

Slavko Matejčić

IZLETNIČKI TURIZAM – OGRANIČENJE RAZVOJU

Crikveničko-vinodolska rivijera i odgovorni za razvoj gospodarstva u traženju odgovora na pitanje kako dalje s razvojem turizma, nailaze na brojne prepreke izazvane ratnim događajima u Hrvatskoj, tranzicijom te sveprisutnom globalizacijom.

Mijenjaju se navike gostiju, dolazi "vojska" turista iz područja koja su se do sada jedva spominjala. U skladu s konkurentskim okruženjem Mediterana, gosti postaju sve zahtjevniji i izbirljiviji tražeći popuste i ustupke na ionako niske cijene. Za turizam jedne zemlje i destinacije nema gotovih recepata i jednoznačnih odgovora.

Područje bivše Crikveničko-vinodolske rivijere od Jadranova do Klenovice susreće se sa svim tim problemima i nalazi bolja ili lošija rješenja, budući se radi o različitim subjektima lokalne samouprave i gospodarstva, koji svaki za sebe pronalaze posebne interese. Pokušaj suradnje i zajedničkog razmišljanja dat je kroz Glavni plan Županije Primorsko-goranske te inicijativu Vinodolskog zbornika za okupljanje autora na temu razvojni problemi Crikveničko-vinodolske rivijere. Ovaj rad uvjetno koristi termin Crikveničko-vinodolska rivijera, budući za sada nema boljeg, ni zajednički prihvaćenoga naziva za područje bivše Općine Crikvenica.

Pojava koju se razmatra prisutna je već više godina kao izletnički i dnevni turizam, a označava dolazak većeg broja turista uglavnom autobusima i osobnim automobilima iz unutrašnjosti Hrvatske te Bosne i Hercegovine u dane vikenda. Izletnici dolaze na kupanje i odmor i vraćaju se isti dan kući. Promet izletnika je u porastu zahvaljujući izgradnji brzih cesta.

Ova se pojava teško može brojčano izraziti jer nema evidencije boravka za tu vrstu turista, nego postoje samo procjene koje koriste novinari, kada za vrijeme sezone pišu o aktualnim temama. Tijekom sezone vršeni su pokušaji brojanja autobusa koji su parkirani na području Grada Crikvenice pa se po nekima došlo do brojke od 50-ak autobusa, a po nekima čak i preko stotine. Sva područja Crikveničko-vinodolske rivijere nisu jednako «napadnuta». Prvenstveno je to područje od Selca do Dramlja, posebno zbog mogućnosti parkiranja u Crikvenici te na prilaznim cestama, kao i zbog blizine i površine plažnih prostora koji u te dane doslovno sličje mravinjaku.

Tijekom godine, a posebno u sezoni kupaćima se pridružuju i izletnici hodočasnici, koji nakon posjeta Trsatu i crkvi Majke Božje svraćaju u Crikvenicu, bilo na kupanje, bilo zbog hodočašća staroj pavlinskoj crkvi Blažene Djevice Marije.

Sve ovo predstavlja opterećenje za gradsku i kupališnu infrastrukturu koja je ionako opterećena zbog turističke sezone. Ne može se zaobići ni pozitivan efekt koji od izletničkog turizma ostvaruje ugostiteljstvo i trgovina. Bez obzira što izletnici, posebno stariji, sobom donose hranu, dio mlađe populacije koristi usluge ugostiteljstva i trgovine u odredištu svog putovanja, te na taj način povećava dnevnu potrošnju stacionarnih turista, ako se ista statistički prati u destinaciji.

Da bi se makar u malom segmentu pokazali efekti i razmjeri tih izletničkih valova koji u pravilu vikendom i praznicima u toku sezone zapljuskuju obale CVR, prikazati ćemo tabelu povećanja prihoda od parkiranja koji se ostvaruju na parkiralištu ispred nogometnog stadiona u Crikvenici. To je parkiralište jeftinije od ostalih, a jedino se tamo, prema Općim uvjetima o javnim parkiralištima, mogu parkirati autobusi.

Tabela prikazuje indekse izračunate kao odnos prosjeka prometa u tjednu (ponedjeljak – petak) i prosjeka prometa subote i nedjelje. Iz tabele se vidi da promet vikendom od promatranih devet vikenda za njih pet prelazi indeks 200 i više dok za ostala četiri vikenda varira od 24 % do 98 % povećanja. Kod ostalih parkirališta promet u tjednu u odnosu na vikende ne varira toliko, već su to neznatne promjene od 10 – 20 %.

Iznosi prometa u kunama nisu prikazani jer se tretiraju kao poslovna tajna GKTD Murvica.

