

Dr. sc. Edna Mrnjavac

PROMET KAO ČINITELJ TURISTIČKOG RAZVITKA CRIKVENIČKO-VINODOLSKE RIVIJERE

1. UVOD

Promet je pretpostavka turističkog razvitka, a svojom kvalitetom utječe na kvalitetu turističkog proizvoda. Dinamičan razvitak prometa posljedica je tehničko-tehnološkog progresa, kojeg u proteklom razdoblju, osim unapređenja konstrukcije prometnih sredstava i infrastrukture, karakteriziraju novi informacijski sustavi različite namjene i prostornog obuhvata, a kojima se povećava učinkovitost prometa.

Nastavlja se trend suradnje između prometnih grana, unapređenjem oblika kombiniranog i multimodalnog prometa radi zadovoljenja turističkih potreba na optimalan način. Sve veći prometni učinci, koje prate odgovarajući profiti u prometnoj djelatnosti i proizvodnji prometnih sredstava te prometnom građevinarstvu, imaju svoje naličje u sve manjoj razini sigurnosti i sve većem zagađenju okoliša. Na ove negativne posljedice suvremenog prometa društvo još uvijek nema konkretan odgovor.

Uočava se sve veća koncentracija naselja i gospodarstvenih objekata na obalama mora, koja umanjuje kvalitetu života lokalnog stanovništva i trajno ugrožava prirodne resurse. Uslijed ekspanzije turizma, u obalnim turističkim zonama neprekidno raste broj posjetitelja na prostoru koji je nepromjenjivog kapaciteta. Kada taj broj dostigne određenu razinu, zadovoljstvo posjetitelja

turističkim proizvodom počinje opadati, a istovremeno se trajno narušava prirodna ravnoteža.

Postavlja se pitanje utvrđivanja kapaciteta turističke destinacije, odnosno izračuna najvećeg broja posjetitelja koji neće biti izvorom ekoloških poremećaja. Prihvatni potencijal turističke destinacije je promjenjiva veličina koja predstavlja najveći broj posjetitelja bez uništavanja neobnovljive resursne osnove i umanjenja zadovoljstva posjetitelja. Promet, svojim negativnim utjecajima ugrožava resursnu osnovu destinacije i pridonosi smanjenju zadovoljstva posjetitelja kvalitetom turističkog proizvoda, no bez prometa od emitivnog tržišta do destinacije te ne području destinacije nema turizma.

2. ODREDNICE PROMETNOG RAZVITKA NA PODRUČJU CRIKVENIČKO-VINODOLSKE RIVIJERE

Istraživanja su pokazala da je obalnim pojasom i turističkim destinacijama potrebno upravljati radi uspostavljanja ravnoteže između razvitka različitih djelatnosti, uključujući turizam i potrebe za očuvanjem okoliša. Definirani su elementi prisutni u obalnom pojasu, koje je potrebno analizirati kako bi se na temelju dobivenih spoznaja gradili harmonični odnosi između i unutar svakog elementa na načelima sustavnog pristupa. Ti elementi su: ekosustavi, atraktivni krajobrazi, vodoopskrba, odvodnja otpadnih voda, kruti otpad, promet, gospodarstvo, kulturno povijesno naslijeđe i socio-kulturni aspekti.¹ Usklađivanje ovih elemenata i njihova zajedničkog djelovanja na području destinacije vrlo je složeni zadatak, jer su ciljevi optimizacije nekih od njih potpuno suprotni. Razina na kojoj će oni biti usklađeni trebala bi se nalaziti u zoni «scenarija održivog razvitka». Broj posjetitelja koji bi proizlazio iz takvog međuodnosa elemenata predstavlja prihvatni potencijal turističke destinacije.

Na prihvatni potencijal turističke destinacije utječu čimbenici koji se uglavnom objedinjuju u dvije skupine:²

- Fizički i socio-ekonomski,
- Turistički imidž i turistički proizvod.

¹ Prema Trumbić, I., Bjelica, A.: Analiza prihvatnog kapaciteta turističkih destinacija: Mediteranska iskustva. Okrugli stol «Održivi razvitak turizma Primorsko-goranske županije», Fakultet za turistički i hotelski menadžment i Zavod za ekologiju i prostorno uređenje PGŽ, 2004.

² Prema Smolčić-Jurdana, D.: Utvrđivanje prihvatnog potencijala turističke destinacije – aspekti i problemi, Okrugli stol «Održivi razvitak turizma – problemi i perspektive», Fakultet za turistički i hotelski menadžment i Zavod za ekologiju i prostorno uređenje PGŽ, 2005.

U prvoj skupini čimbenika koja obuhvaća: fizičke, ekonomske, socio-kulturne i infrastrukturne, promet je na različite načine prisutan u gotovo svima. Ukoliko se pod **fizičkim čimbenikom** podrazumijeva prostor koji obuhvaća turistička destinacija, i koji je raspoloživ za smještaj objekata infrastrukture, uloga prometa u iskorištavanju toga prostora je dominantna. Objekti prometne infrastrukture poput suvremenih cesta, terminala, prostora za mirovanje vozila zauzimaju velike površine.

Teorijski, pod pretpostavkom postojanja dostatnoga raspoloživoga prostora u destinaciji, gradnjom odgovarajućih objekata prometne infrastrukture moguće je zadovoljiti svu prometnu potražnju na turistički atraktivnim lokacijama u destinaciji, no u tom će slučaju destinacijom vjerojatno dominirati objekti prometne infrastrukture. Turisti i lokalno stanovništvo biti će zadovoljni prometnim kapacitetom u destinaciji, ali će razina devastacije istovremeno uzrokovati njihovo nezadovoljstvo.

