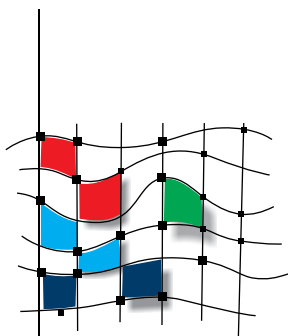


GLAVNI PLAN I STRATEGIJA RAZVOJA TURIZMA REPUBLIKE HRVATSKE

Izvještaj 4.

Čimbenici razvoja turizma u Republici Hrvatskoj I:
prometna i komunalna infrastruktura, održivost
turističkog razvoja, podrška javnog sektora i
integracija turizma u gospodarstvo

Zagreb, studeni 2011.



GLAVNI PLAN I STRATEGIJA
RAZVOJA TURIZMA
REPUBLIKE HRVATSKE

Izveštaj 4.

Čimbenici razvoja turizma u Republici Hrvatskoj I:
prometna i komunalna infrastruktura, održivost
turističkog razvoja, podrška javnog sektora i
integracija turizma u gospodarstvo

Naručitelj:



Voditelj i koordinator projekta:

Dr. sc. Siniša Horak

Voditelj izvještaja:

Dr. sc. Davor Krasić

Autori:

Dr. sc. Davor Krasić

Dr. sc. Petra Gatti

Dr. sc. Mladen Gledec

Doc. dr. sc. Alen Jugović

Prof. dr. sc. Blanka Kesić

Prof. dr. sc. Zoran Klarić

Dr. sc. Damir Krešić

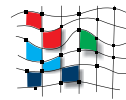
Dr. sc. Ivo Kunst

Dr. sc. Eduard Kušen

Mr. sc. Dubravko Milojević

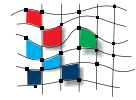
Prof. dr. sc. Stanislav Pavlin

Zagreb, studeni 2011.



SADRŽAJ

1. UVOD	4
2. PROMETNA INFRASTRUKTURA	5
2.1. Cestovni promet i infrastruktura	7
2.2. Zračni promet i infrastruktura	22
2.3. Pomorski promet i infrastruktura	26
2.4. Željeznički promet i infrastruktura	33
2.5. Lokalni promet i infrastruktura	35
3. KOMUNALNA INFRASTRUKTURA	39
3.1. Energetski sustav	40
3.2. Vodno – gospodarski sustav	44
3.3. Sustav otpadnih voda	46
3.4. Zbrinjavanje otpada	50
3.5. Ocjena stanja	53
4. ODRŽIVOST TURISTIČKOG RAZVOJA S ASPEKTA OČUVANJA PRIRODNOG I DRUŠTVENOG OKOLIŠA	57
4.1. Pojam održivosti	57
4.2. Pritisak turizma na prostor	58
4.3. Ostali elementi ugrožavanja prirodnog okoliša	65
4.4. Utjecaj turizma na socio – kulturnu održivost	66
5. PODRŠKA JAVNOG SEKTORA RAZVOJU TURIZMA	70
5.1. Analiza postojećeg stanja	70
5.2. Ocjena razvojnog trenutka	74
5.3. Institucionalne prepreke	75
5.4. Iskustva nekih mediteranskih zemalja	76
6. INTEGRACIJA TURIZMA U GOSPODARSTVO HRVATSKE	82
6.1. Uvozna ovisnost hrvatskog turizma	82
6.2. Primjeri najbolje prakse	85
6.3. Ocjena stanja	88
7. ZAKLJUČAK	89



1. UVOD

U ovom izvještaju analizira se prva grupa čimbenika¹ koji imaju bitan utjecaj na razvoj turizma u Hrvatskoj u cjelini, odnosno u pojedinim njezinim turističkim destinacijama, iako njihova osnovna namjena ne mora biti uvijek usmjerena primarno na turistički razvoj. Ti čimbenici su:

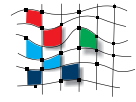
- ➔➔➔ **prometna infrastruktura**, s naglaskom na infrastrukturu cestovnog, zračnog, željezničkog, pomorskog i lokalnog prijevoza,
- ➔➔➔ **komunalna infrastruktura**, koja uključuje energetiku, vodoopskrbu, odvodnju otpadnih voda, gospodarenje otpadom te samo okvirno i ostale komunalne aktivnosti,
- ➔➔➔ **očuvanje prirodnog i društvenog okoliša**,
- ➔➔➔ **podrška javnog sektora** turističkom razvoju Hrvatske te
- ➔➔➔ **integracija turizma** u gospodarstvo Hrvatske.

Iako među ovim čimbenicima ne postoji uvijek jasno prepoznatljiva i definirana horizontalna veza, njihova vertikalna povezanost s turizmom izuzetno je naglašena. Ipak, postoji barem jedna jasna poveznica među njima, kao zajednički nazivnik svih nastojanja i aktivnosti vezanih za pojedine od navedenih čimbenika, a ta je – održivost. Održivost se danas kao *conditio sine qua non* javlja kao polazište svih promišljanja o budućem razvoju. Zato se održivost u ovom Izvještaju ne razmatra zasebno u cijelosti, kao jedan od čimbenika turističkog razvitka, nego samo oni njezini dijelovi koji se odnose na očuvanje prirodnog i društvenog okoliša, a svi ostali aspekti održivosti su prisutni u drugim analizama i promišljanjima o turizmu Hrvatske, pa tako i u čimbenicima navedenim u ovom i idućem izvještaju.

Podaci potrebni za izradu ovog Izvještaja su, zbog raznorodnosti analiziranih čimbenika, prikupljeni iz mnogih izvora. Pri tome se nastojalo, kad god je to bilo moguće, koristiti najnovije podatke, odnosno podatke za 2008., 2009. i 2010. godinu. Samo iznimno su se koristili stariji podaci i to u slučajevima kada europske baze podataka, osobito specijalizirane, ali i drugi relevantni izvori, još nisu publicirali novije podatke, odnosno u slučaju kad su se koristili podaci iz studija i projekta koji su jednokratno izrađeni u ranijem razdoblju, ali je ocijenjeno da su i danas aktualni. Neki od izvora podataka su bili i recentna primarna istraživanja, provedena od strane Instituta za turizam, za potrebe izrade ove Strategije (Anketa javnog sektora, fokus grupe i dubinski intervjui).

U mjeri u kojoj je to bilo moguće, s obzirom na raspoloživost, usporedivost i svrsishodnost podataka, nastojalo se pri obradi pojedinih čimbenika držati slijedeće strukture: analiza stanja, usporedba s drugim zemljama te zaključna ocjena stanja. Analiza stanja obrađena je ukupno za Hrvatsku, ali i prema makroregijama, kad god je to bilo moguće. Na kraju Izvještaja svi su zaključci pojedinih poglavlja sintetizirani u jedan, opći zaključak kojim se ukratko rezimira i daje sumarna ocjena stanja čimbenika, odnosno njihovih mogućih ograničenja ili mogućnosti za daljnji razvoj turizma u Hrvatskoj.

¹ U idućem izvještaju, Izvještaju 5., analizira se druga grupa tih čimbenika: imidž, marketing i promocija, turističko posredovanje, obrazovanje i korištenje suvremenih tehnologija te inovacije kao faktori razvoja turizma.



2. PROMETNA INFRASTRUKTURA

Prometna infrastruktura je preduvjet razvoja prometa, a promet, budući da se sastoji od skupa pojedinačnih prijevoza, je sastavni dio turističkog putovanja. Prometna infrastruktura je dakle nužan uvjet za razvoj turizma u nekoj destinaciji, iako ne i dovoljan. Naime, prometna infrastruktura, sama po sebi, ne znači uvijek i odgovarajuću prometnu dostupnost destinacije, jer ona ovisi i o dostupnosti, odnosno o organizaciji prijevoza.

Turističko putovanje je prije svega doživljaj, koji se sastoji od niza pojedinačnih utisaka u kojima prijevoz, ili u širem smislu promet, ima značajnu ulogu. U uvjetima sve jače konkurencije na turističkom tržištu, nezadovoljstvo ma i jednim dijelom turističkog doživljaja može odvratiti kupca (turista) od ponovne kupnje istog proizvoda. Ako se ima na umu činjenica da vrijeme provedeno u prijevoznim sredstvima često čini znatan dio ukupnog vremena provedenog na putovanju, može se lakše sagledati uloga koju prijevoz ima u današnjem turizmu. Od nekadašnje uloge prijevoza, stići što prije i zaboraviti tu neugodu, prijevoz danas ima posve drugu ulogu – i on se pretvara u turistički doživljaj. Ta se uloga prijevoza, ili u širem smislu prometa, stoga može promatrati barem sa slijedeća tri osnovna gledišta:

- prijevoz omogućuje prometnu dostupnost turističke destinacije,
- prijevoz omogućuje mobilnost u turističkoj destinaciji,
- neke vrste prijevoza su turistička atrakcija.

Prometna dostupnost turističke destinacije vezana je, prije svega, za glavnu državnu i međudržavnu prometnu infrastrukturu (prometnice i terminale) koja treba, uz javna i osobna prijevozna sredstva i organizaciju prometa, omogućiti zadovoljenje prometnih zahtjeva tzv. dalekog prometa. Prometno će dostupnija destinacija imati više izgleda za bolje korištenje turističkih kapaciteta i ukupan razvoj nego ona koja to nije, pod uvjetom da obje imaju približno jednako atraktivne turističke sadržaje.

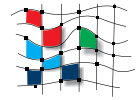
Pružanje prijevoznih mogućnosti turistima u turističkoj destinaciji podrazumijeva prometnu dostupnost turističkih atrakcija i drugih sadržaja potrebnih turistima, čime se ostvaruju preduvjeti za njihovo posjećivanje i za zadovoljstvo turističkim boravkom u destinaciji. Pri tome se destinacija shvaća šire od granica nekog grada ili mjesta i uključuje dostupnu okolicu u okviru prihvatljivog vremena za dnevna putovanja.

Prijevoz u pojedinim slučajevima može biti tako atraktivan da je doživljaj prijevoza određenim prijevoznim sredstvom glavni motiv odlaska na putovanje. Jednako tako, pojedine vrste prijevoza u turističkoj destinaciji mogu, zbog svoje atraktivnosti, učiniti boravak zanimljivijim i sadržajnijim, što sve doprinosi ukupnoj atraktivnosti destinacije.

Pretvaranje prijevoza u turistički doživljaj moguće je, međutim, i uz osiguranje primjerene kvalitete uobičajene prijevozne usluge kao i uz stvaranje atraktivne ponude kojom se turisti mogu koristiti tijekom puta do odabrane destinacije. U to se mogu uvrstiti: ponuda pratećih uslužnih objekata uz ceste, ponuda u zračnim lukama i drugim putničkim terminalima (pomorskim, željezničkim i cestovnim) te u javnim prijevoznim sredstvima, a podrazumijeva i pružanje raznih informacija tijekom putovanja, mogućnost rezervacije smještaja, razgledavanje usputnih turističkih atrakcija itd.

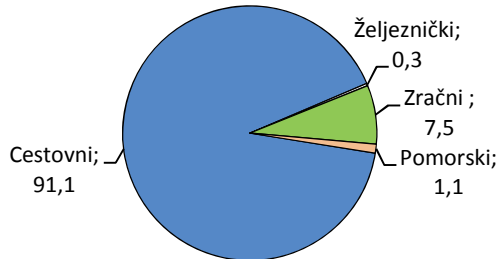
Iako se za dolazak turista u Hrvatsku koriste svi raspoloživi oblici javnog i individualnog prijevoza, ipak daleko najveći broj turista dolazi nekim cestovnim prijevozom. Pri tome postoje razlike između makroregija, posebno između primorskih i kontinentalne makro regije, premda i unutar regija postoje zamjetne razlike u strukturi korištenja pojedinih vrsta prijevoza u dolasku. Već dugi niz godina u primorske turističke destinacije cestovnim oblicima prijevoza dolazi oko 90% turista. Zadnje Istraživanje stavova i potrošnje turista u Hrvatskoj, koje je provedeno 2010. godine,² pokazuje da je u četiri ljetna mjeseca (lipanj – rujan) u primorske županije cestovnim prijevozom pristiglo 91,1% turista, a svim ostalim oblicima prijevoza svega 8,9% (slika 2.1.).

² Institut za turizam. Stavovi i potrošnje turista u Hrvatskoj – TOMAS Ljeto 2010. Zagreb, 2011.



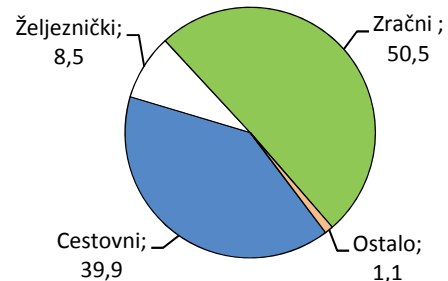
Drugačija struktura korištenja prijevoznih sredstava u dolasku zabilježena je u Zagrebu, kao najznačajnijoj kontinentalnoj turističkoj destinaciji. U Zagrebu je, naime, zabilježena blaga dominacija zračnog prijevoza u dolasku turista u odnosu na cestovni prijevoz, ali i znatno veća zastupljenost željeznice nego u primorskim destinacijama (slika 2.2.).³

Slika 2.1.
PRIJEVOZNO SREDSTVO KORIŠTENO U DOLASKU TURISTA NA HRVATSKO PRIOBALJE, LIPANJ – RUJAN 2010. (% UDJELI)



Izvor: Institut za turizam. Stavovi i potrošnje turista u Hrvatskoj – TOMAS Ljeto 2010. Zagreb, 2011.

Slika 2.2.
PRIJEVOZNO SREDSTVO KORIŠTENO U DOLASKU TURISTA U ZAGREB, SVIBANJ – PROSINAC 2008. (% udjeli)



Izvor: Institut za turizam. Stavovi i potrošnje turista u Zagrebu – TOMAS Zagreb 2008. Zagreb, 2009.

Iako u našoj javnosti postoji percepcija da je u Hrvatskoj problem prometne dostupnosti turističkih destinacija riješen izgradnjom autocesta, to nije posve tako. Naime, prometnu dostupnost ne čini samo uređen kolnik ceste, nego i odgovarajuća horizontalna i vertikalna prometna i turistička signalizacija te prateći uslužni objekti uz ceste, ali i lokalna mreža te trajektni promet, pa ni u 2010. godini, turisti nisu iskazali visoki stupanj zadovoljstva prometnom dostupnošću za većinu hrvatskih priobalnih destinacija.⁴

Što se pak tiče prijevoza na lokalnim razinama, o kojem uglavnom ovisi mobilnost turista u turističkim destinacijama, dosadašnja istraživanja u Hrvatskoj ukazuju na relativno veliko nezadovoljstvo turista tom vrstom ponude, koja, uz prijevozna sredstva, uključuje i pješčenje na razumnim udaljenostima (šetnice, nogostupi, pješačke zone, 'zeleni putovi' i sl.). Iako je kvaliteta lokalnog prijevoza u primorskim turističkim destinacijama u 2010. godini ocijenjena nešto boljom nego u prethodnim godinama istraživanja, još su uvijek turisti tek srednje zadovoljni tom vrstom ponude.⁵

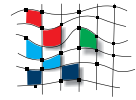
Treba voditi računa i o tome da prijevozna sredstva koja se koriste u turističkoj destinaciji obuhvaćaju ponudu javnog prijevoza, linijskog i na zahtjev (taxi, rent-a-car, rent-a-boat i sl.), te ponudu prometnica i parkirališta za korištenje vlastitog prijevoznog sredstva. Uz to, i odgovarajuće znakovlje (turističko i prometno, naročito ono u zonama križanja), informativni punktovi, brošure i karte čine zaokruženu cjelinu shvaćanja prometne dostupnosti u turističkoj destinaciji.

O prijevozu kao turističkoj atrakciji u Hrvatskoj se premalo govori. Sigurno je da pojedine vrste prijevoza izazivaju pozornost i zanimanje turista koji borave na određenom području. Takav je slučaj najčešće s prijevoznim sredstvima koja su zbog nečega neuobičajena ili su vezana baš za određenu destinaciju (na primjer, zagrebačka uspinjača). Takva prijevozna sredstva kreiraju značajan segment ili pak djelić turističkog doživljaja koji se veže uz destinaciju, daje joj stanovitu osobnost koja ostaje u sjećanju. Potvrdu toga nalazimo u nizu uspješnih turističkih zemalja koje su svoju turističku ponudu obogatile i takvim mogućnostima (na pr. 'drveni vlak' koji povezuje Palma de Mallorc i Soller na Balearskom otočju, ili uspinjača u Montecatini termama u Toscani koja spaja donji i gornji grad, dampfer Kaiser Franc Josef, parni brod s lopaticama koji vozi po Achenskom jezeru, kod nas, na primjer, žičara za Srđ u Dubrovniku, plovidba starim jedrenjacima itd.) koje takva prijevozna sredstva nude. Pri tome se ne radi samo o prijevoznim sredstvima u kretanju (stari vlakovi, brodovi, kočije, uspinjače, žičare i sl.), nego i u mirovanju (muzeji prijevoznih sredstava), prometnim objektima (zanimljivi mostovi ili druge prometne građevine).

³ Institut za turizam. Stavovi i potrošnje turista u Zagrebu – TOMAS Zagreb 2008. Zagreb, 2009.

⁴ Isto, str. 171.

⁵ Institut za turizam. Trendovi stavova i potrošnje turista u Hrvatskoj 1987-2008. Zagreb, 2009., str.35; Institut za turizam. Stavovi i potrošnje turista u Hrvatskoj – TOMAS Ljeto 2010. Zagreb, 2011., str.62.



Kad je riječ o prometnim objektima, treba spomenuti potencijal panoramskih cesta (u Hrvatskoj su to, na primjer dijelovi Jadranske ceste, ali kao takvi nisu ni prepoznati ni promovirani), zatim povijesnih cesta (kao na primjer Jozefina, Karolina i Luizijana, od kojih je za Lujzijanu napravljen i projekt u Institutu za turizam, a za nju postoji i Udruga Lujzijana koja je nositelj razvojnog projekta Lujzijana i Karolina u mreži europskih kulturnih i turističkih putova koji je pokrenut 2006. g.) pa i vinskih cesta s kojima je stanje nešto bolje. Svemu treba dodati i sportske događaje koji su vezani uz vožnju prijevoznim sredstvima (razne automobilske ili motociklističke utrke, konjske utrke, pa i događaji kao što je Sinjska alka, maraton lađa na Neretvi i sl.), koji privlače mnogobrojne gledatelje i turiste.

U ovom izvještaju glavna pažnja se usmjerava na prometnu infrastrukturu kao najzahtjevniji dio ukupnog prometnog sustava, dok se ostale sastavnice prometa manje obrađuju. Međutim, zbog usmjerenosti na ključne pokazatelje zaključci koji se izvode iz analize su u potpunosti relevantni za donošenje odgovarajućih prijedloga poboljšanja u idućim fazama rada na ovom projektu.

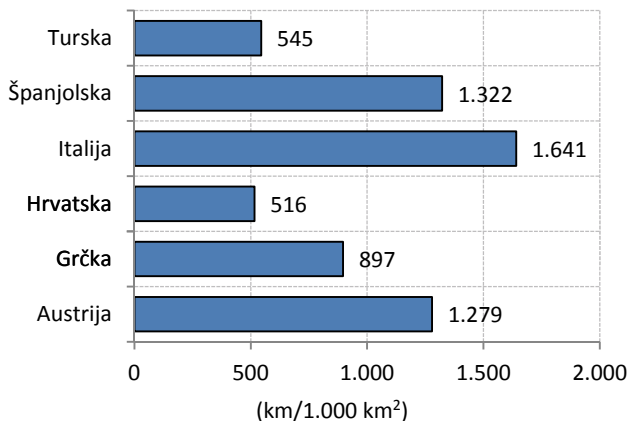
2.1. CESTOVNI PROMET I INFRASTRUKTURA

Cestovna mreža

Hrvatska je u posljednjih desetak godina radikalno promijenila svoju cestovnu infrastrukturu. Prije svega, to je posljedica izuzetno intenzivne izgradnje autocesta, dok je ostala cestovna mreža u nevelikoj mjeri poboljšana ili dograđena. Ukupna dužina mreže javnih cesta u Hrvatskoj je 29.223 km, a njezina struktura prema vrstama cesta je slijedeća:⁶

- autoceste i poluautoceste 1.240 km
- državne ceste 6.819 km
- županijske ceste 10.867 km
- lokalne ceste 10.297 km.

Slika 2.1.1.
GUSTOĆA MREŽE JAVNIH CESTA PREMA ZEMLJAMA (u km/1.000 km²)

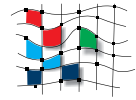


Izvor podataka: EUROSTAT, EU Road Federation, ASECAP, HUKA, Hrvatske ceste.

Da bi se dobila realna slika o razvijenosti cestovne prometne mreže i njenog utjecaja na turizam, u nastavku je prezentiran niz analitičkih pokazatelja, posebno obrađenih za potrebe ovog Izvještaja, kako za Hrvatsku tako i za jedan broj konkurentskih zemalja (Austriju, Grčku, Italiju, Španjolsku i Tursku). Kod većine pokazatelja, podaci se iskazuju za cestovnu mrežu u cjelini, a posebno za autoceste, prometnice najvišeg ranga propusne moći i uslужnosti. Podaci se odnose na 2010. godinu. Izvori podataka na temelju kojih su napravljene analize su: EUROSTAT, UNWTO, EU Road Federation, ASECAP, Hrvatska udruga koncesionara autocesta, Hrvatske ceste. Svi izvorni podaci su sintetizirani od strane tima Instituta za turizam da bi se dobili relevantni pokazatelji.

Kada je riječ o gustoći cestovne mreže, tada je Hrvatska (u odnosu na ostale prethodno navedene zemlje) zemlja s najmanjom gustoćom mreže, što znači najslabijom pokrivenošću teritorija. Za Hrvatsku taj podatak iznosi 516 km cesta na 1.000 kvadratnih kilometara teritorija, dok Italija, kao najrazvijenija, ima gustoću od 1.641 km cesta na 1.000 kvadratnih kilometara teritorija (slika 2.1.1.).

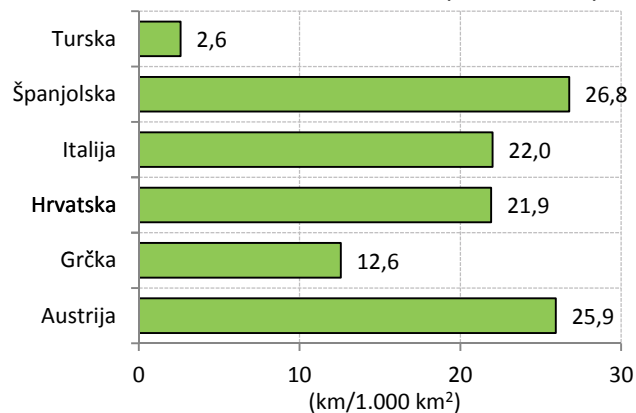
⁶ Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Hrvatska udruga koncesionara autocesta.



Kada je riječ o mreži autocesta, slika je sasvim drukčija, tako da, na primjer, Hrvatska i Italija imaju jednaku gustoću mreže autocesta, koja iznosi 22 km autocesta na 1.000 kvadratnih kilometara teritorija. Grčka i Turska znatno zaostaju za Hrvatskom prema ovom pokazatelju (slika 2.1.2.).

Slika 2.1.2.

GUSTOĆA MREŽE AUTOCESTA PREMA ZEMLJAMA (u km/1.000 km²)

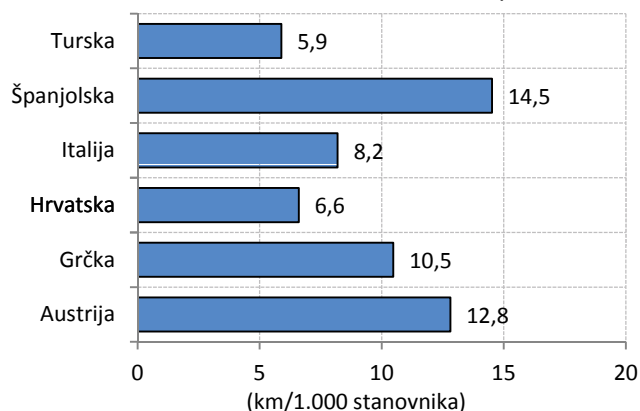


Izvor podataka: EUROSTAT, EU Road Federation, ASECAP, HUKA, Hrvatske ceste.

Drugi važan (opći) pokazatelj raspoloživosti cestovne mreže je odnos cestovne mreže prema broju stanovnika. I ovdje je Hrvatska (zajedno s Turskom) na samom začelju ljestvice ako se promatra cestovna mreža u cjelini (slika 2.1.3.).

Slika 2.1.3.

RASPOLOŽIVOST CESTOVNE MREŽE PREMA ZEMLJAMA (km/1.000 stanovnika)

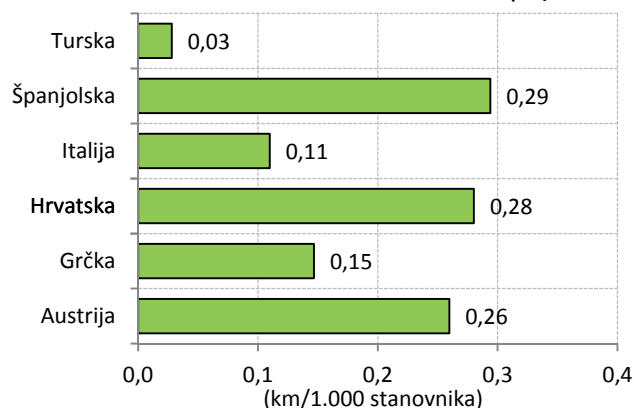


Izvor podataka: EUROSTAT, EU Road Federation, ASECAP, HUKA, Hrvatske ceste.

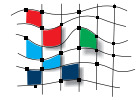
Međutim, ako se u analizi izdvoje samo autoceste, tada je Hrvatska pri samom vrhu ljestvice, odmah iza Španjolske, a ispred Austrije i ostalih analiziranih zemalja (slika 2.1.4.).

Slika 2.1.4.

RASPOLOŽIVOST MREŽE AUTOCESTA PREMA ZEMLJAMA (km/1.000 stanovnika)



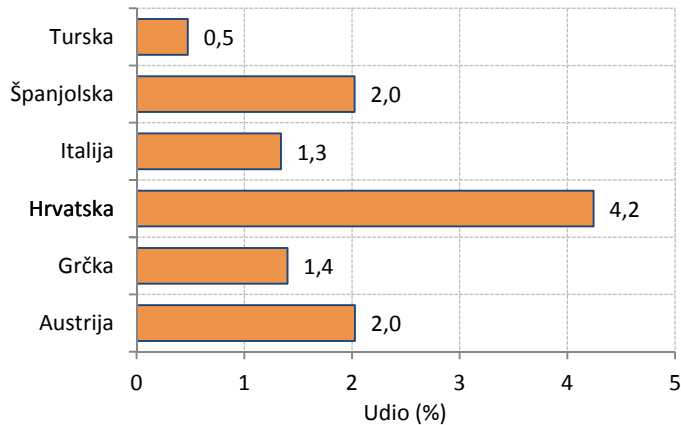
Izvor podataka: EUROSTAT, EU Road Federation, ASECAP, HUKA, Hrvatske ceste.



Iz prethodnih pokazatelja može se zaključiti da Hrvatska ima relativno slabo razvijenu mrežu javnih cesta, ali izuzetno razvijenu mrežu autocesta i da u tom pogledu postoji nesrazmjer u usporedbi s promatranim zemljama. U prilog toj tvrdnji ide sljedeći dijagram koji pokazuje koliki je udio autocesta u ukupnoj cestovnoj mreži pojedine zemlje. U Hrvatskoj je taj udio dva i više puta veći nego u ostalim zemljama (Hrvatska 4,2%, Španjolska i Austrija 2,0%, Italija 1,3%, itd.) (slika 2.1.5.).

Slika 2.1.5.

ODNOS DUŽINE AUTOCESTA I UKUPNE CESTOVNE MREŽE PREMA ZEMLJAMA (u %)



Izvor podataka: EUROSTAT, EU Road Federation, ASECAP, HUKA, Hrvatske ceste.

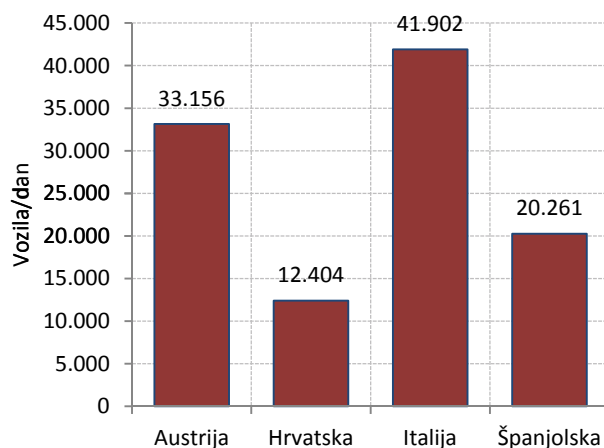
Karta 2.1.1. daje prikaz mreže autocesta 2010. godine i na njoj su ucrtani svi autocestovni pravci u Hrvatskoj:

- A1 Zagreb - Split – Dubrovnik
- A2 Zagreb – Macelj
- A3 Bregana – Zagreb – Lipovac
- A4 Zagreb – Goričan
- A5 Beli Manastir – Osijek – Svilaj
- A6 Bosiljevo – Rijeka
- A7 Rupa – Rijeka
- A8 Kanfanar – Pazin - Matulji
- A9 Umag – Kanfanar – Pula.

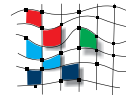
Količina prometa na autocestama Hrvatske znatno je manja nego u drugim državama, što zorno prikazuje slika 2.1.6. Tako je prosječni godišnji dnevni promet (PGDP) iskazan u broju vozila u prosječnom danu u godini na hrvatskim autocestama u 2010. godini bio tek nešto preko 12.000 vozila, u Italiji je iznosio gotovo 42.000 vozila, a u Austriji preko 33.000 vozila (slika 2.1.6.).

Slika 2.1.6.

PROSJEČNO PROMETNO OPTEREĆENJE AUTOCESTA PREMA ZEMLJAMA (vozila/dan)

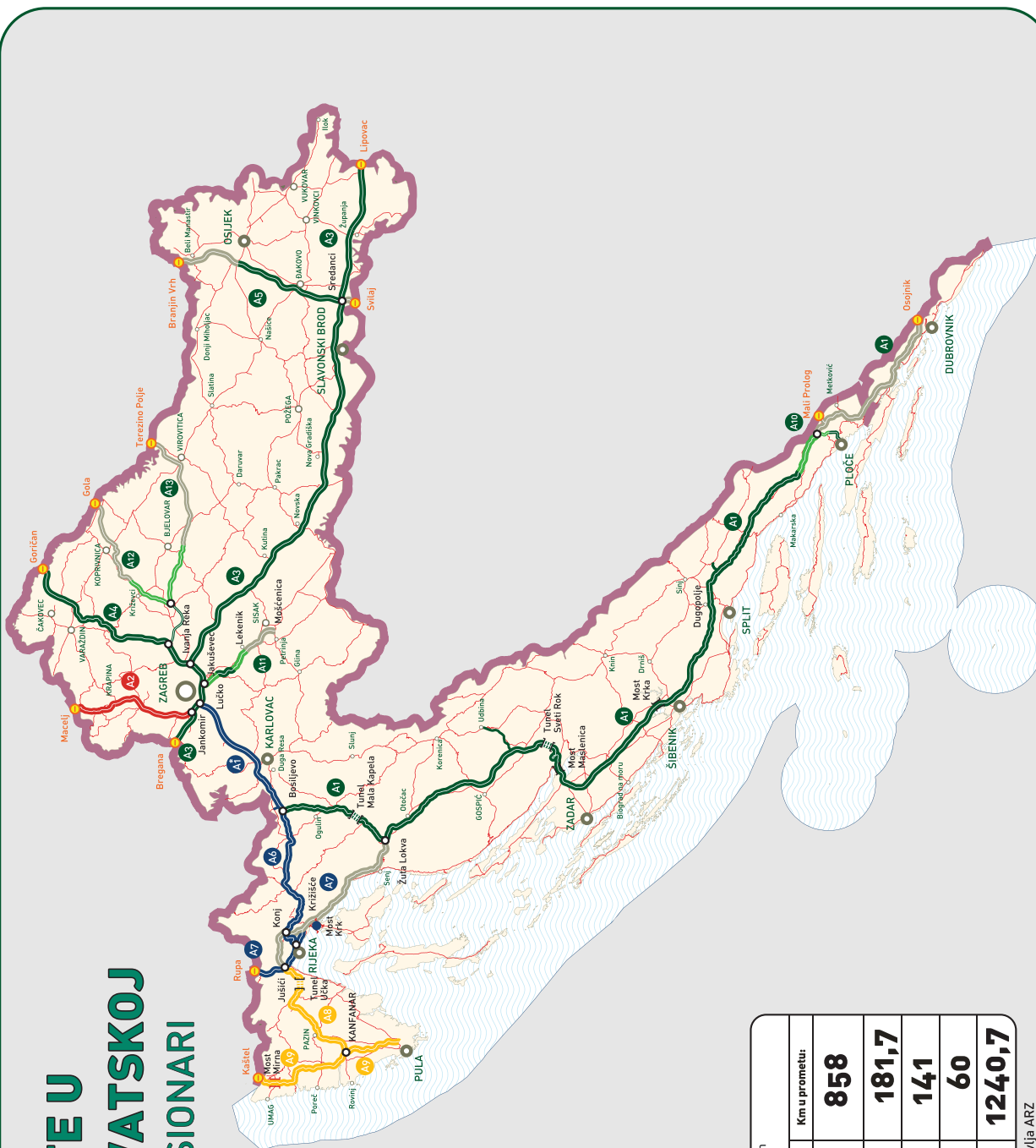


Izvor podataka: EUROSTAT, EU Road Federation, ASECAP, HUKA, Hrvatske ceste.



Karta 2.1.1.1.
MREŽA AUTOCESTA U HRVATSKOJ

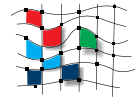
AUTOCESTE U REPUBLICI HRVATSKOJ MREŽA I KONCESIONARI



Legenda:		Tunnel duži od 5 km - - - Most s naplatom	
CHUKA	Autoceste:	Oznake izgrađenosti:	Km u prometu:
	A1 A3 A4 A5 A10 A11 A12 A13 A7 A6 A7 A8 A9 A2	U prometu U izgradnji U planiranju U prometu U planiranju U prometu U prometu	858
			181,7
			141
			60
Ukupno u prometu 01. 06. 2010.:			1240,7

- dijelom autoceste A1 od Bosiljeva do Zagreba upravlja ARZ

Izvor: Hrvatska udruga koncesionara autocesta, www.huka.hr.



Objašnjenje ovako velikih razlika među navedenim zemljama i Hrvatske leži u činjenici da su u Hrvatskoj autoceste, prije svega, opterećene prometom koji se javlja za vrijeme turističke sezone, dok su u ostalim dijelovima godine, kad turizma ima znatno manje ili ga gotovo i nema, one vrlo malo prometno opterećene, odnosno daleko ispod njihovog programiranog kapaciteta. Zbog toga prometno opterećenje gotovo svih autocesta u Hrvatskoj ima jaka sezonska obilježja. Prosječni ljetni dnevni promet tijekom srpnja i kolovoza (PLDP) znatno je veći od prosječnog godišnjeg dnevnog prometa (PGDP), što se može vidjeti iz podataka za pojedine lokacije na hrvatskim autocestama za 2010. godinu (tablica 2.1.1.).

Tablica 2.1.1.

ODNOS PGDP – a I PLDP – a NA HRVATSKIM AUTOCESTAMA

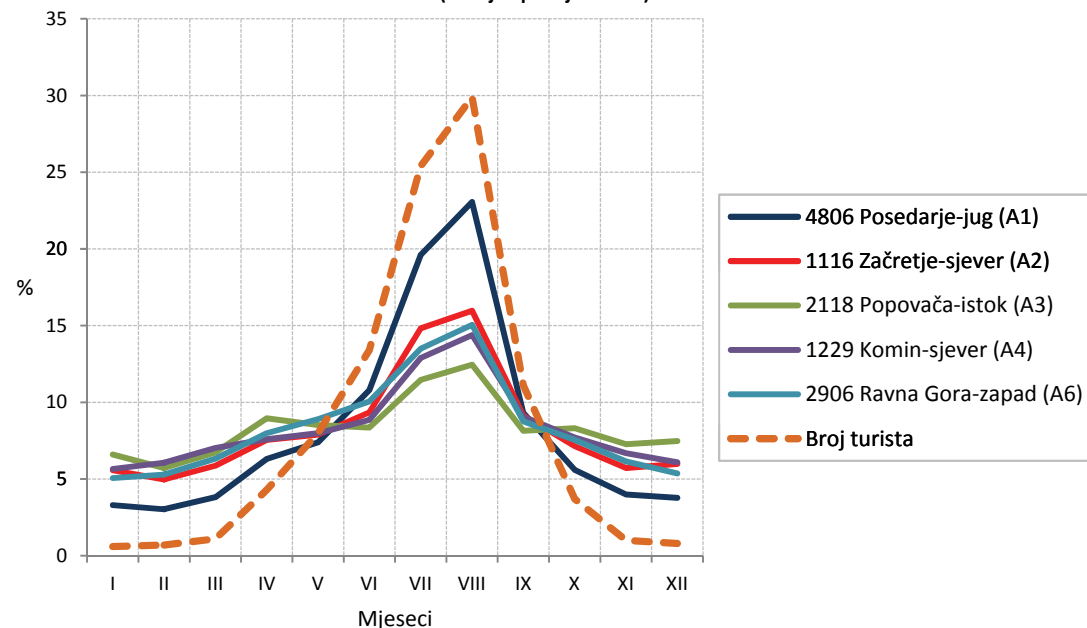
Autocesta	Lokacija	PGDP	PLDP	PLDP/PGDP
A1	Posedarje - jug	12.158	31.890	2,62
A2	Začretje - sjever	10.539	20.213	1,92
A3	Popovača - istok	19.367	27.124	1,40
A4	Komin - sjever	9.516	15.899	1,67
A6	Ravna Gora - zapad	11.482	20.093	1,75

Izvor: Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske 2010. godine. Hrvatske ceste i Prometis, Zagreb, 2011.

Dijagrami prometnog opterećenja na autocestama po mjesecima u velikoj se mjeri podudaraju s dijagramom broja dolazaka turista u Hrvatsku (slika 2.1.7.), pri čemu valja istaknuti da je to slučaj kod svih autocestovnih pravaca u Hrvatskoj, bez obzira nalaze li se u primorskom ili kontinentalnom dijelu Hrvatske.

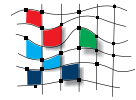
Slika 2.1.7.

**USPOREDBA MJESEČNIH VARIJACIJA PROMETNOG OPTEREĆENJA AUTOCESTA I
DOLAZAKA TURISTA U HRVATSKU 2009. GODINE (% udjeli po mjesecima)**



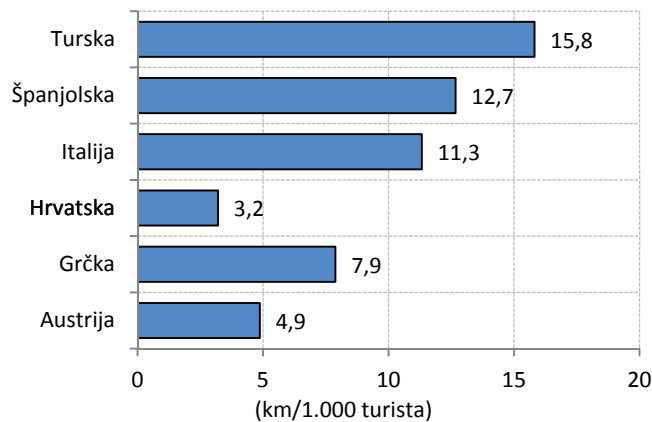
Izvor podataka: Prometis (interni podaci) i BIST.

U Hrvatsku preko 80% inozemnih turista dolazi u svega četiri ljetna mjeseca (lipanj – rujanj), pri čemu ih preko 55% dolazi u srpnju i kolovožu. Sličnost ovih podataka s podacima o prometnom opterećenju najbolje se može uočiti na autocestama A1 i A6. Na autocesti A1 u spomenuta se četiri ljetna mjeseca ostvari 63%, a na autocesti A6 48% od ukupnog godišnjeg prometa vozila dok se u srpnju i kolovožu autocestom A1 ostvaruje 42%, a autocestom A6 29% ukupnog prometa tijekom godine.



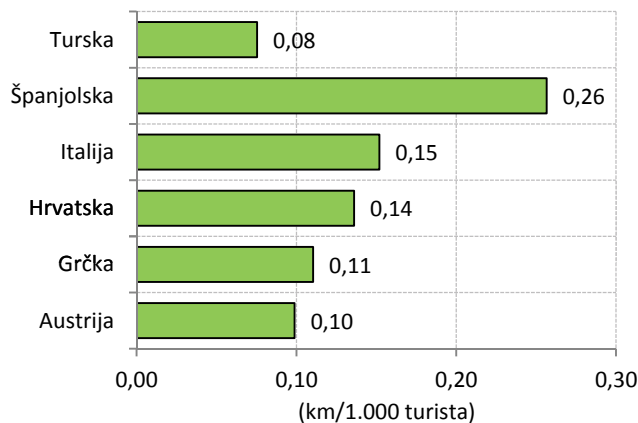
Da bi se mogla napraviti usporedba raspoloživosti cestovne mreže inozemnim turistima, u sljedeća se dva grafikona daju podaci po zemljama za 2010. godinu.

Slika 2.1.8.
**RASPOLOŽIVOST CESTOVNE MREŽE INOZEMNIM TURISTIMA
PREMA ZEMLJAMA (km/1.000 turista)**



Izvor podataka: EUROSTAT, UNWTO, EU Road Federation, ASECAP, HUKA, Hrvatske ceste.

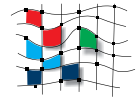
Slika 2.1.9.
**RASPOLOŽIVOST AUTOCESTA INOZEMNIM TURISTIMA
PREMA ZEMLJAMA (km/1.000 turista)**



Izvor podataka: EUROSTAT, UNWTO, EU Road Federation, ASECAP, HUKA, Hrvatske ceste.

Hrvatska nudi daleko najslabiju ponudu cestovne mreže svih kategorija gledajući prema broju inozemnih turista, dok je u pogledu autocesta pozicija Hrvatske znatno bolja jer se prema toj ponudi nalazi u gornjoj polovici ljestvice od šest izabranih konkurentskih zemalja.

O zanemarivanju ponude ostale cestovne mreže u korist autocesta najbolje govore podaci o opterećenosti jadranske turističke ceste (kategorizirane kao državna cesta D8). To je glavna longitudinalna cestovna prometnica uz obalu, od sjevernog do južnog Jadrana, s izrazitom važnošću za turizam. Mnoga turistička mjesta se vezuju na ovu cestu, a kroz veliki broj ona i prolazi. U pogledu prometno – tehničkih obilježja, jadranska turistička cesta je odavno postala ograničavajući faktor za razvoj kvalitetne turističke ponude zbog više razloga: nedovoljne propusne moći, nesigurnosti i posebice neadekvatnog poprečnog profila, uglavnom bez ikakvih uvjeta za kretanje pješaka ili biciklista, ali i zbog položaja trase, koja prolazi dobrim dijelom uz more i kroz naseljena mjesta i na taj način ne samo da otežava organizaciju prostora u naseljima nego djelomično okupira i najatraktivnije dijelove obale. Posljednjih desetljeća vrlo je malo uloženo u njenu modernizaciju i prilagodbu potrebama turizma, iako je očita njena turistička funkcija. S druge strane, prometno opterećenje je raslo iz godine u godinu, tako da je u ljetnim mjesecima prosječni dnevni promet na mnogim dionicama znatno preko 12.000 vozila, a ponegdje je u dijelovima dana dosegnuta i granica propusne moći pa su zastoji prometa u sezoni učestali. Izgradnja autoceste A1 samo je djelomično rasteretila



tu dužobalnu cestu, pa su njeni pojedini dijelovi (potez južno od Rijeke, prema Crikvenici, Šibenski most, dionica Split-Omiš itd.) i dalje najopterećeniji dijelovi državnih cesta u Hrvatskoj, posebice tijekom ljeta.

U tablici 2.1.2. i na slici 2.1.10. prikazani su podaci o prometnom opterećenju 2010. godine na 11 izabranih lokacija Jadranske ceste, od sjevera prema jugu.

Tablica 2.1.2.

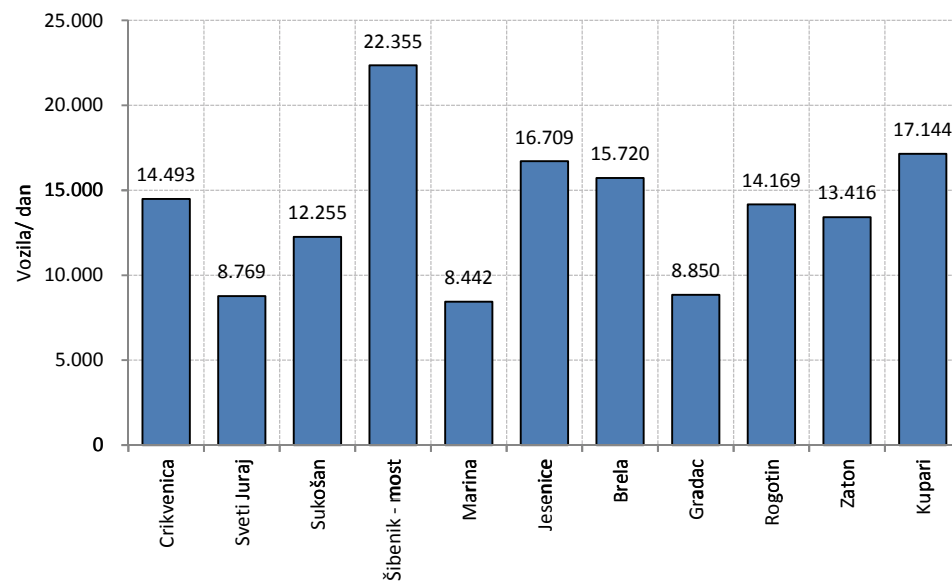
PROMETNO OPTEREĆENJE JADRANSKE TURISTIČKE CESTE (D8)

Oznaka ceste	Lokacija	PGDP	PLDP	PLDP/PGDP
D8	Crikvenica	7.899	14.493	1,83
D8	Sveti Juraj	3.762	8.769	2,33
D8	Sukošan	7.050	12.255	1,74
D8	Šibenik - most	14.274	22.355	1,57
D8	Marina	4.285	8.442	1,97
D8	Jesenice	11.342	16.709	1,47
D8	Brela	7.261	15.720	2,16
D8	Gradac	4.711	8.850	1,88
D8	Rogotin	7.887	14.169	1,80
D8	Zaton	7.568	13.416	1,77
D8	Kupari	12.116	17.144	1,41

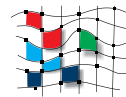
Izvor: Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske 2010. godine. Hrvatske ceste i Prometis, Zagreb, 2011.

Slika 2.1.10.

PROMETNO OPTEREĆENJE D8 ZA RAZDOBLJE SRPANJ – KOLOVOZ 2010. (PLDP, vozila/dan)



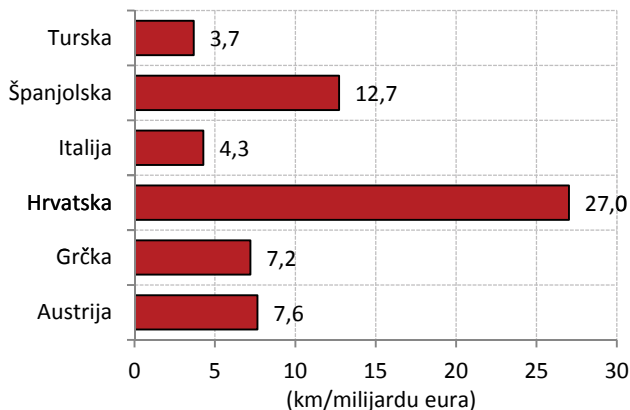
Izvor podataka: Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske 2010. godine. Hrvatske ceste i Prometis, Zagreb, 2011.



Hrvatska je uložila znatna financijska sredstva u izgradnju mreže autocesta, što je posebno vidljivo kad se u odnos stave izgrađeni kilometri autocesta i BDP (slika 2.1.11.).

Slika 2.1.11.

IZGRAĐENOST MREŽE AUTOCESTA U ODNOSU NA SNAGU NACIONALNE EKONOMIJE (km/mlrd eura)



Izvor podataka: EUROSTAT.

Može se uočiti da je Hrvatska izgradnjom autocesta opteretila svoj BDP znatno više od drugih zemalja. Hrvatska, na vrhu ljestvice, ima 27 km izgrađenih autocesta na milijardu eura BDP-a, dok su Italija s 4,3 km i Turska s 3,7 km zemlje s najmanjim opterećenjem BDP-a.

Uzimajući u obzir relativno malu količinu prometa na hrvatskim autocestama i visoke troškove anuiteta i održavanja, moglo bi se očekivati da su cestarine u Hrvatskoj više od cestarina u drugim zemljama. Međutim, konkurentske prilike to ne dozvoljavaju, tako da su prosječne naknade za korištenje autocesta u Hrvatskoj na razini turistički konkurentskih zemalja, ako se iz usporedbe isključe vinjete, kao drugačiji sustav plaćanja cestarine.

Tablica 2.1.3.

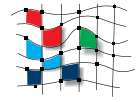
PROSJEČNE CESTARINE NA AUTOCESTAMA 2010. GODINE

Zemlja	Cestarina za osobna vozila (euro/km)
Hrvatska	0,055
Portugal	0,069
Španjolska	0,082
Italija	0,055
Austrija	Vinjeta
Grčka	0,018 / 0,065 / 0,040 (Ovisno o koncesionaru)

Izvori: www.autostrade.it, www.asfinag.at, HUKA.

