

Promjene gospodarskog značenja tranzitnog turizma u Gorskom kotaru

Rade Knežević, Renata Grbac Žiković

U radu istraživan je kontinuitet gospodarske važnosti tranzitnog turizma te utjecaj promjena na ukupni razvitak Gorskog kotara.

Cilj rada je pokušati sagledati uzroke promjena gospodarske važnosti tranzitnog turizma.

Istraživanje se zasniva na empirijskoj i metodi terenskog kartiranja kao i na istraživačkom razgovoru (interviewu). U dijelu rada koji razmatra turistički promet korištene su metoda analize i statistička metoda.

Rezultati ukazuju kako se mogu izdvojiti četiri faze razvoja i značenja tranzitnog turizma u Gorskom kotaru.

Prva faza povezana je s odvijanjem zaprežnog prometa na Karolinškoj (1732.) i Lujzijanskoj cesti (1811.). U tome prvom razdoblju tranzitni turizam je izgradio osnovnu infrastrukturu te je imao velikog utjecaja na nastanjivanje Gorskog kotara.

U drugome razdoblju glavna tranzitna prometnica postala je pruga Zagreb-Karlovac-Rijeka koja je puštena u promet 1875. godine. Pruga se pokazala uspješnijom od cesta u savladavanju vremenskih i prostornih prepreka pa je od cesta preuzela i prijevoz putnika. Od tranzitnog turizma na željeznici najveću ekonomsku korist imalo je prijevozničko poduzeće koje je podiglo prateće uslužne objekte na željezničkim kolodvorima.

Na nastanak treće faze utjecao je sve masovniji automobilski promet i obnovljeni prometni značaj Lujzijanske ceste. To je razdoblje nastalo šezdesetih godina prošlog stoljeća te je počelo slabiti nakon preusmjerenja prometa na trasu autoceste Bosiljevo-Rijeka 2003. godine.

U prvome i drugom razdoblju tranzitni turizam u Gorskom kotaru imao je sekundarnu gospodarsku važnost a pod kraj trećeg razdoblja postao je vodeća grana lokalne ekonomije.

Najnovije promjene, s kojima je začeto četvrto razdoblje, odvijaju se bez bilo kakve planske osnove a tranzitni turizam je izgubio ekonomsko značenje.

Ključne riječi: tranzitni turizam, ekonomska održivost, Gorski kotar

Changes in the Economic Importance of Transit Tourism in Gorski Kotar

This paper examines continuity of transit tourism economic importance and changes impact on Gorski kotar development.

Aim of the paper is to consider causes of changes in economy importance of transit tourism in Gorski kotar and to examine spatial consequences of those changes.

The study is based on empirical and field mapping method and the research interview. Method of analysis and statistical methods are used in part where paper discusses tourist traffic.

Four development periods and meanings of transit tourism in Gorski kotar can be distinguished.

The first period is associated with the development carriages traffic on Karolina (1732) and Lujzijana road (1811). In this first period transit tourism has raised basic infrastructure and had a great influence on the settlement of Gorski kotar.

In the second period a railroad Zagreb-Karlovac-Rijeka became a major transit route, which was opened in 1875. Railway proved to be more successful than roads in overcoming the temporal and spatial barriers so it took over the transportation of passengers from the roads. From the transit tourism in railways the greatest economic benefit had a transportation company that raised supporting service facilities at railway stations.

The development of the third period was influenced by all the massive car traffic and the renewed importance Louisiana road transport. This period occurred at 1960-ties and began to weaken after the diversion of traffic on the route of the Bosiljevo-Rijeka in year 2003.

The first and second period of transit tourism in Gorski kotar had a secondary economic importance and at the end of the third period, has become the leading branch of the local economy.

The latest changes which were conceived by the fourth period, are taking place without any planning grounds and transit tourism has lost their economic significance as it had earlier.

Key words: transit tourism, the economic sustainability, Gorski kotar

UVOD

U literaturi je prihvaćeno mišljenje da se naziv tranzitni turizam u Republici Hrvatskoj pojavio šezdesetih godina prošlog stoljeća (Štetić, 1988; Horak, 2004), odnosno da su njegovi pojavni oblici postojali i znatno prije (Pirjevec, 2002)¹.

Dosad je u više navrata istraživano odvijanje tranzitnog turizma te su prepoznati problemi s kojima se susreće u Hrvatskoj (Kušen, 2003; Lukić, Opačić i Zupanc, 2009).

Tranzitni turizam na prostoru Gorskoga kotara doživio je osobito velike promjene 2008. nakon potpune izgradnje Autoceste A6 koja povezuje Bosiljevo i Rijeku. One su bile najveće na trasi Lujzijanske ceste, koja je prije otvaranja autoceste bila glavna cestovna poveznica kontinentalne i primorske Hrvatske. Posljedice su bile pad turističkog prometa koji su generirali tranzitni gosti te zatvaranje poduzeća koja su pružala prateću uslužnu ponudu.

Cilj rada jest sagledati oscilacije gospodarskog značenja tranzitnog turizma Gorskoga kotara, utvrditi kakav je njegov utjecaj na ekonomsku održivost prostora te obrazložiti kako revitalizirati područja u kojima takva oblika turizma više nema.

Metodološke napomene

Tranzit putnika (turista) na prostoru Gorskoga kotara odvija se isključivo cestom i željeznicom. Ostale vrste prometa ne sudjeluju u tranzitiranju ili je njihovo sudjelovanje zanemarivo².

Kao glavni ekonomsko-turistički indikator promjena gospodarskog značenja tranzitnog turizma upotrijebljeni su podaci o turističkom prometu ugostiteljsko-turističkih objekata koji se nalaze u bazi podataka Državnog zavoda za statistiku. Razmatrano je i privređivanje pratećih objekata koji su u funkciji usluga (benzinske postaje, servisi, trgovine i tržnice). Pod ugostiteljsko-turističkim i pratećim objektima koji su u funkciji tranzitnih usluga podrazumijevaju se oni kojima se može izravno prići s tranzitne prometnice. Preciznije sagledavanje udjela tranzitnog turizma u bruto društvenom proizvodu naselja obuhvaćenih tranzitnim uslugama otežano je činjenicom da su se uslugama tranzitnih objekata koristili i drugi selektivni oblici turizma te domicilno stanovništvo. Na autocestama to više nije tako jer one imaju zatvoreni sustav potrošnje.

U istraživanju je dio podataka prikupljen metodom istraživačkog razgovora (intervju). Intervjui su provedeni u jesen 2010. i u ljeto 2011. i njima su obuhvaćeni ispitanici koji su izravno ili neizravno uključeni u praćenje problematike tranzitnog turizma³. Koncept intervjuja tražio je od ispitanika izjašnjavanje o pitanjima uspješnosti poslovanja ugostiteljsko-turističkog sektora prije i nakon izgradnje Autoceste A6 te kolika je, prema njihovoj procjeni, bila uloga tranzitnog turizma u lokalnom gospodarstvu. Istraživačkim razgovorom nedvojbeno je ustanovljeno da je tranzitni turizam bio važan čimbenik prihoda te pokretač i transformator revitalizacije ruralnog prostora uz glavne prometnice. Slično istraživanje intervjuom već su proveli Modrić (2004) za potrebe istraživačkog novinarstva te Kramarić (2006) u izradi diplomskog rada.

Istraživanje strukture i funkcije tranzitnog turizma te njegovih razvojnih tendencija u Gorskom kotaru pokazalo je priličan broj novih detalja, ponajprije da najnovije promjene nisu jedine takve u razvoju tranzitnog turizma, nego ih je nekoliko bilo i prije.

Svaka promjena stanja uvijek je imala isti uzrok, a nakon promjene stanja posljedice i razvojni obrasci također su uvijek bili isti.

Velika je pogreška što iskustvo tranzitnog turizma nije adekvatno sagledano te što se nije upotrijebilo za kvalitetnije rješavanje nagomilanih gospodarskih problema u Gorskom kotaru u novije vrijeme.

