

Dr. ADOLF MALIĆ
Fakultet prometnih znanosti
Zagreb

Prometno planiranje
UDK: 338.48+
Primljeno: 30.05.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

TURISTIČKE POTREBE, PROMETNO PLANIRANJE I PROMETNA POLITIKA

SAŽETAK

U radu se najprije daje stanje odnosa na relaciji turističke potrebe – prometno planiranje i prometna politika, da bi zatim autor specificirao karakter turističkih potreba relevantnih za prometno planiranje i prometnu politiku. U nastavku se kvantificiraju turističke potrebe prema prometu u našoj zemlji i završava ocjenom realnosti turističkih potreba za prometno planiranje i prometnu politiku.

1. STANJE ODNOSA NA RELACIJI TURISTIČKE POTREBE – PROMETNO PLANIRANJE I PROMETNA POLITIKA

Realitet odnosa u sadašnjem trenutku je još uvijek u domeni općih, deklarativnih konstatacija shvaćanja turizma kao masovnog fenomena, potencijalnog tražioca najraznovrsnijih prometnih usluga. Čini mi se, u pogledu današnjeg stanja odnosa, jasniji su potencijali turističkih potreba, nego praksa i stvarni dometi prometnog planiranja i prometne politike u nas.

Naime, postavlja se opravdano pitanje da li u nas postoje prometno planiranje i prometna politika kao konzistentan sistem. I pored nastojanja kroz društvena dogovaranja u novijem vremenu, mi zapravo ipak možemo samo govoriti o parcijalnim oblicima planiranja po pojedinih republikama i prometnim granama. O prometnoj politici moguće je kratko konstatirati da ona zapravo i ne postoji, jer na saveznom nivou je čak i Društveni dogovor iz prometne politike neobavezan u provođenju, tj. primjeni u praksi.¹

Nadalje, važno je utvrditi da li uopće i koliko postojeće planiranje i politika u prometu kod nas uvažavaju turističke potrebe. Nema sumnje da naši prometni planeri znaju za narasle turističke potrebe i da o njima vode računa u globalnoj planskoj strategiji. Međutim, nedostaje konkretni instrumentarij uvođenja prometnih potreba u razradi planskog razvoja prometa. Kad i postoji odgovarajuće uvažavanje onda je to obično u obliku egzemplarnog primjera, na nivou jedne prometne grane, ili određenih objekata ili tome slično.

Postoji nužnost da se manje-više uočena stihija međuzavisnih odnosa turističkih potreba i prometnog planiranja i prometne politike uobliči na znanstveno i stručno prihvatljiviji i svrsishodniji način.

U tom kontekstu treba shvatiti i ovaj rad koji će težiti osvjetljavanju najrazličitijih oblika turističkih potreba u prometu u nas.

2. DOMENE I KARAKTER TURISTIČKIH POTREBA RELEVANTNIH ZA PROMETNO PLANIRANJE I PROMETNU POLITIKU

Turističke potrebe nije dovoljno samo spoznati na općem nivou i upraviti ih kao zahtjev prema prometu. Njih je potrebno upoznati u različitosti njihova pojavnog oblika i djelovanja svrsishodno bi bilo ih i svrstati u odgovarajuće grupe, shodno karakteru funkcioniranja prometa.

Povezanost turističkog i prometnog djelovanja proizlazi iz njihovog preklapanja funkcioniranja u prostoru. Oba kompleksa djelatnosti su svojevrsni prostorni procesi, ali s različitim svrhami. Uzajamni međudodnosi javljaju se u fazi potreba savladavanja prostornih dimenzija u turističke svrhe.

Nema sumnje da je prva domena turističkih potreba u prometu "ugrađena" u osnovu turizma kao ljudske želje za odmorom, rekreacijom i doživljavanjem nečeg novog, promjenom mjesta stalnog boravka – privremenim (turističkim) odmorom u neko drugo mjesto. Svaki turista je zbog toga redoviti putnik u prometu.

Zbog usluga koje pruža promet turistima u fazi putovanja na relaciji mjesto stanovanja (ili rada) – turističko mjesto, treba ih u prometu upoznati s barem najosnovnijim obilježjima emitivnih i imitativnih turističkih prostora, uključujući ukupnu turističku tražnju i ponudu, kao i njihovu prostornu i vremensku distribuciju.

