

Dr. sc. EDNA MRNJAVAC, redoviti profesor  
Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, Sveučilište u Rijeci

## PROMET KAO ČIMBENIK TURISTIČKOG RAZVITKA "OPATIJSKE RIVIJERE"

*UDK 656:338.486/(497.5 Opatija)*

Da bi povratila "image" jedne od najatraktivnijih turističkih destinacija Mediterana opatija i njena Rivijera trebaju se vratiti izvornom prometnom konceptu koji je prije više od sto godina omogućio kvalitetnu povezanost sa državama srednje Europe. Taj prometni model obuhvaćao je tri elementa: povezanost s emitivnim tržištem, povezanost na lokalnoj razini te organizaciju izleta radi povećanja atraktivnosti ponude i aktiviranja neposrednoga zaleđa. Uz dobru cestovnu povezanost sa okruženjem, te relativno bogatu ponudu izleta, organizacija prometa na lokalnoj razini izvorom je najvećega nezadovoljstva posjetitelja, te će iziskivati i najveće investiranje u nove ekološki prihvatljive projekte. I promet u kretanju i promet u mirovanju treba biti otvoren za radikalne zahvate, koji uz velika ulaganja povećavaju indirektnu profitabilnost svih turističkih subjekata, rješavaju prometnu podkapacitiranost ali istovremeno i sami pridonose atraktivnosti destinacije na kojoj prometuju.

### 1. UVOD

Opatijska rivijera predstavlja jednu od od najatraktivnijih hrvatskih destinacija. Najznačajnije komparativne prednosti u usporedbi s ostalim hrvatskim destinacijama jesu: image mondenoga turističkoga obitavališta srednjeeuropske gospode iz 19.stoljeća o čemu svjedoči jedinstvena kombinacija raskošne arhitekture, šetnica i njegovanih parkova, vrlo blaga mikroklima koja nastaje mješanjem morskih i planinskih zračnih masa, te mala udaljenost od državne granice a time i od glavnine emitivnoga tržišta.

Blizina emitivnoga tržišta značajna je pretpostavka za bržu i jednostavniju prometnu dostupnost, no ne i dovoljna. Jedino suvremena prometna infrastruktura zadovoljavajuće propusne moći može omogućiti cjelovito valoriziranje prednosti prometnih sredstava i specifičnih oblika organizacije putničkoga prijevoza, dakle kvalitetnu prijevoznu uslugu.

U prvim počecima razvitka Opatije i čitave Rivijere kao jedne od najznačajnijih turističkih destinacija prometna povezanost je imala vrlo značajnu ulogu i njenom se unapređenju posvećivala velika pozornost. Istraživanja i anketiranje

posjetitelja pokazuju da danas ta uloga nije ništa manja, ali je nesrazmjernost između obima i potreba potražnje i kvalitete i obima ponude mnogo veći.

Promet je osnovni element kvalitete turističke destinacije – bez suvremenoga prometa nema atraktivne turističke destinacije.

## 2. PROMET – PRETPOSTAVKA TURIZMA OPATIJSKE RIVIJERE

Povijest turizma "Opatijske rivijere" izuzetan je primjer kako dobra prometna povezanost može propulzivno utjecati na razvitak turizma u području koje je do tada imalo sasvim drugačiji društveni i gospodarstveni profil.

O važnosti prometa u turističkom razvitku "Opatijske rivijere" svjedoče brojne povijesne činjenice iz 19. stoljeća. Riječki patricij Iginio Scarpa otkupio je poluotok nedaleko od opatije i uredio ljetnikovac, nazvavši ga prema svojoj supruzi Angiolini, nedugo nakon proboja priobalne ceste Rijeka – Volosko.<sup>1</sup> Južne željeznice su po izgradnji željezničke pruge Rijeka – Pivka – Ljubljana (1873.) prionule gradnji prvoga opatijskoga hotela – hotela Kvarner, u nastojanju da povećaju putnički promet i, naravno prihod, tek izgrađenom prugom. Interes bogate klijentele iz srednje Europe, premašio je sva očekivanja, te su ubrzo nakon toga izgradile i drugi opatijski hotel – hotel Imperijal.

No, usprkos, za to vrijeme, velikim investicijskim ulaganjima u prometnu infrastrukturu i hotelske kapacitete Opatija i Rivijera ne bi sebi osigurale tako istaknutu ulogu u razvitku turizma u Europi da nije uslijedilo uspostavljanje sustavne međuzavisnosti prometa i turizma. Promet se oblikovao prema potrebama turista a prema najnovijim tehničkim mogućnostima onoga vremena. Jedan dio toga sustava obuhvaćao je promet prema svim najznačajnijim europskim gradovima (emitivno tržište!); drugi dio sustava sačinjavala je prometna povezanost na području Rivijere; treći dio sustava obuhvaćao je turistička putovanja u trajanju od nekoliko sati do više dana kopnom i morem do destinacija koje su posjetiteljima "Opatijske rivijere" mogle biti atraktivne.

*Krajem 19. stoljeća, kada "Opatijska rivijera" već raspolaže s više desetaka hotela, vila, pansiona i ugostiteljskih objekata, iz Beča jednom dnevno – u 19 sati polazi direktan vlak za Opatiju, u koju stiže narednoga dana oko 11 sati. Od željezničke stanice u Matuljima do Opatije i ostalih mjesta na Rivijeri voze automobili, kočije i električni tramvaj koji za tu namjenu ima i poseban prtljažnik pored ulaznih vrata. Električni tramvaj održavao je liniju Matulji – Volosko – Opatija – Ičići – Ika – Lovran, a putovanje od početne do završne stanice je trajalo jedan sat.*

*Iz područja Ugarske posjetitelji dolaze željezničkom prugom do Rijeke (izgrađena također 1873.); oni iz srednje Europe koriste željezničku prugu Prag – Trst. U oba slučaja frekvencija polaska je jedan vlak dnevno. Direktne redovite veze kočijom postoje za sve važnije talijanske gradove poput: Trsta, Venecije, Rima sa stajanjem u Bologni i Firenzi, Milana, Torina i Genove.*

*Opatija je bila ishodište frekventnoga linijskoga putničkoga prijevoza morem. Najznačajnije linije bile su one prema:*

- Veneciji (2 – 3 puta tjedno; trajanje putovanja 10 sati)
- Anconi (2 puta tjedno; trajanje putovanja 14 sati).