Budući da tranzitni turizam, pored ekonomske funkcije, ima i vrlo multiplikativan utjecaj na funkcionalnu usmjerenost i neekonomske funkcije, valja naglasiti da se pristup problemu i istraživački okvir u ovome radu zasniva na sadržaju koji razmatra:

- prometnu infrastrukturu (ceste, željezničke pruge) i prometala (vozila)
- prometnice i prometne pravce koji su bili dominantni nositelji prometa
- odvijanje tranzita
- prateće objekte u funkciji tranzitnih usluga
- utjecaj tranzitnog turizma na ekonomski i socijalni razvoj
- utjecaj tranzitnog turizma na stabilizaciju naseljenosti
- utjecaj tranzitnog turizma na vizure prostora (urbanizacija, uljepšavanje)
- ekonomsku moć tranzitnog turizma.

RAZVOJ I STANJE

Začetak tranzitnog turizma na prostoru Gorskoga kotara povezan je s izgradnjom Karolinške (1732.) i Lujzijanske ceste (1811.). To razdoblje, koje je na Karolinškoj i Lujzijanskoj cesti obilježio zaprežni promet, trajalo je sve do izgradnje pruge Karlovac – Rijeka (1873.), odnosno do 1875., kada je puštena u promet (sl. 1).

Potrebno je naglasiti da je Hrvatska u to vrijeme bila izložena povijesnim previranjima zbog kojih su se višekratno mijenjali državni sustavi i tehnički uvjeti prijevoza (Despot, 1953).

Problem je što su izvorni ostaci Karolinške ceste nestali (prekrivena je asfaltom tek 1978.), zbog čega je baštinska osnova za rekonstrukciju prometovanja nedovoljna.

U dostupnoj literaturi nisu pronađeni radovi koji se bave pojavnim oblicima turizma na Karolinškoj cesti⁴. Osobito je teško rekonstruirati segment potrošnje putnika te sadržaj usluga korisnicima tijekom putovanja.

Kakva je bila svrha podignutih pratećih cestovnih objekata u kojima su se oporavljali i noćili putnici i zaprege te kako su ti objekti utjecali na rast i jačanje naselja, može se donekle zaključiti iz radova koji se bave ekonomsko-trgovačkom važnošću Karolinške ceste.

Moravček (2001) piše da je već u rujnu 1728. bečka Dvorska kancelarija iskoristila putovanje Karolinom austrijskog cara Karla VI.⁵ za popularizaciju prometnice i njezine izvozne orijentacije. U opisu puta car spominje smještajne objekte uz trasu ceste te zanimljivosti šumskog pojasa.⁶

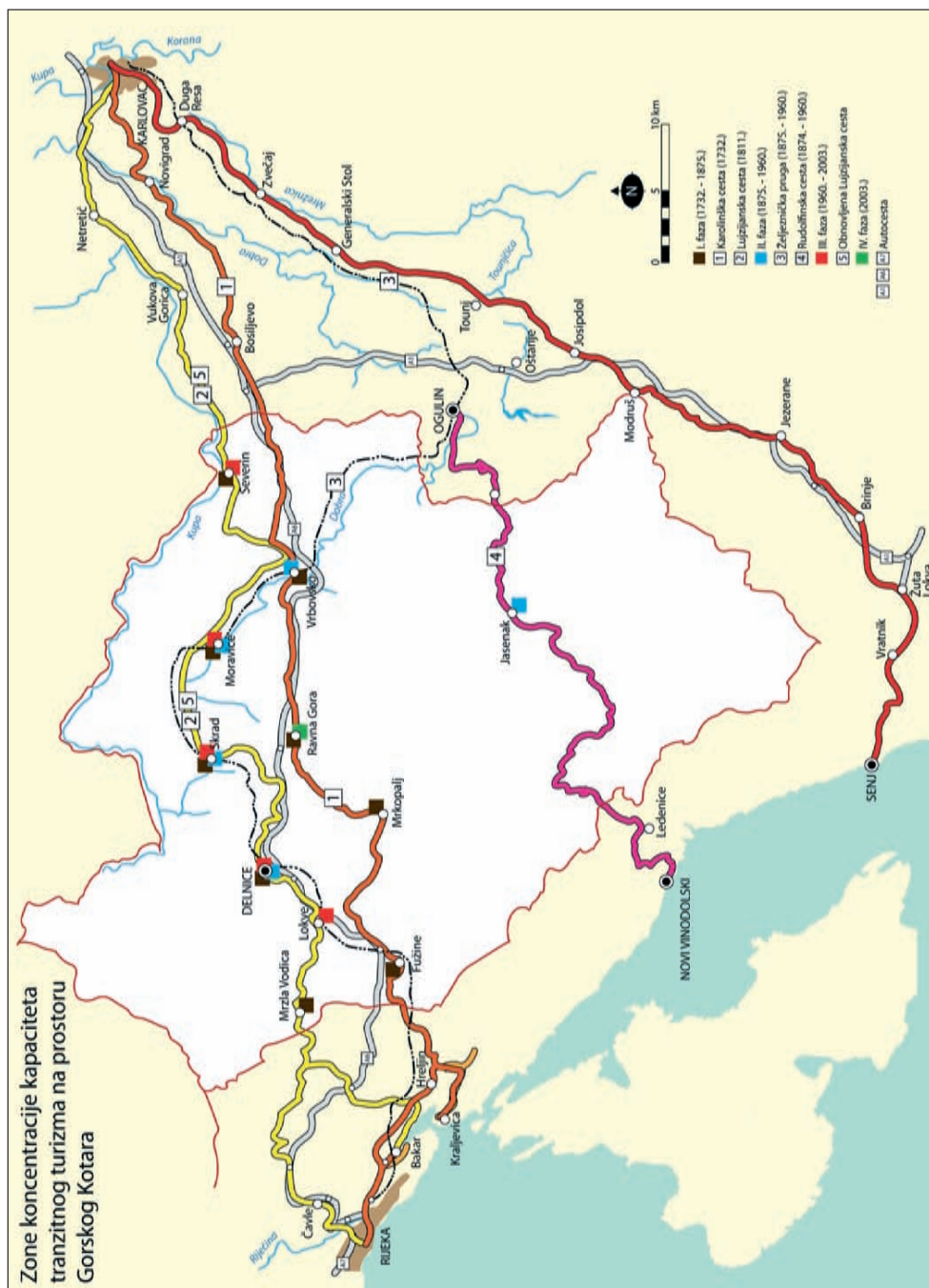
Nakon prvoga razdoblja prometovanja na cesti detaljno izvješće dvoru podnio je 1736. Matija Weiss, graditelj ceste (Slukan Altić, 2005; Šugar, 2006). Na uvećanim skicama koje je priložio vidi se da su prateći objekti podignuti u Vrbovskom, Jablanu, Ravnoj Gori, Starom Lazu, Mrkoplju, Sungeru, Vratima i Fužinama. Weiss navodi da su kočijaši na putu imali ispašu konja i kuhano jelo za kočijaše.

Do sredine 18. stoljeća promet Karolinom te prateće usluge u pojedinim naseljima toliko su uznapredovali da su Mrkopalj i Ravna Gora stekli status kraljevskih trgovišta (Šugar, 2006). Nakon pripojenja Rijeke Hrvatskoj 1776. te uspostave sustava austrijskoga vojnog prijevoza spominje se doseljavanje obrtnika, trgovaca i krčmara te da su njihove usluge prije svega locirane uz glavnu prometnicu u naseljima (Erceg, 1961).

Oslanjajući se na spis Hrvatskoga kraljevskog vijeća 1779/D-151, Bićanić (1951) navodi da je u ožujku i travnju 1779. cestom prošlo 1700 velikih zaprežnih kola. Iz toga se može zaključiti da su putnici tih kola samo u tome razdoblju ostvarili više od pet tisuća noćenja jer se od Karlovca do Bakra putovalo tri dana.

Rast prometa na trasi Karolinške ceste, njezina neprikladnost za veći i brži tranzit te interes dioničkoga kapitala ubrzali su pripreme za izgradnju Lujzijanske ceste. Čini se da je odluku ubrzala i očekivana konkurencija Jozefinske ceste (1779.), koja je postala bolja prometnica od Karolinške (Hirc, 1890).

