



Edna Mrnjavac *

ISSN 0469 - 6255

(46-53)

UTJECAJ PROMETA NA RAZVITAK TURIZMA U DUBROVNIKU *THE INFLUENCE OF TRAFFIC ON TOURISM DEVELOPMENT IN DUBROVNIK*

UDK 656+338.48"DUBROVNIK"

Pregledni članak

Review

Sažetak

Zbog brojnih kulturno-povijesnih spomenika i prirodnih ljepota okoline Dubrovnik se smatra izuzetno atraktivnom turističkom destinacijom ne samo u Hrvatskoj već i na Sredozemlju. U skladu s tim trebalo bi napustiti koncept masovnog turizma u korist selektivnog turizma.

Prometna povezanost koja nije zadovoljavajuća zasniva se na pomorskom, zračnom i cestovnom prometu. Kratkoročno dominantnu ulogu u prometnom povezivanju imaju pomorski i zračni promet. Dugoročno se očekuje izgradnja dvaju cestovnih pravaca: kontinentalnog preko Zagreba i obalnog preko Rijeke, a u još daljoj budućnosti i izgradnja jadranske željezničke pruge kojom bi se izbjegli svi negativni učinci cestovnog prometa koji su u koliziji s ciljevima turističkog razvitka.

Kako bi na području Dubrovnika svi elementi turističke ponude bili brzo i jednostavno dostupni, potrebno je tokove tereta, ljudi, informacija i energije obuhvatiti logističkim konceptom. Posebno je značajno ograničiti kretanje teretnih vozila gradskim prometnicama, osigurati dostatne parkirne kapacitete te uvoditi turistički atraktivne načine prijevoza.

Ključne riječi: kvalitetna turistička usluga, prometna povezanost, hrvatski prometni sustav, logistički koncept turističke destinacije.

Summary

Because of numerous cultural and historical monuments as well as natural beauty of surroundings, Dubrovnik is considered an extremely attractive tourist destination not only in Croatia but

also in Mediterranean. In accordance with many comparative advantages, the concept of mass tourism should be abandoned in favour of selective tourism.

Traffic connections that cannot be considered satisfactory are based on maritime, air and road traffic. On a short-term level, the dominant role in traffic connections will be played by maritime and air traffic. In the next ten years two road routes have to be built (the continental one through Zagreb and the sea – shore one through Rijeka). On a long-term level an Adriatic railway is planned, which will enable to avoid all the negative impacts of road traffic that are in collision with aims of tourism development.

In order to enable easy accessibility of all locations of tourist interest in the town of Dubrovnik, a logistics approach including flows of people, goods, information and energy is needed. It is of utmost importance to limit the freight vehicles circulation in the centre of the town, to build up enough parking places and to introduce tourist attractive means of transport.

Key words: high quality tourist service, traffic connections, Croatian traffic system, logistics concept of tourist destination.

1. Uvod

Introduction

Razvitak turizma je od svojih početaka do danas bio najuže povezan s razvitkom prometa. Stoga su često nova tehnološka i organizacijska rješenja u prometu presudno utjecala na razvitak turizma na globalnoj i lokalnoj razini. Sa sve većim razmjerima turizma koji postaje najznačajnijom industrijom svijeta, oblikuje se prometna potražnja koja proizlazi

Dr.sc. Edna Mrnjavac, redoviti profesor
Sveučilište u Rijeci, Fakultet za turistički i hotelski
menadžment, Opatija, Primorska 42, Ika

iz turističke i koja pred proizvođače prometnih usluga postavlja složenije zahtjeve.

Ukoliko je promet pretpostavka za razvitak turizma, a prošlost to potvrđuje, onda su odgovarajuća prometna infrastruktura i prijevozni kapaciteti neophodni da bi se mogla oblikovati kvalitetna turistička usluga.

Dakle, potrebno je definirati strategiju razvitka turizma, koja će se realizirati mjerama politike u oblasti turizma u precizno utvrđenom vremenskom slijedu. Ona predstavlja osnovu za oblikovanje prometne strategije koja se ostvaruje prometnom politikom. Vremenska dinamika i prostorni obuhvat mjera prometne politike trebaju biti usklađeni s mjerama politike razvitka turizma, jer se time postiže međudjelovanje u obliku sinergetskog efekta.

Dubrovnik predstavlja izuzetno atraktivnu turističku destinaciju ne samo u sveukupnoj turističkoj ponudi Hrvatske već i na Sredozemlju. Znanstvenici i stručnjaci su suglasni u ocjeni da njegovi potencijali ni približno nisu valorizirani ili se to činilo na pogrešan način. Strategija turističkog razvitka Dubrovnika bi trebala obuhvatiti turističke potencijale grada i njegove okolice i oblikovati skladnu cjelinu. Pretpostavka za ostvarenje takve strategije turističkog razvitka Dubrovnika je odgovarajuća prometna infrastruktura, prijevozni kapaciteti i organizacija prijevoznog procesa u skladu sa zahtjevima turista za kvalitetnom uslugom.

