

# Uloga prometa na turizam kontinentalne Hrvatske

---

Ćaćić, Nika

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:148:442527>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 Unported/Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 3.0](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-14**



Repository / Repozitorij:

[REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economics & Business Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu

Ekonomski fakultet

Preddiplomski stručni studij – turističko poslovanje

**ULOGA PROMETA NA TURIZAM KONTINENTALNE HRVATSKE**

**Završni rad**

Nika Ćaćić

Sveučilište u Zagrebu

Ekonomski fakultet

Preddiplomski stručni studij – turističko poslovanje

**Uloga prometa na turizam kontinentalne Hrvatske**

**Završni rad**

Nika Čaćić

Kolegij: Poslovanje poduzeća u putničkom prijevozu

Mentor: Prof. dr. sc. Josip Mikulić

Broj indeksa: 0067607642

Zagreb, lipanj 2023.

---

Ime i prezime studenta/ice

## IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je \_\_\_\_\_  
(vrsta rada) isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Student/ica:

U Zagrebu, \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

# SADRŽAJ

1. UVOD .....	1
1.1. Predmet i cilj rada .....	1
1.2. Metodologija i izvori podataka .....	1
1.3. Struktura rada .....	2
2. ODREDNICE ATRAKTIVNOSTI TURISTIČKE DESTINACIJE .....	3
2.1. Atraktivnost turističkog odredišta.....	3
2.2. Turistička infrastruktura .....	5
2.3. Transportna infrastruktura .....	7
3. UTJECAJ PROMETA NA TURIZAM .....	10
3.1. Prometna dostupnost turističkih odredišta .....	11
3.2. Zračni promet i turizam .....	12
3.3. Željeznički promet i turizam.....	13
3.4. Cestovni promet i turizam .....	13
3.5. Vodeni promet i turizam .....	14
3.6. Mobilnost unutar turističke destinacije.....	15
3.7. Promet kao turistička atrakcija .....	16
4. PROMETNA INFRASTRUKTURA I TURIZAM U SLAVONSKIM ŽUPANIJAMA.....	19
4.1. Cestovni promet i prijevoz.....	20
4.2. Željeznička infrastruktura i prijevoz .....	21
4.3. Javni prijevoz .....	23
4.4. Pješački i biciklistički promet .....	27
4.5. Urbani promet .....	28
4.6. Zračni i vodeni promet.....	29

4.7. Uloga prometa u turizmu slavonskih županija .....	30
5. ZAKLJUČAK.....	33
LITERATURA .....	35
POPIS SLIKA .....	39

# **1. UVOD**

Turizam je pod velikim utjecajem prometa. Dostupnost turističkih destinacija ovisi o razvijenosti prometa, odnosno o prometnoj infrastrukturi i prijevoznim sredstvima koja se na nekom području koriste.

## **1.1. Predmet i cilj rada**

Predmet rada odnosi se na ulogu prometa u turizmu, odnosno na utjecaj prometa na turizam. Rad se bavi ulogom prometa u turizmu slavonskih županija, odnosno utjecajem prometa na turizam slavonskih županija.

Cilj rada je prikazati razvijenost prometa i njegov utjecaj na turizam u slavonskim županijama.

## **1.2. Metodologija i izvori podataka**

U pisanju rada korištena je stručna literatura koja se bavi povezanošću turizma i prometa. Uključuje stručne članke, knjige i internetske stranice te provedene analize vezane uz temu.

Prilikom pisanja rada koristile su se sljedeće metode:

- Analiza
- Sinteza
- Komparacija
- Dedukcija
- Indukcija.

### **1.3. Struktura rada**

Rad je podijeljen u pet glavnih poglavlja. Započinje uvodom. Drugo poglavlje govori o atraktivnosti turizma. Povezanost prometa i turizma obrađena je u trećem poglavlju. Četvrto poglavlje govori o povezanosti prometa i turizma u slavonskim županijama. Rad završava zaključkom.



## 2. ODREDNICE ATRAKTIVNOSTI TURISTIČKE DESTINACIJE

U posljednjih nekoliko desetljeća istraživači turizma pokušali su na mnoge načine istražiti različite dimenzije konkurentnosti i atraktivnosti turističke destinacije. Pojam privlačnosti odredišta prvi su konceptualizirali Mayo i Jarvis (1981) kroz studiju koja ga povezuje s putnikovim procesom donošenja odluka i posebne koristi koje imaju putnici. Uvjerenja, osjećaji i mišljenja koja pojedinci imaju o percipiranoj sposobnosti turističkog odredišta da zadovolji njihove posebne potrebe za odmorom obično se pokazuju atraktivnošću odredišta.