Izlaz iz ove situacije je:

- manji prihvatni kapacitet prometne infrastrukture od vršnog koji može zadovoljiti prometne potrebe;
- disperzija turističkih sadržaja izvan turističkog naselja čime se aktivira zaleđe destinacije koje je izvan glavnih turističkih tokova, a koje, u pravilu, raspolaže znatnim prostorom manje ekološke osjetljivosti;
- organizacija prometnih tokova (ljudi, dobara, informacija i otpada) u turističkoj destinaciji, u postojećim uvjetima koje diktira prometna infrastruktura, prema logističkim načelima, s ciljem usklađivanja pravaca kretanja tokova te fizičkog odvajanja pojedinih oblika prometa;
- davanje prednosti «ekološkim» oblicima prometa koji pružaju jednaki ili još veći prihvatni kapacitet u usporedbi s kapacitetom dominantnog cestovnog prometa, a kompatibilni su sa «scenarijem održivog razvitka».³

Ekonomski čimbenik se obično odnosi na ekonomske učinke koji se ostvaruju investiranjem u turističke objekte. Ti učinci mogu biti neposredni i posredni, među kojima je najznačajniji zapošljavanje stanovništva u poduzećima u turizmu.

Promet je također prisutan i u ekonomskom čimbeniku i to na više načina. Uloga investiranja u promet na području turističke destinacije, prepoznaje se u direktnoj i indirektnoj profitabilnosti. Investiranje u prometne projekte od strane privatnih poduzetnika uglavnom se rukovodi ciljevima ostvarenja pro-

³ Prema Blažević, B.: Ekspanzivni turistički razvoj Crikveničko-vinodolskog kraja – prokletstvo ili blagoslov, Znanstveno-stručni skup «Ekspanzivni turistički razvoj Crikveničko-vinodolskog kraja – prokletstvo ili blagoslov», FTHM; Novi Vinodolski, 2005.

fitabilnog poslovanja, a to znači direktnu profitabilnost za nositelja investicijskog poduhvata. Druga mogućnost je investiranje u prometne projekte kojima se povećava prometni kapacitet i kvaliteta prometne usluge, a time se podiže razina kvalitete turističke destinacije, pa turistička poduzeća mogu profitabilno poslovati. U ovom slučaju prometna poduzeća ne moraju nužno profitabilno poslovati.

Na području destinacije prisutna je ponuda usluga kojima se povećava njeva atraktivnost. U uslugama poput: transfera, razgledavanja, izleta, iznajmljivanja prometnih sredstava sudjeluju prometna poduzeća ili turističke agencije koje vrše i prometnu funkciju, pa se stvaraju uvjeti i za dodatne mogućnosti zapošljavanja.

Sociološki čimbenik je mnogo teže precizno definirati i kvantitativno iskazati. On predstavlja stav lokalnoga stanovništva o razini razvitka turizma, kod koje je devastacija okoliša prihvatljiva. Iskustveni pokazatelji upućuju na vrlo različite granice tolerancije zagađenja i devastacije okoliša kod različitih destinacija. One se iskazuju u rasponu od potpuno devastiranog prostora do izuzetno sačuvanog prostora u kojem se razvija turizam, a koje lokalno stanovništvo smatra tolerabilnim. Da bi sociološki čimbenik o prometu u destinaciji imao kvalitetan i konstruktivan stav potrebno je uspostaviti i razvijati dvije aktivnosti:

- edukacija lokalnog stanovništva, radi objektivnog upoznavanja s prednostima i nedostacima prometa, posebno pojedinih prometnih rješenja u destinaciji;
- monitoring negativnog utjecaja prometa na okoliš – buke, ispušnih plinova i štetnih tvari prisutnih u ispušnim plinovima i upoznavanje javnosti s rezultatima.

Ovakav je pristup vrlo značajan jer lokalno stanovništvo, često ne poznaje pozitivne i negativne utjecaje prometnih rješenja na okoliš, pa se, primjerice, može inzistirati na razvoju cestovnog prometa, dok se uopće ne uzimaju u razmatranje «ekološki» oblici prometa, koji ne moraju značiti veću investiciju, a mogu donijeti višestruke i dugoročne pogodnosti u «scenariju održivog razvitka» turističke destinacije.

Turistički imidž i turistički proizvod destinacije je kompatibilan određenom segmentu emitivnoga tržišta koje upravo tu destinaciju prepoznaje kao optimalnu za zadovoljenje svojih motiva turističkih putovanja. Dakle, turistički imidž i turistički proizvod selektira turističku potražnju s obzirom na: pripadnost društvenom sloju, vrstu prometnoga sredstva, sklonost izvanpansionskoj potrošnji, udaljenost emitivnog tržišta, obrazovanje, životne navike, životnu dob, duljinu boravka i sl. Jednom uspostavljen imidž destinacije potiče turiste istog profila na dolazak, pa se oni pojavljuju kao bitan element koji utječe na razvoj.

Turistički imidž i turistički proizvod impliciraju promet točno određenih značajki. Masovni turizam temelji se na jeftinijim načinima prijevoza do destinacije. Ukoliko je udaljenost kraća dominantan je cestovni promet, a kod većih udaljenosti zračni i to prigodni *charter* promet. Na području same turističke destinacije turisti u sustavu masovnoga turizma prihvaćaju niske standarde kvalitete prometa, koji se ogleda u: obilju uskih grla, «zastoja» u odvijanju prometa, dominantnoj ulozi cestovnoga prometa, izostanku drugih oblika prometa, manjku parkirališnih mjesta, nelogičnom rasporedu prostora za parkiranje, prometnoj nepristupačnosti turističkih atrakcija, prisutnosti negativnih posljedica prometa poput vizualne devastacije, buke, zagađenosti i slično.

