

Mr. JELENA VUGRINČIĆ
Institut prometnih znanosti
Zagreb

Prometna infrastruktura

Pregled

UDK:338.48+656.1 "Jadran"

Primljeno: 08.06.1989.

Prihvaćeno: 12.12.1989.

NEOPHODNOST IZGRADNJE NOVE JADRANSKE AUTOCESTE U FUNKCIJI RAZVOJA TURIZMA

SAŽETAK

U radu se najprije analizira postojeće stanje turističkog prometa u zemljama OECD, pravci kretanja turista iz pojedinih emitivnih u pojedine receptivne zemlje kao i iskorištenost smještajnih kapaciteta. Konstatirajući da prometna infrastruktura predstavlja osnovni preduvjet turističkog prometa, autor obrazlaže postojeće varijante trase buduće Jadranske autoceste i opravdava nužnost što hitnije izgradnje.

1. UVOD

Poznato je da promet egzistira i bez turizma ali turizam ne može opstati bez prometa, pa shodno tome i bez prometnica ne samo cestovnih, nego i željezničkih, zračnih, pomorskih, riječnih i jezerskih. Međutim za razvoj našeg turizma u okviru jadranske orijentacije izrazito važnost ima nova jadranska auto-cesta.

2. CESTOVNE PROMETNICE

Brze, moderne i funkcionalne prometnice uvjetni su faktor razvoja turizma i jedan od najvažnijih komplementarnih činio-
ca turizma. Turizam je neminovno povezan s putovanjem i privremenim mijenjanjem mjesta boravka. Brojna istraživanja su pokazala da se u turističke svrhe najviše koriste cestovna vozila. To je posebno izraženo u nas zbog izvanredno povoljnog geografskog položaja Jugoslavije kao receptivne turističke zemlje u odnosu na gravitacijsko područje emitivnih zemalja turističke potražnje. Ako želimo demografsku determinantu razvoja masovnog turizma usmjeriti prema našem jadranskom području moramo ispuniti prvi uvjet, a to je nova, suvremena, brza i protočna auto-cesta. Geoprometna pozicija na kojoj se nalaze Hrvatska i Slovenija znatno je istaknuta u SFRJ, budući se nalazi na jednom od osnovnih pravaca kretanja turista iz Zapadne i Srednje Evrope prema Sredozemlju i predstavlja izuzetno značenje u povezivanju svih ovih smjerova na relaciji ALPE-JADRAN kao što će i budući tunel ispod Karavanki omogućiti lakši protok ljeta s područja Alpa prema Mediteranu. Osimski sporazumi također nameću potrebu realizacije moderne cestovne mreže radi kvalitetnijeg povezivanja Italije i Jugoslavije, pa bi tako u uvjetima integriranog evropskog turističkog tržišta i nakon 1992. g. imali već stvorenu adekvatnu auto-cestu koja povezuje sve emitivne zemlje EZ čiji turisti su ujedno jedni od najpoželjnijih. Generalna direkcija Parlamenta EZ zadužena za promet ima zadatak stvaranja uvjeta za turističku politiku, poticanje turističkog prometa unutar Zajednice, veću produktivnost, dobre komunikacije unutar Zajednice, iskorištavanje turističkih potencijala siromašnijih regija kao i očuvanje prirodnog i kulturnog naslijeđa.¹ To je šansa i veliki izazov koji naravno moramo prihvatiti kako ne bi ostali izolirani i zaostali. Naše otvaranje prema inozemnom kapitalu EZ uz ostale brojne pogodnosti ogledava se i u kooperaciji na zadacima izgradnje prometne infrastrukture. U svojim integriranim projekti-

ma u sklopu mediteranske orijentacije (IMP), teži se standardizaciji u cilju veće kvalitete usluga.² Ove prioritete moramo iskoristiti, zahtijevajući sredstva za sprovođenje akcija, a zatim treba raditi sustavno, organizirano i intenzivno.