<sup>1</sup> Muzur, A.: Opatija – Šetnja prostorom i vremenom, Lions Klub, Opatija – Rijeka, 2003., str. 10.

*Linija za Anconu bila je izuzetno značajna jer se na nju nastavljao vozni red brzoga direktnoga putničkoga vlaka za Rim, s mogućnošću nastavka putovanja vlakom za druge sjevernotalijanske gradove.*

*Iz Opatije započinjao je učestali linijski prijevoz morem za obalna mjesta i gradove u Kvarnerskom zaljevu i to za:*

- *Rijeku (6 – 8 puta dnevno; trajanje putovanja 35 minuta);*
- *Lovran (5 – 8 puta dnevno);*
- *Pulu (3 puta tjedno, s pristajanjem na Brionima);*
- *Rabac (3 puta tjedno);*
- *Trst (1 puta tjedno);*
- *Lošinj (2 puta tjedno);*
- *Zadar s pristajanjem u Rijeci (2 puta tjedno).*

*Organizirali su se izleti u trajanju od nekoliko sati do najviše jednoga dana za otočka mjesta na Krku, Cresu, Lošinj, Rabu i Susku. Linijski prijevoz automobilima i autobusima nudio se prema Rijeci (svakih 20 minuta), vrhu Učke i Trstu. Izleti kopnom nudili su se za mjesta u neposrednoj blizini uključujući i Postojnsku jamu. Bilo je moguće unajmiti motocikl, čamac, a kasnije s pojavom zračnoga prometa i hidroplan.*

*Poslovima organizacije turističkih putovanja i prodajom karata za vlakove i brodove, te promocijom bavile su se turističke agencije koje se specijaliziraju za pojedine poslove.<sup>2</sup>*

Nameće se zaključak da je već u drugoj polovici 19. stoljeća, a to je potrajalo do sredine 20. stoljeća "Opatijska rivijera" raspolagala prometnim sustavom koji je obuhvaćao povezanost željeznicom, cestom i brodom s emitivnim tržištem, povezanost svih mjesta na Rivijeri s punktovima u kojima su završavali magistralni prijevozi te međusobnu povezanost, kao i izuzetno brojne i raznovrsne izlete kopnom i morem do bližih i daljih mjesta. Prometni sustav u funkciji turizma "Opatijske rivijere" bio je izuzetno dobro organiziran, po uzoru na prometna rješenja najrazvijenijih europskih država i gradova. I danas, kada je slika prometa sasvim drugačija, ondašnji prometni sustav koji je bio u potpunosti u funkciji turizma, i dalje živi u brojnim aktualnim rješenjima, a nekima koja su napuštena bi se možda trebalo vratiti na način primjeren suvremenim mogućnostima i potrebama.

### 3. TURISTIČKA POTRAŽNJA I UTJECAJ NA PROMET

Istraživanje turističkih tokova koje je provedeno po hrvatskim županijama, pokazalo je da u Primorsko-goransku županiju,<sup>3</sup> turisti uglavnom dolaze koristeći cestovni promet – 99,4% ( 71% koristi automobil, kamper i kamp-prikolicu 14%, autobus 9%), a udio ostalih prometnih grana je zanemariv: vlak 0,4%, zrakoplov 0,1% i

<sup>2</sup> Prema turističkim publikacijama s kraja 19. i početka 20. stoljeća, u kojima je uz detaljni opis smještajnih objekata, lječilišta, ordinacija trgovina uvijek dosta prostora bilo posvećeno prometnoj povezanosti i turističkim putovanjima sa cijenama prijevoza i opisom carinskih formalnosti.

<sup>3</sup> Istraživanjem su obuhvaćene 24 destinacije koje ostvaruju najveći turistički promet u PGŽ, među kojima je i Opatija, pa se stoga može smatrati da se rezultati odnose i na mjesta "Opatijske rivijere".

brod 0,1%.<sup>4</sup> U odnosu na strukturu prometnih grana u dolascima turista u Hrvatsku za Primorsko-goransku županiju karakterističan je još veći udio cestovnoga prometa u odnosu na ostale prometne grane. To je moguće objasniti blizinom granice sa Slovenijom i Italijom, dakle i s emitivnim tržištem.

Većina posjetitelja dolazi u Primorsko-goransku županiju radi glavnoga godišnjega putovanja, a tek manji dio na 2. ili 3. putovanje tijekom godine. U skladu s time je i prosječna duljina boravka – 10 dana za individualne posjetitelje, a 9 dana za organizirane grupe.<sup>5</sup>

Blizina turističke destinacije, u ovom slučaju "Opatijske rivijere", omogućuje lakše donošenje odluke o kretanju na putovanje, potiče češća putovanja, koja je najjednostavnije i najbrže obaviti automobilom. Relativno dugačak prosječan boravak turista na području Rivijere, ukazuje na potrebu organiziranja "boravka" automobila u istom tom razdoblju. Determinante turističko-automobilskih tokova jesu sadržaji i objekti koji predstavljaju sastavnice turističke ponude.

Ovako veliki udio cestovnih vozila u dolascima turista, predstavlja opasnost za ugrožavanje prirodnih resursa, budući da upravo cestovni promet najviše zagađuje i devastira okoliš. Naznake ove opasnosti već su vidljive iz dijela istraživanja koje se bavi zadovoljstvom posjetitelja. Oni su nezadovoljni "tišinom i mirom" i "ekološkom očuvanošću". Zbog toga je već sada potrebno voditi računa o buci, zagađenju ispušnim plinovima, tvarima i mogućnostima nastupa ekoloških akcidenata, te pripremiti moguće "scenarije" za brzo i učinkovito upravljanje izvanrednom situacijom.