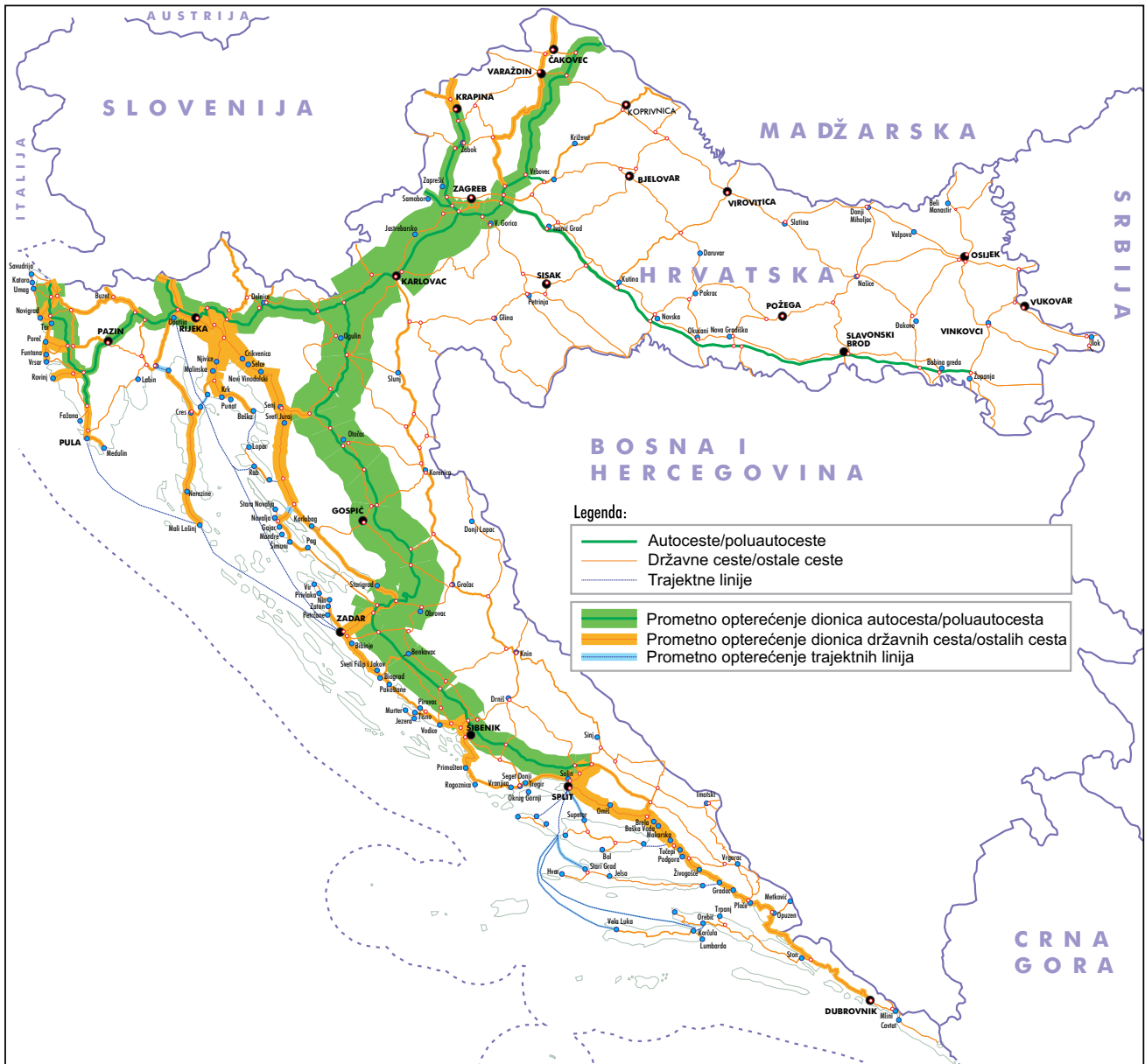
Kako su turisti reagirali na izgradnju, posebno autocesta prema moru, pokazalo je jedno istraživanje provedeno 2005. godine. Tim je istraživanjem utvrđeno da je poboljšana prometna dostupnost imala presudan utjecaj na izbor turističkog odredišta u Hrvatskoj za 13% turista, a za njih još 38% taj je utjecaj bio važan, ali ne i presudan. Presudan utjecaj poboljšane prometne dostupnosti na izbor turističkog odredišta je bio još i veći za goste Splitsko-dalmatinske (19%) i Dubrovačko-neretvanske županije (24%). U isto vrijeme, 83% turista je za dolazak do turističkih destinacija na priobalju i otocima koristilo autoceste (74% domaći).⁷ Preraspodjela prometa s državne ceste D1 (Macelj-Zagreb-Split) na autocestu A1, već u 2005. godini, vidljiva je na slici 2.1.12.

⁷ Institut za turizam. Stavovi i potrošnja turista u cestovnim vozilima na putovanju do primorskih odredišta u Hrvatskoj – TOMAS Tranzit 2005. Zagreb, 2006.



Slika 2.1.12.

PRERASPODJELA PROMETNIH TOKOVA NA CESTOVNIM PRAVCIMA OD ZAGREBA PREMA SPLITU NAKON IZGRADNJE AUTOCESTE

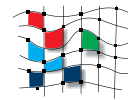


Izvor: Institut za turizam. Stavovi i potrošnja turista u cestovnim vozilima na putovanju do primorskih odredišta u Hrvatskoj – TOMAS Tranzit 2005. Zagreb, 2006.

Prateći uslužni objekti

Za turiste koji putuju osobnim automobilom, gotovo je podjednako važna kvaliteta usluga vezanih uz optimalno korištenje ceste, kao i kvaliteta tehničke izvedbe same ceste. Kvaliteta usluga poglavito ovisi o *pratećim uslužnim objektima* uz cestu (PUO), njihovom razmještaju, sadržaju i oblikovanju. Budući da Hrvatska prema blizini europskih, turistički emitivnih područja pripada skupini onih konkurentskih zemalja (Austrija, Francuska, Italija i Španjolska) u koje turisti pretežito putuju osobnim automobilom, to su prateći uslužni objekti za hrvatski turizam mnogo važniji od pozornosti koja im se u turističkom sektoru pridaje. Njihova važnost je manja u nešto udaljenijim konkurentskim zemljama (Grčkoj i osobito Turskoj) pa ih nema potrebe posebno uspoređivati.

Na području Hrvatske, kao i u ostalom dijelu Europe, razvoj je automobilske prometa od samih početaka izravno ovisio o opskrbi vozila gorivom, pa su dugo vremena benzinske postaje bile ključni, u pravilu jedini prateći uslužni objekti uz hrvatske ceste. Intenzivni gospodarski razvoj i naglašeni razvoj turizma od sredine prošlog stoljeća, poticali su razvoj i osuvremenjivanje cestovne mreže uz koju su se po potrebi, bez posebnog plana, gradili PUO-i sa sve većom paletom usluga, prim-



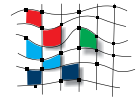
jerinijom za potrebe stranih ali i domaćih turista. U tome su se izdvajali osmišljeno izgrađeni PUO-i uz novosagrađenu magistralnu cestu od Zagreba prema istoku. I nakon 50 godina, jedan od njih, "Stari hrastovi" kod Popovače, može predstavljati uzor novim odmorištima uz hrvatske autoceste, bar kada se radi o njihovom planiranju, programiranju, lociranju, oblikovanju i prije svega njihovoj kompleksnoj turističkoj funkciji. Ovaj je PUO obzirno smješten u drevnu hrastovu šumu, izgrađen od hrastova drveta, oblikovan u stilu tradicijske posavske kuće (hrvatske korablje), turistima rječito govorio o zemlji i kraju kojim putuju.

Novu etapu u izgradnji PUO-a obilježio je početak izgradnje mreže hrvatskih autocesta 70-ih godina prošlog stoljeća. Od tada se stvara jaz između PUO-a na autocestama, koje se naziva *odmorištima*, i PUO-a uz ostale ceste u Hrvatskoj. Prvi se grade planski, a drugi stihijski. Budući da se u Hrvatskoj glavnina međunarodnog dolaznog i prolaznog cestovnog prometa, ali i domaćeg turističkog, odvija autocestama, u nastavku se pažnja usmjerava primarno na PUO uz autoceste.

Prema posljednjem *Nacionalnom izvješću* Hrvatske udruge koncesionara autocesta (HUKA) za 2010. godinu, hrvatske autoceste na svojoj dužini od 1.240 km (za jednosmjerno kretanje vozila u dvostrukoj dužini od 2.480 km), raspolažu s ukupno 124 odmorišta (prosječno svakih 20 km), 75 benzinskih postaja (prosječno svakih 31 km), 90 cafe barova (prosječno svakih 28 km), 118 parkirališta za kamione (prosječno svakih 18 km), 17 restorana (prosječno svakih 138 km) i 7 hotela (prosječno svakih 354 km). Statistički gledano, s obzirom na to da je veliki dio mreže hrvatskih autocesta sezonski opterećen, broj ključnih sadržaja PUO-a po jedinici dužine autoceste stoji uz bok europskih konkurentskih turističkih zemalja sa sustavom autocesta na kojima se naplaćuje cestarina, a u nekima ih i premašuje. To su prije svega prosječne udaljenosti između odmorišta, benzinskih postaja i cafe barova. Za usporedbu valja podsjetiti da na slavnoj talijanskoj turističkoj autocesti "Cesti sunca", na vrlo osjetljivoj uzbrdici preko Apenina, iz smjera Bolonje prema Firenci, osobito zimi i za brojnih akcidenta, i nakon 40 godina od njene izgradnje, razmak između benzinskih postaja (Cantagallo i Roncobilaccio) nije smanjen ispod 40 km. Međutim, navedeni veliki prosječni razmak između pratećih uslužnih sadržaja koji pružaju složenije ugostiteljske usluge, restorani 138 km, a hoteli 354 km, tek je jedan dio turističkih nedostataka koje iskazuje hrvatska mreža PUO-a u odnosu na konkurentске zemlje, jer lokacija ovih objekata u Hrvatskoj, osobito u odnosu na ugodno i atraktivno okruženje, nisu u suglasju s onim što suvremeni turisti očekuju, a neke konkurentске zemlje nude.

Hrvatska je pri izgradnji svoje, gotovo u cijelosti nove, prostorno potpuno neopterećene mreže autocesta, propustila prigodu da turistički optimalno vrednuje PUO-e na njima. Odmorišta uz autoceste, kao ključni okvir za sve prateće uslužne sadržaje, hladno su locirana, programirana i oblikovana isključivo prema kvantitativnim inženjerskim standardima minimalnih udaljenosti između pratećih uslužnih sadržaja i nehumanih izduženih tlocrtnih oblika u stresnoj zoni uzduž prometnice. Izostali su kvalitativni humani standardi, osobito oni koji podižu *kvalitetu turističkog doživljaja putnika* i oni koji osiguravaju *promociju usputnih turističkih destinacija i zemlje kao cjeline*.

Europska udruga koncesionara autocesta (ASECAP), kojoj pripadaju i hrvatski koncesionari autocesta, davno je kodificirala neka svoja načela o PUO-a, a osnovno je da je zadaća PUO-a da pruži uvjete za optimalni fizički i psihički odmor vozačima i ostalim putnicima, te da se odmor putnika ne može zadovoljavajuće odvijati u stresnoj zoni odmorišta, t.j. u pojasu neposredno uz prometnice. Posebna se pozornost posvećuje turističkim atrakcijama na odmorištu ili u njegovoj blizini, do kojih se dolazi pomoću pješačkog prolaza "kroz žicu" ili se njima obogaćuje panorama. U Francuskoj je odavno prihvaćena praksa da uloga projektanata autoceste završava s definiranjem trase i čvorišta na njoj, a da poseban interdisciplinarni tim, poglavito ovisno o turističkoj atraktivnosti pružanja trase i prometnih normi, odabire konačnu lokaciju PUO-a. Iskustva Francuske su najbogatija jer su njene autoceste i PUO-i relativno noviji pa je tamo suvremeni pristup podizanju PUO-a bilo lakše primijeniti nego li u Italiji, čije su autoceste relativno stare, a PUO-i petrificirani unutar urbanih struktura koje su se oko njih razvile. Italija je posebnim projektom, u posljednjih 10 godina, učinila ogroman napor da svoje PUO-e uskladi s njihovim novim zadaćama, međutim, s ograničenim rezultatom zbog njihovih relativno malih građevnih parcela koje su zarobljene novonastalim fizičkim i imovinsko-pravnim ljušturama.



Suprotno europskom pristupu uređenju PUO-a uz autoceste s naplatom cestarine i preporukama dijela stručnjaka za turizam i prostorno uređenje, u Hrvatskoj je (nejasno od koga) utvrđen "standard" koji određuje 4 tipa PUO-a uz autoceste i brze ceste, s obaveznim izduženim oblikom rasprostiranja u stresnoj zoni autoceste i obaveznim međusobnim udaljenostima, čijeg se autorstva sada svi odriču. Na takvim se odmorištima ne osiguravaju cjeloviti uvjeti za integralni odmor niti odgovarajuće informiranje putnika. Osim toga, taj je standard apliciran na sve trase planiranih autocesta u Hrvatskoj, uz mehaničku primjenu standardiziranih udaljenosti, tako da, u pravilu, ovi PUO-i padaju na turistički neatraktivne lokacije. Nadalje, u konceptualnom dijelu planiranja lokacija i programa PUO-a, nisu uključeni, ili bar ne u cijelosti, lokalna zajednica, službe u čijem je djelokrugu prostorno planiranje, a niti turističko gospodarstvo. Lokacije PUO-a se ne unose u županijske prostorne planove niti su predmet dugoročnih planova razvoja turizma turističkih destinacija kroz koje autocesta prolazi. Stoga se već na razini projekta za otkup zemljišta potrebnog za izgradnju autoceste, zasnovanog na prethodnim zabludama, ne ispravljaju urođene mane hrvatske prakse izgradnje PUO-a.

Uvodno izneseni kvantitativni podaci o dužini hrvatskih autocesta i broju PUO-a uz njih, predstavljaju Hrvatsku kao ravnopravnog takmaca konkurentskim zemljama sa znatnim brojem turista koji na odmor dolaze osobnim automobilom. Međutim, kada je riječ o kvalitativnim pokazateljima, o humanom aspektu ponude PUO-a, o kojima u Nacionalnom izvješću Hrvatske udruge koncesionara autocesta za 2010. nema podataka, situacija je mnogo nepovoljnija za Hrvatsku.

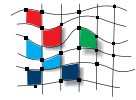
Na primjer, na pratećim se uslužnim objektima ne može naići na suvise turističke informacije. Veliku iznimku čini turistička karta Varaždinske županije izložena na odmorištu Ljubešćica (Novi Marof) na autocesti Zagreb-Čakovec-mađarska granica i turistička karta Karlovačke županije na odmorištu Dobra (samo istok), na autocesti Zagreb-Split. S odmorišta Krka na autocesti Zagreb-Split puca pogled na ulaz u Nacionalni park Krka, ali o njemu na odmorištu nema informacija. Isto tako, bilo bi korisno obavijestiti turiste i o Katedrali sv. Jakova s UNESCO-ve liste u obližnjem Šibeniku, ali i o mnogim drugim obližnjim turističkim atrakcijama. Odmorišta uz francuske autoceste sadrže neki oblik turističkog biroa i čitav sustav promotivnih informacija o turističkim destinacijama kojima autocesta prolazi.

Još je lošije stanje pratećih objekata izvan sustava autocesta u Hrvatskoj, osobito uz državne ceste, koji znatno zaostaju za praksom razvijenih europskih zemalja, kako u programskom tako i organizacijskom, oblikovnom i lokacijskom smislu. Uz pojedine važne državne ceste benzinske su postaje rijetke i ne rade 24 sata, kao što je to slučaj izvan glavne sezone na Jadranskoj cesti, južno od Makarske. Usprkos svemu, u praksi izgradnje PUO-a mogu se prepoznati i neki pozitivni pomaci. Sve se više, kao i kod autocesta, afirmiraju benzinske postaje koje uz agregate za gorivo, sadrže trgovinu i sanitarni čvor, kojima se u pravilu pridodaje cafe bar, osobito ako benzinska postaja radi 24 sata. Takvi objekti značajno pridonose standardu putovanja putnika na cestama uz koje prolaze, ali i standardu života lokalnog stanovništva koje gravitira tim objektima.

Postoje neka davna uspješna iskustva u podizanju pratećih uslužnih objekata uz državne ceste bez naplate cestarine, primjerice one koje je izgradilo poduzeće NP "Plitvice". Ovo je poduzeće takve objekte podiglo uz *zagrebačku obilaznicu*, na lokacijama *Grabovac* i *Borje* uz državnu cestu Zagreb - Split te *Maslenica* na Jadranskoj magistrali kod Masleničkog mosta. Odabir lokacija i struktura ponude u ovim pratećim uslužnim objektima može poslužiti za orijentaciju pri rješavanju ove zadaće uz ostale državne ceste. U novije vrijeme je izgrađena nova prateća uslužna aglomeracija Kunjevci, uz državnu cestu između Županje i Vinkovaca.

Osim spomenutih općih i rutinskih promašaja kod opremanja hrvatskih autocesta pratećim uslužnim objektima, postoje i oni kapitalni, od kojih je jedan opisan u nastavku.

Radi se o prostoru odmorišta Marune na autocesti Zagreb-Ploče (A1). To je dramatična scenografija, koju kreiraju stijene Tulovih Grada iznad južnog portala tunela Sv. Rok. Tu se pri vrhu, među kraškim geomorfološkim ukrasima, krije filmski grob planetarno poznatog indijanskog poglavice Winetouha, glavnog lika iz istoimenog romana njemačkog književnika Karla Maya, junaka iz petnaestak cjelovečernih filmova, pretežito snimljenih u Hrvatskoj i idola brojnih fanova s njemačkog govornog područja. Osim toga, s ovog se mjesta, po izlazu iz tunela, putnicima prvi puta otvara raskošan pogled na Jadransko more, ali, tu se "otvaraju" i vrata cijele Dalmacije. Sve to, i još toga, na ovoj lokaciji nudi osnovu i okvir za podizanje odmorišta 'iz snova', prepoznatljivog u široj regiji. Međutim, stvarnost



i realizacija ovog odmorišta su sasvim drugačiji. Putnika na ovom odmorištu dočekuje ružan pejzaž nastao stihijskim nasipavanjem iskopanog kamenog materijala iz tunelskih cijevi, "oplemenjen" tek s nešto asfalta na tamošnjim parkiralištima. K tome, to je tipična vjetrometina na kojoj se za burnih dana ne može izdržati. Na dijelu odmorišta nedavno je izgrađen novi hotel, koji konceptom svog projekta ne pokazuje ni najmanje namjere da se neutraliziraju negativne strane zatečene lokacije.

Slične su prilike propuštene na odmorištima: *Gacka, Zir, Krka i Cetina* (na autocesti Zagreb – Ploče), *Spačva* (na autocesti Zagreb – Lipovac), *Ravna Gora* (na autocesti Zagreb – Rijeka) i *Tunel Učka* na Istarskom ipsilonu.

Sigurnost cestovnog prometa

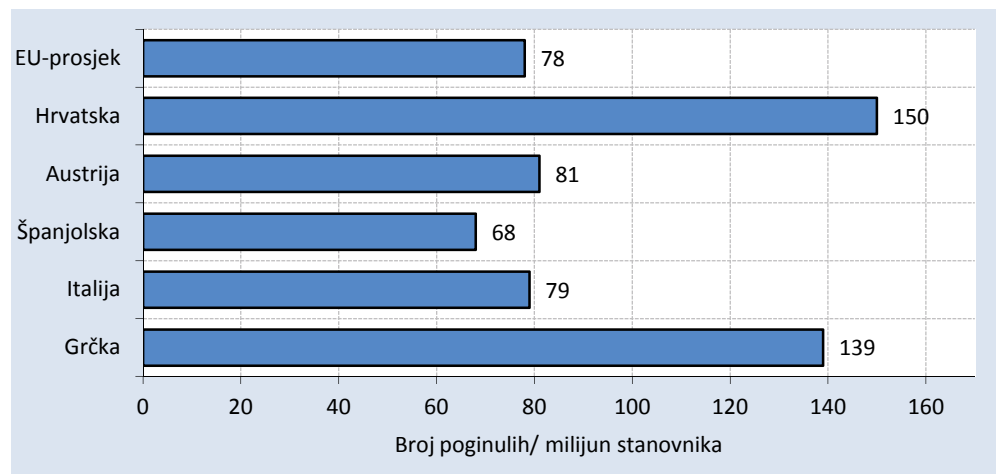
Osjećaj sigurnosti je općenito, pa i tijekom turističkog putovanja, važna komponenta pri odabiru destinacije privremenog boravka. Iako nema posebnih istraživanja o tome da li i kako percepcija sigurnosti u cestovnom prometu utječe na turističke dolaske,⁸ pa tako i u Hrvatsku, sigurnost u prometu zacijelo je jedna od komponenti percepcije ukupne sigurnosti boravka u Hrvatskoj.

U analizi aktualnog stanja sigurnosti cestovnog prometa, kao dominantne vrste prijevoza u turizmu u Hrvatskoj, primarno su obuhvaćene posljednje tri godine (2008., 2009. i 2010.) dok su za usporedbu s drugim europskim zemljama korišteni podaci za 2008. godinu (za autoceste 2007. godinu) jer su to zadnje godine za koje postoje publicirani podaci u EU.

Prosjek EU u smrtno stradanim osobama u cestovnim prometnim nesrećama na milijun stanovnika za 2008. godinu iznosio je 78, a u Hrvatskoj je taj pokazatelj imao gotovo dvostruku vrijednost (150) (slika 2.1.13.).

Slika 2.1.13.

BROJ POGINULIH U CESTOVNIM NESREĆAMA NA MILIJUN STANOVNIKA U 2008. GODINI

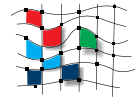


Izvor: ETSC – European Commission, Eurostat, Transport, People killed in road accidents, (tsdtr420), Bilten o sigurnosti prometa na cestama Hrvatske 2008, MUP RH, 2009.

U krugu zemalja EU prema tom pokazatelju bile su nam bliske sljedeće zemlje: Litva (148), Poljska (143), Rumunjska (142), Latvija (139), Bugarska (139) i Grčka (139).

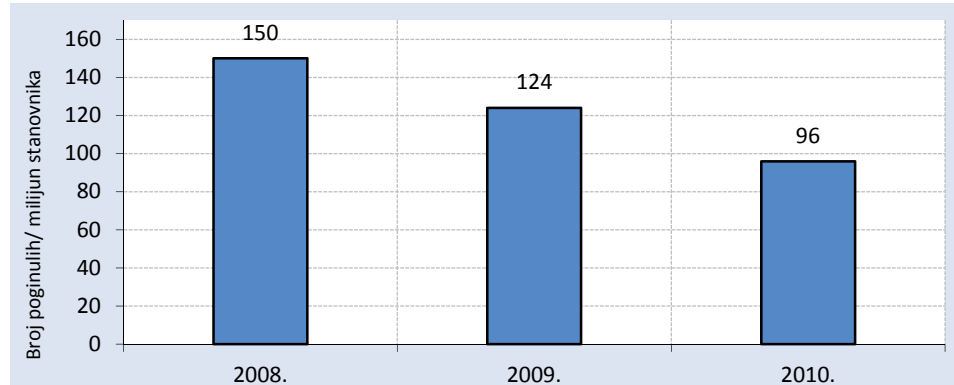
Opći je europski trend da se broj smrtno stradalih u nesrećama iz godine u godinu smanjuje. Tako je u posljednje dvije godine (2009. i 2010.) i kod nas došlo do pada ukupnog broja smrtnih stradanja te posljedično tome i stope smrtnih stradanja prema broju stanovnika (slika 2.1.14.). Jednako tako je došlo do smanjenja svih kategorija stradanja u prometnim nesrećama u istom razdoblju (tablica 2.1.4.) Međutim, i uz ovako pozitivne trendove u posljednjim godinama, aktualno stanje sigurnosti na našim cestama još je daleko od europskih dosegâ i standarda.

⁸ Može se navesti primjer za zračni promet. Broj međunarodnih dolazaka zrakoplovima je, prema UNWTO-u, od terorističkog napada na New York, u rujnu 2001. do kraja te godine godine, smanjen za 11% u odnosu na isto razdoblje godine prije toga. Strah od terorizma, dakle percepcija o sigurnosti putovanja, utjecao je na smanjenje međunarodnih dolazaka zrakoplovima još samo tijekom tzv. zaljevskog rata, 1981.



Slika 2.1.14.

STOPA SMRTNIH STRADANJA U HRVATSKOJ U RAZDOBLJU 2008-2010. GODINA (broj poginulih na milijun stanovnika)



Izvor: Bilteni o sigurnosti prometa na cestama Hrvatske, MUP RH, 2010., 2009., 2008.

Tablica 2.1.4.

PROMETNE NESREĆE SA STRADALIMA I VRSTA STRADANJA, U RAZDOBLJU 2008 – 2010.

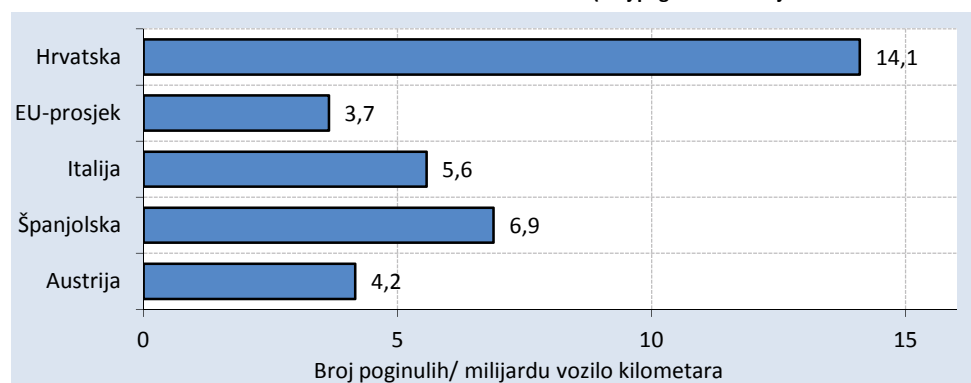
Godina	Nesreće sa stradalima	Lako povrijeđeni	Teško povrijeđeni	Poginuli
2008.	16.283	18.366	4.029	664
2009.	15.730	18.018	3.905	548
2010.	13.272	15.151	3.182	426

Izvor: Evidencije prometnih nesreća MUP-a RH, za godine: 2008., 2009. i 2010.

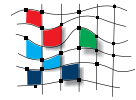
Premda je 'stopa smrtnog stradanja' na cestama vrlo uobičajen kriterij pri iskazivanju stupnja sigurnosti u prometu neke sredine, kao i pri međunarodnim usporedbama, takav pokazatelj može sadržavati popriličnu grešku, jer učestalost korištenja motornih vozila – a to znači i ukupna veličina izloženosti u prometu – nije u svim sredinama identična. Stoga je bolji pokazatelj stvarnog stupnja opasnosti u prometu "rizik smrtnog stradanja", kao pokazatelj broja poginulih u cestovnim nesrećama u odnosu na milijardu ostvarenih vozilo-kilometara na istim cestama. No izloženost u prometu, mjerena milijardama vozilo-kilometara nije uvijek dostupna veličina, iz sasvim praktičnih razloga, jer takav pokazatelj zahtijeva evidentiranje apsolutno svih putovanja svih vozila u nekoj sredini, što uglavnom nigdje nije praksa. Kako je takav pokazatelj izloženosti redovito poznat tek za autoceste – koje su zatvoreni i dobro kontrolirani dio cestovnog sustava - to se često, pri međunarodnim usporedbama stanja sigurnosti prometa, koristi *rizik smrtnog stradanja na autocestama* pojedinih zemalja. Tako je prosječni rizik smrtnog stradanja na autocestama u 19 zemalja EU 2007. godine iznosio 3,6 dok je u Hrvatskoj u toj istoj godini iznosio 14,1. Usporedba s nekim zemljama EU i s EU ukupno, data je na slici 2.1.15.

Slika 2.1.15.

RIZIK SMRTNOG STRADANJA NA AUTOCESTAMA PREMA ZEMLJAMA (broj poginulih na milijardu vozilo-kilometara. 2007. godine)



Izvor: ETSC – European Transport Safety Council, Fate of EU motorway safety in hands of MEPs, Bruxelles, 2008.; Evidencije MUP-a za godinu 2007., Nacionalno izvješće HUKA-e za godinu 2007.



Iako se, u odnosu na ukupnu cestovnu mrežu, na našim autocestama događa relativno malo nesreća i njihovih posljedica, upravo su autoceste vodeća mjesta smrtnog stradavanja stranih državljana. Na autocestama je 2009. godine stradalo preko 40% svih smrtno stradalih inozemnih putnika na cestovnoj mreži Hrvatske. Strani državljani najviše stradavaju na autocesti A3 (Bregana – Lipovac), kojom se u velikoj mjeri kreću tranzitni putnici. Međutim, brojna su stradanja stranaca i na autocesti A1 (Zagreb – Ravča), kojom se strani državljani u najvećoj mjeri kreću u svojstvu turista (slika 2.1.16.).

Tablica 2.1.5.

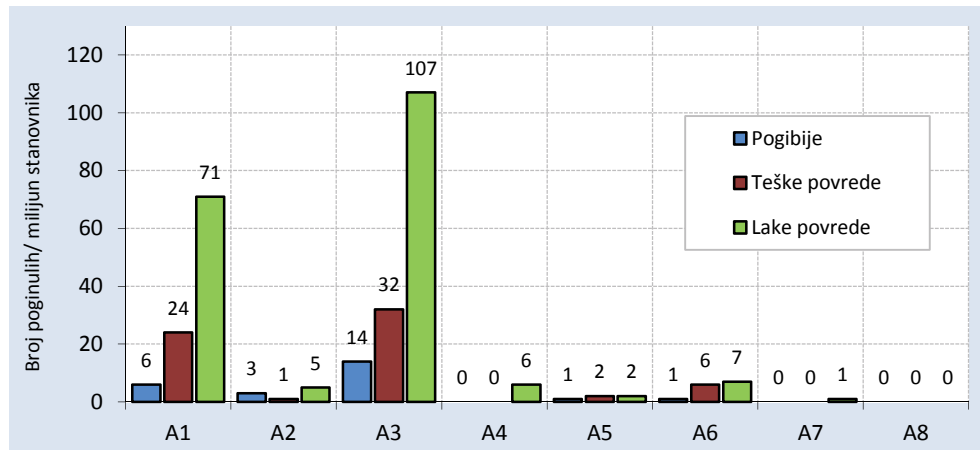
STRANI DRŽAVLJANI – SUDIONICI PROMETNIH NESREĆA U RAZDOBLJU 2008-2010. I NJIHOVI UDJELI U UKUPNIM STRADANJIMA

Godina	Lako povrijeđeni	Udio (%)	Teško povrijeđeni	Udio (%)	Poginuli	Udio (%)
2008.	938	5	267	7	64	10
2009.	976	5	270	7	52	9
2010.	852	6	264	8	24	6

Izvor: Evidencije prometnih nesreća MUP-a RH za godine: 2008., 2009. i 2010.

Slika 2.1.16.

STRADANJA STRANACA NA HRVATSKIM AUTOCESTAMA U 2009. GODINI



Izvor: Evidencije prometnih nesreća MUP-a RH za godinu 2009.

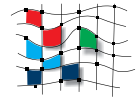
U 2009. godini je najviše poginulih stranih državljana bilo iz Njemačke i Italije (po 7 stradalih), a potom iz Srbije, Makedonije i BiH (po 6) te iz Slovenije (5) (tablica 2.1.6.).

Tablica 2.1.6.

POGINULI STRANI DRŽAVLJANI NA HRVATSKIM CESTAMA 2009. GODINE

Državljanstvo	Sve ceste	Autoceste
Njemačka	7	3
Italija	7	0
Srbija	6	5
Makedonija	6	6
Bosna i Hercegovina	6	1
Slovenija	5	0
Češka	3	3
Austrija	2	0
Francuska	1	1
Švicarska	1	1
Slovačka	1	1
Ostali	7	1
Ukupno	52	22

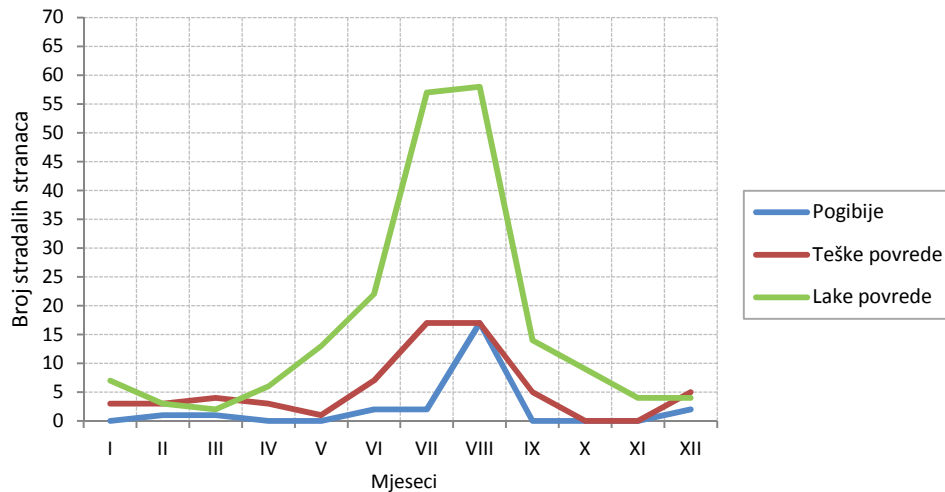
Izvor: Bilten o sigurnosti prometa na cestama Hrvatske 2009. MUP, Zagreb, 2010.



Najviše stradanja stranaca događa se u ljetnim mjesecima – srpnju i kolovozu – što dosta jasno ukazuje na to da su to većinom turisti (slika 2.1.17.).

Slika 2.1.17.

STRADANJA STRANACA NA HRVATSKIM AUTOCESTAMA PO MJESECIMA 2009. GODINE



Izvor: Evidencije prometnih nesreća MUP-a RH za godinu 2009.

Glavni parametar sigurnosti ili ugroženosti prometa jest brzina kretanja vozila. Aktualno stanje u vezi s brzinama vozila na hrvatskim autocestama je slijedeće:

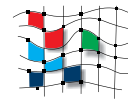
- limiti brzina među najvišima su u Europi: limit brzine od 130 km/h imaju samo neke europske zemlje, dok je taj limit uglavnom 120 km/h, ili, u skandinavskim zemljama, još i niži (npr. u Austriji i Italiji limit brzine na autocestama je 130 km/h, u Grčkoj i Španjolskoj je 120 km/h, a u Turskoj samo 90 km/h),
- najviše dopuštene brzine kretanja na našim autocestama u prosjeku prekoračuje 54% vozača, odnosno to čini svaki drugi vozač,
- prosječno prekoračenje najviše dopuštene brzine na autocestama iznosi 17%, odnosno 22 km/sat.

Na ostaloj cestovnoj mreži stanje je slično navedenom, a glavni razlog tomu je, već dugo vremena, vrlo niska razina nadzora poštivanja propisa i, osobito sankcioniranja prekoračenja dozvoljene brzine.

Ocjena stanja

Sumirajući prethodno navedenu analizu cestovne mreže, pratećih uslužnih objekata i sigurnosti prometa na cestama, mogu se izdvojiti sljedeće ocjene postojećeg stanja cestovnog prometa i infrastrukture:

- u dolasku turista u Hrvatsku, osobito u primorske destinacije, izuzetno je visok udio cestovnog u odnosu na druge oblike prijevoza
- gustoća ukupne cestovne mreže u Hrvatskoj (km/1.000 km²) znatno je manja u odnosu na turistički konkurentske zemlje
- gustoća mreže autocesta na razini je razvijenih europskih zemalja
- prometna dostupnost Hrvatske kao turističke destinacije preko glavnih cestovnih pravaca je na zadovoljavajućoj razini
- prosječni dnevni promet na hrvatskim autocestama na godišnjoj razini je znatno manji nego što je to slučaj u razvijenim europskim zemljama
- izuzetno je izražena sezonalnost u prometnom opterećenju autocesta i ta se sezonalnost poklapa s varijacijama u turističkoj potražnji – može se zaključiti da su hrvatske autoceste danas primarno u funkciji turizma
- nezadovoljavajuće je stanje ostalih cestovnih prometnica, a osobito jadranske turističke ceste (državna cesta D8) koja nije modernizirana niti prilagođena potrebama turizma



- Hrvatska je uložila iznimno velika sredstva u izgradnju autocesta, što s obzirom na njihovo postojanje korištenje predstavlja gotovo izravno ulaganje u sektor turizma
- visina cestarina u Hrvatskoj je konkurentna u odnosu na druge turističke zemlje
- prema pratećim uslužnim objektima na kojima se zadovoljavaju osnovne potrebe putnika i vozila tijekom putovanja (sanitarni uređaji, cafe barovi, trgovine i agregati za gorivo) hrvatske su autoceste konkurentne u odnosu na europske zemlje (Austrija, Francuska, Italija i Španjolska), kako po kvaliteti usluge tako i prema svojoj učestalosti, pri čemu valja posebno naglasiti higijensku izvrsnost usluga na hrvatskim pratećim objektima
- u suptilnom, kvalitativnom smislu prateći uslužni objekti su daleko ispod europskog uzora Francuske (ili Austrije)
- na odmorištima uz hrvatske autoceste i ostalim pratećim objektima nedostaju osnovne turističke informacije o području na kojem se oni nalaze i o zemlji kao cjelini, što Hrvatsku u tom pogledu gura na samo dno među konkurentskim zemljama
- Hrvatska u okviru izgradnje svojih autocesta nije vrednovala postojeću atrakcijsku osnovu uzduž njihovih trasa i zbog toga su bespovratno uništene šanse za optimalno oblikovanje nekih odmorišta (*Marune, Gacka, Zir, Krka, Cetina, Spačva, Ravna Gora*)
- u hrvatskom cestovnom prometu su šanse za stradanje - u usporedbi s drugim europskim zemljama - vrlo visoke, kako na ukupnoj cestovnoj mreži tako i na njenom "najelitnijem" dijelu – autocestama
- usprkos pozitivnim trendovima u posljednje dvije godine, Hrvatska u sigurnosti cestovnog prometa je bitno lošije pozicionirana od Austrije, Italije i Španjolske te nešto bolje pozicionirana od Grčke

2. 2. ZRAČNI PROMET I INFRASTRUKTURA

Analiza postojećeg stanja

Zračne luke u Hrvatskoj izgrađene su, ili kao vojne dograđene za civilni promet, uglavnom 60-ih godina prošlog stoljeća (Zagreb – 1959., Dubrovnik – 1962., Split – 1965., Pula – 1967., Zadar – 1969.). Zračne luke Rijeka i Osijek izgrađene su nešto kasnije, 1970. i 1980. godine.

Tablica 2.2.1.

UZLETNO – SLETNE STAZE I KATEGORIJE HRVATSKIH ZRAČNIH LUKA I AERODROMA

Zračna luka/ aerodrom	Uzletno-sletna staza		
	d x š (m)	Ref. kod USS	Kategorija.
Zračna luka Zagreb	3.252 x 45	4E	IIIB
Zračna luka Dubrovnik	3.300 x 45	4E	I
Zračna luka Split	2.550 x 45	4E	I
Zračna luka Pula	2.950 x 45	4E	I
Zračna luka Zadar	2.500 x 45	4E	I
	2.000 x 45	3E	NP
Zračna luka Rijeka	2.500 x 45	4E	I
Zračna luka Osijek-Klisa	2.500 x 45	4E	I
Aerodrom Brač	1.440 x 30	2C	NP
Aerodrom Lošinj	900 x 30	1C	NI

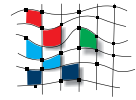
Izvor: Zbornik zrakoplovnih informacija RH prema web str. Hrvatske kontrole zračnog prometa, srpanj 2010.

IIIB - staza za precizni prilaz kategorije IIIB

I - staza za precizni prilaz kategorije I

NP - staza za neprecizni prilaz

NI - neinstrumentalna staza



Na obali je pet zračnih luka za prihvat svih konvencionalnih zrakoplova. Aerodrom Mali Lošinj je izgrađen 1985. za prihvat STOL (short take off and landing – kratko uzlijetanje i slijetanje) zrakoplova do pedesetak sjedišta otvoren za međunarodni promet. U Hrvatskoj je 1993. pušten u promet međunarodni aerodrom na otoku Braču za RTOL (reduced take off and landing – skraćeno uzlijetanje i slijetanje) zrakoplova kapaciteta do sto sjedišta.

Podaci o ostvarenom prometu putnika u hrvatskim zračnim lukama u 2010. pokazuju da je najveća ZL Zagreb s udjelom od gotovo 40% u ukupnom prometu, a slijede je Dubrovnik i Split s udjelima 24% i 23%. Preostalih 13% dijele sve ostale zračne luke i aerodromi (Pula 6%, Zadar 5%, Rijeka 1%, ostali 1%). U razdoblju od 2006. do 2010., broj putnika u hrvatskim zračnim lukama ukupno je povećan za 16%, pri čemu je u zračnoj luci Rijeka promet pao 64% (tablica 2.2.2.).

Tablica 2.2.2.

PROMET PUTNIKA U HRVATSKIM ZRAČNIM LUKAMA OD 2006. DO 2010. GODINE

Zračna luka/ godina	2006.	2007.	2008.	2009.	2010.
Zagreb	1.728.413	1.992.455	2.192.453	2.062.512	2.071.561
Dubrovnik	1.120.453	1.143.168	1.191.474	1.124.424	1.270.034
Split	1.088.593	1.184.148	1.199.281	1.103.385	1.206.668
Pula	295.342	377.341	397.532	313.855	321.772
Zadar	65.428	119.232	156.202	211.473	269.963
Rijeka	169.250	162.740	111.863	113.503	61.833
Osijek	2.913	2.777	14.885	20.523	20.827
Brač	16.682	14.131	12.739	13.027	11.622
Lošinj	10.829	10.030	8.208	10.190	5.019
Ukupno	4.497.903	5.006.022	4.015.434	4.972.872	5.239.299

Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture RH, mjesečna izvješća zračnih luka

Regija sjeverni Jadran ima dvije zračne luke, Pulu i Rijeku i jedan aerodrom (Mali Lošinj), otvoren za javni zračni promet. U 2010. je ostvaren promet od oko 390 tisuća putnika ili oko 7% od ukupnog prometa u RH.

Regija Južni Jadran obuhvaća zračne luke Zadar, Split, Dubrovnik i aerodrom Brač s ostvarenim prometom od 2,8 milijuna putnika ili oko 53% ukupnog prometa u 2010.

U regiji Kontinentalna Hrvatska su dvije zračne luke, Zagreb i Osijek-Klisa s ostvarenim prometom u 2010. od 2,1 milijun putnika ili oko 40% ukupnog prometa u Hrvatskoj.

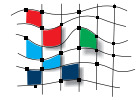
Promet na primorskim zračnim lukama je oduvijek bio i danas je sezonski. Prije agresije na Hrvatsku omjer između broja putnika u najslabijem i najjačem mjesecu prema prometu putnika u godini u zračnim lukama Dubrovnik i Split je varirao oko 1:10. U 2010. su ovi odnosi povećani na gotovo 1:20, odnosno 1:12. Prema prometu putnika u vršnom danu, prva je zračna luka Split s oko 23 tisuće putnika subotom u vršnoj sezoni (više nego ukupan promet putnika u prosincu 2010.), a slijedi je Dubrovnik s oko 15 tisuća putnika nedjeljom u vršnoj sezoni.

Zračna luka Zagreb je stožerna zračna luka u Hrvatskoj i ima manje oscilacije u prometu po mjesecima u godini od primorskih zračnih luka. Tako je omjer mjeseca s najmanjim i najvećim prometom tek oko 1:2, a na 2,1 milijun putnika godišnje u 2010., vršni dan je iznosio oko 10 tisuća putnika.

Manje zračne luke prema prometu imaju veće omjere između najslabijeg i najjačeg mjeseca. U Zadru je omjer u 2010. bio 1:26. U Puli je taj omjer bio gotovo 1:80.

Dva aerodroma na otocima (Lošinj i Brač) su lokalnog karaktera i zajedno su u 2007. ostvarili oko 0,5%, a u 2010. oko 0,3% ukupnog prometa u hrvatskim zračnim lukama.

Posljednjih godina, uz redovite i izvanredne prijevoznike, u hrvatske zračne luke slijeću i niskotarifni prijevoznici u turističkoj sezoni. U posljednje četiri godine je porast operacija niskotarifnih prijevoznika

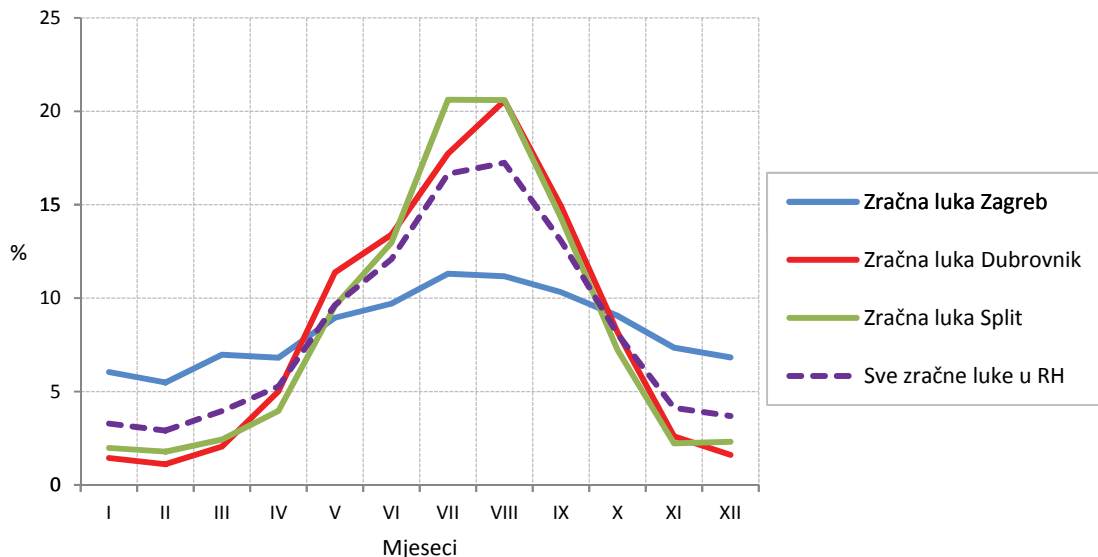


u Splitu oko 300% ali se ukupan broj putnika povećao samo oko 10% (slično je i u drugim obalnim zračnim lukama). U ukupnom prometu putnika najviše je porastao udio niskotarifnih prijevoznika dok su redoviti i izvanredni promet u stagnaciji ili padu. Niskotarifni prijevoznici su omogućili mnogim turistima, ali i ostalim putnicima nižih platežnih sposobnosti putovanje avionom. Oni, uz ostale prijevoznike, omogućuju dobro povezivanje većih gradova razvijene Europe, odnosno turističkih emitivnih tržišta i Hrvatske.

Sezonalnost u korištenju zračnih luka u Hrvatskoj pokazuje dijagram na kojem se vide varijacije prometa po mjesecima, posebno za četiri najveće zračne luke kao i za sve zračne luke i aerodrome zajedno (slika 2.2.1.).

Slika 2.2.1.

MJESEČNE VARIJACIJE PROMETA U ZRAČNIM LUKAMA 2010. GODINE (postotni udjeli prema mjesecima)



Izvor podataka: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture RH, mjesečna izvješća zračnih luka.

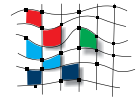
U prometu zračne luke Dubrovnik, četiri ljetna mjeseca (lipanj – rujan) čine 66%, a dva najjača mjeseca (srpanj – kolovoz) 38% od ukupnog godišnjeg prometa. Slična situacija je i u zračnoj luci Split, sa 68% odnosno 41%. Na razini države je sezonalnost u zračnom prometu nešto blaža ali još uvijek jako izražena, tako da je za razdoblje lipanj – rujan udio u ukupnom godišnjem prometu 59%, a za srpanj – kolovoz 34%.

Prema kombiniranim podacima Državnog zavoda za statistiku, zračnih luka i istraživanja TOMAS može se procijeniti da je zračnim prijevozom u Hrvatsku u 2010. godini pristiglo oko 16,5% inozemnih turista.

Zračna luka Zagreb ima funkciju zračne luke glavnog grada. Tu bi kvaliteta usluge za putnike trebala biti najbolja jer je većina letova redovita. Oko 10% putnika je u transferu. Putnički terminal (izgrađen 1964. godine) je tri puta dograđivan. Centraliziran, u jednoj tehnološkoj razini, bez putničkih ukrcajnih mostova nudi nisku kvalitetu prihvata i otpreme putnika, neprimjerenu glavnom gradu jedne europske države. Kapacitet terminala je oko 1,5 milijuna putnika godišnje, a promet u 2010. je bio oko 40% veći od tog broja putnika, pa je jasno da ni prometna usluga nije mogla biti na razini programirane.

Zračna luka Split ima oko 1,2 milijuna putnika godišnje, koji su koncentrirani u ljetnoj sezoni, a najviše subotom. Postojeći putnički terminal je proširen 2005. na oko 12.000 m² i uvjetno zadovoljava prometne potrebe. Kvaliteta prihvata i otpreme putnika je niska kako u čekanju na obradu⁹ tako i u površini čekaonica (manjak stolica - većina putnika stoji što u prosjeku smanjuje potrebnu površinu čekaonica) pa se može ocijeniti da je stanje na granici prihvatljivog. U kolovozu 2011. puštena je u promet proširena stajanka sjeverozapadno od putničke zgrade čime je postojeća stajanka rasterećena od prometa.

