

Dr. IVICA TOMIĆ
Republički komitet za
pomorstvo, saobraćaj i veze.
Zagreb

Tehnologija i organizacija prometa
Stručni rad
UDK: 656.338.48(497.13)
Primljeno: 20.05.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

SAOBRAĆAJNA SITUACIJA SR HRVATSKE S ASPEKTA TURISTIČKE POTRAŽNJE

SAŽETAK

U radu se daje pregled saobraćajne situacije SR Hrvatske, kako ona djeluje na razvoj turizma te kakve teškoće postoje u saobraćaju da bi isti još više potaknuo djelatnost turizma. Poseban naglasak daje se na razvoj pomorskog prometa, a s tim u vezi obrazlažu se i planovi razvoja kako pomorskog tako i drugih vidova prometa, sve usmjereno na jadransku orijentaciju.

Razvoj turizma u svijetu je već dugo godina stabilan i dinamičan. Procjenjuje se da je u turistička kretanja uključeno oko 2 mlrd ljudi, što je gotovo polovina čovječanstva.

Još je dinamičniji rast međunarodnog turizma koji danas u svjetskoj trgovini sudjeluje s oko 5% i zauzima treće mjesto u svjetskim izvoznim tokovima. Skoro 400 mln turista stvorili su prihod od skoro 200 mlrd USD u prošloj godini.

Ovakav razvoj i stalan rast turizma ostvaren je, pored ostalog, i uz stalan razvoj saobraćaja u svim granama. Poseban doprinos razvoju međunarodnog turizma dali su cestovni i zračni saobraćaj.

Naša zemlja u cjelini, a SR Hrvatska posebno, je saobraćajno i turistički intenzivna. U SRH ostvaruje se oko 82% ukupnog inozemnog turističkog prometa, te od ukupnog ostvarenog deviznog priliva od turizma od 2 mlrd USD u 1988., u SRH je ostvarena 1,3 mlrd USD. Saobraćaj u SRH ostvaruje 35% društvenog proizvoda saobraćaja i veza Jugoslavije i oko 50% deviznog prihoda od ukupnog izvoza saobraćajnih usluga.

Posebnu kvalitetu u turističkom i saobraćajnom pogledu daje Jadransko more. Veličina Jadranskog mora, bogatstvo koje u sebi krije, razvedenost naše obale, blaga mediteranska klima i prometna funkcija uz saobraćajno-lokacijske prednosti, osnovne su prirodno-geografske značajke relevantne za ekonomsku valorizaciju SRH i SFRJ u cjelini.

Za kompleksnu valorizaciju ovakvog pomorskog položaja zemlje, kao i za realizaciju postavljenih ciljeva u dugoročnom razvoju turizma, osnovna je pretpostavka funkcionalna povezanost obalnog područja s kontinentom. Izgradnjom, odnosno rekonstrukcijom i modernizacijom magistralnih pravaca omogućila bi se ne samo povoljnija povezanost obalnog i kontinentalnog područja, već i bolja povezanost zemlje sa svijetom.

Razvijenost i uslužnost sveukupne cestovne infrastrukture direktno utiče na turističku potražnju. Ako se zadržimo samo na najznačajnijim magistralnim cestovnim pravcima povezanim na evropsku mrežu cesta, moramo konstatirati da je njihovo stanje u Republici s aspekta razine uslužnosti, ali i sigurnosti, dosta loše. Pod najznačajnijim cestovnim pravcima mislimo na sve E-cestu u našoj Republici, odnosno na:

- glavni Jugoslavenski longitudinalni pravac–autocestu “Bratstvo-jedinstvo”,
- Jadranski cestovni pravac (s istarskim)
- cestovni pravac mađarska granica–Varaždin–Zagreb–Rijeka (TEM I),

- cestovni pravac austrijska granica–Maribor–Zagreb–Srednji Jadran,
- cestovni pravac mađarska granica–Osijek–Sarajevo–Kardeljevo (TEM II),
- cestovni pravac mađarska granica–Virovitica–Okučani–Banja Luka–Split.