Iz novinskih članaka i intervjua gradskih čelnika proizlazi da osim problema u prometu i parkiranju, te na prenatrpanim plažama, problema ima sa skupljanjem i odvozom smeća te nezadovoljstvom gostiju i domaćeg stanovništva radi prevelike gužve. Samim izletnicima gužva toliko ne smeta jer sve to za njih traje jedan dan i nakon što se okupaju i zabave vraćaju se u svoju mirnu svakodnevicu. Ovo stanje ne doprinosi kvaliteti boravka i odmora stacionarnih gostiju i oni koji imaju negativnih iskustava s prepune plaže sigurno neće raz-

**Pregled indeksa prosjeka dnevnog tjednog i vikend prometa
parkiralište Stadion u Crikvenici**

<i>Razdoblje</i>	<i>Indeks V/Tjx100</i>
1-4.7.04	426
5-11.7.04	308
12.-18.7.04	260
19.-25.07.04	294
26.7.-1.8.04	124
02.-08.08.04	159
09.-15.08.04	371
16.-22.08.04	198
23.-29.08.04	168

Izvor : Statistički podaci GKTD Murvica

mišljati o povratku na područje Crikveničko vinodolske rivijere. Dosadašnje mjere koje su se ograničile na GKTD Murvicu i intervencije Policijske postaje u prometu, pokazale su se nedovoljnima. Iz novinskih je tekstova evidentno da postoji neslaganje oko načina kako riješiti ovaj problem, ali jedno je sigurno, da «prebacivanje loptice» u vlastitom dvorištu neće dati nikakav pozitivan efekt. Osnovno je da se za problem kojega su svi uočili nađe zajedničko rješenje u kojem će svaki subjekt odgovoran za lokalnu upravu i turizam odraditi svoj dio posla.

Sva rješenja i razmišljanja moraju se uokviriti i nadograditi na postojeće propise koji reguliraju saobraćaj, parkiranje, red na javnim površinama i pomorskom dobru. Dio tih propisa je u nadležnosti lokalne samouprave, a putem njih i pojačane službe komunalnog redarstva.

Kako su autobuseri i putničke agencije ti koji dobar dio izletnika dovode na CVR, treba stupiti u vezu s njima te se dogovoriti oko normaliziranja broja dolazaka. GKTD Murvica bi nakon usklađenja propisa koji reguliraju promet i parkiranje na području Grada Crikvenice trebala raspisati natječaj za izdavanje dozvola za parkiranje autobusa tijekom sezone od 01.06. – 30.09. Prednost bi trebalo dati onim agencijama koje će se potruditi dovesti izletnike u lipnju i rujnu, jer bi dozvola za parkiranje, a i cijena bila za sve vikende u sezoni.

Agencija bi imala obvezu najaviti dolazak autobusa tri dana prije, a osim toga imala bi pravo koristiti sniženu cijenu za parkiranje od ponedjeljka do petka.

Broj autobusa koji bi se mogao prihvatiti na dosadašnjem parkiralištu tijekom subote i nedjelje trebalo bi ograničiti na najviše dvadeset. Jednu nedjelju u sezoni, koju bi se odredilo unaprijed, trebalo bi ostaviti bez mogućnosti dolaska autobusa, dok bi za blagdan Uznesenja Blažene Djevice Marije 15. kolovoza, trebalo liberalizirati dolaske autobusa u skladu s fizičkim mogućnostima

parkiranja. Na samom bi parkiralištu trebalo postaviti pokretne WC-uređaje i mali pokretni bife kako bi se izletnici mogli osvježiti bez dugog lutanja. Putem agencija bi se izletnicima podijelili informativni materijali o uslužnim djelatnostima i prostorima na području Grada kao i određene upute kako bi se unaprijed izbjegli nesporazumi (kao npr. zabrana paljenja vatre, priprema roštilja, uništavanje nasada u parkovima).

Nepropisno parkiranje autobusa bi trebalo uz suradnju prometne policije svesti na minimum.

Uz poštivanje ovih mjera korist bi bila obostrana. Izletnici bi imali kvalitetnu uslugu u destinaciji, gosti i domaćini bi bili pošteđeni gužvi, a trgovci i ugostitelji bi ostvarili povećani promet vikendom.

Dok je postojala trajektna linija Crikvenica-Šilo, dio izletnika prelazio bi na otok Krk te tako rasterećivao Crikvenicu. U kontaktima s agencijama trebalo bi ponuditi i izlete na moru, koji su atraktivni, a vremenski se mogu prilagoditi mogućnostima izletnika.

