usavršavati svoju prometnu infrastrukturu kako ne bi utjecala na daljnji negativni razvitak turizma.

4.1.1. STANJE CESTOVNE INFRASTRUKTURE

Najistaknutija karakteristika cestovnog prometa je elastičnost: moguće je odabrati početak i završetak putovanja, itinerer i pauze. Cestovna infrastruktura uglavnom pokriva široko područje, pa se stoga za ovaj vid prometa kaže da pruža uslugu od „vrata do vrata“ (Slivar i dr., 2016).

Prve modernije ceste izgrađene su u toku 18. i 19. st., najprije u našim sjeverozapadnim krajevima, zbog narasle potrebe povezivanja unutrašnjosti s primorjem, odnosno lukama. Između dva svjetska rata sagrađeno je na teritoriju Hrvatske 372 km cesta sa suvremenim kolovozom, uglavnom oko naših većih gradova. Početkom 21. stoljeća izgradnja autoceste u Hrvatskoj doživljava procvat.

Zahvaljujući svom geostrateškom položaju Republika Hrvatska ima određene prednosti koje su dijelom prepoznate u postupku definiranja međunarodnih prometnih koridora. Paneuropski prometni koridori Vb, Vc, X i Xa koji prolaze teritorijem Republike Hrvatske i sastavni su dio TEN-T mreže su: Vb (TEN-T Mediteranski koridor), Vc (TEN-T sveobuhvatna mreža), X (TEN-T osnovna mreža) i Xa (TEN-T sveobuhvatna mreža) (Strategija prometnog razvoja: <http://www.mppi.hr>).

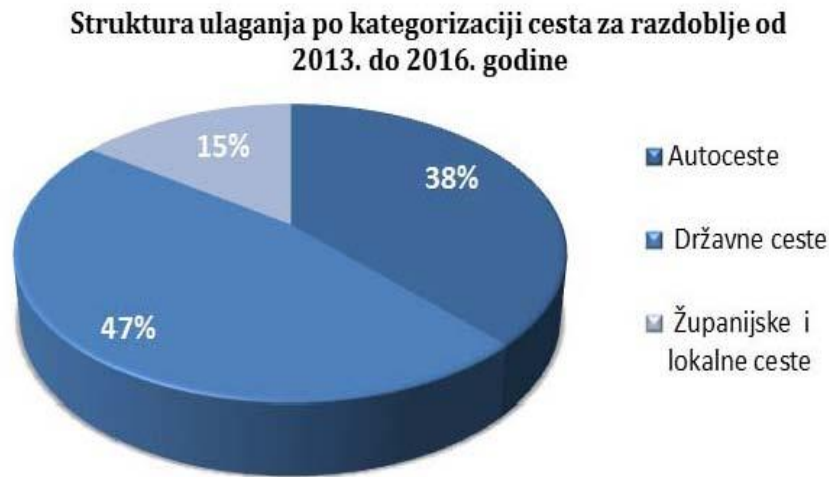
Republika Hrvatska je u posljednjih desetak godina na području razvoja cestovne infrastrukture ostvarila izuzetne rezultate. Ubrzanim razvitkom i jasno definiranim ciljevima dovela je cestovnu mrežu na zavidnu razinu. To nam prikazuju i podaci o dolasku inozemnih posjetitelja/turista u Hrvatsku sa osobnim automobilom.

Ukupna duljina mreže javnih cesta iznosi 26 953 km, od toga, po skupina:

- autoceste 1.419,5 km,
- državne ceste 7.097,7 km,

- županijske ceste 9.498,5 km,
- lokalne ceste 8.937,3 km (Narodne novine: <https://narodne-novine.nn.hr>).

Analizirajući razdoblje od 2013-2016. godine struktura ulaganja po kategorizaciji cesta, najviši postotak ulaganja bio je u autoceste što nam prikazuje grafikon 1.



Izvor: Narodne novine- <https://narodne-novine.nn.hr>.

Izgradnja autocesta u funkciji je postizanja konkurentnosti ukupnog hrvatskog gospodarstva, osobito turizma, ali i svih drugih čimbenika kao što su rast zaposlenosti i demografskog razvitka, efikasnijeg prometnog povezivanja u europski prometni sustav, kvalitetnog povezivanja svih hrvatskih regija, posebice obalnog i kontinentalnog područja, većeg gospodarskog korištenja i afirmacije jadranskih luka, prometnog i gospodarskog otvaranja jadranskog prostora srednjeeuropskom zaleđu, povećanja sigurnosti prometa, udobnosti i uštedi vremena i putovanja te veće sigurnosti prometa. Također potrebno je unaprijediti i sigurnost hrvatskih prometnica.

Glavni prioriteti sektora cestovnog prometa usredotočeni su na:

- dovršavanje modernizacije preostalih dionica na TEN-T mreži u skladu s njihovom funkcionalnošću,
- unaprjeđenje povezanosti Dubrovnika s ostatkom Hrvatske,
- unaprjeđenje povezanosti Dubrovnika sa susjednim zemljama,
- povećanje održivosti cestovne mreže reorganizacijom sektora, povećanjem učinkovitosti održavanja mreže, smanjenjem utjecaja na okoliš i uvođenjem mjera za povećanje sigurnosti i smanjenje sezonskih prepreka, te

unaprjeđenje pristupa lukama, zračnim lukama i drugim relevantnim čvorovima s obzirom na lokalne i regionalne potrebe za prometnim uslugama (Strategija prometnog razvoja: <http://www.mppi.hr/>).

Iako postoji percepcija da je u Hrvatskoj problem prometne dostupnosti turističkih destinacija riješen izgradnjom autoceste možemo reći da nije posve tako. Naime, prometnu dostupnost ne čini samo uređeni kolnik ceste nego i odgovarajuća horizontalna i vertikalna prometna i turistička signalizacija te prateći uslužni objekti uz ceste.

4.1.2. ŽELJEZNIČKI PROMET I NEISKORIŠTENOST POTENCIJALA

Promet prvom hrvatskom željezničkom prugom mađarsko-hrvatska granica Kotoriba-Čakovec-hrvatsko-slovenska granica (Pragersko) bio je uspostavljen 1860. godine.

Danas željeznička infrastruktura u Hrvatskoj obuhvaća gotovo 3000 km pruga, koje uključuju dijelove triju paneuropskih koridora: X (Savski Marot- Tovarnik), Vb (Botovo-Rijeka), Vc (Beli Manastir- Slavonski Šamac), a prometom i drugim poslovima upravlja javno prijevozničko poduzeće Hrvatske željeznice (Enciklopedija: <http://www.enciklopedija.hr/>).

Prema najjednostavnijem pokazatelju, prostornoj gustoći mreže, možemo reći da Hrvatska spada među zemlje sa srednje razvijenom željezničkom mrežom s 4,8 km pruga na 100 km² površine, dok je na području Središnje Hrvatske gustoća 5,7 km/100 km², što je u rangu Danske i Italije, odnosno tek nešto slabije od Francuske i Slovenije (Hrvatski geografski glasnik: <https://hrcak.srce.hr>).

Iako je željeznički promet odigrao značajnu ulogu u formiranju urbane mreže na području Hrvatske i u određenim fazama imao ključnu ulogu u prometu, danas njegova uloga znatno zaostaje za cestovnim prometom.

Kao posljedicu toga možemo navesti više faktora a to su: manja fleksibilnost i prilagodljivost, manja gustoća mreže, djelovanje u smislu prostorne koncentracije a ne disperzije. Također tu možemo navesti i tehničku zaostajalost željezničke infrastrukture i prometnih sredstava te time i slabu kvalitetu usluge.