Bitna odrednica turističkoga imidža destinacije je stupanj sezonalnosti. Destinacije s manje izraženom sezonalnošću turističke potražnje u velikoj su prednosti prilikom investiranja u prometnu infrastrukturu. Zbog veličine ulaganja manja sezonalnost turističke potražnje otvara mogućnost za postizanje dobiti ili barem prihvatljivoga gubitka u iskorištavanju objekta prometne infrastrukture.

Turistički proizvod ovisi o **vrsti turističke destinacije**. Vrsta turističke destinacije utječe na značajke prometa. Nacionalni parkovi i ostala područja prirode pod posebnim režimom zaštite, zbog samog režima zaštite, vrlo su osjetljiva na negativne posljedice prometa. Uporaba cestovnoga prometa može se dozvoliti, no vrlo ograničeno i uz monitoring zagađenja, a prednost treba dati sredstvima na električni pogon.

Planinske destinacije, nude uvjete za zimske sportove. Dominantni prometni oblici su žičare, koje se nude u velikom rasponu kapaciteta i tehničkih rješenja i više ne predstavljaju limitirajući element prihvatnog kapaciteta. U destinacijama koje nude različite oblike «ekološkog» turizma nuditi će se bicikli, konji, konjske zaprege, konjska vuča, saonice, svakako ne kao dominantan oblik prometa, ali kao značajna dopuna koja će individualizirati imidž destinacije i umanjiti udio cestovnoga prometa.

Za razliku od nekih elemenata prihvatnog potencijala prometni kapacitet je moguće precizno kvantitativno iskazati. Elementi prometnoga sustava – infrastruktura i sredstva raspoložu kapacitetom, koji uvijek ima statičnu i dinamičnu komponentu. Jedan dio kapaciteta u prometu zadan je tehničkim značajkama poput: širine traka ceste, površine potrebne za parkiranje automobila, duljine pristana za prihvat broda, broja sjedišta u prometnom sredstvu ili broja stajaćih mjesta u sredstvu. Odabirom vrste, veličine i broja prometnih sredstava određuje se prihvatni kapacitet za prijevoz. Vrstom objekta prometne infrastrukture, brojem prometnih traka, konfiguracijom terena, distribucijom postojećih objekata i raspoloživim prostorom determiniran je prihvatni kapacitet prometne infrastrukture, a naziva se prometnim kapacitetom ili propusnom moći.

Nema posebnih prepreka da se, ukoliko postoji dostatan prostor i izvori investiranja, prometni kapacitet utvrdi i realizira sukladno planiranom broju

posjetitelja turističke destinacije. U ulozi korektivnog čimbenika usklađenosti prometnog i turističkog prihvatnog kapaciteta destinacije javlja se odabrani razvojni scenarij destinacije.⁴

Razvojni ciljevi koji su sadržani u svakom pojedinom razvojnom scenariju će, posredstvom prethodno elaboriranih utjecajnih čimbenika, utjecati na kvantitativnu razinu na kojoj će se usuglasiti prometni kapacitet s ostalim elementima prihvatnog potencijala destinacije.

Među mogućim razvojnim scenarijima turističke destinacije «scenarij održivog razvitka» nema alternative. Turističke destinacije u Italiji i Španjolskoj u kojima se primjenjivao «scenarij slobodnog razvitka» u jednom su trenutku morale odustati od takvog razvoja. Investirana su znatna sredstva u saniranje okoliša, koji je već bio nepovratno devastiran, da bi se nakon toga opredijelili za kontrolirani razvitak zasnovan na resursnoj osnovi koja je siromašnija od one koja je bila prisutna na početku razvojnog ciklusa.

Hrvatska se s pravom još uvijek može na turističkom tržištu promovirati kao «zelena oaza» usred Europe. No, trendovi u korištenju obalnog pojasa, odnos prema okolišu, dominantna uloga masovnog turizma koji se zasniva na jednostavnom turističkom proizvodu kojeg čini more, sunce, smještaj i prehrana, ukazuju na potrebu vrlo preciznog definiranja razvojnih ciljeva turizma i gospodarenja prostorom, posebno obalnim.

Ti trendovi su već u nekim destinacijama rezultirali takvom razinom saturacije da je dostignuta gornja granica prihvatnog potencijala, pa postoji mogućnost da se nastavkom takvog razvojnog scenarija nepovratno unište prirodni resursi.

Istraživanje prihvatnog potencijala na području Crikveničko-vinodolske rivijere pokazalo je da je razina iskorištenja blizu ili na gornjoj granici, te da bi daljnji razvitak turizma prema načelima koja su bila prisutna u posljednjim desetljećima rezultirao prekoračenjem i nepovratnim uništavanjem neobnovljive resursne osnove.⁵

Turizam na području Crikveničko-vinodolske rivijere odlikuje se još nekim značajkama:

- glavnina turističkih smještajnih i ugostiteljskih kapaciteta smještena je u uskom obalnom pojasu;
- zaleđe Rivijere je lako dostupno i raspolaže kulturno-povijesnim i prostornim potencijalom, a potpuno je turistički zapostavljeno;
- šire zaleđe Rivijere je područje Gorskog kotara čiji turistički proizvod tek treba osmisliti pa postoji otvoreni prostor za zajedničku ponudu primor-

⁴ Isto.