Posjetitelji su također nezadovoljni "ponudom organiziranih izleta u okolicu", za što nije direktno odgovoran promet već i organizatori takve ponude. Izrazito nepovoljnom ocjenom posjetitelji su ocijenili kvalitetu lokalnoga prijevoza. Za kvalitetan prijevoz potrebna je odgovarajuća prometna infrastruktura, koju je na području "Opatijske rivijere", zbog uskoga obalnoga pojasa i brdovite konfiguracije terena, teže i skuplje graditi. No, to ne može biti opravdanje, posebice u uvjetima velikih potencijala i planova za razvitak turizma na području Rivijere. Ili treba postaviti razvojne ciljeve na nižoj razini, ili treba osigurati sredstva za izgradnju odgovarajuće prometne infrastrukture.

S modernizacijom cestovne infrastrukture prema granici s EU, ali i u ostalom dijelu Hrvatske slijedom drugih prometnih koridora, te s obzirom na tradicionalno emitivno tržište "Opatijske rivijere", nije realno očekivati bitne promjene u strukturi prometnih grana, posebice ne u kratkoročnom razdoblju. Dugoročno bi, s modernizacijom ostalih prometnih grana, posebice željeznice, te s eventualnim tržišnim promjenama, povratak turista iz udaljenijih europskih destinacija, moglo doći do manjih korekcija udjela u korist ostalih prometnih grana.

#### **4. PROMETNA POVEZANOST OPATIJSKE RIVIJERE MEĐUNARODNIM I DRŽAVNIM PROMETNIM KORIDORIMA**

Prometni sustav u funkciji turističkoga razvitka destinacije treba obuhvaćati dva podsustava koji funkcioniraju kao cjeline a međusobno su tijesno povezani. Moguće ih je promatrati i u smislu hijerarhijskih odnosa, pa bi prometni podsustav na

<sup>4</sup> Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj – Tomas 2001, Institut za turizam, Zagreb, 2002., str. 133.

<sup>5</sup> Ibidem, str.130-136.

području destinacije bio na nižoj razini od prometnoga sustava koji čine prometni koridori državnoga i međunarodnoga značaja kojim se ostvaruje povezanost s emitivnim tržištem.

#### 4.1. Prometna povezanost Opatijske rivijere s emitivnim tržištem

Okosnicu prometne povezanosti čine međunarodni i državni prometni koridori posredstvom kojih se turistička destinacija povezuje s emitivnim tržištem. Prometni koridori jesu prioritetni prometni pravci, na kojima se može odvijati promet različitim prometnim granama, a koji su najvažniji za kvalitetno povezivanje destinacije s izvorima potražnje. Na tim se prometnim koridorima gradi suvremena prometna infrastruktura, koja omogućava brz, siguran i udoban prijevoz.

Mreža međunarodnih i državnih prometnih koridora, odabir prioriteta u izgradnji prometne infrastrukture, te dimanika modernizacije pojedinih prometnih grana jesu u domeni međunarodne i državne prometne politike. Najširi okvir kojim se determiniraju odrednice prometne povezanosti "Opatijske rivijere" je prometna politika EU čiji su osnovni ciljevi:<sup>6</sup>

- Revitalizacija željeznica;
- Poboljšanje kvalitete u cestovnom prijevozu;
- Promicanje prijevoza morem i unutarnjim vodnim putovima;
- Postizanje ravnoteže između rasta u zračnom prometu i zaštite okoliša;
- Poticanje intermodalnosti;
- Izgrađivanje transeuropske prometne mreže;
- Poboljšanje sigurnosti na cestama;
- Usvajanje politike djelotvorne naplate prijevoza u cestovnom prometu;
- Priznavanje prava i obveza korisnika;
- Razvijanje visokokvalitetnoga gradskoga prijevoza;
- Istraživanje tehnologija za upravljanje prometom;
- Upravljanje posljedicama globalizacije;
- Zaštita okoliša za održivi prijevozni sustav.

Strategija prometnoga razvitka RH također je definirala osnovne razvojne ciljeve prometnoga sustava RH, koji su kompatibilni ciljevima prometa EU, a to su:<sup>7</sup>

- Ukupni razvitak RH i njeno međunarodno povezivanje;
- Objedinjavanje hrvatskoga prostora;
- Europska povezanost RH;
- Sukladni i postupni razvitak ukupnoga prometnoga sustava RH i njegovih pojedinih dijelova;
- Sigurnost prometnih pravaca i prometnih tokova;
- Usklađivanje razvitka prometa i zaštite okoliša.

<sup>6</sup> Bijela knjiga – Europska prijevozna politika za 2010.g.:vrijeme za odluku, HŽ, Zagreb, 2004.

<sup>7</sup> Strategija prometnoga razvitka RH, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, Zagreb, 1999., str.3-9.

Sukladno razvojnim ciljevima prometa u EU i na razini Hrvatske potrebno je definirati i ciljeve razvitka prometa u Primorsko-goranskoj županiji. Ciljevima treba osigurati takav razvitak prometa koji će biti u funkciji razvitka turizma.

U usporedbi s ostalim hrvatskim obalnim destinacijama "Opatijska rivijera" se odlikuje relativno dobrom prometnom povezanošću. To je prvenstveno uvjetovano:

- **blizinom državne granice sa Slovenijom i Italijom,**
- **blizinom najveće hrvatske luke Rijeka, koja je i značajno prometno čvorište.**

Zbog neposredne blizine Rijeke, Opatija je s emitivnim tržištem povezana svim prometnim granama osim unutarnjega vodnoga prometa. Gustoća i kvaliteta prometne infrastrukture, te zastupljenost pojedinih prometnih modaliteta daleko je od zadovoljavajuće.

Na širem opatijskome području susreću se dva vrlo značajna *međunarodna prometna koridora* i to:

- **transverzalni Vb prometni koridor** (Ukrajina – Mađarska – Zagreb – Rijeka) koji je sastavnica Europske mreže prometnih koridora;
- **longitudinalni Jadransko-jonski prometni koridor** (Italija – Hrvatska – Crna Gora – Albanija – Grčka), koji će temeljem inicijative zainteresiranih država vjerojatno uskoro postati sastavnicom Europske mreže prometnih koridora.