Znatno je više podataka iz istoga razdoblja o turizmu koji je nastajao uz Lujzijansku cestu (1811.)⁷ nego podataka o nastanku turizma uz druge ceste u Hrvatskoj, pa i u samome Gorskom kotaru.⁸ Za to je zaslužan Rudolf Strohal,⁹ koji je 1935. izdao kronologiju



Sl.1. Zone koncentracije kapaciteta tranzitnog turizma na prostoru Gorskog kotara
 Fig.1 Concentration zones of transit tourism capacities in area of Gorski kotar

Uz Lujzinsku cestu. Autor precizno navodi lokacije prateće uslužne ponude te zarade od usluga iskazujući ih kao „obogatio se” ili „postali su dobrostojeća kuća”. Važno je da su i prateći objekti uz trasu Lujzijane solidno izvedeni te su njihove konture prepoznatljive i danas. Neki od njih još služe kao gostionice (Skrad) i za potrebe cestarske službe (Gornje Jelenje). Nekima je uništeno krovište, ali su ostali nosivi zidovi (Kamenjak).¹⁰

U inventarizaciji sadržaja uz trasu Lujzijanske ceste Strohal (1935) navodi da su se u svim mjestima izgradili kolarske i kovačke radionice, gostionice i prenoćišta za putnike te štale za zapregu. Za takva mjesta koncentriranih usluga upotrebljava se uopćeni naziv štacija. Štacije se povezuju s furmanima (prijevoznicima).

Veliku ulogu u razvoju uslužnog sektora na štacijama imalo je Društvo Lujzinske ceste, koje je i samo gradilo gostionice i konačišta, osobito na križištima do kojih su izgradili spojne ceste. Time su ojačali nodalnu ulogu Lokava i Kupjaka te ubrzali njihov turistički razvoj.

Da su gostionice i prenoćišta postali važni za privređivanje Društva, vidi se i iz izvješća o prihodima koje je povjerenik ceste podnosio Društvu Lujzinske ceste te mjerama koje se poduzimalo za njihov razvoj (Glad, 2007a).¹¹

Prostorni raspored štacija utjecao je na razvojne procese u okolnome ruralnom prostoru te na raster ulica u naseljima, a time i fizionomsku strukturu središnjega dijela Gorskoga kotara.

U kontekst sveobuhvatnog utjecaja ne uklapa se Vrbovsko jer cesta prolazi izohipsom koja je znatno iznad ležećeg nivoa naselja, pa tamo nisu podignuti uslužni objekti (tab. 1).

Tab.1. Prikaz sadržaja štacija sredinom 19. stoljeća na Lujzijanskoj cesti

Tab.1 Preview of the content at resting stops on the Lujzijana Road in the mid-19th century

LOKACIJA	GOSTIONICA	KONAČIŠTE	MITNICA
Sušak	*	/	/
Orehovica	*	/	*
Čavle	*	/	/
Grobničko polje	*	*	/
Kamenjak	*	*	*
Gornje Jelenje	*	*	*
Lepenice	*	*	/
Osoj	*	*	*
Mrzla Vodica	*	*	/
Lokve	*	*	/
Sopač	*	*	*
Mala Voda	/	*	/
Delnice	*	*	*
Zalesina	*	/	/
Kupjak	*	/	/
Skrad	*	*	/
Severin na Kupu	/	/	*
Vukova Gorica	*	*	/
Netretić	*	*	*
Stative	/	/	*

Izvor: Knežević i Grbac Žiković prema Strohal (1935)

Krajem 19. i početkom 20. stoljeća u konačištima su odsjedali i drugi turisti (istraživači, mjernici, trgovci drvom, graditelji cesta i javnih objekata), a ne samo tranzitni gosti. Pojavljuju se i drugi oblici turizma, tako da je sve teže uspostaviti diobenu crtu između tranzitnoga i drugih selektivnih oblika turizma.

Može se zaključiti da je pod utjecajem Lujzijanske ceste do sedamdesetih godina 19. stoljeća formirana potpuno nova naseobinska struktura Gorskoga kotara te da su štacije podignute na trasi ceste postale čvorišni dio goranske nastanjenosti. Dolazak gostiju u takva čvorišta slabio je osjećaj izoliranosti te utjecao na društveni život. Takav je razvojni trend potaknuo useljavanje, pa je naglašenija imigracija od emigracije. Od 1857. do 1890. broj stanovnika porastao je s 44.386 na 48.484 (Knežević, 2003), što je gotovo dvostruko više od 25 tisuća stanovnika koliko je popisano 2011. (Krmpotić, 2011).

Pruga Karlovac – Rijeka odrazila se na cjelinu ekonomskog života već tijekom izgradnje i puštanja u promet. Izgradnju je obilježio veliki broj radnika (oko 23 tisuće), čiji utjecaj na ugostiteljstvo i smještaj još nije istražen.

Na suštinske promjene nije utjecala izgradnja Rudolfske ceste (1874.), koja je postala tranzitni pravac, kao ni druge spojne ceste iz toga razdoblja.

Nakon puštanja pruge u promet uvjeti tranzita znatno su se promijenili, a time i odvijanje tranzitnog turizma. Promjene su bile sljedeće:

- putovanje od Zagreba do Rijeke znatno se skratilo
- istovremeno je putovao veliki broj putnika
- putnici na toj relaciji više nisu trebali noćiti
- putovalo se i noću
- loši vremenski uvjeti malo su utjecali na redovitost prometa
- putovanje je postalo udobnije
- novi oblik ugostiteljske usluge prilagođen je kratkom zadržavanju vlakova na postajama.¹²

Željeznički promet stvorio je latentni višak radne snage. To su bili kirijaši, koji više nisu bili potrebni, a željeznica ih nije zapošljavala.

Skretanje tranzitnog turizma na novi smjer izazvalo je brojne sociogeografske implikacije.

Tranzitni turizam potpuno je nestao na prostoru od Zdihova do Stubice te od Lokava do Gornjeg Jelenja. To je dio Gorskoga kotara kroz koji nije išla trasa pruge i gdje su dotad Karolinška i Lujzinska cesta imale veliku važnost. Analizirajući loše gospodarsko stanje od Severina do Vukove Gorice nakon puštanja pruge u promet, Strohal (1935, 74) kaže da su stanovnici tih sela najbolje živjeli dok su mogli zaraditi na samoj cesti.

Positivne promjene nastupile su na područjima koja su bila usmjerena na prometnicu od Ljubošine do Vrbovskog te od Lokava do Fužina. Pozitivni pomaci nisu zabilježeni u mjestima kao što je Donja Dobra, koja je dobila prugu, ali ne i željeznički kolodvor.

Znatno povoljniji oslonac za tranzitne usluge nego dotad postali su Skrad, Delnice i Lokve. Na tim su se lokacijama podudarale trase Lujzijanske ceste i pruge Karlovac – Rijeka, pa je tranzitni turizam u tim naseljima dobio sinergijski oslonac.

Osim tranzitnih na razvoj izletničkog turizma utjecali su i pendularni vlakovi. Oni su prometovali na relaciji Rijeka – Fužine i Ogulin – Zagreb, s povremenim njihajima do Lokava i Vrbovskog. Zbog pendularnog odvijanja turizam je u rubnim područjima regije imao više osobitosti (grupiranje gostiju tijekom vikenda, sezonalnost, povoljna obrazovna razina gostiju i karakteristične usluge).¹³

Konkurentnost planinskog prostora Gorskoga kotara na turističkom tržištu u to se vrijeme zasnivala na željeznici. Takve su regije konkurentnije i uspješnije od regija sa slabijom pristupnošću.

Željeznica je učinila tranzitni turizam atraktivnijim, što se očitivalo kroz izravne i neizravne resurse:

- turističko-ugostiteljske objekte, koji su postali reprezentativniji i privlačniji
- oblikovanje komunalne infrastrukture i zelenih površina
- turističku organiziranost (društva za prihvat stranaca i uljepšavanje mjesta)
- sustav turističkog informiranja (osobito orijentacijski crteži i propagandni leci).

Interes željeznice kao investitora u izgradnji izravne i neizravne infrastrukture zasniva se na razvoju putničkog prometa, koji je tada bio najvažnija stavka u prihodima (Jelinović, 1957; Klodić, 1938).¹⁴ Željeznica je i drugim mjerama poticala rast turističkog prometa (prigodni vlakovi, zaustavljanje i brzih vlakova u manjim naseljima, povlastice u vožnji turistima koji putuju u Gorski kotar) te povećanje zaposlenosti u uslužnom sektoru.