Broj putnika u željezničkom prometu bilježi stalan pad od 2009. godine kada je zabilježen najveći broj putnika (oko 74 milijuna na otprilike 22 milijuna putnika godišnje u 2015. godini), a ovako oštar pad posljedica je promjene metodologije za procjenjivanje broja prevezenih putnika (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture: <http://www.mppi.hr>).

Stalni pad u željezničkom prometu možemo obrazložiti i stanjem željezničkog voznog parka, koji, zbog visoke prosječne starosti vozila ne udovoljava suvremenim zahtjevima javnog gradskog prijevoza putnika. Željeznički promet ekološki je najprihvatljivija vrsta prijevoza ljudi i dobara, a okolišno je i socijalno održiv sustav. U skladu sa ciljevima politike Europske unije HŽI kao upravitelj željezničke infrastrukture u funkciji javnog dobra u općoj uporabi svoju razvojnu politiku temelji na ekološkoj i društvenoj odgovornosti prema zajednici, a osim toga bitna sastavnica prednosti željezničkog prometa je doprinos očuvanosti okoliša.

Glavni prioriteti sektora željezničkog prometa usredotočeni su na:

- modernizaciju preostalih dijelova linija TEN-T mreže u skladu s njihovom funkcionalnošću,
- analiza mogućnosti povećanja upotrebe željeznica za putnike u Zgrebu i Rijeci provedba mjera definiranih u ovoj Strategiji,
- povećanje održivosti mreže željezničkih pruga reorganizacijom sektora, unaprjeđenjem učinkovitosti održavanja, smanjenjem utjecaja na okoliš i uvođenjem mjera za povećanje sigurnosti i interoperabilnosti željezničkih pruga, te
- modernizaciji lokalnih i regionalnih pruga u cilju stvaranja preduvjeta za razvoj integriranog javnog prijevoza (Strategija prometnog razvoja: <http://www.mppi.hr/>).

Zbog posebne morfologije hrvatskog teritorija, visokog stupnja dovršenosti mreža autoceste te postojanja nekoliko međunarodnih zračnih luka, željeznički prometni sustav teško može konkurirati drugim oblicima kao što su cestovni ili zračni promet.

4.1.3. POMORSKI PROMET I STANJE PRATEĆE INFRASTRUKTURE

Nekoć je taj vid prometa bio najznačajniji, a plovidba oceanima otkriveni su novi kontinenti. Baš kao i zračni promet, pomorski promet ne zahtjeva izgradnju infrastrukture, osim u početnim i završnim točkama (lukama). Osnovno prijevozno sredstvo je brod čije su karakteristike velik kapacitet, sporost, niski prijevozni troškovi i elastičnost u odabiru rute između početne i završne luke (Slivar i dr., 2016).

Republika Hrvatska na zapadu je naslonjena na Jadransko more čime joj je osiguran izlaz na Sredozemno more. Hrvatska posjeduje više od pet tisuća kilometara obale i više od tisuću otoka te je pomorski promet dobro razgranat. Veliki broj trajektni i brzo brodskih linija, tu mislimo na katamarane i hidroglisere, povezuje otoke s kopnom. Hrvatske luke integrirane su u sveobuhvatnu mrežu europskih prometnih koridora, što predstavlja razvojni potencijal koji omogućuje uključivanje u trgovinske tokove kako na europskom tako i na svjetskom tržištu.

Šest glavnih luka (Rijeka, Zadar, Šibenik, Split, Ploče i Dubrovnik) smješteno je duž kopnene obale te su sve proglašene lukama od osobitog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku. Luke su povoljno smještene, olakšavaju pomorski promet između središnje i istočne Europe i južne Azije, Australije i Oceanije i Europe (preko Sueskog kanala).

Nužno je održavati i razvijati adekvatnu razinu sigurnosti plovidbe i zaštite mora od onečišćenja u skladu s međunarodnim i europskim standardima kao i potrebama sudionika u pomorskom prometu.

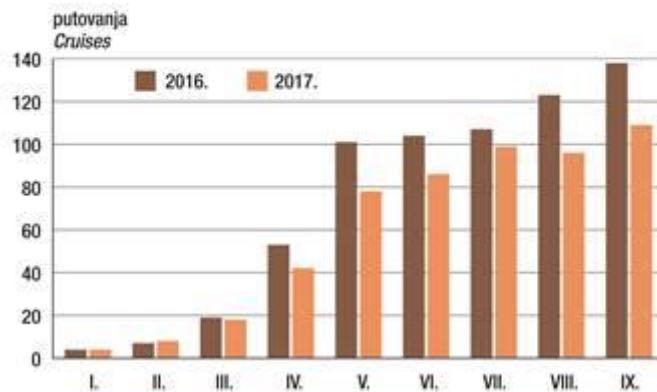
Odrednice hrvatskog pomorskog putničkog prometa su:

1. Stalni rast potražnje.
2. Opredijeljenost društva za poticanje razvitka otoka.
3. Obnova putničke flote uz državnu potporu.
4. Državno subvencioniranje nerentabilnih brodskih linija.

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku Republike Hrvatske, u razdoblju od siječnja do rujna 2017. godine u hrvatske morske luke uplovila su 73 strana broda za kružna putovanja, koji su ostvarili 540 kružnih putovanja. Na tim brodovima bilo je 759 tisuća putnika, koji su u Hrvatskoj boravili 1 176 dana. Također gledajući usporedbu

za dvije odabrane godine (2016-2017), možemo reći da 2017. godina rezultira smanjenju broja kružnih putovanja što nam prikazuje grafikon br. 2.

G-1. KRUŽNA PUTOVANJA STRANIH BRODOVA U REPUBLICI HRVATSKOJ
PO MJESECIMA U 2016. I 2017.
FOREIGN VESSELS ON CRUISE IN REPUBLIC OF CROATIA, BY MONTHS,
2016 AND 2017



Izvor: Državni zavod za statistiku RH: <https://www.dzs.hr>

U razdoblju od siječnja do rujna 2017. godine broj putovanja stranih brodova za kružna putovanja manji je za 17,7%, a broj putnika na tim brodovima manji je za 13,7% u odnosu na isto razdoblje 2016. godine.

Od ukupno 540 putovanja, najviše putovanja ostvareno je u Dubrovačko - neretvanskoj (65,7%), dok u Istarskoj županiji 4,3% (Državni zavod za statistiku RH: <https://www.dzs.hr>).

Prema navedenom podatku Istarska županija zaostaje po broju kružnih putovanja, za ostalim županijama, odnosno bilježi postotak od 4,3% što je znatno manje od Dubrovačko – neretvanske županije.

Poglavlje 5. analizira utjecaj prometne infrastrukture na razvoj destinacije, navodi utjecaj turizma na razvoj komplementarnih kapaciteta, te opisuje utjecaj turizma i prometne infrastrukture na okoliš.

5. UTJECAJ PROMETNE INFRASTRUKTURE NA RAZVOJ DESTINACIJE

Turizam postaje najbrže rastućom industrijom na svijetu. Izgradnja prometne infrastrukture u turističkoj destinaciji ili izgradnja prometnica do turističkog odredišta, te međusobna prometna povezanost turističkih destinacija od ključne su važnosti za razvitak turizma.

Prema Horaku(2007:61) usluga prijevoza u turizmu se očituje u sljedećim aktivnostima:

- prijevoz omogućuje fizičku dostupnost turističke destinacije,
- prijevoz omogućuje kretanje unutar turističke destinacije,
- prijevoz, odnosno putovanje određenim prijevoznim sredstvom je turistička atrakcija (Čavlek i dr., 2011).

Prometno dostupna destinacija imati će više izgleda za bolje korištenje turističkih kapaciteta i ukupnog razvoja za razliku od one koja to nije. Pružanje usluga prijevoza turistima u turističkoj destinaciji podrazumijeva dostupnost turističkih atrakcija i time samo zadovoljstvo turista.