U ovoj domeni odnosa turizma i prometa težište leži u svojevrsnom "pritisku" turističkih potreba u pravcu izgradnje i razvoja prometne infrastrukture i organizacije boljeg općeg i specifičnog oblika (turističkog) prijevoza. Misli se naročito na izgradnju i razvoj prometnica najsvremenijeg tipa, ili pak na organizaciju brzog saobraćaja kao što je npr. zračni prijevoz. Naime, još uvijek prevladava uvjerenje da turista na relaciji između mjesta stalnog boravka i turističkog mjesta samo gubi vrijeme. Zbog toga je u prometnim planerima (i ne samo njima) važan zadatak da na putu savladavanja puta između emitivnih i imitativnih prostora turizma postupno obogaćuju takvim prometnim sadržajima koji su potrebni za ostvarenje osnovnih svrha turizma – odmora i uživanja čovjeka.

Prometni stručnjaci su se do sada vrlo malo bavili domjenom turističkih potreba za prevozom tereta u svrhu opskrbe turističkih područja. Turistička receptivna područja u pravilu su proizvodni, ili su slabi proizvodni prostori, tako da mnogi nisu u stanju podmiriti potrošne potrebe ni vlastitog stanovništva, a kamoli potrebe armije turista. U svakom slučaju postoji, u pravilu, vrlo izražen nesrazmjer između obima potrebnih i proizvedenih potrošnih dobara u turističkim krajevima. Debalans potrošnih dobara nadalje je i vrlo naglašenog sezonskog karaktera za većinu turističkih centara. Potrebe turističkih područja i domeni potrošne dobara su raznovrsnije od uobičajenih za autohtono ili proizvodno stanovništvo. Kriteriji odabira potrošnih dobara turista najčešće su znatno drugačiji od uobičajenih.

Stječe se dojam da je cijeli tok opskrbe naših turističkih područja još uvijek previše opterećen stihijom i improvizirajućim rješenjima. Istina je da se u ovoj domeni prije svega određuju na nivou turizma i odgovarajućih vidova proizvodnje.

Prometno planiranje
UDK: 338.48
Prilježeno: 30.05.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

POLITIKA

IKKIII OMETNO LITIKU

o spoznati na op
tu. Njih je potre
olika i djelovanj
juće grupe, što

jelovanja proizla
oru. Oba komple
s različitim svrha
otreba savladava

rističkih potreba
cao ljudske želje
čeg novog, prom
(turističkim) ob
zbog toga redov

ima u fazi putov
ičko mjesto, tre
obilježjima emit
i ukupnu turisti
mensku distribuc

ometa težište le
pravcu izgradnje
eg općeg i specifi
ito na izgradnju
pak na organizaci

z. Naime, još u
nedu mjesta stal
e. Zbog toga je p
in zadatak da na
ih prostora turisti

žajima koji su p
anju čovjeka. O
o malo bavili do
ta u svrhu opskr

družja u pravilu
iko da mnogi na
g stanovništva, a
ju postoji, u prav

ebnih i proizvod
Debalans potreba
og sezonskog kar
rističkih područja

običajenih za au
bira potrošnih do
vičajenih. rbe naših turisti
n i improviziraju
prije svega od
lova proizvodnje

promet ima također tu svoju bitnu funkciju. Zbog toga je normalno postaviti od strane prometnih stručnjaka barem jasnije upite nosiocima kolanja tereta na relaciji proizvodno-turistička područja za uvođenjem odgovarajućeg reda. Potrebno je znati preciznije količinu, vrste i vremensku distribuciju robnog prometa između proizvodnih i turističkih područja, kako bi bilo moguće svrsishodnije planirati i organizirati robno-prometne tokove. U najmanju ruku bi prometni stručnjaci trebali nastojati da dode do izraženijeg fizičkog razdvajanja robnog i putničkog prometa. Posebno se tu misli na probleme sigurnosti u cestovnom prometu.

Kao sve važniji ograničavajući faktor našeg turizma javlja se sistem masovnog komuniciranja, pri čemu je osobit naglasak na njegovom prometnom dijelu, PTT komunikacijama. Zaostajanje naše zemlje u razvoju ovog vida prometa, što i nas inače normalno sve više smeta u svakodnevnom životu, u turističkim područjima u vrijeme turističke sezone postaje dramatično.

Nema sumnje da bi domenu komunikacija u turističkim područjima trebalo proglasiti izvanrednom situacijom u organizacijskom smislu, a u razvojnom pogledu svojom elementarnom potrebom, kao npr. opskrba vodom.

Domena prevoza turista u analu turističkog boravka, kao i specifični vidovi turističkog bavljenja na prometnim sredstvima, čini mi se da su od prometnih stručnjaka, osim nužne zakonske regulacije prometa, potpuno zapostavljeni. Doduše, pojedine radne organizacije bave se organiziranim prijevozom turista s posebnim vlastitim organizacijskim jedinicama, ali je sve to samo još uvijek "kap u moru" brojnosti ovih potreba turističkih izživljavanja.