Sadašnje saobraćajno opterećenje tih pravaca je vrlo različito i kreće se od preko 25.000 vozila prosječno dnevno na pojedinim dionicama autoceste “Bratstvo-jedinstvo” u sezoni, pa do samo 1.540 vozila prosječno dnevno u sezoni na dionici ceste mađarska granica–Virovitica–Okučani–Split.

Sigurno je da osim većeg ili manjeg značaja pojedinog cestovnog pravca i u odnosu na veliki tranzitni promet, za intenzitet saobraćaja igra dosta važnu ulogu i kvaliteta pravca s aspekta njegove izgrađenosti za siguran i brz promet.

U proteklih nekoliko godina najveća pažnja se u SRH posvećuje transjugoslavenskom cestovnom pravcu “Bratstvo-jedinstvo”, na kojem je veći dio od 188 km izgrađen kao četverotračna autocesta, velike razine uslužnosti. Na preostalih 118 km u našoj Republici radovi se intenzivno obavljaju te je za očekivati i potpuno dovršenje cijelog pravca u prvim godinama slijedećeg srednjoročnog planskog razdoblja.

Jadranski cestovni pravac je drugi longitudinalni pravac u SRH od izuzetnog značaja za turističku potražnju. Nažalost, na podizanju razine uslužnosti i sigurnosti saobraćaja na tom pravcu je do sada učinjeno dosta malo, iako se u posljednje vrijeme kroz redovne aktivnosti nadležnih organa i organizacija te osnovanog Koordinacionog odbora poduzimaju hitne radnje da se omogući realizacija izgradnje Jadranske autoceste – u pojedinim dionicama – već slijedeće godine. Dosadašnji radovi rezultirali su izgradnjom dijela ceste Rijeka–Rupa i prijelaza preko Linskog kanala, te etapnom izgradnjom obilaznice Splita i započinjanjem radova na mostu preko Dubrovačke rijeke s pristupnom cestom.

Očekuje se, da će se otvaranjem naše privrede za strana ulaganja omogućiti i brža realizacija programa izgradnje Jadranske autoceste. Da bi se mogli voditi konkretni razgovori sa zainteresiranim stranim partnerima, do kraja juna 1989. dovršit će se studija opravdanosti za cijeli Jadranski cestovni pravac. Stanje sadašnje saobraćajnice i zagušenje prometa u sezoni, posebno u okolici većih gradskih središta (Pula, Rijeka, Zadar, Split) zahtijeva, neovisno o mogućnostima izgradnje autoceste, bržu realizaciju programa izgradnje obilaznica, brzih cesta za aerodrome i sl.

Na pravcu mađarska granica–Varaždin–Zagreb–Rijeka, koji predstavlja jedan od naših najvažnijih transversalnih pravaca, do sada je izgrađena dionica Ivanja Reka–Popovec (spoj s autocestom “Bratstvo-jedinstvo”), a u prethodnim planskim razdobljima autocesta Zagreb–Karlovac i poluautocesta Kikovića–Oštroviće i autocesta Orahovica–Grobnič.

Na ovom pravcu, zbog turističkog povezivanja Kvarnera i Istre, te naše najveće luke sa zemljama Srednje i Sjeverne Evrope, nužno je izgraditi obilaznice većih naselja i gradova na dionici mađarska granica–Zagreb, te preostalih 89 km pravca Zagreb–Rijeka, u prvoj fazi barem kao poluautocestu.

Austrijska granica–Maribor–Zagreb–Karlovac–Srednji Jadran drugi je naš vrlo važan transversalni pravac, koji predstavlja i najkraću vezu sa Srednjim Jadranom. Taj pravac u dijelu Maribor–Zagreb prima veliki tranzitni promet i nastavlja se na poznati Phyrnski cestovni pravac u Evropi, a dio od Zagreba do Splita sa povezivanjem Zadra sa zaledem predstavlja osnovu razvoja turizma Srednje Dalmacije i njenog povezivanja s republičkim centrom.