Prijevoz u pojedinim slučajevima može biti toliko atraktivan da je doživljaj prijevoza određenim prijevoznim sredstvom glavni razlog odlaska na putovanje. Isto tako, pojedine vrste prijevoza u pojedinim destinacijama mogu učiniti boravak zanimljivijim čime se pridonosi ukupnoj atraktivnosti destinacije. Prometna infrastruktura je nužan uvjet za razvoj turizma u nekoj destinaciji iako ne i dovoljan. Sama po sebi ne znači uvijek odgovarajuću prometnu dostupnost destinacije jer ona ovisi i o dostupnosti, odnosno o organizaciji prijevoza.

Odluke o investicijama o prometnoj infrastrukturi često zahtijevaju poznavanje učinaka socijalne pomoći nastalih korištenjem tih infrastruktura na detaljnoj regionalnoj razini. To se posebno odnosi na inicijativu Europske Unije koja promiče razvoj transeuropskih mreža (ScienceDirect: www.sciencedirect.com).

Prometno dostupnija destinacija imati će više izgleda za bolje korištenje turističkih kapaciteta i ukupan razvoj, za razliku od one koja je manje prometno dostupnija, bez obzira na iste turističke sadržaje.

Pružanje prijevoznih mogućnosti turistima u turističkoj destinaciji podrazumijeva prometnu dostupnost turističkih atrakcija i drugih sadržaja potrebnih turistima, čime se ostvaruju preduvjeti za njihovo posjećivanje i za zadovoljstvo turističkim boravkom u destinaciji. Pri tome se destinacija shvaća šire od granica nekog grada ili mjesta i uključuje dostupnu okolicu u okviru prihvatljivog vremena za dnevna putovanja (Strategija razvoja turizma RH: <http://iztzg.hr>).

U razdoblju turističke sezone u turističkoj destinaciji pojavljuju se kvalitativno izmijenjena i kvantitativno povećana potražnja za brojnim proizvodima i uslugama, pa se time situacijama poslovni subjekti nastoje prilagoditi. Ono što nedostaje je integralni pristup kojim bi bili obuhvaćeni svi prometni tokovi prema sadržaju, vremenu, lokaciji i nositeljima na području turističke destinacije.

5.1. UTJECAJ NA RAZVOJ KOMPLEMENTARNIH KAPACITETA

Za turiste koji putuju osobnim automobilom, gotovo podjednaku važnost ima kvaliteta usluga vezanih uz optimalno korištenje ceste, kao i kvaliteta tehničke izvedbe same ceste. Kvaliteta usluga osobito ovisi o pratećim uslužnim objektima uz ceste, njihovom sadržaju, razmještanju te oblikovanju.

Hrvatska, s obzirom na blizinu europskih, turističkih emitivnih područja pripada skupini onih konkurentskih zemalja (Austrija, Španjolska, Francuska i Italija) u koje turisti pretežito putuju osobnim automobilom, te su prateći uslužni objekti za hrvatski turizam mnogo važniji od pozornosti koja im se u turističkom sektoru pridaje.

Pretvaranje prijevoza u turistički doživljaj moguće je i uz osiguranje primjerne kvalitete uobičajene prijevozne usluge kao i uz stvaranje atraktivne ponude kojom se turisti mogu koristiti tijekom puta do odabrane destinacije. Tu mislimo i na ponudu određenih pratećih objekata uz ceste.

Za prihvatanje velikog broja turista izgrađena je golema infrastruktura i smještajni kapaciteti, koji su u mnogim područjima izazvali brojne degradacije prostora. Zbog masovnosti i velikih prijevoznih mogućnosti izgradnja zauzima čitave predjele regije, morske ili jezerske obale te tako bitno utječe na prirodnu i geografsku morfologiju pojedinih regija.

Govoreći o samom razvoju, na području Hrvatske, kao i u ostalim zemljama, razvoj automobilskeg prometa od samih početaka izravno je ovisio o opskrbi vozila gorivom, pa su dugo vremena benzinske postaje bile jedini prateći uslužni objekti uz ceste. Početak izgradnje mreže autoceste 70-tih godina prošlog stoljeća obilježio je novu etapu u izgradnji pratećih uslužnih objekata.

Prema posljednjem *Nacionalnom izvješću* Hrvatske udruge koncesionara autocesta (HUKA) za 2010. godinu, hrvatske autoceste na svojoj dužini od 1.240 km (za jednosmjerna kretanja vozila u dvostrukoj dužini od 2.480 km), raspolažu s ukupno 124 odmorišta (prosječno svakih 20 km), 75 benzinskih postaja (prosječno svakih 31 km), 90 cafe barova (prosječno svakih 28 km), 118 parkirališta za kamione (prosječno svakih 138 km) i 7 hotela (prosječno svakih 354 km) (Strategija razvoja turizma RH: <http://iztzg.hr>).

Statistički gledano, s obzirom na to da je veliki dio mreže hrvatskih autocesta sezonski opterećen, prateći uslužni objekti po jedinici dužine autoceste su u razini s europskim konkurentskim turističkim zemljama sa sustavom autocesta na kojima se naplaćuje cestarina.

Uvodno izneseni kvantitativni podaci o dužini hrvatskih autocesta i broju pratećih uslužnih objekata uz njih, predstavljaju Hrvatsku kao ravnopravnog takmaca konkurentskim zemljama sa znatnim brojem turista koji na odmor dolaze osobnim automobilom. Međutim, kada je riječ o kvalitativnim pokazateljima, o humanom aspektu ponude PUO-a o kojima u *Nacionalnom izvješću* Hrvatske udruge koncesionara autocesta za 2010. nema podataka, situacija je mnogo nepovoljnija za Hrvatsku (Strategija razvoja turizma RH: <http://iztzg.hr>).

Kada je riječ o stanju pratećih objekata uz državne ceste, Hrvatska znatno zaostaje za razvijenim europskim zemljama.

Na odmorištima uz hrvatske autoceste i ostalim pratećim objektima nedostaju osnovne turističke informacije, tu ponajprije mislimo na informacije o područjima na kojima se turisti nalaze i o zemlji kao cjelini, što Hrvatsku u tom pogledu gura na samo dno među konkurentskim zemljama.

5.2. UTJECAJ PROMETNE INFRASTRUKTURE NA OKOLIŠ

Zagađivanjem okoliša i niskom razinom sigurnosti promet ne samo da stvara velike probleme društvu i gospodarstvu, već i direktno ugrožava razvitak turizma.

Neposredni utjecaji izgradnje prometne infrastrukture mogu se svrstati u tri skupine:

- zauzimanje površina (poljoprivrednih, urbanih i drugih),
- presijecanje površina,
- negativni utjecaji na gradsku oblikovanu supstancu.

Prema izvješću o stanju okoliša u Republici Hrvatskoj neposredne površine koje su namijenjene prometnoj infrastrukturi zauzimaju oko 1,3% ukupne površine Republike Hrvatske. Osim toga, ukupna prometna površina za kretanje i mirovanje, odnosno parkiranje (ceste, javni prijevoz), u gradovima zauzimaju 20 do 50% ukupne gradske površine (Strategija prometnog razvoja: <http://www.mppi.hr/>).

Pri razmatranju utjecaja izgradnje i održavanja prometa i prometnica na okoliš nužne su dugoročne procjene ukupnih promjena užeg i šireg prostora, kako bi se omogućilo korištenje okoliša i prirodnih bogatstava i budućim naraštajima.