⁹ Prema Međunarodnoj udruzi zračnog prijevoza najveće prihvatljivo vrijeme čekanja na registraciju putnika poslovnog razreda je 3-5 min, ekonomskog 15-20 min a turista na izvanrednim letovima i niskotarifnim linijama 20-30 min, odnosno najviše 40 minuta.



Veći dio putnika za Split i gravitacijsko područje (prvenstveno obala i otoci) koristi Jadransku magistralu kao transfernu prometnicu od i do zračne luke. Ta cesta, međutim, ima nedostatan kapacitet i loše prometno-tehničke parametre, pa se cestovna veza sa Splitom može ocijeniti kao nisko kvalitetna. Teža je situacija s vezama prema srednjodalmatinskim otocima. Turiste se autobusima vozi do luke Split, gdje se u pravilu čeka na trajekte koji voze po redu plovidbe. Transfer od zračne luke do otočnog hotela može potrajati satima i izrazito je niska kvaliteta te usluge, daleko ispod prihvatljive.

Zračna luka Dubrovnik je u fazi rekonstrukcije i proširenja putničkog terminala na kapacitet od 2 milijuna putnika godišnje. Izgradnja u fazama neminovno donosi pad kvalitete usluga u pojedinim razdobljima, ali je to uobičajeno i prihvatljivo. Njezina cestovna povezanost s gradom Dubrovnikom je niske razine uslužnosti.

Zračna luka Pula ima kvadraturu od oko 10.000 m², što zadovoljava veličinom, ali je kapacitet putničkog terminala izgrađenog neposredno prije rata neadekvatan i u fazi je rekonstrukcije.

Zračna luka Zadar je posljednjih godina rekonstrukcijom i dogradnjom značajno unaprijedila kapacitet putničkog terminala pa kvalitetom zadovoljava.

Zračna luka Rijeka je planirana za zrakoplove od sto sjedišta, a slijeću zrakoplovi do 250 sjedišta. Kvaliteta prihvata i otpreme ne zadovoljava za veće zrakoplove u međunarodnom dolasku. Potrebno je rekonstruirati putnički terminal.

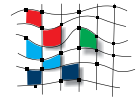
U makro smislu se može konstatirati da broj i lokacija zračnih luka i aerodroma u Hrvatskoj po regijama zadovoljava. Hrvatska ima u javnom zračnom prometu sedam međunarodnih zračnih luka od kojih je pet obalnih, a na tom se području ostvaruje oko 95% ukupnih turističkih noćenja u Hrvatskoj. Ima i četiri aerodroma koji ostvaruju neznatan promet od kojih su tri na moru (Brač, Lošinj, Vrsar). Međusobna udaljenost zračnih luka na obali je (cestom) od sto do dvjesto kilometara što je vrlo povoljno.

Uzletno-sletne staze zračnih luka svojom dužinom zadovoljavaju za slijetanje i uzlijetanje i najvećih aviona (osim za najveće dolete ljeti) ali neke od njih ne zadovoljavaju nosivošću kolnika. Širinom voznih staza dio zračnih luka može prihvatiti zrakoplove do referentnog koda C, odnosno raspona krila do 36 m (to su najčešći zrakoplovi u hrvatskim zračnim lukama, Airbus A319 i A320) premda neke prihvaćaju i veće avione.

Zračne luke su povezane s gravitacijskim područjem cestovnim prometom, a s otocima i trajektima. Veze s najbližim gradom i gravitacijskim područjem su (osim u slučaju Zagreba) ostvarene dvotračnim prometnicama nevelike propusne moći. U najtežem položaju su zračne luke Split (veliki intenzitet lokalnog i tranzitnog cestovnog prometa) i Dubrovnik (jedina cestovna veza s okolnim područjem, Jadranska magistrala, kritična je spojnica, jer u slučaju prometne nesreće u pravilu dolazi do dužeg zastoja prometa). U tijeku su radovi na Jadranskoj magistrali između Splita i Trogira što će osigurati njenu bolju protočnost.

Putnički terminali u Hrvatskoj svrstavaju se u najjednostavnije, jednoetažne, zgrade bez primjene putničkih ukrcajnih mostova koji povezuju terminale i zrakoplove. Ni jedna zračna luka u Hrvatskoj pa ni glavnog grada države nema aviomostove, a sve zračne luke glavnih gradova u okruženju to imaju: Ljubljana, Rim, Budimpešta, Beograd i Sarajevo.

Rat i poratno stanje s niskom razinom prometa, a time i prihoda, kao i neriješeno pitanje financiranja razvoja zračnih luka dovelo je do toga da su one sada među tehničko-tehnološki najzaostalijim zračnim lukama u Europi. Od balkanskih, samo zračna luka glavnog grada Makedonije je na stupnju tehnološke zaostalosti otprilike kao i Zagreb, a prednost joj je što je putnička zgrada izgrađena prije četvrt stoljeća dok je zagrebačka dvostruko starija. U regiji, Atena ima novu zračnu luku s dvije uzletno-sletne staze, Sofija ima novu uzletno-sletnu stazu i prije dvije godine otvoren novi putnički terminal s aviomostovima i najavu gradnje još jedne uzletno-sletne staze, a Bukurešt ima dvije zračne luke (glavna ima dvije uzletno-sletne staze i novi putnički terminal s aviomostovima). Tirana ima novi putnički terminal bez aviomostova kao i Podgorica i Priština. Priština ima jednostavni terminal i visoku kvalitetu prihvata i otpreme za što je, od Međunarodnog savjeta zračnih luka (Airport Council International), proglašena najboljom zračnom lukom u kategoriji do milijun putnika u Europi 2006. godine.



Većina hrvatskih zračnih luka ima relativno malen promet, ispod 400 tisuća putnika godišnje, a aerodromi i manje od desetak tisuća. Pri razini prometa od pola milijuna putnika sezonska zračna luka bi trebala poslovati u pravilu bez gubitaka. Prosječna međunarodna zračna luka u svijetu ima godišnji promet oko 3-4 milijuna putnika.

Podaci o prometu na otočkim aerodromima pokazuju da se oni koriste uglavnom ljeti kada se javlja turistički promet. Lošinj je izgubio javni zračni promet i prihvaćao je samo avione generalne avijacije. Pokušaj da se ponovo uvedu redoviti letovi s manjim avionima nisu urodili plodom pa godišnji promet u 2010. iznosi oko 5 tisuća putnika. Na aerodromu Brač 2007. godine u pet zimskih mjeseci nije bilo niti jednog putnika, a u 2010. je u tom razdoblju bilo do desetak putnika mjesečno.

Otočni aerodromi dosad nisu ostvarili funkciju prometnog povezivanja otočkih stanovnika s kopnom. Prometna potražnja izvan turističke sezone se svodi na sporadične letove s avionima od 2-4 sjedišta. Ukupni godišnji promet putnika na otočnim zračnim pristaništima u drugoj polovici 90-ih nije prelazio 2%, u 2007. je iznosio oko 0,5% a u 2010. svega oko 0,3% ukupnog zračnog prometa putnika u Hrvatskoj. Aerodrom Brač ima najveći promet od otočkih aerodroma ali je od 46 tisuća putnika godišnje nakon otvaranja došao na razinu prometa od 12 tisuća putnika u 2010. godini s padom u posljednjih pet godina od 30%.

Ocjena stanja

Sumirajući prethodno navedenu analizu zračnog prometa i infrastrukture u Hrvatskoj, mogu se izdvojiti sljedeće ocjene postojećeg stanja zračnog prometa i infrastrukture u Hrvatskoj:

- brojem i lokacijom zračnih luka i aerodroma Hrvatska je u europskom vrhu
- ostvarenim prometom i tehničko-tehnološkim stanjem zračnih luka (posebice putničkih zgrada) i aerodroma Hrvatska je na donjem dijelu europske ljestvice; infrastruktura u zračnom prometu je znatno zaostala u odnosu na konkurenciju u Europi
- povezivanje zračnih luka s gravitacijskim područjem kod većine zračnih luka nije zadovoljavajuća
- aerodromi na otocima nisu ispunili funkciju boljeg povezivanja otoka s kopnom jer izvan ljetnog razdoblja gotovo i nemaju prometa, ali ni promet ljeti ne opravdava ulaganja u njih
- nepostojanje suradnje u djelovanju između zračnih luka, države, lokalne zajednice i turističkog gospodarstva u cilju osiguranja stabilne potražnje
- nužno je ulaganje u obnovu, proširenje i osuvremenjivanje zračnih luka kao i njihovih veza s gravitacijskim područjem kako to ne bi postala kočnica daljnjem razvoju onog segmenta turizma koji se oslanja na zračni promet.

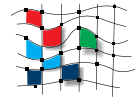
2.3. POMORSKI PROMET I INFRASTRUKTURA

Obilježja pomorskoputničkog prometa

Linijsko putničko brodarstvo je preduvjet funkcioniranja gospodarskog života na otocima i njihovog turističkog razvoja. Ponudu na tržištu pomorske linijske plovidbe čini raspoloživo brodovlje za prijevoz putnika i vozila dok glavni čimbenici formiranja potražnje jesu korisnici pomorsko putničkog linijskog prijevoza (lokalno stanovništvo, turisti te gospodarski i društveni subjekti).

Promet putnika i brodova u Republici Hrvatskoj u stalnom je u porastu posljednjih petnaestak godina. Broj prevezenih putnika u razdoblju od 1993. do 2009. godine povećao se preko dva puta, a broj brodova za oko 35%. Povećanje putničke flote prati i kvalitativni pomak u strukturi brodovlja, povlače se stari, neodgovarajući brodovi i zamjenjuju većim i modernijim koji su jeftiniji u eksploataciji i prilagođeniji određenim linijama.

Trajekti (RO-RO putnički brodovi), klasični putnički brodovi i brzi putnički brodovi nositelji su prijevoza putnika u linijskom prometu. Budući da većina putnika koji posjećuju hrvatske otoke putuje svojim osobnim automobilima, broj klasičnih putničkih brodova opada i plove još samo do manjih i slabije naseljenih otoka koji nemaju cestovnu infrastrukturu.



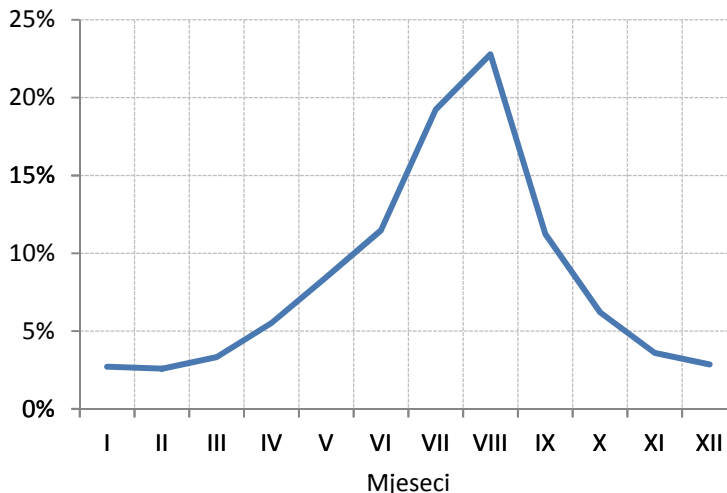
Nacionalno linijsko brodarstvo predstavljeno je ponajprije uzdužobalnom RO-RO putničkom prugom te nizom RO-RO putničkih i brzobrodskih linija između kopna i otoka koje održava nacionalni brodar Jadrolinija i neki manji brodari.

Međunarodno linijsko brodarstvo na Jadranu obuhvaća brodske linije putničkih brodova i RO-RO putničkih brodova koje povezuju istočnu i zapadnu obalu Jadrana. Putničke linije koje povezuju ove dvije obale Jadrana održavaju se brodovima hrvatskih, talijanskih i ostalih brodara. Brodovi pojedinih brodara svojim prometnim obilježjima i prijevoznim kapacitetima bitno se ne razlikuju. Namijenjeni su istoj potražnji koja se sastoji od vozila i putnika koji individualno ili organizirano posjećuju turistička odredišta u Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini. Na taj način povezani su gradovi Zadar, Split i Dubrovnik s talijanskim lukama Bari i Ancona. Osim toga, povezivanje dvaju obala Jadrana povremeno se održava i brzobrodskim linijama. Najčešće odredište ovih linija su srednjodalmatinski gradovi s najbližim lukama na talijanskoj strani. Brzobrodskim linijama povezane su i luke zapadne obale Istre, najčešće s Venecijom. Nažalost, ove linije ne uspijevaju se održati duže vrijeme zbog malog broja putnika.

Okosnica uzdužjadranskih linija održava se Jadrolinijinom trajektnom linijom Rijeka – Split – Dubrovnik, s frekvencijom dva do pet puta tjedno izvan sezone, u sezoni uglavnom jednom dnevno, a ponekad i osam do devet puta tjedno. Linija uvijek polazi iz Rijeke, tiče Split, a kad ide do Dubrovnika obavezno tiče Korčulu. Luke Rab, Brbinj (Dugi Otok), Zadar, Starigrad, Hvar, Vis i Sobru (Mljet) tiče određene dane u tjednu, od tog najrjeđe Vis i Starigrad (1 put tjedno), a najčešće Hvar i Zadar (5 puta tjedno).

Putnički promet u hrvatskim lukama obilježava izrazito vršno opterećenje tijekom ljetnih mjeseci, pa se u srpnju i kolovozu ostvaruje više od 40% godišnjeg prometa a u razdoblju lipanj – rujanj oko 65% prometa (slika 2.3.1.).

Slika 2.3.1.
MJESEČNE VARIJACIJE PUTNIČKOG PROMETA U MORSKIM LUKAMA RH 2009. GODINE



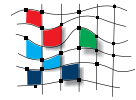
Izvor podataka: Transport i komunikacije u 2009., Statističko izvješće, DZS, 2010. str. 121.

Većina hrvatskih otoka povezana je s kopnom tijekom cijele godine. Broj linija koji se odvija izvan turističke sezone ovisan je o potražnji za prijevozom, a uvjetovan je gospodarskim razvitkom otoka, njegovom naseljenošću i blizinom kopna. Primjerice, linija Zadar-Ugljan je intenzivna tijekom cijele godine jer ima zapravo obilježje prigradskog prijevoza. I drugi veći i naseljeniji otoci kao npr. Cres, Brač, Dugi Otok, Hvar povezani su tijekom cijele godine s više linija čime je osigurano da tijekom nepovoljnih vremenskih prilika barem jedna linija osigurava vezu otoka s kopnom.

Brzobrodске su linije¹⁰ na:

- riječkom području - linije koje povezuju Mali Lošinj, Sušak, Unije, Cres i Rijeku te Mali Lošinj, Ilovik, Novalju na otoku Pagu, Rab i Rijeku;

¹⁰ www.mmtpr.hr, (14.07.2011.).



- zadarsko-šibenskom području - linije koje povezuju Zadar i Šibenik s otocima i mjestima: Sali, Božava, Žverinac, Sestrunj, Rivanj, Rava, Iž i Kaprije;
- splitsko-dubrovačkom području - linije koje povezuju Split i Dubrovnik s otocima i mjestima: Rogač, Vis, Jelsa, Bol, Vela Luka, Hvar, Mljet, Šipan, Lopud, Koločep i Korčula.

Suprotno uobičajenom načinu održavanja brzobrodskih linija prema kojemu se takva linija uspostavlja između dva ili najviše tri središta, u kojima je pristajanje opravdano velikom izmjenom putnika, navedene linije tiču manje usputne luke. Ovakav način plovidbe, odnosno povezivanje jednog ili najviše dva otočka središta s kopnom opravdava se činjenicom da brzobrodski promet iziskuje razmjerno veliku potrošnju goriva, a osnovna mu je prednost velika brzina odnosno kratkotrajno putovanje između osnovnih luka. Stoga, pristajanje u većem broju usputnih luka nerijetko poništava osnovne prednosti brzobrodskog prometa zbog čega se trajanje putovanja može približiti trajanju putovanja RO-RO putničkim brodovima.

Putničke brodske linije¹¹ koje redovito održavaju putnički brodovi prema otocima jesu na:

- riječkom području - linije prema otocima Lošinjskog arhipelaga: Lošinj, Srakane Vele, Unije, Ilovik i Sušak;
- zadarsko-šibenskom području - linije iz Šibenika prema Žirju i Vodicama te iz Zadra prema: Olibu, Dugom otoku, Ugljanu, Malom Lošinju, Ižu, Istu, Silbi, Premudi, Rivanj i dr.;
- splitsko-dubrovačkom području - linije iz Splita prema Supetru, Hvaru, Stari Gradu, Sućuraju, Rogaču i Sumartinu te linije iz Dubrovnika prema Korčuli, Polačama, Sobri, Trpnju, Veloj Luci i Trsteniku.

Istodobno, ovi brodovi obavljaju i dopremu potrepština za stanovništvo navedenih otoka. Promet putnika je, osim tijekom turističke sezone, razmjerno slab, ponajprije kao posljedica malog broja stanovnika i posjetitelja ovih otoka, odnosno vrlo slabe gospodarske aktivnosti na njima. Linije se u pravilu održavaju jednom do dva puta dnevno tijekom cijele godine brodovima čiji kapaciteti zadovoljavaju sezonske varijacije potražnje.

Pomorskoputničke luke

Ukupni putnički promet u morskim lukama Republike Hrvatske je u stalnom porastu. Razlozi povećanja prometa u proteklom srednjoročnom razdoblju jesu:

- sređivanje političkih i gospodarskih prilika u Republici Hrvatskoj,
- jačanje turističkog sektora kao jedne od najznačajnijih djelatnosti u Hrvatskoj,
- postupna primjena zakonskih odrednica u pogledu preustroja i privatizacije lučkog sustava i razvrstavanje luka na putničke i teretne luke,
- povezivanje luka sa zaleđem suvremenim cestovnim prometnicama.

Tablica 2.3.1.

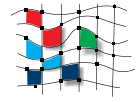
PROMET PUTNIKA U LUKAMA HRVATSKE OD 2005. DO 2009. GODINE (u 000 putnika)

Godina	Ukupan promet	Unutarnji promet			Međunarodni promet		
		Ukupno	Otpu- tovali	Dopu- tovali	Ukupno	Otpu- tovali	Dopu- tovali
2005.	23.419	21.459	10.733	10.726	1.960	976	984
2006.	24.535	22.462	11.248	11.214	2.073	1.037	1.036
2007.	26.296	23.913	11.943	11.970	2.383	1.183	1.200
2008.	28.282	25.541	12.793	12.748	2.741	1.373	1.368
2009.	28.257	25.509	12.746	12.763	2.748	1.343	1.405

Izvor: Statistički ljetopis Republike Hrvatske (2005-2010), Državni zavod za statistiku, Zagreb.

U nastavku se daje kratki pregled stanja i planova razvoja većih pomorskih luka u Hrvatskoj.

¹¹ Zec, D.: Linijsko brodarstvo. Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003., str. 18.



Putnička luka Pula

Luka Pula je javna luka otvorena za domaći i međunarodni promet roba i putnika i razvrstana je kao luka županijskog značenja. Najveći putnički promet ostvaruje se na linijama sezonskog karaktera:

- 1) Pula-Zadar katamaranom "Biševo",
- 2) Pula-Venecija brodovima "San Frangisk" i "Dora" i
- 3) Pula-Trst hidrogliserom "Fiammetta M".

Veći brodovi za kružna putovanja, radi nedostatka lučke infrastrukture, sidre ispred grada Pule te se tenderima obavlja prekrcaj putnika na obalu. Samo se manji brodovi za kružna putovanja i mega jahte mogu sidriti na putničkoj obali.

Putnička luka Rijeka

Putnička luka Rijeka nalazi se na prometnom čvorištu pravaca prema Zagrebu, Istri, Sloveniji, Italiji, južnoj Hrvatskoj i kvarnerskim otocima. U riječkoj luci pri kraju je modernizacija putničkog terminala koja bi trebala znatno olakšati pristup turistima u primorske destinacije i podići prometnu uslugu na višu razinu kvalitete.

Modernizacija putničkog dijela riječke luke obuhvaća uređenje 17 ha zemljišta na kojem se dijelom nalaze lučki sadržaji, skladišta i parkirališta, a uključuje izgradnju:

- modernog pomorskoputničkog terminala uz postojeću putničku obalu na dijelu lukobrana Rijeka s pratećim sadržajima na Senjskom pristaništu,
- putničke luke,
- nautičkog centra - marine,
- raznih komercijalnih i kulturno zabavnih sadržaja i
- ceste koja će povezati luku sa riječkom obilaznicom.

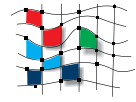
Do sredine 2011. godine određeni su zahvati završeni, kao npr. izgradnja pomorskoputničkog terminala na lukobranu, izgradnja i otvaranje ceste koja povezuje luku Rijeka i riječku zaobilaznicu. Također, uređena je pješačka površina u dužini od oko 660 metara, rekonstruirano je 200 m novog obalnog zida s plutajućom rampom za iskrcaj/ukrcaj vozila na brod, obavljena je sanacija kolosijeka, postavljena je nova vodovodna, kanalizacijska i elektro mreža te izgradnja određenih komercijalnih sadržaja na samom putničkom terminalu (restoran, čekaonica i sl.). Potrebno je napomenuti da i ti sadržaji nisu potpuno završeni (pristupna cesta ne dolazi direktno do putničkog terminala, trajektni terminal nema cijelu potrebu infrastrukturu i dr.) te da se i dalje izvode radovi kako bi oni zajedno s izgradnjom marine i putničke luke u konačnici omogućili razvijanje niza popratnih atraktivnih sadržaja.

Putnička luka Zadar

Današnja putničko-trajektna luka Zadar zauzima dio sjevernog i zapadnog obalnog prostora Poluotoka, odnosno smještena je u samoj jezgri grada na vrlo skućenom prostoru dužine oko 900 m. U sjevernoj obalnoj zoni (Liburnska obala) odvija se servisiranje lokalnog (otočnog) i dužjadranskog putničkog i trajektnog prometa (sve bez odgovarajuće putničke kopnene infrastrukture). U zoni zapadne obale (Istarska obala) nalazi se trajektno pristanište za plovila na međunarodnim linijama s više-manje improviziranim servisnim sadržajima u neprikladnim i nefunkcionalnim rubnim objektima (putnička čekaonica, carinarnica i sl.). Na navedenom prostoru odvija se putnički promet od oko 2,4 milijuna putnika i 350 tisuća vozila godišnje¹². Preko zadarske putničke luke hrvatska je obala povezana trajektima i putničkim brodovima s talijanskom obalom Jadrana.

Premještanje putničkog terminala na novu lokaciju sa značajnim proširenjem morskog i kopnenog kapaciteta (izgrađena je dvotračna autocesta do luke) dati će pomorskoputničkom prometu još veće značenje. Posebice se to odnosi na mogućnost reorganizacije stare luke u kojoj će se otvoriti više mjesta za brzobrodске linije u lokalnom i međunarodnom prometu, manje brodove na kružnim putovanjima, luksuzne jahte i turističke brodove. Ujedno će se na taj način omogućiti i rasterećenje

¹² Podaci za 2009. godinu, izvor: www.port-authority-zadar.hr.



spomeničke baštine Poluotoka od štetnih utjecaja prometa. Potrebno je napomenuti da se završetak izgradnje kompletne luke očekuje početkom 2014. godine s time da bi obale otočkog i međunarodnog terminala trebale biti završene početkom 2012. godine.

Putnička luka Šibenik

U sadašnjoj situaciji, luka Šibenik nema odgovarajući putnički terminal pa se promet odvija dijelom na obali koja je predviđena za prekrcaj tereta. Izgradnjom putničkog terminala i modernizacijom suprastrukture dugoročno će se riješiti pitanje putničkog prometa u luci Šibenik. Time bi se osigurao i odgovarajući prostor za smještaj ureda lučke kapetanije, carine, policije i lučke uprave koji sada rade u neprikladnim uvjetima.

Projekt izgradnje putničkog terminala financirat će se zajmom Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD), a vrijedan je 12 milijuna eura. Projekt uključuje dogradnju i rekonstrukciju gata Vrulje čime će luka Šibenik dobiti 5 novih vezova, od toga 2 za kruzere čiji je promet u stalnom porastu.¹³ Osim toga, u luci će moći pristajati i trajekti u međunarodnoj plovidbi, što donosi i mogućnost uspostavljanja nove linije između Šibenika i talijanske obale.

Putnička luka Split

Putnička luka Split razvila se tijekom vremena iz gradske luke u najveću trajektnu luku na Jadranu. Luka Split u posljednjih nekoliko godina bilježi sve veću potražnju za pristajanjem brodova na kružnim putovanjima tako da je 2009. godine bilo 232 uplovljavanja kruzera.

Luka danas ima tri operativna gata i 35 vezova. Promet putnika u luci Split u razdoblju od 2000. do 2009. godine bilježi stalan porast, pri čemu je u splitskoj luci 2000. godine dostignut promet iz 1989. godine, da bi u 2008. godini bio ostvaren rekordan promet od preko 4 milijuna putnika (2009. godine neznatno manje) što je povećanje u odnosu na 2000. godinu od preko 200%. Takav promet putnika luku Split čini najvećom hrvatskom putničkom lukom u nacionalnom i u međunarodnom putničkom prometu te trećom najprometnijom putničkom lukom na Sredozemlju.¹⁴

U strukturi ukupnog putničkog prometa na trajektnu veze s otocima otpada 71%, na katamaranski (brzobrodske linije) promet 17%, na međunarodni trajektni promet 4%, na kružna putovanja 3%, na međunarodne katamaranske (brzobrodske) linije 1% te na promet hidroglicerisa 1%. U putničkom prometu luka Split ima trostruku funkciju i to:

- u longitudinalnom povezivanju istočne obale Jadrana
- kao trajektna luka u komunikaciji sa susjednim otocima i Italijom
- kao luka za kružna putovanja.

Putnička luka Ploče

Luka Ploče nalazi se na južnom dijelu jadranske obale u prirodnom zaljevu sjeveroistočno od ušća rijeke Neretve. Ima jasno definirano veliko gravitacijsko područje. U svim varijantama razvoja luke Ploče ključnu ulogu ima teretni promet i to posebice izgradnja i razvoj suvremenog kontejnerskog terminala te terminala rasutih tereta.

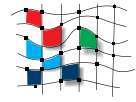
Što se tiče pomorskoputničkog prometa moguća je izgradnja RO-RO terminala u sklopu kontejnerskog terminala te njegovo povezivanje s talijanskom obalom. Od ostalih oblika pomorskoputničkog prometa, luku Ploče povremeno posjećuju brodovi na kružnim putovanjima s posjetiteljima čija je konačna destinacija Međugorje. U postojećem stanju je zanemarivo malen promet koji se ostvaruje na trajektnoj liniji između Ploča i Trpnja na poluotoku Pelješcu.

Putnička luka Dubrovnik

Putnička luka Dubrovnik sastoji se od luke u Gružu i sidrišta ispred Starog Grada. Osim što predstavlja poveznicu trajektnim linijama prema otocima, Dubrovnik je povezan trajektnom linijom i s talijanskom lukom Bari na kojoj se ostvaruje drugi po veličini promet putnika i vozila na Jadranu

¹³ Radi se dogradnji novih 9.800 m² površine, čime bi nova operativna obala imala ukupnu dužinu od 510 m. Tim bi zahvatom, koji bi trebao biti završen do 2014. godine, šibenska luka mogla opsluživati brodove do 260 m dužine, odnosno trajekte i kruzere do 200 m dužine, te tri broda u domaćem linijskom prometu.

¹⁴ Izvor: www.portauthority.hr/split2.html.



(iza putničke linije Split - Ancona). Dubrovnik je prva hrvatska luka po prometu brodova i putnika na kružnim putovanjima sa 628 uplovljavanja i preko 845 tisuća putnika u 2009. godini¹⁵.

Razvoj putničke luke Dubrovnik odvija se kroz nekoliko faza pri čemu tekuća faza obuhvaća rekonstrukciju i dogradnju operativne obale i to dva njezina dijela:

- na području vezova 10 do 16, odnosno zone prihvata brodova na kružnim putovanjima (810 metara nove operativne obale). Taj dio projekta je završen u prosincu 2009. godine
- projekt izgradnje operativne obale Batahovina započet je s radovima u studenom 2010. godine, a završetak se previđa do kraja 2011. godine. Projekt podrazumijeva izgradnju nove operativne obale na području Batahovine u duljini od 230 metara, a cilj projekta je osposobiti i angažirati ovaj dio luke za potrebe trajektnog međunarodnog i domaćeg linijskog prometa, dok bi se unutarnji dio luke, u dijelu vezova 10 - 16 prenamijenio isključivo za potrebe prihvata brodova na kružnim putovanjima.

Usporedba s drugim zemljama

U svjetskim su se razmjerima, tendencije u pomorskoputničkom prometu (porast prosječne veličine putničkog broda i ukupne veličine putničke mornarice) nužno odrazile i na putničke luke. Od klasičnih putničkih luka nastaju suvremeni putnički terminali koji na daleko kvalitetniji način zadovoljavaju potrebe broдача i putnika. Analizom europskih pomorskoputničkih luka/terminala, posebice na području Mediterana (Italija: luke Venecija i Genova, Grčka: luka Piraeus, Španjolska: Barcelona, Francuska: Calais i Turska: Atalya) vidljivo je da se, od nekad pretežito pomorskih funkcija, luke usmjeravaju na što kvalitetniji prihvata putnika, osiguranje njihove udobnosti za vrijeme boravka na terminalu te efikasan prihvata sredstava drugih prijevoznih grana. Suvremeni putnički terminali su tako dimenzionirani i oblikovani da omogućavaju brzu protočnost putnika i vozila te potreban komfor za putnike. Sadržaji putničke luke postaju još složeniji ako se radi o međunarodnom prometu jer ih je tada potrebno nadopuniti sa sadržajima koji proizlaze iz međunarodnog karaktera prometa (prije svega policijska i carinska kontrola).

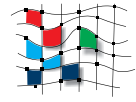
Istraživanje provedeno 2005. godine, ustvrdilo je da su korisnici trajektnih usluga u najvećoj mjeri (88%) smatrali prosječno ostvareno vrijeme čekanja na ukrcaj u trajekt, u razdoblju srpanj-rujan u Hrvatskim trajektnim lukama, prihvatljivim (prosječno oko 35 minuta), ali je njih mnogo više (43%) bilo izrazito nezadovoljno opremljenošću naših trajektnih luka, a u tome su posebno kritični bili Francuzi, Nijemci i Poljaci.¹⁶

Kvalitativnu usporedbu pomorske prijevozne usluge za različite zemlje teško je dati s obzirom na razlike koje postoje u njihovoj pomorskoj konfiguraciji. Ipak, kao primjer, u nastavku se daje usporedba nekih elemenata trajektnog prometa u Hrvatskoj i Grčkoj, zemljama sa sličnim obilježjima pomorskog prometa, što usporedbu čini opravdanom. Ono što je zajedničko za obje zemlje je:

- velika razvedenost obale, odnosno duga obalna crta,
- velik broj otoka, zajedno oko 5.000 otoka i otočića,
- duga pomorska tradicija,
- znatan udio pomorskog gospodarstva u BDP-u države,
- velik broj luka i lučica,
- organizacija lučkog sustava, odnosno podjela luka na luke od posebnog (međunarodnog) značenja i na luke od regionalnog ili lokalnog značenja.

¹⁵ Izvor: www.portdubrovnik.hr.

¹⁶ Institut za turizam. Stavovi i potrošnja putnika u cestovnim vozilima na putovanju do primorskih odredišta u Hrvatskoj – TOMAS Tranzit 2005. Zagreb, 2006.



Usporede li se trajekti u Hrvatskoj i Grčkoj, može se doći do zaključka da su u funkciji isti tipovi trajekata, odnosno brzi putnički trajekti (engl. "fast ferries"), trajekti ("conventional ferries") te otvoreni trajekti ("the open type flat ferry"). Potrebno je istaknuti da navedena podjela nije sukladna važećim propisima u Republici Hrvatskoj već je ona rezultat podjele koja se koristi u većini mediteranskih država.¹⁷

Sličnost hrvatskih i grčkih trajekata tu prestaje, jer za razliku od hrvatskih, grčki su trajekti noviji, a starije su "umirovili" ili prodali državama koje nemaju iste standarde ili zakonske propise koji definiraju maksimalno dozvoljenu eksploataciju broda. Većina najisplativijih pomorskih linija je pod koncesijom triju kompanija Blue Star Lines, NEL and Hellenic Seaways. Ostale linije najčešće drže manje kompanije sa starijim brodovima. Novi grčki trajekti nisu samo veći i brži od hrvatskih već i puno luksuzniji s većom ponudom dodatnih usluga na brodu. Najveći problem kod grčkih trajekata je aktualnost i točnost reda plovidbe te osciliranje cijena koje se mijenjaju bez ikakve najave, odnosno ne postoji objavljeni službeni cjenik karata za pojedine linije. Karte se najčešće kupuju "on line" pri čemu se nakon odabira čitavog niza postavki dobije finalna cijena koja pak već za tjedan dana može biti drukčija. Ujedno različite kompanije na istoj liniji mogu imati i različite cijene. Razlog tome je ponuđeni komfor, veličina i brzina broda. Sustav prodaje karata za trajektne linije je u Hrvatskoj puno organiziraniji i vjerodostojni, ali to je, prije svega, rezultat činjenice da su skoro sve putničke linije u Hrvatskoj pod koncesijom najvećeg nacionalnog brodarara Jadrolinije.

U pogledu cijene prijevoza trajektima postoje značajne razlike. Tako se npr. cijene prijevoza trajektima u Grčkoj kreću od 15 do 80 eura¹⁸, što ovisi o tipu trajekta, udaljenosti (dužini plovidbe), i dodatnim uslugama (da li je u cijenu uključeno spavanje, obračunava li se popust i sl.). U Hrvatskoj prilikom definiranja trajektnih cijena osim navedenih kategorija treba uzeti u obzir i subvencioniranje pojedinih pomorskih linija, kao i subvencioniranje najvećeg nacionalnog brodarara Jadrolinije, čime se na taj način cijene trajektnog prijevoza teško mogu usporediti s tržišnima, kakve su grčke, odnosno s cijenama većine drugih mediteranskih država.

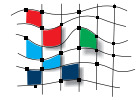
Ocjena stanja

Analizom organiziranosti, tehničke spremnosti (infra i suprastrukture) i kvalitete usluge u najvećim hrvatskim trajektnim lukama za prihvat turista dolazi se do zbirne ocjene da postojeće stanje nije zadovoljavajuće zbog sljedećih slabosti:

- servisiranje lokalnog (otočnog) i uzdužjadranskog putničkog i trajektnog prometa ne prati odgovarajuća putnička kopnena infrastruktura: u gotovo svim trajektnim pristaništima nalaze se improvizirani servisni sadržaji s neprikladnim i nefunkcionalnim rubnim objektima (putnička čekaonica, parkirališna mjesta, prodaja karata, restorani, kafići, skladišni prostori i sl.) koji su međusobno najčešće odvojeni, izvan funkcionalne cjeline
- nedostatak površina za smještaj cestovnih vozila, pristupnih cesta, rampi pomoću kojih se obavlja ukrcaj i iskrcaj s broda te slaba povezanost s drugim vrstama prijevoza
- stalna zakrčenost cestovnog prometa, osobito u sezonskim špicama
- određeni broj trajektnih luka nalazi se u gradskim središtima ili blizu njih (Supetar, Jablanac, Preko, Jelsa, Makarska, Split i dr.) zbog čega dolazi do zagađenja prostora automobilskim ispušnim plinovima i bukom; ujedno, dolazi i do blokade pješačkog prometa za vrijeme servisiranja putničko-trajektnih linija
- u postojećim itinerarima putničkih brodarara zanemariv je broj putničkih linija koje međusobno povezuju otoke.

¹⁷ Više o podjeli RO-RO putničkih brodova u Republici Hrvatskoj: Kesić B. & Jugović A. (2005) Menadžment pomorskoputničkih luka, Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci & Liber d.o.o., str. 26-31.

¹⁸ Cijena za jednu osobu u jednom smjeru.



2.4. ŽELJEZNIČKI PROMET I INFRASTRUKTURA

Ukupna duljina željezničkih pruga u prometu u Republici Hrvatskoj iznosi 2.722 km, od čega je 1.711 km pruga (63%) svrstano u pruge od međunarodnog značaja.

Hrvatskom prolazi nekoliko transeuropskih željezničkih koridora i njihovih ogranaka:

- X paneuropski koridor: Salzburg - Villach - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Skopje – Solun
- ogranak Koridora Xa: Graz - Maribor – Zagreb
- ogranak Vb paneuropskog koridora: Rijeka - Zagreb – Budimpešta
- ogranak Vc paneuropskog koridora: Ploče - Sarajevo - Osijek – Budimpešta.

Mreža željezničkih pruga RH izravno je povezana sa željezničkom mrežom četiriju država: Slovenijom, Mađarskom, Srbijom i Bosnom i Hercegovinom. Promjena sustava vuče postoji na graničnom prijelazu s Republikom Slovenijom.

Hrvatska željeznička mreža prilično je zastarjela (izuzetak je posavska magistralna željeznička pruga i neke sekcije ostalih željezničkih pruga koje su modernizirane) pa time i tehnološki neprilagođena današnjim potrebama.

Ako se tehničko-funkcionalni parametri željezničke mreže u Republici Hrvatskoj usporede sa zahtjevima koje bi trebale ispunjavati željezničke pruge transeuropske željezničke mreže, može se zaključiti da je trenutno stanje uglavnom nepovoljno.

U tablici 2.4.1. dati su odabrani sumarni podaci o željezničkoj infrastrukturi Hrvatske i nama turistički konkurentskih zemalja, koji pokazuju razvijenost željezničkih mreža u pojedinoj zemlji.

Tablica 2.4.1.

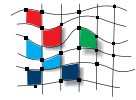
POKAZATELJI RAZVIJENOSTI ŽELJEZNIČKE MREŽE 2005. GODINE

Država	Dužina željezničke mreže (km)	Gustoća željezničke mreže (km/1.000 km ²)	Željeznička mreža prema broju stanovnika (km/1.000 stanovnika)	Udio elektrificiranih pruga (%)	Željeznička mreža prema BDP - u (km/milijardu eura)
Austrija	5.691	68	0,69	62	23,4
Grčka	2.576	27	0,23	3	13,2
Hrvatska	2.726	48	0,61	36	75,7
Italija	16.545	55	0,28	70	11,6
Španjolska	14.452	29	0,34	57	15,9
Turska	8.697	11	0,12	22	22,5

Izvor: Panorama of Transport - Edition 2009, EUROSTAT, 2009.

Hrvatska ima prilično ekstenzivnu željezničku mrežu, kako u pogledu gustoće tako i u odnosu na broj stanovnika. Međutim, njena se zastarjelost ogleda u relativno malom udjelu elektrificiranosti (36%) i udjelu dvokolosiječnih pruga koji iznosi svega 9,3%, što je velika tehnička prepreka postizanju zadovoljavajućih brzina putovanja. Prosječna komercijalna brzina u putničkom prijevozu Hrvatskih željeznica je oko 48 km/sat.

Upravo su nedovoljne brzine putovanja u odnosu na konkurentske oblike prijevoza, cestom i zrakom, glavni razlog niskog učešća željeznice u prijevozu putnika (tablica 2.4.2.). Niz provedenih istraživanja TOMAS - ljeta su pokazala da željeznicom dolazi zanemarivo mali broj turista u jadranske destinacije (manje od 0,5%), dok ih, na primjer, autobusom dolazi nekoliko puta više (4,5 - 5%). Takvom rezultatu pridonosi i znatno slabija gustoća željezničke mreže od cestovne, pa je željeznicom teže ostvariti putovanje od izvorišta putovanja do turističkog odredišta bez korištenja barem još jednog prijevoznog sredstva.



Tablica 2.4.2.

NAJKRAĆE TRAJANJE PUTOVANJA ŽELJEZNICOM I AUTOBUSOM (sati)

Relacija	Željeznica	Autobus	Razlika
Zagreb - Rijeka	4	2,5	1,5
Zagreb - Split	6,5	5,0	1,5
Zagreb - Šibenik	6,5	4,5	2
Zagreb - Zadar	7,5	3,5	4

Izvor podataka: Vozni redovi HŽ i cestovnih prijevoznika

Da bi u nekoj mjeri poboljšale svoju konkurentsku poziciju, Hrvatske željeznice su prema glavnoj jadranskoj destinaciji Splitu uvele nagibne vlakove (tehnički najviša ostvariva brzina: 160 km/h) sa 134 mjesta za sjedenje (24 u prvom razredu i 110 u drugom razredu). Riječ je o vlaku sa suvremeno dizajniranim eksterijerom i udobnim interijerom. Opremljen je klimatizacijskim uređajima, vakuumskim toaletima, a svako mjesto za sjedenje i audio-uređajem. Vlak omogućava pružanje ugostiteljskih usluga tijekom putovanja.

Druge vrste vlakova mogu ponuditi suvremene putničke vagone, iako je brzina putovanja takvim vlakovima prema Splitu manja od nagibnog vlaka. To su sljedeće vrste vagona:

- vagon 1. razreda (moguća brzina: maksimalno 160 km/h; broj mjesta za sjedenje: 54). Vagon je bez odjeljaka i sa staklenom pregradom za razdvajanje pušača i nepušača. Ugrađeni su prikladni stolici da bi se omogućio rad na prijenosnom računalu, konzumacija pića, hrane i sl. Opremljen je klimatizacijskim uređajima, vakuumskim toaletom i priključcima za električnu energiju.
- vagon 2. razreda (moguća brzina: maksimalno 160 km/h; broj mjesta za sjedenje: 60). Vagon ima 10 odjeljaka, opremljen je klimatizacijskim uređajima, vakuumskim toaletom i umivaonikom.

Hrvatske željeznice povezuju Republiku Hrvatsku s više europskih država. Zagreb je, kao željezničko središte Hrvatske, povezan izravnim vezama s nekoliko gradova (Beč, Beograd, Budimpešta, Frankfurt, Ljubljana, München, Sarajevo, Venecija, Villach, Zurich). Međutim, kvaliteta ponude očito još ne zadovoljava zahtjeve suvremenog putovanja tako da je, nakon nekoliko godina rasta, broj međunarodnih putnika u 2009. godini bio za oko 12% manji nego u prethodnoj godini, a u 2010. godini za oko 4% manji nego 2009. godine¹⁹. U EU je trend potražnje u željezničkom prijevozu pozitivan ako se radi o vlakovima velikih brzina (povećava se i ukupna mreža takvih pruga), međutim udio željeznice u ukupnom prijevozu putnika se kreće oko 6%²⁰.

Tijekom posljednjih godina, jačom afirmacijom kontinentalnog turizma i uz inicijativu turističkih zajednica županija i gradova, stvorena je u Hrvatskoj ponuda vlakova namijenjenih isključivo za turističke svrhe, kojima su povod:

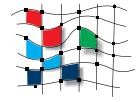
- kulturne manifestacije,
- gastronomska događanja,
- povratak prirodi,
- rekreacija i sport,
- zabava,
- obilježavanje blagdana, itd.

Veće uključivanje vlaka u turističke svrhe pokazalo se u početku uspješnim (52 tisuće putnika 2005. godine) da bi se u posljednje dvije godine prijevozni učinak više nego prepolovio (2009. godine 24 tisuće putnika, 2010. godine 18 tisuća putnika)²¹. Usprikoš tomu, potrebno je pohvaliti nastojanje prijevoznika i turističkih zajednica da se zajedničkim naporima promovira turistička ponuda kontinentalne Hrvatske, ali i vlaka kao ekološki prihvatljivog oblik prijevoza.

¹⁹ HŽ Putnički prijevoz: Godišnje poslovno izvješće za 2010. Zagreb, 2011.

²⁰ Panorama of Transport (Edition 2009). EUROSTAT, 2009.

²¹ HŽ Putnički prijevoz: Godišnje poslovno izvješće za 2010. Zagreb, 2011.



Ocjena stanja

Ocjena stanja željezničkog prometa u pogledu turizma u Hrvatskoj može se svesti na sljedeće:

- željeznički je sustav u cjelini zastario, kako u pogledu mreže tako i prijevoznih sredstava
- putnički prijevoz jedva opslužuje ekstenzivnu mrežu pruga slabih prijevoznih – eksploatacijskih karakteristika
- brzine putovanja željeznicom su niske u odnosu prema konkurentskim oblicima prijevoza
- atraktivnost željeznice za putovanje prema jadranskim odredištima je niska
- željeznica je nešto atraktivnija za prijevoz prema kontinentalnim destinacijama
- potražnja za željezničkim prijevozom je zadnjih godina u padu,
- međunarodne željezničke linije su nedovoljnih brzina i frekvencija polazaka.

2.5. LOKALNI PROMET I INFRASTRUKTURA

Prometna infrastruktura na lokalnoj razini treba stvoriti preduvjete za mobilnost lokalnih stanovnika i posjetitelja u destinacijama i njihovom okruženju. Negdje, kao što je to slučaj u većim gradovima, je infrastruktura u najvećoj mjeri u funkciji stanovnika (Zagreb, Rijeka, Osijek), a prometna potražnja je više-manje istoga intenziteta tijekom cijele godine. U manjim mjestima i gradovima, gdje je u turističkoj sezoni omjer posjetitelja i stalnih stanovnika najčešće obrnut u odnosu na spomenute gradove, lokalna prometna infrastruktura je pod utjecajem izrazite sezonalnosti potražnje, što gotovo redovito izaziva prometne probleme na mikro razini. U tom smislu može se odmah konstatirati da je u usporedbi s tzv. dalekim prometom, ili s prometnom dostupnošću turističkih destinacija, stanje na lokalnoj razini prometne dostupnosti znatno lošije.

Osobito je to uočljivo u popularnijim turističkim destinacijama u kojima se prometna pokretljivost sve više pretvara u svoju suprotnost.

Ne postoje načini potpunog saniranja negativnih posljedica sezonskih oscilacija prometne potražnje, niti je racionalno prometni sustav dimenzionirati na maksimalnu (kratkotrajnu) potražnju, ali se planiranjem i provođenjem različitih mjera poboljšanja prometne ponude one mogu znatno ublažiti.

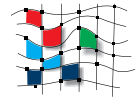
Cestovni prijevoz je ključan za odvijanje prometa u hrvatskim turističkim destinacijama, pa je cestovna infrastruktura preduvjet ukupne mobilnosti u destinaciji, a ona podrazumijeva: odgovarajuće kolnike i nogostupe, pješačke zone i staze, biciklističke staze i parkirališta, a u slučaju raspoloživosti javnog cestovnog prijevoza, odgovarajuća stajališta i rezervirane vozne trake za autobuse gdje je to potrebno.

Poznato je kako središta naših turističkih destinacija (osobito primorskih gradova) nisu građena za današnji intenzivan cestovni promet, pa problem prometovanja gradskim središtima postaje iznimno složen zbog rasta stupnja motorizacije i priljeva turista.

Uz probleme protočnosti i sigurnosti prometa, osobito je izražen i problem nedostatka parkirališnih kapaciteta. Neodgovarajuće rješavanje parkiranja u većim (ali i manjim) turističkim destinacijama može u prometnom i turističkom smislu smanjiti atraktivnost boravka za posjetitelje destinacije.

Suvremeni prometni sustav iziskuje stalan nadzor, upravljanje i informiranje korisnika, kako bi se i u trenucima incidentnih situacija, prometnog preopterećenja ili obavljanja radova na održavanju prometnica, njime prometovalo sigurno.

Ključni element snalaženja putnika u prostoru su odgovarajuće informacije, a to su: horizontalna, vertikalna i svjetlosna prometna signalizacija, turistička i ostala signalizacija namijenjena obavještanju sudionika u prometu o kulturnim, povijesnim, prirodnim i turističkim znamenitostima te ostalim objektima i sadržajima u turističkoj destinaciji. U to treba ubrojiti i znakove obavijesti za vođenje prometa koji obavješćavaju sudionike u prometu o pružanju cestovnih smjerova, rasporedu odredišta i vođenju prometa prema njima, raskrižjima i čvorištima na određenom smjeru ceste i udaljenostima od odredišta, kao i obavijesne putokazne i obavijesne ploče koje upućuju prema poslovno-trgovačkim



centrima i zonama, važnim objektima i sadržajima u naselju (muzejima, kazalištima, željezničkim postajama, garažama, bolnicama, hitnoj pomoći, ljekarnama i dr.), ili obavještavaju o održavanju izložbi, sajмова i drugih manifestacija.

Hrvatski gradovi (ujedno i turističke destinacije) ne mogu se u ovom času pohvaliti velikom brigom za uspostavljanjem kvalitetnog prometnog sustava, bilo da se radi o primorskim ili kontinentalnim destinacijama. Razlika je u tome što to primorske destinacije, zbog znatno većeg broja turista, dovodi u vrhu sezone u stanje prometne blokade dok u kontinentalnim destinacijama utječe na opći dojam o kvaliteti turističke ponude i ugodu boravljenja. Vrlo su rijetke destinacije u Hrvatskoj koje su na sustavan način posegnule za nizom raspoloživih mjera kojima se može poboljšati njihov prometni sustav.

Da bi se na konkretnim primjerima pokazalo na koji način i po kojim kriterijima bi trebalo vrednovati kvalitetu prometa u pojedinoj destinaciji, ovdje su izabrane četiri karakteristične hrvatske turističke destinacije, od čega su tri primorske (Poreč, Opatija, Makarska) i jedna kontinentalna (Varaždin). Za svaku od njih su metodom ekspertnog višekriterijskog vrednovanja dodijeljene ocjene (1- najlošija ocjena, 5 – najbolja ocjena), prema slijedećim kriterijima vrednovanja:

- uvjeti parkiranja u destinaciji,
- kvaliteta prometne signalizacije,
- kvaliteta turističke signalizacije,
- uređenost biciklističkih staza,
- uređenost pješačkih površina,
- prometno – tehnička regulacija prometa,
- kvaliteta lokalnog javnog prijevoza,
- građevinsko stanje prometnica.

U ovoj analizi su korišteni isti ponderi za sve odabrane kriterije iako se vrednovanje može provesti i primjenjujući različite pondere.