Iz *Izvjestaja Turističkog saveza za Hrvatsko primorje i Gorski kotar* (1932) te zbirnih rezultata koje je objavio Antić (1955) vidi se da je turistički promet koji je usmjerivala željeznica ostvario nagli rast između svjetskih ratova. Godine 1932. u Delnicama, Fužinama, Lokvama i Skradu, koji su postali važne postaje, registrirano je 5580 noćenja; 1938. broj noćenja narastao je na 45.449.

Tada su osnivana turistička i ugostiteljska poduzeća, od kojih su neka (Risnjak-Delnice i Bitoraj-Fužine) i danas nositelji turističke ponude. To se odnosi i na smještajne kapacitete izgrađene između svjetskih ratova u blizini željezničkih kolodvora. Izgrađena su tri hotela, četiri svratišta, sedam pansiona i sedam odmarališta te je veliki broj otmjenijih kuća preuređen u apartmane i gostionice (Andrić, 1981)¹⁵.

Koncepcija razvoja turizma između svjetskih ratova imala je uzlazno obilježje, a Gorski kotar postao je regijom primjerom za uspješni razvoj. Kvaliteta strategije potvrđena je i *Pravilnikom o proglašenju turističkih mjesta* (1936). Na temelju komfora i kapaciteta smještaja koje je izgradio tranzitni turizam te prirodnih odlika *Pravilnikom* je u Gorskom kotaru devet mjesta proglašeno turističkim mjestima klimatskoga (planinskoga) karaktera. Proglašenje je tada imalo veliki propagandni odjek te utjecalo na strukturu i broj gostiju kao i na njihovu prosječnu duljinu boravka.

Tranzit putnika na željeznici posebice je utjecao na razvojne procese u Vrbovskom. Tome je potpomogao plan razvoja željeznica između svjetskih ratova. Prema njemu je u Vrbovskom trebao biti spoj slovenske željezničke pruge Sevnica – Kočevje – Stari trg Lukovdol – Vrbovsko i pruge Zagreb – Karlovac – Rijeka (Klodić, 1938)¹⁶. Spoj pruga utjecao je na grupiranje ugostiteljskih objekata te povećao gustoću naseljenosti u tome dijelu grada (Vrbanac, 1984).

Nakon Drugoga svjetskog rata promijenila se koncepcija razvoja. Poticalo se razvoj ugostiteljstva, dok je razvoj turizma, tržišno znatno kompleksnijega, zaostajao. Ugostiteljstvo je povezano s gostionicama jer je to bio brz i jednostavan način zarade.

Promjene su povezane i sa sudjelovanjem automobila u prijevozu robe i putnika na cestama Gorskoga kotara, premda je ono sporo napredovalo. Prvi automobil kupila je 1926. grofovija Thurn und Taxis, koja je tada gospodarila šumama i bila najbogatije poduzeće. Odvijanje intenzivnijega cestovnog prometa počelo je nakon asfaltiranja Lujzijanske ceste 1954.

Od šezdesetih godina 20. stoljeća naglo raste broj putnika prevezenih automobilom, a smanjuje se broj onih prevezenih željeznicom¹⁷. Na taj prekretnički trend, kojim je začeto treće razdoblje, utjecalo je nekoliko razloga. Glavni su ovi:

- premještanje trase ceste s pravca Lokve – Mrzla Vodica – Gornje Jelenje na trasu Lokve – Špićunak – Rogozno – Gornje Jelenje i modernizacija kolnika
- nagli gospodarski rast početkom šezdesetih godina 20. stoljeća koji je generirao veću potrebu za mobilnošću
- kontinuitet putovanja (prijevoz od vrata do vrata)
- rast broja automobila i pojava motorne ralice za čišćenje snijega
- alternativni pravci u slučaju zastoja te dobra međunarodna prometna povezanost
- uslužni objekti i troškovi puta
- politički razlozi¹⁸.

U prethodnim razdobljima tranzitni je turizam imao sekundarnu ulogu u gospodarstvu, a glavnu su imali šumarstvo i ruralni sektor te poslije drvoprerađivačka industrija. U trećem razdoblju razvoja tranzitnog turizma povezanog s Lujzijanskom cestom redosljed se promijenio. U uvjetima nerazvijenoga gospodarstva i niske zaposlenosti tranzitni turizam postao je jedan od stupova ekonomije, a restoranske usluge donosile su najsigurnije prihode.

Do kraja trećeg razdoblja tranzitni turizam uz Lujzijansku cestu utjecao je na raslojavanje prostora, tako da je pravac uz cestu postao ekonomski razvijeniji i sociokulturno održiviji od drugih dijelova Gorskoga kotara. Došlo je do tipične diverzifikacije turističkih sadržaja, koji su se širili linijski, uz trasu ceste, a ne u dubinu prostora, kao što je najčešće slučaj. Tako su sva naselja uz trasu ceste podignula ugostiteljske objekte, izuzev Dedina i Zalesine.¹⁹

Nastalo je i nekoliko tržnica na kojima su kupovali turisti. Uglavnom je bila riječ o štandovima postavljenima na prikladnim ugibalištima.²⁰

Prema izvorima prikupljenima obradom obrazaca TU-11, 1987. u ugostiteljstvu i turizmu bilo je 370 stalno zaposlenih te još 49 sezonski, dok se iz odgovora prikupljenih intervjuom može zaključiti da je stvarni broj onih koji su radili u turizmu bio nekoliko puta veći.²¹

Dok je tranzitni turizam bilježio rekordne iznose, glavni dio prihoda ostvarivali su restorani, a prihodi od noćenja nisu bili osobito veliki. To pokazuje i struktura turističkog prometa u hotelima i motelima u Lokvama, Delnicama, Skradu, Vrbovskom i Severinu na Kupi, koji se popunjavaju tranzitnim gostima (tab. 2).

Tab. 2. Turistički promet u objektima koje popunjavaju tranzitni gosti
Tab. 2 *Tourist traffic at facilities used by transit guests*

Naselje	Godine	Domaći gosti	Dani boravka	Strani gosti	Dani boravka
Lokve	1960. – 2003.	n. 1729 g. 824	2,1	n. 401 g. 128	3,1
Delnice	1959. – 2003.	n. 15.092 g. 6428	2,4	n. 2301 g. 1402	1,6
Skrad	1959. – 2003.	n. 1771 g. 852	2,1	n. 580 g. 541	1,1
Vrbovsko	1976. – 2003.	n. 1607 g. 1502	1,1	n. 890 g. 788	1,1
Severin na Kupi ²²	1978. – 1986.	n. 846 g. 846	1,0	n. 154 g. 154	1,0
Ukupno	–	n. 21.045 g. 9690	2,2	n. 4326 g. 3013	1,4

Izvor: autori prema TU-11

U pojedinim godinama velika su odstupanja od prosjeka. Najveća pozitivna odstupanja zabilježena su 1985., kada je 16.197 gostiju (odstupanje 27,5%) ostvarilo 40.426 noćenja (odstupanje 59,0%). Sezona koja bi se mogla povezati s rekordnim turističkim prometom nije osobito istaknuta, međutim broj noćenja naglo je rastao zimi, kada su uvjeti za vožnju bili loši, odnosno kada su za to postojali drugi razlozi.²³

Tijekom Domovinskog rata Lujzijanska cesta imala je veliku stratešku ulogu premda je promet u uslužnim objektima smanjen, što je i razumljivo. Odvijanje turističkog prometa uz Lujzijansku cestu obnovljeno je do kraja 20. stoljeća na razinu iz 1985., a njegov pad uzrokovali su izgradnja Autoceste A6 i preusmjerivanje cestovnog prometa na pojedine njezine dionice 2003. Od tada do 2011. bilježi se veliki pad prometa, zbog čega je postala upitna ekonomska održivost tranzitnog turizma. Takav su trend potvrdili i rezultati intervjuâ.

Intervjuirani su sagledavali ekonomičnost (odnos prihoda i rashoda) poslovanja ugostiteljskih i drugih usluga. Njih devedeset posto smatra da su prihodi i troškovi poslovanja jednaki, šest posto da su troškovi veći od prihoda te četiri posto da su prihodi veći od troškova poslovanja, pa objekti posluju s dobiti.