⁵ Isto.

sko-gorskih sadržaja;

- osim tradicionalne turističke ponude zasnovane na moru i suncu Rivijera raspoláže mogućnostima za razvitak selektivnog turizma: zdravstveni, ekološki ruralni, edukativni, kulturno-povijesni, sportsko-rekreativni, vikend i izletnički.

Razvitak turizma Crikveničko-vinodolske rivijere u budućnosti treba se zasnivati na aktiviranju resursa u bližem i daljem zaleđu i kontroliranom razvitku turizma u obalnom pojasu. To je jedini način na koji je moguće prihvatni potencijal zadržati na današnjoj gornjoj granici i osigurati uvjete za primjenu «scenarija održivog razvitka u budućnosti.» Ciljevi razvitka prometa trebaju biti u skladu s tako definiranim konceptom turističkoga razvitka.

3. PROMETNA POVEZANOST CRIKVENIČKO-VINODOLSKE RIVIJERE S EMITIVNIM TRŽIŠTEM

Osnovne značajke prometne povezanosti koje vrijede za Hrvatsku kao turističku destinaciju primjenjive su i na Crikveničko-vinodolsku rivijeru. Glavnina turističkih tokova koristi cestovna vozila (Hrvatska 95,0%, Rivijera 98,9%)⁶ i to: automobil, autobus, kamper, kamp-prikolicu te motocikl i bicikl. Razlozi takvog stanja su:

- relativno mala udaljenost od emitivnog tržišta;
- značajke turističkog proizvoda koji je namijenjen turistima manje platežne moći;
- turistički imidž destinacije;
- viša razina razvijenosti cestovnog prometa u Hrvatskoj u odnosu na ostale prometne grane;
- mala udaljenost od državne granice,
- orijentacija prometnih sustava susjednih država na cestovni promet i visoka razina razvijenosti.

Okosnicu povezanosti Crikveničko-vinodolske rivijere čine cestovni prometni koridori međunarodnog i državnog značaja na kojima je izgrađena suvremena infrastruktura – autoceste i polu-autoceste. To su sljedeći prometni koridori:

⁶ Podatak za Rivijeru odnosi se na Primorsko-goransku županiju. Budući da su istraživanjem obuhvaćene najznačajnije destinacije Crikveničko-vinodolske rivijere može se takva analogija prihvatiti. TOMAS 2004, Institut za turizam, Zagreb, str. 40 i 61.

- **Vb koridor** (Kijev – Budimpešta – Zagreb – Rijeka), obuhvaćen Mrežom europskih prometnih koridora;
- **Jadransko-jonski koridor** (Italija – Slovenija – Hrvatska – Crna Gora – Albanija – Grčka), koji se proteže smjerom obale Jadranskog mora, međunarodnog je karaktera, ali još nije obuhvaćen Mrežom europskih prometnih koridora.

U sjecištu ovih prometnih koridora, a u neposrednoj blizini Crikveničko-vinodolske rivijere nalazi se **Prometni čvor Rijeka**. Posredstvom njega Rivijera ostvaruje povezanost s tržištem srednje i zapadne Europe, morsku povezanost s Italijom i Grčkom, a sudjeluje i u tranzitnim tokovima prema Dalmaciji, Crnoj Gori, Albaniji i Grčkoj.

Intenzivna izgradnja suvremenih cestovnih prometnica na spomenutim koridorima, stimulira procese ugrožavanja okoliša, otvara probleme sigurnosti u prometu i iziskuje usklađivanje s razvojnim ciljevima turizma. Crikveničko-vinodolska rivijera ima mogućnost povezivanja i drugim prometnim granama. Njihov razvitak je godinama zanemarivan, pa bi bila potrebna velika investicijska ulaganja za podizanje konkurentne sposobnosti na razinu kojom se odlikuje cestovni promet. Strategijom prometnoga razvitka RH znatnije investiranje u željeznicu, zračni i pomorski promet odlaže se za buduće razdoblje, a intenzivno se izgrađuje infrastruktura cestovnog prometa.

Potrebno je spomenuti da se u neposrednoj blizini, na otoku Krku nalazi zračna luka Rijeka. Kada je izgrađena, sedamdesetih godina 20. stoljeća, njena primarna namjena je bila prihvat turista za kvarnerske otoke, Liburnijsku i Crikveničko-vinodolsku rivijeru. Iako tu funkciju nije nikada u cijelosti ispunila, a tijekom eksploatacije došli su do izražaja i neki nedostaci o kojima se nije dovoljno vodilo računa u prilikom odabira lokacije, zračna luka ostaje na raspolaganju za prihvat manjih zrakoplova posno tijekom ljetne sezone u sustavu *charter* prijevoza.

Na Vb prometnom koridoru željeznička pruga stara preko 130 godina, također nudi usluge prijevoza, koje se tijekom ljetnih mjeseci ostvaruju i «turističkim vlakovima». U neposrednom zaleđu postoji željeznička postaja Drivenik, koja bi mogla biti polazišna točka željezničkih prijevoza prema Gorskom kotaru. Budući je trasa pruge upravo kroz taj dio brdskoga područja jedinstvenih značajki, željezničkim prijevozom mogli bi se organizirati izleti u destinacije Gorskog kotara kada bi postojala cestovna povezanost s obalnim područjem.