Podaci o broju stanovnika ovih destinacija, broju turista i ostvarenih turističkih noćenja te trajanju prosječnog turističkog boravka pokazuje njihovu različitost (tablica 2.5.1.) Ipak, one su karakteristični predstavnici svojih regija i među najrazvijenijim turističkim destinacijama u Hrvatskoj. U tom bi se smislu moglo očekivati da ostale turističke destinacije u Hrvatskoj mogu, u najboljem slučaju, imati prometni sustav na razini ovih izabranih destinacija ili, što je puno realnije, lošiji.

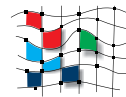
Tablica 2.5.1.

OBILJEŽJA TURISTIČKOG PROMETA U 2010. GODINI

Grad	Broj stanovnika	Broj turista	Broj noćenja	Trajanje boravka
Poreč	9684	360.115	2.313.176	6,4
Opatija	6624	331.383	1.024.347	3,1
Makarska	13.504	111.759	719.549	6,4
Varaždin	38.746	22.192	50.516	2,3

Izvor podataka: Državni zavod za statistiku RH i BIST - Sustav poslovne inteligencije u turizmu, www.iztg.hr

Kada se u razmatranje uzmu sve četiri destinacije i svi navedeni kriteriji, proizlazi da srednja ocjena kvalitete prometnih sustava iznosi 3,2 što je zaista skroman rezultat ako su uzme u obzir da se radi o ponajboljim destinacijama u Hrvatskoj (tablica 2.5.2.). Također je vidljivo da se uređenju prometa i prometne infrastrukture u pojedinoj destinaciji ne prilazi sustavno o čemu svjedoče velike razlike u ocjenama. Tako na primjer, ocjene po različitim kriterijima unutar iste destinacije variraju od 1 do 5, što znači da će jedan broj korisnika prometnog sustava biti jako zadovoljan, a drugi izrazito nezadovoljan, odnosno da se jednom segmentu prometne ponude posvetilo puno pažnje, a drugi je zanemaren. Neke od zasluga za dobru ocjenu ne pripadaju sustavnom radu u današnjoj destinaciji već povijesnim okolnostima, kao što je to slučaj s opatijskim šetnicama.



Tablica 2.5.2.

Ocjena kvalitete prometnog sustava u izabranim turističkim destinacijama

Kriteriji ocjenjivanja	Poreč	Opatija	Makarska	Varaždin
Uvjeti parkiranja	3	2	3	4
Prometna signalizacija	3	3	2	3
Turistička signalizacija	3	3	2	3
Biciklističke staze	3	1	1	4
Pješačke površine	4	5	5	4
Regulacija prometa	3	3	4	4
Lokalni prijevoz	3	4	2	3
Građevinsko stanje prometnica	4	4	4	3

O stavovima lokalne samouprave (gradova i općina) i turističkih zajednica u pogledu prometne problematike svjedoče rezultati istraživanja kojeg je za potrebe izrade ove Strategije proveo Institut za turizam. Svaka je gradska /općinska uprava i turistička zajednica izabrala (po njihovom mišljenju) tri najveća prometna problema u turističkoj destinaciji. Zbirni rezultati o tako dobivenom rangiranju prometnih problema nalaze se u tablici 2.5.3.

Tablica 2.5.3.

POSTOTNA ZASTUPLJENOST ISKAZANIH STAVOVA O GLAVNIM PROMETNIM PROBLEMIMA U DESTINACIJI

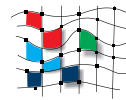
Najveće zapreke turističkom razvoju	Lokalna samouprava (općine/gradovi)				Sustav turističkih zajednica (općine/gradovi)			
	Ukupno Hrvatska	Sjeverni Jadran	Južni Jadran	Kontinentalna Hrvatska	Ukupno Hrvatska	Sjeverni Jadran	Južni Jadran	Kontinentalna Hrvatska
Prometna dostupnost	36,5	24,6	47,2	36,1	34,2	22,7	43,5	35,7
Prometna signalizacija	13,1	12,3	12,5	13,5	18,5	20,5	15,2	19,6
Javni prijevoz	42,4	42,1	37,5	44,2	50,7	50,0	47,8	53,6
Biciklističke staze	35,9	19,3	34,7	40,9	31,5	18,2	30,4	42,9
Pješačke površine i šetnice	33,8	17,5	30,6	39,4	23,3	15,9	26,1	26,8
Parkirališta	21,7	40,4	31,9	13,0	36,3	45,5	50,0	17,9
Sigurnost u prometu	5,9	10,5	4,2	5,3	7,5	11,4	2,2	8,9
Održavanje prometnica	35,6	50,9	33,3	32,2	37,0	45,5	26,1	39,3

Izvor: Institut za turizam. Istraživanje stavova javnog sektora o razvoju turizma – gradovi i općine, 2011.

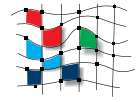
Ocjena stanja

Iako su prethodno analizirane destinacije poslužile kao ogledni primjeri stanja prometa i prometne infrastrukture u našim gradovima – turističkim destinacijama, iz njih (ali i drugih primjera diljem Hrvatske) se mogu izvući generalni zaključci, koji se svode na sljedeće:

- u gradovima – turističkim destinacijama još uvijek nije prisutna svijest o važnosti uređenja prometa u kontekstu ukupne turističke ponude
- shodno tomu, rješavanju se prometnih problema u većini slučajeva pristupa parcijalno a ne sveobuhvatno
- prometni sustav se ne uređuje planski, što znači prije nego nastanu veliki problemi, već sa zakašnjenjem kada oni eskaliraju



- primijenjena planerska i tehnička rješenja ne idu u korak sa suvremenim stručnim spoznajama u razvijenim europskim zemljama, nego se u mnogim slučajevima realiziraju zastarjela prometna rješenja kakva su bila aktualna prije 30 – tak godina i koja su u međuvremenu drugdje napuštena
- prometni sustavi u našim turističkim destinacijama nisu cjeloviti, nego najčešće razvijani u jednom smjeru, odnosno parcijalno, tako da je dio prometne ponude dobro razvijen a drugi znatno slabije ili uopće ne postoji
- za mobilnost u našim turističkim destinacijama najvažniji je cestovni prijevoz, jer se ostale vrste prijevoza samo sporadično koriste
- prometna mobilnost u turističkim destinacijama danas je neuralgična točka cjelokupne hrvatske prometne turističke ponude.



3. KOMUNALNA INFRASTRUKTURA

Stalni rast turističkog prometa ima za posljedicu, uz ostalo, i povećani pritisak na komunalnu i energetska infrastrukturu turističkog područja. Cilj analize funkcioniranja komunalnih djelatnosti je utvrditi kakvo je postojeće stanje komunalne infrastrukture te koji su glavni problemi komunalne opremljenosti za kvalitetniji razvoj turističke ponude.

Osobito se analiziraju:

- energetska sustav,
- vodno-gospodarski sustav,
- sustav otpadnih voda,
- zbrinjavanje otpada.

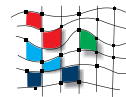
Osim za Hrvatsku u cjelini, analizira se i stanje komunalne infrastrukture po županijama primorske Hrvatske, odnosno regija Sjevernog i Južnog Jadrana. Kontinentalna Hrvatska neće se posebno analizirati jer u ovoj makroregiji, zbog još uvijek niskog opterećenja resursa kontinentalnog turizma, komunalna infrastruktura praktički nigdje nije ograničavajući faktor razvoja turizma.

Naime, bez obzira na stanje energetske opskrbljenosti, vodoopskrbe i odvodnje te načina zbrinjavanja otpada na području kontinentalnog turizma, maksimalna postojeća turistička opterećenja ne dovode u pitanje funkcioniranje komunalne infrastrukture namijenjene domicilnom stanovništvu.

Tako na primjer, za ljetnih dana kada je u Zagrebu najviše turista, ili u trenucima važnijih kulturnih ili sportskih događanja, broj korisnika komunalnog sustava Grada povećava se za desetak tisuća gostiju, ali to je povećanje od skromnih 1,5% u odnosu na standardnu potrošnju svih komunalnih resursa velikog grada.

Takvo povećanje opterećenja gradskog komunalnog sustava praktički je zanemarivo s obzirom na raspoloživost svakog pojedinog resursa, i predstavlja samo jednu od varijacija svakodnevnih slučajnih odstupanja od prosječne potrošnje te ni u kojem slučaju ne predstavlja ograničavajući faktor rasta turističkog prometa.

Mišljenje predstavnika lokalne samouprave i turističkih zajednica o glavnim komunalnim problemima u Hrvatskoj, i prema definiranim makroregijama, koji utječu na razvoj turizma u većoj je mjeri podudarno, ali u pojedinim slučajevima i bitno različito (tablica 3.1.). Tako je kanalizacija i odvodnja otpadnih voda percipirana kao glavni komunalni problem uopće, ali i prema regijama, a kao najmanji je prepoznata opskrba električnom energijom, osim u slučaju makroregije Južni Jadran. Opskrba pitkom vodom, međutim, različito je percipirana od strane predstavnika lokalne samouprave i turističkih zajednica. Lokalna samouprava taj problem navodi kao drugi najvažniji (od sedam ponuđenih), a turističke zajednice tek kao šesti po redu. Donekle je iznenađujuće da i lokalne samouprave i turističke zajednice odvoz i zbrinjavanje otpada stavljaju tek na četvrto, odnosno na treće mjesto prema važnosti, kad je opće poznato da je problem odlagališta otpada akutan na gotovo cijelom području Hrvatske. Vjerojatni razlog tome je taj, što odlagališta otpada najčešće nisu vidljiva turistima, ali na primjer uređenje zelenih i javnih površina jest, pa je taj element komunalne uređenosti u Hrvatskoj percipiran kao problem treći po važnosti, s tim da mu je veći ponder dat od strane turističkih zajednica nego od lokalne samouprave. Isto je istraživanje na razini županija pokazalo da se komunalna infrastruktura percipira kao treće najvažnije ograničenje turističkog razvoja županija (iza ponude smještaja i radne snage).



Tablica 3.1.

POSTOTNA ZASTUPLJENOST ISKAZANIH STAVOVA O GLAVNIM KOMUNALNIM PROBLEMIMA U DESTINACIJI

Najveće zapreke turističkom razvoju	Lokalna samouprava (općine/gradovi)				Sustav turističkih zajednica (općine/gradovi)			
	Ukupno Hrvatska	Sjeverni Jadran	Južni Jadran	Kontinentalna Hrvatska	Ukupno Hrvatska	Sjeverni Jadran	Južni Jadran	Kontinentalna Hrvatska
Opskrba pitkom vodom	25,5	21,1	34,7	23,6	8,2	4,5	8,7	10,7
Opskrba električnom energijom	7,7	1,8	16,7	6,3	5,5	2,3	8,7	5,4
Opskrba plinom	17,8	35,1	16,7	13,5	19,2	38,6	10,9	10,7
Odvoz i zbrinjavanje smeća	19,3	29,8	23,6	14,9	36,3	43,2	50,0	19,6
Uređenje zelenih i javnih površina	24,6	17,5	25,0	26,4	43,8	31,8	52,2	46,4
Kanalizacija/ odvodnja otpadnih voda	70,3	71,9	68,1	70,7	50,7	45,5	69,6	39,3
Čišćenje ulica i trgova	11,6	12,3	11,1	11,5	28,1	29,5	30,4	25,0

Izvor: Institut za turizam. Istraživanje stavova javnog sektora o razvoju turizma – gradovi i općine, 2011.

Iako percepcije važnosti pojedinih komunalnih problema u razvoju turizma ne moraju odgovarati stvarnom stanju problema, ipak se može pretpostaviti da one imaju utjecaj i na definiranje prioriteta njihovog rješavanja. U nastavku se, međutim, stanje komunalne opremljenosti obrađuje temeljem činjeničnoga stanja i s tim u vezi donose odgovarajući zaključci.

3.1. ENERGETSKI SUSTAV

Energetski sustav RH ima zadatak uravnotežiti odnose između sigurnosti i kvalitetne i dostatne opskrbe energijom za sve potrošače uz razumno očuvanje okoliša, što je preduvjet gospodarskog i socijalnog napretka.

Hidroenergija

Ukupni potencijal vodnih snaga u Hrvatskoj procjenjuje se na približno 20 TWh godišnje, od čega je dosad iskorišteno 6,1 TWh u 17 izgrađenih hidroelektrana. Mogućnost korištenja većeg dijela neiskorištenog potencijala ovisit će o usklađivanju interesa RH i susjednih zemalja. Dio hidroenergetskog potencijala ostat će neiskorišten zbog ekoloških i drugih ograničenja, pa se realno procjenjuje da se dugoročno, dodatno može iskoristiti najviše do 3,0 TWh godišnje u novim elektranama²².

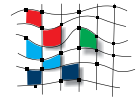
Male hidroelektrane

U Katastru malih vodnih snaga obrađeno je oko 700 potencijalnih lokacija korištenja, vrijednosti ukupno instalirane snage od 177 MW i tehnički iskoristivoga energetskeg potencijala od 570 GWh. Međutim, taj se broj lokacija ni približno ne može iskoristiti iz različitih tehničkih razloga, kao i zbog lokalnih prostornih i ekoloških ograničenja.

Sunčeva energija

Prirodni i tehnički potencijal sunčeve energije u Hrvatskoj daleko nadmašuju naše sadašnje, ali i buduće energetske potrebe. Međutim, Hrvatska sadašnjom razinom sunčevih aplikacija znatno zaostaje za zemljama u širem geografskom okruženju.

²² Strategija energetskeg razvitka Republike Hrvatske. Hrvatski sabor, Zagreb, 2002.



Energija vjetra

Analizom tehničkog potencijala energije vjetra na jadranskim otocima i poluotoku Pelješcu i u priobalju Jadrana procijenjena je mogućnost izgradnje 400 MW vjetroelektrana (uz korištenje vjetroturbina nazivne snage 750 kW), koje bi godišnje mogle proizvesti oko 800 GWh električne energije²³.

Do danas su u Hrvatskoj sagrađene tri vjetroelektrane. Nekoliko vjetroelektrana je u različitim stupnjima izgradnje ili u planu za izgradnju. Potencijal za energiju vjetra je mnogo veći od trenutno izgrađenoga²⁴.

Iskorištavanje biomase i otpada

Sva dosadašnja istraživanja pokazuju da se u Hrvatskoj trenutačno koristi samo manji dio raspoložive biomase te da u budućnosti postoje značajne mogućnosti za povećanje toga udjela. Hrvatska je zemlja s izrazito velikim potencijalom biomase za proizvodnju energije. Dodatni potencijal leži u iskorištavanju neobrađenih oranica i pašnjaka za uzgajanje energetskih biljaka, podizanje energetskih plantaža brzorastućeg drveća i integriranih energetskih farmi te proizvodnji biogoriva.

Plinski sustav

Prirodni plin se dobiva iz 17 plinskih polja, a njihovi ukupni instalirani kapaciteti prerade iznose oko 3 milijardi m³/godišnje²⁵. Domaća proizvodnja prirodnog plina trenutno pokriva oko 85% potreba za plinom²⁶.

Naftni sustav

Republika Hrvatska u okviru svog naftnog sustava obuhvaća proizvodnju nafte i kondenzata iz domaćih i stranih polja, transport Jadranskim naftovodom, te preradu nafte u rafinerijama Rijeka, Sisak i Zagreb. Trenutna proizvodnja sirove nafte na domaćim izvorima iznosi oko 1,1 milijuna tona godišnje²⁷, što zadovoljava ispod 25 posto domaće potrošnje, a ostale količine podmiruju se uvozom.

Jadranski naftovod - JANAF, sustav za međunarodni transport nafte, izgrađen je 1979. godine. Njime se transportira i skladišti nafta za potrebe domaćeg tržišta te za potrebe tržišta Slovenije, Bosne i Hercegovine, Srbije, Mađarske, Češke i Slovačke.

Elektroenergetski sustav

Elektroenergetski sustav obuhvaća proizvodne kapacitete hidroelektrana, termoelektrana i NE Krško te prijenosna i distribucijska postrojenja. Ukupna proizvodnja električne energije u RH u 2009. godini iznosila je oko 14.600 GWh i pokrivala je oko 70% ukupne domaće potražnje.

Istarska županija

Elektroenergetski sustav na području ove Županije sastoji se od proizvodnih jedinica (TE Plomin I i TE Plomin II), te visokonaponske i niskonaponske prijenosno/distribucijske mreže. S obzirom na instaliranu snagu proizvodnih jedinica (125 MW za Plomin I i 225 MW za Plomin II), Istarska županija u potpunosti proizvodnjom podmiruje svoje potrebe te još 'izvozi' el. energiju u nacionalnu mrežu. U Istarskoj županiji se potroši oko 55% proizvedene električne energije iz TE Plomin²⁸, a potrošnja od 6.000 kWh po glavi stanovnika svrstava Županiju uz bok razvijenijih europskih područja.

Izgradnja postojeće distributivne mreže odvijala se šezdesetih i osobito sedamdesetih godina prošlog stoljeća, pa tako u pogonu postoji određeni broj postrojenja starijih od 30 godina, a starost velikog dijela transportne mreže je 25-30 godina. Posljednjih dvadesetak godina ulaganja u distributivnu mrežu nisu bila značajna, iako je trend potrošnje električne energije bio uzlazan.

²³ Isto.

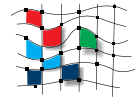
²⁴ Benković, T.: Procjena potencijala energije vjetra u RH. Sveučilište u Zagrebu, Fakultet elektrotehnike i računarstva, Zagreb, 2009..

²⁵ Frančić, G.: Mogućnosti razvoja hrvatskog plinskog sustava do 2014. godine. 4. međunarodni forum o obnovljivim izvorima energije, Dubrovnik, 2010.

²⁶ Granić, G.: Kako promišljati energetska budućnost?. Energetski institut Hrvoje Požar, Zagreb, www.eihp.hr.

²⁷ Sedlar D., I. Dekanić, L. Hrnčević: Sigurnost opskrbe naftom u Republici Hrvatskoj. Sveučilište u Zagrebu, Rudarsko-geološko-naftni fakultet, Zagreb, 2009.

²⁸ Razvojna strategija Istarske županije. Istarska razvojna agencija, Pula, 2011.



U strukturi ukupne potrošnje energije na području Istarske županije električna energija ima vrlo veliki udio i čini oko 53% ukupne potrošnje s godišnjom stopom rasta od 3,2%²⁹. Isto tako i potrošnja loživog ulja i prirodnog plina ima godišnju stopu rasta između 2 i 3%.

Plinifikacija Istarske županije (južne Istre) je u tijeku. Očekuje se završetak izgradnje glavnog plinovoda Vodnjan – Umag, čime je osiguran nastavak plinifikacije sjeverne Istre u narednom razdoblju. Resursi za korištenje obnovljivih izvora energije nisu veliki, ali nisu ni beznačajni. Od obnovljivih izvora energije u Istarskoj županiji se koristi energija drvene mase i sunčeva energija.

Primorsko – goranska županija

Energetski sustav na području Županije čine TE Rijeka, HE Rijeka, HE Vinodol, male hidroelektrane (HE Zeleni vir i HE Finvest), industrijske toplane: rafinerije nafte Urinj i Mlaka, DINA, Finvest Čabar, industrijske kotlovnice, javne kotlovnice (Energo) i gradska plinara (Energo). Godišnja potrošnja električne energije u Županiji iznosi preko 4 MWh po stanovniku što je znatno više od hrvatskog prosjeka koji iznosi 2,5 MWh po stanovniku.

Najznačajniji oblik energije u opskrbi potrošača su tekuća goriva (s više od 60% udjela), električna energija (s više od 20% udjela), kruta goriva i plin. Pokazatelj energetske efikasnosti sustava vrlo je nepovoljan zbog natprosječno velikih gubitaka u transformacijama energije u starim postrojenjima za transport energije koji iznose do 28%. U posljednje vrijeme intenzivno se radi na plinifikaciji, prije svega riječkog područja, a jednako tako, postupno se obuhvaćaju i druga mjesta Županije.

Županija ima veliki potencijal za korištenje obnovljivih izvora energije (sunca, vode, vjetra, biomase) koji do sada nije ni približno iskorišten, tako da je na području Županije tek oko 5% proizvedene energije dobiveno iz vlastitih, obnovljivih izvora, a ostatak čine uglavnom fosilna goriva i električna energija.

Povoljni insolacijski i klimatski uvjeti u Županiji stvaraju pozitivne preduvjete za proizvodnju električne energije, odnosno provedbu projekta izgradnje solarnih elektrana, kao i korištenje sunčeve energije za grijanje i pripremu tople vode u kućanstvima. Kao početni korak za korištenje energije vjetra izrađena je analiza prostornih mogućnosti za smještaj vjetroelektrana.

Ličko – senjska županija

Ličko-senjska županija je važan proizvođač električne energije te njoj pripada oko 12% ukupne proizvodnje električne energije u Hrvatskoj. U Ličko-senjskoj županiji smještene su dvije glavne hidrocentrale (u Senju i u Sklopama), kao i vjetropark VE Vrataruša - Štura - Pekin Dolac (u blizini grada Senja)³⁰. Distribucijska mreža je uglavnom jačine 110 kV sa samo jednom trafo-stanicom od 220/110 kV smještenom u Senju.

Iskorištavanje sunčeve energije je tek u začetku, ali se u prostornom planu Županije predviđaju područja na kojima će se omogućiti uređenje i izgradnja prostora solarnih parkova na principu fotonaponskih solarnih elektrana te poticati individualno korištenje za potrebe pojedinačnih zgrada i korisnika.

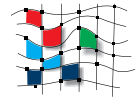
Zadarska županija

Analiza energetske potrošnje u ovoj Županiji pokazuje da industrija troši svega 7,5% energije, dok najveće pojedine stavke predstavljaju: kućanstva s 33%; cestovni promet s 25%; sektor graditeljstva s 13%; uslužni sektor (turizam i ugostiteljstvo 48%, trgovina 13%, zdravstvo 12%, obrazovanje 9%, uprava i ostalo 12%) s 12%. Najveći dio potreba za energijom namiruje se iz skupine tekućih goriva (59%), a slijede električna energija (21,3%) i ogrjevno drvo s relativno velikim udjelom od 16,9%.

Područje Zadarske županije ima znatne potencijale za korištenje obnovljivih izvora energije (biomase, vjetra, sunca i vode), no trenutno se oni koriste samo na vjetroelektrani Ravna I na Pagu. Ravna I je prvi vjetropark izgrađen u RH ukupne instalirane snage vjetroagregata od oko 6 MW.

²⁹ Isto.

³⁰ Županijska razvojna strategija Ličko-senjske županije 2011 – 2013. Razvojna agencija Ličko-senjske županije, Gospić, 2010.



Neposredno uz postojeći vjetroпарк Ravna I planirana je izgradnja II. faze – vjetroпарк Ravna II ukupne instalirane snage vjetroagregata od oko 7,65 MW za koje je u tijeku ishođenje dokumentacije za gradnju.

Šibensko – kninska županija

Energetske potrebe kućanstava i gospodarstva se pokrivaju dominantno električnom energijom koja se koristi za grijanje i pripremu tople sanitarne vode, kao i za klimatizaciju prostora u ljetnim mjesecima.

Korištenje hidropotencijala za proizvodnju električne energije u Županiji ima dugu tradiciju. HE Jaruga na Krki jedna je od deset najstarijih hidroelektrana na svijetu, koja je počela s radom još 1903. g. Danas na području Županije postoji pet hidroelektrana. Sve navedene hidroelektrane izgrađene su na rijeci Krki, a tri: "Miljacka", "Roški slap" i "Jaruga II", nalaze se unutar Nacionalnog parka Krka.

U novije vrijeme vidljiv je značajan porast interesa investitora za projekte vjetroelektrana na području Hrvatske što je uzrokovano donesenim propisima u vezi obnovljivih izvora. VE Trtar-Krtolin kod Šibenika, instalirane snage 11.2 MW u proizvodnji je od lipnja 2006. kad je dovršena. VE Orlice ukupne snage 9,6 MW i očekivane godišnje proizvodnje 24 GWh ima uporabnu dozvolu od početka studenog 2009. Vjetroelektrana Crno brdo (9,1 MW) je puštena u pogon tijekom ljeta 2011. godine.

Solarna energija se ne koristi u značajnijem postotku već sporadično kao dodatni izvor u kućanstvima, uslugama, poduzetništvu i sl. Pri tomu je najzastupljenija uporaba termičkih solarnih kolektora za pripremu tople sanitarne vode, dok je za grijanje prostora uporaba termičkih solarnih kolektora ili uporaba fotonaponskih panela za proizvodnju električne energije zanemariva.

Splitsko - dalmatinska županija

Najveća proizvodnja energije unutar Županije događa se u pet hidroelektrana na Cetini (HE Peruća, HE Orlovac, HE Đale, HE Zakučac i HE Kraljevica). Ukupno instalirane snage navedenih hidroelektrana iznose oko 24% svih elektroenergetskih kapaciteta u Hrvatskoj.

Godišnja potrošnja električne energije na području Županije ima već desetljećima stalni trend rasta, tako da je u 2008. godini dosegla 2.065 GWh. Broj potrošača - kućanstava također bilježi stalan rast tako da je 2009. godine dosegnuo 247 tisuća, dok je 1990. godine iznosio 186 tisuća.

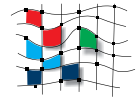
Dubrovačko - neretvanska županija

Osnovni izvor električne energije Dubrovačko-neretvanske županije je iskorištavanje vodotoka, a glavni proizvođač je HE "Dubrovnik" koja za proizvodnju električne energije koristi vodni energetski potencijal bazena donjeg toka rijeke Trebišnjice. HE "Zavrelje" je mala hidroelektrana koja koristi vodni potencijal potoka Zavrelje u općini Župa dubrovačka.

Županija je povezana u državni elektrenergetski sustav 110 kV vezama Makarska – Opuzen – Čapljina - Ston. Područje Dubrovnika napaja se električnom energijom iz transformatorske stanice "Komolac". Otoci Korčula, Lastovo, Mljet i poluotok Pelješac uključeni su u državnu elektroenergetsku mrežu preko otočnoga dalekovoda.

Osim Grada Dubrovnika, problemi s opskrbom električnom energijom izraženi su i na otocima. Radi optimalne opskrbe Županije planira se uz izgradnju TS 220 kV u Platu i izgradnja 220 kV dalekovoda za vezu s energetske sustavom Republike Hrvatske.

U Županiji postoje prirodni potencijali za proizvodnju električne energije iz alternativnih izvora, vjetra i sunca. Od planiranih 19, u izgradnji su 2 vjetroelektrane.



3.2. VODNO-GOSPODARSKI SUSTAV

Temeljni higijenski i zdravstveni standardi u velikoj mjeri ovise o izgrađenosti i učinkovitosti vodno - komunalnoga sustava. Hrvatska se nalazi na području bogatom kvalitetnom vodom. Prema procijenjenim količinama vode po stanovniku na petom smo mjestu u Europi te četrdeset drugome u svijetu. Količina vode po stanovniku iznosi oko 16.700 m³, što je više nego dovoljno za vlastite potrebe³¹.

Priključenost stanovnika na vodoopskrbnu mrežu ovisi o razvijenosti pojedinih regija i dostupnosti izvora pitke vode. Na područjima koja ne obiluju pitkom vodom potrebna su veća ulaganja u infrastrukturu.

Razlika između zahvaćene i isporučene količine vode su gubici, odnosno količina vode koja ne stigne do krajnjeg korisnika. U Hrvatskoj se na jedan zahvaćeni metar kubični vode u distribuciji prosječno izgubi oko 46% vode³². Gubici u mreži najčešće su rezultat slabog održavanja i investiranja u vodoopskrbnu mrežu. Kreću se od minimalnih 8% u Međimurskoj, do enormnih 68% u Zadarskoj županiji, dok se prema standardima Europske unije prihvatljivim smatra tek 15 do 18% gubitaka.

Istarska županija

Pokrivenost vodoopskrbom iz javnih sustava – Vodovod Pula, Vodovod Labin, Istarski vodovod Buzet je preko 95 % stanovništva Županije, i može se ocijeniti kao vrlo zadovoljavajuća, s obzirom da se RH prosjek kreće oko 70%. Srednja potrošnja po stanovniku procjenjuje se na nešto preko 100 l/dan.

Zdravstvena ispravnost vode za piće je uglavnom zadovoljavajuća. Odstupanja su u povremenoj pojavi zamućivanja pitke vode i povećanom rezidualnom kloru što sve upućuje na tehnološke probleme u kondicioniranju vode i njenoj distribuciji unutar vodoopskrbne mreže koja je uglavnom dotrajala.

Zabilježene su pojave bakterioloških onečišćenja (posebno u ljetnim mjesecima), kada se to nikako ne uklapa u željeni imidž Istre kao turističke destinacije karakterizirane očuvanim okolišem.

Primorsko – goranska županija

Osnovni resurs za potrebe javne vodoopskrbe na području Županije su podzemne vode (90%). Zahvaćene količine vode zadovoljavaju u vrijeme povoljnih hidroloških prilika, dok se u ljetnim mjesecima stanje pogoršava na području Gorskog Kotara i na otoku Krku. Maksimalna mogućnost korištenja izvora pitke vode na području Županije kreće se oko 6.800 l/sec, ali ova raspoloživa količina bitno je manja u vrijeme kada presuši izvor Rječine ili kada u priobalnim zahvatima dođe do ljetnog zaslanjenja (Perilo) pa je u sušnom razdoblju moguće koristiti samo oko 3.165 l/sec vode.

Postotak priključenosti stanovništva Županije na vodoopskrbni sustav iznosi oko 95%³³, što je znatno više od prosjeka RH koji iznosi 76%. Dnevna potrošnja po stanovniku kreće se od 50 l/dan na području Gorskog kotara do 160 l/dan na širem riječkom području³⁴.

U nekim sustavima (Delnice, Čabar, Opatija, Krk) potrebe za vodom u ljetnim mjesecima ozbiljnije nadmašuju raspoložive zalihe, a sve veći problem postaje i osiguranje propisane kakvoće vode. Na nekim područjima gdje nema izgrađenog sustava, kao što su gornja zona općine Lovran, dio općine Mošćenička Draga te dijelovi otoka Krka (Dobrinjština, Šotovento i Stara Baška), u tijeku je izgradnja vodovoda.

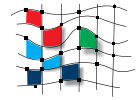
Problematična situacija s količinama i kvalitetom vode se znatno popravila za područje otoka Krka kada je izgrađen vodovod Rijeka - Krk, a djelomično je riješena u Gorskom kotaru izgradnjom Regionalnog vodovoda Gorskog kotara i to dionice Fužine - Ravna Gora, što je omogućilo preraspodjelu količina vode s postojećih izvora.

³¹ Bajo A. i Filipović B.: Učinkovitost opskrbe vodom u Hrvatskoj. Institut za javne financije. Zagreb, 2008.

³² Isto.

³³ Podaci općina i gradova, srpanj 2010., podaci Upravnog odjela za graditeljstvo i zaštitu okoliša PGŽ, rujan 2010.

³⁴ Razvojna strategija Primorsko-goranske županije 2011.-2013. Regionalna razvojna agencija Porin d.o.o.. Rijeka, 2011.



Ličko – senjska županija

Usprkos velikom broju prirodnih izvora vode visoke kvalitete u Ličko-senjskoj županiji, postojeći sustav opskrbe vodom nije adekvatan zbog starosti te neadekvatnog održavanja, a prema procjenama iz Prostornog plana Ličko-senjske županije, gubici vode iznose oko 60%.

Neovisno o tome, oko 84% stanovništva Županije ima priključak na sustav opskrbe vodom. Glavni regionalni vodovodni sustav snabdijeva obalne dijelove županije, Gospić i otoke Pag i Rab, dok se ostatak Županije snabdijeva s 10 lokalnih javnih vodovodnih sustava.

Zadarska županija

Područje ove Županije najvećim je dijelom siromašno vodom, naročito uzduž svog priobalnog dijela gdje su koncentrirana najveća naselja, a time i najveći potrošači vode. Vodoopskrba se ostvaruje dijelom iz Regionalnog vodovodnog sustava s rijeke Zrmanje, a dijelom iz lokalnih izvora. Radi podizanja sigurnosti opskrbe, Regionalni vodovod Zadarske županije povezan je magistralnim vodom s vodoopskrbnim sustavom Šibensko-kninske županije.

Vodovodna mreža se produžuje i prema otocima, iako se u tome značajno zaostaje za kvarnerskim ili srednje i južnodalmatinskim otocima. Ugljan i Pašman su vodovodnim sustavom spojenim s kopnom. Otok Vrgada je, također, spojen s vodovodnim sustavom s kopna, ali još uvijek nije u funkciji. Pag je spojen s vodoopskrbnim sustavom područja Ličko-senjske županije (opskrbljuje Novalju, Kolan i dio Paga).

Vodoopskrba ostalih naseljenih otoka rješava se dovođenjem vode s kopna, brodovima vodonoscima, sakupljanjem kiše u cisterne, a u manjem obujmu, opskrbom iz vlastitih izvora. U županiji je 76% stanovništva priključeno na javni vodoopskrbni sustav, a tek oko 36% na kanalizacijski sustav.

Gubici pitke vode su još uvijek velik teret vodoopskrbnim sustavima Zadarske županije i oni, po pojedinim sustavima, variraju od 30% do 80% (prosječno u Županije preko 60%).

Šibensko – kninska županija

Prema podacima Hrvatskih voda iz 2009. godine, opskrbljenost stanovništva Županije vodom za piće iz javnih vodoopskrbnih sustava iznosi 86%. Preostali dio stanovništva koji nije priključen na sustav opskrbljuje se iz lokalnih vodovoda ili individualno iz vlastitih bunara i cisterni. U većini gradova i općina na području Županije priključenost na sustave javne vodoopskrbe je visoka (od 70% do 100%), dok jedino općina Ervenik još uvijek nema izgrađen sustav javne vodoopskrbe.

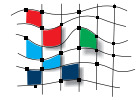
Najveći i najznačajniji je vodoopskrbni sustav grada Šibenika, dok su vodoopskrbni sustavi u ostalim područjima Županije manji, kako prema broju potrošača i razvijenosti vodoopskrbne mreže, tako i prema tehničko-tehnološkoj opremljenosti.

Prije rekonstrukcije vodozahvata izvorišta Jaruga, područja grada Vodice, općine Pirovac i otoka Murtera opskrbljivala su se vodom isključivo iz vodozahvata Kovča, Jandrići I i II, što je ljeti često uzrokovalo znatne probleme s nedostatkom vode.

Otoci Prvić i Zlarin spojeni su s kopnom podmorskim cjevovodom, dok se na otocima Kaprije, Žirje i Obonjan voda osigurava prikupljanjem kišnice u vlastitim vodospremama (gusternama), odnosno u sušnom razdoblju dopremom brodovima vodonoscima. Otok Kaprije raspolaže i javnom (mjesnom) vodospremnom obujma 500 m³, koja se puni vodom dovezenom vodonoscima.

Splitsko - dalmatinska županija

Izgrađena vodoopskrbna mreža na području Splitsko-dalmatinske županije sastoji se od tri regionalna sustava: Split-Solin-Kaštela-Trogir, Omiš-Brač-Hvar-Šolta-Vis, regionalnog sustava Makarskog primorja, zatim grupnog vodovoda Sinjske krajine i grupnog vodovoda Imotske krajine, vodoopskrbnih sustava Grada Vrgorca, grada Vrlike, općine Marina i vodoopskrbni sustav otoka Visa, te četiri manja vodovoda (Žrnovnica, Sitno Donje, Studenci i Podašpilje).



Gradovi Split, Solin, Kaštela i Trogir opskrbljuju se vodom iz izvora rijeke Jadro, Sinj i Trilj iz izvora Kosinac i Ruda, Imotski iz izvora Opačac, Vrlika iz izvora Cetine, te uz pomoć vodozahvata na rijeci Cetini (kraj Gata i Zadvarja) iz kojih se vodom opskrbljuju Makarsko primorje, Omiš i srednjodalmatinski otoci.

Za opskrbu Splita koristi se za sada isključivo rijeka Jadro sa zahvatom na njenom izvoru. S obzirom na biološki minimum rijeke Jadro od 1000 l/s, za potrebe opskrbe vodom ostaje 2000 l/s, od čega se prema Splitu raspoređuje 1300 l/s³⁵.

Kakvoća vode izvora Jadro je sve više ugrožena te se stoga planira izgradnja uređaja za preradu vode za piće/kondicioniranje vode. Organiziranom vodoopskrbom obuhvaćeno je preko 90% stanovništva, a gubitak vode u transportu iznosi u prosjeku godišnje neprihvatljivih 51%³⁶.

Dubrovačko - neretvanska županija

Ukupna opskrbljenost kućanstava vodom na području Županije iznosi 85-90%. S obzirom na to da su vodoopskrbni sustavi vezani za gradove i veća naselja, sljedeća područja Županije ostala su nepokrivena vodoopskrbnim sustavom: Konavoska brda, Dubrovačko primorje, središnji dio otoka Pelješa, središnji dio otoka Korčule, otoci Mljet i Lastovo i još nekoliko manjih naselja.

Na području istočnog dijela Županije postoje vrela dovoljnog kapaciteta (Ombla kod Dubrovnika, Ljuta u Konavlima, Duboka ljuta u Župi dubrovačkoj, Palata u Malom Zatonu) na koje se vežu grupni vodovodni sustavi, a središnji i otočni dio, kojemu pripadaju područje poluotoka Pelješa i otoci Korčula, Mljet i Lastovo, siromašan je izvorima pa je vodu bilo potrebno osigurati izgradnjom regionalnog vodoopskrbnog sustava Neretva-Pelješac-Korčula-Lastovo. Zapadni dio Županije, koji pripada neretvanskom slivu, opskrbljuje se s nekoliko izvora (Klokun, Modro oko, Prud, Doljani, Butina).

3.3. SUSTAV OTPADNIH VODA

U Republici Hrvatskoj je sredinom 2011. godine živjelo blizu 4,3 milijuna³⁷ stanovnika a na sustave javne odvodnje priključeno je oko 1.935.000 stanovnika. Od ukupno 1.267 naselja koja imaju više od 500 stanovnika, tek oko 300 naselja imaju izgrađen sustav javne odvodnje³⁸.

Izgradnja i priključenost stanovništva na javnu kanalizacijsku mrežu pokazuju trend rasta. U 2010. godini ukupna dužina zatvorene kanalizacijske mreže iznosila je 8.211 km, a glavnih kolektora 1.594 km³⁹. Najmanja priključenost na kanalizacijsku mrežu je u Krapinsko-zagorskoj županiji (tek oko 12% domaćinstava), Koprivničko-križevačkoj županiji (18%) i Dubrovačko-neretvanskoj županiji (16%), dok je najveća priključenost u Gradu Zagrebu (74%).

Prikupljene otpadne vode odvođe se do uređaja za pročišćavanje, ili se (najčešće) ispuštaju direktno u vodotoke i more, bez pročišćavanja. U Republici Hrvatskoj se samo 25% komunalnih otpadnih voda pročišćava⁴⁰. Ipak, u 2010. godini je nastavljen trend povećanja kvalitete pročišćavanja koji je bio izražen u povećanju udjela prvostupanjskog pročišćavanja (za 3%) i drugostupanjskog pročišćavanja (za 13%)⁴¹. Uglavnom se provodi prvi, mehanički, stupanj pročišćavanja komunalnih otpadnih voda kojim se uklanja najmanji postotak onečišćujućih tvari.

Struktura ispuštanja otpadnih voda pokazuje kako se najviše ispuštalo u vodotoke (69% nepročišćenih i 77% pročišćenih otpadnih voda) i more (28% nepročišćenih i 22% pročišćenih otpadnih voda)⁴².

³⁵ Prostorni plan uređenja Grada Splita. Zavod za prostorno uređenje Splitsko-dalmatinske županije. Split, 2006.

³⁶ Glasilo instituta za javne financije br. 37., srpanj 2008.- izračun autora na temelju podataka JP Hrvatske vode.

³⁷ Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011 – Prvi rezultati po naseljima. Državni zavod za statistiku RH, Zagreb, 2011.

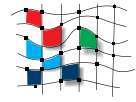
³⁸ Biondić, D., Ivaniš, Z.: Pregled stanja i smjernice razvoja odvodnje i pročišćavanja komunalnih otpadnih voda u Republici Hrvatskoj. Hrvatske vode, Zagreb, 2009.

³⁹ JAVNA ODVODNJA U 2010. Priopćenje. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, Zagreb, 2011.

⁴⁰ Izvješće o stanju okoliša u Republici Hrvatskoj 2007. Agencija za zaštitu okoliša, Zagreb, 2008.

⁴¹ Isto.

⁴² Isto.



Istarska županija

Organiziranom odvodnjom otpadnih voda na području Županije pokriveno je oko 48% stanovništva što znatno zaostaje za javnom vodoopskrbom. Ta činjenica je ekološki nepovoljna jer osigurana vodoopskrba bez osigurane odvodnje otpadnih voda znači višestruko povećanje nepročišćenih i nekontrolirano ispuštenih otpadnih voda u okoliš. Upravo ta neusklađenost u razvoju sustava, karakteristična diljem RH, osnovni je čimbenik pogoršanja stanja voda i na području Istarske županije.

Kanalizacija je većim dijelom stara i neadekvatna, a postoji uglavnom u priobalnim zonama i starim urbanim jezgrama, dok je odvodnja u ruralnim područjima, ali i predgrađima Pule, "riješena" najčešće propusnim crnim/sabirnim jamama. Problematično stanje s odvodnjom i pročišćavanjem otpadnih voda je u unutrašnjosti Istre, gdje kanalizacija gotovo i ne postoji, osim djelomično u općinskim središtima. Posebno su osjetljiva područja:

- Limski zaljev, u koji se ispuštaju vode iz zaobalja onečišćene komunalnim otpadnim vodama i poljoprivrednom djelatnošću;
- Pulska luka, gdje se nepročišćene komunalne i industrijske otpadne vode od razmjerno gusto naseljenog stanovništva ispuštaju u relativno zatvoren akvatorij.

Primorsko – goranska županija

Razvoj sustava odvodnje nije pratio razvoj sustava vodoopskrbe, tako da je na kanalizacijske sustave priključeno oko 60% stanovnika Županije, pri čemu najmanju prosječnu priključenost ima Gorski kotar, a najveću priobalje. Izgrađene sustave odvodnje imaju većinom središta gradova i općina dok su manja naselja bez sustava odvodnje, iako je velik dio područja Županije u vodozaštitnim zonama.

Stanje izgrađenosti uređaja za pročišćavanje otpadnih voda nije zadovoljavajuće. Čak ni gradovi i općine koji se nalaze u vodozaštitnom području nemaju izgrađene središnje uređaje za pročišćavanje (Čabar, Ravna Gora, Mrkopalj, Skrad, Vrbovsko), dok postojeći uređaji (Delnice, Tršće) rade s vrlo lošim učinkom pročišćavanja.

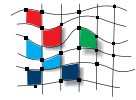
Kod nekoliko javnih sustava odvodnje primjetna je nedovoljna usklađenost izgrađenosti kanalizacije i uređaja za pročišćavanje, čime se izravno ugrožavaju podzemne vode i more (Lovran, Kraljevica, Ravna Gora, Tršće). Odvodnja otpadnih voda većine turističkih objekata riješena je većinom u okviru javnih sustava odvodnje s dispozicijom preliminarno obrađenih voda putem dugih podmorskih ispusta.

U sklopu Projekta zaštite od onečišćenja voda u priobalnom području tzv. Jadranskog projekta, u prvoj fazi u Županiji provode se dva velika potprojekta izgradnje infrastrukture:

- Liburnijska rivijera - sustavno rješavanje sanitarne kanalizacije na području Matulja, Opatije, Lovrana i Mošćeničke Drage, čime se sprječava posredan ili neposredan dotok otpadnih voda u priobalno područje. Paralelno se grade i oborinska kanalizacija i vodovodni sustav;
- Rijeka - izgradnja sustava javne odvodnje Rijeka - Grobnik na prostoru riječkog prstena (Čavle i Jelenje) čime se štite osjetljiva područja vodozaštitnih zona izvorišta Zvir, izvora u Bakarskom zaljevu – bunara u Martinšćici, vodotoka Rječine i mora u Riječkom zaljevu.

U drugoj fazi, koja je započela 2009. godine provode se još dva velika projekta izgradnje kanalizacijske infrastrukture:

- Cres - izgradnja uređaja za pročišćavanje otpadnih voda visokog stupnja pročišćavanja (prošireno biološko pročišćavanje). Uređaj na lokaciji Kimen bit će dostatan za 10.500 stanovnika te će se nadovezati na postojeći podmorski ispust.
- Rab - gradit će se gravitacijski kolektori, crpne stanice te pripadajući tlačni cjevovodi, uređaj za pročišćavanje I stupnja pročišćavanja (24.000 ekvivalent stanovnika) te podmorski ispust.



Ličko – senjska županija

Sustav odvodnje i kanalizacije u Ličko-senjskoj županiji još je uvijek nezadovoljavajući, a neki su sustavi tijekom rata ozbiljno oštećeni. Većina manjih zajednica u ruralnim područjima nikada nije ni imala odgovarajući kanalizacijski sustav, već su se služili septičkim jamama. S druge strane, izgrađeni su novi uređaji za tretman otpadnih voda u Gospiću, Otočcu, Senju i Karlobagu.

Zadarska županija

Prema Izvešću o stanju okoliša i Programu zaštite okoliša Zadarske županije, 2004. je godine 43% stanovnika Zadarske županije bilo priključeno na kanalizacijski sustav, a ostatak domaćinstava otpadne vode rješava sabirnim i septičkim jamama koje su ili propusne, pa se njihov sadržaj cijedi izravno u krško podzemlje i potencijalno ugrožava pitke vode, ili se njihov sadržaj povremeno ispumpava i nekontrolirano prazni na tlo, u neki vodotok ili more.

Noviji podaci postoje samo za Grad Zadar te je, prema podacima iz 2010. godine, 72% stanovnika Grada Zadra priključeno na kanalizacijski sustav. Kolektorska/kanalizacijska odvodnja postoji uglavnom u:

- priobalnom području, gdje se prikupljene otpadne vode ispuštaju izravno ili preko jednostavnih taložnica, kroz kraći ili dulji podmorski ispust u more,
- najvećim naseljima u zaobalju (Obrovac, Benkovac, Gračac), gdje se, uglavnom kroz mješovitu kanalizacijsku mrežu, prikupljaju i komunalne i industrijske otpadne i oborinske vode koje se nepročišćene ispuštaju u lokalne otvorene vodotoke.

Budući da su naselja u prosjeku mala te imaju krajnje ograničenu sposobnost da samostalno osiguraju odgovarajuće kapacitete za održavanje sustava, kao optimalno rješenje nameće se organiziranje jedinstvenog sustava na razini Županije.

Šibensko – kninska županija

Početkom 2006. godine stupanj je izgrađenosti i priključenosti stanovništva na sustav odvodnje na području cijele županije bio dosta nizak. Sustavi javne odvodnje u Kninu, Drnišu i Vodicama bili su samo djelomično izgrađeni. Ostali potrošači ispuštali su otpadne vode u septičke jame ili direktno ispuštima u recipijente.

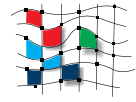
U gradu Šibeniku sustav javne odvodnje je proširen, izgrađeni su obalni kolektori, glavne crpne stanice, te uređaj za pročišćavanje otpadnih voda koji je priključen na podmorski ispust kojim se pročišćene vode ispuštaju južno od akvatorija otoka Zlarina. Uređaj za pročišćavanje voda kapaciteta 50.000 ES je trenutno s I. stupnjem pročišćavanja. U planu je II. stupanj pročišćavanja te priključenje otpadnih voda i iz industrije.

Grad Skradin je izgradio uređaj za pročišćavanje otpadnih voda na koji je za sada priključeno naselje Skradin (15% stanovništva grada), dok ostala naselja i dalje koriste crne ili septičke jame. U planu je proširenje sustava odvodnje na ostala naselja.

U Rogoznici je u sklopu prve faze izrađen uređaj za pročišćavanje s prethodnim stupnjem pročišćavanja. Trenutno je na kanalizacijski sustav priključen samo nautički centar Marina Frapa, dok preostali dio općine tek treba priključiti. Grad Vodice ima mješoviti sustav javne odvodnje koji ne zadovoljava trenutne potrebe, a otpadne vode se ispuštaju u obalno more bez pročišćavanja.

Za sada se još nije počelo s realizacijom planiranog kanalizacijskog sustava otoka Prvića, u sklopu kojega se predviđa izgradnja razdjelnog sustava kanalizacije s biološkim uređajem za pročišćavanje otpadnih voda i podmorskim ispustom dužine 1000 m u manje osjetljivo more.

U Općini Primošten, na sustav javne odvodnje sa zastarjelim mehaničkim uređajem za pročišćavanje i ispustom oko 300 metara od obale, spojeno je oko 33% stanovništva. U planu je ispust u manje osjetljivo područje, oko 2000 m od obale, biološko pročišćavanje, te povezivanje preostalog djela općine.



Za područja općine koja nisu uz more ili vodotoke i ne postoji nikakva mogućnost ispuštanja otpadnih voda u more ili vodotoke zbog velikih udaljenosti do potencijalnih prijemnika, predviđa se ispuštanje otpadnih voda u podzemlje putem procjeđivanja, uz drugi ili treći stupanj čišćenja, ovisno o osjetljivosti i veličini područja nakon definiranja utjecaja istih na podzemne vode (naselja Kruševo, Široke i dr.).

U općinama Tisno, Pirovac i Murter tamošnji turistički sadržaji (marine, kampovi i odmarališta) posjeduju lokalne sustave odvodnje kojima se otpadne vode ispuštaju u more nakon neodgovarajućeg prethodnog pročišćavanja i putem neodgovarajućeg podmorskog ispusta (relativno blizu obale u poluzatvoreni akvatorij).