2. Osnovne značajke turističke ponude Dubrovnika

The Main Characteristics of Dubrovnik Tourism Offer

Razvitak turizma na području grada Dubrovnika datira iz druge polovice 19 stoljeća, a to je razdoblje kada i u nekim drugim hrvatskim mjestima također započinju prve turističke aktivnosti, iako postoje pisani tragovi iz kojih se može zaključiti da su i davno ranije postojali objekti namijenjeni prihvatu i prehrani putnika.¹

U drugoj polovici 20. stoljeća turistička ponuda Dubrovnika najvećim se dijelom bazirala na suncu i moru te kulturno-povijesnim sadržajima i imala je izrazito sezonski karakter. Okolica grada Dubrovnika nije bila uopće turistički valorizirana (područje Konavala, Župe dubrovačke i sl.) ili to nije bilo učinjeno na odgovarajući način.²

Prevladava stav da je osnovni propust u turističkom razvitku Dubrovnika bila orijentacija na masovni turizam koji je bio lokacijski vezan za

područje grada. Opterećenje cjelokupne infrastrukture bilo je veliko, financijski efekti mali što je i karakteristično za masovni turizam.³

Razvijanjem velikih hotelskih kapaciteta u gradu i neposrednoj blizini, orijentiranih na ponudu sunca i mora, Dubrovnik je konkurirao drugim primorskim mjestima koja su posjedovala povoljnije uvjete za razvitak takve vrste turizma. Istodobno mnogobrojne prednosti koje proizlaze iz kulturno-historijske baštine i određuju Dubrovnik kao jedinstvenu turističku destinaciju, nedovoljno su bile valorizirane.

Među ograničavajućim čimbenicima turizma u Dubrovniku posebno se ističe teška prometna dostupnost zbog nedostatne infrastrukture i neodgovarajuće organizacije prometa, te loša prometna regulacija na području samog grada.

Strategija razvitka turizma u Dubrovniku trebala bi se zasnivati na selektivnom turizmu, koji je moguć tijekom čitave godine i kojim se mogu ostvariti mnogo veći financijski efekti. Selektivni turizam treba biti shvaćen na ispravan način – ne nužno u smislu ekskluzivne visoko kvalitetne i skupe ponude namijenjene uskom krugu korisnika visoke platežne moći, već kao usko specijalizirani vidovi ponude koja se obraća točno određenim segmentima turističkog tržišta.⁴

U tome Dubrovnik ima gotovo neiscrpne mogućnosti koje proizlaze iz jedinstvenosti kulturno-povijesne baštine, kulturnih i znanstvenih manifestacija, specifičnosti podneblja, kulture i zemljopisnog položaja. U tom slučaju postojeći bi smještajni kapaciteti u gradu bili dostatni uz neophodno osuvremenjivanje i preoblikovanje. Grad treba otvoriti turistima i posjetiteljima kako bi mogli nesmetano uživati u njegovoj jedinstvenoj ljepoti i odabranim turističkim sadržajima.

Otvaranje prostora privatnom poduzetništvu pogoduje valorizaciji i proširenju smještajnih kapaciteta u okolici Dubrovnika, a ta bi mjesta prema svojim mogućnostima mogla razvijati svoju specifičnu turističku ponudu (potencijali su vrlo veliki i različiti), ili bi samo mogla sudjelovati u razvitku izletničkog turizma u odnosu na Dubrovnik.⁵

Od velike je važnosti da turizam koji će se u Dubrovniku razvijati ne naruši cjelovitost i očuvanost Starog grada te ekološku netaknutost prirode i mora jer je to baština neprocjenjive vrijednosti a vrlo osjetljiva na negativne utjecaje turizma i njegovih pratećih pojava, a tu ekološko i povijesno-kulturnu oazu treba sačuvati za buduće generacije.

³ Jadrešić, Vlatko: Vrste turizma i segmentacija turističkog tržišta, Znanstveni skup «Turizam u Hrvatskoj na prijelazu stoljeća», Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu, Dubrovnik, 1996., str.317.

⁴ Ibidem.

⁵ Prema Butijer, Stjepo: Ibidem.

Prema Lucianović, Lukša: Nova uloga Dubrovnika u turizmu južne Hrvatske odnosno Dalmacije, Znanstveni skup «Plasman hrvatske turističke ponude», Hotelijski fakultet, Opatija, 1993., str. 89-96.

Prema Lucianović, Lukša: Prošlost u službi sadašnjosti-obljentnice kao sastavni dio dubrovačke selektivne ponude», znanstveni skup «Hrvatska u europskom turizmu», Hotelijski fakultet, Opatija, 1995., str.194-200.

¹ Opširnije Kobašić, Antun: Kad je počeo turizam u Dubrovniku?, Turizam, Institut za turizam, Zagreb, vol.46.-No.1 /1998., str.41-45.

² Prema Butijer, Stjepo: Planiranje razvoja turizma u novim uvjetima na dubrovačkom području, Znanstveni skup «Turizam u Hrvatskoj na prijelazu stoljeća», Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu, Dubrovnik, 1996., str. 434.

3. Međuzavisnost turističkog prometa Dubrovnika i pojedinih prometnih modaliteta

The Interdependence of Tourism Traffic in Dubrovnik and some Traffic Modes

Prometna povezanost Dubrovnika zasniva se na tri prometna grane: cestovnom, pomorskom i zračnom prometu, i može se ocijeniti nezadovoljavajućom za aktualnu dubrovačku turističku ponudu. Svako značajnije unapređenje dubrovačke turističke ponude u budućnosti podrazumijevat će velike zahvate u prometnoj infrastrukturi i regulaciji prometa prema gradu i u samom gradu.

Veličina i struktura turističkog prometa promatrana je u razdoblju od 1995. do 1999., jer se tada turizam u Hrvatskoj počinje oporavljati i razvijati nakon potpunog zastoja tijekom rata u Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini.