Cestovna infrastruktura na Vb koridoru kroz Hrvatsku gotovo je u cijelosti novo izgrađena i najvećim dijelom ima značajke autoceste. Na relaciji od Rijeke do Zagreba postoji izgrađena željeznička pruga stara preko 130 godina koja je u doba izgradnje bila smatrana suvremenom prugom; u čijoj su gradnji korištene brojne tehničke novine, no danas je, kao tipična brdska pruga, izuzetno zastarjelih performansi, te ne može biti osnova za razvitak suvremenoga željezničkoga prometa. Planirana je modernizacija željezničke pruge, a kao najpovoljnija varijanta nameće se tzv. "drežnička" pruga.

Na hrvatskom potezu Jadransko-jonskoga koridora postoji cesta (tzv. "Jadranska magistrala") koja je zastarjelih značajki i potpuno je nepodobna za kvalitetan prihvat značajnijih turističkih tokova. Planirana je izgradnja autoceste od Trsta do Kalamate, a pojedine dionice se već reliziraju. U tijeku je izgradnja dionice Jušići – Rupa, kojim će se kvalitetno riješiti cestovna veza do granice sa Slovenijom u smjeru Italije. Već desetljećima postoji projekt Jadranske željeznice, koji se vjerojatno neće moći realizirati u bliskoj budućnosti. Od njegova ostvarenja ne bi se smjelo odustati jer je željeznica s aspekta zaštite okoliša i veličine kapaciteta mnogo prihvatljivije rješenje od cestovnoga prometa.

Na spomenutome području susreću se i *prometni koridori državnog značaja* i to:

- **prema Puli tunelom Učka,**
- **prema talijanskoj granici - Trstu preko graničnoga prijelaza Pasjak,**
- **prema slovenskoj granici - Ljubljani preko graničnoga prijelaza Rupa.**

Neki od ovih prometnih pravaca imaju dijelom i međunarodnu ulogu radi povezivanja sa Italijom i Slovenijom. Prometni pravac prema Istri odlikuju značajke poluautoceste, a povećanje njegove važnosti u odnosu na "Opatijsku rivijeru" može se očekivati po oblikovanju cestovnoga prometnoga podsustava Istre. Činjenica da su ovi prometni pravci zastarjelih značajki, ne pridonosi bitno prometnoj izoliranosti Opatije i Rivijere zbog male udaljenosti od državne granice, na koju se nastavljaju uglavnom suvremeni prometni pravci Italije i Slovenije.

Na prometnome pravcu prema Sloveniji (Ljubljani) do Beča postoji željeznička pruga, koja vodi do Rijeke, ali je na njoj i željeznička postaja Matulji. Kako je i ova pruga stara preko 130 godina nemoguće je značajnije povećati kvalitetu prijevozne usluge, posebice brzinu, no moguća je veća frekvencija vlakova, primjerice turističkih, u suradnji sa susjednom Slovenijom.

Zahvaljujući neposrednoj blizini Rijeke ali i Pule, "Opatijska rivijera" raspoláže znatnim potencijalom za korištenje usluga zračnoga prometa, budući da se u oba grada nalaze zračne luke otvorene za međunarodni promet putnika i to obje s dominantno turističkom funkcijom. Neznatan udio zračnoga putničkoga prometa koji gravitira Rivijeri kao turističkoj destinaciji posljedica je strukture emitivnoga tržišta Opatije, koje preferira druge prometne oblike. Individualnim posjetiteljima na raspolaganju su sportske zračne luke na Grobniku i Lošinju.

Blizina Rijeke i obalna lokacija "Opatijske rivijere" utječu na izuzetnu važnost pomorskoga prometa. Uspoređujući ulogu pomorskoga prometa danas, s ulogom prije stotinjak godina uočljiva je bitna promjena. Brodovi se gotovo uopće više ne koriste kao sredstvo povezivanja s emitivnim tržištem.

Rijeka je ishodište razvijenoga linijskoga putničkoga servisa za Split – Dubrovnik – Igoumenitsu – Patras, te sjevernojadranske otoke – Cres, Rab, Susak, Silbu, Ilovik, Unije i Lošinj, no turisti koji borave na Rivijeri uglavnom koriste ove linije za upotpunjavanje turističkoga doživljaja izletima do bližih ili udaljenijih obalnih destinacija. Riječka luka također se oblikuje u početno-završnu luku kružnih putovanja po hrvatskome dijelu Jadrana, pa ovaj oblik turizma može imati određenu ulogu u generiranju posjetitelja Opatijske rivijere u obliku izletničkih putovanja.

Osim linijskoga prijevoza pomorski promet nudi neograničene mogućnosti za posjete obalnim destinacijama u Kvarnerskome zaljevu od kojih su mnoge nedostupne kopnenim putem, pa se time obogaćuje ponuda destinacije.

#### 4.2. Organizacija prometa u Opatiji i naseljima "Opatijske rivijere"

Prilikom sagledavanja uloge prometa u turističkoj destinaciji u osjećaju zadovoljstva turista posebnu važnost ima organizacija prometa na lokalnoj razini – u naselju u kojem borave, jer se s time posjetitelji susreću svakodnevno i kontinuirano. U turističkim naseljima odvijaju se i međusobno interferiraju prometni tokovi:

- **domicilnoga stanovništva,**
- **lokalni tokovi prema najbližem većem gradskom središtu,**
- **snabdijevanja,**
- **turista,**
- **tranzita i**
- **otpada**



**Tokovi domicilnoga stanovništva** kreću se od pojedinačnih mjesta stanovanja prema:

ustanovi predškolskoga odgoja, školama, pošti, ZAP-u, bankama, zgradama tijela lokalne uprave, vjerskim objektima, trgovačkim centrima, tržnici, mjestima zaposlenja... Glavnina tokova ima kontinuirani karakter.