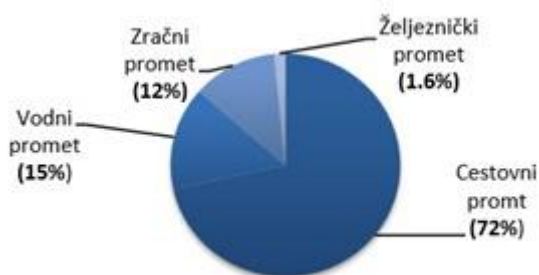
Za područja Hrvatske je od posebnog značenja izgradnja prometnica u kršu. Krš u Hrvatskoj obuhvaća oko 52% njezinog teritorija, i to upravo onog dijela na kojemu je smješteno oko 90% turističkih kapaciteta. Krš čini osebujno područje s obzirom na površinski reljef i s obzirom na površinsko-podzemnu hidrografsku mrežu u stijenama s pukotinskom poroznošću, tako da su postupci samopročišćavanja podzemnih voda, s kojima se inače računa kad su posrijedi stijene s međuzrnatom poroznošću, vrlo nesigurne veličine (Utjecaj prometnica: <https://www.grad.unizg.hr/>).

Pri izgradnji prometnica (cestovnih, željezničkih, aerodroma, plovnih kanala, morskih riječnih luka ili pristaništa te sportskih lučica-marina) na direktan ili indirektan način utječe se na promijene uvjeta staništa, a time i na dugotrajne promjene ekosustava.

Cestovni promet, kao najraširenija vrsta prometa, odgovoran je za najveći udjel onečišćenja (71%), pomorski promet uzrokuje 14%, a zračni promet 13% onečišćenja i nakon njih slijedi prijevoz unutarnjim plovnim putevima s 2%. Željeznica je vrsta prometa koja najmanje onečišćuje, s manje od 1% (Utjecaj prometnica: <https://www.grad.unizg.hr/>).

Promet je zbog uporabe fosilnih goriva odgovoran za 25% globalnih emisija ugljik (IV) oksida. Izvanredno veliki rast tih emisija pridonio je znatnom povećanju koncentracija CO₂ u usporedbi s njegovom razinom iz pred industrijskog razdoblja, što je opet pridonijelo globalnom zagrijavanju. Ako se tako nastavi, vrlo je vjerojatno podizanje razine mora, te masovne i nepredvidljive promjene klime na zemlji (Golubić, 1999). Kada je riječ o stupnju zagađivanja okoliša, kako je već i spomenuto, željeznička prometna infrastruktura ima najmanji utjecaj na zagađivanje okoliša što nam prikazuje i sljedeći grafikon.

Grafikon 3: Emisije ugljičnog dioksida prema vrstama prometa (Podatci iz EU-a 2015.)



Izvor: HŽ infrastruktura: <http://www.hzinfra.hr>

Željeznica ima ogroman potencijal za smanjenje utjecaja štetnih plinova na okoliš te za poboljšanje kvalitete života građana. Željeznički sektor pristao je na smanjenje emisije štetnih plinova za 30% do 2020. u odnosu na druge vrste prometa (HŽ infrastruktura: <http://www.hzinfra.hr>).

Štetno djelovanje antropogenih onečišćivača kojima pripadaju suvremeni zrakoplovi, ne očituje se samo regionalno nego u znatnoj mjeri utječe na globalnu ekološku ravnotežu u tri glavne indikacije:

- promjeni bilance zemljine radijacije zbog antropogenog staklenik-efekta što je povezano s promjenom globalne klime odnosno globalnim zagrijavanjem nižih slojeva troposfere
- promjeni ozonskog sadržaja atmosfere, koji s jedne strane utječe na intenzitet zračenja na zemljinu površinu i filtriranje škodljivog UV-zračenja, a s druge strane ozon predstavlja važan staklenik-plin

- promjeni oksidacijskog kapaciteta atmosfere zbog povećanja troposferske koncentracije ozona te utjecaja na bio-geo-kemijsku cirkulaciju ostalih, ekološki važnih, supstancija u tragovima (Golubić, 1999).

Nedovoljan utjecaj prometa na okoliš očituje se u onečišćenju zraka, vode i tla, u pojavi buke, u negativnom djelovanju na cjelokupnost okoline, zauzimanju zelenih površina, i vitalnih prostora u prenapučenim regijama.

Glavna briga vezana uz razvoj turizma i okoliša usmjerena je na ulogu koju bi razvoj turizma mogao odigrati kako bi pomogao u poboljšanju učinkovitosti upravljanja ekološki osjetljivim područjima i očuvanju jedinstvenih sredina. Posljednjih godina međutim, interes se preusmjerio na analizu utjecaja koji turizam može imati na okoliš kao rezultat pretjeranog povećanja korištenja resursa. Ove zabrinutosti uključuju klimatske promjene, iscrpljivanje prirodnih resursa i gubitak biološke raznolikosti.

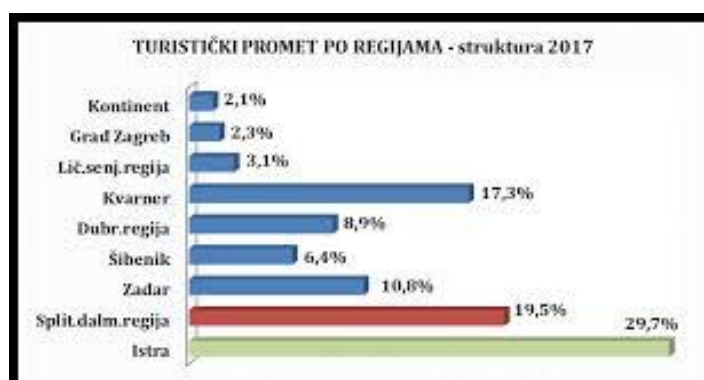
U narednom poglavlju analizira se tema prometne razvijenosti Istarske županije. Također, navodi se zračna i cestovna povezanost s osvrtnom na zračnu luku Pula.

6. PROMETNA RAZVIJENOST ISTARSKJE ŽUPANIJE

Potrebe međunarodne razmjene i ubrzani razvoj gospodarstva, posebno turizma kao jednog od oslonaca razvoja Istarske županije, uvjetuje potrebu za kvalitetnom prometnom infrastrukturom. U tome se smislu najviše razvija cestovni promet koji dobro pokriva unutarnje potrebe i doprinosi skladnijem razvoju priobalnog dijela i unutrašnjosti Istre (Prometna infrastruktura Istre: <http://www.istra.hr/>).

Istarska županija, zahvaljujući zračnoj luci Pula, te Istarskom ipsilonu bilježi pozitivne rezultate dolaska inozemnih turista.

S obzirom na turistički promet po regijama Istarska županija bilježi najveći postotak odnosno broj dolazaka turista u 2017. godini (29,7%), što nam prikazuje grafikon 4.



Izvor: Analiza turističke sezone 2017.godine: <https://www.dalmatia.hr/>.

Posljednjih godina sve se više ulaže u održavanje i izgradnju lučke infrastrukture što pridonosi razvoju priobalnog dijela i unutrašnjosti Istre.