Postojeće cestovne prometnice Trst-Rijeka te dalje do Ulcinja su nezadovoljavajuće prema postojećim kriterijima i standardima evropskog sporazuma o cestama međunarodnog značaja. Sadašnje stanje ovog cestovnog pravca postaje sve više ograničavajući faktor razvoja turizma i iskorištavanja ostalih komparativnih prednosti jadranskog prostora. Ta činjenica sadrži još veću težinu ako uzmemo u obzir proklamirani stav i utvrđeno orijentaciju da je turizam osnovna razvojna determinanta jadranskog prostora. Za intenzivniji turistički promet krakovi TEM-ovskog cestovnog pravca prema Jadranu također su preuski, zastarjeli i nepodobni za razvoj turizma, budući da je ova prometnica dio mediteranskog sustava povezivanja i sadrži karakter odnosa turističke potražnje i ponude u mediteranskim zemljama. Evropski dio Mediterana je već godinama najposjećenija regija u međunarodnom turizmu. Udio Mediterana u apsorpciji svjetske potražnje i potrošnje raste, pa stoga bi naše priobalne republike morale boljim usmjeravanjem ponude, u koju ulaze naravno i cestovne prometnice, postizati veće rezultate. Jugoslavija također mora razvijati tranzitno-turističku ponudu na glavnim tranzitno-turističkim pravcima npr. Zapadna Evropa – Balkan – Bliski istok.

3. POZITIVNI EFEKTI

Najveći broj jugoslavenskih radnika na radu u Zapadnoj Evropi, gdje su navikli na viši standard prometne ponude, prihvatit će u mnogo većoj mjeri izazov nove suvremene prometnice na Jadranu i za sebe i za besplatnu poruku "od usta do usta" prenositi će propagandu za jadranske destinacije. Brže će se popunjavati kapaciteti turističkih naselja, hotela, kampova i privatnih soba. Nova moderna prometnica uključit će nas u bolju preraspodjelu turističkog prometa koji će se usmjeriti na taj pravac. Jadranska je orijentacija jedna od najvećih razvojnih mogućnosti što ultimativno aktiviranje izgradnje jadranskog prometnog pravca i punu valorizaciju turističkih prostora.

4. POSTOJEĆE STANJE TURISTIČKOG PROMETA

Evropske zemlje Mediterana drže vodeću poziciju među destinacijama međunarodnog turizma. Relevantno je ukratko specificirati iz podataka OECD slijedeće: posljednjih nekoliko godina pet zemalja ove regije (Grčka, Italija, Francuska, Španjolska i Jugoslavija) realizirale su 45 do 48% ukupnih izdataka za međunarodni turizam u evropskim zemljama OECD, ili 35 do 37% prihoda od inozemnih turista u svim zemljama OECD u svijetu. Vidimo dakle da se u navedenim zemljama evropskog Mediterana ostvaruje više od trećine svih noćenja u međunarodnom turizmu. Na turistička kretanja i obim međunarodne turističke potražnje u svijetu presudno utječu zemlje OECD, a među njima posebno SR Njemačka, SAD, V. Britanija i Francuska kao

najjače emitivne zemlje. Ove sudjeluju s oko 57% u ukupnim izdacima zemalja OECD za međunarodni turizam i glavni su indikatori međunarodne turističke potražnje.³ Za evropske mediteranske zemlje važna su i ostala turistička tržišta potražnje od kojih je Japan po veličini izdataka u međunarodnom turizmu izbio na peto mjesto, Nizozemska na šesto. Navedenih šest zemalja donosi 70% ukupne turističke potrošnje u međunarodnom turizmu iz potražnje u zemljama OECD. Međutim za tržište receptivnih zemalja različit je značaj potražnje pojedinih 6 zemalja: Za Jugoslaviju npr. broj turista i njihovih noćenja iz navedenih emitivnih zemalja prema rang listi daleko najjača je i na listi br.1. je SR Njemačka, br.2. V.Britanija, br.3. Nizozemska, br.4. Francuska/kada je riječ o gore navedenih 6 zemalja. Inače, nama su relevantna i ostala turistička tržišta potražnje, a to su Austrija i Italija koje zauzimaju stvarno treće i četvrto mjesto, a Nizozemsku i Francusku pomičemo na peto i šesto mjesto, zatim su na listi br.7. Danska, 8. Belgija, 9. Švedska, 10. Švicarska, 11. SAD. Ovih jedanaest zemalja ostvaruju oko 80% stranih noćenja u nas. Od istočnoevropskih zemalja br. 1. je Čehoslovačka, 2. Mađarska, 3. Poljska, 4. SSSR, 5. DR Njemačka, itd.