**Lokalni tokovi u smjeru od i prema najbližem većem središtu**, u ovom slučaju Rijeci, koja je administrativno i privredno središte Primorsko-goranske županije, imaju izvor u naseljima Rivijere. Razlozi pojave ovih tokova jesu putovanje na posao, u školu, na fakultet, u bolnice, kazalište... Dio tokova ima kontinuirani a dio povremeni karakter.

**Prometni tokovi vezani za snabdijevanje** imaju kontinuirani karakter s naglašenim sezonskim oscilacijama, pa su tijekom turističke sezone mnogostruko veći i izmjenjene strukture u odnosu na izvansezonsko razdoblje. Snabdijevaju se trgovine, ugostiteljski objekti, hoteli, poduzeća i njihovi uredi, benzinske crpke. Snabdijevanje trgovina je kontinuirano, no tijekom turističke sezone potrebne su veće količine i izmjenjena struktura proizvoda. Neki hoteli i ugostiteljski objekti snabdijevaju se tijekom čitave godine a neki ne, pa su time determinirani smjerovi i obim prometnih tokova. Poznavanje smjerova kretanja, obima i strukture tokova vrlo je bitno zbog većih dimenzija teretnih i dostavnih vozila te ograničene brzine kretanja.

**Turistički tokovi** su prisutni na svim relacijama unutar naselja i prema ostalim bliskim destinacijama. Najveća frekvencija, međutim može se očekivati između smještajnih objekata – hotela te ostalih objekata privatnoga smještaja i turističkih sadržaja – ugostiteljskih objekata, plaža, šetnica, kulturnih objekata, objekata sa zabavnim sadržajima, trgovačkim centrima, zdravstvenim stanicama, poštama, bankama, turističkim agencijama, prometnim terminalima, kako lokalnoga tako i magistralnoga ili međunarodnoga prometa.

Obim **tranzitnih tokova** na najužem području destinacije ovisi o organizaciji državnih i međunarodnih koridora. U uvjetima postojanja suvremene prometne infrastrukture dovoljne propusne moći i lokacije prometnih terminala izvan gradske jezgre, do koje se dolazi frekventnim gradskim prijevozom, tranzitnih tokova na području destinacije neće uopće biti. Na području "Opatijske rivijere" nije prisutna takva organizacija magistralnoga i međunarodnoga prometa, dio tranzitnih tokova opterećuje ionako nedovoljnu propusnu moć gradskih prometnica. Stoga je od velike važnosti što prije te tokove usmjeriti drugim pravcima, izvan samoga grada, što je upravo u tijeku kompletiranjem riječke zaobilaznice u čitavoj duljini.

Organiziranje **tokova otpada** i zbrinjavanje na određenim lokacijama dobiva na značaju s porastom ekološke svijesti. Ovi tokovi imaju kontinuirani karakter, ali su tijekom sezone mnogostruko veći u odnosu na izvansezonsko razdoblje. Prilikom organiziranja tokova potrebno je voditi računa o dinamici i vremenu zbrinjavanja, kako bi interferencija s ostalim prometnim tokovima bila što manja.

Pretpostavka dobre organizacije prometa u destinaciji je usklađenost; po dinamici, kontinuitetu, smjeru, dnevnim i sezonskim oscilacijama; međusobno različitih prometnih tokova. Usklađivanje treba obuhvatiti i dva stanja prometnih tokova:

- kretanje
- mirovanje.



Za kretanje je potrebna odgovarajuća mreža prometnica i propusna moć. Za mirovanje je potreban odgovarajući prostor – garaže ili parkirališta, lociran na mjestima gdje postoje potrebe za mirovanjem, također dovoljne propusne moći. Prometni tokovi prelaze iz stanja kretanja u stanje mirovanja, i obrnuto, kontinuirano, različitom dinamikom i na različitim lokacijama. Stoga je i ove parametre potrebno ugraditi u prometni sustav na lokalnoj razini kako bi se uz najmanje investicije ostvarila najveća učinkovitost.

Prilikom ocjenjivanja organizacije prometa na lokalnoj razini - na gradskome i prigradskome području "Opatijske rivijere" potrebno je istaknuti da ona nije zadovoljavajuća, što su potvrdili i posjetitelji u spomentom istraživanju Instituta za turizam iz Zagreba. Disproporcija između prometnih potreba i raspoloživih kapaciteta najveća je u Opatiji, jer u njoj boravi najveći broj turista i izletnika, a u njoj su koncentrirane administrativne funkcije za čitavu Rivijeru.

Organizacija gradskoga prometa u Opatiji zasniva se gotovo isključivo na osobnim automobilima, a samo djelomično na autobusima, koji obavljajući prigradski promet samo prolaze Opatijom, te na taksi vozilima koja su brojna i s ozirom na cijenu vrlo pristupačna. Ovakova organizacija potpuno je neprimjerena turističkoj destinaciji kao što je Opatija. No, Opatija u tom kontekstu nije izuzetak, jer se u cjelini u svim hrvatskim turističkim destinacijama oblikovanju gradskoga prometa nije posvećivala pažnja, a stanje se, u pravilu, ublažavalo parcijalnim zahvatima. Cestovni promet je u ulozi isključivoga nositelja gradskoga prometa nepovoljno rješenje, zbog negativnih posljedica: buke, zagađenja te potrebe za velikim površinama kako za kretanje tako i za mirovanje.

Stoga se i prometna politika EU posebno zalaže za odgovarajuće plansko i sustavno oblikovanje gradskoga prometa. Cestovni promet nije moguće eliminirati iz gradskoga prometa, no mogući su brojni alternativni i komplementarni projekti, koji su uglavnom rezultirali vrlo povoljnim učincima.

Odabir alternativnoga rješenja ovisi o obimu i kontinuiranosti tokova te oscilacijama u prometnoj potražnji. Na području Opatije moguća su brojna kompatibilna ekološka rješenja kojima bi se zadovoljio dio prometne potražnje i istovremeno povećala turistička atraktivnost. No pretpostavka za uspješnu implementaciju takvih zahvata je postupna reorganizacija cjelokupnoga prometa u Opatiji, sa ciljem da se iz najužega centra uklone vozila koja ne moraju nužno boraviti na tom prostoru.