S izuzetkom posljednje promatrane godine koja je bila obilježena krizom na Kosovu što je imalo negativnog odraza na turistička kretanja, turistički promet u Dubrovniku neprekidno raste. Uočljive su izrazito visoke stope rasta, znatno više nego li u nekim drugim hrvatskim turističkim destinacijama, što je vjerojatno posljedica činjenice da se radi o jednoj od najatraktivnijih destinacija u ovom dijelu Europe, a koja je zemljopisno locirana u neposrednoj blizini kriznog područja.

Usporedba turističkog prometa u 1999. godini s prometom desetak godina ranije neprijeporno pokazuje da je aktualan promet tek nešto veći od četvrtine prijeratnog prometa.

Ohrabruje, međutim, brži trend porasta broja noćenja od broja turista jer ukazuje na produljenje prosječnog boravka turista u Dubrovniku (s oko tri dana na oko četiri dana), a to u konačnici otvara mogućnost za veći financijski efekt.

Struktura turističkog prometa 1995. godine bila je obilježena dominacijom domaćih turista, što se može smatrati posljedicom boljeg poznavanja sigurnosne situacije na ovom području iz koje je proizlazio odabir Dubrovnika kao turističke destinacije.

Strani turisti izuzetno su osjetljivi i na najmanji znak nesigurnosti, pa počinju posjećivati Dubrovnik tek u godinama koje su slijedile. Godine 1997. zabilježen je gotovo identičan promet domaćih i stranih turista. Podatak za posljednju promatranu godinu pokazuje da je broj stranih turista za četvrtinu veći od broja domaćih turista.

Ovakav trend prometa stranih turista je razumljiv ukoliko se imaju na umu značajke Dubrovnika kao turističke destinacije koja na europskom turističkom tržištu zauzima posebnu poziciju.

Za detaljnije određenje potencijalne uloge pojedinih prometnih grana u opsluživanju turističkih tokova prema Dubrovniku znakoviti mogu biti podaci o dolascima turista iz pojedinih zemalja (Tablica 2.).

U skromnom prometu stranih turista 1995. godine najveći je udio francuskih i njemačkih turista, kojima se već naredne godine u većem broju pridružuju posjetitelji iz Italije i Slovenije. Tijekom 1997. i 1998. godine najviše turista u Dubrovnik dolazi upravo iz Slovenije i Italije.

Relativno male udaljenosti između izvora potražnje, a to su europske zemlje, i Dubrovnika upućuju na zaključak da se za prijevoz mogu koristiti različiti prometni modaliteti. Udaljenost nije kriterij temeljem kojeg bi se turisti odlučivali za određeni način prijevoza, već se njihova odluka zasniva na: udobnosti, brzini, sigurnosti i cijeni te mogućnosti korištenja drugih turističkih sadržaja tijekom putovanja.

Dubrovnik je prometno dostupan cestovnim, zračnim i pomorskim prometom. Zastupljenost tri prometne grane može se smatrati zadovoljavajućom, budući da za riječni promet ne postoje zemljopisni uvjeti niti je ovaj način prijevoza posebno atraktivan u prijevozu putnika.

Željeznički promet u Hrvatskoj gotovo uopće ne sudjeluje u prijevozu turista pa bi se moglo zaključiti da nepostojanje željezničke veze do Dubrovnika nije poseban prometni nedostatak. Međutim, u europskim razmjerima željeznica se intenzivno modernizira i prilagođava visokokvalitetnom linijskom prijevozu putnika, a kako je samom središtu turističke destinacije često nemoguće pristupiti cestovnim prometnim sredstvima, ona može biti vrlo značajan pa čak i dominantan kopneni način prijevoza.

Tablica 1. Promet turista u Dubrovniku

Table 1. Tourism traffic in Dubrovnik

God.	Promet turista				Noćenja			
	ukupno	indeks	domaći	strani	ukupno	indeks	domaći	strani
1995.	27 405	100	20 513	6 892	90 209	100	72 001	18 208
1996.	81 928	290	48 484	33 444	342 306	380	221 925	120 381
1997.	130 977	478	62 233	68 744	550 662	610	264 119	286 543
1998.	143 924	525	60 745	83 179	585 554	649	217 823	367 731
1999.	130 084	475	51 779	78 305	513 648	569	189 281	324 367

Izvor: Promet turista u primorskim gradovima i općinama 1995.-1999., Državni zavod za statistiku RH, Zagreb, 1996.-2000.

Tablica 2. Dolasci turista u Dubrovnik prema emitivnim zemljama
 Table 2. Tourists' arrivals in Dubrovnik According to Emitive Countries

Zemlja	1995.		1996.		1997.		1998.	
	Turisti	Noćenja	Turisti	Noćenja	Turisti	Noćenja	Turisti	Noćenja
Austrija	207	578	819	2 988	2 401	11 266	2 300	11 146
Češka	58	96	413	1 859	1 086	6 568	954	5 608
Francuska	517	1 043	3 980	6 761	4 754	12 850	4 631	16 321
Italija	354	1 065	2 912	7 959	7 746	31 679	8 999	39 124
Mađarska	65	163	333	1 526	1 804	9 599	1 498	7 014
Nizozemska	140	255	352	1 459	570	2 186	550	2 234
Njemačka	520	1 945	2 193	8 748	6 180	24 599	8 650	34 643
Slovenija	161	426	2 625	15 247	8 735	49 152	9 774	57 205
V. Britanija	454	1 244	1 582	7 492	3 669	18 232	7 334	43 621
Ostale zemlje	4 416	11 393	18 235	66 342	31 799	120 412	38 489	150 815
Ukupno strani	6 892	18 208	33 444	120 381	68 744	286 543	83 179	367 731

Izvor: Promet turista u primorskim gradovima i općinama 1995.-1999., Turizam u 1999., Državni zavod za statistiku RH, Zagreb, 1996.-2000.