Za receptivnu Francusku poredak je slijedeći: 1. SAD, 2. Vel. Britanija, 3. SR Njemačka, 4. Japan, 5. Italija, 6. Nizozemska, daju ukupno oko 60% stranih noćenja.

U Grčkoj: 1. V.Britanija, 2. SR Njemačka, 3. SAD, 4. Italija, 5. Francuska, 6. Švedska, ostvaruju 55% stranih noćenja.

U Italiji: 1. SR Njemačka, 2. Francuska, 3. V.Britanija, 4. SAD, 5. Austrija, 6. Švicarska, sačinjavaju oko 75% inozemnih noćenja.

U Španjolskoj: 1. V.Britanija, 2. SR Njemačka, 3. Francuska, 4. Nizozemska, 5. Austrija, 6. Švedska, – ostvaruju oko 80% inozemnih noćenja.⁴

Iz ovog vidimo da je indikativna naglašenost 6 vodećih svjetskih emitivnih turističkih sila u Francuskoj, Italiji, Španjolskoj, a da Jugoslaviju i Grčku manje potražuju. Ovo bi ujedno morao biti poticaj za naše turističke poslenike i strategiju marketinškog poslovanja da na tih 6 svjetskih tržišta usmjere taktiku privlačenja.

Nova brza prometnica će sasvim sigurno utjecati na povećanje potražnje gravitacionih zemalja koje ulaze preko austrijske i italijanske granice prema Rijeci i dalje se očekuje pojačano usmjerenje za Srednju i Južnu Dalmaciju.

Ostali krucijalni čimbenici povećanja priliva turističkih masa iz ovih gravitirajućih smjerova su postojeći resursi neiscrpi-vog bogatstva što ih pruža Jadransko more sa svojim okruženjem i privlačnim metama kulturne turističke baštine, kapaciteti ponude u receptivnim turističkim središtima i određene kvalitetne promjene u odnosu na organizaciju boravka, vrste smještaja, vrijeme boravka i veći kvalitet usluga.

5. ISKORIŠTENOST SMJEŠTAJNIH KAPACITETA

Velike sezone koncentracije potražnje uvjetuju slabu iskorištenost smještajnih kapaciteta. U zemljama mediteranskog područja iskorištenost osnovnih kapaciteta je različita. Prosječna popunjenost u Grčkoj iznosi 54 do 55% godišnje. U Italiji oko 37%. U Španjolskoj od 49 do 52%. U Jugoslaviji godišnja popunjenost iznosi od 47 do 50%.

Najveći stupanj iskorištenosti dostiže se u julu i augustu, u Grčkoj oko 85%, U Italiji 75%, u Španjolskoj 75%, u nas čak 90 do 100% što ukazuje na nedostatak turističkih smještajnih kapaciteta.

Relevantna stavka u međunarodnom turističkom prometu receptivnih mediteranskih zemalja je prosječna dužina boravka turista. Ustaljeni prosječni boravak u Grčkoj je oko 5 dana. U Španjolskoj 6 do 7 dana. U Italiji 5 dana. U Francuskoj 2,6 do 2,8 dana. U Jugoslaviji 6 dana.⁵