Glavinu organizacije ovih oblika prijevoza imaju danas turističke agencije i svi drugi, samo ne saobraćajci.

Nije osnova ovih prijevoza organizacija loše izletničke prehrane, nego ugodan doživljaj viđenja nečeg novog u turističkom kraju s prometnog sredstva ili pomoću njega. U tom smislu slično se trebamo zapitati što je to za nas nova moto-nautička oblast turističkog doživljavanja. Da li je u njoj potrebno i ima li više mjesta prometnim stručnjacima nego danas. Vjerujem da!

3. KVANTIFIKACIJA TURISTIČKIH POTREBA PREMA PROMETU SFRJ

Turističke potrebe za prometom su brojne, složene i vrlo različite po karakteru, oblicima i vremenskoj i prostornoj distribuciji. Složenost tih potreba osobito je otežavajuća okolnost pri pokušaju bilo kakve kvantifikacije istih.

Naše nastojanje zbog toga treba shvatiti barem kao cjeloviti preliminarni poticajni primjer kvantifikacije turističkih potreba za bolju orijentaciju planskih i prometnopolitičkih odluka.

Turističke potrebe u domeni puta između mjesta stalnog boravka i turističkih mjesta upravljene su prvenstveno prema prometnoj infrastrukturi, cestovnom prometu i zračnom saobraćaju, što ne znači da ne postoji potreba prilagođavanja i drugih sfera i grana prometa zahtjevima turizma.

Porast broja turista i broja noćenja turista u posljednjih 20-tak godina za oko dva puta formalno je brži od izgradnje naše prometne infrastrukture u cjelini, pa i cesta ponaosob.

Modernizacija naše prometne infrastrukture u osnovnim elementima je s druge strane formalno znatno bržeg toka, npr. kod cesta sa suvremenim kolnikom zabilježen je rast u zadnjih 20-tak godina od preko četiri puta (1985/65 – 517 %), u broju aerodroma betonskom pistom preko šest puta, u kabelskoj TT mreži preko sedam puta itd.. No sigurno je da mi znatno zaostajemo u kvaliteti izgrađenosti prometne infrastrukture za većinom zemalja iz kojih nam dolaze turisti, kao i nama konkurentskih zemalja ponuđača turizma.

S obzirom da glavnina turista dolazi k nama cestovnim vozilima nužno je planirati ubrzaniju izgradnju suvremenih cesta i pravcima kretanja turista, napose prema primorju i planinskim turističkim centrima.²

Za bolje iskorištenje turističkih kapaciteta nedostaje nam u turističkim područjima oko 1000 km autocesta i još toliko priključnih cesta I – III reda sa suvremenim kolovozom. U zračnom prometu nužno je aktivirati nove aerodromske kapacitete za turističke letove, uključujući i manje avione, na otocima, obali i širem planinskom zaleđu. U željezničkom prometu treba osposobiti oko 700 km turistički atraktivnih pruga prema primorju i zimskim turističkim centrima, s uvođenjem brzih i komfornih turističkih vlakova po uzoru na srednju, zapadnu i južnu Evropu.

U domeni opskrbe turističkih područja i centara kratkotrajnim i trajnim potrošnim dobrima, čiji godišnji obim procjenjujemo između 800.000 i 1.000.000 t robe, nužno je prije svega izučiti strukturu i specifičnost postojećih tereta u zahtjevu prema transportu.³

Procjenjuje se da se danas glavnina robe za opskrbu turističkih područja prevozi cestovnim i interprodukcijским saobraćajnim sredstvima, vjerojatno najnerentabilnijim oblikom za društvo u cjelini. Javni transport bi se morao uključiti u započeti reprodukcijски lanac turizam – opskrbljivači (proizvođači) robom, ako ne kao organizator (nosilac) transportnog toka, onda barem kao ravnopravan partner. Može se postaviti pitanje da li se možda rješenje transportnih usluga vezanih uz opskrbu turističkih područja nazire u formiranju robnotransportnih centara?