Tablica 3 Promet putnika i vozila različitim prometnim granama - Dubrovnik
 Table 3. Passenger and Vehicle Traffic According to Different Traffic Modes- Dubrovnik

God.	Pomorski promet		Zračni promet		Cestovni promet			
	Doputovali i otputovali	Indeks 1995=100	Doputovali i otputovali	Indeks 1995=100	PGDP			Indeks 1995=100
					Autobusi	Os. voz.	Ukupno	
1995.	111 662	100	49 510	100	70	1 517	2 029	100
1996.	244 472	219	143 585	290	78	2 031	2 464	121
1997.	350 573	314	227 359	459	80	2 650	3 074	152
1998.	353 260	316	279 000	564	87	3 115	3 583	176
1999.	272 652	244	218 000	440	87	3 328	3 803	187

Izvor: Promet i veze 1995.-1999. Državni zavod za statistiku RH, Zagreb, 1996.-2000.

Brojenje prometa na cestama RH 1995.-1999. Hrvatska uprava za ceste, Zagreb, 1996.-2000.

Podaci za zračni promet iz statistike Županijske komore Split, 2001.

Napomena: Podaci za cestovni promet iskazani su u broju vozila, a ne u broju putnika kao što je to slučaj za pomorski i zračni promet, a to zadovoljava za usporedbu trenda kretanja različitih veličina. (PGDP – prosječno godišnji dnevni promet)

Promet dubrovačke luke obuhvaća dužobalne linije, lokalne linije prema otocima i prekojadransku liniju prema talijanskoj luci Bari te promet putnika ostvaren u sustavu međunarodnim kružnih putovanja u ovom dijelu Sredozemlja. Zbog visokog udjela turista u putničkom prometu dubrovačke luke, taj promet iskazuje izrazito dinamičan trend rasta, koji je neznatno blaži od trenda rasta turističkog prometa u Dubrovniku (Tablica 3.).

Zračni promet također intenzivno raste. Izrazito visoke godišnje stope gotovo su identične stopama rasta turističkog prometa. Dakle, s oživljavanjem turizma, promet dubrovačkog aerodroma intenzivno raste, a to se moglo i očekivati jer je i u prijeratnom razdoblju ovaj prijevozni modalitet igrao veliku ulogu u opsluživanju turističkih tokova.

Cestovni promet izražen kao «prosječni godišnji dnevni promet» u kojem dominiraju sredstva za

prijevoz putnika-automobili i autobusi, također bilježi trend rasta. No, dinamika njegova rasta ne prati dinamiku rasta turističkog prometa. Razlog je u nekvalitetnoj cestovnoj infrastrukturi koja povezuje sjeverni i južni dio Hrvatske i u relativno velikoj udaljenosti koju treba savladati u takvim nepovoljnim uvjetima vožnje. Zbog toga se turisti u većoj mjeri odlučuju na korištenje zračnog i pomorskog prometa.

Podaci o veličini turističkog prometa i putničkog prometa po pojedinim prometnim granama u promatranom razdoblju pokazuju da između tih veličina postoji zavisnost. Ta međuzavisnost očituje se u tome da trend putničkog prometa po pojedinim prometnim granama u pravilu prati trend kretanja turističkog prometa, a struktura putničkog prometa prema mjesecima pokazuje vršni promet tijekom ljetnih mjeseci što u cijelosti odgovara sezonalnom karakteru turizma u Dubrovniku (i u Hrvatskoj).

4. Položaj Dubrovnika u prometnom sustavu Hrvatske

The Position of Dubrovnik in Croatian Traffic System

4.1. Specifičnosti prometne povezanosti Dubrovnika

The Specific Characteristics of Dubrovnik Traffic Connections

Hrvatski prometni sustav u svim svojim segmentima zaostaje za europskim što smanjuje efikasnost međusobnog povezivanja i rezultira nepovjerenjem potencijalnih posjetitelja iz Europe prema uslugama hrvatskog prometnog sustava.

Nerazvijenost hrvatskog prometnog sustava ogleda se u zastarjeloj infrastrukturi koja, na pojedinim područjima na kojima su potrebe za prometom prisutne, uopće ne postoji; nižom razinom kvalitete prijevozne usluge (manja brzina, udobnost a često viša cijena); izostajanjem nekih visokokvalitetnih prometnih usluga koje su u razvijenim zemljama uobičajene, te nerazvijenim sustavom informiranja o prometnim mogućnostima na turističkom emitivnom tržištu.

Za razvitak turizma posebno je značajna cjelokupna (sustavna) regulacija prometa na području turističke destinacije, koja je ostvariva logističkim pristupom, dakle optimizacijom tokova putnika, tereta, informacija i energije u i prema turističkoj destinaciji.

Prometne mogućnosti Dubrovnika usporedive su s mogućnostima hrvatskog prometnog sustava u cjelini uz neke specifičnosti. Cjelokupna dubrovačka povijest pa i razvitak u novije doba vezani su za more, a jedan od najboljih dokaza je i uloga pomorskog prometa u cjelokupnoj povezanosti Dubrovnika sa svijetom.