6.1. ZRAČNA POVEZANOST

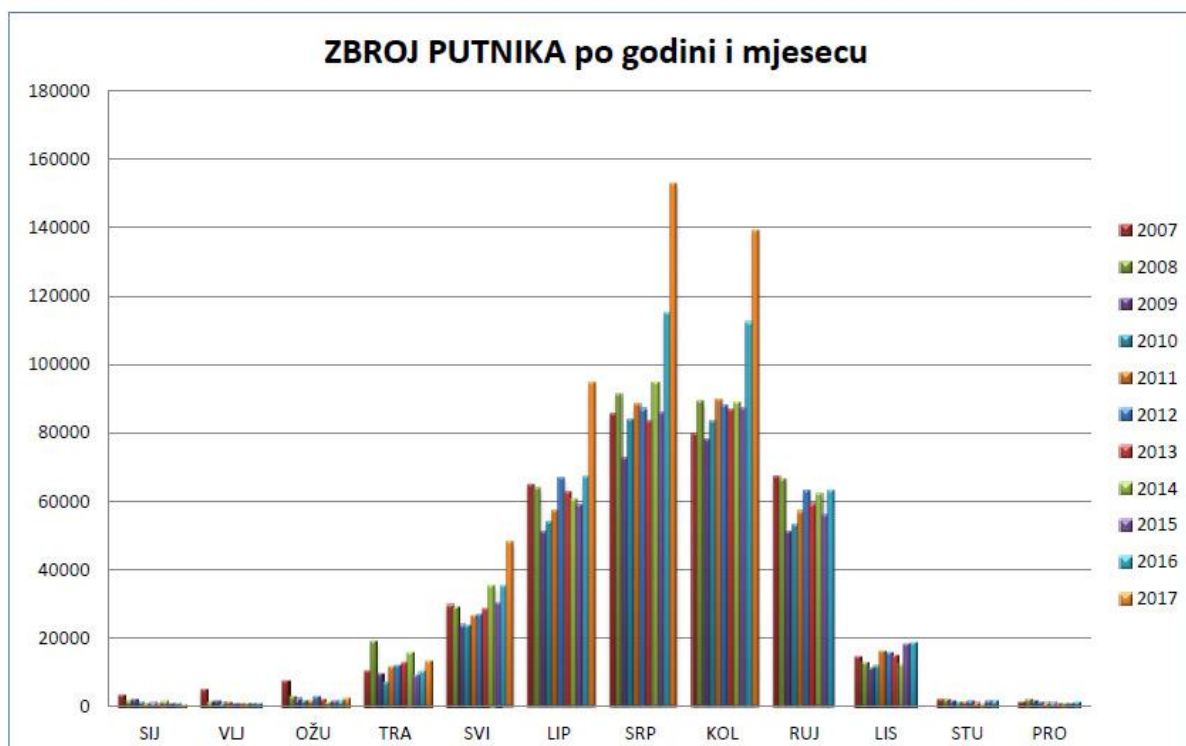
Zračna luka Pula, otvorena za međunarodni i domaći avio promet, otvorena je 1967. godine, oslanjajući se na razvoj turizma. Zračna luka u mogućnosti je primiti veće zrakoplove i zbog povoljnih meteoroloških i tehničko-tehnoloških uvjeta ona je alternativna luka za Hrvatsku te zračne luke nama bližih zemalja.

Zahvaljujući međunarodnoj zračnoj luci u Puli, Brijuni Rivijera destinacije povezane su zračnim prometom tijekom cijele godine sa cijelim svijetom. U ljetnim mjesecima mnogobrojni standardni i low-cost prijevoznici, te charter kompanije lete direktno za

Pulu iz mnogih europskih i svjetskih odredišta (Frankfurta, Berlina, Londona, Pariza, Amsterdama...), dok zimi zrakoplovna kompanija Croatia Airlines svakodnevno leti iz Pule za Zagreb, koji je cijele godine odlično povezan sa svim većim europskim gradovima.

Na području Istarske županije postoji još i manja zračna luka Vrsar koja se koristi za turistički promet malih zrakoplova, sportske i izletničke letove i sl., te nekoliko sportskih uzletišta – sletišta; od kojih je prostorno najpovoljnije ono u Medulinu (Campanož), a za potrebe sportskog letenja jedrilicama i zmajevima, tj. paragliding koriste se i lokacije u Karigadoru i Buzetu.

Dolasci turista u posljednjih desetak godina bilježe stalni rast. Statistički podaci su prikazani u sljedećem 5. grafikonu.



Izvor: Zračna luka Pula: <https://airport-pula.hr>.

Statistički podatci prikazuju broj dolazaka turista u razdoblju od 2007-2017. godine po mjesecima. Najveći broj dolazaka znatno je izražen u 2017. godini, posebice u kolovozu i srpnju gdje bilježi broj dolazaka veći od 140 000. Vizija zračne luke Pula je biti konkurentna međunarodna zračna luka sa cjelogodišnjim redovitim i charter prometom, biti najsigurnija, najpouzdanija „glavna vrata“ za istarsku regiju te aktivan sudionik u stvaranju održivog razvoja i prosperiteta Istre.

Zračna luka Pula izgrađena je na idealnom mjestu, dovoljno udaljena od grada s minimalnim utjecajem zagađenja od buke i ostalih zagađivača. Brine se o zaštiti okoliša i prirode. Uprava se brine o održivom razvoju te permanentno investira u zaštitu okoliša i prirode.

Područja ulaganja u sustav zračnog prometa u budućem razdoblju su prvenstveno ulaganja u infrastrukturu aerodroma i pripadajuću opremu, unaprjeđenje zaštite i sigurnost aerodroma, prilagodba sustav aerodroma Republike Hrvatske međunarodnim standardima, te suradnja s međunarodnim organizacijama u zrakoplovstvu. Odvijanje domaćeg linijskog zračnog prometa ima vrlo važnu ulogu i u sustavu zračnog prometa, očuvanjem postojećih domaćih zračnih linija osigurava bolju mobilnost putnika te ujednačen razvoj regija unutar Republike Hrvatske.

6.2. CESTOVNA POVEZANOST

Kako bi se osigurala održivost projekta, izgradnja istarskog ipsilona provedena je fazno prateći razinu prometa. Dovršetakom prve faze projekta i poluprofila autoceste osigurana je povezanost Rijeke i Umaga s Pulom, što je snažno utjecalo na turistički razvoj Istre.

Druga faza projekta realizirana je u rekordnom roku od dvije i pol godine pa su tako 2010. godine puštanjem u promet prvih 100 km autoceste u Istri spojeni Umag, Pula i Pazin. Zadnja faza projekta predviđa dionicu od Pazina do čvora Matulji, uključujući drugu cijev tunela Učka, čime će autocestom biti spojen pravac Rijeka-Pula.

Ukupna duljina ceste u Istarskoj županiji je 1.812, 95 km:

Državne ceste -380,2 km,

Županijske ceste -698, 95 km,

Lokalne ceste 733,8 km (Istarska županija: <http://www.istra-istria.hr>).

Cestovna povezanost Istre s ostalim zemljama je relativno dobra, to nam prikazuju podaci o broju dolazaka turista cestovnim prometom u Istru u 2015. godini kroz Sloveniju, te prikaz slike o cestovnoj povezanosti.

Dolasci turista HR Istru kroz Sloveniju u 2015. godini:

- Njemačka - 835.000 dolazaka,
- Austrija - 528.000 dolazaka,
- Slovenija - 501.000 dolazaka,
- Italija - 435.000 dolazaka,
- Hrvatska (kroz Učku)- 203.000 dolazaka (Koncept prostornog razvoja Istre: <http://www.put-up-istre.eu/>).

Prema navedenim podacima iz 2015. godine o broju posjetitelja, prvo mjesto zauzima Njemačka s 835.000 dolazaka te se porast dolazaka i dalje očekuje.

Sljedeća fotografija prikazuje cestovnu povezanost Istre s ostalim zemljama (Italija, Slovenija, Njemačka, Austrija).



Izvor: Koncept prostornog razvoja Istre: <http://www.put-up-istre.eu/>.

Cestovnu mrežu regionalne i lokalne razine potrebno je održavati i modernizirati sukladno potrebama održivog razvoja.

U narednom poglavlju opisuje se međuzavisnosti prometa i turizma – njihove buduće prilagodbe, uključujući politiku zaštite okoliša te strateške ciljeve i zadatke razvoja hrvatskog turizma s naglaskom na buduće ciljeve razvoja.