U organizaciji gradskoga prometa Opatije najvećim problemima mogu se smatrati: nedostatak parkirališnih prostora, nedovoljna propusna moć prometnica, neodgovarajuća regulacija prometnih tokova po principu "*automobilom treba stići svugdje*", neprimjerena ograničenja prometa turističkih autobusa, parkiranje turističkih autobusa, neplansko lociranje službi i sadržaja koji ne trebaju biti u samom centru i u turističkoj zoni. Zbog toga je Opatija ne samo tijekom sezone već i u izvansezonskom razdoblju prometno blokirana, što umanjuje njenu atraktivnost i kvalitetu turističkih usluga.

Zbog znatnih dnevnih migracija Opatija je prigradskim autobusnim servisom povezana sa Rijekom i okolnim naseljima, no nedostatna frekvencija ostavlja dosta tržišnoga prostora za kvalitetniji taksi prijevoz, hotelski shuttle-prijevoz i druge oblike javnoga prijevoza putnika.

## 5. SMJERNICE ZA RAZVITAK PROMETA U FUNKCIJI TURIZMA OPATIJSKE RIVIJERE

"Opatijska rivijera" je područje intenzivnoga turističkoga razvitka još od polovine 19.stoljeća. Analiza povijesnih činjenica pokazuje da su u najperspektivnijim razdobljima velike investicije u turizam išle u korak s isto tako velikim investicijama u promet rezultirajući sinergijskim učincima koji su od ovoga područje učinili jednu od najpopularnijih destinacija u Europi.

Promet Opatije i "Opatijske rivijere" u drugoj polovici 19.stoljeća i prvoj polovici 20.stoljeća školski je primjer dobro organiziranoga sustava potpuno podređenoga razvitku turizma. Deplasirane su primjedbe, na onom stupnju razvitka prometnih potreba i prometnih sredstava to je bilo lako. Danas je oblikovati promet prema potrebama turizma još lakše, jer je zahvaljujući znanstveno-tehničkom progresu moguće zadovoljiti svaku pa i najselektivniju prometnu potrebu.

Da bi se definiralo kako i na koji način oblikovati prometni sustav "Opatijske rivijere" za budući turistički razvitak, dovoljno je okrenuti se prošlosti, i "stari" provjereni model osuvremeniti i prilagoditi suvremenim potrebama i mogućnostima.

"Stari" model prometnoga sustava je obuhvaćao tri podsustava: povezanost s tržištem, promet na lokalnoj razini – u naseljima "Rivijere" i promet radi povećanja atraktivnosti destinacije – izleti i razgledavanje okolice.

**Prometni sustav "Opatijske rivijere" u budućnosti treba zadržati spomenuta tri podsustava, prilagođavajući i osuvremenjavajući prometnu ponudu prema prometno-turističkoj potražnji.**

**Podsustav prometne povezanosti s tržištem** međunarodnim i državnim koridorima oblikuje se sukladno ciljevima prometna politike EU i Strategije prometnoga razvitka RH u kojoj je naglašena uloga prometa u razvitku turizma. Međunarodni prometni koridor Vb (Rijeka – Zagreb – Mađarska – Ukrajina) je na potezu kroz Hrvatsku gotovo u cjelosti izgrađen i to najvećim dijelom u profilu autoceste, a to će omogućiti brži i jednostavniji pristup destinacija na "Opatijskoj rivijeri".

Jadransko-jonski prometni koridor bi trebao biti obuhvaćen mrežom europskih prometnih koridora. Za povezivanje "Opatijske rivijere" s tržištem srednje Europe izuzetno je značajna dionica od Rijeke prema slovenskoj i talijanskoj granici koja se upravo gradi. U tijeku je izgradnja pojedinih dionica duž hrvatske obale, a po dovršetku čitavoga poteza u neposrednom zaleđu "Opatijske rivijere" odvijati će se značajni tranzitni tokovi prema Dalmaciji, Albaniji i Grčkoj.

Preostaje međunarodni pravac od Rijeke, preko Ljubljane do Beča koji u neposrednoj budućnosti nije predviđen za znatniju modernizaciju, pa će od Ljubljane do Rijeke turistički tokovi trebati koristiti pravac preko Zagreba do Rijeke.

Oblikovanje prometnoga sustava ostvaruje se posredstvom dvije poluge:

- **prometni koridori i izgradnja suvremene infrastrukture (prometnica i čvorišta) na njima;**
- **uspostavljanje društveno prihvatljive podjele rada.**

Ostvarivanje drugoga cilja je vrlo značajno jer se uspostavljanjem određenih odnosa između prometnih grana uspostavljaju dugoročno optimalni odnosi. U interesu je zaštite okoliša i povećanja sigurnosti sudionika u prometu, a to je i jedan od ciljeva prometne politike EU, poticati razvitak i udio željezničkoga prometa i intermodalnoga prometa.<sup>8</sup> U tom kontekstu će prometni sustav na području Hrvatske, nakon razdoblja dominantnoga razvitka cestovnoga prometa i u određenoj mjeri pomorskoga putničkoga prometa, trebati redefinirati i u mnogo većoj mjeri razvijati željeznicu te aktivirati već postojeće kapacitete zračnoga prometa. Restrukturiranje prometnoga sustava RH pretpostavka je za proširenje aktualnoga turističkoga tržišta.

**Podsustav lokalnoga prometa u Opatiji i ostalim naseljima "Rivijere"** je tek potrebno definirati i oblikovati. Kratak povratak u prošlost ukazuje na mnoštvo različitih prometnih oblika lokalnoga prometa, a većina ih je bila posebno prilagođena turistima. Kao što je već istaknuto gradski promet u naseljima "Opatijske rivijere" je jednoobrazno i neučinkovito organiziran, budući da se zasniva na osobnim automobilima, prigradskom linijskom prijevozu s polascima iz Rijeke i taksi – vozilima. Neučinkovitosti prijevoza bitno pridonosi nedostatak parkirališnih prostora uz turističke smještajne objekte i ostale turistički atraktivne sadržaje.