Svi intervjuirani smatrali su da je posljedica multiplikativnosti rast nezaposlenosti i socijalna nesigurnost, sužavanje ruralnoga, dotad obradivog prostora te negativni utjecaj na krajobraz.

Očito je da gospodarstvo iskazano kroz tranzitni turizam ne vidi jasan izlaz iz nastale situacije. Na pitanje o poslovnoj ideji i načinu pronalaženja odgovarajućeg rješenja za održivi razvoj 88% intervjuiranih odgovorilo je da se poslovna strategija zasniva na adaptaciji starih koncepcija, a dvanaest posto da se prateći uslužni objekti oslanjaju na inovativne poslovne zamisli.

Problematika gospodarstva i gospodarskih kretanja nužno je utjecala i na fizičko stanje infrastrukture tranzitnog turizma. U tab. 3 daje se prikaz takva stanja. Fizičko propadanje objekata kao i obujam novogradnje tretirani su kao jedno od mjerila ekonomskog života prostora (*Opća enciklopedija, 1977, 236*)²⁴

Tab. 3. Registar pratećih ugostiteljsko-turističkih objekata (2003.) i opis stanja (2011.)

Tab. 3 Register of hospitality and tourism supporting facilities (2003) and description of the situation (2011)

Lokacija (stanje 2003.)	Tip objekta	Opis stanja (2011.)
Bosanci	Restoran	Restoran (prag Gorskoga kotara) profitabilno posluje. Efekti profitabilnosti opažaju se na gradnji novih građevina (potporni zidovi, manje komunalne građevine, ograde i slično).
Zdihovo	Restoran	Održivo poslovanje zasniva se na inovativnoj gastronomiji. Usklađenost mjerila i crta okoliša te glavne zgrade održana je.
Zdihovo	Bife	Zbog troškova vezanih uz rentu i fizičko održavanje lokal je podijeljen na bife i trgovinu mješovitom robom.
Rim	Restoran Zelena terasa	Na vanjskom izgledu građevine vidi se da su se mijenjali ekonomski uvjeti pod kojima je građena i dograđena.
Rim	Restoran Rim	Glavna zgrada i okoliš imaju dobru raspodjelu i uređenje prostora.
Klanac	Restoran	Usklađeni su izgled zgrade i okoliša. Vanjski izgled zgrade ostao je nepromijenjen.
Severin na Kupu	Bistro	Konstrukcija i izgled zgrade ostali su nepromijenjeni. Malen je broj građevina koje služe uređenju okoliša.
Severin na Kupu	Restoran	Materijali od kojih je podignuta zgrada počeli su propadati. Otpala tekstura žbuke pokazuje slojevitost razvoja.
Severin na Kupu	Restoran Putnik	Kao građevina zaštićen je od propadanja. Izmijenjena je i smanjena tranzitna funkcija okoliša.
Stubica	Restoran	Nakon adaptacije ponovno je otvoren 2007. Unutrašnjost je obnovljena građevinskim pločama od umjetnih materijala.
Vrbovsko	Motel	Propala je drvena građa u obliku gredica i greda od četinjača (objekt je podignut 1977.).
Moravice	Ugostiteljski obrt	Prema caffe-baru gravitira oko petnaest posto lokalnog tržišta, što je dovoljno za pozitivno poslovanje i ulaganje u održivost objekata.
Moravice	Restoran	Objekt je zatvoren, a krajobraz zapušten.

Lokacija (stanje 2003.)	Tip objekta	Opis stanja (2011.)
Donja Dobra	Bife	Geografsko tržište bifea nešto je šire od onoga na većini drugih lokacija jer je lokal blizu cestovnoga križišta.
Skrad	Hotel Zeleni vir	Fizičko je stanje zgrade dobro (podignuta 1919.). Hotel dugo ne radi jer je došlo do zastoja u adaptaciji.
Skrad	Tranzitni restoran	Nakon 2003. povremeno je otvoren. Restoranski je prostor smanjen te je u dijelu objekta otvorena pekarnica.
Kupjak	Bistro Lipe	Pozitivni su pomaci dogradnja depandanse i nadogradnja. Potražnju usmjeruje čvor Ravna Gora na Autocesti A6.
Delnice	Hotel Delnice	Zgrada je solidne izvedbe, i relativno nova (podignuta 1968.), što se očituje u njezinoj čvrstoći. Godine 2005. hotel je prenamijenjen u Dom za starije i nemoćne osobe.
Delnice	Hotel Tomislav	Održivo posluje kao mali obiteljski hotel. U hotelu je manje kreveta nego prije te je više ostalih privlačnih sadržaja.
Delnice	Pansion	Broj kreveta dvostruko je manji od onoga 1952. Noviju održivost povezuje s visinskim pripremanjima sportaša.
Lokve	Motel Jezero	Preuređen je prema Detaljnom planu uređenja „Ugostiteljsko-turističke građevine motela Jezero (T1/2)” (<i>Službene novine Primorsko-goranske županije</i> 09/08).
Lokve	Motel Žaba	Motel je srušen, a lokacija prenamijenjena u stovarište drva.
Rogozno	Motel	Motel je zatvoren i devastiran. Okoliš objekta pretvara se u šikaru.

Izvor: obrada autorâ

Iz odabranih pokazatelja povezanih s fizičkom održivosti ugostiteljsko-turističkih objekata može se zaključiti da su stanje i upotrebljivost 2011. bili znatno lošiji od onih 2003. No takav negativni trend nije za sve objekte isti. Razlikuju se četiri njegove podskupine.

U prvoj su održivi objekti koji imaju šira geografska tržišta (blizina izlaza Autoceste A6, križišta i blizina većih urbanih cjelina).

U drugoj su ugostiteljsko-turistički objekti koji su isti u arhitektonskom pogledu, ali su smanjili opseg posla te dio prostora iznajmili.

U trećoj su ugostiteljsko-turistički objekti koji su prenamijenili prostor jer nisu mogli izdržati gubitak tržišta i konkurenciju.

U četvrtoj su devastirani i srušeni objekti na izoliranim lokacijama. Za objekte iz te skupine teško je vjerovati da se mogu ponovo upotrebljavati.

OČEKIVANI RAZVOJ

Trasa Autoceste A6 nije ostala unutar pravca koji je očekivala geografska literatura. Geografska literatura (grupa autora, 1975) povezala je očekivanja s koridorima, međutim tehnologije u prokopavanju tunela donijele su sasvim nova rješenja. Posljedica je prenamještanje gospodarstva na sasvim druge lokacije, čime i tranzitni turizam dobiva sasvim novu formu i značenje.

Realno je očekivati, na temelju zakonitosti koje su nastajale nakon preusmjerivanja prometa s jednoga prometnog pravca na drugi, da će i najnovije preusmjerivanje usporiti ekonomski (gospodarski) razvoj u naseljima koja su opsluživala tranzit uz Lujzijansku cestu te donijeti mnoge pozitivne efekte naseljima u blizini čvorova na autocesti (Lukić, Opačić i Zupanc, 2009).

Doprinos autoceste zapošljavanju u uslužnom sektoru malen je, što se vidi iz usporedbe podataka za uslužne objekte na pravcu A6 i europskim cestama na kojima se odvija tranzit (tab. 4).

Tab. 4. Prateći uslužni objekti na autocestama s naplatom cestarine i njihovi kapaciteti (2011.)²⁵

Tab. 4. *Service facilities on highways with tolls charges and their capacities (2011)*

Autocesta	Lokacija	Vlasnik	Tip usluge	Zaposlenih
Venezia – Trieste	Duino	AGIP	obostrano A	80
Budapest – Vienna	Sasfészek	MOL	obostrano A	80
Ljubljana – Koper	Počivališče Lom	PETROL	obostrano A	90
Bosiljevo – Rijeka	Ravna Gora	TIFON	obostrano A	40 ²⁶
Bosiljevo – Rijeka	Lepenica	INA	jednostrano C	10
Bosiljevo – Rijeka	Tuhobić	OMV	jednostrano C	10

Izvor: http://sl.wikipedia.org/wiki/Avtocesta_A1; http://www.google.com/#hl=hr&gs_nf; www.arz.hr;
http://en.wikipedia.org/wiki/M1_motorway_%28Hungary%29

Na Autocesti A6 struktura usluga još nije poprimila konačni oblik. Prema planu koncesijskog društva Autocesta Rijeka-Zagreb d.d., planirane su dogradnja ugibališta Tuhobić te izgradnja pratećih uslužnih objekata u Vrbovskom (www.arz.hr).