Na željezničkoj pruzi od Rijeke prema Ljubljani i Beču, koja je izgrađena u isto vrijeme, također prometuju «turistički vlakovi», od srednje i sjeverne Europe do Jadrana.

Na veću ulogu željeznice u turističkim tokovima prema Crikveničko-vinodolskoj rivijeri moguće je računati tek nakon izgradnje nove trase pruge od Rijeke do Zagreba koja bi, prateći niže kote i uz veće radijuse zakrivljenosti,

omogućila brzine koje su na području Europske Unije uobičajene. U tom kontekstu postojeća pruga mogla bi dobiti status turističke, i koristila bi se u izletničke svrhe između obale i Gorskog kotara.

Za Jadransko-jonski koridor hrvatska prometna znanost i struka veže projekt Jadranske željeznice, koji je u raspravama prisutan nekoliko desetljeća. Ekološke prednosti željeznice u kombinaciji s velikim kapacitetima i brzinama suvremenih željeznica predstavljaju vrlo pogodnu prometnu varijantu za područje velikih prometnih potreba i ekološke osjetljivosti kao što je Jadranski obalni pojas. Jadranska željeznica zadovoljila bi sve prometne potrebe kao i autocesta, a u mnogo bi manjoj mjeri devastirala okoliš. Ostaje još otvoreno pitanje investitora, s obzirom da je proces privatizacije HŽ tek iniciran, a država nije u mogućnosti financirati projekt takvih razmjera.

Crikveničko-vinodolska rivijera se u svojim razvojnim planovima opredijelila za «...očuvanje prostora zbog neprocjenjive vrijednosti za budućnost i razvitak turizma». No postavlja se pitanje na koji način koristiti prostor; treba li ga i dalje zauzimati objektima infrastrukture i do koje mjere; kako razvijati turizam i «štedjeti» prostor; kako razvijati promet da bi zadovoljio turističke potrebe?

Promet je djelatnost koja zauzima vrlo mnogo prostora. Posebno se to odnosi na objekte infrastrukture koji vizualno degradiraju krajobraz, svojom prisutnošću remete prirodnu ravnotežu uzrokujući buku, emisiju štetnih plinova i tvari, predstavljaju potencijalni izvor zagađenja izvora pitke vode ili «samo» prekidaju prirodne putove divljači. Dakle, kada se donosi odluka o gradnji prometne infrastrukture pitanje koje treba postaviti je ono o minimalnom narušavanju prirodne ravnoteže, a ne pitanje hoće li do narušavanja doći ili ne.

Budući prometna povezanost Crikveničko-vinodolske rivijere s tržištem u pojedinim elementima nije zadovoljavajuća, prilikom svake investicije u promet potrebno je imati u vidu da će to rezultirati daljnjim angažiranjem prirodnih resursa i prostora.

Već se sada uočava problem odabira optimalne trase Jadransko-jonske autoceste, na dionici od Rupe do Žute Lokve, dakle u neposrednoj blizini područja koje pripada Rivijeri i koje je u razvojnim planovima već rezervirano za turističke sadržaje. Izgradnjom Jadransko-jonske autoceste, prometna povezanost Crikveničko-vinodolske rivijere će dobiti na kvaliteti, ali s obzirom da se radi o cestovnoj prometnici povećat će se i negativni utjecaji na okoliš.

Države koje podupiru ovaj projekt, prvenstveno Italija i Grčka, prepoznaju njene prednosti u brzom protoku tranzitnog tereta, koji sada koristi zaobilazne putove preko Mađarske ili pomorske koridore od Trsta do grčkih i turskih luka. Prognoze o velikom broju teških teretnih vozila, koja su najveći zagađivači okoliša, su činjenica koju treba imati na umu prilikom odabira trase. Na spomenutoj dionici jedine trase među kojima treba birati optimalnu su one što udaljenije od obale, a pri tome se treba rukovoditi kriterijima građevinske iz-

vodljivosti, sastava tla pogodnog za gradnju i precizne procjene očekivanih šteta po okoliš.

Odabir udaljenije trase ima i druge prednosti a to su: aktiviranje unutarnje zone Crikveničko-vinodolske rivijere koja obiluje kulturno-povijesnim spomenicima i prirodnim ljepotama, aktiviranje rubnog područja Gorskog kotara, te uključivanje tih područja u kombiniranu turističku ponudu zajedno s obalnim pojasom Rivijere.

4. PROMET NA PODRUČJU NASELJA CRIKVENIČKO-VINODOLSKE RIVIJERE

Turistička ponuda Crikveničko-vinodolske rivijere gotovo je u cijelosti smještena u obalnom pojasu, koji je izdužen i stiješnjen između mora i brdskog zaleđa. Osim turističkih kapaciteta i atrakcija, u tom prostoru smještena su naselja, obalna cestovna prometnica koja povezuje sjeverni Jadran s Dalmacijom, te ceste lokalnog i županijskog značaja.

Zbog toga se u uskom obalnom prostoru koncentriraju prometni tokovi. U razdoblju izvan turističke sezone propusna moć prometnica je zadovoljavajuća, no tijekom turističke sezone nastaje prometni kaos. To se posebice odnosi na naselje Novi Vinodolski kroz čije središte prolazi «Jadranska magistrala». Njena propusna moć i lokacija su takve da služi magistralnim turističkim i tranzitnim tokovima, lokalnom stanovništvu i turistima prilikom kretanja po naselju, te kupacima, šetačima i nautičarima na putu prema obalnoj šetnici i luci.