Reorganizacija gradskoga prometa u Opatiji i ostalim naseljima Rivijere treba obuhvatiti kvalitativno, kvantitativno i prostorno usklađivanje svih tokova prisutnih na području imajući posebno u vidu sezonske oscilacije u obimu potražnje. Organiziranje prometno-turističkih tokova treba posebno obuhvatiti potrebe za prijevozom od prometnih čvorišta do destinacija "Opatijske rivijere", javni linijski i prigodni prijevoz na lokalnoj razini, mirovanje prometnih sredstava u destinacijama i prometno aktiviranje radi turističke valorizacije pojedinih destinacija u neposrednoj blizini "Opatijske rivijere", primjerice Učke.

U oblikovanju lokalnoga prometa potrebno je uzeti u obzir određene pretpostavke:

- cestovni promet će i u budućnosti biti dominantan oblik prometa u dolascima turista zbog blizine državne granice i emitivnoga tržišta, jedino se dugoročno može smanjiti njegov udio u korist zračnoga i željezničkoga prometa;
- Rijeka će i u budućnosti imati ulogu značajnoga prometnoga čvorišta, što je vidljivo iz jačine prometnih tokova i gradnje prometne infarstrukture na međunarodnim i državnim koridorima prema gradu te same terminalske infarstrukture za sve prometne grane u samom gradu radi oblikovanja suvremenoga prometnoga čvora, pa će dobra prometna povezanost "Opatijske rivijere" s Rijekom, pozitivno utjecati na povezanost sa tržištem.

Prilikom oblikovanja lokalnoga prometa preporučljivo je analizirati u svijetu već verificirana rješenja i sukladno specifičnim potrebama "Opatijske rivijere" postupno reorganizirati lokalni promet. Inozemna iskustva omogućuju definiranje nekoliko pravaca djelovanja koji su dali pozitivne rezultate:

<sup>8</sup> Intermodalni promet u putničkome prometu treba shvatiti u kombiniranoj uzastopnoj upotrebi sredstava različitih prometnih grana u zamjenu za isključivu upotrebu cestovnoga prometa.

- zatvaranje najuže gradske jezgre za promet i pretvaranje u pješačku zonu,
- gradnja velikih parkirališta i/ili garaža na periferiji grada za sva vozila koja ne moraju nužno boraviti u centru naselja;
- organiziranje kvalitetnoga gradskoga prijevoza od javnih parkirališta i garaža do centra ( cijena prijevoza uključena je u cijenu parkiranja),
- dolazak turističkih autobusa do hotela u gradskoj jezgri jedino radi operacija ukrcaja i iskrcaja turista,
- prihvata automobila individualnih gostiju hotela riješiti od slučaja do slučaja ovisno o parkirnim mogućnostima hotela,
- dugoročno opredjeljenje bi trebalo biti da se autobusi i automobili hotelskih gostiju parkiraju (besplatno) na hotelskim parkiralištima izvan gradske jezgre, a da se od parkirališta do hotela brzo i jednostavno stiže shuttle-prijevozom u organizaciji hotela,
- snabdijevanje turističkih objekata kao i cjelokupno snabdijevanje naselja, te zbrinjavanje otpada obavljati u kasnim večernjim i ranim jutarnjim satima,
- na pristupnim prometnicama maksimalno koristiti mogućnosti različitih oblika ITS-a ( reguliranje raskrsnica, informiranje o slobodnim mjestima na parkiralištima, informiranje o zastojevima na pristupnim i magistralnim cestama) za smanjenje zakrčenja i povećanje sigurnosti,
- javni gradski i prigradski prijevoz organizirati ne samo posredstvom autobusa već i komplementarnih oblika prijevoza (bicikli, motocikli, autobusi na pogon alternativnim gorivom, trolejbusi, tramvaji, "panoramske željeznice" koje pripadaju grupi žičara.

Dugoročni cilj organizacije lokalnoga prometa treba biti supstitucija cestovnoga prometa drugim oblicima prometa tamo gdje je to moguće. Ako se pri tome koriste pojedini atraktivni oblici prometa, oni ne rješavaju samo prometne potrebe već i povećavaju turističku atraktivnost destinacije. Osim toga manje cestovnih vozila u naseljima znači manje buke, zagađenja ispušnim plinovima i štetnim tvarima, te manje potrebnoga prostora za odvijanje prometa u korist turističkih sadržaja, to se već danas prema istraživanju zadovoljstva turista iskazuje kao nedostatak "Opatijske rivijere".

**Podsustav izletničkih putovanja do bliskih destinacija.** Turističkoj atraktivnosti i veličini prihoda od turizma pridonosi dodatna ponuda među kojom su vrlo značajni izleti. Zemljopisni položaj "Opatijske rivijere" izuzetno je povoljan za organizaciju izleta morem do kvarnerskih otoka, obala Istre, obala Italije pa čak i duž čitave hrvatske obale uključujući i otoke. Polasci su mogući iz Opatije i ostalih mjesta na Rivijeri za bliske destinacije, a za udaljenije iz Rijeke, ukoliko se osigura kvalitetna prometna povezanost.

Neposredno zaleđe "Opatijske rivijere" poznato je po prirodnim ljepotama i blagoj klimi. Teško je zamisliti područje s tako velikim brojem nacionalnih parkova (Risnjak, Plitvička jezera, Krka, Paklenica) i parkova prirode u neposrednoj blizini, koji sa sve većom devastacijom prirode dobivaju na vrijednosti i atraktivnosti. No ono što "Opatijsku rivijeru" čini specifičnom je mikroklima koja nastaje miješanjem

mediteranske i planinske klime zbog neposredne blizine masiva Učke. U drugoj polovici 19.stoljeća organiziraju se izleti na Učku, a veliki interes rezultira inicijativom za izgradnju brdske željeznice 1873.godine s polaskom iz Opatije. Od tada pa do danas ideja o izgradnji brdske željeznice, kasnije i žičare, od obale Rivijere – Opatije, Lovrana ili Opatije, obnavljana je desetak puta. U pojedinim je razdobljima napušтана neposredno prije početka realizacije projekta zbog ratnih događaja (I. i II. svjetski rat). U drugoj polovici 20.stoljeća također je obnavljana nekoliko puta, a posljednji put u Studiji "Osnove dugoročnoga razvoja Parka prirode Učka" kada je predložena kombinacija "panoramske željeznice" na relaciji Opatija – Dobreč – Lovranska Draga, i žičare na relaciji Medveja – Lovranska Draga – planirano turističko naselje – Blizina vrha Učke. Ovakav oblik prometa omogućio bi realizaciju koncepta primorsko-planinskoga turizma za koji "Opatijska rivijera" ima izuzetne mogućnosti, a predloženi prometni modalitet odlikuje se velikim kapacitetom koji se može i prilagođavati veličini potražnje, ekološki je vrlo pogodan i turistički atraktivan.