Veliki je problem što lokacije pratećih uslužnih turističkih objekata nisu stručno odabrane. Tako ne postoji lokacija koja na dobar način dominira nad okolnim horizontom, što je za vizitacijski ugođaj od osobite važnosti, kao ni ona koja bi bila na spoju različitih krajobrazza. Uslužni objekti nisu prepoznatljivo oblikovani, a lokacije postojećih preblizu su prometnicama, pa nisu prikladni za odmor. Osim toga lokacije Tuhobić i Lepenica potpuno su inverzno postavljene.

Sve to znači da pristup problematici tranzitnog turizma na Autocesti A6 nije bio najbolji, te se ne trebaju očekivati dobri gospodarski rezultati.

Za regionalni oporavak i razvoj važno je kako sanirati posljedice u naseljima uz Lujzijansku cestu, u kojima su uslužne djelatnosti bile glavni sektor gospodarstva. Sigurno je da se prioriteti neće temeljiti na dominantnim sirovinama jer su one ograničene. Uvjeti razvoja trebali bi sadržavati širi spektar nosivih djelatnosti (Lukić, Opačić i Zupanc, 2009). Takav pristup ne isključuje oporavak turizma koji se može pokrenuti pozitivnim iskustvima.²⁷

ZAKLJUČAK

Dvije su važne stvari predisponirale nastanak tranzitnog prometa i turizma na prostoru Gorskoga kotara. Prva je poznata geoprometna (dinarska) prednost Gorskoga

kotara, a druga to što se zbog gorskog reljefa putovalo dugo. Na peripanonskom dijelu tih prometnica putovalo se znatno brže, pa sigurno odvijanje prometa nije toliko ovisilo o pratećim uslugama. Na odabir glavnog pravca tranzitnog prometa kao i svih prostornih posljedica njegova razvoja presudno su utjecali položaj Zagreba i Rijeke kao glavnih polova ekonomske moći te nekoliko polja u kršu (Fužinsko, Ličko, Delničko, Kupjačko) koja su olakšavala tranzit.

Prometnice koje su položene izvan toga osnovnog pravca (Rudolfinska cesta te ceste Gornje Jelenje – Prezid i Gornje Jelenje – Delnice – Brod na Kupi) nisu uspjele razviti tranzitnu funkciju.

Suštinske promjene u odvijanju tranzitnog turizma povezane su s vrstama prometa i prometnim pravcima. U prvom razdoblju postojao je zaprežni promet, a glavni prometni pravci bile su trase Karolinške i Lujzijanske ceste. Jezgra turističkog proizvoda bilo je pružanje usluga zapregama.

Ekonomski rast u drugom razdoblju potvrđen je rastom turističkog prometa, smještajnih kapaciteta i svih drugih sastavnica. U odvijanju tranzitnog turizma željeznica je bila glavni subjekt, a turizam joj je bio važni izvor zarade. Gorski kotar imao je veliku prednost u razvoju pred drugim gorskim dijelovima Hrvatske, u kojima je pruga izgrađena znatno kasnije.

U trećem razdoblju, koje je trajalo znatno kraće nego prva dva (četrdesetak godina), automobilski promet obnovio je tranzitno značenje Lujzijanske ceste i tranzitni turizam. To je razdoblje tranzitnog turizma bilo intenzivnije od prvih razdoblja, a njegovi multiplikativni utjecaji na gospodarstvo postali su znatno kompleksniji. Uz trasu ceste podignuti su novi uslužni sadržaji, pa je tranzitni pravac poprimio fizionomiju turističke regije.

Unatoč velikome turističkom prometu prostor koji povezuje Lujzijanska cesta nije postao funkcionalna regija, a njegova turistička cjelovitost nije razmatrana ni u prostornim planovima. To je jedan od razloga što na trasi ceste nisu podignuti nekomercijalni objekti poput uređenih parkirališta i njihove opreme (označena parkirna mjesta, sanitarni čvor, igrališta, stolovi i klupe na otvorenome), kao ni kompleksniji prateći uslužni objekti koji se označuju tipom A.

Nakon preusmjeravanja cestovnog prometa na novi pravac gospodarstvo u naseljima uz Lujzijansku cestu zapalo je u veliku krizu. Kriza je još jedanput potvrdila da monofunkcionalno gospodarstvo, u ovome slučaju zasnovano na tranzitnom turizmu, nije pouzdan razvojni oslonac. No važno je naglasiti da naselja uz Lujzijansku cestu nisu postala izolirana. Njihov prometni položaj znatno je bolji nego prije, ali je izgubljen tranzit.

U četvrtom razdoblju tranzitni turizam više nema onakvu gospodarsku važnost za Gorski kotar kao u prethodnim razdobljima. Osim standardnih razloga (kraće putovanje, manji umor) za to je kriva i infrastruktura pratećih uslužnih objekata, koja nije dovršena, a postojeća nije dovoljno stručno postavljena.

Valja pretpostaviti da će u dolazećem razdoblju konkurencija Autocesti A6 biti Autocesta A1 (Bosiljevo – Ravča), dionica buduće Jonske autoceste od Žute Lokve do Rijeke te ravničarska pruga. No ta konkurencija neće moći izazvati značajniji preokret.

Na trasi Autoceste A6 najpovoljnije razvojne šanse (pri čemu je potrebna izmjena plana) imali bi prateći uslužni objekti tipa A na lokaciji između Stare Sušice i Vrbovskog na koti Jablana. Ta lokacija dominira nad horizontom, nalazi se na spoju različitih prirodnih sredina i približno na vremenskoj sredini puta između Zagreba i Rijeke.

POZIVNE BILJEŠKE

- ¹ Pod pojmom *tranzitni turizam* podrazumijeva se *skup odnosa i pojava koji proizlaze iz potrebe putnika tijekom putovanja preko područja koje za njih ne predstavlja ni izvor ni cilj putovanja* (Horak, 2004).
- ² Prema podjeli koja se temelji na prometnom putu i tehničko-tehnoškim karakteristikama, promet se dijeli na cestovni promet, željeznički promet, cjevovodni promet, promet prijenosnim trakama, pomorski promet, riječno-jezersko-kanalski promet, zračni promet, poštanski promet, telekomunikacijski promet, promet lebdjelicama, promet žičarama i uspinjačama te svemirski promet.
Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Odlukom o određivanju javnih cesta po kojima se mora odvijati tranzitni promet teretnih automobila kroz Republiku Hrvatsku (Zakon o javnim cestama, *Narodne novine* broj 180/04. i 138/06.) jedinom tranzitnom prometnicom kroz Gorski kotar smatra Autocestu A6, koju obilježava trasa čvorište Bosiljevo II (A1) – Delnice – Rijeka (čvorište Orehovica, A7) u duljini od 81,0 km.
- ³ Ciljna skupina istraživačkog razgovora bili su vlasnici ugostiteljsko-turističkih poduzeća, zaposlenici u turističkim zajednicama, zaposlenici na benzinskim postajama, vlasnici uslužnog obrta te komunalni službenici. Istraživački razgovor povezan s problematikom rada proveden je u Jasenku, Lokvama, Delnicama, Skradu, Moravicama, Vrbovskom, Severinu na Kupi, Klancu, Beču i Bosancima, a njime je obuhvaćeno pedeset ispitanika.
- ⁴ Ne računajući natuknice u knjizi *Fužine, Lič, Vrata, Belo Selo, Slavica i Benkovac* (grupa autora, 1985). U knjizi se kaže da su prolaznici dio svoje zarade, još 1725., ostavljali u Fužinama koristeći se uslugama vezanim uz zaprege i kola te noćenjem i prehranom.
Sličan tekst objavio je *Jutarnji list* 31. srpnja 2010. Tekst se oslanja na arhivu Turističke zajednice Fužine, gdje se kaže da su 1737. na Karolinškoj cesti, na kojoj su se Fužine razvile, postojali konaci i odmorišta za karavane. Na temelju toga u tekstu se zaključuje da je Turistička zajednica Fužine među najstarijim turističkim mjestima na Kvarneru, pa i u Hrvatskoj.
- ⁵ Po austrijskom caru Karlu VI., odnosno hrvatskom kralju Karlu III., prometnica je i dobila ime.
- ⁶ Taj je prostor, gorskih značajki, carica Marija Terezija 7. studenog 1778. imenovala kao *Districtus montanus* (lat. *districtus* – kotar, područje, oblast; *montanus* – gorski, planinski), iz čega je 1880. nastao i današnji oronim.
- ⁷ Ta se cesta u literaturi susreće pod raznim nazivima (Luiziana, Lujzjana, Lujziana i Luizijanska cesta). Najčešći je naziv Lujzijanska cesta, a njega upotrebljavaj i Klaić (1989) (Knežević, 1995).
- ⁸ Stipetić i Feletar (2003) navode podatak da su u istovremeno s Lujzijanskom cestom podignute i Marmontova cesta, Lička cesta, Turopoljska cesta, Sutlanska cesta te Bistrička cesta.
- ⁹ Rudolf Strohal (Lokve, 5. travnja 1856. – Zagreb, 21. ožujka 1936.) u knjizi se oslanja na podatke koje je prikupio i zabilježio njegov otac dok je bio predstojnik malovodskoga (lokvarskoga) područja u gradnji Lujzijanske ceste.
- ¹⁰ Unatoč činjenici što Lujzijana ima status hrvatske povijesne ceste (Stipetić i Feletar, 2003) te što se nastoji da postane turistički proizvod sama za sebe (grupa autora, 2007), nijedan od takvih objekata nije zaštićen ni rekonstruiran.
- ¹¹ Društvo Lujzinske ceste (osnovano u Beču, koncesiju na cestu dobilo je 1816.) uočilo je važnost sigurnosti putnika i dolazećega tranzitnog turizma te je uvelo niz mjera za njihovo poboljšanje. Dali su dilžansama oružanu pratnju te su napravili prosjeku šume uz trasu ceste u širini puškometa (Glad, 2007b).