### 2.1. Atraktivnost turističkog odredišta

Atraktivnost odredišta se definira kao relativna vrijednost pojedinačnih pogodnosti i gledana sposobnost destinacije da ispuni te posebne pogodnosti. Što više turist vjeruje da će destinacija zadovoljiti njegovu potrebu za odmorom, to će mu destinacija biti privlačnija i vjerojatnije da će ju posjetiti. Tu sposobnost povećavaju specifični atributi i karakteristike odredišta, kao što su atrakcije, infrastruktura ili usluge. Turistička destinacija može se shvatiti kao skup atributa koji su uglavnom "dani", a djelomično "čovječno stvoreni". U "zadanom" dijelu postoji nekoliko prirodnih obilježja turističke destinacije, poput klime, krajolika, plaža, planina, povijesno-kulturnih građevina i dr. U dijelu koji je napravio čovjek, postoje karakteristike kao što su hotelska i prometna infrastruktura, paket-aranžmani i oprema za sport i zabavu, koje se mogu prilagoditi željama kupaca, uz ograničenje proračuna (Jiang i sur., 2016).

Turistička destinacija je kombinacija atributa destinacije, uglavnom turističkih sadržaja i usluga. Klasično, ovi se atributi destinacije dijele u dvije glavne kategorije:

- Primarna kategorija uključuje izvorne karakteristike kao što su prirodni resursi, povijesna arhitektura, klima, ekologija i kultura.
- Sekundarna obilježja su sadržaji uvedeni uglavnom za turiste kao što su hoteli, ugostiteljske djelatnosti, prijevoz i zabava.

Primarna je svrha turista uživati u izvornim atributima, a ne u ostalima. Ipak, sekundarni atributi bitni su za jačanje atraktivnosti destinacije. Isto tako, ti se atributi mogu shvatiti kao "faktori privlačenja" koji navode pojedinca da izabere jedno odredište umjesto drugog nakon što se donese odluka o putovanju. Postoji i nekoliko drugih čimbenika koji utječu na privlačnost odredišta kao što su: čisto i mirno okruženje, kvaliteta smještaja, sadržaji prilagođeni obiteljima, sigurnost, pristupačnost, ugled, zabava i mogućnosti rekreacije.

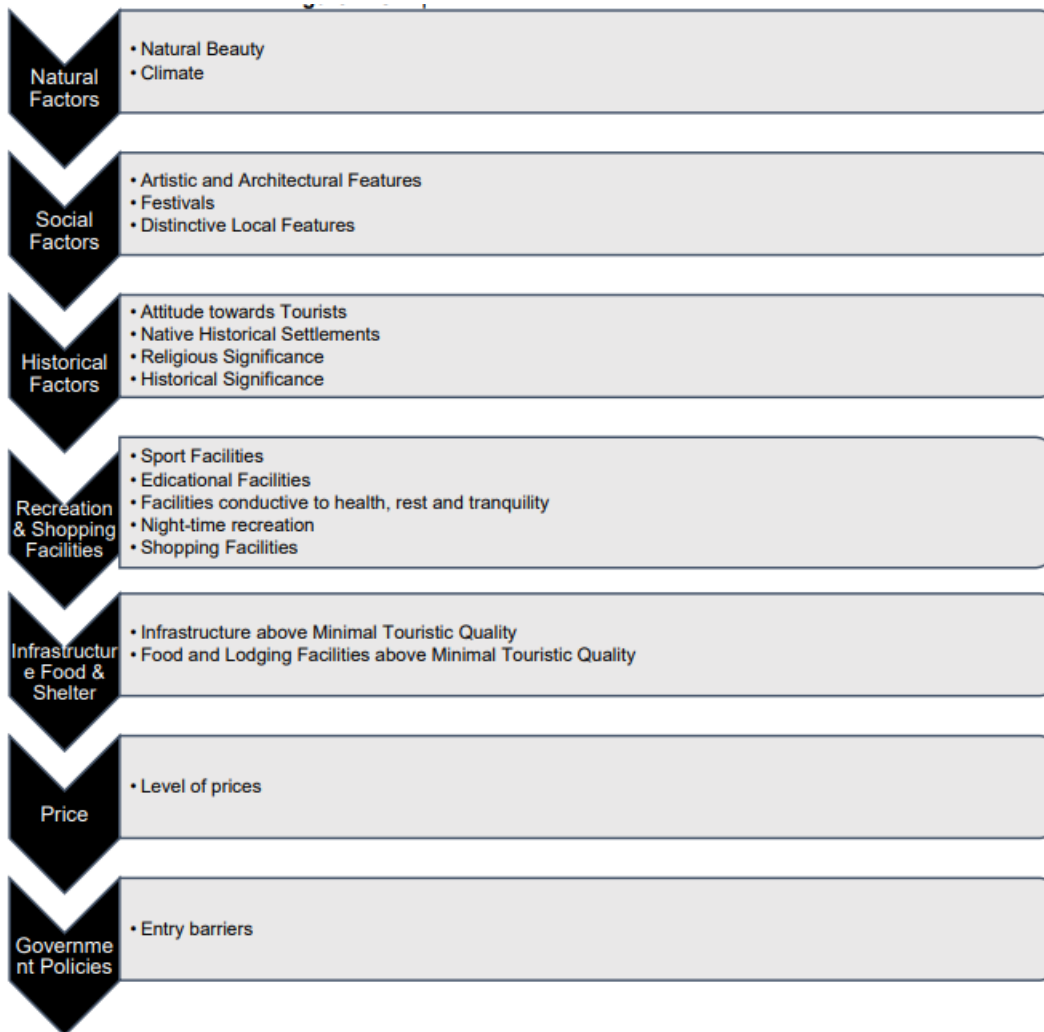
Genest i Legg (2003) pokušali su shvatiti značajne determinante atraktivnosti destinacije identificirajući tri dimenzije atraktivnosti koje pružaju kvalitetan turistički proizvod i iskustvo, a to su:

- Proizvod
- Učinak
- Budućnost.

Atraktivnost destinacije određena je njezinim jedinstvenim svojstvima. Značaj ovih karakteristika pomaže ljudima da procijene privlačnost destinacije i naprave izbor odredišta. Što više destinacija može zadovoljiti potrebe svojih posjetitelja, to se više smatra atraktivnom i veće su šanse da će biti odabrana kao krajnja destinacija.

Utjecaj atraktivnosti destinacije nije ograničen samo na fazu odabira destinacije, već utječe i na ponašanje turista općenito. Također, primjećuje se da je atraktivnost destinacije najznačajniji prediktor namjere ponovnog posjeta. Drugim riječima, što su posjetitelji više očarani destinacijom, to se očekuje veća učestalost posjeta. Slično tome, Kozak i Baloglu (2010) proveli su studiju o utjecaju atributa destinacije na učestalost posjetitelja i njihovu namjeru povratka. Stoga su ilustrirali snage i slabosti destinacije ocjenjujući razinu njezine atraktivnosti definiranu elementima prikazanim na Slici 1.

## Slika 1. Komponente atraktivnosti destinacije



Izvor: Kozak i Seyhmus (2011) Managing and Marketing Tourist Destinations: Strategies to Gain a Competitive Edge

### 2.2. Turistička infrastruktura

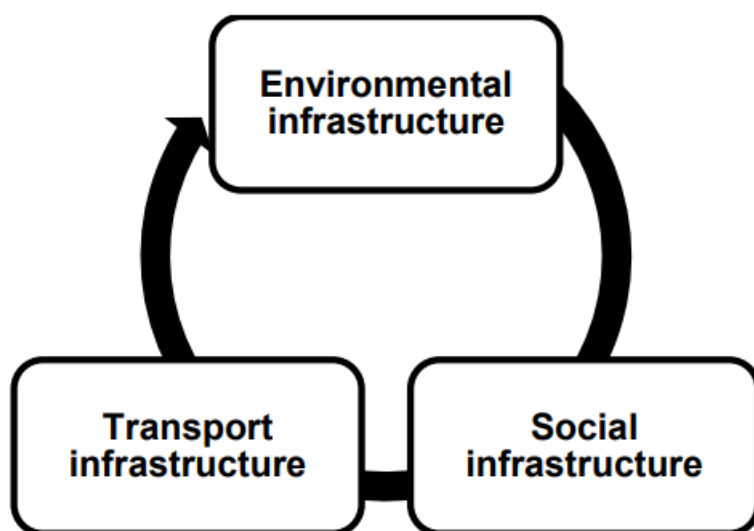
Turistička infrastruktura smatra se fizičkim elementom koji je projektiran i podignut kako bi opsluživao posjetitelje (Jovanović i Ilić, 2016). Turistička infrastruktura se smatra temeljem razvoja turizma, kao i temeljem za korištenje resursa destinacije. Nadalje,

prema Jovanoviću i Iliću (2016), turistička infrastruktura uključuje besplatne sadržaje, opremu i potrebne resurse za funkcioniranje svake turističke destinacije.

Prometna infrastruktura ponajviše uključuje ceste, željeznice, zračne luke i dr. koji turističko odredište čine dostupnim turistima. Primarni je cilj turističke infrastrukture zadovoljenje potreba turista, između ostalog u vidu hotela, restorana i sportskih sadržaja. Također, Lovelock i Lovelock (2013) smatraju da implementacija i razvoj prometne infrastrukture uvelike doprinose sve većoj složenosti turističkog fenomena. Toliko, da utječe na povećanje funkcionalne složenosti i teritorijalne, destinacijske, konkurentnosti.