Osim izleta kopnom do destinacija izuzetnih prirodnih ljepota mogući su izleti do brojnih kulturnih, povijesnih destinacija, odredišta vjerskoga turizma.

U ponudi izleta daleko značajniju ulogu od one danas trebao bi imati zračni promet. Postojanje linijskoga prijevoza iz Pule i Rijeke do ostalih hrvatskih gradova (polazak ujutro a povratak navečer omogućih bi izlete zračnim prometom). Zračne luke na Grobniku i Lošinj u mogle bi biti ishodišta panoramskih letova i izleta do ostalim manjih zračnih luka (Portorož, Unije, Brač...).

## 6. ZAKLJUČAK

Prometna povezanost "Opatijske rivijere" određena je: značajkama emitivnoga tržišta a to su uglavnom države neposrednoga zaleđa čiji posjetitelji zbog blizine i turističke ponude, koja je primjerena obiteljima, uglavnom koriste cestovna vozila; mrežom i stanjem infrastrukture na međunarodnim i državnim prometnim koridorima te kvalitetom prometnih usluga prometnih grana.

Posljedice takve prometne povezanosti jesu: veliki broj cestovnih vozila koja tijekom sezone opterećuju prometnu infrastrukturu "Opatijske rivijere" koja je zastarjela i nedovoljnog propusnog i prihvatnog kapaciteta, vozila ostaju na području mikrodestinacije relativno veliki broj dana (prosječno 10 dana), a posjetitelji iskazuju visoki stupanj nezadovoljstva aktualnim stanjem prometa u mirovanju i kretanju na lokalnoj razini.

U razvijanju prometa koji će biti u mogućnosti zadovoljiti potrebe velike mediteranske destinacije kakva "Opatijska rivijera" želi biti u budućnosti potrebno je vratiti se izvornom prometnom konceptu koji je prije više od stotinu godina Opatiju i njenu Rivijeru učinio najznačajnijom mondenom destinacijom srednje Europe. Taj prometni model obuhvaćao je tri elementa: povezanost s emitivnim tržištem, povezanost na lokalnoj razini te organizaciju izleta radi povećanja atraktivnosti ponude i aktiviranja neposrednoga zaleđa.

Intenzivnom gradnjom cestovne infrastrukture na međunarodnim koridorima koji prolaze područjem Hrvatske osigurana je brza, jeftina i kvalitetna prometna povezanost s emitivnim tržištem, koju je u budućnosti potrebno dopunjavati modernizacijom ostalih prometnih grana – željezničkoga i pomorskoga prometa.

Podsustav lokalnoga prometa iziskuje najveće investiranje, koje će mahom teretiti tijela lokalne uprave i samouprave. Treba se zasnivati na kvantitativnom, kvalitativnom i prostornom usklađenju svih tokova prisutnih na području destinacije, uzimajući u obzir sezonske oscilacije u potražnji.

Kvalitetan lokalni promet za veliku destinaciju moguć je jedino uz definiranje cjelovitoga modela, u kojemu će cestovna vozila biti prisutna jedino u slučajevima kada nema alternativnoga rješenja, a prednost će biti data, u drugim destinacijama već uspješno primjenjenim, ekološkim oblicima prometa (električni pogon, hibridni pogon, pogon plinom isl.) koji uz visoke ekološke standarde omogućavaju velike kapacitete a vrlo su atraktivni za same korisnika.

U oblikovanju ponude izleta također se treba rukovoditi novim i atraktivnim oblicima prometa, koji mogu presudno utjecati na aktiviranje dijelova zaleđa koja se sada gotovo uopće turistički ne valoriziraju. To se prvenstveno odnosi na područje Učke, zbog čije blizine "Opatijska rivijera" ima izuzetno povoljne mikroklimatske uvjete, a čije se prirodne ljepote nedovoljno koriste u obogaćivanju turističke ponude upravo zbog neodgovarajuće prometne povezanosti.

## LITERATURA

1. Muzur, A.; Opatija – šetnja prostorom i vremenom, Lions Klub, Opatija – Rijeka, 2003.
2. Mrnjavac, E., Maršanić, R.; The Role of Parking areas in the Quality of Tourist Destinations – the Example of Opatija, Proceedings ISEP 2003, Elektrotehniška zveza Slovenije, Ljubljana 2003.
3. Mrnjavac, E.; Stanje i razvoj gospodarstvene infrastrukture u Parku prirode Učka i kontaktnim područjima, Osnove dugoročnoga razvoja Parka prirode Učka, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2002.
4. Mrnjavac, E.; Prometno povezivanje Europskoga sjevera i juga u funkciji razvitka turizma, Proceedings 3<sup>rd</sup> European Traffic Congress, European Traffic Platform, Opatija, 2003.
5. Bijela knjiga – Europska prometna politika za 2010: vrijeme za odluku, prijevod i redakcija Hrvatske željeznice, Zagreb, 2003.
6. Strategija prometnoga razvitka RH, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, Zagreb, 1999.
7. Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj – Tomas 2001, Institut za turizam, Zagreb, 2002.
8. Turističke publikacije s kraja 19. i početka 20. stoljeća o Opatiji i Opatijskoj rivijeri.