- ¹² Voznim redom regulirani su zaustavljanje vlakova na postajama i duljina zaustavljanja. Uz postaju koja ima restoran i u kojoj vlak duže stoji zbog odmora i objeda putnika u voznom su redu bili nacrtani prekriženi nož i vilica. Duže zadržavanja vlakova ukinuto je 1963.
- ¹³ Na poticaj zagrebačkih planinara ogulinsko-plašćanski prostor postao je izletničko područje te je u Ogulinu 1874. osnovan Planinarski savez Hrvatske. Time su Hrvati postali deveti narod u svijetu s planinarskom organizacijom, a Ogulin je postao prepoznatljivo odredište na planinarskome turističkom tržištu.
- U Fužinama su izletnike zvali rečanima. Taj se izraz donedavno upotrebljavao kao sinonim za turista.
- ¹⁴ Važni investitori bili su i pojedinci, osobito povratnici iz Amerike. Tako se za Vrbovsko spominje Ribić koji je podigao svratište Kolodvor. Ono se sastojalo od restorana, salona, spavaćih soba, kočijaških zaprega za prijevoz gostiju te štale i kolnice za kirijaške zaprege (Strohal, 1935).
- ¹⁵ Pet od sedam pansiona podignuto je u doba velike ekonomske krize, što u drugim turističkim regijama nije bio čest slučaj.
- ¹⁶ Pruga je ostala nepoznata i rijetko se spominje u literaturi premda je 1939. i 1940. bila najveće gradilište u Hrvatskoj. Na njoj je prije zatvaranja gradilišta izvedeno više od pedeset posto svih zemljanih radova te su podignuti mostovi i prokopani tuneli. Najduži je bio tunel Lovnik (2285,5 m), koji je dijelom i podzidan (Klodić, 1938).
- ¹⁷ Prihode koje su do tada donosili kolodvorski restorani željeznica je pokušala nadoknaditi pružanjem usluga u vagon-restoranima. Takav oblik tranzitne usluge uveden je nakon elektrifikacije pruge (od 1952. do 1966.) u sve brze vlakove na relaciji Zagreb – Rijeka (Zobundžija i dr., 1983).
- ¹⁸ Nakon blokade koju je nametnula Rezolucija informbiroa 1953., glavna poveznica tadašnje države s vanjskim tržištima postala je Lujzijanska cesta. Zbog toga je ubrzana obnova trase Lujzijane koja je bila glavni pristup riječkoj luci. Cesta je popločena kamenim kockama, a poslije je preko kocaka položen asfalt.
- ¹⁹ U Zalesini postoji pansion i seminar Šumarskog fakulteta Zagreb, međutim oni nisu otvorenog tipa.
- ²⁰ Takve su tržnice postojale na lokacijama, Rogozno, Lokve-Vidikovac, Lokve-žaba, Delnice-benzinska postaja, Kupjak, Skrad-tranzitni restoran, Vrbovsko-vidikovac i Severin na Kupi.
- ²¹ Odnosi se na one koji su opskrbljivali neizravne potrebe tranzitnog turizma u drugim uslužnim objektima ili su proizvodili hranu.
- ²² Upitna je validnost podataka o turističkom prometu u Severinu na Kupi jer su potpuno jednaki podaci za broj noćenja i broj gostiju, što je u praksi gotovo nemoguće.
- ²³ Politička i energetska kriza.
- ²⁴ Opažački sadržaj u terenskom prikupljanju i procjeni relevantnih podataka činili su:
- popunjenost parkirališta vozilima
 - priprema jelâ na otvorenoj vatri
 - popunjenost objekta gostima
 - estetski dojam
 - fizičko stanje građevina.
- ²⁵ Sadržaj usluga na autocestama, koji mogu biti dostupni s jedne strane ili s objiju strana, označuje se slovima. Znak A (parkirališne površine, površine za odmor i rekreaciju, WC, pitka voda, sadržaji za invalide, dječje igralište, benzinska postaja s trgovinom i caffè-barom, restoran, motel, autoservis, turističko-informativni centar) ima najviše sadržaja, a D (parkirališne površine, površine za odmor i rekreaciju, WC, pitka voda, sadržaji za invalide, dječje igralište) najmanje.
- ²⁶ Tifon zapošljava deset djelatnika, a Marche International trideset.
- ²⁷ Produktivan je primjer restoran Bosiljevo u Bosancima.