Stanovnici većih urbanih aglomeracija u prosjeku imaju veću potrebu u pogledu korištenja godišnjih odmora, tako da se sezonskih, tjednih, vikend odmora dužih i kraćih, pa i dnevnih koje je nadasve važna udaljenost i trajanje putovanja. U preraspodjeli godišnje popunjenosti turističkih kapaciteta, kao što će poslužiti nova, brza cesta, jer će mnogi stanovnici aglomeracija, inozemni i domaći, češće vikendima, praznicima i slobodnim terminima tokom cijele godine, van sezonskih sezona, ostvarivati boravke i noćenja u svrhu relaksacije i rekreacije turističkim mjestima Jadrana. Pojačat će se potraživanja za masovno i sezonskim odmorima kako za individualna, tako i za grupna putovanja. Vremensko skraćivanje vožnje korisno će poslužiti transferima, turopoperatorima i turističkim agencijama. Specifičnost naše zemlje jest i u većem udjelu potražnje turista iz emitivnih zemalja Istočne Evrope, a to zahvaljujući geoprometnom položaju i tradicionalnoj orijentaciji tih zemalja prema našem Jadranu i jačanju kupovne moći i porastu putovanja u inozemstvo iz tih zemalja. S porastom udjela ovih turista u budućnosti, jugoslavenska ponuda ozbiljno kalkulira rast potražnje.

Turisti iz Čehoslovačke zauzimaju prvo mjesto među zemljama istočnog bloka. Međutim, predviđanja porasta masovnih turističkih noćenja su realna s obzirom na političke, razvojne i privredne pomake koji povoljno utječu na povišenje osobnog standarda i porast dohotka p.c.. Nakon političkih promjena u Poljskoj doći će i do slobodnijih kretanja turista Poljaka koji oduvijek preferirali jadranske destinacije za odmor i raznovidnost. Turisti koji samostalno putuju, izvan organiziranih grupa i paketa aranžmana iz ovih zemalja sudjeluju u ukupnom broju noćenja većim postotkom na našem Jadranu, nego u ostalim receptivnim zemljama Mediterana.

6. PROMETNA INFRASTRUKTURA – OSNOVNI PREDUVJET TURISTIČKOG PROMETA

Izgradnjom nove auto-ceste i modernizacijom postojećih prometne mreže postići će se optimalna protočnost od graničnih prijelaza sjeverne Italije i Austrije ka slovenskom i hrvatskom dijelu Jadrana i Hrvatskom primorju, Sjevernoj, Srednjoj i Južnoj Dalmaciji, otocima Jadrana u funkciji turizma i ciljnog povezivanja turističkim cestovnim, zračnim, brodskim i željezničkim prometom. Prometna infrastruktura predstavlja osnovni preduvjet turističkog prometa. Objekti prometne infrastrukture omogućuju aktiviranje potencijalnih turističkih područja, unapređenje pojedinih turističkih pravaca i odvijanje turističkih kretanja, čime istovremeno utječu na prostornu preraspodjelu turističkog prometa. Turistički promet promatranog područja moguće je ocijeniti na osnovu podataka fizičkog obujma turističkih korisnika na primorskim područjima i broja ostvarenih noćenja.

Iz globalnih pokazatelja o razvoju domaćeg turizma u Hrvatskoj i SR Sloveniji najjače su u prometu, što znači da su najviše potrošači turističke ponude. U broju noćenja, od ukupnog broja domaćih turističkih noćenja u SFRJ, ove dvije republike ostvaruju oko 62% godišnje.

Devizni priliv SFRJ je najniži od svih ostalih država u prilivu mediteranskih receptivnih zemalja Evrope. Razloga za to treba prije svega tražiti u propustima, nedosljednostima u evidenciji potrošnje, slaboj vanpansionskoj ponudi, uskom asortimanu trgovinske ponude, nedostatku razvijene marketinške koncepcije i slično.

U vezi izgradnje nove jadranske auto-ceste možemo reći da je projektiranje auto-ceste Trst–Rijeka i Rijeka–Dubrovnik u toku i da je u različitim fazama. Za planiranu auto-cestu Trst–Rijeka predložene su 3 varijante s definiranjem polaznog i završnog položaja za međugradski i tranzitni promet. Ova auto-cesta ne znači samo povezivanje gradova, nego ima mnogo veći značaj buduće tranzitne ceste koja spaja krakove transevropskih cestovnih pravaca iz Gdansk, preko Beča i Udina do Trsta.

ija u prosjeku ima ih odmora, takodaci, pa i dnevni putovanja. U ovih kapaciteta, kao stanovnici aglomeracija i krajeva an sezonskih sadržaja i rekreacijske i rekreativne, tako i za grupno, prvenstveno će poslužiti. Specifičnosti turista iz emigracije, geoprometnom prema našem Jadranskom a u inozemstvo izlascima, jugoslavljima.