Velik dio stanovništva, odnosno objekata, posjeduje crne jame te nešto manje septičke jame (čija je obveza i način izgradnje propisana prostornim planovima), što ljeti tijekom turističke sezone, zbog širenja neugodnih mirisa, predstavlja znatan problem.

U gradu Drnišu su u tijeku radovi na proširenju i poboljšanju sustava odvodnje. Prostornim planom grada Drniša za šire gradsko središte usvojen je razdjelni sustav odvodnje sa zasebnim zatvorenim kanalizacijskim sustavom za sanitarne vode te odvojenim zasebnim sustavom odvodnje oborinskih voda (zatvorenom ili otvorenom kanalizacijskom mrežom). Tijekom 2008. godine izrađen je kolektor, a uskoro se očekuje početak radova na uređaju za pročišćavanje otpadnih voda.

Grad Knin je u fazi odabira izvođača radova za proširenje javnog sustava odvodnje i izgradnju uređaja za pročišćavanje otpadnih voda koji bi riješio pitanje ispuštanja otpadnih voda u rijeku Krku. Trenutno se otpadne vode grada Knina izravno, bez pročišćavanja, ispuštaju na tri lokacije: u potok Marčinkovac, rijeku Orašnicu i Krku.

Splitsko - dalmatinska županija

U Splitsko – dalmatinskoj županiji su u funkciji 33 javna sustava organiziranog prikupljanja otpadnih voda na koje je priključeno 48% stanovništva u Županiji, 14 uređaja za pročišćavanje od čega deset s mehaničkim predtretmanom (Split-Solin: dva uređaja Stupe i Katalinića brig, Sutivan, Sumartin, Povlja, Sućuraj, Vis uređaje Luka i Kut, Makarska, Omiš-Duće i Sinj), jedan uređaj prvog stupnja u Zagvozdu i dva uređaja drugog stupnja pročišćavanja u Imotskom i Trilju.

U tijeku je realizacija Integralnog projekta zaštite Kaštelanskog zaljeva (Eko projekt) koji obuhvaća izgradnju i rekonstrukciju kanalizacijskih sustava gradova Splita, Solina, Kaštela, Trogira, Općina Seget, Okrug, Dugopolje i Klis te dio otoka Čiovo. Ujedno ovaj Projekt obuhvaća rekonstrukciju i dogradnju pripadajućih vodoopskrbnih sustava. Do sada je izgrađen i pušten u rad Kanalizacijski sustav Split-Solin i Vodoopskrbni sustav Split-Solin-Kaštela-Trogir, dok je izgradnja kanalizacijskog sustava Kaštela-Trogir u tijeku.

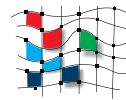
Otoci Brač i Vis imaju većim dijelom izgrađene sustave u priobalnim naseljima, što nije slučaj na otocima Hvaru (osim Grada Hvara) i Šolti. U zaobalju, sustavima odvodnje pokrivena su naselja gradova Vrlike, Sinja, Trilja i Imotskog.

Dubrovačko - neretvanska županija

Razina izgrađenosti sustava javne odvodnje (kanalizacija i uređaji za pročišćavanje) na području Županije je niska. Velik broj stanovništva koristi septičke jame, koje se grade bez nadzora, neredovito čiste te na taj način zagađuju more i podzemne vode. Postojeći zajednički ispusti u more često nisu dovoljno udaljeni od kopna.

Sustav odvodnje na području cijele Županije je nezadovoljavajući jer je ispod 20% domaćinstava priključeno na kanalizacijsku mrežu⁴³. Izgrađeni kanalizacijski sustavi koji su u upotrebi nemaju uređaje za pročišćavanje, što izaziva zagađenja okoliša i dijelova mora u koje se ispuštaju otpadne i oborinske vode.

⁴³ Regionalni operativni program Dubrovačko-neretvanske županije 2007.-2013. Hrvatski farmer d.d., Nesek d.o.o, Reiffeisen Consulting d.o.o., Dubrovnik, 2007.



Glavni kanalizacijski sustav grada Dubrovnika s crpnim postajama, uređajem za mehaničko čišćenje otpadnih voda i podmorskim ispustom ispod brda Petke izgrađen je djelomično. Kanalizacijska mreža pokriva uže područje Dubrovnika sa Mokošicom. Nije riješena odvodnja Komolca sa servisnom zonom, Sustjepana, Čajkovića, Rožata, Stare Mokošice, Nuncijate, otoka Lokruma. Procjenjuje se da priključenost na sustav iznosi oko 70%. Lokacija uređaja za čišćenje u uvali Lapad, smještena u blizini hotela je nepovoljna iako je uređaj natkriven. Zbog problema u radu uređaja za pročišćavanje i podmorskog ispusta nije postignuta zahtijevana zaštita obalnog mora.

Kanalizacijski sustavi za Velu Luku, Cavtat, opuzen i Orebić su u prvoj fazi izgradnje. Najveći problem na području Županije je područje Malostonskog zaljeva, čija naselja nisu priključena na kanalizacijski sustav Neum-Mljetski kanal. Problem ispusta neobrađenih otpadnih voda u more ima za posljedicu pogoršanu kakvoću mora.

Stanje odvodnog sustava u široj zoni rijeke Neretve ne zadovoljava. U okviru mogućnosti redovito se održavaju objekti u sustavu zaštite od velikih voda.

3.4. ZBRINJAVANJE OTPADA

Procijenjeno je da se u Hrvatskoj proizvodi ukupno oko 13,2 milijuna tona otpada na godinu, a svaki pojedinac dnevno stvori od 0,40 do 0,95 kg otpada⁴⁴.

U Hrvatskoj je u funkciji oko 250 službenih neuređenih odlagališta otpada koja je potrebno sanirati. Važan problem su i "divlja odlagališta" kojih ima, prema raspoloživim podacima, više od 3.000, kao i otpad s brodova koji bi trebao biti organizirano skupljen na kopnu.

Istarska županija

Gospodarenje otpadom u Istarskoj županiji se danas svodi na djelatnost skupljanja, prijevoza i odlaganja komunalnog otpada i neopasnog proizvodnog otpada sa niskim stupnjem odvojenog prikupljanja korisnih dijelova otpada i opasnog otpada.

Pokrivenost organiziranim sakupljanjem otpada na području Županije je viša od 90%, a na njenom području postoji 7 službenih odlagališta otpada gdje se odlaže komunalni i neopasni proizvodni otpad, a to su odlagališta: Donji Picudo (Umag), Košambra (Poreč), Lokva Vidoto (Rovinj), Kaštijun (Pula), Cere (Labin), Jelenčići (Pazin), Griža (Buzet).

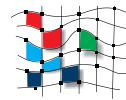
Procjenjuje se da se na sedam odlagališta otpada, ukupne površine od 36,8 ha godišnje odloži preko 120.000 tona otpada. Od toga oko 80% predstavlja komunalni otpad a oko 20% neopasan proizvodni otpad. Ostali neopasan i opasan otpad iz industrije zbrinjava se putem ovlaštenih sakupljača i odvozi do ovlaštenih obrađivača na području Istarske županije i Hrvatske ili se izvozi sukladno međunarodnim propisima.

Osim 7 službenih odlagališta na području Županije zabilježen je velik broj "divljih", ilegalnih odlagališta. Registrirano je 280 ilegalnih odlagališta gdje je, prema procjenama, odloženo preko 350.000 m³ otpada različitog porijekla.

Planskim dokumentima zacrtana je uspostava integriranog sustava gospodarenja otpadom na području Istarske županije prema kojem će se sva postojeća odlagališta sanirati i reorganizirati u reciklažna dvorišta i transfer stanice. Ključni objekt u planiranom sustavu je Županijski centar za gospodarenje otpadom, koji je temeljem brojnih analiza definiran na lokaciji Kaštijun na području Grada Pule.

Uključivanje grada Pule u rješavanje problematike zbrinjavanja otpada na razini Županije ima svakako svoju logiku i opravdanje budući se na području Grada prikupi oko 40% ukupnih količina otpada na području Istre.

⁴⁴ Kalambura, S.: Strategija gospodarenja otpadom i uloga Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost. Fond za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost, Zagreb, 2006.



Primorsko – goranska županija

Pokrivenost odvozom otpada u jedinicama lokalne samouprave na području Županije je od 95-100%⁴⁵ s izuzetkom Čabra. U ukupnoj količini otpada tijekom turističke sezone sudjeluje i nestalno stanovništvo te se tijekom ljetnih mjeseci višestruko povećaju odložene količine otpada u odnosu na ostale mjeseci u godini.

Na području Županije u funkciji odlaganja komunalnog otpada je 10 odlagališta, te je na većini uspostavljena kontrola (osim Čabra i Vrbovskog) i evidencija otpada. Odlagališta su pravilno označena i ograđena, otpad se većinom redovno prekriva inertnim materijalom, regulira se otplinjavanje, izgrađeni su protupožarni pojasevi i minimum prateće infrastrukture. Time je ispunjen dio osnovnih zakonskih uvjeta sanitarnog zbrinjavanja komunalnog otpada.

Na postojećim odlagalištima se održava ispunjavanje potrebnih uvjeta za uporabu odlagališta kako bi ona mogla funkcionirati do uspostave novog sustava gospodarenja otpadom, odnosno do izgradnje Županijskog centra za gospodarenje otpadom. Lokacije postojećih odlagališta u Delnicama, Novom Vinodolskom, na Krku, Cresu i Rabu planirane su kao transfer stanice i reciklažna dvorišta u uspostavljanju novog sustava gospodarenja otpadom.

Iako jedinice lokalne samouprave stalno obavljaju sanacije divljih odlagališta, onečišćenja se često ponavljaju te su i nadalje potrebe sanacije većine lokacija aktualne. Najveći broj nelegalnih odlagališta otpada i dalje se registrira u okruženju grada Rijeke koje je najbliže najgušće naseljenim područjima i s intenzivnom izgradnjom, te je na njima najčešće odložen krupni i građevinski otpad.

Ličko – senjska županija

Najveći problem komunalnog sustava ove Županije je gospodarenje otpadom koji uglavnom ne zadovoljava standarde suvremenog života.

Od 13 službenih odlagališta otpada, regulirano je samo odlagalište u Podumu kraj Otočca. Zajednički problemi svih odlagališta otpada su sljedeći: nemaju građevinske ni uporabne dozvole, nema sustava za regulaciju metana, nema drenažnog sustava za pročišćavanje otpadnih voda, nema zaštite od požara, nema službe sigurnosti; nedostatna je oprema za održavanje.

Za potrebe sustavnog rješavanja problema stvaranja, te konačnog zbrinjavanja otpada na prostoru Ličko – senjske županije izrađen je Plan gospodarenja otpadom za razdoblje od 2010. – 2018. godine⁴⁶ u kojem su temeljem provedenih analiza određena optimalna rješenja lokacija odlagališta i načina zbrinjavanja otpada.

Kao prijelazna rješenja do otvaranja Županijskog centra gospodarenja otpadom, za sada se otpad privremeno odlaže na postojećim lokacijama odlagališta gradova i većih naselja: za grad Gospić odlagalište Rakitovac, grad Novalja na odlagalištu Caska, grad Otočac na odlagalištu Podum, grad Senj na odlagalište Rača, te druga općinska odlagališta na području Županije.

Zadarska županija

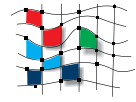
Cjelokupni sustav gospodarenja otpadom za područje Zadarske županije još uvijek nije uspostavljen. Od ukupno procijenjenog komunalnog otpada organizirano se sakuplja oko 75%, a ostatak od 25% se neorganizirano odlaže na smetlišta u blizini naselja. Količina otpada se stalno povećava, u prosjeku 6% godišnje⁴⁷.

U Zadarskoj županiji trenutno postoji 10-ak "službenih" odlagališta komunalnog otpada, uglavnom neuređenih i bez potrebne dokumentacije. Ni jedno od spomenutih odlagališta ne ispunjava zakonom predviđene uvjete i kao takva odlagališta predstavljaju opasnost za ljudsko zdravlje, biljni i životinjski svijet te onečišćuju okoliš. Točan podatak o broju "divljih" odlagališta ne postoji jer su se od zadnje analize stanja neka odlagališta sanirala i zatvorila, a neka nova nastala.

⁴⁵ Podaci komunalnih društava, srpanj 2010., zapisnici inspekcijskog nadzora odlagališta, travanj 2010.

⁴⁶ Županijski glasnik Ličko-senjske županije br. 07/10.

⁴⁷ Isto.



Reciklažno odlagalište otpada "Diklo" najveće je odlagalište otpada u Zadarskoj županiji. Koriste ga Grad Zadar i sve jedinice lokalne samouprave. Odlagalište nema mogućnosti daljnjeg širenja, praktično je popunjeno i trebala bi započeti faza njegova zatvaranja i sanacije.

Jedno od većih odlagališta otpada je "Baštijunski brig" na koje se odlaže otpad s područja Biograda te okolnih općina. Od ostalih jedinica lokalne samouprave jedino Grad Pag ima reciklažno dvorište, a gotovo svaka općina ima odlagalište na koje se odlaže otpad koji prikupljaju komunalna poduzeća u vlasništvu općine.

Šibensko – kninska županija

Komunalni otpad organizirano sakuplja i obrađuje 12 komunalnih poduzeća te jedno komunalno poduzeće iz Splitsko-dalmatinske županije. Prikupljeni otpad se odlaže na 7 službenih odlagališta. Pored tih odlagališta postoji i veći broj nekontroliranih, 'divljih' odlagališta. Procijenjeno je da na području županije ima više od 195 takvih odlagališta, koja osim kopnenih uključuju i otočne lokacije.

Većina odlagališta je u postupku sanacije uz sufinanciranja *Fonda za zaštitu okoliša i energetsku učinkovitost*, Županije, gradova, općina i iz ostalih izvora, a njihovo zatvaranje je planirano do 2013. godine. Prema Prostornom planu Šibensko-kninske županije na lokaciji postojećeg odlagališta Bikarac je predviđena izgradnja Centra za gospodarenje otpadom te je na taj način usvojen tzv. Županijski koncept gospodarenja neopasnim otpadom.

Nakon sanacije, neka od sadašnjih odlagališta bit će pretvorena u pretovarne stanice i/ili reciklažna dvorišta (područje općine Pirovac-Tisno i Promina-Biskupija). Izgradnja RCGO Bikarac započela je sredinom prosinca 2010. godine.

Splitsko - dalmatinska županija

Splitsko-dalmatinska županija je izrazito turistička regija, što znači da boravkom relativno velikog broja turista tijekom turističke sezone dolazi i do osjetnog povećanja količine komunalnog otpada. Gospodarenje otpadom u gradovima i općinama na području Županije u zadnjih nekoliko desetljeća nije bilo sustavno rješavano i uglavnom se svodilo na odlaganje komunalnog i svakog drugog otpada na 16 odlagališta koja nisu udovoljavala minimalnim tehničkim uvjetima. Osim ovih odlagališta na području Županije evidentiran je i veći broj lokacija na kojima se nekontrolirano odlagao otpad.

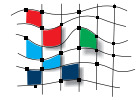
Izgradnja Centra za gospodarenje otpadom predstavlja jedan od najvažnijih infrastrukturnih projekata u Splitsko-dalmatinskoj županiji u narednom razdoblju. U sklopu budućeg Centra provodit će se razvrstavanje i obrada otpada, sve u cilju izdvajanja iskoristivog dijela otpada te odlaganja inertnog otpada.

Dubrovačko - neretvanska županija

Dubrovačko-neretvanska županija rješava sustavno problem prikupljanja, odlaganja i konačnog zbrinjavanja otpada, temeljem Županijskog plana gospodarenja otpadom. Na području Županije otpad se deponira na 8 službenih odlagališta, te je oko 95% stanovništva Dubrovačko-neretvanske županije pokriveno organiziranim prikupljanjem otpada, a otpad prikuplja 7 komunalnih poduzeća. U postupku je priprema sanacije i zatvaranja svih odlagališta otpada koji ne funkcioniraju po standardima sanitarnog zbrinjavanja otpada.

Zasad nema sustava odvojenog prikupljanja otpada na području Županije, osim na području Grada Dubrovnika te općina Blato i Vela Luka.

Od 8 službenih odlagališta samo su dva sanitarno uređena (Grabovica kod Dubrovnika i Dubravica kod Metkovića). Općine Ston, Janjina i Orebić komunalni otpad odvoze na odlagalište pokraj Neuma u Bosni i Hercegovini.



3.5. OCJENA STANJA

Pritisci turizma na prostor i životnu sredinu posebno su izraženi u razdobljima najveće sezonske koncentracije turista i posjetitelja u turističkim destinacijama, što se u RH događa od lipnja do kraja rujna. U razdoblju intenzivnih turističkih kretanja, dolazi do pojačane, pa i nekontrolirane potrošnje pitke vode, intenzivnog trošenja različitih oblika energije, a i opterećuje se okoliš velikim količinama različitih vrsta otpada.

Kapaciteti komunalnog sustava destinacija ukazuju na to da postoje limiti razvoja. Ukoliko se granice opterećenja poštuju, rast i razvoj turizma donose ekonomske i društvene koristi, a okoliš ne trpi trajno narušavanje, već u prihvatljivoj mjeri zadržava prvobitna obilježja.

Energetski sektor

Kao i u većini država u svijetu, nafta zauzima znatan udio u ukupnoj potrošnji energije. Vlastitom proizvodnjom Hrvatska zadovoljava manje od 25% potreba za sirovom naftom, dok se veći dio potreba osigurava uvozom putem Jadranskog naftovoda. Prirodni plin se proizvodi iz 17 plinskih polja Panona i šest plinskih polja Jadrana. Vlastita je opskrbljenost prirodnim plinom u 2008. godini iznosila 85%. Ovisnost RH o uvozu energije se povećava, tako da danas Hrvatska uvozi preko 50% svojih energetske potrebe. U bilanci potrošnje nafta i naftni derivati sudjeluju s oko 45%, a prirodni plin s oko 27%.

Hrvatska prijenosna mreža odgovara specifičnom obliku hrvatskog državnog teritorija što omogućava sigurnu opskrbu svih njegovih dijelova, a 400 kV mreža je regionalnog i europskog značaja te su pojedini koridori na pravcu sjever-jug i istok-zapad uvršteni u transeuropsku mrežu prijenosa električne energije.

Na planu opskrbe električnom energijom, od naglašeno turističkih županija najlošije stoji Dubrovačko-neretvanska županija koja je povezana u državni elektrenergetski sustav 110 kV dalekovodom Makarska – Opuzen – Čapljina - Ston. Zbog ograničenih prijenosnih mogućnosti tog dalekovoda, opskrbljenost cijelog područja Županije, a osobito grada Dubrovnika nije zadovoljavajuća.

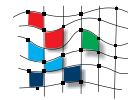
Gubici u energetske sustavima RH su iznad uobičajene razine gubitaka u razvijenim zemljama, ali se pri tome mora imati na umu da je Republika Hrvatska vrlo zahtjevna u dimenzioniranju infrastrukture te da će razina gubitaka biti uvijek nešto veća nego kod geografski kompaktnijih zemalja.

U Hrvatskoj su potencijali za poboljšanje energetske učinkovitosti veliki. Naime, potrošnja energije po jedinici BDP-a, tzv. energetska intenzivnost, je u Hrvatskoj oko 20% viša od prosjeka EU, što svakako predstavlja teret kako nacionalnom gospodarstvu tako i okolišu. Jedno od rješenja ovog problema je intenzivnije korištenje za sada eksploatacijski skupljih obnovljivih izvora energije kao što su sunčeva energija, energija vjetra i iskorištavanje biomase i otpada. No, osim donekle vjetroelektrana ovi se izvori nedovoljno koriste, jer u realizaciji projekata alternativnih izvora energije i energetske efikasnosti postoji problem nedostatka financijskih sredstava.

Kako je Hrvatska skoro iscrpila aktualne mogućnosti rezervi hidroenergije, a prema aktualnim planovima ne namjerava graditi nuklearne elektrane, opskrba električnom energijom mogla bi uslijed više cijene postati velik problem s aspekta infrastrukturne održivosti. Dodatni problem je i činjenica da će rast turizma sigurno povećati potražnju za energijom, posebice stoga što se zbog klimatskih promjena i jačeg korištenje rashladnih uređaja uvjetovanog povećanjem standarda stanovištva, vršno opterećenje prebacilo u ljetne mjesec na koje se odnosi većina hrvatskog turizma.

Povoljna okolnost ovakve situacije je stimulacija korištenja ekološki održivijih obnovljivih izvora energije, što je za stanje okoliša bolje rješenje od klasičnih načina opskrbe energijom. Naime, izgradnja novih hidroelektrana podrazumijeva drastično narušavanje ekosustava i uništavanje prirodne resursne osnove hrvatskog turizma. To su zorno pokazali otpori izgradnji hidroelektrane Lešće na Dobri koja je ipak izgrađena te otpori planiranoj izgradnji hidroelektrana na Dravi zbog potencijalnog uništavanja prirodnih šuma.

Ekološki uglavnom nisu prihvatljive niti termoelektrane na kruta goriva i naftu, što pokazuju problemi koje uzrokuje Termoelektrana Plomin. Stoga bi pod pretpostavkom rješavanja problema cijene



električne energije preorijentacija na korištenje obnovljivih izvora energije mogla pozitivno utjecati na održivost turističkog razvoja i imidž Hrvatske kao turističke zemlje. Uostalom, najveći pomaci u korištenju obnovljivih izvora energije, posebice korištenje solarne energije i vjetroelektrana odnose se upravo na primorske dijelove Hrvatske.

Vodno – gospodarski sektor

Hrvatska raspolaže vrlo bogatim vodnim resursima u usporedbi s većinom konkurentskih turističkih zemalja, o čemu svjedoči visoko peto mjesto u Europi prema procijenjenim količinama vode po stanovniku. Opskrba vodom ima prioritetno značenje u planovima gospodarstvenih i drugih aktivnosti koje se koriste vodom na području RH. No, postupanje s vodnim resursima nije na visokom stupnju održivosti, što dovodi do razmjerno visokih cijena vodoopskrbe.

Pokrivenost područja promatranih Županija vodoopskrbnim sustavom dosta je različita i kreće se od preko 95% stanovništva Istarske županije, što se može ocijeniti kao vrlo zadovoljavajuće, do oko 75% domaćinstava koja su priključena na javni vodoopskrbni sustav u Ličko-senjskoj županiji, što se u današnje vrijeme ne može smatrati prihvatljivim.

Gubici u isporuci pitke vode od mjesta proizvodnje do krajnjeg potrošača također su vrlo veliki i za cijelo promatrano područje kreću se preko neprihvatljivih 50%. Grad Zagreb ima najveću količinu isporučene vode, ali i velike gubitke⁴⁸, čak oko 66 milijuna m³. Slijede Splitsko-dalmatinska, Zadarska, Primorsko-goranska i Istarska županija. Najmanji su gubici u Koprivničko-križevačkoj županiji. Najveći su gubici u postotku zahvaćene vode u Zadarskoj, Šibensko - kninskoj, Karlovačkoj, Splitsko - dalmatinskoj, Brodsko - posavskoj, Krapinsko - zagorskoj, Dubrovačko - neretvanskoj županiji i Gradu Zagrebu.

Osobito su veliki gubici u području Južnog Jadrana, kao npr. u Zadarskoj županiji, gdje oni iznose čak 68%. Dodatni problem su nedovoljne količine pitke vode u vršnim periodima u nekim turistički osobito važnim dijelovima Hrvatske, posebice na području otoka Krka, Pelješca, Visa, Korčule, Mljeta te nezadovoljavajuća kvaliteta pojedinih izvora kao npr. Jadro kod Splita.

Stoga je opća ocjena održivosti vodoopskrbe pozitivna pod pretpostavkom uklanjanja gubitaka koji su najveći upravo u području Južnog Jadrana kao dijela Hrvatske s najboljim prostornim mogućnostima za razvoj turizma. Dakle, može se procijeniti da Hrvatska na razini cijele zemlje niti dugoročno neće trpjeti nedostatak pitke vode čak ni pod uvjetom intenzivnijeg širenja turističkog razvoja. Iznimka su neke uže lokacije gdje nema priključaka na osnovnu vodoopskrbnu mrežu, kao što je slučaj s udaljenim i manjim otocima. Održivost vodoopskrbe može biti ugrožena tek ukoliko bi povećani razvoj implicirao izgradnju novih sustava jer postojeći ne bi mogli osigurati dovoljnu protočnost.

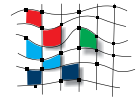
Odvodnja i pročišćavanje otpadnih voda

Sustav odvodnje u Hrvatskoj ne može se ocijeniti zadovoljavajućim, jer je nešto manje od polovice stanovništva priključeno na kanalizacijske sustave. Velik je problem što se još uvijek oko 75% otpadnih voda bez pročišćavanja ispušta izravno u vodotoke i more. Nešto je bolja situacija u većim gradovima, dok u većini ruralnih područja kanalizacijski sustavi ne postoje. Mali se postotak otpadnih voda na području RH prikupi i još manji obradi u uređajima za pročišćavanje. Postoji stalna opasnost od onečišćenja vodotoka, podzemnih voda i mora, te od smanjenja mogućnosti opskrbe stanovništva pitkom vodom.

Priključenost stanovništva RH na sustav javne odvodnje vrlo je različita od regije do regije, a u prosjeku iznosi oko 43%. Najbolje stanje priključenosti stanovništva jest na području primorsko-istarskih slivova, gdje je sustavom javne odvodnje pokriveno oko 58% stanovništva.

Postojeći sustavi javne odvodnje različitih su veličina i tehničkih karakteristika u odnosu na način prikupljanja otpadnih voda i tehnologiju pročišćavanja. Specifičnost izgradnje sustava odvodnje povezana je uz gustoće naseljenosti područja Republike Hrvatske. Evidentan je nedostatak sustava za prikupljanje i pročišćavanje komunalnih otpadnih voda. U odnosu na potrebe, kao i značaj

⁴⁸ Isto.



zaštite okoliša stalno je prisutan manjak financijskih sredstava koja su nužna za očuvanje, dogradnju postojećih ili izgradnju novih sustava odvodnje.

Treba napomenuti da postoji i povoljna okolnost za Hrvatsku, a to je rijetka naseljenost i nepostojanje velikih industrijskih zagađivača. Stoga su štete po okoliš usprkos ovakvom stanju razmjerno male, što najbolje svjedoče visoke ocjene čistoće mora na hrvatskim plažama i općenito visoka kvaliteta mora. Pozitivan učinak ima i proces priključenja Hrvatske Europskoj uniji koji podrazumijeva poštivanje viših standarda zaštite okoliša. To podrazumijeva i izgradnju kanalizacijskih sustava i pročišćivača otpadnih voda koji se zadnjih godina grade najviše u glavnim turističkim područjima primorskog dijela Hrvatske.

Potreba udovoljavanja standardima Europske unije pruža šansu za izgradnju novih kanalizacijskih sustava i pročišćivača otpadnih voda koji mogu prihvatiti i novi razvoj. Pritom poticaj takvom razvoju pruža upravo turističko gospodarstvo, budući da zbog povećane osjetljivosti suvremenih turista hotelski objekti žele pokazati svoju ekološku osviještenost. Dodatni poticaj za unapređenje su visoki standardi vezani uz zaštitu okoliša koji se traže prilikom izgradnje osnovnih smještajnih kapaciteta, kao i težnja hotelskih poduzeća stjecanja za promidžbu važnih ekoloških oznaka.⁴⁹

Zbrinjavanje otpada

U Hrvatskoj je zakonodavni dio sustava gospodarenja otpadom velikim dijelom riješen i od nedavno je usklađen sa zahtjevima i standardima EU. Veliki problem međutim predstavlja neprovođenje propisa. Količine otpada rastu, a postojeća infrastruktura koja bi taj otpad trebala odgovarajuće zbrinuti nije dostatna. Posljedice neprimjernog gospodarenja otpadom su višestruke: nepovoljno stanje u prostoru, smanjena kakvoća okoliša i kakvoća življenja te nepovoljni učinci na ljudsko zdravlje.

Opremljenost i mjere zaštite na odlagalištima su nedostatni jer se većina krutog otpada odlaže na oko 250 neuređenih odlagališta. Praćenje utjecaja odlaganja na barem jedan od medija (vode, zrak, tlo) provodi se na manjem broju odlagališta – ukupno 41. Od 60-ak velikih odlagališta, na koja je odloženo 85% ukupno odloženoga otpada i kojima gravitira 72% stanovništva, najviše otpada odloženo je na odlagalištima Jakuševac (Zagreb), Karepovac (Split) i Viševica (Rijeka).

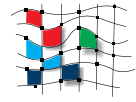
Uz glavna odlagališta postoji i oko 3.000 tzv. "divljih odlagališta", za čiju se točnu lokaciju i broj usto još uvijek ne zna u svim županijama. Poseban problem je otpad s brodova i mora koji se ne skuplja na kopnu, a kojeg mnogo dolazi i iz susjednih zemalja, što je pokazao incident u ljeto 2011. godine s otpadom iz Albanije na plažama najjužnijeg dijela hrvatskog Jadrana.

U proteklom razdoblju završena je sanacija odlagališta otpada Jakuševac (rujan 2003.) i još nekoliko odlagališta, dobivena je lokacijska dozvola za županijski centar za gospodarenje otpadom Primorsko-goranske županije za lokaciju Marišćina, u tijeku su radovi na kvalifikaciji lokacija za još nekoliko županijskih (regionalnih) centara za gospodarenje otpadom (Lećevica u Splitsko-dalmatinskoj županiji, Žabno u sklopu dogovora 4 županije sjeverozapadne Hrvatske). Pokrenut je postupak za instaliranje postrojenja mehaničko-biološke obrade otpada u Zadarskoj županiji.

Iako je neodgovarajuće gospodarenje otpadom identificirano kao najveći problem zaštite okoliša u Hrvatskoj, nakon dugog razdoblja potpunog zanemarivanja problematike zbrinjavanja otpada nastupilo je vrijeme promjena. Stoga se danas sve intenzivnije provode mjere u cilju rješavanja nagomilanih problema, osobito nakon osnivanja *Fonda za zaštitu okoliša i energetske učinkovitost* koji sufinancira sanacije odlagališta i druge projekte.

Treba spomenuti i da su, slično situaciji sa vodoopskrbom i odvodnjom, negativne posljedice po okoliš u ovom trenutku razmjerno male zbog sveukupno male količine otpada uvjetovane malom gustoćom stanovništva i odsustvom velikih industrijskih onečišćenja. Proces priključenja Hrvatske Europskoj uniji je prema tome donio pozitivne učinke zbog uvođenja viših standarda gospodarenja otpadom, što podrazumijeva i znatno veću selekciju i reciklažu otpada.

⁴⁹ Ovdje treba naglasiti da u Hrvatskoj postoji problem što se osobito visoki standardi po pitanju odvodnje otpadnih voda traže od hotela i turističkih naselja, što nije slučaj sa smještajem u kućanstvima koji čini većinu smještajnih kapaciteta u našoj zemlji.



Stoga gospodarenje otpadom, usprkos trenutno lošeg stanja, ne bi trebalo ugroziti održivost budućeg razvoja, a i u ovom segmentu potreba udovoljavanja standardima Europske unije pruža šansu za izgradnju suvremenijih sustava gospodarenja otpadom. Pri tom se posebno misli na odustajanje od gradnje spalionica, koje se zbog štetnih utjecaja na okoliš sve više napuštaju u zemljama Europske unije i umjesto njih uvode sustavi intenzivnije selekcije i obrade otpada. Turističko gospodarstvo je zbog težnje za udovoljavanjem potrebama suvremenih ekološki osviještenih turista predvodnik u odgovornom zbrinjavanju otpada, a najveći pomaci u upravljanju otpadom i selekcija otpada odnose se velikim dijelom na turistička područja.

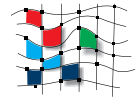
Ostale komunalne aktivnosti

Od aktivnosti komunalnih poduzeća i turističkih zajednica na uspješnoj provedbi turističke sezone važno je naglasiti sustavno uređivanje turističkih mjesta i javnih sadržaja.

U okviru ostalih komunalnih djelatnosti koje služe poboljšanju opće atraktivnosti turističke destinacije potrebno je spomenuti sljedeće:

- održavanje javne rasvjete u destinaciji predstavlja održavanje objekata i uređaja javne rasvjete za rasvjetljavanje javnih površina i javnih cesta,
- održavanje luka i lučica podrazumijeva održavanje postojećih vezova, čišćenje podmorja u lukama i pristaništima, sanaciju oštećenih privezišta i slično,
- uređenje i održavanje plaža – čišćenje plaža, nasipanje novog žala i renoviranje oštećenih dijelova plaže, održavanje opreme plaža (tuševi, skakaonice, stepenica za ulaz u more, plažne ograde i slično) te ispitivanje kakvoće mora na plažama,
- organiziranje rada spasilačkih službi na plažama,
- čišćenje i pranje javnih površina,
- uređenje i održavanje javnog zelenila, parkova, dječjih igrališta i šetnica,
- uređenje najvrednijih fasada kulturnih i sakralnih objekata u destinaciji,
- druge komunalne usluge vezane za čistoću javnih površina (čišćenja javnih sanitarnih čvorova, pražnjenje septičkih jama, odvoz otpada iz košarica i slično).

Prethodno navedene komunalne aktivnosti nije moguće zbirno analizirati, na razini države ili turističke makroregije, već samo na razini pojedine turističke destinacije što izlazi izvan okvira ove nacionalne strategije.



4. ODRŽIVOST TURISTIČKOG RAZVOJA S ASPEKTA OČUVANJA PRIRODNOG I DRUŠTVENOG OKOLIŠA

4.1. POJAM ODRŽIVOSTI

Održivost u turizmu ima u svojoj biti isto značenje kao i održivost kod drugih djelatnosti, što znači da se uklapa u osnovnu definiciju održivosti formuliranu još 1987. godine: "Održivi razvoj je oblik razvoja koji koristi prirodne sustave kao resurs rasta proizvodnje i potrošnje, ali ih sljedećim generacijama ostavlja neznatno izmijenjene kakvoće."⁵⁰ U slučaju turizma održivost tako podrazumijeva korištenje turističke resursne osnove u cilju povećanja broja posjetitelja i profita, ali na način da ona ostane sačuvana i budućim generacijama.

Održivi razvoj turizma može se shvatiti i kao svojevrsan kompromis između koncepta nekontroliranog razvoja i koncepta primarne orijentacije na zaštitu. Pri tom je prvi koncept orijentiran na kratkoročni profit neovisno o posljedicama na prostor, ali i stvaranje novih radnih mjesta, dok je drugi koncept usmjeren na očuvanje prirodne i kulturne baštine prostora, ali često na način koji ne omogućava rast i zapošljavanje.

Iako postoje različite metodologije procjene održivosti turističkih razvojnih projekata zajedničko im je da se zasnivaju na analizi tri osnovne grupe pokazatelja: ekološkim, socio-kulturnim i ekonomskim. Iz toga proizlazi da je za meritornu procjenu održivosti u turizmu potrebno kod svih projekata i strategija razmotriti u kojoj mjeri su oni održivi s motrišta ekologije i prostora, kako se odražavaju na socio-demografsku situaciju te u kojoj su mjeri ekonomski održivi s obzirom na gospodarsku politiku pojedinih država i regija.

Ekološki elementi održivosti uključuju sve komponente koje se tiču prirodnog okoliša, dakle fizički kapacitet prostora, posebice priobalja, zatim utjecaj na očuvanje prirodnog okoliša i bioraznolikosti, klimatske faktore, onečišćavanje zraka, mora i vode i sl. Uslijed pretežite vezanosti na prirodne izvore u ekološke elemente ubraja se i infrastruktura, dakle problematika vodoopskrbe, odvodnje, odlaganja krutog otpada, opskrbe energijom, prometa. Zbog toga se ovi elementi ponekad nazivaju i ekološko-infrastrukturnim, a infrastruktura se zbog složenosti i važnosti često promatra i odvojeno.

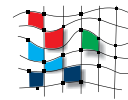
Za razliku od vidljivijih i lakše mjerljivih ekološko-infrastrukturnih elemenata, socio-demografski i socio-kulturni pokazatelji su teže mjerljivi i pogodni za različite interpretacije, posebice promjene strukture stanovništva, kulturni identitet ili kvaliteta turističkog doživljaja. Još je osjetljivije područje ekonomskih elemenata, jer se radi o promjenama za koje je odgovorna politika, kao što su pitanja odnosa prema radnoj snazi, porezna politika, financiranje izgradnje infrastrukture, zakonodavstvo i sl. Zato su u svijetu, a još više u Hrvatskoj često zanemarivani socio-kulturni i ekonomsko-politički elementi održivosti.

U tom kontekstu treba spomenuti da se na području Sredozemlja najviše koristi koncepcija procjene prihvatnog kapaciteta u turizmu odnosno procjene održivosti turizma koju promiče agencija Programa za okoliš Ujedinjenih naroda – Centar za regionalne aktivnosti programa prioritetnih akcija (Priority Actions Programme - Regional Activity Centre PAP/RAC), sa sjedištem u Splitu.⁵¹ Za Hrvatsku je ona važna i stoga jer su je većim dijelom osmislili hrvatski stručnjaci iz Instituta za turizam iz Zagreba, a primjenjuje se u brojnim sredozemnim zemljama.⁵² Glavni element te koncepcije je fleksibilno gledanje na prihvatni kapacitet, za razliku od inzistiranja na iznalaženju fiksnih numeričkih vrijednosti.

⁵⁰ United Nations. 1987. "Report of the World Commission on Environment and Development." General Assembly Resolution 42/187, 11 December 1987.

⁵¹ Dragičević M., Klarić Z. i Kušen E., Guidelines for carrying capacity assessment for tourism in Mediterranean coastal areas PAP/RAC, Split 1997 i Klarić Z., Mangion M.L., Satta A., Travis A.S. Guide to good practice in tourism carrying capacity assessment. PAP/RAC, Split 2003.

⁵² Ova metodologija primjenjivana u većoj ili manjoj mjeri je na lokalitetima u Italiji (provincija Rimini), Malti (cijeli arhipelag), obalnom dijelu Slovenije, Albaniji (zaljev Lalzi), Cipru (distrikt Larnaca) i Egiptu (područje Matrouh-Fuka), a u Hrvatskoj za otok Vis, općinu Baška Voda i Grad Crikvenicu.



Budući da su infrastrukturni i ekonomski, a dijelom i socio-kulturni elementi održivosti najvećim dijelom zastupljeni u drugim poglavljima ili izvještajima, ovdje će primarna pozornost biti posvećena osnovnim elementima održivosti s motrišta očuvanja prirodnog i društvenog okoliša. Tu se u prvom redu misli na odnos između količine turističkih kapaciteta s pratećim turističkim sadržajima i veličine prostora kao polazište za procjenu održivosti prirodnog okoliša te na odnos između količine turističkih kapaciteta i broja stanovnika kao polazište za procjenu glavnih elemenata održivosti društvenog okoliša.

4.2. PRITISAK TURIZMA NA PROSTOR

Pod izravnim pritiscima turizma na prostor podrazumijeva se u prvom redu opterećenost obalnog prostora turističkim aktivnostima. Taj pritisak najčešće se iskazuje brojem ležajeva po kilometru obale, a ponekad se dodaje i broj ležajeva po jedinici površine. Budući da je Hrvatska još uvijek u najvećoj mjeri kupališna destinacija u kojoj se glavnina turizma događa na obali Jadrana, mnogo zanimljiviji je odnos prema duljini obale. Ipak, s obzirom na razlike u konfiguraciji priobalnog prostora, posebice između obalnih dijelova i otoka, ali i na prodiranje turizma u dijelove obalnog zaleđa, potrebno je uzeti u obzir i odnos spram ukupne površine pojedinih gradova i općina.

Osim turističkih smještajnih kapaciteta, znatan pritisak na obalu čine i kuće za odmor. Ova izgradnja, zbog izuzetno velikog rasta zadnjih godina i pogubnih utjecaja na kvalitetu obalnih turističkih resursa, danas predstavlja jedan od najvažnijih problema turističkog razvoja s motrišta održivosti, zbog čega joj je i posvećena posebna pozornost.

Opterećenost obalnog prostora turističkim aktivnostima

Pritisak turista na obalni, odnosno plažni prostor, je kao osnovni pokazatelj održivosti turizma u pretežito kupališnim prostorima u prošlim vremenima imao ključnu ulogu prilikom planiranja turističkog razvoja.⁵³ Danas je važnost ovog pokazatelja umanjena, jer se pokazalo da mnoge, po tom kriteriju saturirane destinacije, mogu uspješno funkcionirati ukoliko se promijene motivi dolaska, struktura gostiju, uredi specijalni dodatni sadržaji itd. Ipak, ovaj kriterij ne treba zanemarivati, jer u slučajevima drastičnog pritiska na obalni prostor može doći do znatnog pada turističkog prometa u mnogim destinacijama - kao primjeri često se navode Torremolinos u Španjolskoj i Malta, a kod nas Crikvenička rivijera.

Tablica 4.2.1.

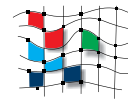
ODNOS DULJINE OBALNE I BROJA LEŽAJEVA I NOĆENJA PO TURISTIČKIM MAKROREGIJAMA HRVATSKE

Makroregija	Duljina obale u km		Ležajevi 2010.		Noćenja 2010.		Ležaja na 1 km obale	Noćenja na 1 km obale
	Ukupno	%	Ukupno	%	Ukupno	%		
Sjeverni Jadran	1.845	31,6	430.186	51,6	30.289.113	53,7	233	16.417
Južni Jadran	3.990	68,4	372.462	44,7	23.909.705	42,4	93	5.992
Kontinentalna Hrvatska	0	0,0	30.859	3,7	2.217.561	3,9	0	0
Hrvatska	5.835	100,0	833.507	100,0	56.416.379	100,0	143	9.669

Izvor: Državni zavod za statistiku - Statističko izvješće Turizam u 2010. godini, prostorni planovi hrvatskih županija i procjena Instituta za turizam na temelju GIS baze podataka

Promotrimo li situaciju u Hrvatsku prema tom kriteriju (tablica 4.2.1., slika 4.2.1. i karta 4.2.1.), može se uočiti razmjerno mali pritisak na obalni prostor u cjelini, ali i razlika između Sjevernog i Južnog Jadrana. U odnosu na broj ležajeva pritisak na priobalje Sjevernog Jadrana je 2,5 puta, a odnosu na broj noćenja 2,7 puta veći od Južnog Jadrana. Promatra li se situacija po pojedinim županijama razlika je još veća, a Istarska županija se ističe kao daleko najopterećenija s ukupno 418 ležajeva i

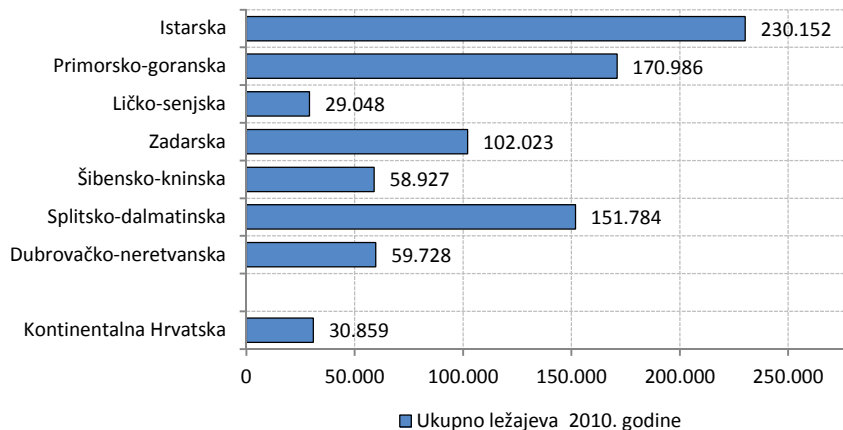
⁵³ Ovaj pokazatelj imao je osobito važnu ulogu prilikom izrade Koordinacijskog plana za Gornji Jadran izrađenog 1972. godine i Regionalnog prostornog plana Južnog Jadrana izrađenog 1968. većim dijelom od strane tadašnjeg Urbanističkog instituta u Zagrebu a uz pomoć Ujedinjenih naroda



32.240 noćenja po kilometru obale uzme li se u obzir cijela županija, a 411 ležajeva i 31.638 noćenja izuzme li se prostor unutrašnjosti. Ukoliko bi se promatrala samo zapadna obala Istre kao prostor najveće koncentracije turizma na hrvatskom Jadranu, njena opterećenost iznosila bi oko 640 ležajeva i 48.500 noćenja po kilometru obale.

Slika 4.2.1.

UKUPAN BROJ LEŽAJEVA PO HRVATSKIM ŽUPANIJAMA 2010. GODINE

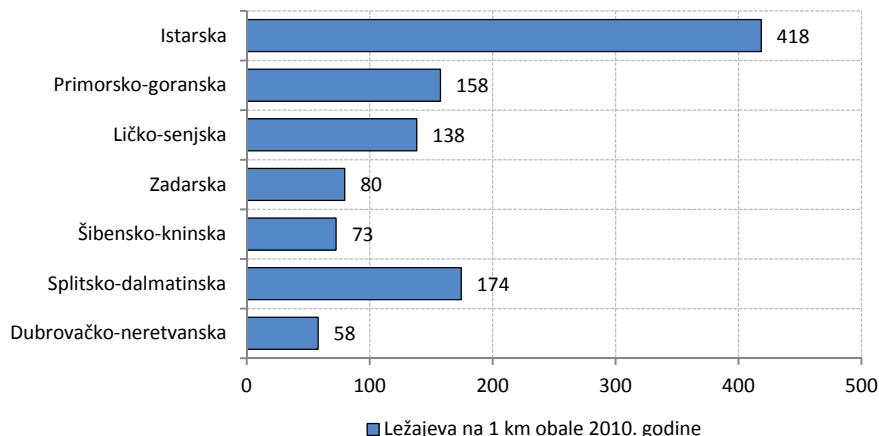


Izvor: Državni zavod za statistiku - Statističko izvješće Turizam u 2010. godini.

Najnižu opterećenost po kilometru obale ima Dubrovačko-neretvanska županija s ukupno 58 ležajeva i 4.406 noćenja po kilometru obale ili oko sedam puta manje od Istarske županije. Dosta niska je i opterećenost Zadarske i Šibensko-kninske županije koja za svaku od njih iznosi oko 75 ležajeva i 4.700 noćenja po kilometru obale ili oko šest puta manje od Istarske županije. Važno je napomenuti i da ove tri županije gotovo cjelokupan turistički promet ostvaruju u svom obalnom dijelu tako da je razlika u odnosu na Istarsku županiju koja dio turizma ostvaruje i u unutrašnjosti još i veća. Preostale tri županije, Primorsko-goranska, Ličko-senjska i Splitsko-dalmatinska, su negdje u sredini s opterećenošću oko tri puta nižom od Istarske županije, odnosno najbliže prosjeku za Hrvatsku.

Slika 4.2.2.

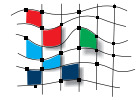
BROJ LEŽAJEVA PO HRVATSKIM ŽUPANIJAMA NA 1 KM OBALE 2010. GODINE



Izvor: Državni zavod za statistiku - Statistički godišnjak 2010. godine i Statističko izvješće Turizam u 2010. godini.

Neka uža upravna područja imaju još veću opterećenost, pri čemu se među gradovima i općinama ističe područje općine Tučepi na Makarskoj rivijeri sa čak 3.543 ležaja i 215.102 noćenja po kilometru obale. Više od 1.000 ležajeva i preko 100.000 noćenja po kilometru obale bilježe grad Poreč i općine Brtonigla i Funtana na zapadnoj obali Istre kao i grad Opatija. Ipak, treba voditi računa i o nekim drugim faktorima kao što su konfiguracija obale, udio obale pogodan za kupanje, zauzetost drugim sadržajima te osobito dostupnost, koja je generalno vrlo niska u slučaju malih i nenaseljenih otoka.

Opterećenost priobalja značajno povećavaju drugi korisnici, u prvom redu osobe koje borave u kućama za odmor te dnevni izletnici i lokalno stanovništvo. Zbog izuzetno velikog broja takvih korisnika plažni prostor Crikvenice je opterećeniji od onog u općinama Tučepi ili Funtana, iako je broj noćenja po kilometru obale u gradu Crikvenici znatno manji (68.270 noćenja). Dodatni problem je i



sezonalnost koja uzrokuje osobito velik pritisak na obalni prostor u vrhu sezone, što je upravo slučaj s područjima s visokim udjelom smještaja u domaćinstvima i s mnogo kuća za odmor kao što je Crikvenica. Konačno, veće opterećenje obale turističkim sadržajima može se ocijeniti manje štetnim po okoliš u urbaniziranim prostorima, a štetnijim u dijelovima priobalja koji su slabije naseljeni i osjetljiviji s infrastrukturnog i socio-kulturnog motrišta, što je pak slučaj s većinom hrvatskih otoka.

Usporedimo li situaciju u Hrvatskoj s nekim drugim konkurentskim zemljama, opća opterećenost obalnog prostora turizmom je još uvijek vrlo niska. Uzmemo li u obzir samo noćenja u kolektivnim smještajnim kapacitetima te izuzmemo li kontinentalna područja,⁵⁴ u Hrvatskoj broj noćenja po kilometru obale iznosi oko 3.600, u Grčkoj oko 4.700, Italiji 16.700, na Malti 30.000, a u Španjolskoj čak 40.400.⁵⁵ U svim navedenim zemljama postoje područja s izraženijom koncentracijom turizma u odnosu na obalu nego što je to slučaj sa zapadnom obalom Istre kao najopterećenijom u Hrvatskoj - npr. otoci Mallorca i Tenerife u Španjolskoj, obalna područja u pokrajinama Venezia i Rimini u Italiji ili otok Rhodos u Grčkoj.