Forum za turizam i promet (Slika 2) navodi da je turistička infrastruktura uglavnom lanac opskrbe prometne, društvene i ekološke infrastrukture koja surađuje na regionalnoj razini kako bi se stvorila atraktivna turistička destinacija. Stoga se naglasak turističke infrastrukture ogleda u činjenici da ona može pridonijeti povećanju učinkovitosti distribucije i proizvodnje turističkih usluga, a ponekad, čak i proširiti ponudu turističkih usluga.

**Slika 2. Podjela turističke infrastrukture**

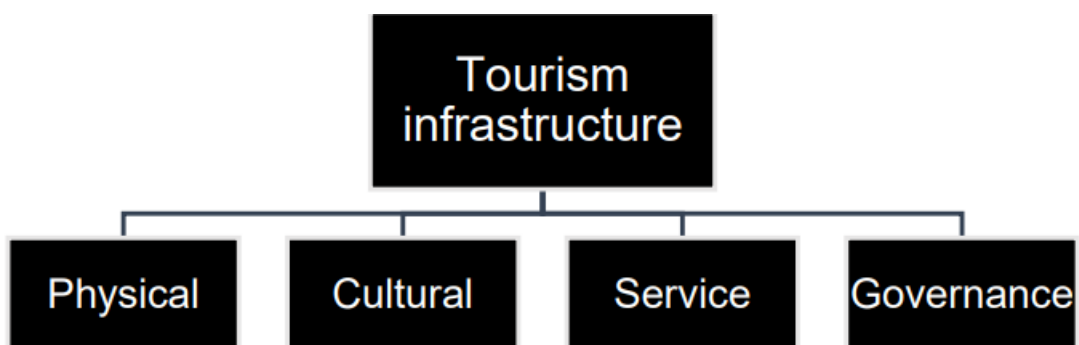


Izvor: Tourism & Transport Forum (TTF), (2012) Tourism Infrastructure Policy and Priorities.

Osim toga, literatura često ukazuje na klasifikaciju turističke infrastrukture u četiri kategorije, i to (Slika 3):

- fizičku (hoteli, moteli, restorani, promet, komunikacije, voda, električna energija)
- kulturnu (kultura, baština, sajmovi i festivali, lokalna umjetnost i glazba, odijevanje i ples, jezik i hrana)
- usluge (bankarski objekti, putničke agencije, agencije za osiguranje, turistički vodiči)
- upravljanje (mehanizam reda i zakona, carina i imigracija).

**Slika 3. Komponente turističke infrastrukture**



Izvor: Raina, A., (2005) Ecology, Wildlife and Tourism Development: Principles, Practices and Strategies, pp. 192.

### **2.3. Transportna infrastruktura**

Murphy, Pritchard i Smith (2000) povezuju turistički proizvod s analizom potražnje i ponude i opisuju kako različiti elementi destinacije stupaju u interakciju s turistima. Turistički proizvod podrazumijeva složeno konzumno iskustvo koje proizlazi iz procesa u kojem turisti koriste različite usluge (rekreacija, smještaj, informacije i prijevoz). Uslužna infrastruktura ima važnu ulogu u izgradnji doživljaja turističkog proizvoda. Ona je

smještena unutar šireg makrookruženja destinacije te su infrastruktura i tehnologija u destinaciji bitne karakteristike koje mogu povećati doživljaj.

Planiranje i razvoj turizma u stvarnom kontekstu komparativne i konkurentske prednosti ne bi bili ostvarivi bez cesta, zračnih luka, luka, električne energije, kanalizacije i pitke vode. Isto tako, Kaul (1985) je među prvima prepoznao učinak prometne infrastrukture kao ključnog elementa stabilnog razvoja turizma. Promet ima značajnu ulogu u turizmu budući da je odgovoran za povezivanje regija koje generiraju turizam s odredištima. Turističko odredište treba biti lako dostupno i dostupno za kretanje.

Malo je istraživanja koja procjenjuju ulogu prometne infrastrukture u razvoju destinacije i turizma. U brojnim turističkim istraživanjima veza između prometa i turizma se uspostavlja samo u smislu pristupačnosti, gdje se promet vidi kao poveznica koja povezuje turiste i njihove željene destinacije. Neki su znanstvenici istraživali povijest turizma iz perspektive razvoja različitih načina prijevoza (Dickman, 1994), dok su drugi poput Milla i Morrisona (1985), zauzeli interdisciplinarnu perspektivu, shvaćajući promet kao samo jedan od brojnih elemenata koji čine turistički sustav. Razvijeni su i modeli turističkih tokova, s tim da promet ima ograničenu ulogu.