7. MEĐUZAVISNOSTI PROMETA I TURIZMA - BUDUĆE PRILAGODBE

S obzirom na činjenicu da rast potražnje za putovanjima i turizmom konstantno raste, možemo konstatirati da je njihova buduća međuzavisnost izrazito važna. Prometne djelatnosti moraju se suočiti s mnogim pitanjima vezanim za budući razvoj turizma, s obzirom na to da broj turista na globalnoj razini stalno raste, a također se mijenjaju i turističke potrebe.

Putovanja se sve više baziraju na pustolovine, ispunjenja, učenja novih vještina i „biti više od vas“ nego sami odlazak u destinaciju i odmor. Turizam se očituje u tome da će se budući turisti i turistički operatori nastojati više oslanjati na tehnologiju. Uvođenjem nove generacije aplikacija i online usluga, turizam će u budućnosti postati dostupniji i ugodniji. Učinkovite usluge rezervacije i aplikacije omogućit će turistima stvaranje raznovrsnih itinerera s razumnom cijenom, također, uz dostupnost velikog broja opcija, turisti bi voljeli ostvariti svaku moguću želju za turizmom.

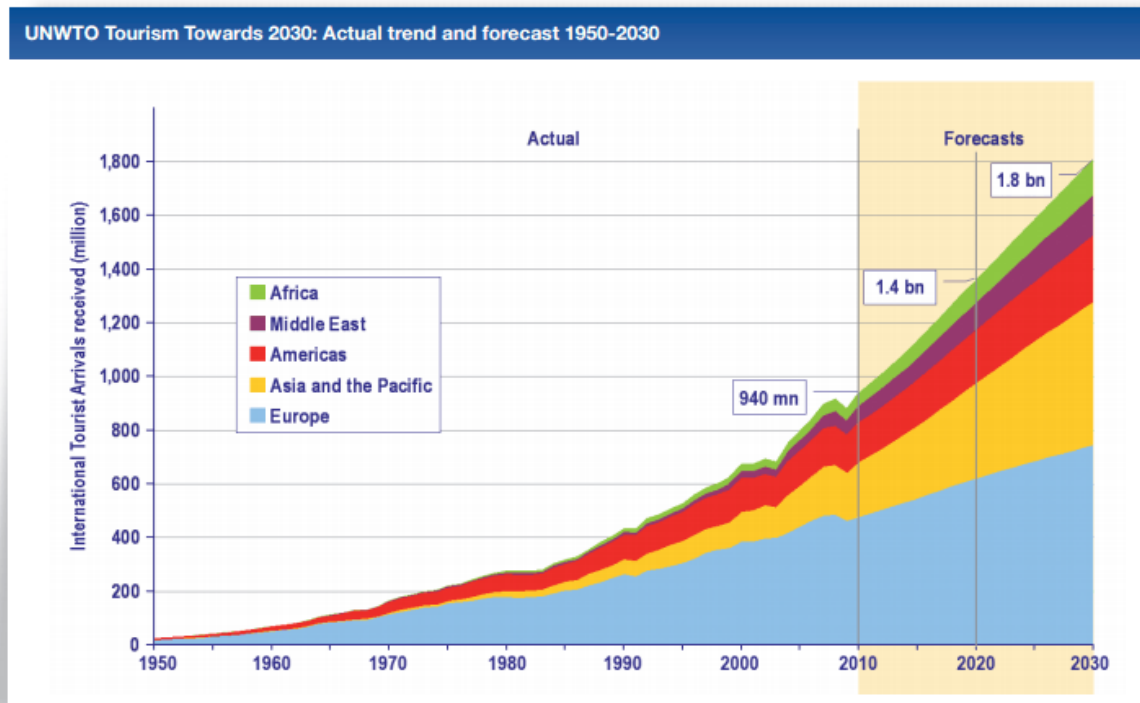
Budućnost predviđa povećanje potražnje za prometom, očekuje se da će samo prometni teret porasti za 80% do 2050. godine te će se nastaviti trend urbanizacije. Potrebno je povećati učinkovitost prometa što i unaprjeđuje logistiku i razvijanje pametnijeg „ponašanja tijekom putovanja“ uz optimalnu iskorištenost modernih sustava informacijsko-telekomunikacijskih tehnologija i satelitske tehnologije. Kada je riječ o infrastrukturi cilj je dovršiti transeuropsku prometnu mrežu; bolje integrirati cestovni, zračni, željeznički i vodeni promet u neprekinuti logistički lanac, ukloniti glavna uska grla i izgraditi veze koje nedostaju, posebno prekogranične. Europsku prometnu infrastrukturu nužno je modernizirati i održavati.

Budući ciljevi odnose se na razvitak inovativnih instrumenata financiranja za prometnu infrastrukturu, na najbolji mogući način iskoristiti već raspoložive instrumente u okviru instrumenata za povezivanje Europom.

Turizam ne raste samo u Hrvatskoj nego i u cijelom svijetu, raste broj putnika koji su spremni izdvojiti određenu suma novca na duža ili kraća turistička putovanja koja imaju za cilj zabavu, provod, odmor ili razgledavanja. Destinacije sa svojim kulturnim metropolama i bogatom poviješću i dalje će privlačiti brojne turiste, no ono što se sve više očituje za budućnost je sigurnost putnika i kvalitetna infrastruktura.

Turizam može biti dio rješenja svjetskih problema, poput smanjivanja razlika između bogatih i siromašnih zemalja, u kojima donosi prihode, razvoj i obrazovanje. Predviđanja za 2020. godinu označuju porast cjelokupnog svjetskog porasta turizma.

Sljedeća fotografija, prikazana na temelju istraživanja UNWTO-a daje prikaz stvarnog trenda razvoja turizma od 1950. godine do danas, te navodi predviđanja za 2030. godinu.



Izvor: Turizam i putovanja: www.turizamiputovanja.com.

Predviđanja razvoja svjetskog turizma u 2030. godini bilježe podataka u kojemu bi Europa trebala dostići brojku veću od 600 milijuna dolazaka. Međunarodni dolazak i dalje raste iznad naših očekivanja i to usprkos jačanju globalnih izazova. Ipak, povećanje geopolitičke neizvjesnosti i činjenica da globalna ekonomija pokazuje znakove slabljenja i neujednačenog rasta, govori o tome da je neophodno tim problemima usmjeriti veću pažnju.

Promet poradi potreba u turizmu zahtjeva stalne inovacije, primjenu marketinške koncepcije i vodstva u ponudi jer samo s putnikom u središtu pozornosti moguće je učinkovito upravljati prometnom potražnjom tako da ona bude akcelerator turističkih kretanja.

7.1. POLITIKA ZAŠTITE OKOLIŠA

Tijekom nadolazećih desetljeća pitanje zaštite okoliša imati će sve veću važnost. Izražena je zabrinutost o kontinuiranom rastu cestovnog i zračnog prometa poradi njihovog najvećeg stupnja zagađivanja okoliša.

Odnos turizma i okoliša je kompleksan, razvoj turizma u zajednici uvelike ovisi o prostoru i klimi s obzirom na činjenicu da čista okolina i povoljna klima pozitivno utječu na razvoj turizma.

Europska politika zaštite okoliša temelji se na načelima opreznosti, preventivnog djelovanja i uklanjanje onečišćenja na samom izvoru, kao i na načelu „onečišćivač plaća“. Višegodišnji programi djelovanja za okoliš okviru su za buduće aktivnosti u cjelokupnoj politici zaštite okoliša. Oni su sastavni dio horizontalnih strategija te se uzimaju u obzir prilikom međunarodnih pregovora na temu okoliša (Europski parlament: <http://www.europarl.europa.eu>).