Do sada su na tom pravcu započeli radovi na izgradnji prve dionice poluautoceste dužine oko 18 km od Zagreba prema Kradini i dionice magistralne ceste br. 6 Zrmanja–Knin i autoceste Zagreb–Karlovac (već spomenute kod pravca Zagreb–Rijeka), te nekoliko manjih dionica magistralne ceste br. 6 odnosno 2/2 i 11/2.

Da bi se barem donekle razriješili saobraćajni problemi tog pravca i veze Srednje Dalmacije sa glavnim cestovnim turističkim pravcima i unutrašnjošću Republike, nužno je hitno dovršiti radove na dijelu Zagreb–Maribor, izgraditi obilaznice oko Karlovca, Slunja, Plitvica, Knina, Sinja, Udbine, kao i veze Splita i Zadra s unutrašnjošću.

Pravac mađarska granica–Osijek–Sarajevo–Metković većim dijelom prolazi područjem SR BiH, te bi dinamičku izgradnju trebalo uskladiti s tom republikom. Na području SRH vrlo je značajno izgraditi obilaznice oko Đakova, Osijeka i Metkovića za što je dovršena i idejno-projektna dokumentacija.

Na cestovnom pravcu mađarska granica–Virovitica–Okućani–Banja Luka–Split u kratkom vremenskom razdoblju planira se izgradnja brze ceste Solin–Klis, dok je na drugim dionicama važno poboljšati saobraćajne uvjete na dijelu Pakrac–Lipik i izgraditi obilaznicu oko Virovitice. Veće radove na ovom pravcu treba također uskladiti sa SR BiH.

Zračni saobraćaj ima sve značajniju funkciju u prijevozu turista, o čemu govore podaci da je u Jugoslaviji 61% ukupnog prometa na aerodromima (oko 4 mln putnika) međunarodni promet. Nadalje, od ukupnog izvanrednog zračnog prometa međunarodni sudjeluje sa 86% (oko 1,8 mln putnika), što su uglavnom turistički putnici.

Povoljnijoj povezanosti obalnog područja s kontinentalnim dijelom zemlje i svijetom doprinijela je izgradnja aerodroma u Dubrovniku, Splitu, Zadru, Puli, te na otocima Krku i Lošinju (sportsko-turistički aerodrom). Jadranski aerodromi u Republici, kao pretežno sezonski turistički aerodromi, sudjeluju sa 64% prometa na aerodromima SRH, a svi jadranski aerodromi u Jugoslaviji čine 35% prometa na aerodromima u zemlji. Značajniji razvoj očekuje se u domeni tzv. generalne avijacije u funkciji turizma (razvoj sportsko-turističkih malih aerodroma i turističkih letova).

Pomorski obalni linijski saobraćaj predstavlja specifičan i nezamjenjiv vid prijevoza na vezama kopno–otoci, kojim se godišnje ukupno preveze oko 6.265.000 putnika i 1.157.000 vozila. Osnovni problem naše putničke flote je njena zastarjelost i pitanje razvoja što ima za posljedicu da se potražnja za ovom vrstom usluga u toku turističke sezone razvija znatno brže od ponude. S obzirom na ogromne potencijalne mogućnosti našeg Jadrana, te na visok rast potražnje, pomorski obalni saobraćaj ima značajno mjesto u ukupnom razvoju turizma. Uspoređujući li se pokazatelji o ostvarenom prometu u posljednje tri godine na najjačim trajektnim linijama može se zaključiti da uvođenje novih kapaciteta na dužim relacijama doprinosi rješavanju prometnih potreba na ovim relacijama. Samo na liniji Split–Supetar uvođenje novog plovnog objekta "Vladimir Nazor" u 1986. imalo je za posljedicu povećanje je prometa vozila za 17% u tri godine, a u posljednje tri godine ovaj porast iznosi 39% u prevezenim vozilima i 27% u putnicima.