Za turistički promet izuzetno je značajna dužobalna linija od Rijeke do Dubrovnika (s nastavkom za Grčku), koja je posebno frekventna tijekom ljetnih mjeseci jer predstavlja supstitut za nekvalitetnu i zastarjelu obalnu cestovnu prometnicu.

Talijanski turisti te veliki dio turista iz srednjeeuropskih zemalja koristi trajektnu liniju Dubrovnik-Bari, ali i druge prekojadranske linije, zato što se njihovim korištenjem bitno skraćuje udaljenost između emitivnog tržišta i destinacije, ili se izbjegava upotreba jadranske obalne ceste i ostale prometne infrastrukture na području Hrvatske u korist visokorazvijene na području Italije.

Dubrovnik je u prijeratnom razdoblju bio izuzetno značajna luka ticanja za kružna putovanja na području istočnog Sredozemlja, a prema nekim naznakama u posljednjim godinama takav bi se trend mogao obnoviti.

U prometnoj povezanosti Dubrovnika važnu ulogu ima zračni promet, budući da je u neposrednoj blizini grada lociran aerodrom otvoren za međunarodni putnički promet. U prijeratnom razdoblju turisti iz udaljenijih europskih zemalja i prekomorskih destinacija pristizali su često posredstvom velikih turističkih agencija charter letovima.

U usporedbi s aktualnim mogućnostima pomorskog i zračnog prometa, Dubrovnik je najslabije povezan kopnom. Uloga cestovnog prometa iskazana je veličinom prosječnog dnevnog prometa na dionici jadranske ceste uz more i višestruko je manja od prometa u blizini nekih drugih gradova-turističkih destinacija na obali.

To je posljedica krajnje nepovoljnih karakteristika obalne ceste koja parametrima ne odgovara ni poluautocesti a kamo li autocesti, na koje su europski turisti u svojim zemljama navikli. Štoviše, mnogi turisti koji se ne mogu odlučiti za odabir jednog od ranije spomenutih prometnih supstituta jadranskoj cesti, ne dolaze u hrvatske primorske destinacije jer se ne žele tijekom godišnjeg odmora izlagati neugodi sporog, dugotrajnog i opasnog putovanja obalnom cestom.

Dubrovnik se nalazi izvan pravaca obuhvaćenih europskim prometnim koridorima, kako transverzalnih tako i longitudinalnih. Najbliži V.c. koridor udaljen je svega sedamdesetak kilometara, a na ostale koridore također je moguć jednostavan priključak suvremenim kopnenim prometnicama kad se za to steknu politički i financijski uvjeti.

Ovakva pozicija Dubrovnika u odnosu na planiranu mrežu glavnih europskih prometnica može se smatrati prednošću, jer prometna infrastruktura u blizini grada neće biti opterećena tranzitnim prometom tereta i putnika, pa se može postići viša razina sigurnosti putničkog (turističkog) prometa i veća ekološka očuvanost dubrovačkog područja.

Prema nekim prognozama vraćanje turističkog prometa na prijeratnu razinu očekuje se u razdoblju 2003.-2005.⁶ Bez obzira na to što hrvatski prometni sustav propusnom moći većine infrastrukturnih objekata udovoljava veličini turističkog prometa, značajke prometne infrastrukture i kvaliteta prometne usluge su ispod europskih standarda, pa je stoga ulaganje u modernizaciju i gradnju novih objekata neophodno.

4.2. Promet na području grada Dubrovnika

Traffic Organization in the City of Dubrovnik

Zemljopisna konfiguracija prostora, raspored novog i starog dijela grada, lokacija hotela i smještajnih kapaciteta, lokacija luke i ostalih

⁶ Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske, Ministarstvo pomorstva prometa i veza RH, Zagreb, 1999., str.23.

objekata prometne infrastrukture, uzrokom su još jednog velikog problema u oblasti prometa – regulacije prometa na području grada.

Iskustvo značajnih europskih turističkih destinacija pokazuje da je kvalitetnu turističku uslugu moguće ponuditi jedino u uvjetima optimizacije tokova tereta, ljudi, informacija i energije prema i u turističkoj destinaciji, a to omogućava logistički pristup. Aplikacija logističkih principa nije moguća odjednom, već je u pravilu potreban određeni slijed postupaka vremenski usklađenih radi postizanja parcijalnih ciljeva na putu k logistički organiziranoj turističkoj destinaciji.

U optimizaciji tokova tereta neobično je važno uspostavljanje skladišno-distribucijskog središta u neposrednoj blizini grada, koji će prihvaćati cestovna teretna vozila radi iskrcanja tereta i mirovanja do nastavka prijevoznog procesa, preuzimati pošiljke tereta na čuvanje do trenutka isporuke korisniku – prodavaonici, hotelu, ugostiteljskom objektu i slično. Ovakvim pristupom izbjegava se ulazak teretnih cestovnih vozila u gradsku jezgru i time rasterećuje prometna infrastruktura koja je najčešće nedovoljne propusne moći, te smanjuje potreba za većim vlastitim skladišnim prostorima i obimnijim zalihama tereta samih korisnika.

Brza i jednostavna dostupnost svakog elementa turističke ponude u turističkoj destinaciji predstavlja osnovu kvalitetne turističke usluge. Za to je potrebna suvremena prometna infrastruktura odgovarajuće propusne moći i na tome zasnovana regulacija prometa. Ona mora obuhvatiti prostore za parkiranje i mirovanje prometnih sredstava, koji se ne moraju nalaziti u neposrednoj blizini gradske jezgre ako to konfiguracija terena i raspored ostalih objekata ne dopuštaju. U tom slučaju regulacijom gradskog prometa ili organizacijom pješačkih zona potrebno je efikasno povezati ta dva prostora.