Hrvatska se u svojem temeljnom pravnom aktu, Ustavu Republike Hrvatske, opredijelila za očuvanje i zaštitu svog neprocjenjivog bogatstva- prirode i okoliša. Usporedimo li je s velikim dijelom Europske unije, Hrvatska je na znatno boljem stupnju očuvanosti prirode.

Ekološka mreža Natura obuhvaća u Hrvatskoj 36,73% kopnenog teritorija, 15,42% obalnog mora, a sastoji se od 38 područja očuvanja značajnih za vrste i stanišne tipove (Politika zaštite okoliša u Hrvatskoj: <http://polocro28.irmo.hr>).

Tri su glavna izazova u pogledu provedbe politike prava EU-a području okoliša u Hrvatskoj :

- poboljšanje gospodarenja otpadom, posebice povećanjem recikliranja komunalnog otpada kako bi se ostvario cilj EU-a za recikliranje do 2020. i olakšao prijelaz na gospodarstvo koje je u većoj mjeri kružno uz poboljšanje učinkovitosti resursa i ekološke inovacije;
- dovršetak određivanja područja mreže Natura 2000(morska područja od značaja za Zajednicu, posebna područja zaštite i posebna područja očuvanja) i osiguravanje učinkovitog upravljanja tim područja;

- davanje prednosti provedbi projekata nužnih za ispunjenje zahtjeva Ugovora o pristupanju povezanih s Direktivom o pročišćavanju komunalnih otpadnih voda i Direktivom o vodi za piće (Europska komisija: <http://ec.europa.eu>).

Ono što je pozitivno ističe se u tome što su potrošači sve više svjesni važnosti zaštite okoliša, 80% turista odabire zdravi „okoliš“ pri odabiru odredišta svog putovanja, više od 50% europskih turista odabire turistički smještaj koji propagira brigu o zaštiti okoliša te povećani zahtjevi potrošača i turista za zaštitom okoliša.

Promet degradira i devastira okoliš te je, uz svaki projekt prometnog razvitka, potrebno procijeniti obim negativnog utjecaja na prirodu. Budući da je promet pretpostavka razvitka svake gospodarske aktivnosti, a razvitak gospodarstva se društvo ne može odreći, prilikom svakog većeg investicijskog zahvata, potrebna je stručna i objektivna procjena pozitivnih i negativnih posljedica po okoliš te odabir optimalnog koncepta, koji će omogućiti razvitak i osigurati određenu razinu zaštite okoliša (Mrnjavac, 2002).

Situacija kod zračnog prometa je mnoga složenija. Pretpostavlja se da će polucije zračnog prometa dostići 5% ukupne emisije CO₂ do 2050. godine. Ipak većina vlada još uvijek odgađa uočiti i razviti efikasan pristup ovom pitanju. Utjecaj zračnog prometa na okoliš otvorit će mnogo spornih tema u sljedećim godinama. Povećanje ekoloških poreza i pristojbi zračnih luka negativno će utjecati na strukturu troškova brzorastućih jeftinih prijevoznika pa će i cijene putovanja morati rasti (Cooper i dr., 2008).

Međutim danas se ne može u potpunosti predvidjeti kako će politika zaštite okoliša utjecati na cijenu i dostupnost prijevoza u turističke svrhe. Pri tome treba prihvatiti načela održivog razvoja turizma i sagledati ulogu prometa u toj koncepciji na način da se pokušaju smanjiti sve vrste štetnih emisija i minimiziraju eksterni učinci prometa.

7.2. STRATEŠKI CILJEVI I ZADATCI RAZVOJA HRVATSKOG TURIZMA

Glavni cilj razvoja hrvatskog turizma je povećanje njegove atraktivnosti i konkurentnosti. Istodobno, ostali strateški ciljevi turističkog razvoja se odnose na poboljšanje strukture i kvalitete smještaja, novo zapošljavanje, investicije, povećanje turističke potrošnje.

Predviđanja za razdoblja od 2021 do 2025. godine, uz očekivanu stabilizaciju gospodarskih kretanja u Europskoj Uniji, turistička aktivnost u Hrvatskoj odvijati će se u uvjetima stabilne i umjereno rastuće potražnje. Uz pretpostavku daljnjeg inoviranja proizvodnog portfelja i rasta konkurentske sposobnosti, opravdano je i očekivati daljnje jačanje tržišne pozicije hrvatske. To će se ogledati kroz rast smještajne ponude, iskorištenost kapaciteta te povećanje prosječnih dnevnih primitaka po turističkom putovanju.

Prilikom definiranja ključnih pokazatelja uspješnosti Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske koji će slijediti plan provedbe istih, slijedili su se ciljevi određeni europskim smjernicama u područjima mobilnosti i prometne infrastrukture, operativnosti i održivosti; osnovni ciljevi mobilnosti i infrastrukture su:

- do 2050. godine većina putničkog prometa na srednjim udaljenostima treba se razvijati željeznicom,
- do 2030. godine 30% cestovnog prometa na udaljenostima većim od 300 km potrebno je preusmjeriti na druge vrste prometa kao što su željeznički ili promet morem,
- do 2050. godine potrebno je povezati sve zračne luke osnovne mreže sa željezničkom mrežom, po mogućnosti brzo, osigurati da sve osnovne morske luke budu dostatno povezane sa željezničkim teretnim prometom (Strategija prometnog razvoja: <http://www.mppi.hr>).

Zaključno tome može se reći da se budućnost očituje prema usmjeravanju poboljšanja željezničkog prometa, da se poveća broj dolazaka turista u Hrvatsku željezničkom prometnom infrastrukturom, te ujedno tome da se pridonosi očuvanju okoliša.

U uvjetima stabilnog rasta međunarodne potražnje Hrvatska ima potencijal u 2025. ostvariti oko 107 milijuna noćenja u komercijalnim smještajnim kapacitetima, odnosno 24% više nego u 2020. godini. Rast potražnje za nekomercijalnim smještajnim kapacitetima procjenjuje se na oko 1,4% prosječno godišnje, pri čemu se očekuje rast putovanja inozemnih turista po prosječnoj godišnjoj stopi od 1,5%, a domaćih po stopi od 1% (Narodne novine: <https://narodne-novine.nn.hr>).

Sljedeća slika prikazuje viziju Republike Hrvatske za 2020. godinu.



Izvor: Ministarstvo turizma RH: <http://www.odrzivi.turizam.hr/>.

Uvođenjem operativne vizije i ciljeva strateškog razvoja turizma nalažu se djelovanja na nekoliko ključnih područja koji će rezultirati poboljšanjem konkurentnosti i međunarodne percepcije hrvatskog turizma.

8. ZAKLJUČAK

Prometna infrastruktura predstavlja cjelokupnost građevinskih objekata i ostalih tehničkih uređaja koji sudjeluju u prijevozu putnika. Objekti prometne infrastrukture odlikuju s visokim investicijskim ulaganjima koje nije moguće aktivirati po fazama jer predstavljaju jedinstvenu tehnološko organizacijsku cjelinu. Prometna infrastruktura vezana je uz razvoj prometa gotovo podjednako kao i uz razvoj turizma.

Dinamični razvoj turizma većim dijelom određuje kvalitetno izgrađena prometna infrastruktura te promet koji s turizmom ima kako pozitivne tako i negativne međusobne utjecaje.