Na liniji Zadar–Preko rekonstruirani trajekt "Jazine" također je direktno utjecao na povećanje prometa vozila u 1987. za 14%. Za ovogodišnju turističku sezonu planira se uvođenje u saobraćaj novog trajekta "Vuk Karadžić" na relaciji Split–Vis. S obzirom da će otok Vis od 1. juna 1989. biti otvoren i za strane goste, većim brojem vožnji i adekvatnim kapacitetom očekuju se

zadovoljavajući rezultati u podmirenju prometnih potreba na ovim relacijama.

Još 1977. utvrđen je od strane Sabora SRH Program II faze supstitucije nerentabilnih brodskih linija kojim je planirano da se do 1985. izgradi ili rekonstruira 603,9 km cesta na otocima i 28 trajektnih pristaništa. Realizacijom ovog programa stvorili bi se uvjeti za zamjenu klasičnih putničkih brodova trajektima na vezama s otocima na kojima je moguće stvoriti uvjete za razvoj cestovnog saobraćaja. S obzirom da nije bilo moguće u predviđenom periodu osigurati potrebna financijska sredstva za završetak ovog Programa, njegova je realizacija nastavljena i iza 1985. Do kraja 1988. od ukupno 603,9 km realizirano je 401,4 km, a od 28 trajektnih pristaništa završeno je 12, dok su još dva pristaništa pred završetkom.

Realizacijom objekata iz Programa supstitucije, osim što se povećava kvaliteta i kapacitet prijevoza na vezama otoci–kopno, otvaraju se i nova područja za razvoj turizma na pojedinim otocima, što opet neposredno utječe na smanjenje, odnosno zaustavljanje iseljavanja stanovništva s otoka. Zbog navedenog potrebno je da se nastavi s realizacijom ovog Programa u srednjeročnom razdoblju 1991–1995., završetak kojeg za većinu otoka predstavlja pitanje od životne važnosti.

Broj sezonskih vlakova (57 u sezoni 1989. prema voznom redu), te znatan broj izvanrednih vlakova i pojačanja prijevoznog kapaciteta redovnih vlakova u sezoni prema moru pokazuju da željeznica ima velik značaj u prijevozu putnika iz unutrašnjosti Jugoslavije i Evrope u pravcu Jadrana.

Postojeća željeznička infrastruktura i njezino stanje znatno zaostaje u zadovoljavanju stalno rastućih potreba u prijevozu putnika u vrijeme turističke sezone. S obzirom na razvijenost željezničke infrastrukture na svim, pa i ovim pravcima–male brzine vlakova, a osim nedovoljnog broja i nesuvremeni transportni kapaciteti u putničkom saobraćaju, ne omogućavaju da se putnicima pruži kvalitetnija usluga. U tom pravcu željeznica nastoji da unaprijedi organizaciju prijevoza uz moguću razvoj željezničkih kapaciteta (povećanje broja vagona, nabavka suvremenih vagona), te aktivnostima na uređenju željezničkih kolodvora, razvijanju službe informacija, poboljšanju odnosa željezničkih radnika prema putnicima i ugostiteljskih usluga u vlakovima osigura bolju kvalitetu prijevoza.

Dugoročnije kvalitetnije rješenje u zadovoljenju potreba u prijevozu općenito, a posebno u turističkoj sezoni, nalazi se u bržoj modernizaciji magistralnih pruga na pravcu unutrašnjost–Rijeka i unutrašnjost–Split. U prvoj fazi to se odnosi na nastavak izmjene sistema elektrovođe od Srpskih Moravica do Rijeke i elektrifikaciji pruge Knin–Split, a u drugoj fazi u izgradnji ravnica pruge Zagreb–Rijeka i temeljitoj rekonstrukciji pruge Zagreb–Split.

SUMMARY

SITUATION IN TRAFFIC IN THE SR OF CROATIA FROM THE ASPECT OF TOURIST SERVICES DEMAND

This paper deals with traffic situation in the SR of Croatia providing a review of its impacts on the development of tourist industry and respective problems as manifested in traffic i.e. transport, all in order to help the latter reinvigorate the tourist industry activities. Particular accent is assigned to the development of sea transport and in this respect the paper discusses the development plans for both sea and other aspects of transport of particular seaside orientation.