Prostorna dispozicija turističkih objekata, kulturno-povijesnih sadržaja te ostalih objekata od turističkog interesa na području Dubrovnika, takvi su da je potreban logistički pristup organizaciji prometa na širem gradskom području, kako bi se kulturno-povijesni sadržaji zaštitili od negativnih utjecaja prometnih tokova, a istovremeno učinili lako dostupnima.

Ukoliko u strategiji razvitka turizma na dubrovačkom području jedna od razvojnih smjernica bude izletnički turizam, pretpostavka bez koje se neće moći djelovati u tom pravcu je organizacija tokova ljudi na logističkim principima. Takva organizacija podrazumijevala bi valoriziranje smještajnih kapaciteta na dubrovačkom području pa čak i šire uz mogućnost aktiviranja specifične turističke ponude pojedinog područja, a Dubrovnik bi bio obuhvaćen izletničkom ponudom.

Pored toga neophodno je osigurati parkirna mjesta za osobna vozila i autobuse koja bi trebala odgovarati prognoziranom turističkim tokovima. To mogu biti parkirališta – otvoreni prostori ili garaže

koje ne iziskuju veće investicije ali nude veći broj parkirnih mjesta na ograničenom prostoru.

Na gradskom području već postoji jedan isključivo turistički način prijevoza a to je žičara koja povezuje grad s obližnjim Srđom, s kojeg se pruža panoramski pogled na stari dio grada. Uvođenjem i drugih prometnih sredstava namijenjenih turistima i izletnicima jedinstvena turistička ponuda Dubrovnika mogla bi se konzimirati na neposredniji i atraktivniji način, uz smanjenje zagađenja i buke te rasterećenje prometnica.

Kako je Dubrovnik jedinstvena turistička destinacija ne samo u Hrvatskoj već i šire, nositelji projekta oblikovanja organizacije tokova tereta, ljudi, informacija i energije na širem gradskom području trebali bi biti organi lokalne uprave, turistička zajednica i Ministarstvo turizma. Kako je to njihov zajednički interes, a sukladan je strategiji turističkog i gospodarstvenog razvitka Hrvatske, u tim bi okvirima trebalo osigurati izvore financiranja.

Gospodarstveni subjekti vezani za turizam (hoteli, ugostiteljski i drugi smještajni objekti, trgovačka poduzeća, turističke agencije, ustanove u kulturi, umjetnosti i znanosti) sudjelovali bi u tom projektu samostalno (zato što bi logistički koncept organizacije poduzeća omogućio dugoročno smanjenje troškova poslovanja) ili uz potporu nadležnog tijela (zato što se time obogaćuje turistička ponuda, pa posredno i ustanove mogu ostvarivati povoljnije financijske efekte).

5. Strategija prometne povezanosti Dubrovnika u funkciji turizma ***Strategy of Dubrovnik Traffic Connections in Function of Tourism Development***

Zemljopisna lokacija Dubrovnika na krajnjem jugu istočnog dijela jadranske obale te naslijeđen prostorni raspored prometnica i ostale infrastrukture na području Hrvatske, uzrokom su nepovoljne pozicije Dubrovnika u prometnom sustavu Hrvatske. Dubrovnik je prometno teže dostupan nego većina drugih hrvatskih obalnih destinacija.

Budući da kvalitetne turističke usluge nema bez suvremeno organiziranog prometa, neophodno je osigurati odgovarajuću prometnu povezanost Dubrovnika s emitivnim europskim tržištem i oblikovati gradski promet u skladu s ciljevima turističkog razvitka.

Pomorski promet bi i u budućnosti trebao imati znatnu ulogu u prometnoj povezanosti Dubrovnika. S jačanjem prekojadranskih turističkih tokova može se očekivati i veća frekvencija linija. Također se može očekivati uvođenje brzih trajekata («high speed ferries»), jer udaljenost između hrvatske i talijanske obale, pod uvjetom postojanja

kontinuiranih jačih tokova putnika predstavlja osnovu za ekonomičnu eksploataciju.⁷

Dubrovnik će i dalje ostati ishodišnom točkom lokalnih linija prema otocima na dubrovačkom području. Predviđeno je kvalitetnije prometno povezivanje s dubrovačkim otocima, Mljetom, Korčulom, Lastovom te s talijanskim lukama Pescara i Bari kao nastavak cestovnih tokova putnika i vozila.⁸ Do izgradnje suvremene obalne cestovne prometnice, dužobalne linije će imati značajnu ulogu u povezivanju Dubrovnika sa sjevernim Jadranom, pružajući mogućnost korištenja udobnije prijevozne usluge u usporedbi s cestovnim prijevozom. Nakon što bude izgrađena suvremena obalna cesta, potrebe za dužobalnim linijama će se mnogostruko smanjiti pa njihovo daljnje održavanje neće biti ekonomski opravdano.

Segment pomorskog tržišta na kojem bi Dubrovnik trebao u budućnosti igrati mnogo značajniju ulogu jesu međunarodna kružna putovanja. S obzirom na udaljenost Dubrovnika od Venecije koja odgovara približno jednom danu plovidbe, i koja je početna luka mnogih kružnih putovanja na području istočnog Sredozemlja, može se očekivati da će Dubrovnik biti sastavnicom takvih putovanja. Nije vjerojatno da će Dubrovnik postati polaznom lukom kružnih putovanja, zbog veće udaljenosti od emitivnih europskih zemalja i neusporedivo lošije cestovne povezanosti u usporedbi s Venecijom.