Posljednjih godina sve se više ulaže u razvoj međunarodnog turizma, a istodobno tako i u prometnu infrastrukturu. Hrvatska bilježi konstantan rast i razvoj, te konstatira pozitivne utjecaje. Najutjecajnija prometna infrastruktura Hrvatske je cestovna prometna infrastruktura, koja bilježi najveći broj dolazak inozemnih turista kojim Hrvatska ostvaruje pozitivne turističke rezultate, te stalni razvoj prometne infrastrukture Hrvatske bilježi pozitivne buduće učinke na turizam. Postavljena hipoteza *Prometna infrastruktura je preduvjet razvoja turizma* je opravdana. Promet omogućava turistima savladavanje prometne razlike u svrhu zadovoljavanja svojih potreba. Određena destinacija, bez obzira na sadržaj i atraktivnost, bez svoje dostupnosti, odnosno bez razvijene prometne infrastrukture ne bi bila turistička destinacija. Turizam i promet su kompleksno povezani i utječu jedan na drugi. Druga postavljena hipoteza koja glasi: *Cestovna prometna grana jedan je od preduvjeta razvoja hrvatskog turizma* je također opravdana, naime, prema analizi podataka, u 2017. godini 78% putnika je koristilo cestovni prijevoz što je pokazatelj blizine emitivnih tržišta te europskih posjetioca. Isto tako, bez obzira na veliku zagađenost cestovnog prijevoza na okoliš, ono i dalje razmatra svoj razvoj, za razliku od željezničkog prijevoza, koji je, naime, najmanji zagađivač okoliša a isto tako i najmanje zastupljen oblik prijevoza.

Budućnost predviđa daljnji razvoj turizma kao i daljnji razvoj i obnovu prometne infrastrukture. Sve je veća usmjerenost na elitni turizam umjesto na ulaganje u nove oblike turizma. Turisti sve više postaju svjesni stupnja zagađivanja okoliša, te sve više odabiru zeleni turizam, odnosno zaštićena i netaknuta područja prirode.

U smislu prometnog razvoja Republika Hrvatska bi trebala dobro povezati vlastiti teritorij, ali se također mora povezati na sustave europske prometne mreže. Potrebno je istražiti prednosti hrvatskog turizma, definirati optimalno iskorištavanje hrvatskog mora, zračnih luka, uspostaviti integrirani promet što može dovesti do boljeg korištenja razvojnih koridora.

Glavni cilj razvoja hrvatskog turizma je porast atraktivnosti i konkurentnosti, no ono što se ističe je to da neodgovarajuća turistička infrastruktura, dugotrajna orijentacija na sezonu kao i zračna i pomorska povezanost, predstavljaju ključni ograničavajući faktor za daljnji razvoj turizma. Potrebno je poduzeti dodatne napore na regionalnoj i lokalnoj razini kako bi se poboljšala kvaliteta prometa te dodatno razvio turizam.

POPIS LITERATURE

Knjige:

1. Cooper, C. i Fletcher, J. i Fyall, A. i Gilbert, D. i Wanhill, S., 2008: *Ekonomija turizma načela i praksa*, Split
2. Čavlek, N. i Bartoluci, M. i Prebežac, D. i Kesar, O. i suradnici., 2011: *Turizam ekonomske osnove i organizacijski sustav*, Zagreb
3. Golubić, J., 1999: *Promet i okoliš*, Zagreb
4. Mrnjavac, E., 2002: *Promet u turizmu*, Opatija
5. Petrić, L., 2007: *Osnove turizma*, Split
6. Slivar, I. i Golja, T., 2016: *Europsko turističko tržište i trendovi razvoja*, Pula

Priručnik:

1. Brčić, D. i Ševrović, M., 2012: *Logistika prijevoza putnika*, Zagreb

Internet izvori:

1. Hrvatska.eu-Turizam: <http://croatia.eu/> (15.11.2018.)
2. Hrvatska turistička zajednica: <https://www.htz.hr> (15.11.2018.)
3. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture: <http://www.mppi.hr> (18.11.2018)
4. Narodne novine: <https://narodne-novine.nn.hr> (23.11.2018.)
5. Enciklopedija: <http://www.enciklopedija.hr/> (23.11.2018.)
6. Hrvatski geografski glasnik: <https://hrcak.srce.hr> (26.11.2018.)
7. Strategija razvoja turizma RH: <http://iztzg.hr> (28.11.2018)
8. Prometna infrastruktura Istre: <http://www.istra.hr/> (11.12.2018.)
9. Istarska županija: <http://www.istra-istria.hr> (11.12.2018.)
10. Koncept prostornog razvoja Istre: <http://www.put-up-istre.eu/> (11.12.2018.)
11. Europski parlament: <http://www.europarl.europa.eu> (14.12.2018.)
12. Politika zaštite okoliša u Hrvatskoj: <http://polocro28.irmo.hr> (15.12.2018.)
13. Europska komisija: <http://ec.europa.eu> (15.12.2018.)
14. Strategija prometnog razvoja: <http://www.mppi.hr> (16.12.2018.)
15. Utjecaj prometnica: <https://www.grad.unizg.hr/> (16.12.2018.)
16. ScienceDirect: www.sciencedirect.com (18.12.2018.)

POPIS SLIKA:

STRANICA

1. Osnovna prometna mreža Republike Hrvatske	16
2. Način dolazaka inozemnih turista u 2017. godini.....	18
3. Cestovna povezanost Istre s ostalim zemljama.....	33
4. Predviđanja razvoja svjetskog turizma u dokumentu WTO-a vizija turizma....	35
5. Vizija Republike Hrvatske.....	39

POPIS GRAFIKONA:

1. Struktura ulaganja po kategorizaciji cesta za razdoblje od 2013. do 2016. godine.....	20
2. Kružna putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj po mjesecima u 2016. i 2017.....	24
3. Emisija ugljičnog dioksida prema vrstama prometa (Podatci iz EU-a 2015.)..	29
4. Turistički promet po regijama- struktura 2017.....	30
5. Dolasci putnika u zračnu luku Pula od 2007-2017. godine.....	31

SAŽETAK

Promet i turizam su gospodarske djelatnosti među kojima postoje vrlo složeni odnosi međusobne ovisnosti. Odmor je jedan od osnovnih motiva turista za putovanjem, iako ne i nužni, jer u današnje vrijeme suvremeni turisti sve više teže prema bogatijim turističkim doživljajima. Najveći broj turista odabire za prijevoz zračni prijevoz poradi brzine dolaska u destinaciju te sigurnosti. Turizam potiče izgradnju prometne infrastrukture, a kada je riječ o Republici Hrvatskoj, najviše ulaganja odnosi se na cestovnu infrastrukturu jer najveći broj putnika dolazi upravo tom vrstom prijevoza. Iako su posljednjih godina učinjeni vidni pomaci, i dalje možemo reći da turistički i prometni razvoj, kao i razvoj pratećih uslužnih objekata nisu u dovoljnoj mjeri razvijeni. Turizam je osjetljiviji na degradaciju okoliša nego na neke druge gospodarske djelatnosti. Okoliš je njegov primarni resurs te on za svoj razvoj traži kvalitetan i očuvan prostor.

Ključne riječi: turizam, promet, prometna infrastruktura, modaliteti prometa, turistički razvoj.

SUMMARY

Traffic and tourism are economic activities which have a very complex relations of mutual dependence. Vacation is one of the main reasons for traveling tourists, although not necessary because today's tourists are increasingly looking to get richer tourist experiences. The largest number of tourists chooses to use air transport because of the speed of arrival to destination and safety. Tourism encourages the construction of transport infrastructure, and when it comes to the Republic of Croatia most investments are related to road infrastructure because most of the passengers use this type of transport. Even though visible improvements have been made in recent years, we can still say that tourism and transport development as well as the development of accompanying facilities have not been sufficiently developed. Tourism is more dependent of environmental degradation than some other economic activity. The environment is his primary resource and he is looking for a quality and preserved space for his development.

Key words: tourism, transport, transport infrastructure, transport modes, tourism development.