Budući da kvaliteta turističkog proizvoda ovisi o kvaliteti prometa, a prometni kapacitet je sastavnica prihvatnog potencijala destinacije potrebno je analizirati aktualno stanje prometa u naselju, osmisliti optimalno dugoročno integralno rješenje, te faznim pristupom krenuti u realizaciju.

Polazna osnova je utvrđivanje vrste i značajki prometnih tokova. Na području destinacija Crikveničko-vinodolske rivijere prisutni su ovi tokovi:

1. putnički

- turisti
- izletnici
- vikend-posjetitelji
- lokalno stanovništvo,
- tokovi prema najbližem većem gradskom središtu,
- tranzitni tokovi.

2. teretni

- snabdijevanje,
- otpada
- tranzitni tokovi

3. ostali tokovi

To su dominantno cestovni tokovi, a razlikuju se po: kvantiteti, oscilacijama (misli se na dnevne i tjedne oscilacije, a ne sezonske), pravcima kretanja i prometnim sredstvima. Ovi tokovi sukladno vlastitim zakonitostima i unutarnjoj dinamici prelaze iz stanja kretanja u stanje mirovanja i obrnuto. Svaki je od ovih tokova složen i potrebno ga je zasebno istražiti. Nakon što su u cjelinu povezani svi tokovi moguće je dobiti sliku o prometu na području destinacije i na temelju toga utvrditi prometne potrebe.

Konfiguracija prostora u obalnom području i već dostignuta razina saturacije utjecali su na manjak prometnog kapaciteta za ovu razinu prometne potražnje tijekom turističke sezone. Pojedina prometna rješenja zastarjela su i imaju ulogu remetiteljskog činitelja u funkcionalnom oblikovanju naselja sukladno potrebama lokalnog stanovništva i turista. U obalnom području prostora za gradnju novih objekata prometne infrastrukture nema. Kada bi i postojao, treba imati na umu da su stare gradske jezgre povijesno, kulturno i turistički najatraktivniji dijelovi destinacije u koje je gotovo nemoguće zadirati građevinskim zahvatima, bez nanošenja štete.

Zbog specifičnih prometnih potreba i apsolutnog prioriteta za očuvanjem okoliša, turističke destinacije su prostori za «radikalna» prometna rješenja. To znači da inzistiranje isključivo na cestovnom prometu, iako se time rješava postojeća potražnja; destinaciju se razvija u pravcu imidža cestovne destinacije, a to dugoročno nije prihvatljivo. Pod «radikalnim» rješenjima treba podrazumijevati: konvencionalna prometna sredstva s alternativnim vrstama pogona, suvremena prometna sredstva na električni pogon i prometne sustave koji su namijenjeni prvenstveno prijevozu turista i sami predstavljaju atrakciju.

Od takvih se rješenja često zazire jer se neopravdano smatra da su ona skuplja od uobičajenih oblika cestovnog prometa. Također se može smatrati da izvor problema može biti usklađivanje cestovnoga s ovakvim oblicima prometa, što je također zabluda.

Prilikom organiziranja prometa u destinaciji, pa tako i u naseljima Crikveničko-vinodolske rivijere, treba imati na umu ove odrednice:

- cestovni promet će još dugo vremena imati dominantnu ulogu, što znači prisutnost velikog broja cestovnih vozila i u naseljima Rivijere;
- buka, zagađenje i betonske konstrukcije objekata prometne infrastrukture nisu ugodno okruženje za život i odmor;
- dostupnost turističkih, trgovačkih, administrativnih, zdravstvenih i ostalih sadržaja u naselju treba biti brza i jednostavna;
- lokalno stanovništvo treba prihvatiti načelo da ne treba baš svuda stići osobnim vozilom, pogotovo ne tijekom turističke sezone, turisti su na to navikli jer se u većini europskih gradova ta načela već primjenjuju;

- središta naselja treba pretvoriti u pješačke zone (naselja Rivijere su relativno mala pa na tim prostorima ne treba organizirati druge oblike prometa);
- u pješačke zone cestovna vozila (snabdijevanje, transfer turista, interventna vozila) imaju pristup prema utvrđenom rasporedu i definiranim koridorima;
- u pješačkoj zoni i na području naselja potrebno je razvijati ekološke oblike prometa u kombinirani sustav prometa (bicikli različitih konstrukcija, oblici prometa na električni pogon, žičarski promet, *shuttle-prijevoz*, taksi-vozila, sredstva javnoga prijevoza na alternativni pogon, brodski prijevoz na kraćim priobalnim udaljenostima).

Na području Crikveničko-vinodolske rivijere mogućnosti pomorskog prometa kao tradicionalne prometne grane nedovoljno su iskorištene. Izgradnjom mosta prema otoku Krku prestala je potreba za trajektnim povezivanjem otoka s kopnom, te je 1989.godine ukinuta i linija Crikvenica – Šilo. Njeno zadržavanje nije bilo ekonomski opravdano, no zbog blizine sjeverne obale otoka Krka i Crikveničko-vinodolske rivijere postavlja se pitanje nije li ipak trebalo sačuvati neki oblik prometne povezanosti linijskog karaktera, kojom bi se kroz ponudu turističkih atraktivnosti otočkih naselja obogatila i ponuda Rivijere.

Mogućnosti pomorskog prometa nisu dovoljno iskorištene niti u povezivanju obalnih naselja Rivijere. Izletnički prijevozi putničkim brodovima uz obalu mogli bi predstavljati vrlo atraktivnu alternativu cestovnom dužobalnom prijevozu, pa bi jedan dio lokalnog i izletničkog prometa mogao preuzeti pomorski prijevoz.