Promotri li se broj ležajeva po jedinici površine kao pokazatelj maksimalne opterećenosti prostora turističkim sadržajima (tablica 4.2.2. i slike 4.2.2. i 4.2.3.), nalazi su donekle slični onima kad je u pitanju pritisak na obalu. Naime, i ovdje je uočljiv najveći pritisak na Sjeverni Jadran, manji na Južni Jadran, dok je Kontinentalna Hrvatska gotovo posve neopterećena turizmom. Ipak, zamjetno je da su razlike između Sjevernog i Južnog Jadrana manje, a promatrano po županijama uočljiv je veći pritisak na ukupnu površinu u svim južnojadranskim županijama osim najveće Splitsko-dalmatinske te znatno manji pritisak na prostor u Ličko-senjskoj županiji. To je najvećim dijelom posljedica veće razvedenosti obale u Dalmaciji, zatim razlikama u obuhvatu zaleđa te općoj gustoći naseljenosti.

Tablica 4.2.2.

ODNOS UKUPNE POVRŠINE I BROJA LEŽAJEVA PO TURISTIČKIM MAKROREGIJAMA HRVATSKE

Makroregija	Površina u km ²	Broj ležajeva 2010.	Broj ležajeva na km ²
Sjeverni Jadran	11.754	430.186	36,6
Južni Jadran	12.951	372.462	28,8
Kontinentalna Hrvatska	31.889	30.859	1,0
Hrvatska ukupno	56.594	833.507	14,7

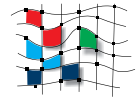
Izvor: Državni zavod za statistiku - Statističko izvješće Turizam u 2010. godini i GIS baza podataka Instituta za turizam

Među pojedinačnim općinama izrazito velik pritisak na prostor znakovit je za općine Funtana (1.972 ležaja na 1 km²), Medulin (971), Tar-Vabriga (661), Fažana (651) i Vrsar (498) na zapadnoj obali Istre zatim za područje grada Crikvenice (805) te za općine Dugi Rat (497) i Baška Voda (483) u priobalju Splitsko-dalmatinske županije. Velik broj ležajeva po jedinici površine bilježe i i drugi dijelovi zapadne obale Istre, ostali dijelovi užeg priobalja Dalmacije, a od otoka posebice Vir te Rab i zapadni dio otoka Krka. Ovakav raspored upućuje na izrazitu koncentraciju turizma na vrlo uski obalni pojas, posebno u Dalmaciji, dok je prostor čak i najbližeg zaleđa, s izuzetkom Istre, turistički posve nerazvijen. Isto vrijedi i za prostor Kontinentalne Hrvatske u cjelini, gdje osim općine Sveti Martin na Muri s istovremenim toplicama ni u jednoj upravnoj jedinici nema više od 20 ležajeva na 1 četvorni kilometar.

Ukupna analiza rasporeda smještajnih turističkih kapaciteta u odnosu na obalnu liniju i prostor ukazuje da hrvatska obala u cjelini ima dobre mogućnosti razvoj s obzirom na raspoloživost obalnog plažnog prostora, naročito makroregija Južni Jadran. Jedini dijelovi koji se već sada mogu ocijeniti da su blizu granice održivosti su veći dio obale zapadne Istre, Opatijsko primorje, Crikveničko-vinodolska rivijera, Makarsko primorje i grad Dubrovnik s užom okolicom. S obzirom na generalno veću osjetljivost i malu ukupnu površinu dosta je velika opterećenost i na nekim otocima, u prvom redu na sjevernojadranskim otocima Krku, Rabu i Lošinju te na Viru, kao specifičnom slučaju.

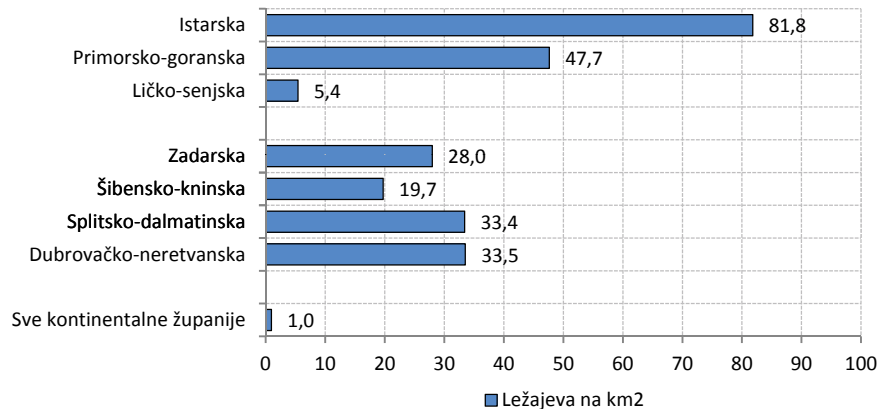
⁵⁴ Zbog razlika u registraciji smještajnih kapaciteta prilikom usporedbe Hrvatske s drugim zemljama u obzir su uzeti samo kolektivni smještajni kapaciteti, odnosno hoteli i objekti hotelskog tipa. Također je vođeno računa da se u Grčkoj u priobalnom području odvija oko 99% ukupnog turizma, u Italiji oko 50%, na Malti 100% te u Španjolskoj oko 75%.

⁵⁵ Podaci su preuzeti s Web siteova Državne statistike navedenih zemalja: Španjolska: Instituto Nacional de Estadística, INE: <http://www.ine.es/>; Italija: Istituto nazionale di statistica: <http://www.istat.it/>; Grčka: National Statistics Service: <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/MMalta>; Eurostat, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>



Slika 4.2.3.

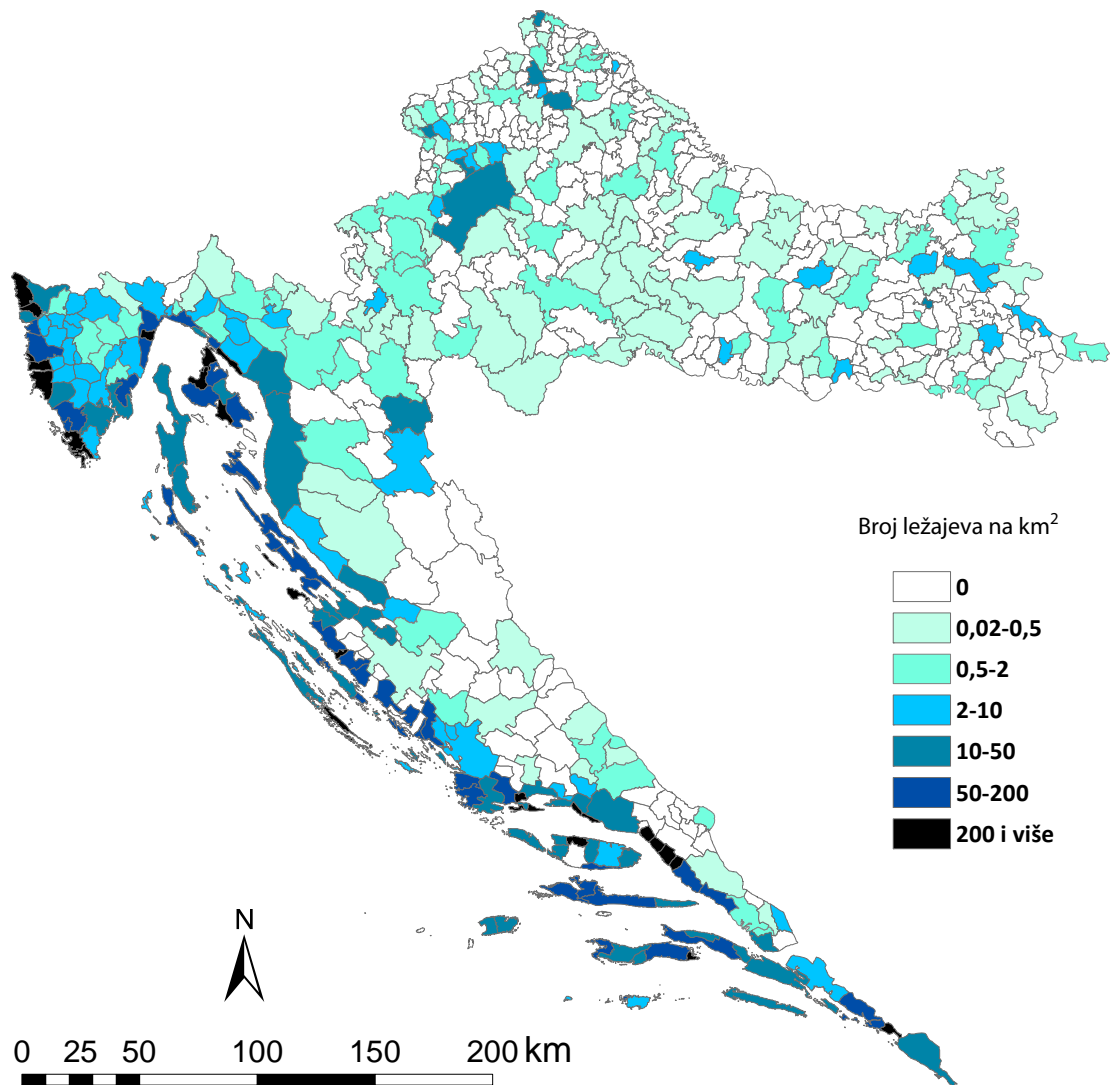
ODNOS UKUPNE POVRŠINE I BROJA LEŽAJEVA PO ŽUPANIJAMA



Izvor: Državni zavod za statistiku - Statističko izvješće Turizam u 2010. godini i GIS baza podataka Instituta za turizam.

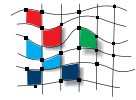
Karta 4.2.1.

GRADOVI I OPĆINE HRVATSKE PREMA BROJU LEŽAJEVA NA 1 km² 2010. GODINE



Izvor podataka: Državni zavod za statistiku - Statističko izvješće Turizam u 2010. godini i GIS baza podataka Instituta za turizam.

S obzirom na aktualni odnos veličine obale i koncentraciju turističkih aktivnosti najveće prostorne mogućnosti za daljnji razvoj imaju prostori Zadarske, Šibensko-kninske i Dubrovačko-neretvanske županije osim oko samog Dubrovnika. Pri tom valja voditi računa da dosadašnji razvoj i u tim prostorima nije bio osobito održiv, što pokazuje velika koncentracija samo na uski obalni pojas, posebno uz Jadransku turističku cestu. Primjetan je i veliki pritisak na neke otoke, posebno na sjevernojadranske



Krk, Rab i Lošinj, dok istodobno ima znatno više prostora za razvoj na otocima makroregije Južni Jadran kao što su Dugi otok, Pašman, Šolta, Vis, Korčula. Lastovo i Mljet.

Izgradnja kuća za odmor

Kao jedan od najagresivnijih i dugoročno najopasnijih nasrtaja na okoliš u turistički atraktivnim dijelovima Hrvatske, a pod time se primarno misli na priobalje, redovito se ističe izgradnja kuća za odmor. Ovaj oblik ugrožavanja okoliša osobito je opasan stoga što se radi o aktivnosti koja podrazumijeva zauzimanje najvrednijih dijelova priobalnog prostora pogodnog za komercijalni turistički razvoj objektima od kojih se generira samo kratkoročna gospodarska korist za uži krug pojedinaca. Izuzetno nisku razinu održivosti takve izgradnje pogoršava činjenica da ona najmanje stvara nova radna mjesta i novi razvoj te istodobno narušava vrijednost prostora prevelikom koncentracijom izgrađenih objekata i njihovim često neprimjerenim vanjskim izgledom neusklađenim s izvornom arhitekturom.

Kako postojeći prostorni planovi ne pružaju dovoljno prostora za izgradnju kuća za odmor, one se često grade bespravno i to upravo na najatraktivnijim lokacijama za izgradnju objekata namijenjenih turistima, što predstavlja očiti primjer neodrživog razvoja. Upravo u zadnjih deset godina došlo je do enormnog porasta takve vrste gradnje, dok je istodobno izgrađeno relativno malo novih hotela i drugih smještajnih kapaciteta namijenjenih turistima. S obzirom na skori ulazak Hrvatske u Europsku uniju i olakšavanje posjedovanja kuće za odmor za sve građane Unije za očekivati je da će se pritisak za izgradnjom kuća za odmor u Hrvatskoj nastaviti s mogućim opasnim posljedicama za turistički razvoj.

Tablica 4.2.3.

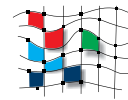
BROJ STANOVA KOJI SE NE KORISTE ZA STALNO STANOVANJE PO TURISTIČKIM MAKROREGIJAMA 2001. I 2011. GODINE

Makroregija	Stanovi koji se ne koriste za stalno stanovanje		Porast 2001.-2011.	Udio u ukupnom broju stanova
	2001.	2011.	%	%
Sjeverni Jadran	59.967	96.601	61,1	25,7
Južni Jadran	80.049	141.800	77,1	25,9
Kontinentalna Hrvatska	76.461	95.592	25,0	7,2
Hrvatska	216.477	333.993	54,3	14,8

Izvor: Državni zavod za statistiku - Popis stanovništva, kućanstava i stanova 31. ožujka 2001. godine i Prvi rezultati Popisa stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine

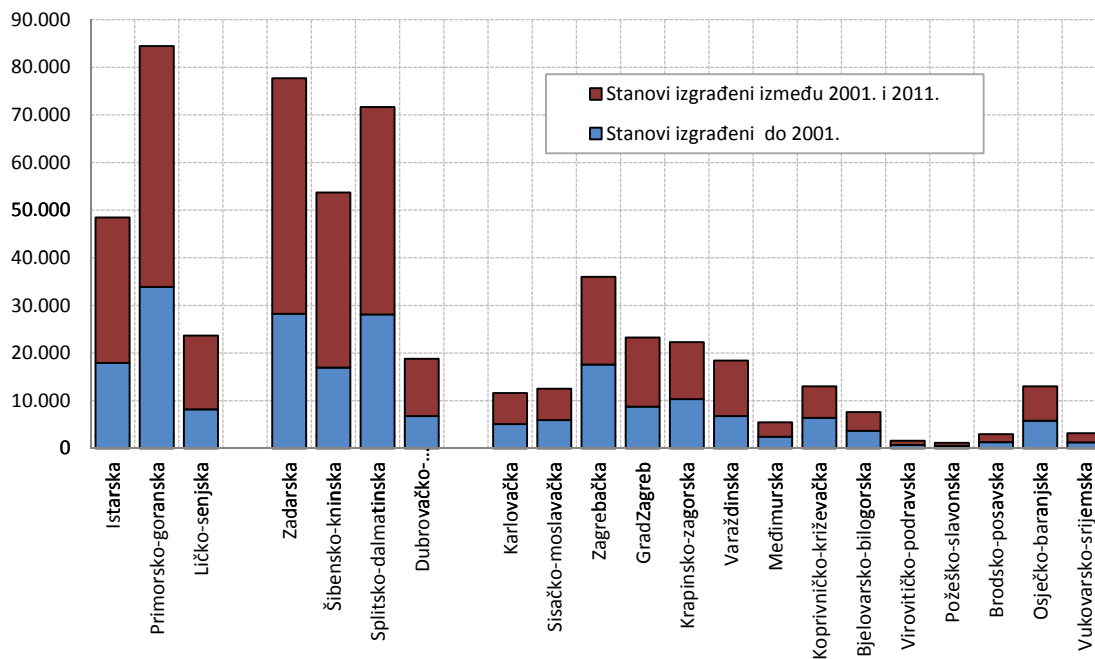
Koliki su razmjeri takve izgradnje najbolje pokazuje podatak da je broj tih stanova u desetogodišnjem razdoblju porastao za 117.516 ili za 54,3% i to u uvjetima kada dolazi do smanjenja stanovništva Hrvatske i relativno slabe gospodarske aktivnosti. Valja spomenuti da između 1991. i 2001. godine nije došlo do znatnijeg porasta broja kuća za odmor - njih je 1991. godine u cijeloj Hrvatskoj bilo 176.845, a 2001. godine 182.513, dakle radi se o porastu od svega 3,2% (tablica 4.2.3.). Pri tomu ne treba smetnuti s uma utjecaj ratnih zbivanja.

Daleko najveći ukupni broj i najveći porast broja stanova koji se ne koriste za stalno stanovanje odnosi se na makroregiju Južnog Jadrana, a slijedi je makroregija Sjevernog Jadrana. Najmanji broj takvih stanova i najslabiji porast odnosi se na Kontinentalnu Hrvatsku u kojoj živi više od dvije trećine ukupnog stanovništva Hrvatske. Drugim riječima, stanovima za odmor je u najvećoj mjeri ispunjen prostor koji je najpogodniji za komercijalnu turističku izgradnju. Istodobno ih je najmanje građeno u Kontinentalnoj Hrvatskoj, gdje zbog malog obujma turističkih aktivnosti predstavljaju najmanju opasnost za turistički razvoj.



Slika 4.2.4.

BRJ STANOVA KOJI SE NE KORISTE ZA STALNO STANOVANJE PO ŽUPANIJAMA



Izvor: Državni zavod za statistiku - Popis stanovništva, kućanstava i stanova 31. ožujka 2001. godine i Prvi rezultati Popisa stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine.

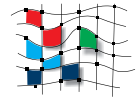
Najviše stanova koji se ne koriste za stalno stanovanje je 2011. godine bilo u Primorsko-goranskoj županiji (50.565), a slijede je Zadarska županija sa 49.451, Splitsko-dalmatinska sa 43.549 i Šibensko-kninska sa 36.778 stanova. Uzimajući u obzir veličinu prostora najveća koncentracija takvih stanova prisutna je u Zadarskoj i Šibensko-kninskoj županiji, koja bilježi i najveći porast u odnosu na 2001. godinu od čak 117%. Ove dvije županije imaju i daleko najveći udio stanova koji se ne koriste za stalno stanovanje u ukupnom broju stanova (Zadarska 37% i Šibensko-kninska 40%).

Zanimljivo je da Istarska županija, kao turistički daleko najrazvijenija, ima tek 30.556 stanova koji se ne koriste za stalno stanovanje, a oni su činili svega 23% ukupnog stambenog fonda. Kontinentalne županije bilježe najmanji porast broja stanova koji se ne koriste za stalno stanovanje, posebno Zagrebačka, Bjelovarsko-bilogorska i Koprivničko-križevačka županija u kojima je porast bio manji od 10%. Na kontinentu je vrlo mali i udio stanova koji se ne koriste za stalno stanovanje u ukupnom broju stanova - nešto više od 10% takvih stanova imale su samo Zagrebačka, Krapinsko-zagorska, Varaždinska i Koprivničko-križevačka županija.

Među užim upravnim cjelinama brojem stanova koji se ne koriste za stalno stanovanje prednjači općina Vir sa čak 11.453 stanova, a slijede je područja gradova Novalje (8.445), Vodica (7.869) i Crikvenice (6.973). Više od 4.000 stanova koji se ne koriste za stalno stanovanje imaju i gradovi Šibenik, Mali Lošinj, Poreč, Zadar, Krk i Novi Vinodolski te općine Malinska-Dubašnica i Rogoznica. Posebno je kritična situacija s aspekta održivosti u općinama u kojima broj kuća za odmor znatno prelazi broj stanova koji se koriste za stalno stanovanje, jer ima za posljedicu drastično narušavanje demografske i urbanističke strukture prostora.

Usprkos trenutno nešto manjeg broja stanova koji se ne koriste za stalno stanovanje na otocima, promotrimo li kartu 4.2.2. uočljivo je da je upravo na otocima najveći udio stanova koji se ne koriste za stalno stanovanje u ukupnom broju stanova. Uzmemo li u obzir da otoci kao sociološki generalno zatvorenije i osjetljivije cjeline imaju i nižu razinu socio-kulturnog prihvatnog kapaciteta, održivost takve izgradnje na njima je posebno upitna. Ovaj je problem pogoršan i činjenicom da je na otocima zbog generalno težeg pristupa obali gradnja raspršena u sve dostupne uvale, čime se umanjuju mogućnosti za gradnju komercijalnih smještajnih kapaciteta namijenjenih turistima.⁵⁶

⁵⁶ Glavni razlog slabije izgradnje kuća za odmor na otocima je njihova teža dostupnost zbog orijentacije na trajektne veze, što implicira i nižu vrijednost tih objekata, a tako i nižu profitabilnost gradnje. To naravno ne vrijedi za otoke povezane kopnom mostovima kao što su Krk, Vir, Pag, Murter i Čiovo.

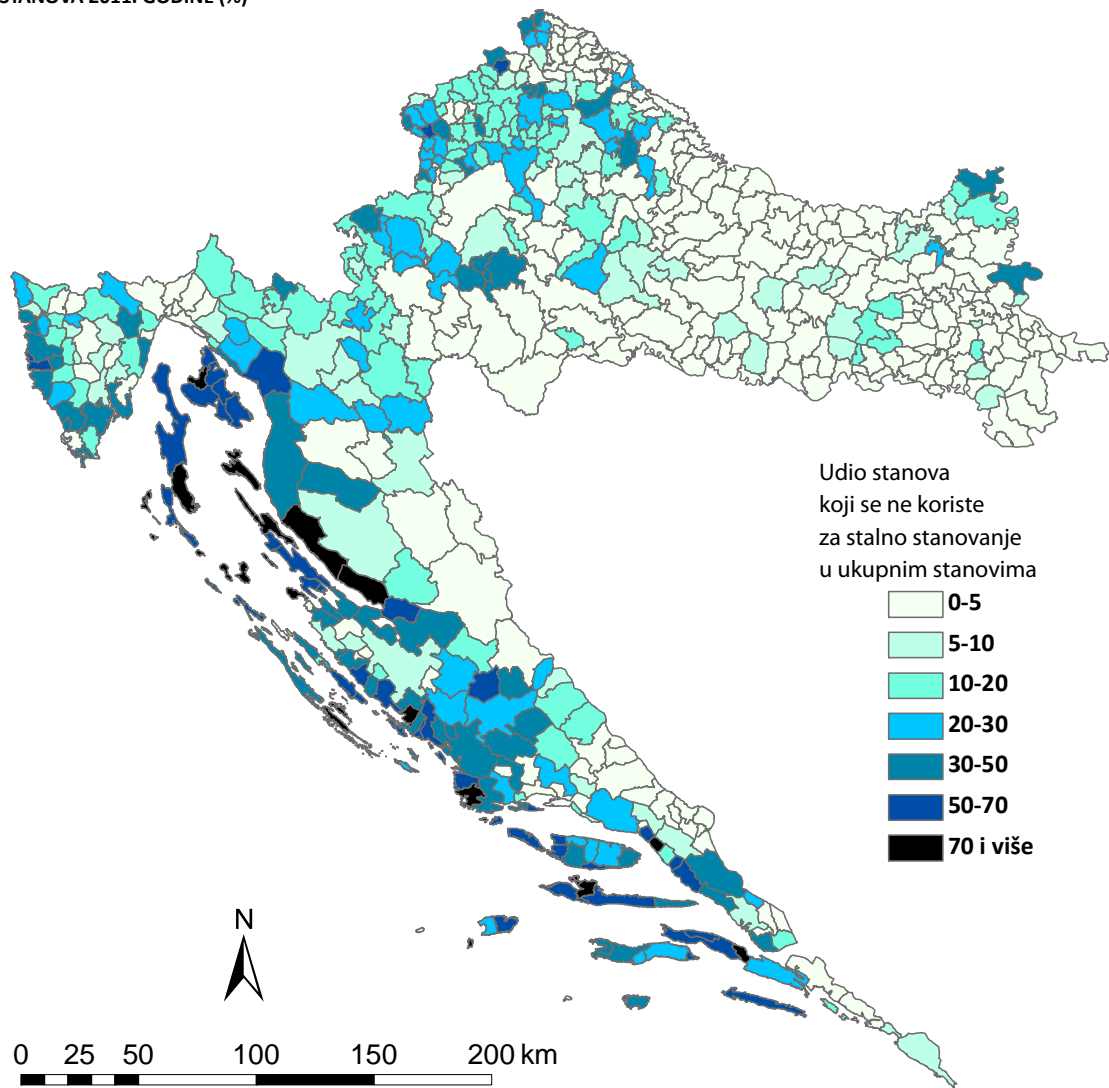


Notorni primjer je općina Vir sa čak 90% takvih stanova, a slijede je oćina Kolan (87%) i grad Novalja (82%) na otoka Pagu te općina Malinska-Dubašnica na otoku Krku (78%). Vrlo visoke udjele stanova koji se ne koriste za stalno stanovanje u ukupnom broju stanova imale su i brojne druge općine u lako dostupnim priobalnim područjima južnog Jadrana (Pirovac, Rogoznica, Tribunj) i na drugim većim i dostupnijim otocima (Murter, Čiovo, Rab, Cres). Ovako veliki broj povremeno nastanjenih stanova nije održiv niti sa socio-kulturnog aspekta, jer izrazita prevlast povremenih stanovnika nad domicilnim u ljetnim mjesecima može dovesti i do neželjenih međusobnih odnosa.

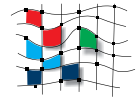
Iako druge konkurentske zemlje Sredozemlja, posebice Španjolska, raspolažu znatno većim brojem kuća za odmor u priobalnom prostoru, to ne znači da u Hrvatskoj ima dovoljno prostora za njihovu izgradnju, a još manje da je takav oblik razvoja održiv. Naime, Hrvatska ima mnogo manje stanovnika u priobalnom prostoru i ekološki osjetljiviji okoliš, što znači da ovakvom izgradnjom smanjuje buduću konkurentnu prednost u turizmu.

Karta 4.2.2.

GRADOVI I OPĆINE HRVATSKE PREMA UDJELU STANOVA KOJI SE NE KORISTE ZA STALNO STANOVANJE U UKUPNOM BROJU STANOVA 2011. GODINE (%)



Izvor: Državni zavod za statistiku - Popis stanovništva, kućanstava i stanova 31. ožujka 2011. godine i Prvi rezultati Popisa stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine i GIS baza podataka Instituta za turizam.



4.3. OSTALI ELEMENTI UGROŽAVANJA PRIRODNOG OKOLIŠA

Osim izravnih pritiska na prostor izgradnjom turističkih kapaciteta, pratećih turističkih sadržaja i kuća za odmor, prirodni okoliš ugrožavaju i različiti oblici onečišćenja. Održivost razvoja može ugroziti i narušavanje bioraznolikosti i nedovoljna prilagodba klimatskim promjenama. Ovdje će se razmotriti oni elementi ugrožavanja prirodnog okoliša koji imaju najjači utjecaj na turizam, a to su klimatske promjene, očuvanje prirodnog okoliša i bioraznolikosti te onečišćenje zraka, mora i slatkih voda.

Klimatske promjene

Relevantne prognoze o klimatskim promjenama koje bi mogle utjecati na Hrvatsku nisu precizne s obzirom na ovisnost o nizu faktora, iako je vjerojatno da će u duljem vremenskom periodu doći do povećanja prosječne temperature zraka i do podizanja morske razine. Dok povećanje temperature ne bi trebalo prouzročiti značajnije promjene, osim eventualnog smanjenja kvalitete mora uvjetovanog tzv. "cvjetanjem mora" i povećanjem broja invazivnih organizama, povećanje morske razine moglo bi imati u nekim prostorima vrlo teške posljedice.

Prema dostupnim predviđanjima, do 2100. godine prosječna razina mora u Hrvatskoj bi se mogla povećati između 9 i 88 centimetara, što bi moglo dovesti do plavljenja nekih dijelova obale, posebice delte Neretve, dijelova Kaštelanskog zaljeva, cijelog otoka Krpnja itd.⁵⁷ Zbog klimatskih promjena predviđaju se i problemi u povećanoj potrošnji vode i energije te u zbrinjavanju otpada. U cilju osiguranja održivosti budućeg razvoja stoga je nužno stalno unapređivanje stanja energetske učinkovitosti, korištenja vodnih resursa te osobito vođenje računa o mogućnostima porasta visine mora prilikom izgradnje i rekonstrukcije plažnih objekata i ostale infrastrukture u neposrednoj obalnoj zoni. Zbog povećane osjetljivosti uže obalne zone i kupališnog turizma, održivost je razvoja znatno lakše osigurati kod vrsta turizma koje nisu striktno orijentirane na obalni prostor, te u ionako bitno slabije razvijenim i stoga negativnim učincima turizma slabo izloženim područjima kontinentalne Hrvatske.

Očuvanje prirodnog okoliša i bioraznolikosti

Hrvatska spada među europske zemlje s najvišim stupnjem bioraznolikosti. Prema podacima Ministarstva kulture - Uprave za zaštitu prirode, broj poznatih vrsta iznosi oko 38.000, endemičnih svojiti oko 1.000, dok se pretpostavljeni broj vrsta kreće između 50.000 i 100.000, što je vrlo mnogo za zemlju takve površine. O visokoj razini očuvanosti okoliša Hrvatske najbolje govori očuvanost populacija velikih sisavaca kao što su medvjedi i vukovi, kojih u zemljama zapadne Europe uključujući Španjolsku, Francusku ili Italiju gotovo da više nema.

Hrvatska spada i u zemlje s razmjerno mnogo zaštićenih područja - trenutno ih ima 445 ukupne površine od 5.125 km ili 9,5% kopnenog teritorija Hrvatske. Iako oko polovica europskih zemalja ima razmjerno veće površine pod zaštitom, valja naglasiti da je sustav zaštite u Hrvatskoj stroži, zbog čega je i očuvanost prirode u zaštićenim područjima veća.⁵⁸

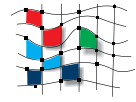
Glavni oblici ugrožavanja osobito vrijednog prirodnog okoliša pod utjecajem turizma u Hrvatskoj svode se na velik broj posjetitelja tijekom vršnih opterećenja u najposjećenijim nacionalnim parkovima "Plitvička jezera" i "Krka" te na velik broj plovila u području NP "Kornati" i PP "Telašćica". Iako ima slučajeva prijetnje okolišu izlivanjem otpadnih voda i odlaganjem krutog otpada, za sada je situacija još uvijek znatno bolja nego među glavnim konkurentskim zemljama. osim Grčke.

Onečišćavanje zraka

Situacija s onečišćavanjem zraka u Hrvatskoj je za sada dosta povoljna s vrijednostima ispod europskog prosjeka i ispod propisanih graničnih vrijednosti, uključivo i za područje glavnog grada Zagreba. Jedan od glavnih uzroka je smanjenje industrijske proizvodnje u periodu nakon 1990. godine, što je dovelo do smanjenja emisije štetnih plinova. Za razvoj turizma posebno je važno smanjenje

⁵⁷ Dobra klima za promjene, Izvešće o društvenom razvoju - Hrvatska 2008, UNDP Zagreb, 2009.

⁵⁸ Razina zaštite npr. u britanskim, talijanskim ili mađarskim nacionalnim parkovima je znatno niža nego u hrvatskim parkovima prirode. Tako nacionalni park Dunav-Drava s mađarske strane ima nižu razinu zaštite od Parka prirode Kopački rit, dok u nacionalnim parkovima Velike Britanije živi i više desetaka tisuća stanovnika, a u NP Snowdonia postoji i nuklearna elektrana.



emisije štetnih plinova u području Šibenika, Kaštelanskog zaljeva i Bakarskog zaljeva, što je dovelo i do smanjenja šteta zbog kiselih kiša ovoj pojavi najizloženijih crnogoričnih šuma Gorskog kotara. Ipak, još su uvijek prisutna onečišćenja zraka industrijskog porijekla u području Rijeke (rafinerija nafte), Plomina (termoelektrana) i Pićana u Istri (tvornica kamene vune) te Siska (rafinerija nafte), Kutine (tvornica umjetnih gnojiva) i Slavenskog Broda (rafinerija nafte u Bosanskom Brodu u Bosni i Hercegovini) u kontinentalnoj Hrvatskoj.

Ozbiljnija onečišćenja zraka zbog ispušnih plinova iz automobila nisu prisutna zbog generalno manje koncentracije stanovništva, osim donekle u Zagrebu. Onečišćenja zraka uslijed korištenja krutih i tekućih goriva za grijanje za sada također ne uzrokuju značajnije poteškoće, a i odnose se uglavnom na kontinentalni dio Hrvatske. Na razmjerno nisku razinu onečišćenja zraka u nekim turističkim područjima povoljno utječu prostrane pješačke zone u središnjim gradskim dijelovima, npr. Dubrovniku, Rovinju i Poreču.

Onečišćavanje mora i slatkih voda

Situacija s onečišćavanjem mora je razmjerno povoljna u odnosu na konkurentne zemlje. Tome pogoduju dosta velika dubina mora neposredno uz obalu, rijetka naseljenost i slaba industrija, zbog čega je i onečišćenje mora smanjeno u odnosu na razdoblje prije osamostaljenja Hrvatske. Dosta povoljnoj situaciji doprinosi i povoljan smjer kretanja osnovnih morskih struja od juga prema sjeveru hrvatskom stranom Jadrana te natrag talijanskom stranom, zbog čega onečišćenja iz Tršćanskog zaljeva i iz rijeke Po u znatnoj većoj mjeri onečišćuju zapadnu obalu Jadrana.

Prema podacima Agencije za zaštitu okoliša o kakvoći mora na plažama u 2009. godini nijedna plaža u Hrvatskoj nije bila nepogodna za kupanje zbog onečišćenja, a manja onečišćenja zabilježena su tek u području ušća Mirne u more te kod luka Rijeke i Ploča. Međunarodni status Plave zastave kao priznanja za održivo upravljanje i gospodarenje morem i obalnim pojasom imalo je 2010. godine ukupno 116 plaža te 19 marina u Hrvatskoj, što je velik broj s obzirom na veličinu Hrvatske - primjerice, Italija je imala 232 takve plaže i 63 marine, a Španjolska 511 plaža i 92 marine⁵⁹.

Određenja onečišćenja mora uslijed ispuštanja balastnih voda bilježe u manjoj mjeri područja Lučkih kapetanija Rijeka i Pula, dok je u drugim dijelovima Hrvatske situacija povoljna. Ne postoje pouzdani podaci o onečišćenjima mora uslijed plovidbe jahti i kruzera, ali je za pretpostaviti da bi takvih onečišćenja moglo biti na nekim kritičnim lokacijama, posebice ispred grada Dubrovnika.⁶⁰ Onečišćavanja slatkih voda također su vrlo rijetka te se u većoj mjeri odnose na kontinentalna područja oko većih gradova u kojima su tekućice slabije protočnosti.

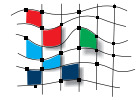
4.4. UTJECAJ TURIZMA NA SOCIO-KULTURNU ODRŽIVOST

Osnovu socio-kulturne održivosti čini odnos između domicilnog stanovništva i turista, jer ukazuje na važnost svih ostalih elemenata, osobito raspoloživosti radne snage za razvoj turizma i ugroženosti kulturnog identiteta. Što je broj stanovnika na nekom prostoru veći u odnosu na maksimalni broj turista, to su bolje mogućnosti za osiguranje dovoljnog broja radne snage i manje su opasnosti za izbijanje tenzija između turista i domicilnog stanovništva.

Budući da će se problematika obrazovanja, a tako i raspoloživosti radne snage obraditi u drugim izvještajima, ovdje će se maksimalna pozornost posvetiti brojčanim odnosima između domicilnog stanovništva i turista, izraženim kroz indeks turističke funkcionalnosti. Ovaj osnovni pokazatelj će se ilustrirati interpretacijom aktualnih istraživanja koja ukazuju na to kako se pritisak turista održava na svakodnevni život domicilnog stanovništva u turističkim područjima.

⁵⁹ www.blueflag.org - podaci Organizacije Foundation for Environmental Education - FEE.

⁶⁰ Prema podacima Agencije za zaštitu okoliša Lučka kapetanija Dubrovnik ne bilježi nikakve prijave iskrcavanja vodenog balasta u periodu od 2005. do 2007. godine, dok podataka za kasnije godine nema.



Odnos turizma i stanovništva

Za razmatranje utjecaja turizma na stanovništvo, a tako i za ocjenu socio-kulturne održivosti najčešće korišteni pokazatelj je indeks turističke funkcionalnosti, jer sveobuhvatno pokazuje utjecaj različitih aspekata turizma na društvenu zajednicu. Ovaj indeks, poznat i kao Tf indeks, pokazuje odnos između maksimalnog broja turista u vršnoj sezoni na nekom prostoru i broja stalnih stanovnika, iskazan kroz broj ležajeva na 100 stanovnika. Iako postoje i neki drugi pokazatelji, kao npr. odnos broja posjetitelja/turista ili ostvarenih noćenja prema broju stanovnika, s obzirom na veću pouzdanost Tf indeksa i njegovu manju podložnost vremenskim promjenama ostali pokazatelji se ovdje neće razmatrati.

Tf indeks se u većini slučajeva smatra pouzdanijim od odnosa između broja ostvarenih noćenja i broja stanovnika, jer broj noćenja ima bitno različitu težinu u područjima s visokom sezonalnošću, nego u područjima s ravnomjernim brojem turista tijekom godine. Tf indeks je pouzdaniji i od odnosa između broja posjetitelja/turista i broja stanovnika, jer i taj pokazatelj daje sasvim različite rezultate u područjima s prosječno kraćim boravkom turista (kao npr. u većim gradovima) od područja gdje turisti borave u prosjeku više od 7 dana (kao npr. kupališne destinacije).

Tablica 4.4.1.

Tf INDEKS PO HRVATSKIM TURISTIČKIM MAKROREGIJAMA

Makroregija	Broj stanovnika 2011.	Broj stalnih ležajeva 2010.	Ležaja na 100 stanovnika (Tf indeks)
Sjeverni Jadran	555.585	430.186	77,4
Južni Jadran	857.743	372.462	43,4
Kontinentalna Hrvatska	2.877.284	30.859	1,1
Hrvatska	4.290.612	833.507	19,4

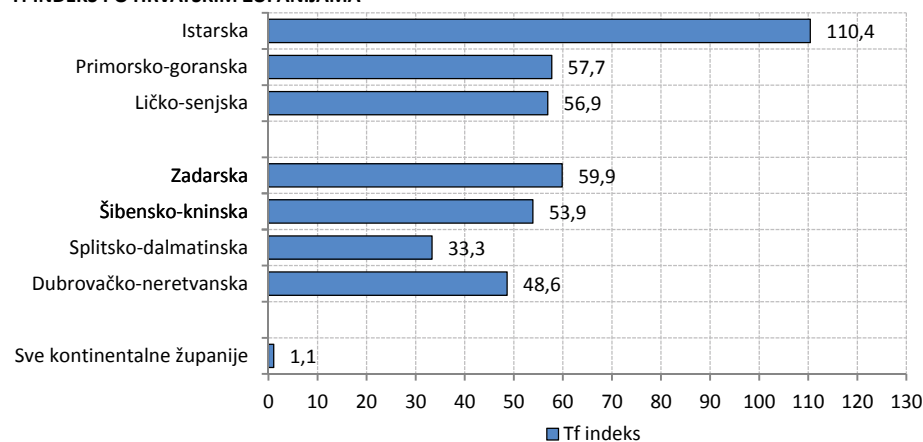
Izvor podataka: Državni zavod za statistiku - Prvi rezultati Popisa stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine i Statističko izvješće Turizam u 2010. godini.

Obrada: Institut za turizam.

Slično pokazateljima koji se odnose na prostor, i iznos Tf indeksa jasno ukazuje na veliku razliku između priobalnog i kontinentalnog dijela Hrvatske, kao što se vidi u tablici 4.4.1. Iako nijedna od tri makroregije nema Tf indeks veći od 100 kao uobičajene granice visoke koncentracije turizma, priobalni prostor generalno iskazuje razmjerno visoke vrijednosti, a kontinentalno područje izrazito niske. Pri tom se jasno uočava razlika između Sjevernog Jadrana s vrijednošću Tf indeksa 77,4 i Južnog Jadrana od 43,4, dok za kontinentalnu Hrvatsku on iznosi svega 1,1.

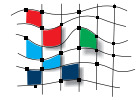
Slika 4.4.1.

Tf INDEKS PO HRVATSKIM ŽUPANIJAMA



Izvor podataka: Državni zavod za statistiku - Prvi rezultati Popisa stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine i Statističko izvješće Turizam u 2010. godini

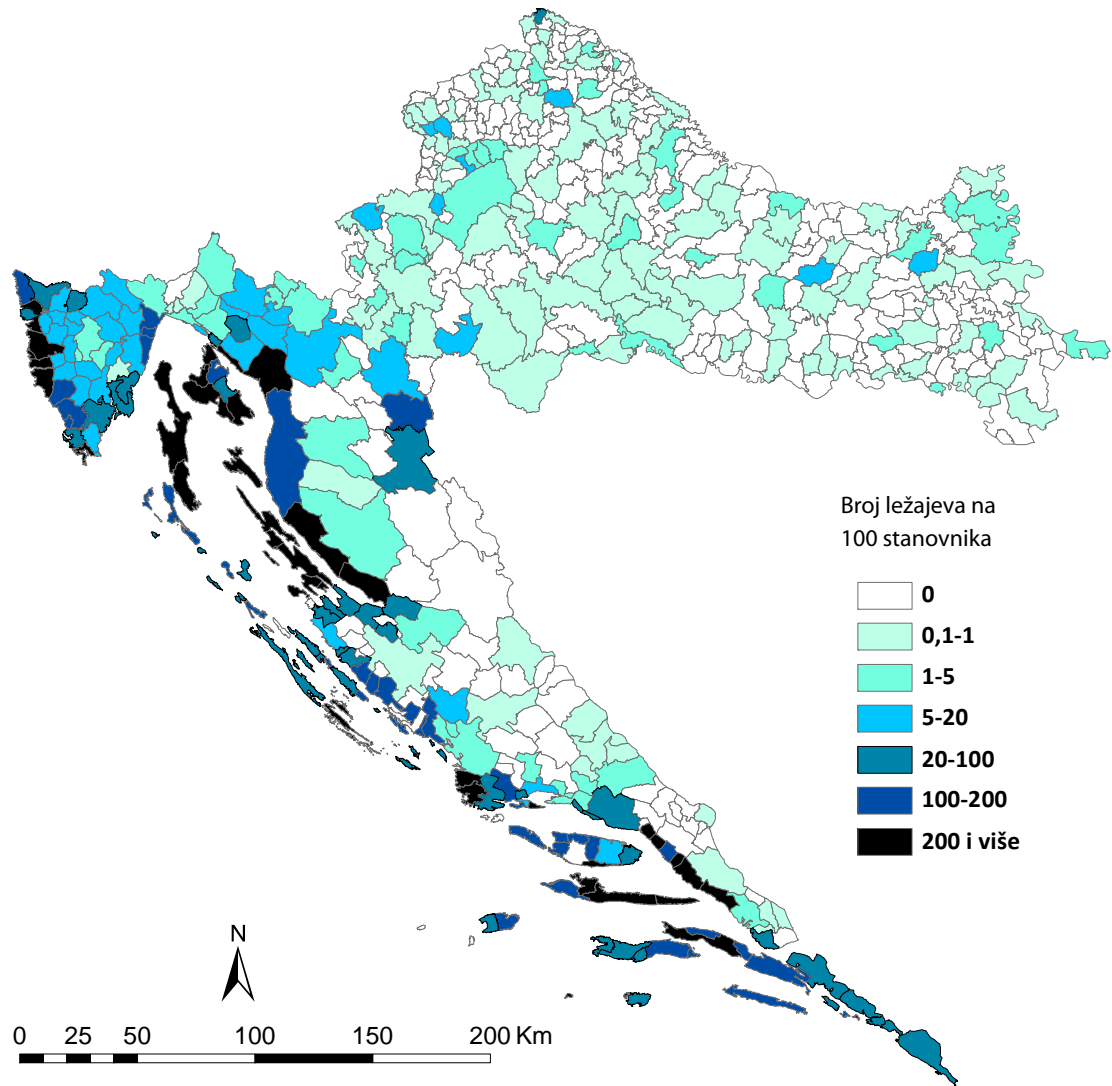
Promotri li se situacija po županijama (slika 4.4.1.), kao poseban slučaj u odnosu na cijeli preostali dio hrvatskog priobalja izdvaja se Istarska županija s izrazito velikom koncentracijom turista u odnosu na domicilno stanovništvo (Tf indeks 110). Pet obalnih županija iskazuje vrijednosti Tf indeksa između 60 i 49 (Zadarska županija 60, Primorsko-goranska 58, Ličko-senjska 57, Šibensko-kninska 54 i



Dubrovačko-neretvanska 49), a nešto niži samo Splitsko-dalmatinska županija (33). To je znatno više od bilo koje kontinentalne županije, gdje Tf indeks nigdje nije veći od 5. Najveći Tf indeks iskazuje Karlovačka županija (4,4) zahvaljujući obuhvatu većine smještajnih kapaciteta NP Plitvička jezera.

Karta 4.4.1.

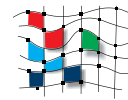
GRADOVI I OPĆINE HRVATSKE PREMA BROJU LEŽAJEVA NA 100 STANOVNIKA 2010. GODINE



Izvor podataka: Državni zavod za statistiku - Prvi rezultati Popisa stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine i Statističko izvješće Turizam u 2010. godini i GIS baza podataka Instituta za turizam

Uzme li se u obzir još uži prostor gradova i općina, jasno se mogu uočiti prostori zapadne Istre i Makarske rivijere te dijelova sjevernojadranskih otoka Krka, Raba i Paga s ekstremno visokim vrijednostima Tf indeksa. Daleko najviši Tf indeks iskazuju općine Funtana (1.737), Tar-Vabriga (912) i Vrsar (863) u Istri, a veći od 500 Lopar na otoku Rabu (705), Baška na otoku Krku (675) te Podgora na Makarskoj rivijeri. Tf indeks veći od 300 iskazuju općine Medulin i Brtonigla u Istri, preostali dio Makarske rivijere, cjelokupna područja otoka Cres, Lošinja, Krka, Raba, Paga i Vira te grad Nin. Kao područja s velikom koncentracijom turista u odnosu na lokalno stanovništvo ističu se i znatni dio dijelovi priobalja Zadarske i Šibensko-kninske županije osim područja gradova Zadra i Šibenika.

Prilikom razmatranja Tf indeksa treba voditi računa i o lokaciji pojedinih općina i gradova, jer je ugroženost prevelikom brojem nedomicilnih stanovnika u pravilu uvijek veća na otocima nego u neposrednoj blizini većih gradskih središta. Naime, Tf indeks je zbog velikog broja stalnog stanovništva manji u populacijski jačim općinama i gradovima, čak ukoliko je broj smještajnih jedinica izrazito velik - tako on npr. u Poreču iznosi 126,2, u Rovinju 241,6, u Crikvenici 196,8, a u Dubrovniku svega 45,4. Zbog toga npr. izrazito visok Tf indeks općina Tar i Funtana zbog blizine grada Poreča ima manju težinu nego nešto niži Tf indeks općina Lopar na Rabu ili Baška na Krku.



Za procjenu ugroženosti turizmom važne su i vrste kapaciteta te sezonalnost turizma, jer veći udio kvalitetnijih osnovnih smještajnih kapaciteta traži i veći broj radne snage, dok izrazita sezonalnost implicira usmjerenost na sezonsku radnu snagu i velike pritiske na infrastrukturu u kratkom ljetnom periodu. Važan faktor je i porijeklo turista i drugih osoba koji borave u destinaciji, posebno vikendaša, budući da su nesporazumi između domicilne populacije i turista manji ukoliko su i razlike u ponašanju između njih manje. Stoga je osjetljivost socio-kulturnog okoliša redovito veća u ruralnim područjima i na otocima nego u velikim gradovima i općenito jače urbaniziranim prostorima.

Druge sredozemne zemlje u velikom broju svojih regija iskazuju znatno veće iznose Tf indeksa i od najopterećenijih dijelova Hrvatske, a broj kuća za odmor u vlasništvu stranaca u mnogim područjima (primjer Mallorce u Španjolskoj) znatno premašuje broj domicilnog stanovništva. Stoga se sadašnja socio-kulturna održivost u Hrvatskoj može ocijeniti razmjerno povoljnom.

S obzirom na iznose Tf indeksa i dodatne elemente koji povećavaju pritisak na prostor (visok udio kuća za odmor, sezonalnost, otočni položaj) može se ocijeniti da je prihvatni kapacitet sa socio - kulturnog motrišta dijelom već dosegnut samo na dijelovima sjevernojadranskih otoka te na najopterećenijim dijelovima obale zapadne Istre i Makarske rivijere.

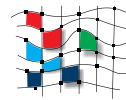
Istodobno najviše mogućnosti za budući turistički razvoj sa socio-kulturnog motrišta ima u velikim gradovima na obali i u njihovoj okolini, posebice oko Splita te Zadra i Šibenika, gdje ima i najviše raspoložive radne snage i prostornih resursa za razvoj turizma. Samo po sebi se podrazumijeva da kontinentalna Hrvatska kao izrazito nerazvijen turistički prostor u cjelini ima gotovo neograničene mogućnosti daljnjeg razvoja.

Utjecaj turizma na gostoljubivost stanovništva

U Hrvatskoj do sada nisu provedena sustavna istraživanja utjecaja turizma na ponašanje stanovništva prema turistima. Ipak, neki parcijalni nalazi ukazuju na to da gostoljubivost u sve manjoj mjeri predstavlja komparativnu prednost Hrvatske, posebice u usporedbi s nekim drugim konkurentskim zemljama kao npr. Turskom i zemljama afričkog dijela Sredozemlja. Prema istraživanju Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj - TOMAS Ljeto 2004, 2007 i 2010. Instituta za turizam gostoljubivost u Hrvatskoj usprkos nešto boljih vrijednosti iskazuje lošije rezultate u odnosu na sve druge konkurentske zemlje 2010. u odnosu na 2004. godinu. U slučaju Turske razlika je zabrinjavajuća jer je 2010. godine bila svega 6% u korist Hrvatske, dok je 2004. godine bila blizu 50%.

Postoje i određena istraživanja za grad Dubrovnik u okviru Studije održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj (Institut za turizam, 2006.). Prema nalazima ove studije oko jedne četvrtine gostiju Dubrovnika negativno ocjenjuje utjecaj gostiju kruzera na atraktivnost boravka u Dubrovniku, naglašavajući problem povećanih gužvi zbog kojih se ugrožava ambijent grada. I stanovništvo Dubrovnika osjeća negativne posljedice razvoja turizma te ih 35% smatra da će daljnji rast turizma ugroziti kvalitetu života građana, dok 64% drži da su gosti kruzera slabi potrošači. Uzimajući u obzir pad percepcije gostoljubivosti zadnjih godina i povećani razvoj kruzing turizma realno je očekivati da bi ove ocjene danas mogle biti i nepovoljnije.