Takvim perspektivama razvitka pomorskog prometa treba prilagoditi i putničku luku koju bi trebalo oblikovati u višenamjenski putnički pomorski terminal za prihvat različitih putničkih brodova i trajekata, putničkih tokova s različitim zahtjevima te prometnih sredstava cestovnog prometa (automobila, turističkih autobusa, gradskih i prigradskih autobusa te taxi vozila).

U prijeratnom razdoblju zračni promet je imao veliku ulogu u prometnom povezivanju Dubrovnika s emitivnim tržištem, zahvaljujući aerodromu otvorenom za međunarodni zračni promet. Ukoliko se ostvari prognoza putničkog prometa kojom je 2005.godine za dubrovački aerodrom predviđen promet od 1,2 milijuna putnika, a 2010.godine čak 1,45 milijuna putnika, bit će potrebno:

- obnoviti kapacitete za prihvat i otpremu putnika, prtljage, tereta i pošte;
- sukladno dinamici povećanja prometa razvijati potrebne kapacitete;
- tehnički i tehnološki razvijati i unaprijediti aerodrom u skladu s razvojem u svijetu;
- ovisno o građevinskom stanju manevarskih površina rekonstruirati uzletno-slijetne staze, rulne staze i platforme.⁹

Zračni prijevoznik Croatia Airlines koji je u većinskom vlasništvu države i za koji se očekuje da će s oko 60% sudjelovati u međunarodnim tokovima putnika prema Hrvatskoj te da će imati i određenu ulogu u izvanrednom povremenom i prigodnom prijevozu turista, treba veličinom i strukturom zračnog parka pratiti veličinu potražnje i svjetske trendove u prijevozu putnika.

Okosnicu cestovne povezanosti Dubrovnika s emitivnim tržištem čini obalna jadranska cesta, koja ne odgovara suvremenim zahtjevima. Iako se Dubrovnik ne nalazi na pravcima koji su obuhvaćeni europskom mrežom prometnih koridora u budućnosti bi se povezanost trebala zasnivati na dva cestovna smjera:

- autocesta Zagreb-Split-Dubrovnik, i
- kombinacija autoceste i poluautoceste Rupa-Rijeka-Gospić-Zadar-Split-Dubrovnik.

Oba smjera nalaze se u I.skupini prioriteta i to na drugom odnosno četvrtom mjestu, i njihova je izgradnja planirana do 2015.godine.¹⁰ Ova dinamika odstupa od planirane dinamike porasta turističkog prometa, pa će se povezanost Dubrovnika s emitivnim tržištem u kratkoročnom razdoblju trebati zasnivati na zračnom i pomorskom prijevozu. Zbog toga je vrlo značajno da državni brodar «Jadrolinija» i zračni prijevoznik «Croatia Airlines» raspoložu dostatnim kapacitetima za opsluživanje turističkih tokova u narednim godinama.

Činjenica da je cestovna povezanost Dubrovnika neodgovarajuća ne bi trebala biti smatrana većim nedostatkom kada ona ne bi predstavljala ograničavajući čimbenik u ekspanziji turizma na dubrovačkom području. Cestovni je promet uzrokom čitavog niza nepovoljnih utjecaja od kojih je devastacija i zagađenje prirode u izravnoj suprotnosti s razvitkom turizma.

U tom kontekstu inicijativa za zajedničkom izgradnjom Jadransko-jonske autoceste otvara mogućnost za kvalitetniju povezanost obalnog pojasa Hrvatske s Europom i Bliskim istokom, ali s obzirom da ostale zemlje koje sudjeluju u toj inicijativi projekt prvenstveno sagledavaju u kontekstu tranzitnog teretnog prometa između udaljenih zemalja EU, hrvatski interes će trebati zaštititi kroz takav odabir trase koji će devastiranje turističkih i ostalih gospodarstveno vrijednih područja svesti na najmanju moguću mjeru.

Iako u opsluživanju turističkih tokova željeznica nema značenje koje imaju ostale prometne grane, a u hrvatskim okvirima njen je udio zanemariv, trebalo bi ideju Jadranske željeznice koja nije nova, aktualizirati. Ona je djelomično prisutna u Strategiji prometnog razvitka RH, u obliku izgradnje nove željezničke pruge od Splita preko Ploča do Dubrovnika ali tek nakon 2010.godine.

Ideja suvremene obalne željezničke pruge zaslužuje danas mnogo veću pozornost nego li prije

⁷Opširnije Mrnjavac, Edna: Nova tehnologija u prijevozu putnika i vozila morem, Pomorski zbornik, Društvo za unapređenje i proučavanje pomorstva Hrvatske, Rijeka, vol.33, 1995.

⁸Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza RH, Zagreb, str. 37

⁹Ibidem, str.24 i 82.

¹⁰Ibidem, str.32 i 33.

dvadesetak godina kada je promovirana i to zbog dva razloga:

- pokazalo se da je zbog komparativnih prednosti cestovni promet izuzetno pogodan i za turističke svrhe pa su razmjeri zagađenja i devastacije čovjekove okoline poprimili takve razmjere da dovode u pitanje ne samo razvitak turizma već prijete narušavanju prirodne ravnoteže;
- vlakovi velikih brzina pružaju brzu i kvalitetnu prijevoznu uslugu i mogu efikasno konkurirati cestovnom prijevozu.