Za aktiviranje lokalnog linijskog pomorskog prometa neophodna je obnova pomorske infrastrukture. Obalni pristani nalaze se u vrlo lošem, pa čak i detrutnom stanju, te bi svako redovito pristajanje putničkih brodova, koje bi pratio iskrcaj i ukrcaj putnika, moglo biti opasno. Čak i na postojećoj razini povremenog putničkog prometa, prihvata brodica i ribarskih brodova, infrastruktura ne zadovoljava ni svojim stanjem, niti veličinom kapaciteta.

S obzirom na razvojne stope nautičkog turizma, uočava se potreba za izgradnjom marine, koja bi kombinirala tranzitno-stacionarnu funkciju. Treba očekivati pažljiv odabir lokacije i kapaciteta, jer su marine objekti velikog prostornog obuhvata koje zbog toga bitno mijenjaju izgled obale, a obala Rivijere je, do danas, uglavnom sačuvala svoj prirodni oblik pa je potrebno pretpostaviti da će tako ostati i ubuduće.

5. PROMET U MIROVANJU U NASELJIMA CRIKVENIČKO-VINODOLSKE RIVIJERE

Cestovna vozila na području naselja prelaze iz stanja kretanja u stanje mirovanja i obrnuto, dinamikom koja je određena potrebama korisnika prijevoza. Veliki broj vozila koncentriranih u naselju vrši pritisak na ceste i ulice, ali i parkirne prostore. Potrebe za mirovanjem pojavljuju se na mikrolokacijama poput: turistički atraktivnih objekata, mjestima ponude specifičnih turističkih usluga, sportsko-rekreacijskim objektima, plažama i šetnicama, trgovinama, tržnicama, administrativnim objektima i sl. Veliki broj vozila ima za posljedicu potražnju za velikim parkirališnim prostorima. Ukoliko teži ponudi kvalitetnog turističkog proizvoda destinacija treba zadovoljiti i potrebe za mirovanjem.

U ostvarenju toga cilja treba se rukovoditi nekim načelima: da je prostore za mirovanje potrebno osigurati tamo gdje potreba nastaje, da prostori za mirovanje zbog dimenzija vozila i njihova velikog broja obuhvaćaju velike površine, da je u uvjetima sezonalnosti turizma malo vjerojatno profitabilno poslovanje parkirališta i garaža, da parkirališta i garaže ne bi trebala zauzimati najdragocjenije prostore u destinaciji, već one koji u najmanjoj mjeri devastiraju prostor i prirodne resurse.

Promet u mirovanju, koji je sastavnica cjelokupne organizacije prometa u destinaciji, predstavlja jedan od najvećih problema naših primorskih naselja. Stare gradske jezgre, u koje se slijevaju «rijeke» turista, a u kojima je nemoguće graditi i ceste i prostore za mirovanje, u pravilu karakterizira «prometni kaos». Budući je takvo stanje neprihvatljivo za posjetitelje i lokalno stanovništvo, potrebno je definirati rješenje i pristupiti njegovu provođenju.

Zabluda je, da se problem parkiranja vozila može riješiti restriktivnim mjerama. Njima se samo vozila nedozvoljeno parkirana na jednoj lokaciji, premještaju na drugu lokaciju, jer u nedostatku namjenskih parkirališnih prostora ona negdje moraju mirovati kada se takva potreba pojavi. Jedino kvalitetno i dugoročno rješenje je izgradnja objekata infrastrukture namijenjenih mirovanju vozila.

Budući je mirovanje vozila sastavni dio cjelokupne organizacije prometa na području destinacije, njegovo rješavanje treba biti usklađeno s oblikovanjem prometa. Stimuliranje razvitka alternativnih oblika prometa, koje bi rezultiralo smanjenjem udjela cestovnoga prometa u naselju proporcionalno bi umanjilo i potražnju za parkirnim prostorima.

Postoje verificirani modeli prometa u mirovanju u okviru integralnog rješenja prometa u destinaciji, koji su u mnogim destinacijama svijeta dali pozitivne učinke, pa mogu poslužiti kao polazni smjerokaz kako pristupiti rješavanju tog problema kod nas. U tom kontekstu primjenjuju se ova načela:

- parkiranje na rubovima pješačkih zona (kraće trajanje) na parkiralištima ili u garažama;
- parkiranje na udaljenijim parkiralištima i garažama (dulje trajanje) na rubnim dijelovima naselja;
- od udaljenijih parkirnih prostora do naselja organizirati učestali i jeftin prijevoz (cijena parkiranja uključuje i javni prijevoz);
- Ponuditi alternativne i atraktivne oblike prijevoza između turistički atraktivnih dijelova destinacije, prvenstveno namijenjene turistima i izletnicima;
- turistički objekti, posebno hoteli, trebaju imati vlastiti parkirni prostor u neposrednoj blizini ako to dozvoljava organizacije prometa u naselju, ili dislociran pa trebaju organizirati transfer gostiju do hotela.

Organizacija prometa u mirovanju i prometa u kretanju na području turističke destinacije trebaju predstavljati jedinstvenu funkcionalnu cjelinu. Oni zajedno predstavljaju odrednicu prihvatnog potencijala destinacije i determinantu odabranog razvojnog scenarija destinacije. Stoga je promet na području destinacije, uključujući i promet u mirovanju istovremeno i poticatelj i ograničavajući čimbenik turističkog razvitka.