Budući da kupališni prostori predstavljaju ograničavajući faktor razvoja, treba razmišljati o poboljšanju kvalitete kupališnog standarda. Bez obzira na izletnike o tome treba što prije donijeti odluku. Sedamdesetih godina Crikvenica je nasipavanjem došla do kupališnih površina koje su danas ponovo premale. Još jedno nasipavanje i desetljeća čekanja da se nasuti teren uredi, bili bi pogubni za crikvenički turizam, a pitanje je što bi to značilo za ekologiju. Prostore za širenje kupališta treba tražiti na moru, ali postavljanjem plutajućih blokova na kojima bi se postavile sve instalacije potrebne kupalištu. Blokove veličine 10 x 10 metara ili manje moglo bi se dodavati po potrebi, a zimi bi ih se spremalo na kopno. Plivajući sustav – akvaplan mogao bi se usidriti, ali i seliti uz vanjski pogon uzduž obale. Prvenstveno bi pažnju trebalo posvetiti tehničkom projektu, materijalima te jednostavnosti rukovanja što bi trebalo zajamčiti sigurnost i trajnost plivajućeg objekta. Osim tehničkih problema trebalo bi riješiti i pitanja vezana uz klasifikaciju i registraciju plovila u smislu pomorskih propisa.

Prednost ovog sustava je što za vremenski ograničene potrebe sezone ne anticipira trajnu upotrebu prostora kopna i mora, te je ekološki prihvatljiviji od nasipavanja i problema koje isto vuče za sobom. Osim toga plivajući blokovi mogu se upotrijebiti za atraktivne noćne priredbe na moru u lukama Crikvenice i Selca, gdje obala i lukobrani predstavljaju prirodno gledalište.

Življenje u primorskim mjestima od zimskog mrtvila do sezonske prenapučenosti postavlja za stanovnike i lokalnu upravu znatne probleme od kapaciteta parkirališta, kupališnih prostora, komunalne infrastrukture i sl., koji su zimi preveliki, a ljeti nikad dostatni.

Kombinacijom ulaganja i organizacijskih zahvata može se napraviti puno na poboljšanju kvalitete općih usluga u turističkoj destinaciji. Autor predlaže

smanjenje broja izletnika, koji stvaraju dodatnu gužvu i nered te negativno utječu na kvalitetu usluga, na normalni broj i to putem izdavanja dozvola koje bi imale formu alotmanskog ugovora.

Za povećanje površine kupališnih prostora predlaže se izgradnja plivajućih pontona – Akvaplana, čija bi raznovrsna upotreba povećala atraktivnost kupališnih prostora.

Sažetak

Izgradnja novih, brzih prometnica proširila je mogućnosti masovnijeg izletničkog turizma, kako iz kopnenih predjela Hrvatske, tako i susjednih država. Danas se do mora može doći za nekoliko sati, provesti dan na prekrasnoj rivijeri i navečer se vratiti. Stotine autobusa, a još više osobnih automobila, nađe se tako za ljetnih mjeseci, praznika i blagdana na našoj rivijeri. Ona je za izletnike najbliža, vrlo prikladna. Međutim to stvara probleme. U prvom redu za to nema odgovarajućih parkirnih prostora, a ni na kupalištima nema mjesta za toliki broj kupaca. S druge pak strane, ti turisti nisu komercijalno zanimljivi za naše ugostiteljstvo – oni vrlo malo koriste usluge. Zato se traže rješenja, kako u pogledu prihvata izletnika i kvalitetnije ponude, tako i pogledu njihovog usmjeravanja na manje opterećena područja.

Ključne riječi

Izletnici, dnevni gosti, blizina destinacije, opterećivanje prostora

Literatura

Grad Crikvenica – Odluka o komunalnom redu (Sl. novine PGŽ 5/96 i 22/04)

Grad Crikvenica – Opći uvjeti o javnim parkiralištima na kojima se vrši naplata, način naplate parkiranja i visini naknade za parkiranje

Magaš, Dragan: Management turističke organizacije i destinacije, Fakultet za turistički i hotelski menagement

Krajnović Zeljak, Mira: I jedan dan na moru zlata vrijedi, Novi list 25.08.2004.

Petek, Ana: Autobusi ponovno «okupirali» Crikvenicu, Novi list, 24.08.2004.

Petek, Ana: Previše prometa, premalo prostora, Novi list, 25.08.2004.

Petek, Ana: Problem se ne može riješiti rampama, Novi list, 27.08.2004.

Bilješka o autoru

Slavko Matejčić, Crikvenica, dipl.ekonomist, financijski direktor poduzeća "Milman" – Zagreb