U domeni komuniciranja turista za vrijeme boravka u turističkim područjima osnovni su problemi na bazi nedovoljne izgrađenosti komunikacijskog sistema. Na to nas upućuju već opći pokazatelji uvelike prisutne relativne ekspanzije, npr. broja telefonskih aparata kod nas s porastom u zadnjih deset godina (1975. – 1985.) po godišnjoj stopi od 15,5%, a telefonskih impulsa za isto vrijeme čak 38% godišnje.⁴ S obzirom na znatno bolje imovno stanje turista, posebno stranih, bilo bi nužno pronaći model ubrzanog financiranja i izgradnje komunikacijskog sistema, prvenstveno u našim turističkim područjima, kako bi se "komunikacijski pritisak" u vrijeme turističke sezone učinio podnošljivijim, ako već ne normalnim.

U domeni putovanja turista u turističkim područjima za vrijeme turističkog boravka ima relativno malo kvantitativnih pokazatelja. Taj se promet uglavnom odvija izvan sfere javnog saobraćaja. Izletnički oblici putovanja izvode se u organizaciji nosilaca turističkih usluga, uključujući i privatni sektor.

Da je to specifično turističko prevozno tržište vrlo atraktivno govore nam neki podaci o njegovom ubrzanom razvoju i relativno značajnom čistom dohotku od takvih usluga. Najeklatantniji specifični vid ovog turizma je motonautički turizam. On se razvija kod nas u zadnjih osam godina po godišnjoj stopi 7,5 – 7,6%. U strukturi plovinih objekata u tom periodu značajne su promjene u pravcu povećanja učešća jahti sa 16,1% 1980. g. na 31% u 1987. godini.

Druge vrste plovila, jedrilice i gliseri smanjuju svoje relativno učešće. Očito je da se ovdje radi o vrlo značajnoj pojavi turizma u koji se trebaju pokušati uključiti i prometni stručnjaci, više od onoga što čine danas (npr. izdaju dozvole za plovību).

4. REALNOST ODNOSA TURISTIČKIH POTREBA ZA PROMETNO PLANIRANJE I PROMETNU POLITIKU

Nepotrebno je dokazivati utjecajnu moć turističkih potreba na planiranje i politiku prometa, jer ona proizlazi iz fenomena pojavnosti turizma i organske veze funkcioniranja turizma i prometa kao prostornih procesa.

Međutim, pored evidencije svih turističkih potreba prema prometu treba zadržati realnost zdravog razuma i stvarnih ekonomskih mogućnosti društva. Znanost kao intelektualni pokretač razvoja treba upotrijebiti kao onaj katalizator koji će naša htijenja upravit realno mogućim rješenjima. I turizam i promet imaju osnovne elemente privredne djelatnosti pa i njihove međudnose

treba rješavati prvenstveno na principima ekonomskih odnosa, s tim da onaj dio odnosa koji prelazi privredne okvire treba podvrgavati i općim društvenim kriterijima.

Znanstveni i stručni pristup onom dijelu turističkih potreba koje su izrazitijeg prometnog karaktera trebaju preuzeti prometni stručnjaci, izučiti ih, organizirati izvođenje, odgovarati za to izvođenje i ubirati i odgovarajuću korist od toga.

U cjelokupnom pristupu problematici turističkih potreba sa stajališta prometa treba ići postupno, s isticanjem rješenja koja su privredno i društveno najaktualnija i ujedno najprihvatljivija.

SUMMARY

TOURIST-ASPECTED REQUIREMENTS, TRANSPORT PLANNING AND TRAFFIC POLICY

This paper first deals with the state of things on the tourist-aspected requirements – transport planning – traffic policy line, to subsequently specify the nature of tourist-aspected requirements as relevant for the process of transport planning and traffic policy. In the continuing lines the author provides quantitative review of tourist-aspected requirements i.e. demand for transport services in our country and closes his presentation with an assessment of actual/real aspect of tourist requirements in the process of transport planning and traffic policy.

POZIVNE BILJEŠKE

1. **S. JUNGIC:** Ostvarivanje saobraćajne politike i Dugoročnog programa stabilizacije u oblasti saobraćaja, Suvremeni promet, br. 3, Zagreb 1988, str. 252 i 255.
2. Godine 1986., 72% anketiranih stranih turista došlo je na boravak u SFRJ cestovnim prevoznim sredstvima, osobnim automobilom 57,8%. Izvor: Anketa o stranim turistima 1986, SB 1650, SZS Beograd 1988. str. 26.
3. Vidjeti o procjenama potrebne hrane u turizmu opširnije kod **M. VUKICEVIĆ:** Poljoprivreda i turizam, Novi Sad 1981, str. 157 – 160.
4. Na slične zaključke ukazuju Mikula i Šarić u svom članku: Trendovi razvoja telefonskog prometa u svijetu i u nas, Bilten br. 1/1988., Znanstveni savjet za promet JAZU, Zagreb 1988., str. 54