Lundgren (1982) sagledava promet iz geografske perspektive i analizira turističke tokove između gradskih i ruralnih odredišta. Njegov model prikazuje promet kao sekundarni element prostorne hijerarhije između ruralnih i metropolitanskih destinacija. Ukratko, ove ranije studije, iako prepoznaju vezu između turizma i prometa, ne uspijevaju identificirati nikakvu specifičnu uzročnu vezu.

Prva vrsta studija utemeljena je na anketama, koje su izvorno vodili Gearing i suradnici (1974) u slučaju Turske kao turističke destinacije. Autori su uočili da je infrastruktura (koja uključuje ceste, vodu, struju, sigurnosne usluge, zdravstvene usluge, komunikacije i javni prijevoz) glavna odrednica koja definira dolaske turista. Infrastruktura je neizostavna komponenta u promicanju turističke destinacije.

Druga vrsta studija temelji se na procjeni jednadžbe međunarodne turističke potražnje. Kao što tvrde Seetanah i suradnici (2011), dohodak u zemlji podrijetla, troškovi

putovanja, relativne cijene, tečaj, turistička infrastruktura i razina razvoja u zemlji odredišta među najčešćim su odrednicama dolazaka u turista u turističku destinaciju.

Većina modela studija agregira brojke turista, zanemarujući i ne uzimajući u obzir učinak zemlje podrijetla i ulogu prometne infrastrukture u razvoju destinacije. Dodatno, do sada je regresijska analiza bila intenzivno koncentrirana na destinacije u razvijenim zemljama. Iznimka su, među ostalima, Naudé i Saayman (2005), koji su proučavali determinante turističkih tokova u slučaju afričkih zemalja koristeći pristup regresije panelnih podataka. Koristeći presjek kvadrata plus statičku i dinamičku procjenu podataka panela, ovi su autori identificirali političku stabilnost, osobnu sigurnost, marketinške napore i dostupnu infrastrukturu kao temeljne odrednice, kao i tipične klasične čimbenike u gotovo svim analiziranim skupovima panela.

### 3. UTJECAJ PROMETA NA TURIZAM

Danas je prometni sustav temeljna komponenta turističke industrije i preduvjet je za razvoj u bilo kojoj regiji svijeta. Dobra prometna struktura povećava udobnost putnika do različitih odredišta i neophodna je za uživanje u više slobodnih aktivnosti. Turistička i prometna infrastruktura međusobno su povezane i ekonomski korisne (Chen i sur., 2021). Turizam i promet nisu dva različita područja, već se međusobno nadopunjuju. Štoviše, promet se smatra determinantom privlačnosti odredišta. To je najpotrebnija komponenta, a u osnovi nudi turističku dostupnost. Zemlja privlači više turista dobrom prometnom infrastrukturuom. Postoji pozitivna veza između cestovne infrastrukture i turističkih aktivnosti koja je izravno utječe na razvoj razvoja turizma (Nazneen i sur., 2019).

Turistička infrastruktura pozitivno utječe na kvalitetu života stanovnika. Ako je destinacija lišena pristupačnosti, turizam se ne može pojaviti. Pristupačnost predstavlja jedan od važnih čimbenika u razvoju turizma. To je glavna komponenta i turistima nudi užitak u boravku u destinaciji. Odnosi se na lakoću dolaska do dobara, usluga, aktivnosti i odredišta. Ako navedeno nije osigurano, turisti će potražiti drugu destinaciju. Topografija područja ima značajnu ulogu u provedbi strategija/politika.

Prometna infrastruktura je preduvjet za razvoj prometacjer se promet sastoji od niza pojedinačnih prijevoza, što njegovu infrastrukturu čini sastavnim dijelom turističkih putovanja. Dobro razvijena prometna infrastruktura nužan je uvjet za razvoj turizma u destinaciji, ali sama po sebi nije dovoljna. Prometna infrastruktura sama po sebi ne znači uvijek dostupnost željenih prometnih destinacija jer ovisi o dostupnosti, odnosno organizaciji prometa (Institut za turizam, 2012).

Turističko putovanje prvenstveno je doživljaj koji se sastoji od niza dojmova. Pojedinačna opterećenja, ili u širem smislu tržište, imaju važnu ulogu u stvaranju tih utjecaja. U uvjetima kao što je sve veća konkurencija na turističkom tržištu, postoji mogućnost nezadovoljstva među turistima i to može odvratiti turiste od ponovne kupovine istih proizvoda. Jednostavnije je sagledati ulogu prijevoza u današnjem turizmu imajući u vidu činjenicu da vrijeme provedeno u vozilima često čini značajan udio u ukupnom



vremenu provedenom na putovanju. Nekada je glavni cilj prijevoza bio što prije stići na odredište i zaboraviti sve tegobe s kojima se čovjek suočavao tijekom putovanja. Promet danas ima sasvim drugačiju ulogu te ona prati tri glavna aspekta (Institut za turizam, 2012):

- promet osigurava prometnu dostupnost turističkih odredišta
- promet osigurava mobilnost unutar turističke destinacije
- pojedine vrste prijevoza su turistička atrakcija.