prvo mjesto medija porasta medij političke, razvojni, povišenje osobnih, litičkih promjena, rista Poljaka koji odmor i razoniranih grupa i pakom broju noćenja, ostalim receptivnim

OSNOVNI METE

izacijom prometnograničnih prijelazatskom dijelu Jadrana. Južnoj Dalmaciji, povezivanja luka i prometom. Promet, jet turističkog prougućuju aktiviranje, nje pojedinih turisti, čime istovremeno prometa. Turisti, ocijeniti na osnovu ika na primorskoj

SUMMARY

INDISPENSABLE REQUIREMENT OF CONSTRUCTION OF NEW ADRIATIC HIGHWAY IN THE SERVICE OF TOURIST TRADE DEVELOPMENT

The paper first deals with a review of the existing state of holiday traffic (travel) in the member countries of the EC and directions absorbing foreign tourist flows from individual countries of origin to individual countries of destination or tourist destinations of individual countries as well as the rate of utilisation of accommodation facilities. Stating that the transport infrastructure facilities make the basic prerequisite of tourist travel the author discusses and explains the existing variants of the route of future Adriatic Highway and supports the requirement of urgent commencement of construction works.

POZIVNE BILJEŠKE

1. World Tourism and Economic Analysis, Revue de tourisme No.1., Bern 1987. p 10.
2. Commission of the European Communities (Directorate-General for Tourism): The Tourism Sector – Horizon 1992, Brussels 19.10.1987. p.29.
3. OCDE 1986., Paris 1986. pp.97 – 115 (s brojnim prilozi-ma).
4. Ibidem, Politique du tourisme et du tourisme international, p.116.
5. SGJ 1981. – 1988. i Republički zavod za statistiku SRH, 1980. – 1988. g.
6. Prostorna, prometna i ekološka studija o varijantama cestovnog povezivanja Trsta i Rijeke, Institut prometnih znanosti, Zagreb 1987. g.

Varijanta A, tranzitni: Matulji–Rupa–Ilirska Bistrica–Divača–Sežana–Villa Opicina.

Varijanta A-1, međugradski: luka Rijeka–Matulji–Rupa–Ilirska Bistrica–Sežana–Villa Opicina–luka Trst.

Varijanta B, tranzitni: Matulji–Rupa–Kozina–Krvavi Potok–Chiusa–Villa Opicina.

Varijanta B-1, međugradski: luka Rijeka–Matulji–Rupa–Kozina–Krvavi Potok–Chiusa–luka Trst.

Varijanta C, tranzitni: Matulji–Učka–Buzet–Škofije–Aquilinia–Villa Opicina.

Varijanta C-1, međugradski: luka Rijeka–Matulji–Učka–Buzet–Škofije–Aquilinia–luka Trst.

U ocjenjivanju najpovoljnije varijante, kada su se uzeli u obzir svi ponderi o broju vozila koja bi koristila pojedine varijante pravca, te prognoze očekivane veličine cestovnog prometa računajući i s privučenim prometom koji se neizostavno pojavljuje porastom broja vozila u toku godine na novoj povoljnijoj dionici, zatim turistički kapaciteti, turistička noćenja, privredna struktura, dužina dionice i sl. pokazala se najadekvatnija varijanta B. Prema tome, izgradnja auto-ceste izvodit će se pravcem:

– tranzitni: Matulji–Rupa–Kozina–Krvavi Potok–Chiusa–Villa Opicina;

– međugradski: luka Rijeka–Matulji–Rupa–Kozina–Krvavi Potok–Chiusa–luka Trst.

Vjerujemo da će isti ponderi biti odlučujući i za opredjeljenje najprihvatljivije varijante za nastavak ceste od Rijeke do Dubrovnika.

Od SR Crne Gore očekujemo da će sinhronizirano izgrađivati novu cestu na svojem području.

Za poželjeti je da se sve dionice nove auto-ceste što prije započnu izgrađivati i u predviđenom roku završe.

Iznoseno govori o opravdanosti i neophodnosti izgradnje jadranske auto-ceste.