Iskustva visokorazvijenih europskih zemalja pokazuju da u današnjim uvjetima glavnina turista koristi osobno vozilo, pa bi bilo nerealno očekivati da bi turistički tokovi u Hrvatskoj pokazivali drukčije tendencije. Dugoročno treba planirati razvitak ostalih vidova prijevoza koji su u suglasju s konceptom održivog razvitka prometa i turizma.

Dubrovnik raspolaže pretpostavkama koje otvaraju put k održivom razvitku a to su:

- prometno povezivanje različitim prometnim granama, a ne isključivo cestovnim prometom;
- turističke valorizacije dubrovačkog područja pa i šireg prostora zbog čega se negativni efekti razvijenog prometa mogu ciljano rasporediti na veći prostor i točno određene trase;
- razvitak selektivnog turizma omogućio bi vremensku disperziju turističkih tokova na cijelu godinu, a specifični interesi turista također pogoduju različitim kombinacijama prijevoznih sredstava i organizaciji prijevoznog procesa.

Na nositeljima turističke i prometne politike je da osiguraju pretpostavke za koncept održivog razvitka na području Dubrovnika.

6. Zaključak *Conclusion*

Razvitak turizma u Dubrovniku trebao bi biti obilježen napuštanjem koncepta masovnog turizma u korist selektivnog turizma, koji bi omogućio valorizaciju komparativnih prednosti ove po mnogim značajkama jedinstvene turističke destinacije u Hrvatskoj i Europi, te bolje korištenje smještajnih kapaciteta na čitavom dubrovačkom području.

Prometna povezanost se zasniva na tri prometna modaliteta: cestovnom, pomorskom i zračnom prometu i ne može se smatrati zadovoljavajućom. Kratkoročno dominantnu ulogu u prometnom povezivanju imat će pomorski i zračni promet, pa treba prijevozne kapacitete državnih prometnih poduzeća oblikovati i dimenzionirati u skladu s tom ulogom u opsluživanju turističkih prometnih tokova.

Dugoročno može se očekivati bolja prometna povezanost posredstvom dvaju cestovnih prometnih

pravaca (Zagreb-Split-Dubrovnik i Rupa-Rijeka-Gospić-Zadar-Split-Dubrovnik) te u daljoj budućnosti jadranskom željezničkom prugom. Ideja o obalnoj željezničkoj pruzi zaslužuje pozornost jer su razmjeri zagađenja i devastacije okoline koju uzrokuje cestovni promet u izravnoj koliziji s ciljevima turističkog razvitka, a suvremeni vlakovi velikih brzina pružaju kvalitetnu prijevoznu uslugu.

Brza i jednostavna dostupnost svakog elementa turističke ponude u turističkoj destinaciji predstavlja osnovu kvalitetne turističke usluge, a za to je potrebna optimizacija tokova tereta, ljudi, informacije i energije na području turističke destinacije.

Na području Dubrovnika bitni elementi logističkog koncepta trebali bi obuhvatiti tokove tereta koji bi trebali biti organizirani na način da se ograniči kretanje teretnih vozila gradom, osiguranje dostatnih parkirnih kapaciteta-parkirališta i garaža ovisno o konfiguraciji terena i raspoloživim izvorima investiranja, te uvođenje turistički atraktivnih prometnih sredstava koja bi rasteretila prometnice ionako nedovoljne propusne moći te ne bi zagađivala okolinu.

Literatura

Bibliography

[1] Butijer, Stijepo: Planiranje razvoja turizma u novim uvjetima na dubrovačkom području, znanstveni skup "Turizam u Hrvatskoj na prijelazu stoljeća", Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu, Dubrovnik, 1996.

[2] Jadrešić, Vlatko: Vrste turizma i segmentacija turističkog tržišta, Znanstveni skup "Turizam u Hrvatskoj na prijelazu stoljeća", Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu, Dubrovnik, 1996.

[3] Kobašić, Antun: Kad je počeo turizam u Dubrovniku?, Turizam, Institut za turizam, Zagreb, vol.46.-No.1/1998.

[4] Lucianović, Lukša: Nova uloga Dubrovnika u turizmu južne Hrvatske odnosno Dalmacije, Znanstveni skup "Plasman hrvatske turističke ponude", Hotelijerski fakultet, Opatija, 1993.

[5] Lucianović, Lukša: Prošlost u službi sadašnjosti-obljete kao sastavni dio dubrovačke selektivne ponude, znanstveni skup "Hrvatska u europskom turizmu", Hotelijerski fakultet, Opatija, 1995.

[6] Mrnjavac, Edna: Nova tehnologija u prijevozu putnika i vozila morem, Pomorski zbornik, Društvo za unapređenje i proučavanje pomorstva Hrvatske, Rijeka, vol.33, 1995.

[7] Mrnjavac, Edna: Tourist Transport and Environmental Protection. International Congress "Tourism and Hospitality Management:Trends and Challenges for the Future", Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2000.

[8] Promet turista u primorskim gradovima i općinama 1995.-1999., Državni zavod za statistiku RH, Zagreb, 1996.-2000.

[9] Promet i veze 1995.-1999., Državni zavod za statistiku RH, Zagreb, 1996.-2000.

[10] Brojenje prometa na cestama RH 1995.-1999., Hrvatska uprava za ceste, Zagreb, 1996.-2000.

[11] Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske, Ministarstvo pomorstva, prometa i veza RH, Zagreb, 1999.

Rukopis primljen: 22.2.2001.