6. ZAKLJUČAK

Prometna povezanost s tržištem, organizacija prometa u destinaciji i organizacija prometa radi obogaćivanja ponude destinacije trebaju predstavljati funkcionalnu cjelinu, posredstvom koje se ostvaruje važna uloga prometa u turizmu.

Promet je bitan čimbenik kvalitete turističke destinacije, pa se i upravljanje prometom smatra bitnom polugom upravljanja destinacijom. Uz pozitivnu ulogu prometa koja se očituje u brznoj i jednostavnoj dostupnosti destinacije i turističkih usluga na području destinacije i u neposrednoj blizini, što je osnova za oblikovanje složenog i kvalitetnog turističkog proizvoda, promet ostvaruje i negativan utjecaj na turizam.

Prvenstveno se to odnosi na zagađenje i devastaciju okoliša, te sve manju razinu sigurnosti u prometu. U negativnom kontekstu prednjači cestovni promet, koji apsolutno dominira u strukturi prometnih grana kojima turisti posjećuju Hrvatsku. Kako se može očekivati nastavak ovakvoga trenda, hrvatske destinacije, uključujući i Crikveničko-vinodolsku rivijeru trebat će definirati razvojnu strategiju turizma sukladno «scenariju održivog razvitka», koji podrazumijeva praćenje zagađenja okoliša, kontrolirani razvitak cestovnog prometa, posebno gradnje novih objekata cestovne infrastrukture i stimuliranje ostalih prometnih grana, naročito onih s ekološkim prednostima.

Sažetak

Promet je pretpostavka turističkoga razvitka, a svojom kvalitetom utječe na kvalitetu turističkoga proizvoda. Stoga su povezanost s tržištem, organizacija prometa na području destinacije uključujući i promet u mirovanju, te promet u funkciji obogaćivanja ponude destinacije bitne odrednice kvalitete turističkoga proizvoda.

Postavlja se pitanje utvrđivanja kapaciteta turističke destinacije, odnosno izračuna najvećeg broja posjetitelja koji neće biti izvorom ekoloških poremećaja. Promet, svojim negativnim utjecajima ugrožava resursnu osnovu destinacije i pridonosi smanjenju zadovoljstva posjetitelja kvalitetom turističkoga proizvoda, no bez prometa od emitivnog tržišta do destinacije te na području destinacije nema turizma.

Dominantna uloga cestovnog prometa u strukturi dolazaka turista u Crikveničko-vinodolsku rivijeru, i na području destinacije upućuju na potrebu definiranja strategije razvoja turizma. Prednost bi trebalo dati «scenariju održivog razvitka» u okviru kojeg bi se pratile negativne posljedice velikih razmjera cestovnog prometa, te strogo kontrolirao njegov razvitak, posebice u obalnom pojasu i prilikom odabira lokacije za izgradnju novih infrastrukturnih objekata, kako bi se postojeći prirodni resursi sačuvali u najvećoj mogućoj mjeri.

Ključne riječi

Promet, promet u kretanju, promet u mirovanju, promet u funkciji turizma, cestovni promet

Literatura

Blažević, B.: Ekspanzivni turistički razvoj Crikveničko-vinodolskog kraja – prokletstvo ili blagoslov, Znanstveno-stručni skup «Ekspanzivni turistički razvoj Crikveničko-vinodolskog kraja – prokletstvo ili blagoslov», FTHM; Novi Vinodolski, 2005.

Čandrić, V.: Prilog osnovama dugoročnog razvitka i prostornom planiranju grada Crikvenice, Vinodolski zbornik, Ustanova u kulturi «Dr. Ivan Kostrenčić», Novi Vinodolski, 9/2004.

Krištafor, V. i dr.: Turistička Crikvenica 1888.-1988., Turističko društvo, Crikvenica, 1988.

Mrnjavac, E.: Prometne komponente prihvatnog potencijala turističke destinacije, okrugli stol «Održivi razvitak turizma – problemi i perspektive», Fakultet za turistički i hotelski menadžment i Zavod za ekologiju i prostorno uređenje PGŽ, Rijeka, 2004.

Posarić, I.: Problemi nove cestovne mreže u Hrvatskom primorju, Vinodolski zbornik, Ustanova u kulturi «Dr. Ivan Kostrenčić», Novi Vinodolski, 9/2004.

Smolčić-Jurdana, D.: Utvrđivanje prihvatnog potencijala turističke destinacije – aspekti i problemi, okrugli stol «Održivi razvitak turizma – problemi i perspektive», Fakultet za turistički i hotelski menadžment i Zavod za ekologiju i prostorno uređenje PGŽ, Rijeka, 2004.

Trumbić, I., Bjelica, A.: Analiza prihvatnog kapaciteta turističkih destinacija: Mediteranska iskustva, okrugli stol «Održivi razvitak turizma – problemi i

perspektive», Fakultet za turistički i hotelski menadžment i Zavod za ekologiju i prostorno uređenje PGŽ, Rijeka, 2004.

Detaljni plan Crikvenica – Slana – Jasenova – Zagori, UNDP, Rijeka, 1971.

Prostorni plan uređenja područja Grada Novi Vinodolski, Zagreb, 1998.

Prostorni plan uređenja Općine Vinodolske, Zagreb, 2003.

Studija prometna mreže Novog Vinodolskog, Rijeka, 1990.

Strategija prometnog razvitka RH, Zagreb, 1999.

Bilješka o autorici

Edna Mrnjavac, doktor ekonomskih znanosti, profesor na Fakultetu za turistički i hotelski menadžment Opatija.