### **3.1. Prometna dostupnost turističkih odredišta**

Uspjeh turističke industrije usko je povezan s prometnom povezanošću između mjesta polaska i mjesta odredišta. U turističkoj literaturi, prometni sustavi definirani su kao funkcioniranje i interakcija između načina prijevoza, putova i terminala koji podržavaju turiste u i izvan odredišta te, također, pružanje usluga prijevoza unutar odredišta. (Prideaux, 2000:56).

Primarna funkcija prometne infrastrukture je omogućiti pristup određenim regijama. U usporedbi s mrežama slabijeg učinka, učinkovita infrastruktura smanjuje troškove prijevoza i privlači više turista. Kvaliteta usluge prijevoza jednako je važna. Ona utječe na turističku ukupnu procjenu odredišta i na njihovu namjeru ponovnog posjeta i na komunikaciju s drugim potencijalnim turistima o određenoj destinaciji. Prometna infrastruktura odredišta (tj. ceste, zračne luke, željeznice i luke) ima središnju ulogu u oblikovanju ukupne konkurentnosti lokalne turističke industrije. Promet uvelike određuje pristup tržištu, tj. veći pristup tržištu potiče održive turističke tokove prema odredištu i stvara prilike za privlačenje posjetitelja korištenjem prometa (Prideaux, 2000).

U Prideauxovom (2000) modelu razvoja turističke destinacije, prometni pristup turističkoj destinaciji smatra se ključnim faktorom u određivanju njezine stope i razmjera rasta jer promet utječe na sposobnost turističke destinacije da se proširi na nova tržišta. Prideaux (2000) također je razvio model transportnih troškova kako bi ispitao ulogu transporta u olakšavanju rasta turističkog odredišta i u oblikovanju portfelja tržišta

turističkog odredišta. Model dijeli troškove pristupa prijevozu u tri kategorije: stvarne cijene putovanja, vremenska vrijednost za putovanje i trošak udobnosti. Utvrđeno je da promet utječe na turističke tokove u različitim turističkim odredištima.

### **3.2. Zračni promet i turizam**

Zračni promet ima nekoliko prednosti u odnosu na druge oblike prijevoza, a to su veća brzina, sigurnost, kvaliteta usluge i pouzdanost. Infrastruktura zračnog prometa ima značajnu ulogu u poticanju rasta regionalnog turizma. Putovanje zrakoplovom općenito je pouzdano što je posebno važno za putnike koji putuju na duge relacije i one koji putuju u udaljena i periferna područja s lošijim kopnenim prijevozom (Mukkala i Tervo, 2013).

Za putovanja na duge relacije zračni prijevoz uvelike smanjuje vrijeme putovanja, a time i oportunitetne troškove povezane s putovanjem. Infrastruktura zračnog prometa, također, može omogućiti destinacijama uspostavljanje i/ili jačanje gospodarskih veza povezanih s turizmom s drugim područjima kako bi se formirale konkurentne prednosti. Bieger i Wittmer (2006) predložili su model sustava za analizu međusobne povezanosti zračnog prometa i turizma u kojem ponuda zračnog prometa poboljšava kvantitetu, kvalitetu (potrošačku moć) i strukturu (duljina boravka i svrha putovanja) dolaznih posjetitelja. Na temelju ovog sustava razvili su i analitički okvir za razumijevanje faktora uspjeha povezanih s različitim poslovnim modelima zračnih prijevoznika.

Dostupnost i vrsta zračnog prometa, također, utječe na turističke tokove. Khadaroo i Seetanah (2007) istražili su značajan utjecaj terminala zračnih luka na dolazne turističke tokove na 26 otočnih odredišta. Tveteras i Roll (2014) istraživali su učinke izravnih međunarodnih letova na turističke tokove i otkrili da se dugoročna elastičnost potražnje izravnih letova na dugim relacijama kreće od 0,3 do 0,5 u Peruu. Širenje niskotarifnih prijevoznika (tj. zračnih prijevoznika koji nude letove po nižim cijenama) ne samo da poboljšava dostupnost tržišta za odlazne turiste, već također ima pozitivan učinak na broj dolazaka turista u odredišta.