LITERATURA

- Andrić, N., 1981: Turizam, u: *Gorski kotar*, Tipograf, Delnice, 735-753.
- Bićanić, R., 1951: *Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji 1750.-1860.*, JAZU, Zagreb.
- Chylak, R., 1981: Prometnice, u: *Gorski kotar*, Tipograf, Delnice, 165-175.
- Despot, M., 1953: *Historijat trgovačkih puteva između Rijeke i zaleđa u XVIII. i XIX. st.*, Matica Hrvatska, Zagreb.
- Erceg, I., 1961: *Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije 1776/77*, JAZU, 373-418.
- Glad, M., i dr., 2007: Lujzinska cesta, najmodernija prometnica cijelog austrijskog carstva, I dio, *Ceste i mostovi* 6, Zagreb, 90-95.
- Glad, M., i dr., 2007: Lujzinska cesta, najmodernija prometnica cijelog austrijskog carstva, II dio, *Ceste i mostovi* 7, Zagreb, 92-98.
- Grupa autora, 1975: *Gorska Hrvatska – Lika i Gorski kotar*, knjiga 4., Školska knjiga, Zagreb.
- Grupa autora, 1985: *Fužine, Lič, Vrata, Belo Selo, Slavica i Benkovac*, Odbor za proslavu 200-godišnjice škole Fužine, Fužine.
- Hirc, D., 1890: Ceste, prohodi i željeznice jugozapadne visočine, *Narodne novine* LVI, Zagreb.
- Horak, S., 2006: Tranzitni turizam, u: *Hrvatski turizam, plavo, bijelo, zeleno*, Institut za turizam, Zagreb, 93-118.
- Horak, S., 2004: Teorijska razmatranja i tranzitni turizam, *Ceste i mostovi: glasilo Hrvatskog društva za ceste* 3-4, 107-112.
- Jelinović, Z., 1957: *Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi*, JAZU, Zagreb.
- Klodić, M., 1938: Proga Črnomelj-Vrbovsko, *Slovenec* LXVI, 274, Ljubljana.
- Knežević, R., 1995: Tranzitne prometnice kroz Gorski kotar, *Geografski horizont* 1, Zagreb, 40-47.
- Knežević, R., 2003: Promjene u dinamici i strukturi stanovništva Gorskog kotara, u: *Zbornik radova 3. hrvatskog geografskog kongresa*, Zadar, 346-356.
- Kušen, E., 2003: Značenje lokacije pratećih uslužnih objekata – domaća i inozemna iskustva, *Ceste i mostovi: glasilo Hrvatskog društva za ceste* 49, (1-2), Zagreb, 17..
- Lukić, A., Opačić, V. T., Zupanc, I., 2009: Druga strana autoceste Zagreb – Rijeka: sociogeografske implikacije u brdsko-planinskoj ruralnoj periferiji Hrvatske, *Društvena istraživanja* 18, 1-2 (99-100), Zagreb, 153–173.
- Moravček, G., 2004: Cesta stvarana kroz tri stoljeća, *Sušačka revija* 69, Rijeka, 201-212.
- Pirjevec, B., 2002: *Počela turizma*, Mikrorad, Zagreb.
- Slukan Altić, M., 2005: Kartografski izvori za rekonstrukciju i praćenje razvoja prometnih komunikacija, *Ekonomska i ekohistorija* 1, br. 1, 85-101.
- Strohal, R., 1935: *Uz Lujzinsku cestu*, Tipografije, Zagreb.
- Štetić, S., 1988: Tranzitni turizam u regionalnom razvoju, *Turizam* 1, Zagreb, 7-11.
- Stipetić, D., Feletar, D., 2003: *Hrvatske povijesne ceste kao panoramsko-turistički koridori (projekt zaštite)*, Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, Zagreb, 1-34.
- Šugar, H., 2006: *Razdoblje izgradnje Karolinške ceste i njezin graditelj Antun Matija Weiss*, Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb.
- Vrbanac, Z., 1984: Ugostiteljstvo i turizam – velika šansa vrbovske općine, u: *Općina Vrbovsko, njena prošlost-njena sadašnjost*, Školska knjiga, Zagreb, 250-260.
- Zobundžija, L., i dr., 1983: *110 godina riječke željeznice 1873-1983.*, Tipograf, Rijeka.

IZVORI

- Androić, J., 2005: *Ljeto na Lujzijani*, Spectrum, Delnice.
- Antić, V., 1955: Izvještaj o radu Turističkog saveza za Hrvatsko primorje, Gorski kotar i Istru, *Sušačka revija* 65, I-II, Rijeka.
- Izvještaji Turističkog saveza za Hrvatsko primorje i Gorski kotar, Sušak, *Jadranska straža* 3, 1932.
- Jutarnji list*, 31. srpnja 2010.
- Kramarić, M., 2006: *Tranzitni turističko-ugostiteljski objekti severinskog područja i njihova transformacija*, Diplomski rad, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija.
- Krmpotić, M., 2011: Gorski kotar u deset godina izgubio stanovnika koliko zajedno imaju Brod Moravice, Lokve i Skrad, *Novi list, goranski list*, Rijeka.
- Modrić, S., 2004: Janjeća cesta odlazi u povijest, *Novi list, goranski list*, Rijeka.
- Obrasci TU-11 (za razdoblje 1959. – 2010.).
- Opća enciklopedija*, 1977., Leksikografski zavod, Zagreb.
- Pravilnik o proglašenju turističkih mjesta iz 1936. godine, 1986., *Turizam* 34, No. 9.
- Službene novine Primorsko-goranske županije* 09/08.
- Zakon o javnim cestama, *Narodne novine* 180/04. i 138/06.
- http://sl.wikipedia.org/wiki/Avtocesta_A1; (20. 05. 2011).
- http://www.google.com/#hl=hr&gs_nf, www.arz.hr; (20. 05. 2011).
- http://en.wikipedia.org/wiki/M1_motorway_%28Hungary%29; (20. 05. 2011).

SUMMARY

Changes in the Economic Importance of Transit Tourism in Gorski Kotar

Rade Knežević, Renata Grbac Žiković

After forestry and traffic, tourism is the most important factor in the economy of Gorski kotar. Transit traffic in Gorski kotar was associated with transit, climbing, health, winter and sport and some other features of selective tourism, but the results were poor. Transit tourism had the greatest influence on tourist traffic in Gorski kotar and its impact on economic development was important.

This paper examines the continuity of transit tourism economic importance and the impact of changes on Gorski kotar development. The aim of the paper is to consider the causes of changes in the economic importance of transit tourism in Gorski kotar and to examine the spatial consequences of those changes. The hypothesis is that changes in transit tourism economic importance have had varying complex and far-reaching consequences.

The study is based on the empirical and field mapping method and the research interview. The method of analysis and statistical methods are used in the part where the paper discusses tourist traffic.

The most important preliminary examinations are associated with research on transit tourism capacity utilization in Gorski kotar (Modrić, 2004; Kramarić, 2006), problems related with that form of selective tourism and spatial changes that occurred after transit tourism was redirected to just constructed roads (Lukić, et al., 2009).

Four development periods and meanings of transit tourism in Gorski kotar can be distinguished.

The first period is associated with the development of carriages traffic on the Karolina (1732) and Lujzijana [Louisiana] Roads (1811). In this first period, transit tourism has led to the improvement of the basic infrastructure and it had a great influence on the settlement of Gorski kotar.

During the 18th century, important spatial changes on the Karolina Road route occurred in Mrkopalj and Ravna Gora which, thanks to the services sector, attained the status of an imperial trade route. In the 19th century, the leading role in overseeing the intensity of tourism development in Gorski kotar was that of the *Lujzijana Road Company*. The stations on the route became part of the tourism infrastructure, where the *Company* built taverns and inns for travellers, as well as stables. The spatial distribution and importance of the stations influenced the immigration process as well as the formation of settlements and, therefore, the physiognomic structure of the central part of Gorski Kotar.

In the second period, the Zagreb-Karlovac-Rijeka railway became a major transit route, which was opened in 1875. The railway proved to be more successful than roads in overcoming the temporal and spatial barriers so it took over the transportation of passengers from the roads. The greatest economic benefit from the railway transit tourism was enjoyed by the transportation company that established supporting service facilities at the railway stations.

Changes that occurred in the second period, after the redirection of transit tourism, were associated with numerous socio-demographic implications. Transit tourism disappeared completely in the area from Zdihovo to Stubica and from Lokve to Gornje Jelenje.

Positive changes occurred in the area from Ljubošina to Vrbovsko as well as in the area from Lokve to Fužine. Skrad, Delnice and Lokve attracted much more favourable support for transit services than there had been earlier. The Louisiana Road route and the Karlovac-Rijeka railway line met at these locations and the transit tourism in these settlements received synergic support.

The development of the third period was influenced by all the mass car traffic and the renewed importance of the Louisiana Road transport. That period occurred during the 1960-ties and began to weaken after the diversion of traffic to the Bosiljevo-Rijeka route in 2003.

The first and second period of transit tourism in Gorski kotar had been of secondary economic importance, while it became the leading branch of the local economy at the end of the third period.

The latest changes conceived at the beginning of the fourth period are taking place without any planning basis, and transit tourism has lost the economic significance it had earlier. Research of transit tourism has shown that development forms and crisis situations are repeated and that the consequences are usually complex and far-reaching. Therefore, it is important to conclude that the development stages are slowly changing and that their life expectancy is slightly longer than seventy years.

Primljeno (Received): 06-04-2012

Prihvaćeno (Accepted): 10-06-2013

Rade Knežević

Sveučilište u Rijeci
Fakultet za menadžment u turizmu i
ugostiteljstvu
Primorska 42, 51410 Opatija
radek@fthm.hr

Renata Grbac Žiković

Sveučilište u Rijeci
Fakultet za menadžment u turizmu i
ugostiteljstvu
Primorska 42, 51410 Opatija
renata.gz21@gmail.com