U skladu s navedenim, budući razvoj turizma u Hrvatskoj ne bi smio zanemariti moguće negativne posljedice po socio-kulturnu sferu, jer bi to moglo ugroziti kvalitetu života domicilnog stanovništva i privlačnost Hrvatske kao turističke destinacije. To se osobito odnosi na područja s povećanom koncentracijom turista u ljetnoj sezoni i na otoke kao najosjetljiviji dio hrvatskog priobalnog prostora. S druge strane, kontinentalni dijelovi naše zemlje pružaju gotovo velike mogućnosti turističkog razvoja bez negativnih posljedica na kvalitetu života domicilnog stanovništva i na percepciju Hrvatsku kao gostoljubive zemlje.



5. PODRŠKA JAVNOG SEKTORA RAZVOJU TURIZMA

5.1. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

Turistički je proizvod agregatna kategorija u čije je stvaranje uključen velik broj dionika i koji se formira na razini šire ili uže shvaćene turističke destinacije. U uvjetima rasta turističke aktivnosti i jačanja konkurentne borbe na svjetskoj razini, dugoročno održiva konkurentnost hrvatskog turizma podrazumijeva aktivno sudjelovanje i suradnju nositelja javne vlasti i privatnih poduzetnika, ali i brojnih institucija javnog sektora i civilnih udruga u sferi zaštite okoliša, kulture, prometa, zdravstva, sigurnosti i sl.

Kad je riječ o aktivnoj podršci javnog sektora razvoju turizma u nas u proteklih dvadeset godina, valja konstatirati da su njen fokus, obujam i/ili učinkovitost značajno oscilirali, ovisno o trenutnim političkim, socijalnim i/ili gospodarskim prioritetima, odnosno o stanju državnih financija. Pritom valja posebno istaknuti činjenicu da se turistički razvoj na regionalnoj i lokalnoj razini (županije i/ili općine/gradovi) danas, gotovo u cijelosti, financira iz vlastitih proračunskih izvora⁶¹. Valja naglasiti i činjenicu da je učinkovitost podrške javnog sektora bila snažno pozitivno korelirana s njenom sustavnošću. Drugim riječima, na onim područjima djelovanja gdje je podrška bila sustavnija, postignuti su bolji i/ili konkretniji učinci.

Vrlo dobar primjer kvalitetne podrške javnog sektora razvoju turizma u nas predstavlja dobro osmišljena, primjereno dozirana i učinkovito provedena sustavna promocija Hrvatske kao turističke destinacije, počevši od prvih dana nezavisnosti do danas, a što se najvećim dijelom mora pripisivati ciljanom djelovanju Hrvatske turističke zajednice, odnosno dobro ustrojenom sustavu regionalnih i lokalnih turističkih zajednica.

Nadalje, nikako ne bi trebalo previdjeti ni napore nositelja javne vlasti u kontinuiranom poboljšavanju prometne infrastrukture, uređenosti sve većeg broja javnih površina u (turističkim) gradovima i/ili mjestima diljem Hrvatske (parkovi, nasadi, čistoća), funkcioniranju sustava zdravstvene zaštite (ambulante za turiste, "sezonski" liječnici), ali i u održavanju javnog reda i sigurnosti u hrvatskim turističkim destinacijama tijekom sezone.

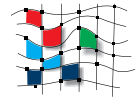
Ne može se poreći ni činjenica da su nositelji javne vlasti na nacionalnoj, regionalnoj i/ili lokalnoj razini ulagali određene napore i u traženje mogućih rješenja za različita uska grla u sferi tzv. destinacijske komunalne infrastrukture (otpadna odvodnja, vodoopskrba tijekom ljetnih mjeseci i sl.), kao i u zaštitu i/ili održavanje supstance vrijedne spomeničke baštine (uvođenje instituta spomeničke rente).

Aktivnu ulogu i pozitivan doprinos javnog sektora u izgradnji integralnog turističkog proizvoda Hrvatske prepoznali su i sami turisti. Naime, rezultati recentno provedenog istraživanja o stavovima i potrošnji turista u Hrvatskoj – TOMAS ljeta 2010⁶², ukazuju na činjenicu da su turisti koji posjećuju Hrvatsku uglavnom vrlo zadovoljni većinom elemenata turističke ponude hrvatskih turističkih destinacija koji su u neposrednoj ingerenciji javnog sektora. Riječ je o elementima kao što su osobna sigurnost, slikovitost i uređenost mjesta, kvaliteta informacija, čistoća plaža, ekološka očuvanost, prometna dostupnost, prezentacija kulturne baštine i/ili označavanje znamenitosti.

Međutim, percepcije gospodarskih subjekata i turističkih zajednica ukazuju i na određen broj još uvijek nedovoljno dobro riješenih pitanja u ingerenciji različitih institucija javnog sektora koje otežavaju razvoj turizma u nas. Najčešće spominjane teme su: visina fiskalnih i parafiskalnih da-

⁶¹ Istraživanje "Stavovi lokalne samouprave o turističkom razvoju", provedeno isključivo za potrebe izrade Glavnog plana i strategije razvoja turizma RH tijekom listopada 2011. godine, ukazalo je na činjenicu da se turistički razvoj županija, kad je riječ o onima u makro-regijama Sjeverni Jadran i Južni Jadran financira isključivo iz vlastitih sredstava županija, a samo u slučaju županija u makro-regiji Kontinentalna Hrvatska, manjim dijelom, i na teret Ministarstva turizma i EU fondova. Slična situacija obilježava i financiranje turističkog razvoja na lokalnoj razini (općine/gradovi)

⁶² Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj - TOMAS ljeta 2010, Institut za turizam, Zagreb, travanj 2011.



vanja, problematika tzv. turističkog zemljišta, sustav prostornog planiranja, upravljanje turističkim razvojem na lokalnoj razini, pomorsko dobro i njegova zaštita, upravljanje plažama, upravljanje prirodnim ljekovitim resursima.

Fiskalna i parafiskalna davanja

Ekonomski položaj turizma, posebice hotelijerstva, s poreznog aspekta je znatno nepovoljniji od onog u konkurentskim zemljama. Iako je pitanje poreznih i neporeznih nameta u posljednje vrijeme izuzetno eksponirano, a možda i eksploatirano, ukupna opterećenja fiskalnih i parafiskalnih davanja iznose preko 25% ostvarenog prihoda djelatnosti hoteli i restorani. Primjerice, samo PDV u hrvatskom turizmu iznosi 10% na usluge smještaja (ili smještaja s doručkom, polupansiona ili punog pansiona u svim vrstama komercijalnih ugostiteljskih smještajnih kapaciteta te agencijske provizije vezane za hotelske usluge), 23% na sva pića, odnosno 23% na sve ostale usluge. Istodobno, od zemalja u okružju, stopu PDV na usluge smještaja od 10% ima jedino Italija, dok je ona u Grčkoj 6,5%, Španjolskoj i Cipru 8%, Bugarskoj 7-9 %, Portugalu 6%, Malti 7% i Francuskoj 5,5%⁶³. Unatoč višegodišnjim upozorenjima turističkih poduzetnika da se po tom pitanju nešto napravi, nositelji javne vlasti ne razmatraju potrebu smanjenja PDV-a za turističko-ugostiteljske usluge.

Problematiku visoke stope PDV-a valja promatrati i u kontekstu sve većeg broja različitih parafiskalnih davanja lokalnog, regionalnog i/ili nacionalnog karaktera kojima se ne zna ni posve točan broj niti način na koji se obračunavaju, a među kojima, prema mišljenju turističkih poduzetnika, posebno valja ukazati na razne vodne naknade (naknada za uređenje voda, naknada za zaštitu vode, slivna naknada), doprinosi za šume, komunalne naknadu za korištenje gradskog zemljišta, HRT pretplatu koju hotel mora plaćati neovisno o tome da li je otvoren ili ne, naknadu za autorska muzička prava (tzv. ZAMP), ali i način obračuna i visinu spomeničke rente.

Turističko zemljište

Zakonom o pretvorbi društvenih poduzeća⁶⁴, odnosno Zakonom o privatizaciji⁶⁵ velik dio građevinskog zemljišta, koje su za potrebe svog poslovanja koristila i još uvijek koriste turističko-ugostiteljska poduzeća, nije procijenjen u vrijednost društvenog kapitala te, samim tim, ne predstavlja materijalnu imovinu (iskazanu u Aktivi bilance) ovih pravnih osoba. Prema procjeni Ministarstva pravosuđa, riječ je o 100.000.000 m² "turističkog zemljišta". Posljedice neriješenog vlasničkog pitanja su sljedeće:

- predmetno zemljište koristilo se bez valjane pravne osnove i na pravno neuredni način,
- zbog nemogućnosti ishođenja građevinske dozvole, na predmetnom zemljištu nije bilo moguće izvoditi građenje (uslijed neposjedovanja dokaza o vlasništvu zemljišta), odnosno
- na predmetnom zemljištu nije bilo moguće sklapanje pravnih poslova s drugim pravnim osobama (zakup).

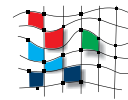
S obzirom da je neriješeno vlasničko pitanje nad turističkim zemljištem onemogućavalo unapređenje kvalitete turističkog proizvoda i predstavljalo pravno neodrživo stanje, nakon nekoliko pokušaja, tijekom 2010. godine konačno je usvojen Zakon o turističkom i ostalom građevinskom zemljištu kojim je utvrđeno da dotad neprocijenjeno turističko zemljište postaje, u idealnim dijelovima, suvlasništvo Republike Hrvatske i pojedinih trgovačkih društava, razmjerno veličini procijenjenog i neprocijenjenog zemljišta i na njemu podignutih građevina. Nadalje, zakonom je stipulirano da pravna osoba koja je dotad koristila takvo zemljište (kampovi, turistička naselja) može podnijeti zahtjev za dobivanje koncesije na suvlasničkom dijelu Republike Hrvatske na rok najdulje do 50 godina za što je dužno plaćati naknadu za koncesiju.

Po donošenju predmetnog zakona, nadalje, doneseni su i svi provedbeni propisi kojima se detaljno propisuje način, postupak i uvjeti za dobivanje koncesije, odnosno sve druge bitne elemente za regu-

⁶³ Izvor: www.hotrec.eu.

⁶⁴ NN 19/91.

⁶⁵ NN 21/96.



liranje problematike turističkog zemljišta⁶⁶. Neovisno o tome, međutim, provedba samog zakona još se ne odvija na zadovoljavajući način, osobito kad je riječ o izdavanju koncesija za kampove, a što je u nadležnosti Ministarstva turizma. Razloge za takvo stanje valja ponajviše tražiti u “raspetljavanju” složenih imovinsko-pravnih odnosa. Dok se takva situacija ne riješi, ulaganja u podizanje kvalitete ponude kampova i dalje će čekati.

S druge strane, iako je situacija nešto bolja s izdavanjem koncesija za turističko zemljište izvan tlocrta hotela i/ili turističkih naselja, a što je u ingerenciji lokalnih samouprava, valja naglasiti da neke jedinice lokalne samouprave već naplaćuju iznos koncesije, usprkos činjenici da još uvijek nije formiran Fond za razvoj turizma u koji bi se, sukladno zakonu, trebalo slijevati 60% prihoda po ovoj osnovi.

Sustav prostornog planiranja

Problematika prostornog planiranja u nas je, sukladno odredbama Zakona o prostornom uređenju i gradnji⁶⁷, u cijelosti u ingerenciji Ministarstva zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva. Prostornim se planovima na lokalnoj razini (općine/gradovi), između ostalog, definiraju i turističke razvojne zone pogodne za izgradnju pretežito hotela (T1), turističkih naselja (T2) i/ili kampova (T3). U uvjetima visokog stupnja decentraliziranosti sustava prostornog planiranja u nas, svaka je jedinica lokalne samouprave odgovorna za izradu (i provedbu) svog prostornog plana, pri čemu je uloga resornog ministarstva (Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva) uglavnom koordinativne i kontrolne naravi.

Osim što je spor i neučinkovit⁶⁸, sustav prostornog planiranja u nas umnogome obilježava i činjenica da on, u najvećem broju slučajeva, nema dovoljno spoznaja te, stoga, ne brine dovoljno o razvojnim interesima turističkog sektora. Uz nedovoljno kvalitetnu suradnju triju za turizam najvažnijih ministarstava (Ministarstvo turizma, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture i Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva), razlog za to valja, dobrim dijelom, tražiti i u činjenici da ni na regionalnoj i/ili lokalnoj razini, nositelji javne vlasti, za razliku od planiranja cestogradnje, vodoprivrede, elektroprivrede i drugih bitnih infrastrukturnih sustava, još uvijek ne raspolažu dugoročnim planovima turističkog razvoja⁶⁹ iz kojih bi prostorni planeri mogli jasno sagledati kakav se turizam i kakav se destinacijski turistički proizvod na određenom prostoru želi razvijati.

Upravljanje turističkim razvojem na regionalnoj/lokalnoj razini

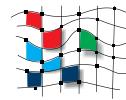
Predstavnici javne vlasti na regionalnoj i/ili lokalnoj razini izuzetno su važni dionici u procesu turističkog razvoja. Naime, uronjeni u problematiku lokalne zajednice i dobro upoznati s njezinim aspiracijama, vrlo su često inicijatori ne samo s turizmom povezanih komunalno-infrastrukturnih razvojnih projekata, već i lobisti za realizaciju različitih poduzetničkih projekata kod relevantnih županijskih i/ili državnih tijela.

⁶⁶ Riječ je o tri uredbe i to: a) Uredbi o postupku, načinu i uvjetima za dobivanje koncesije na turističkom zemljištu u kampovima u suvlasništvu RH (NN12/11); b) Uredbi o načinu i postupku procjene vrijednosti turističkog zemljišta, odnosno građevina u kampovima, načinu isplate kod civilne diobe, načinu utvrđivanja tržišne cijene ostalog građevinskog zemljišta za koje je na temelju posebnog propisa utvrđeno da služi za redovitu uporabu građevine (NN 12/11); kao i c) Uredbi o načinu, postupku i uvjetima procjene vrijednosti i prodaje turističkog zemljišta u vlasništvu jedinice lokalne samouprave te načinu, postupku i uvjetima za dobivanje koncesije na preostalom turističkom zemljištu u vlasništvu jedinice lokalne samouprave (NN 12/11).

⁶⁷ NN 76/07.

⁶⁸ Prijedlozi prostornih planova gradova/općina (kao i prostorni planovi područja posebnih obilježja), nakon provedene javne rasprave na lokalnoj razini, usklađuju se sa prethodno donesenim županijskim prostornim planovima za čiju su izradu odgovorne županije, dok se županijski prostorni planovi, nakon provedene javne rasprave i njihovog usvajanja na županijskoj razini, usklađuju sa prethodno donesenom Strategijom i Programom prostornog uređenja Države koji izrađuje (koordinira) Zavod za prostorno planiranje u sklopu Ministarstva zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva, a koji ocjenjuje Savjet prostornog uređenja Države. Dugotrajan, a često i jalov proces međusobnog usklađivanja prostornih planova višeg i nižeg reda, uslijed različitih interesa nositelja javne vlasti na lokalnoj, regionalnoj i centralnoj državnoj razini, otežava izdavanje građevinskih i lokacijskih dozvola, a time i realizaciju novih poduzetničkih inicijativa i razvojnih projekata.

⁶⁹ Riječ je o tzv. glavnim ili master - planovima turističkog razvoja nekog područja. Teorijski promatrano, naime, turistički glavni planovi turističkog razvoja nekog područja predstavljaju regulativni instrument države pomoću kojeg se stvaraju institucionalni preduvjeti za tzv. akumulaciju razvojnih čimbenika u sektoru usluga, ali i na širem području ekonomije doživljaja.



Međutim, kako su razvojni projekti na regionalnoj i/ili lokalnoj razini vrlo često povezani s velikim ulaganjima, u uvjetima kroničnog manjka vlastitih finansijskih sredstava, nositelji javne vlasti na regionalnoj i/ili lokalnoj razini prisiljeni su tražiti razna kompromisna rješenja kako bi što je moguće više napunili proračun. To često puta ima za posljedicu nedovoljno selektivno izdavanje lokacijskih i/ili građevinskih dozvola, ali i pojačano ubiranje sve većeg broja različitih fiskalnih i parafiskalnih nameta od lokalnih turističkih poduzetnika. U oba slučaja, riječ je o praksi koja ne pridonosi ni kvaliteti, niti dinamici turističkog razvoja.

S druge strane, izražena potreba za maksimiziranjem regionalnih i/ili lokalnih proračunskih prihoda često rezultira i pogodovanjem krupnom kapitalu u pripremi prostornih planova, uslijed čega se definiraju turističke razvojne zone, odnosno promoviraju turistički razvojni projekti koji ne udovoljavaju potrebi društveno odgovornog upravljanja prostorom, a time ni načelima održivog razvoja. Posljedice takve prakse očituju se u nekritičkim prenamjenama poljoprivrednog zemljišta u građevinsko, pojačanoj izgradnji apartmanskih jedinica, odnosno izgradnji na pomorskom dobru, što sve zajedno pridonosi ubrzanom degradaciji okoliša i gubitku prepoznatljivoga kulturnog identiteta pojedinih gradova/općina, kao i sve bržim urušavanjem socijalne kohezije lokalnog stanovništva.

Pomorsko dobro i njegova zaštita

Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama⁷⁰ određuje da *“pomorsko dobro čine unutarnje morske vode i teritorijalno more, njihovo dno i podzemlje, kao i sve što je s tim dijelom kopna trajno spojeno na površini ili ispod nje”*. Pomorsko dobro, osim luka, nasipa, sprudova, hridi, grebena, plaža, ušća rijeka koje se izlijevaju u more, kanala koji su spojeni s morem, odnosno živih i neživih prirodnih bogatstva u moru i morskom podzemlju, uključuje i morskobalu. Morskobala, na temelju odredbi predmetnog zakona, proteže se *“od crte srednjih viših visokih voda mora i obuhvaća pojas kopna koji je ograničen crtom do koje dopiru najveći valovi za vrijeme nevremena kao i onaj dio kopna koji po svojoj prirodi ili namjeni služi korištenju mora za pomorski promet i morski ribolov, te za druge svrhe koje su u vezi s korištenjem mora, a koji je širok najmanje šest metara od crte koja je vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda”*.

Iako je riječ o zakonu koji je već relativno dugo u na snazi, većina njegovih odredbi još se uvijek ne primjenjuje, ponajviše uslijed izrazite podnormiranosti, posebice u sferi imovinsko-pravnih odnosa. Nadalje, razloge za nedovoljnu primjenu zakonskih odredbi valja tražiti i u nepostojanju dovoljno jasnih kriterija za utvrđivanje obuhvata područja koje se smatra pomorskim dobrom⁷¹, uslijed čega za velik dio priobalja granice pomorskog dobra još uvijek nisu službeno utvrđene, a time ni uvedene u zemljišne knjige.

Neprimjenjivanje zakonskih odredbi na pomorskom dobru kao izuzetno vrijednom turističkom resursu Hrvatske ima za posljedicu brojne i različite zloporabe pomorskog dobra, od kojih su “divlja” gradnja stambenih objekata, izgradnja privatnih plaža (betoniranjem obale) i/ili izgradnja privatnih pristana najčešći pojavnici.

Upravljanje plažama

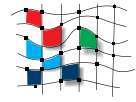
Plažama u priobalnom pojasu RH danas, u pravilu, upravljaju jedinice lokalne samouprave. Neovisno o činjenici da granice pomorskog dobra, uključujući i plažni prostor, u najvećem dijelu priobalja nisu ni utvrđene, niti upisane u zemljišne knjige, jedinice lokalne samouprave, u cilju boljeg punjenja vlastitih proračuna, imaju pravo davati koncesije i koncesijska odobrenja za obavljanje različitih uslužnih gospodarskih djelatnosti. Istodobno, uredba o postupku davanja koncesija⁷² i koncesijskih odobrenja⁷³ za plažni prostor, ne propisuje kriterije temeljem kojih povjerenstva trebaju obavljati izbor u slučaju više ponuda za istu lokaciju i/ili djelatnost.

⁷⁰ NN 158/03.

⁷¹ Kao na primjer Uredba o postupku utvrđivanja granice pomorskog dobra, NN 8/04.

⁷² NN 23/04 i NN 101/04.

⁷³ NN 36/04.



Nadalje, zakon ne definira ni kriterije u kojim slučajevima i u kojem opsegu koncesionar ima pravo na koncesiju koja uključuje ograđivanje plaže, odnosno drugi način njenog potpunog ili djelomičnog isključenja od javne uporabe, kao ni u kojem je slučaju moguća naplata ulaznica za korištenje plaže.

Upravljanje prirodnim ljekovitim resursima

Zdravstveni turizam postaje sve profiliranija i isplativija tržišna niša na globalnoj razini⁷⁴. Iako dobar dio kontinentalnog područja Hrvatske obiluje geotermalnim izvorima, od kojih se samo manji dio koristi u zdravstveno-turističke svhre, razvoj i/ili "puštanje u pogon" novih kapaciteta zdravstveno-turističke ponude u nas povezan je s dugotrajnim i krajnje neizvjesnim pravno-proceduralnim postupkom. Naime, geotermalni izvori predstavljaju nacionalno rudno bogatstvo čija gospodarska eksploatacija podliježe prethodnom odobrenju Ministarstva gospodarstva, rada i poduzetništva. Istodobno, obavljanje zdravstveno-lječilišne djelatnosti uporabom provjerenih ljekovitih učinaka geotermalne vode zahtijeva i suglasnost Ministarstva zdravstva i socijalne skrbi. Nadalje, ulazak u realizaciju zdravstveno-turističkog projekta nije moguć ni bez suglasnosti Ministarstva zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva, odnosno Ministarstva turizma, a temeljem usuglašenosti s odredbama Pravilnika o razvrstavanju, kategorizaciji i posebnim standardami ugostiteljskih objekata. Konačno, ne treba zaboraviti ni činjenicu da je, temeljem dugogodišnjih koncesija o istraživanju i/ili eksploataciji geotermalnih izvora RH, INA još uvijek ima status koncesionara na većini potencijalno isplativih geotermalnih izvora u nas, uslijed čega valja razriješiti i ovu potencijalnu prepreku.

5.2. OCJENA RAZVOJNOG TRENUTKA

Usprkos neosporne činjenice da su nositelji javne vlasti na nacionalnoj, regionalnoj i/ili lokalnoj razini svojim dosadašnjim djelovanjem kroz namjensko usmjeravanje dijela proračunskih rashoda, ponekad i nesvjesno, aktivno podupirali razvoj turizma u Hrvatskoj, razvidno je da dosadašnja, nedovoljno sustavna i nedovoljno vertikalno koordinirana⁷⁵ podrška javnog sektora, osobito u nedostatku strateških razvojnih dokumenata na regionalnoj i lokalnoj razini, neće biti dovoljna ne samo za unapređenje trenutne, već ni za očuvanje postojeće konkurentske pozicije hrvatskog turizma. Na to nas upućuju i recentno provedenog anketnog istraživanja stavova nositelja javne vlasti na županijskoj i općinskoj/gradskoj razini⁷⁶, osobito u pogledu nedostatka strateških razvojnih dokumenata⁷⁷ i/ili loše dinamike njihova provođenja⁷⁸.

Naime, uslijed činjenice da potreba za strateškim osmišljavanjem poželjnog turističkog razvoja (definiranje vizije), kao ni potreba za njegovom efikasnom operacionalizacijom u Hrvatskoj još uvijek nisu dovoljno prepoznate kao *conditio sine qua non* efikasnog upravljanja i/ili dugoročno održivog usmjeravanja turističkog razvojnog procesa, kako na nacionalnoj, tako osobito na regionalnoj i/ili lokalnoj razini, današnje aktivnosti javnog sektora još uvijek često karakterizira ne samo nedovoljna efektivnost u usmjeravanju s turizmom povezanih proračunskih rashoda, već i nedovoljna odgovornost za provjeru učinaka njihovog korištenja. Kao rezultat takve prakse, hrvatski turizam još uvijek karakterizira: a) nedostatak cjelovitog, javno prihvaćenog konceptualnog okvira za usmjeravanje razvojnog procesa, b) nedostatak jasnog operativnog programa djelovanja svih aktera turističke

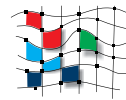
⁷⁴ Prema istraživanjima European Travel Monitor-a na putovanja koja su dominantno motivirana zdravljem otpada danas oko 15% ukupnog europskog međunarodnog turističkog prometa.

⁷⁵ Riječ je o nedovoljnoj koordinaciji aktivnosti na nacionalnoj s onima na regionalnoj i lokalnoj razini.

⁷⁶ Istraživanje "Stavovi lokalne samouprave o turističkom razvoju" ukazalo je na činjenicu da čak 63% županija i 62,7% jedinica lokalne samouprave makro-regije Kontinentalna Hrvatska, kao i 50% županija i 49,3% jedinica lokalne samouprave makro-regije Južni Jadran, odnosno 33% županija i 63,6% jedinica lokalne samouprave makro-regije Sjeverni Jadran smatra da s nacionalne razine nema dovoljnu podršku u razvoju turizma.

⁷⁷ Istraživanje "Stavovi lokalne samouprave o turističkom razvoju" pokazuje da svega oko 20% jedinica lokalne samouprave u nas raspolaže strateškim razvojnim dokumentom kojim se razmatra problematika turističkog razvoja. Pritom je situacija najbolja u makro-regiji Sjeverni Jadran u kojoj 47,3% gradova/općina ima takav razvojni dokument, dok je podjednako loša u makro-regijama Južni Jadran i Kontinentalna Hrvatska u kojima tek svaka peta do šesta jedinica lokalne samouprave raspolaže dokumentom koji razrađuje njen plan turističkog razvoja.

⁷⁸ Posebno valja istaknuti i činjenicu da prema rezultatima istog istraživanja čak 76% gradova i/ili općina u makro-regiji Sjeverni Jadran, odnosno 75% gradova i/ili općina u makro-regiji Južni Jadran presporo ili nikako ne primjenjuje zaključke usvojenih strateških smjernica turističkog razvoja, zbog različitih razloga, od kojih je najčešći nedostatak financijskih sredstava.



razvojne politike, kao i c) nedostatak saznanja o tome kakvi su turistički razvojni projekti ekonomski poželjni i društveno prihvatljivi. Nije stoga nikakvo čudo da nositelji javne vlasti na nacionalnoj, regionalnoj i/ili lokalnoj razini još uvijek nemaju jasan i/ili dovoljno usuglašen stav o primjerenosti pojedinih sadržaja turističke ponude (u kontekstu njihovog utjecaju na okoliš i/ili život lokalne populacije), o prioritetima u razvoju pojedinih turističkih proizvoda, o načinu primjerenog vođenja destinacijske razvojne politike, o ulozi stranog kapitala u turističkom razvoju Hrvatske, odnosno o prihvatljivosti turističkih razvojnih projekata koji kombiniraju biznis nekretninama s klasičnim turističkim poslovanjem. Isto tako, ne treba previše čuditi niti činjenica da se u nedostatku adekvatne razvojne vizije dugi niz godina odgađalo ne samo rješavanje problematike tzv. turističkog zemljišta, već i završetak procesa privatizacije i/ili restrukturiranja turističkih poduzeća u većinskom javnom vlasništvu, odnosno ulazak u nekoliko iznimno atraktivnih tzv. “greenfield” i/ili “brownfield” projekata na lokalitetima u 100%-tnom državnom vlasništvu.

U takvom je društveno-gospodarskom i mentalnom okružju, bez obzira na izuzetan napor Ministarstva turizma u poticanju malih i srednjih poduzetničkih projekata hrvatskih građana⁷⁹ i neovisno o relativno dobro osmišljenom Zakonu o poticanju investicija, a za razliku kako od nekih zemalja u neposrednom okružju (Slovačka, Mađarska, Češka, Crna Gora), tako i od nekih zemalja Mediterana s brzo rastućim turističkim gospodarstvom (Turska, Portugal, Egipat, Tunis), bilo vrlo teško zainteresirati (međunarodno) relevantne investitore za pojačana ulaganja u hrvatski turizam. To, nažalost, potvrđuje i dosadašnji broj realiziranih, s turističkim privređivanjem povezanih investicija veće vrijednosti.

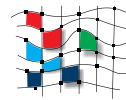
5.3. INSTITUCIONALNE PREPREKE

Nedovoljna uključenost javnog sektora u promišljanju i/ili usmjeravanju dugoročno poželjnog turističkog rasta i razvoja kako Hrvatske u cjelini, tako i pojedinih njenih županija i/ili općina dobrim je dijelom i posljedica za turizam ne baš sretnih rješenja u strukturi centralne izvršne vlasti, a time i podjele ingerencija pojedinih hrvatskih ministarstava. Tome valja pridodati i očito nedovoljno razumijevanje činjenice da je turizam izuzetno kompleksna aktivnost za čiju je konkurentnost potrebno osigurati i efikasnu suradnju različitih sfera gospodarstva i društvenih djelatnosti, a što u Hrvatskoj trenutno, usprkos velikom naporu Ministarstva turizma, još uvijek nije slučaj.

Ministarstvo turizma, naime, kao resorno ministarstvo zaduženo za sva pitanja turističkog razvoja RH, ima ulogu stvaranja kvalitetnog i razvojno poticajnog pravnog okvira koji vodi računa o interesima kako poduzetničkog sektora, tako i o državnim interesima. Nadalje, ovo ministarstvo zaduženo je i za formuliranje strategije razvoja turizma na području RH, a obavlja i poslove vezane za formuliranje operativne turističke politike i razvoj turističkih proizvoda. Konačno, u okviru njega djeluje i sustav turističkih zajednica preko kojih se hrvatski turistički proizvod, odnosno hrvatske turističke regije uspješno promoviraju na međunarodnim tržištima.

S druge strane, Ministarstvo turizma nije nadležno za cijeli niz čimbenika i/ili institucija koje svakodnevno, neposredno i posredno, bitno utječu ne samo na konkurentsku sposobnost i/ili razvojne perspektive turističke aktivnosti u nas, već i na globalnu percepciju Hrvatske kao turističke destinacije. Riječ je ne samo o kompleksnoj problematici razvoja prometne i komunalne infrastrukture, mjerama zaštite i očuvanja vrijedne prirodne i kulturno-povijesne resursno-atraksijske osnove, određivanju namjene korištenja ukupno raspoloživog (ne samo turističkog) prostora, definiranju turističkih razvojnih zona i njihove namjene, utvrđivanju kriterija i smjernica dopuštene turističke izgradnje, utvrđivanju načina korištenja obalnog pojasa, kao i načina upravljanja plažama, već i o problematici primjerene fiskalne (i/ili parafiskalne) opterećenosti turističkih poduzeća, sustavu poticaja investicijske aktivnosti, tečaja kune i sl. Svemu ovome valja dodati i problematiku sigurnosti turista, učinkovitost sustava zdravstvene zaštite u destinaciji, odnosno kvaliteti neposrednih turističkih djelatnika, a koja proizlazi iz značajki postojećeg obrazovnog sustava.

⁷⁹ Za razliku od generalno postavljenog sustava poticaja investicijske aktivnosti (Zakon o poticanju ulaganja, NN 138/06), specifični sektorski poticaji Ministarstva za turizam (osobito u slučaju programa “Poticaj za uspjeh” i “Pod stoljetnim krovovima”), pokazali su se vrlo interesantnim i, za potencijalne korisnike, vrlo djelotvornim poticajnim instrumentom. O tome najbolje svjedoči brzi rast novoizgrađenih malih obiteljskih smještajnih kapaciteta tijekom posljednje 2 – 3 godine.



Drugim riječima na razvoj turizma na prostoru RH u velikoj mjeri, a da se o tome ne vodi previše računa, utječu zakonska rješenja, provedbene odluke i/ili aktivnosti većeg broja hrvatskih ministarstava i/ili javnih poduzeća pod njihovom ingerencijom. U tom kontekstu, osobito valja spomenuti neposrednu povezanost i ulogu koju na turističko privređivanje, osim Ministarstva turizma, imaju: Ministarstvo zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva⁸⁰, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture⁸¹, Ministarstvo regionalnog razvoja, šumskog i vodnog gospodarstva⁸², Ministarstvo kulture⁸³, Ministarstvo gospodarstva⁸⁴, Ministarstvo financija⁸⁵, odnosno Ministarstvo zdravstva⁸⁶.

Nadalje, kako su sva prethodno navedena ministarstva potpuno autonomna u svom djelovanju, pri čemu je, ovisno o konkretnim prioritetima i/ili ciljevima koji se pokušavaju realizirati, međuresorna suradnja pojedinih Ministarstava više iznimka nego pravilo, samo se slučajno može "poklopiti" da pojedina zakonska rješenja, provedbene mjere i/ili aktivnosti drugih ministarstava, pozitivno i efikasno pridonose konkurentnosti hrvatskih turističkih poduzeća, razini poduzetničke aktivnosti u turizmu, odnosno razvoju hrvatskog turističkog proizvoda u cjelini.

Svemu tomu valja pridodati i nedovoljnu usuglašenost poslovnih politika određenog broja javnih poduzeća čije poslovne odluke, razvojni prioriteti i/ili poslovna politika na različite načine također utječu na problematiku konkurentnosti hrvatskog turizma, a čije operativno poslovanje, još uvijek obilježavaju ponajviše vlastiti gospodarski i/ili financijski interesi dok je međusobna suradnja među njima u cilju povećanja konkurentnosti hrvatskog turističkog sektora i dalje zanemariva.

U skladu s prethodnim konstatacijama, može se zaključiti da Ministarstvo turizma ima dosta skučen manevarski prostor u kojem često ne nailazi na dovoljnu podršku drugih ministarstava, odnosno javnih poduzeća pod njihovom ingerencijom. Samim time, bez boljeg razumijevanja kompleksne problematike turističkog razvoja od strane svih institucija središnje državne vlasti, odnosno uočavanja potrebe međusobnog usklađivanja i usuglašavanja dugoročno poželjnih razvojnih ciljeva i prioriteta svih sastavnica državne vlasti, teško će biti značajnije unaprijediti današnju konkurentnu poziciju hrvatskog turizma i stvoriti preduvjete za njegov ubrzan, kvantitativni i kvalitativni, rast u budućnosti.

5.4. ISKUSTVA NEKIH MEDITERANSKIH ZEMALJA

Iskustva mediteranskih zemalja, različitog stupnja društveno-ekonomske razvijenosti, ukazuju na zaključak da je neposredna uloga države u aktivnom poticanju turističkog razvoja to manja, što je određena zemlja na višem stupnju gospodarskog razvoja, odnosno što je autonomni interes privatnog kapitala veći.

U skladu s prethodnom konstatacijom, a ne računajući pritom na neizostavnu uključenost javnog sektora u promociju nacionalnog turizma, uloga države u visoko razvijenim mediteranskim zemljama, članicama EU (Italija, Španjolska, Francuska, Portugal), svodi se, u pravilu, na uspostavljanje transparentnog institucionalnog okvira kojim su striktno propisani način, uvjeti i okviri unutar kojih privatni investitori mogu djelovati, kao i jasne smjernice koje na tom putu valja slijediti⁸⁷. Podjela odgovornosti je, pritom, strogo podijeljena: javni sektor propisuje uvjete (regulatorna funkcija), odnosno kontrolira cjelokupni proces razvoja (nadzorna funkcija), dok privatni sektor daje inicijativu za pokretanje razvojnih projekata i snosi cjelokupnu odgovornost (i poduzetnički rizik) za njihovu

⁸⁰ koje definira turističke razvojne zone, utvrđuje dubinu zaštićenog obalnog pojasa te propisuje uvjete gradnje.

⁸¹ koje je zaduženo za reguliranje problematike pomorskog dobra, a što implicira i upravljanje plažnim prostorom, izgradnju marina i sl.

⁸² koje u svojoj ingerenciji ima lovstvo, opskrbu naselja s pitkom vodom, izgradnju javnih vodoopskrbnih i javnih kanalizacijskih sustava, zaštitu voda od zagađivanja kao i poticanje razvoja područja koja zaostaju za nacionalnim razvojnim prosjekom.

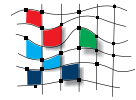
⁸³ koje je, osim za zaštitu kulturno-povijesne baštine i upravljanje suvremenom kulturnom produkcijom Hrvatske, zaduženo i za upravljanje nacionalnim parkovima.

⁸⁴ u čijoj se ingerenciji kako politika izdavanja koncesija, tako i kreiranje politike državnih poticaja.

⁸⁵ u čijoj je nadležnosti, između ostalog, visina fiskalnog i/ili parafiskalnog opterećenja gospodarskih subjekata u turizmu.

⁸⁶ koje je odgovorno za efikasno funkcioniranje sustava javnog zdravstva u turističkim odredištima Hrvatske, već pod čijom je neposrednom ingerencijom ne samo poslovanje većine kapaciteta zdravstveno-lječilišne ponude RH, već i izdavanje koncesija za korištenje termalnih izvora, ključnih prirodnih zdravstveno-lječilišnog činitelja.

⁸⁷ S izuzetkom, donekle, Grčke u kojoj od 2000. godine, u funkciji aktivnog upravljanja turističkim portfeljem u državnom vlasništvu, djeluje tzv. "Tourism Development Company". Ovo javno poduzeće upravlja s preko 350 nekretnina u javnom vlasništvu – casina, hoteli, marine, plaže, golf tereni, termalni izvori, kampovi, ski-resorti i sl. te kontrolira površinu od preko 70 km².



realizaciju. Pritom se maksimalno poštuje, uobičajena standardna procedura javnog prikupljanja ponuda u sferi razvoja i upravljanja projektom od njegove inicijacije do realizacije.

Za razliku od ovih zemalja, manje razvijene mediteranske zemlje u kojima je razvoj turizma prepoznat kao važan generator zapošljavanja i/ili društveno-ekonomskog rasta, postoji nekoliko dobrih primjera u kojima nositelji javne vlasti preuzimaju ulogu svojevrsnog "razvojnog brokera".

Posebno u tom kontekstu valja izdvojiti Tursku, Maltu i Egipat. Ipak, i ove zemlje karakterizira sustavan i planski pristup u pripremi i realizaciji turističkih razvojnih projekata, a što podrazumijeva kako inicijalnu izradu strateških razvojnih dokumenata, tako i transparentan proces upravljanja razvojnim projektima

Turska

Intenzivni razvoj turizma i hotelijerstva u Turskoj u posljednjih je dvadesetak godina najneposrednije povezan s vrlo aktivnom ulogom središnje državne vlasti, pri čemu ta uloga značajno prelazi u svijetu uobičajenu praksu stvaranja povoljne investicijske klime. U Turskoj, naime, u cilju ubrzanog razvoja utvrđenih turističkih zona/lokaliteta država ima pravo direktnog uplitanja u postojeće imovinsko-pravne odnose (nacionalizacija), a zakonom je propisana i potreba neposrednih državnih ulaganja u infrastrukturno opremanje takvih zona, sve u cilju da ih se učini maksimalno privlačnim za renomirane investitore.

Središnja javna institucija odgovorna za sva pitanja povezana s planiranjem, upravljanjem, poticanjem i/ili nadziranjem razvoja turizma u Turskoj je Ministarstvo kulture i turizma⁸⁸, dok Zakon za poticanje turizma⁸⁹ predstavlja krovni zakonski akt kojim su regulirana sva bitna pitanja povezana s poticanjem i upravljanjem turističkim razvojem.

Sukladno odredbama navedenog zakona, cijeli proces planiranja i usmjeravanja razvoja turizma temelji se na procesu turističkog master - planiranja kojim se utvrđuju posebno interesantne turističke razvojne zone, turistička područja i/ili turistički centri, pri čemu se osobito vodi računa o prirodnom, povijesnom, arheološkom i socio - kulturnom nasljeđu, odnosno o atraktivnosti pojedinih regija za razvoj određenih vrsta turizma.

Unutar prethodno definiranih zona, kao i unutar (užih) turističkih područja i/ili centara, bez obzira na trenutni vlasnički status, Ministarstvo kulture i turizma ima ovlasti da naruči izradu, modificira i/ili verificira postojeće prostorne planove, neovisno o razini njihova obuhvata (od master - planova regija do detaljnih provedbenih planova konkretnih lokaliteta). Isto tako, sve kupoprodaje, najmovi, prostorne alokacije i infrastrukturni projekti koji na bilo koji način mogu rezultirati određenim učincima na okoliš, moraju prethodno biti verificirani od strane Ministarstva.

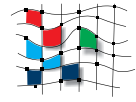
Sve nekretnine u državnom vlasništvu (šume, livade, prometnice) koje se nalaze u okviru turističkih zona, područja i/ili centara i za koji su, sukladno tome, izrađeni novi i/ili modificirani postojeći prostorni planovi, automatski se, na zahtjev Ministarstva, isknjižuju iz vlasništva javnih institucija koje su ih do tada posjedovale i uknjižuju kao imovina Ministarstva. Pritom državna riznica ne zahtijeva od Ministarstva nikakvo plaćanje za preuzete nekretnine sve do trenutka kad se cijela zona, područje i/ili centar predviđen za razvoj turizma ne prenese na konkretnog privatnog investitora.

Nadalje, sve nekretnine koje se nalaze na turistički interesantnim područjima, a u vlasništvu su različitih javnih (paradržavnih) institucija, također se na zahtjev Ministarstva isknjižuju iz dosadašnjeg vlasništva i uknjižuju kao imovina Ministarstva u roku od dva mjeseca od dana izdavanja takvog zahtjeva. Cijena i uvjeti plaćanja u svim se takvim slučajevima utvrđuju neposrednom pogodbom između Ministarstva kulture i turizma i javnih institucija.

Konačno, sve nekretnine u privatnom vlasništvu u zonama obuhvata područja predviđenih za turistički razvoj, a čiji vlasnici nisu certificirani za turističko poslovanje, bit će automatizmom također ekspropirane i zavedene u zemljišne knjige kao državno vlasništvo, nakon čega će se u roku od mjesec dana preknjižiti u korist Ministarstva kulture i turizma. U slučaju bilo kakvih nesuglasica, ekspropirana

⁸⁸ www.tourismturkey.org.

⁸⁹ Law for the Encouragement of Tourism, Ministry of Culture and Tourism, 1982.



strana može započeti sudski spor s Ministarstvom, pri čemu predmet spora ne može biti sam čin eksproprijacije, već isključivo (pravedna) visina naknade. Isto tako, sama činjenica da se spor vodi i/ili pokreće ne može (ni privremeno) zaustaviti proces eksproprijacije i stavljanje dotičnog zemljišta/nekretnine u funkciju razvoja turizma i hotelijerstva.

Nakon što je na prethodno opisani način "zaokružena" cijela zona, područje i/ili centar za turistički razvoj, javna vlast u čijoj je ingerenciji dotična zemljišna čestica, ima obvezu da ga kompletno infrastrukturno opremi sukladno veličini i prostornoj dispoziciji sadržaja predviđenih prostornim planom. To uključuje izgradnju cestovne mreže, sustava vodoopskrbe, kanalizacijskog sustava, elektroenergetskog sustava i telekomunikacijskog sustava. Pri tome valja naglasiti da ove radove u cijelosti financiraju Ministarstvo kulture i turizma i jedinica lokalne uprave na teret svojih proračunskih prihoda.

Nakon što je izvršilo sve potrebne predradnje, Ministarstvo kulture i turizma priprema javni natječaj za razvoj i eksploataciju oformljenih turističkih zona, područja i/ili centara turističko-hotelijerskog razvoja, a na koji se mogu odazvati sve fizičke i pravne osobe turske ili bilo koje druge nacionalnosti. Pobjednik na natječaju (glavni developer) dobiva, u pravilu, koncesiju za razvoj cijele zone i/ili područja te mu se, sukladno odredbama u natječajnoj dokumentaciji, izdaje trajno pravo na gradnju. Trajno pravo na gradnju unutar cijelog obuhvata zone je prenosivo na druge fizičke i/ili pravne osobe, pri čemu je glavni developer odgovoran prema Ministarstvu za ispunjenje svih preuzetih obveza, što implicira da mora kontrolirati i aktivnosti svakog potkoncesionara. Po isteku razdoblja valjanosti koncesije, svi izgrađeni objekti, uključujući i pomoćne sadržaje koji se nalaze u zoni obuhvata, bez izuzetka i bez ikakvog dodatnog obeštećenja dotadašnjih koncesionara, prelaze u vlasništvo državne riznice.

Osim što su turističkom privređivanju privedena dotad ekonomski nedovoljno valorizirana područja, u razdoblju od 1998. - 2008. ukupni smještajni kapacitet Turske povećavan je s oko 300 tisuća na oko 570 tisuća kreveta (prosječna stopa rasta od oko 6,1% godišnje), pri čemu je još preko 200 tisuća kreveta u izgradnji. Posebno valja ukazati i na strukturu smještajne ponude Turske u kojoj se čak oko 83% odnosi na hotelski smještaj, dok dodatnih oko 10% predstavlja smještaj u turističkim naseljima. Dinamičan rast i kvalitativna struktura smještajnih kapaciteta, uz kvalitetnu promociju, rezultirao je i činjenicom da je Turska prema podacima iz 2009. godine, izrasla u sedmu najposjećeniju zemlju svijeta⁹⁰. Nadalje, u razdoblju od 1990. do 2008. godine udio Turske u međunarodnim turističkim dolascima povećao se s 1,1% na 2,7%, dok se njen udio u međunarodnim prihodima u istom razdoblju povećao s 1,2% na 2,3%⁹¹. Tursku je tijekom 2010. godine posjetilo preko 28,5 milijuna turista čija je potrošnja dostigla preko 22 mlrd USD.

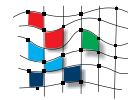
Malta

Razvoj turizma na Malti započeo je koncem 1950-tih godina, kad je vlada započela s programom inicijalnih kapitalnih ulaganja u turističku infrastrukturu (osobito pristup plažama), te u promidžbu Malte kao turističke destinacije. Nadalje, sredinom 1960-tih godina, vlada je započela s programom aktivnog sponzoriranja hotelske izgradnje. Iako je tijekom 1970-tih, centralna državna vlast prestala aktivno poticati hotelsku izgradnju, u razdoblju između 1970. i 1980. godine, broj kreveta u hotelima povećan je za 3.000, a značajno su povećani i kapaciteti u apartmanima (na oko 29.000 kreveta koncem 1981). Ovakav razvoj smještajnih kapaciteta pokazao se prevelikim opterećenjem za postojeće infrastrukturne sustave, pri čemu su najveći problemi bili povezani s nedostatkom pitke vode. Sredinom 1980-tih godina vlada je, stoga, bila prisiljena financirati dodatne aktivnosti u cilju premošćivanja infrastrukturnih ograničenja. Te su aktivnosti, između ostalog, uključivale izgradnju desalinizacijskog postrojenja kapacitiranog za osiguranje više nego dovoljnih količina vode, izgradnju potpuno novog vodovoda, odnosno ekstenzivno uređenje prometnica.

Ponajviše uslijed činjenice da se broj raspoloživih smještajnih objekata (broj kreveta), kao i godišnji broj turističkih dolazaka i noćenja približio gornjoj granici prihvatljivosti, aktivna uloga države u

⁹⁰ Turkish Tourism Industry Report, Deloitte, 2010.

⁹¹ Turkish Tourism Industry Report, Deloitte, 2010.



turističkom razvoju tijekom 1980-tih godina okrenula se stvaranju institucionalnih preduvjeta za dugoročnu održivost i povećanje ekonomskih koristi od turizma⁹².

Za razliku od mjera aktivnog poticanja izgradnje smještajnih kapaciteta u prethodnim godinama, nositelji su javne vlasti koncem 1980-tih godina prepoznali da je dugoročno održivi turistički razvoj povezan ponajviše sa sustavom upravljana prostorom i zaštitom okoliša, dok su mjere direktnog državnog poticanja od sekundarnog značenja. U tom kontekstu, dakle, 1992. godine Malta je usvojila potpuno novu legislativu u domeni upravljanja raspoloživim turističkim prostorom i zaštite okoliša. Isto tako, tih je godina osnovana i krovna nacionalna planerska institucija pod nazivom Malta Environment and Planning Authority (MEPA). Od svog osnutka, MEPA je postala nezaobilazna institucija preko koje državna administracija kontrolira i usmjerava turistički razvoj⁹³. Nadalje, tijekom pripreme pojedinih razvojno-investicijskih projekata, MEPA ima zakonsku obvezu da obavi javne konzultacije sa svim fizičkim i/ili pravnim osobama (stanovništvo, poduzetnici, civilne i/ili nevladine udruge, komunalna poduzeća i sl.) koji bi, direktno ili indirektno, mogli biti potencijalno involvirani planiranim razvojem.

Pod pokroviteljstvom Ministarstva turizma Malte, 1999. godine formirana je i posebna plansko-regulativna institucija, Malta Tourism Authority (ili MTA)⁹⁴, specijalizirana za upravljanje cjelokupnim turističkim razvojem na otoku. Uloga MTA, između ostalog, podrazumijeva i:

- savjetovanje izvršne vlasti o svim pitanjima povezanim s planiranjem i razvojem turističko-hotelijerske djelatnosti, kao i potrebne infrastrukture koja podupire turističku djelatnost,
- savjetovanje izvršne vlasti o pitanjima povezanim s operativnim poslovanjem u djelatnosti turizma i hotelijerstva, uključujući i izdavanje svih potrebnih dozvola za izgradnju objekata, njihovu kategorizaciju i vođenje poslovanja, odnosno
- pružanje pomoći i savjetovanje u svim pitanjima povezanim s djelatnošću turizma i hotelijerstva, uključujući i poduzimanje aktivnosti i vođenje konkretnih razvojnih projekata.

Što se tiče današnje uloge državne administracije Malte u turističkom razvoju, valja reći da je ona svedena, gotovo isključivo, na osiguranje transparentnog zakonodavnog okvira i direktivni nadzor (striktno poštivanje prostorno planskih odrednica, kontrola izdavanja uporabnih dozvola, striktno pridržavanje pravilnika o kategorizaciji i sl., pri čemu dvije, prethodno navedene državne institucije/agencije igraju ključnu ulogu.