### **3.3. Željeznički promet i turizam**

Tehnološki napredak pozicionirao je željeznički promet kao privlačnu opciju za putovanja u smislu sigurnosti, pogodnosti, pravovremenosti, fleksibilnosti i pristupačnosti (Yan, Zhang i Ye 2014). U usporedbi sa zračnim prijevozom, željeznički prijevoz može biti ekonomičniji za određene turiste. Za razliku od zračnih luka, većina željezničkih postaja nalazi se bliže gradskim središtima i urbanim aktivnostima, omogućujući turistima da gotovo odmah uđu u svoje odredište. Mnogi željeznički kolodvori ne zahtijevaju od putnika temeljitu (i dugotrajnu) sigurnosnu provjeru, što dodatno smanjuje obveze turista u prijevozu.

Brzi željeznički sustavi posebno su revolucionirali turizam smanjivanjem vremena putovanja i poboljšanjem udobnosti putnika. Dostupnost brzih željezničkih sustava, također, utječe na percepciju turista o pristupačnosti i korisnosti destinacije i nastavlja mijenjati konkurentsko okruženje među destinacijama.

Bazin, Beckerich i Delaplace (2011) identificirali su nekoliko razloga zašto neki turisti u Europi preferiraju brze željezničke sustave. Za gradske turiste na kratkim relacijama brzi željeznički sustav pruža atraktivnu alternativu vožnji eliminirajući probleme povezane s umorom, prometnom gužvom i parkiranjem. Usluga brzog željezničkog sustava, također, se može povezati s drugim turističkim proizvodima za stvaranje promocija veće vrijednosti. Osim navedenog, brzi željeznički sustav pruža vrhunsku udobnost u vozilu i slične prednosti u odnosu na druge načine prijevoza.

### **3.4. Cestovni promet i turizam**

Cestovna i prometna infrastruktura ima važnu ulogu u razvoju turizma. Ona omogućuje jednostavan pristup turističkim destinacijama i povećava poslovne aktivnosti u regiji što pozitivno utječe na životni standard lokalne zajednice. Znanstvenici navode da cestovna i prometna infrastruktura nema samo ključnu ulogu u poboljšanju postojećih

turističkih aktivnosti, već također promiče razvoj novih turističkih mjesta u regiji. Cestovna i prometna infrastruktura u zemlji privlači turiste i može promovirati turistička odredišta (Virkar i Mallya, 2018).

Utvrđen je pozitivan odnos između cestovne infrastrukture i turističkih aktivnosti što povećava tijek razvoja turizma. Virkar i Mallya (2018) istaknuli su nekoliko parametara povezanih sa zadovoljstvom turista, uključujući prometnu infrastrukturu i kvalitetu usluge, te ustvrdili da je prometna infrastruktura značajan prediktor za razvoj turizma. Naime, cestovna i prometna infrastruktura olakšava putovanje turista i kretanje unutar destinacija.

Istraživanja sugeriraju da razvoj cestovne i prometne infrastrukture stvara prilike za zapošljavanje, poboljšava poslovne aktivnosti i donosi nekoliko drugih koristi za lokalnu zajednicu (Kanwal i sur., 2019). Razvoj cestovne i prometne infrastrukture stoga može formirati pozitivnu percepciju u lokalnoj zajednici o dobrobitima turizma, što kasnije može oblikovati pozitivnu potporu lokalne zajednice za turizam u tom području. Prednosti povezane s razvojem cestovne i prometne infrastrukture mogu dodatno rezultirati zadovoljstvom zajednice. Suprotno tome, razvoj cestovne i prometne infrastrukture može generirati negativan utjecaj na okoliš, budući da su prometne gužve, prenapučenost, buka, zagađenje zraka i oštećenje prirodne ljepote moguće negativne posljedice razvoja cestovne i prometne infrastrukture. Opaženi negativni utjecaj na okoliš može stoga biti negativno povezan s podrškom zajednice razvoju turizma.

### **3.5. Vodeni promet i turizam**

Vodeni promet čini velik dio prijevoza u turizmu i putovanjima. Inače poznat kao pomorski promet, riječni promet ili vodeni promet, odnosi se na prijevoz ljudi ili tereta vodenim putovima. Izraz vodeni transport također se može koristiti za opisivanje namjernog kretanja same vode na velikim udaljenostima. To uključuje akvadukte, tegljenje santi leda i kontejnerske pošiljke. Međutim, u smislu putovanja i turizma, vodeni promet odnosi se na kretanje putnika i robe vodenim putem. Jedno je od najstarijih vrsta prijevoza, a široko je korištena kroz povijest.