Egipat

Iako se Egipat tradicionalno oslanjao na kulturnu baštinu i maksimalno ulagao u promidžbu atrakcija kao što su piramide i/ili centri kulturnog turizma u Gornjem Egiptu (Luksor, Abu Simbel, Asuan), u posljednjih dvadesetak primjetan je sve veći iskorak u razvoj odmorišnog turizma u priobalju. Pritom posebno valja istaknuti činjenicu da se, za razliku od relativno divlje izgradnje početkom osamdesetih godina, razvoj turizma danas odvija isključivo prema odrednicama nacionalne strategije turističkog razvoja.

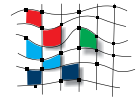
Za efikasno provođenje nacionalne strategije turističkog razvoja ključne su specijalizirane državne agencije koje predstavljaju nezaobilazno mjesto u planiranju i usmjeravanju cjelokupnog razvojnog procesa, a što osobito dolazi do izražaja kod turističkih mega projekata duž obale Crvenog mora. U tom kontekstu, posebno valja izdvojiti ulogu Turističke razvojne agencije (engl. *“Tourism Development Authority”* ili TDA) koja je osnovana pod pokroviteljstvom egipatskog Ministarstva turizma s ciljem da:

- donosi/revidira nacionalnu strategiju razvitka turizma i hotelijerstva,
- smanji ulogu javnog sektora u razvitku turizma i hotelijerstva,
- kreira i promiče prilike za ulaganje u djelatnost turizma i hotelijerstva s osobitim naglaskom na ulogu privatnog sektora,

⁹² Dodds, R.: Malta's Tourism Policy: Standing Still or Advancing towards Sustainability? *Island Studies Journal*, Vol 2, No. 1, 47-66, i Metaxas, T.: Place marketing, strategic planning and competitiveness: The case of Malta. *Discussion Paper Series*, 13 (20): 449-476.

⁹³ www.mepa.org.mt

⁹⁴ www.mta.com.mt



- poveća stupanj koordinacije između državnih institucija povezanih s razvojem turizma i hotelijerstva,
- preuzme vodeću ulogu u promicanju turističkog potencijala Egipta, odnosno
- pri planiranju koncepata najbolje uporabe, promiče zdrava, provjerena i “best practice” rješenja povezana s očuvanjem okoliša.

Iako se strategija razvoja turizma oslanja na privatni kapital, TDA vodi cijeli razvojni proces na način da, primjenom ekonomskih poticaja, stimulira privatne poduzetnike da u planiranju i dizajnu turističkih sadržaja, njihovoj izgradnji, infrastrukturnom opremanju i vođenju poslovanja primjenjuju najviše standarde kvalitete. U tom je smislu TDA donijela niz zakonodavnih odredbi kojih se privatni investitori moraju pridržavati u svakoj fazi razvoja nekog turističkog lokaliteta/zone. Drugim riječima, privatni poduzetnici imaju inicijativu u iskazivanju interesa za razvoj određenih lokacija, dok TDA ima zadatak da verificira da li je iskazani interes u suglasju sa usvojenom strategijom razvoja turizma zemlje, odnosno da li se odnosi na prioritetna područja i/ili prioritetne projekte.

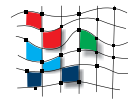
Što se tiče konkretnog razvojnog modela, TDA preferira model tzv. “turističkih centara”. Turistički centri predstavljaju zaokružene samostojeće cjeline s unaprijed utvrđenom (od strane TDA verificiranom i odobrenom) maksimalnom veličinom smještajnih kapaciteta, strukturom i prostornom dispozicijom različitih sadržaja ponude, a koji obuhvaćaju površinu od 500 000 m² do 5 - 6 milijuna m². Turistički centri (resorti) se sastoje od diversificirane ponude različitih vrsta smještajnih kapaciteta (uključujući i vile za prodaju), rekreacijskih, komercijalnih i kulturno-zabavnih sadržaja, kao i smještaja, odnosno svih potrebnih javnih sadržaja (škole, vrtići, zdravstvene ustanove) namijenjenog zaposlenicima centara. Nadalje, većina turističkih centara nudi širok spektar hotela različitih kategorija (od 3*, u vlasništvu i pod operativnim vođenjem domaćih poduzetnika, do velikog broja objekata s 5* sa svjetski poznatim brandom i internacionalnim menadžmentom). Temeljem ugovora s TDA-om, privatni poduzetnici – developeri čiji su projekti prethodno verificirani i odobreni, u pravilu, kupuju od države cijelo zemljište na kojem će se planirani razvoj događati te preuzimaju odgovornost za izgradnju svih sadržaja ponude, uključujući i svu potrebnu infrastrukturu, kao i za vođenje poslovanja u fazi eksploatacije turističkog centra.

U želji da maksimalno pojasni potencijalnim investitorima što se od njih očekuje, TDA je izdala i posebne smjernice koje sadrže vitalne informacije i/ili upute o potrebnoj kvalitativnoj razini kako svih objekata infra i suprastrukture, tako i potrebnim mjerama zaštite okoliša, uključujući i problematiku energetske učinkovitosti.

Rezultati aktivne državne politike i upravljanja razvojem turizma u Egiptu više su nego impresivni⁹⁵. Osim što su uvedena jasna i transparentna pravila igre, osobito u sferi zaštite okoliša i resursne osnove, u razdoblju od 1990. do 2008. godine, otvorena su potpuno nova turistička područja na dotad nenaseljenoj obali, pri čemu je broj smještajnih jedinica u hotelima povećan s 50,0 tisuća na preko 170,0 tisuća. Iako najveći međunarodni investitori u egipatski turistički sektor dolaze s arapskog poluotoka⁹⁶, internacionalizacija egipatske turističke ponude očituje se ponajviše po broju međunarodno brendiranih hotelskih objekata. Naime, od svega nekoliko brendiranih objekata u 1990-im (uglavnom u Kairu, Luksoru i Asuanu), broj međunarodno brendiranih hotelskih objekata narastao je na 169 u 2008. godini. Konačno, valja istaknuti i činjenicu da je brz razvoj smještajne ponude međunarodne kvalitete doveo do iznimno brzog rasta turističkog prometa. Tako je u razdoblju od 1990. do 2008. godine, broj turističkih dolazaka povećan s oko 2-3 milijuna na oko 13 milijuna, pri čemu je ostvaren prihod od oko 11 mrd USD.

⁹⁵ Vignal, L.: The New territories of tourism in Egypt: a local-global frontier. *Cybergeo: European Journal of Geography, Espace, Société, Territoire*, article 509, 2010.

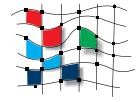
⁹⁶ Kao što su to, na primjer, kuvajtska Kharafi grupacija, odnosno Emaar grupacija iz Ujedinjenih Arapskih Emirata



Ostale zemlje od potencijalnog interesa

Za razliku od prethodno opisane uloge javnog sektora u razvoju turizma u visoko razvijenim i manje razvijenim zemljama Mediterana, za kontinentalni bi dio Hrvatske mogla biti interesantna i uloga javnog sektora u Sloveniji i/ili Mađarskoj u fazi pristupanja EU, odnosno neposredno nakon nje. U oba slučaja riječ je o zemljama koje do započinjanja pristupnog procesa nisu posvećivale previše pažnje turističkom privređivanju.

Maksimalno poštujući resursne potencijale i geografska obilježja vlastitih zemalja, obje su zemlje prepoznale zdravstveno-lječilišni i/ili termalni spa/wellness turizam kao vrlo interesantnu tržišnu nišu pogodnu za međunarodnu komercijalizaciju. Obje su zemlje odlučile uložiti napor kako bi se razvoj ovog turističkog proizvoda dobrim dijelom financirao na teret EU pristupnih i/ili strukturnih fondova. Drugim riječima, uloga javnog sektora u turističkom razvoju ove dvije zemlje u najvećoj se mjeri može povezati s definiranjem projektnih prijedloga, pripremom projektne dokumentacije i kandidiranjem pojedinih projekata za različite EU fondove.



6. INTEGRACIJA TURIZMA U GOSPODARSTVO HRVATSKE

Pozitivan doprinos turizma gospodarstvu Hrvatske umanjen je činjenicom da dio prihoda odlazi iz zemlje zbog tzv. odljeva iz gospodarstva koji je, prije svega, rezultat otvorenosti tržišta inozemnim investicijama i uvozu. Turističke odljeve u Hrvatskoj teško je izmjeriti, a oni obuhvaćaju vanjska, unutarnja i nevidljiva smanjenja turističkog prihoda. Vanjski odljevi rezultat su inozemnih kapitalnih ulaganja u turističku infrastrukturu i smještajne objekte. Drugi razlog odljeva novca u inozemstvo je uloga vanjskih posrednika, posebno velikih tour-operatora i prijevoznika u inozemnom vlasništvu, koji u nekim slučajevima zadržavaju i do 50% ugovorene cijene aranžmana. Unutarnji odljevi primarno nastaju kao rezultat uvoza za potrebe turizma, a u zemljama koje nemaju diverzificiranu vlastitu proizvodnju mogu iznositi od 40% do 50%⁹⁷ ukupne bruto zarade od turizma. Unutarnji odljevi mogu se izmjeriti putem međusektorske analize, a funkcija su potražnje turista za dobrima i uslugama koji se proizvode u inozemstvu, udjela intermedijarnih dobara iz inozemstva u finalnim proizvodima, te veličine uvozne komponente u domaćim intermedijarnim dobrima. Interni odljevi, osim udjela izravnog i neizravnog uvoza, ovise i o angažmanu inozemnog kapitala i rada u turizmu.

Ne treba zanemariti ni realne gubitke oportunitetnog troška koje je teško točno izmjeriti, a koji se javljaju u obliku sive ekonomije, neplaćanja poreza i drugih davanja, neformalnih deviznih transakcija, štednje u inozemnim financijskim institucijama, ali i uništavanja prirodnih i kulturnih resursa koja u dugom roku mogu smanjiti ukupne prihode od turizma. Učinci odlijevanja karakteristični su za većinu zemalja koje ovise o turizmu, te mogu iznositi i do 85%⁹⁸, a potrebno ih je prepoznati i izmjeriti kako bi se razvile učinkovite strategije njihovog smanjenja.

Stupanj do kojeg će turizam ispuniti svoju ulogu kao jedan od glavnih pokretača gospodarskog rasta ovisit će između ostalog o tome koliko će iznositi financijski odljevi iz gospodarstva. Stoga je cilj integracije turizma u gospodarstvo Hrvatske povećati bruto dodanu vrijednost koja nastaje turističkim aktivnostima, što se može postići većim plasmanom domaćih proizvoda u turizam.

U daljnjem se tekstu analizira uvozna ovisnost turizma u Hrvatskoj, te se navode primjeri najbolje prakse integracije turizma u gospodarstvo u ostalim europskim zemljama.

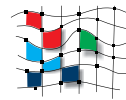
6.1. UVOZNA OVISNOST HRVATSKOG TURIZMA

Valja naglasiti da je veličinu uvozne komponente odnosno uvozu ovisnost hrvatskog turizma teško precizno procijeniti, i to iz nekoliko razloga. Prvi razlog je u tome što hrvatska nacionalna statistika ne nudi službene podatke vezane za veličinu i razloge uvoza proizvoda koji se koriste u hrvatskom ugostiteljstvu (područje I NKD-a 2007.⁹⁹). Drugi razlog je u tome što je turistički proizvod sastavljen od proizvoda i usluga iz različitih gospodarskih grana tako da u njegovoj proizvodnji, osim gospodarskih subjekata izravno vezanih za turizam (područje I NKD-a 2007.), sudjeluju i brojni gospodarski subjekti koji su razvrstani u druga područja NKD-a, a koji također sudjeluju u turističkom privređivanju. Skoro da nema područja NKD-a koje, posredno ili neposredno, ne sudjeluje u stvaranju turističkog proizvoda. Stoga je nemoguće statistički pratiti vrijednost uvezenih roba iz drugih područja NKD-a koja su plasirana u turističku potrošnju. I konačno, teško je napraviti jasnu granicu između domaćih i uvoznih proizvoda jer i u proizvodima koji su deklarativno domaćeg podrijetla jedan dio intermedijarnih dobara, koja su utrošena na njihovu proizvodnju, može biti, i u pravilu vrlo često jest, iz uvoza.

⁹⁷ Gollub, J., Hoseir, A., Woo, G. Using Cluster-Based Economic Strategy To Minimize Tourism Leakages. ICF Global Economic Development Practice (GEDP). San Francisco, California, 2011.

⁹⁸ Isto.

⁹⁹ Prema Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti 2007 – NKD 2007, koja je na snazi od 2008. godine, djelatnosti koje su direktno vezane za turizam tj. djelatnosti pružanja smještaja i djelatnosti pripremanja i posluživanja hrane svrstane su u područje I. Prema staroj Nacionalnoj klasifikaciji djelatnosti – NKD 2002, ove djelatnosti bile su svrstane u područje H.



U stručnoj se javnosti često mogu čuti mišljenja prema kojima se ugostiteljstvo previše oslanja na uvozne proizvode te se na taj način umanjuju ukupni ekonomski učinci turizma. Prema tim stavovima, zbog neopravdano velikog uvoza propušta se prilika za veći plasman domaćih proizvoda u turističku potrošnju te posredno i prilika za povećanje zaposlenosti te općenito za postizanje boljih ekonomskih rezultata turističkog privređivanja.

Jedno od rijetkih istraživanja, koje se sustavno i temeljem jasno definirane metodologije bavilo problematikom uvozne ovisnosti hrvatskog turizma, bilo je istraživanje Instituta za turizam iz 2005. godine pod nazivom Hrvatski proizvod za hrvatski turizam. To je istraživanje imalo tri glavna cilja:

- procijeniti veličinu i važnost uvoznih proizvoda koji su se koristili u području H NKD-a 2002. te u privatnom smještaju,
- analizirati percepciju koju poslovni subjekti svrstani u područje H NKD-a 2002. imaju glede odnosa između cijene i kvalitete domaćih i inozemnih proizvoda te utvrditi glavne razloge uvoza i
- predložiti mjere za smanjenje uvozne ovisnosti hrvatskog turizma odnosno mjere za povećanje plasmata domaćih proizvoda u turističku potrošnju.

Prema rezultatima toga istraživanja, udio uvoznih proizvoda¹⁰⁰ u ugostiteljstvu (područje H i privatni smještaj) tijekom 2004. godine iznosio je:

- 21,3% u ukupnim nabavkama analiziranih proizvoda u ugostiteljstvo (područje H i privatni smještaj),
- 6,1% u ukupnom prihodu od poslovanja u područje H i privatni smještaj,
- 0,7% u ukupnom uvozu u RH te
- 1,8% u ukupnoj inozemnoj turističkoj potrošnji koja se ostvaruje u Hrvatskoj.

Promatrano prema vrstama ugostiteljskih objekata, može se reći da je udio uvoznih proizvoda najveći kod hotela - oko 32%, potom kod privatnog smještaja - oko 27%, dok je udio uvoznih proizvoda najmanji kod restorana i barova - oko 14% (tablica 6.1.1.).

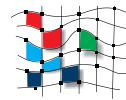
Tablica 6.1.1.

UDJELI VRIJEDNOSTI UKUPNIH NABAVKI I UVOZA SIROVINA, MATERIJALA TE ROBA PREMA POJEDINIM SKUPINAMA UGOSTITELJSKIH OBJEKATA, 2004. GODINE

	Udio troškova nabavki sirovina, materijala i roba za ugostiteljstvo u prihodu iz poslovanja u ugostiteljstvu u %	Udio uvoza sirovina, materijala i roba za ugostiteljstvo u troškovima u nabavki u %	Udio uvoza sirovina, materijala i roba za ugostiteljstvo u prihodu iz poslovanja u ugostiteljstvu u %
Hoteli	20,4	31,7	6,5
Kampovi i ostali smještaj	19,3	21,8	4,2
Restorani	40,6	14,3	5,8
Barovi	37,3	14,0	5,2
Ostalo	42,7	26,7	11,4
Privatni smještaj	21,6	26,6	5,7
Ukupno	28,7	21,3	6,1

Izvor: Hrvatski proizvod za hrvatski turizam, Institut za turizam, 2005.

¹⁰⁰ Uvozni proizvodi su u tome istraživanju definirani kao proizvodi za koje u deklaraciji, kao zemlja porijekla, nije navedena Hrvatska, odnosno kao proizvodi koji se u cijelosti uvoze. Osim toga, istraživanjem je obuhvaćena uvozna komponenta nabavljenih intermedijarnih proizvoda (materijala, sirovina, rezervnih dijelova, sitnog inventara i robe). Procjena vrijednosti uvozne komponenta u domaćem proizvodu nije predmet analize ovoga istraživanja. Istraživanjem nije obuhvaćena procjena uvoznog udjela u investicijama i troškovima energije. Analizom su obuhvaćeni samo službeno registrirani fizički i/ili financijski pokazatelji.



Kada je riječ o skupinama proizvoda koji se uvoze (tablica 6.1.2.), najveći udio uvoznih proizvoda u ugostiteljstvu (područje H i privatni smještaj), zabilježen je kod neprehrambenih proizvoda, kao što su higijenski proizvodi odjela smještaja (64%), sredstva za čišćenje (38%) te sitni inventar odjela hrane i pića (36%). Udio uvoza hrane i pića u ukupno nabavljenoj vrijednosti hrane i pića je relativno mali tj. u području H i privatnom smještaju je tijekom 2004. godine iznosio oko 15% za hranu i oko 11% za piće. Navedeni podaci djelomično su i posljedica stavova hrvatskih ugostitelja koji preferiraju domaće proizvode nad stranim, osobito kada je riječ o prehrambenim proizvodima, jer ih smatraju kvalitetnijim. Međutim, budući da troškovi nabavke prehrambenih proizvoda u ukupnim troškovima nabave analiziranih proizvoda u ugostiteljstvu sudjeluju s više od 70%, vrijednost tih nabavki nije mala te je opravdano tražiti mogućnosti za supstituciju uvoznih proizvoda domaćima upravo za tu skupinu proizvoda. Analizom prehrambenih proizvoda (hrane i pića) koji se uvoze u ugostiteljstvo zaključeno je da je kod brojnih proizvoda moguća i poželjna supstitucija uvoznih proizvoda domaćima. Međutim, za određene skupine proizvoda, koji se u Hrvatskoj uopće ne mogu proizvoditi ili se ne mogu efikasno proizvoditi nije realno očekivati da ih se supstituiraju domaćim proizvodima.

Tablica 6.1.2.

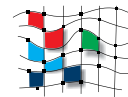
UDJELI UKUPNIH NABAVKI TE NABAVKI IZ UVOZA POJEDINIH GRUPA PROIZVODA U UGOSTITELJSTVU, 2004.

Grupa proizvoda	Udio vrijednosti nabavki proizvoda iz uvoza u ukupnoj vrijednosti nabavki proizvoda u %	Udio vrijednosti nabavki proizvoda iz uvoza u prihodu iz poslovanja u ugostiteljstvu u %	Troškovi nabavke proizvoda u ukupnim troškovima materijala, sirovina i roba u %	Vrijednost uvoza proizvoda u ukupnom uvozu materijala, sirovina i roba u %
Hrana	15,0	1,9	43,0	30,3
Piće	11,0	0,9	28,0	14,5
Sitni inventar odjela hrane i pića	35,5	0,9	8,5	14,1
Tekstilni proizvodi odjela smještaja	15,5	0,1	1,8	1,3
Higijenski proizvodi odjela smještaja	64,2	0,2	1,0	3,0
Sredstva za čišćenje	37,8	0,6	5,6	9,9
Uniforme i radna odjeća	3,2	0,0	1,1	0,3
Ostale nabavke	51,4	1,6	11,0	26,6
Sveukupno (bez energije)	21,3	6,1	100,0	100,0

Izvor: Hrvatski proizvod za hrvatski turizam, Institut za turizam, 2005.

Kao glavni razlozi korištenja uvoznih proizvoda navedeni su nemogućnost nabave domaćih proizvoda i nepostojanje odgovarajuće zamjene za uvozni proizvod. Cijena uvoznih proizvoda ne predstavlja jedini razlog njihova uvoza već se kao razlozi uvoza, uz cijenu, uvijek pojavljuju i faktor kvalitete kao i faktor dostupnosti.

Primjenom rezultata istraživanja Hrvatski proizvod za hrvatski turizam na podatke FINA-e o poslovnim prihodima, poslovnim rashodima i materijalnim troškovima u razdoblju 2007.-2010. dobivene su procijenjene vrijednosti uvoza sirovina, materijala i roba u ugostiteljstvu (tablica 6.1.3). Vrijednosti uvoza izračunate su na temelju udjela uvoza u troškovima nabavki, a prikazane su za usluge smještaja (hoteli, kampovi i ostali smještaj) te za djelatnosti pripreme i usluživanja hrane i pića (restorani, barovi i ostalo). Analizom navedenih podataka može se uočiti da je 2008. godine apsolutni iznos uvoza u komercijalnim smještajnim objektima (hoteli, kampovi i ostalo) bio za 7% veći nego prethodne godine, nakon čega je u 2009. kao rezultat općeg pada gospodarske aktivnosti uslijedio pad od 2%. U 2010. slijedi oporavak ukupnih prihoda od poslovanja i vrijednosti uvoza, koja je te godine bila za 2% veća nego prethodne godine te na približno istoj razini kao 2008. godine, a iznosio je oko 959 milijuna kuna.



Tablica 6.1.3.

VRIJEDNOST UVOZA SIROVINA, MATERIJALA I ROBA ZA UGOSTITELJSTVO, 2007.-2010.

	2007.	2008.	2009.	2010.
	Vrijednost uvoza u 000 kn			
Smještaj	896.600	957.431	935.842	958.751
Djelatnosti pripreme i usluživanja hrane i pića	154.129	175.804	167.775	168.292
Ukupno	1.050.729	1.133.236	1.103.617	1.127.044
	Udio uvoza u prihodu iz poslovanja u %			
Smještaj	10,5	10,9	11,1	10,9
Djelatnosti pripreme i usluživanja hrane i pića	4,6	4,5	4,4	4,5
Ukupno	7,9	8,9	9,0	9,0

Izvor: Prilagođeno prema podacima FINA-e za ugostiteljstvo, 2011.

Djelatnosti pripreme i posluživanja hrane i pića najveći su apsolutni iznos uvoza, od 176 milijuna kuna, ostvarile 2008. godine. Te je godine ostvaren rast uvoza od 14%, što je posljedica rasta poslovnih prihoda i materijalnih troškova u istom razdoblju. U 2009. godini padaju prihodi od poslovanja, praćeni padom uvoza od oko 5%, dok je 2010. godine uslijedio blagi oporavak koji još uvijek nije bio dovoljan da se postigne razina poslovanja iz 2008. godine. Udio uvoza u prihodu iz poslovanja restorana, barova i ostalih objekata za usluživanje hrane i pića u svim je razdobljima iznosio oko 4,5%, pri čemu je najveći udio bio 2007. godine, a najmanji 2009. godine. Prema procjenama, ukupni je uvoz u ugostiteljstvu 2010. godine iznosio 1,1 milijardu kuna, što je 9% ukupnog prihoda i 19% materijalnih troškova ugostiteljstva.

Rezultati istraživanja uvozne ovisnosti hrvatskog ugostiteljstva pokazali su da bi potpuna supstitucija uvoza domaćim proizvodima, ukoliko bi to bilo moguće i ekonomski opravdano, smanjilo uvoz u Republiku Hrvatsku za manje od 1% na godišnjoj razini. Glavni razlog takvog stanja je činjenica da ugostiteljstvo glavna uslužna djelatnost, čiji je proizvod u Hrvatskoj utemeljen na visokoj renti prirodnih resursa i intenzitetu rada. U skladu s tim, velika očekivanja od smanjenja uvozne ovisnosti ugostiteljstva, čemu nedvojbeno treba težiti, ipak u određenoj mjeri treba relativizirati.

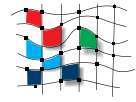
6.2. PRIMJERI NAJBOLJE PRAKSE

Procjenjuje se da turizam u Europi izravno zapošljava oko 5,2% ukupne radne snage, te da turističke aktivnosti čine više od 5% BDP-a Europske Unije, a kad se uzmu u obzir i sektori koji su neizravno vezani za turizam, ta brojka veća je i od 10%. Stoga je Europska komisija¹⁰¹ poduzela niz aktivnosti s ciljem jačanja konkurentnosti europskog turizma, istovremeno uzimajući u obzir potrebu za održivim razvojem. Jedan od glavnih ciljeva Europske komisije je integrirani pristup turizmu, odnosno potreba da se turizam uzme u obzir prilikom donošenja politika vezanih za prijevoz, konkurentnost, opozreivanje, okoliš, zapošljavanje, te regionalni razvoj. Kako bi se iskoristio puni potencijal sektora koji su izravno vezani za turizam, potrebna je bolja integracija turizma u gospodarstvo i bolja koordinacija različitih pravnih i administrativnih akata. Jedan od glavnih ciljeva Europske Unije je i promicanje turizma kao čimbenika gospodarskog razvoja lokalnih zajednica. Da bi se to postiglo, potrebna je sinergija s ostalim sektorima koji su neizravno vezani za turizam, što se može postići promicanjem raznolikosti ponude turističkih proizvoda.

Programi EU-a¹⁰² najvećim dijelom neizravno podržavaju razvoj i diverzifikaciju turizma, te integraciju turizma i ostalih djelatnosti. Među njima, Europski fond za ribarstvo (EFF), nudi sredstva malim i

¹⁰¹ Europe, the World's No.1 tourist destination-a new political framework for tourism in Europe, Communication from the Commission to the European Parliament, The Council, The European Economic and Social committee and the Committee of the Regions, European commission, Brussels, 2010.

¹⁰² Središnji državni ured za razvojnu strategiju i koordinaciju fondova Europske Unije (2011.) <http://www.strategija.hr> (preuzeto 15.9.211).



srednjim poduzetnicima za projekte kojima se poboljšava kvaliteta ribarskih proizvoda te njihov plasman na tržište, kojima se promovira održivi razvoj i zaštita prirodnih resursa te jača tržište ribljih proizvoda. U okviru tog programa moguće je prijaviti turističke projekte povezane s ribarstvom čiji je cilj poticanje razvoja obale i otoka.

Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj (EAFRD) podržava razvoj i promociju ruralnog turizma i kapitalizaciju kulturne i prirodne baštine u ruralnim sredinama. Njime se između ostalog, nastoji restrukturirati i modernizirati poljoprivredni sektor, financirati prerada i tržišni plasman poljoprivrednih i šumarskih proizvoda te potaknuti razvoj infrastrukture. U okviru tog programa, podupiru se aktivnosti pokretanja i razvoja seoskog i eko-turizma te poslova koji su s njima u vezi, oživljavanje i komercijalizacija lokalnih obrta te ponuda novih usluga koje se temelje na postojećim izvorima.

Europski strukturni fondovi (ERDF, ESF) također promoviraju instrumente i programe vezane za financiranje turističkih projekata. Europski fond za regionalni razvoj (ERDF) pokrenut je s ciljem smanjenja razlika između regija unutar EU, a podržava strukturne prilagodbe regionalnih gospodarstava, kao i prekograničnu, transnacionalnu i međuregionalnu suradnju. Europski društveni fond (ESF) ima za cilj poticanje rasta životnog standarda i smanjenje ekonomskih i društvenih razlika među zemljama članicama EU, a također je financirao niz projekata vezanih za turizam.

Za turizam je značajan i "Okvirni program konkurentnosti i inovacija (CIP)", s inicijativom stvaranja Europske mreže konkurentnog i održivog turizma te inicijativa "Industrijska politika u eri globalizacije", gdje se kao jedan od glavnih ciljeva navodi jačanje konkurentnosti turizma. Osim konkretnih programa, Europska komisija navodi mjere koje bi trebalo provesti na nacionalnoj razini, među kojima su najvažnije promjena uvjeta poslovanja malog i srednjeg poduzetništva, smanjenje administrativnog tereta poduzeća koja posluju u turizmu i povezivanje različitih sudionika javnog i privatnog sektora na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini.

Prema UNWTO¹⁰³-u, veću integraciju turizma u gospodarske sustave pojedinih zemalja moguće je postići provođenjem slijedećih mjera:

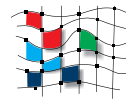
- Fiskalne mjere
- Monetarne mjere
- Marketinške mjere
- Mjere za zapošljavanje
- Poticanje putovanja
- Mjere za poticanje suradnje između javnog i privatnog sektora
- Mjere za regionalnu suradnju te
- Mjere za očuvanje okoliša.

Osim mjera koje na globalnoj i regionalnoj razini predlažu UNWTO i Europska Unija, pojedine zemlje u okviru svojih razvojnih strategija donose niz inicijativa kojima je cilj veća integracija turizma u gospodarski sustav¹⁰⁴. U nastavku teksta slijedi pregled najvažnijih mjera i aktivnosti u neposrednom konkurentskom okruženju (Francuska, Italija, Grčka i Španjolska), koje se mogu smatrati primjerima najbolje prakse.

Strateški plan **francuskog** turizma do 2020. definirao je niz strategija i inicijativa kojima bi turizam postao prioritetna aktivnost i kojima bi se povećala njegova konkurentnost. Budući da je turizam aktivnost koja se odvija u više sektora, na lokalnoj i regionalnoj razini određene su potpore za proizvodnju svih dobara i usluga namijenjenih turistima. Iako je Francuska jedna od vodećih receptivnih zemalja, time se želi pojačati svijest o važnosti turizma za domaće proizvođače. Na razini države osnovani su centri koji osiguravaju pozitivan utjecaj turizma na lokalno stanovništvo u obliku zapošljavanja, kupnje lokalnih proizvoda, te mogućnosti da stanovništvo koristi turističku infrastrukturu izvan sezone. Dodatno, kako bi se poboljšala konkurentna pozicija francuskog turizma,

¹⁰³ Tourism and Economic Stimulus – Initial Assessment, UNWTO, Madrid, July 2009.

¹⁰⁴ OECD. (2010). OECD Tourism Trends and Policies 2010. <http://www.oecd.org/> (preuzeto 10.9.2011.).



stopa poreza na dodanu vrijednost za ugostiteljske usluge (hoteli, priprema i posluživanja hrane i pića) je u 2009. godini smanjena sa 19,6% na 5,5%. Smanjenje PDV-a rezultat je pregovora između francuske vlade i stručnih udruženja francuskih restoratera koji su se obvezali da će, kao posljedicu smanjenja poreznog opterećenja:

- smanjiti cijenu svojih usluga
- zaposliti dodatni broj osoba (osobito sezonske radne snage i pripravnika)
- stalno zaposlenima poboljšati uvjete rade i naknade za rad te
- povećati ulaganja u modernizaciju sektora.

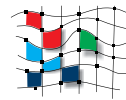
U okviru programa ekonomskog oporavka, nekoliko inicijativa povezivanja turizma s poljoprivrednom proizvodnjom provedeno je na regionalnoj razini u **Italiji**, kao što su: “Smještajni kapaciteti na selu” (Campania, Basilicata, Puglia), “Mediterska hrana i vino” (Calabria, Sicilia, Puglia) i “Turizam na selu” (Lombardia, Sicilia). Osim toga, pokrenuti su programi čiji je cilj povezati turizam s prirodnim i kulturnim nasljeđem, kao što su promoviranje kulturnog turizma, razvoj turističkih kulturnih putova, te razvoj planinskih destinacija. Italija provodi i marketinško partnerstvo sa Francuskom i Španjolskom kako bi se kreirali zajednički turistički proizvodi te kako bi prekooceanska tržišta to područje percipirala kao jedinstvenu turističku destinaciju.

Kao mjere ekonomske stabilizacije čiji je cilj jačanje uloge turizma u gospodarstvu, Ministarstvo turizma Italije navodi sljedeće aktivnosti:

- jačanje povezanosti između javnih tijela i privatnih poduzeća kako bi se poboljšala konkurentnost
- pojednostavljenje regulacije kako bi se omogućio razvoj postojećih i osnivanje novih poduzeća
- povećanje raznolikosti ponude, koja se temelji na dobrima i uslugama koje može ponuditi domaće tržište
- formiranje konzorcija malih poduzeća da bi se omogućilo efikasnije pružanje usluga te
- povoljnije financiranje malog i srednjeg poduzetništva

Strategija razvoja turizma **Grčke** do 2020. naglašava potrebu za međusektorskim pristupom razvoju turizma koji bi kreirao potražnju za proizvodima i uslugama iz sektora koji nisu izravno vezani za turizam kao što su poljoprivreda, ribarstvo, stočarstvo, proizvodnja hrane i pića, proizvodnja ambalaže, trgovina na malo, kemijska industrija, građevinarstvo, zdravstvene usluge, usluge osiguranja, obrazovanje, nove tehnologije i financijske usluge. To se postiže kreiranjem specifičnih proizvoda vezanih za gastro-turizam, zdravstveni turizam, sportski, obrazovni i kulturni turizam, koji nadopunjavaju klasičnu ponudu “sunca i mora”. Glavni kriteriji za odabir sektora ili grana uz čiju će se pomoć kreirati novi turistički proizvodi su šira socioekonomska korist, mala sezonalnost, stvaranje konkurentne prednosti kroz vlasništvo nad brendom, te veličina investicija i vrijeme potrebno za primjenu. Grčka dodatno potiče razvoj malog i srednjeg poduzetništva u turizmu kroz subvencioniranje troška kapitala i izdavanje bankovnih garancija malim poduzećima s područja turizma, što se realizira preko garancijskog fonda za mala i vrlo mala poduzeća. Osim toga, Grčka je poduzela niz pravnih i regulatornih prilagodbi koje pogoduju razvoju turizma, kao što su smanjenje poreza turističkih poduzeća na lokalnoj razini, subvencioniranje poduzeća koje zapošljavaju nezaposlene radnike i promoviranje inicijativa javno-privatnog partnerstva.

Španjolska je također provela niz programa na državnoj i regionalnoj razini kojima je cilj razvoj turizma i jačanje njegove uloge. Na regionalnoj razini došlo je do stvaranja poslovnih klastera u turizmu kao platformi za suradnju između proizvođača i dobavljača, čiji je cilj poboljšanje inovativnosti i konkurentnosti. Klasteri su definirani kao skup poduzeća, istraživačkih centara i drugih javnih ili privatnih subjekata kojima je cilj provođenje zajedničkih projekata s ciljem podizanja prepoznatljivosti i međunarodne konkurentnosti španjolskog turizma. Veći plasman domaćih proizvoda u turizam postiže se putem diferencijacije turističkih proizvoda i specijalizacije, što je Španjolska prepoznala i kroz program “Planovi konkurentnosti-horizontalni plan španjolskog turizma do 2020.” kojim se provodi povezivanje različitih poslovnih subjekata na regionalnoj i lokalnoj razini. U okviru Španjolske strategije razvoja turizma do 2020. godine, pokrenut je i program “Kultura suradnje”, s



ciljem stvaranja optimalnog regulatornog okruženja za razvoj suradnje između javnog i privatnog sektora. Na kraju, treba spomenuti i mjeru španjolske vlade Plan Renove iz 2009. godine koja se sastojala od davanja zajmova s niskim kamatnim stopama, a imala je za cilj smanjenje negativnih učinaka financijske krize, obogaćivanje turističke ponude i poticanje malog i srednjeg poduzetništva.

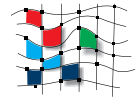
6.3. OCJENA STANJA

Analiza stanja pokazala je da, suprotno mišljenju koje dominira u javnosti, ugostiteljstvo nije veliki generator uvoza u Hrvatskoj. Međutim, podaci o uvoznoj ovisnosti bili bi zasigurno veći ukoliko bi bili obuhvaćeni i ostali segmente turističke potrošnje koji nisu vezani za smještaj i prehranu u ugostiteljskim objektima, kao i uvoz svih intermedijarnih proizvoda u sektorima koji izravno i neizravno sudjeluju u kreiranju turističkog proizvoda (trgovina na malo, trgovina na veliko, energetika, graditeljstvo, poljoprivreda i drugi).

U tom bi kontekstu veći izravni i neizravni plasman domaćih proizvoda u turizam zasigurno rezultirao nizom pozitivnih gospodarskih učinaka na mikro razini (pojedinačnog gospodarskog subjekta i kućanstava), na sektorskoj razini, kao i na razini smanjenja ukupnog uvoza Republike Hrvatske.

Potrebu za iskorištavanjem punog potencijala turizma njegovom snažnijom integracijom u gospodarske sustave prepoznale su Svjetska turistička organizacija (UNWTO), Europska Unija, te mnoge zemlje u okviru svojih razvojnih strategija. Pri tome su kao načini jačanja ekonomske uloge turizma istaknuti:

- diverzifikacija ponude kao preduvjet za veći plasman domaćih proizvoda u turizam,
- razvoj regulatornog okruženja radi boljeg povezivanja različitih sudionika javnog i privatnog sektora,
- stvaranje klastera koji će omogućiti suradnju poslovnih subjekata na vertikalnoj razini,
- smanjenje poreznog opterećenja, i
- programi financiranja malog i srednjeg poduzetništva.



7. ZAKLJUČAK

Mnoge su poveznice turizma s ostalim dijelovima ukupnog gospodarskog i drugih sustava u zemlji. U ovom Izvještaju razmatrana je takva povezanost s prometom, komunalnom infrastrukturom te očuvanjem prirodnog i društvenog okoliša. Kao preduvjet opće društveno prihvaćenog razvoja turizma razmatrana je i podrška javnog sektora razvoju turizma te integracija turizma u hrvatsko gospodarstvo, imajući na umu načela i potrebe dugoročne održivosti. Rezultati provedenih analiza ukratko se rezimiraju u ovom zaključku.

U dolasku turista u Hrvatsku izuzetno je visok udio cestovnog u odnosu na druge oblike prijevoza, osobito kada je riječ o dolasku u primorske destinacije tijekom ljetnih mjeseci (oko 90%). Razlog tomu je blizina značajnih europskih emitivnih tržišta. Stoga je cestovna prometna infrastruktura za hrvatski turizam od najveće važnosti. Međutim, ona po svojoj strukturi i gustoći nije uravnotežena jer je gustoća ukupne cestovne mreže u Hrvatskoj znatno manja u odnosu na turistički konkurentne zemlje (nepovoljno s aspekta unutarnje dostupnosti) dok je gustoća mreže autocesta na razini razvijenih europskih zemalja (povoljno s aspekta vanjske dostupnosti).

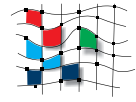
Planirani sustav autocesta u Hrvatskoj u velikoj je mjeri dovršen. Ipak, još uvijek postoji problem odgovarajuće cestovne povezanosti mnogih destinacija s autocestama, trajektnim i zračnim lukama i otočkim cestama. Uz to, premalo su iskorišteni potencijali državnih i lokalnih cesta kao moguće turističke atrakcije (panoramske, povijesne i druge ceste). Osobito je izražen problem prometne dostupnosti unutar turističkih destinacija, prije svega zbog neodgovarajuće prometne infrastrukture na lokalnim razinama, što uključuje prometnice, parkirališta, pješačke staze i zone, biciklističke staze i drugo, ali i zbog neodgovarajućeg ili nepostojećeg javnog prijevoza, nedostatne prometne i turističke signalizacije, itd. Razina je sigurnosti prometa na cestama i autocestama u Hrvatskoj znatno ispod prosjeka Europske unije i većine nama turistički konkurentskih zemalja, osobito Austrije, Italije ili Španjolske. To je prijeteća činjenica koja ugrožava imidž Hrvatske kao sigurne turističke destinacije.

Hrvatska prilikom izgradnje svojih autocesta nije odgovarajuće vrednovala postojeću atrakcijsku osnovu uzduž njihovih trasa i zbog toga su ostale neiskorištene prilike za optimalno oblikovanje mnogih odmorišta, a time i za njihovu veću atraktivnost. Po brojnosti i prostornom rasporedu pratećih uslužnih objekata, hrvatske su autoceste konkurentne u odnosu na europske zemlje, ali u kvalitativnom pogledu prateći uslužni objekti su daleko ispod europskog uzora Francuske (ili Austrije).

Brojem i lokacijom zračnih luka i aerodroma Hrvatska je u europskom vrhu, ali prema tehničko-tehnološkom stanju zračnih luka (osobito putničkih zgrada) i aerodroma Hrvatska zauzima donji dio europske ljestvice. Stoga je potrebno ulaganje u obnovu i osuvremenjivanje zračnih luka, što je dijelom već u tijeku, kao i znatno poboljšanje veza s gravitacijskim područjem (Split i Dubrovnik). Aerodromi na otocima dosad nisu ispunili cilj boljeg povezivanja otoka s kopnom (niti s aspekta turizma) jer izvan ljetnog razdoblja na njima gotovo nema prometa, a ni promet ljeti nije opravdao dosadašnja ulaganja u njih. Ozbiljan problem Hrvatske je nepostojanje sinergije u djelovanju između zračnih luka, države, lokalne zajednice i turističkog gospodarstva u cilju osiguranja dugoročno stabilne (turističke i prometne) potražnje.

Broj i kapacitet brodskih putničkih linija uz hrvatsku obalu Jadrana zadovoljava postojeću turističku potražnju, iako je zanemariv broj putničkih linija koje međusobno povezuju otoke. U većini je luka nezadovoljavajuće stanje kopnene putničke infrastrukture koja je na raspolaganju turistima. Određeni broj trajektnih luka nalazi se u gradskim središtima ili blizu njih što nepovoljno utječe na odvijanje prometa unutar destinacija. Povoljna okolnost je u tome što većina hrvatskih putničkih luka ima pripremljene planove obnove i proširenja, a neke su već pristupile njihovoj realizaciji.

Željeznica je u Hrvatskoj najmanje zastupljena u zadovoljenju turističke prijevozne potražnje. Glavni razlog tomu je zastarjelost željezničkog sustava, što se jednako odnosi na mrežu i prijevozna sredstva, a brzine su putovanja željeznicom niske u odnosu prema konkurentskim oblicima prijevoza.



Atraktivnost željeznice za putovanja prema jadranskim destinacijama je na niskoj razini, dok je nešto veća za prijevoz do kontinentalnih turističkih odredišta. Međunarodne željezničke linije pružaju nedostatnu frekvenciju polazaka i, isto tako, nezadovoljavajuću brzinu putovanja. To je samo donekle u suprotnosti s europskim trendovima koji ukazuju na povećanu važnost željeznice za putovanja na srednje udaljenosti, ali samo kad je riječ o vlakovima velikih brzina, kakvih u Hrvatskoj nema.

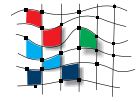
Pored prometne, i komunalna je infrastruktura od presudnog značaja za razvoj turizma. U turističkoj se sezoni znatno povećava potrošnja pitke vode, stvaranje otpada, intenzitet trošenja različitih oblika energije itd. Iako to, za sada, ne ugrožava turistički razvoj, dosegnuti stupanj pokrivenosti Hrvatske komunalnom infrastrukturom je nezadovoljavajući, osobito kada su u pitanju odvodnja i pročišćavanje otpadnih voda. To smanjuje kvalitetu života lokalnih stanovnika i ugrožava okoliš, koji je temelj turističke atraktivnosti Hrvatske.

Hrvatska je energetska ovisna o uvozu: 75% potreba za naftom, 30% potreba za strujom i 15% potreba za plinom podmiruje se uvozom, odnosno preko 50% ukupnih energetske potreba. Alternativni, obnovljivi izvori energije su tek marginalno zastupljeni (vjetroelektrane, solarne ćelije i sl.), a mogućnosti za to postoje. Pokrivenost turističkih područja vodoopskrbnim sustavom je različita i kreće se od preko 95% u Istarskoj županiji do oko 75% u Ličko-senjskoj. Gubici u isporuci pitke vode od mjesta proizvodnje do krajnjeg potrošača su vrlo veliki i prosječno za cijelo područje Hrvatske iznose preko 50% što je i kratkoročno i, osobito, dugoročno neodrživo. U Hrvatskoj je još uvijek izuzetno nepovoljna situacija u pogledu tretiranja otpadnih voda, pa se to može smatrati najvećim nacionalnim komunalnim problemom. Priključenost na sustav javne odvodnje vrlo je različita od regije do regije, a u prosjeku iznosi oko 43%. Najbolje, ali još uvijek nezadovoljavajuće, stanje priključenosti jest na području primorsko-istarskih slivova, gdje je sustavom javne odvodnje pokriveno oko 58% stanovništva. Što se zbrinjavanja otpada tiče, postoji zadovoljavajuće riješenih 60 velikih odlagališta na kojima se odlaže oko 85% ukupnog otpada, međutim preostali dio otpada odlaže se na oko 250 neuređenih i 3.000 nelegalnih odlagališta, što je jedan od glavnih ekoloških problema Hrvatske.

Održivost se danas javlja kao polazište svih promišljanja o razvoju turizma. U ovom izvještaju naglasak je na aspektima održivosti koji se tiču očuvanja prirodnog i društvenog okoliša, kao glavnih privlačnih faktora za turističke dolaske u Hrvatsku. U vezi s očuvanjem prirodnog okoliša, rasprave se najčešće vode oko preizgrađenosti obalnih prostora u Hrvatskoj. Danas je opterećenost obalnog prostora smještajnim turističkim kapacitetima u Hrvatskoj još uvijek znatno niža nego npr. u Grčkoj, Italiji, Malti i, osobito, Španjolskoj. Najveća je prostorna opterećenost takvim objektima u makroregiji Sjeverni Jadran, a unutar nje na zapadnoj obali Istre. U Hrvatskoj postoje dovoljne rezerve prostora za buduću izgradnju smještajnih turističkih kapaciteta, iako valja imati na umu razmjerno velike razlike koje postoje između pojedinih područja. Znatno veći problem je opterećenost prostora kućama za odmor, tj. objektima koji se ne koriste za stalno stanovanje. Kuće za odmor minimalno doprinose razvoju i zapošljavanju, a troše izuzetno mnogo dragocjenog prostora. U proteklih je deset godina broj takvih objekata u Hrvatskoj porastao za više od 54%, pri čemu je u jadranskim makroregijama porast iznosio 70%. S obzirom na negativna iskustva nekih drugih zemalja (npr. Španjolske) može se ustvrditi da je ovakva situacija u Hrvatskoj prijeteća, a trend neodrživ.

Utjecaj turizma na stanovništvo, mjeren indeksom turističke funkcionalnosti, pokazuje da je za Hrvatsku on još uvijek znatno manji od turistički razvijenih sredozemnih zemalja. Postoji velika razlika između makroregija, pa je tako u makroregiji Sjeverni Jadran indeks turističke funkcionalnosti za 78% veći nego u makroregiji Južni Jadran. Može se ocijeniti da je prihvatni kapacitet sa socio – kulturnog motrišta dosegnut tek na manjim područjima sjeverno-jadranskih otoka, zapadne Istre i makarskog primorja.

Logično je očekivati da turizam, kao sigurno jedna od najvažnijih gospodarskih aktivnosti u Hrvatskoj, ima odgovarajuću institucionalnu podršku na svim razinama. U proteklom dvadesetogodišnjem razdoblju javni je sektor (nacionalna, regionalna i lokalna razina) podupirao razvoj turizma s različitim intenzitetom i uspjehom. Obilježje tog razdoblja je nedovoljno sustavna i vertikalno koordinirana podrška javnog sektora turizmu, djelomično i zbog nedostatka strateških razvojnih dokumenata na regionalnoj i lokalnoj razini. Posljednjih godina uočljivi su pozitivni pomaci koji pridonose kvaliteti i konkurentnosti hrvatskog turizma (npr. sustav poticaja Ministarstva turizma, izgradnja mreže au-



tocesta, poboljšanje zdravstvene usluge, bolja povezanost otoka s kopnom, zaštita od požara itd.). Istraživanje stavova javnog sektora, kao i fokus grupe s relevantnim dionicima turističkog razvoja, ukazali su na nekoliko konkretnih problema institucionalne naravi za čije rješavanje je potreban jači angažman i suradnja javnog sektora. Riječ je ponajviše o nepovoljnoj investicijskoj klimi, visokoj fiskalnoj opterećenosti turističkog privređivanja i neprimjenjivanju zakonske regulative u očuvanju i zaštiti pomorskog dobra. Kao najlakše rješiv problem, osobito u pogledu angažiranja potrebnih financijskih sredstava, prepoznata je nedovoljno učinkovita organizacijska struktura središnje izvršene vlasti, koja se ogleda u podjeli nadležnosti (koje se tiču turizma) između pojedinih hrvatskih ministarstva. U takvim se okolnostima razvoj turizma u nas ne može odvijati sukladno njegovim potencijalima.

Uobičajeno je reći da je turizam neke zemlje razvijen onoliko koliko je razvijeno njezino gospodarstvo. Što je gospodarstvo razvijenije, veća je njegova uključenost u turizam i od turizma se ostvaruju ukupno veće koristi. Suprotno mišljenju koje dominira u dijelu javnosti, samo ugostiteljstvo nije veliki generator uvoza u Hrvatsku. Dio proizvoda za ugostiteljstvo mora se uvesti, jer ih u Hrvatskoj nema niti ih može biti, ali se dio uvezenih proizvoda može supstituirati domaćim, tim više što ugostiteljstvo to želi, budući da smatra da su mnogi domaći, posebno prehrambeni, proizvodi bolje kvalitete. Problem je, međutim, u dostupnosti takvih proizvoda, neodgovarajućem pakiranju, a nerijetko i u znatno većim cijenama. Turizam u cjelini ima veću uvoznu ovisnost od samog ugostiteljstva zbog svoje otvorenosti međunarodnom tržišnom okruženju (investicije, vanjski posrednici, itd.).

Na kraju, može se zaključiti da u svim analiziranim čimbenicima postoji znatan prostor za njihovo unapređenje u funkciji turističkog, a time i gospodarskog razvoja Hrvatske. Pri tome, ključna odrednica u svim promišljanjima i budućim aktivnostima mora biti održivost razvoja.