Putnici vođeni prijevoz koriste za rekreaciju i putovanje na posao. Trajekti se mogu koristiti za relativno lako putovanje između razliĉitih podruĉja. Brodovi za krstarenje još su jedan primjer vodenog prijevoza. Oni su ĉisto rekreativni. u prošlosti su brodovi za krstarenje pružali naĉin putovanja iz jedne zemlje u drugu. Veći od trajekata, obiĉno nude putovanja od 1 do 2 tjedna na kojima putnici posjećuju više lokacija i uživaju u zabavi na brodu.

Vodeni transport, odnosno povezanost vodenim putovima posebno je znaĉajna za otoke. Upravo povezanost otoka s kopnom vodenim putem može znaĉajno utjecati na privlaĉnost otoka u turistiĉkom smislu. Dobra prometna povezanost otoka s kopnom znaĉajno doprinosi razvoju turizma na otoku kao i kvaliteti života lokalnog stanovništva. Iz navedenog razloga otoci koji su kvalitetno povezani s kopnom ostvaruju bolje turistiĉke rezultate u odnosu na one koji su lošije povezani s kopnom.

### **3.6. Mobilnost unutar turistiĉke destinacije**

Jedna od znaĉajki multimodalnog putovanja je lanĉanost. Tipiĉni primjer multimodalnog putovanja je lanac koji uključuje pješaaĉenje, autobus, vlak ili vožnju biciklom, autobus i vlak ili pješaaĉenje, autobus i bicikl. Sve to ukazuje na ĉinjenicu da multimodalno putovanje obilježava korištenje najmanje dva naĉina putovanja. U urbanim sredinama multimodalni transportni sustav je sustav koji nudi različite naĉine prijevoza (u prijevoznom ili funkcionalnom smislu) koji su povezani suĉeljima usmjerenima na olakšavanje prijenosa između razliĉitih modalnih usluga.

Veći transportni sustavi hijerarhijski su organizirani kao sustav s više razina. Metodologija za dobivanje optimalnih karakteristika pojedine prometne mreže sastoji se od sljedećih elemenata (Nes i Bavy, 2004):

- Specifikacija potražnje putovanja
- Specifikacija subjekata ukljuĉenih u pružanje usluga, uključujući i njihove operativne ciljeve
- Specifikacija projektnih varijabli sustava transportnih usluga

- Modeliranja potražnje za transportnim uslugama
- Modeliranja optimizacije dizajna uslužne mreže.

Također, multimodalni prijevoz putnika uključuje i integrirano planiranje usklađeno sa sadašnjim stanjem u urbanoj sredini kao i pretpostavke budućeg razvoja. Integrirano multimodalno planiranje prometa treba se odnositi na postojeći prijevoz u urbanoj sredini, ali i na buduće potrebe što se posebno odnosi na gradove koji bilježe brzu urbanizaciju. Stoga je ključno procijeniti koji će oblici prijevoza biti najprikladniji za potrebe trenutnog i budućeg stanovništva u nekoj urbanoj sredini. U idealnom slučaju koraci u planiranju prijevoza uključuju slijedeće (Haas, 2019).

- Praćenje i razumijevanje postojećih uvjeta
- Predviđanje budućeg rasta stanovništva uključujući predviđanje gdje će ljudi živjeti i raditi te analizu gdje će biti potražnja za prijevozom
- Razvijanje, ocjenu i davanje prednosti projektima koji mogu implementirati održivost prometa
- Jasno razumijevanje prioriteta te njihovo uključivanje u kratkoročne i dugoročne planove razvoja prometne infrastrukture.

Stoga danas turističke destinacije diljem svijeta koriste različite pristupe u razvoju multimodalnih mreža koje uključuju tradicionalne oblike masovnog prijevoza, poput, podzemne željeznice i autobusa, kombinirane s novijim oblicima prijevoza, kao što su korištenje usluga Uber-a, Lyft i dijeljenje bicikala. U multimodalnom prijevozu naglasak se stavlja na pružanje integriranih usluga koje putnicima daju pogodne, učinkovite i pristupačne načine putovanja u turističkim destinacijama.

### **3.7. Promet kao turistička atrakcija**

Prijevoz se od početka razvoja turizma smatra dijelom turističkog doživljaja. Tijekom vremena stalna potraga za novim iskustvima učinila je određene vrste prijevoza turističkim atrakcijama i primarnom motivacijom za putovanje. Danas je u ponudi niz

različitih vrsta prijevoza jer svojom atraktivnošću vuče putnike i izletnike da potroše znatne količine novca na iskustvo vožnje. Različiti načini prijevoza često nadopunjuju neke druge, jednako atraktivne načine prijevoza ili se prijevoz može odvijati preko područja koje je vrlo privlačno, iako sredstva koja se koriste sama po sebi nisu toliko atraktivna.

Prometna vozila kao turističke atrakcije mogu se podijeliti prema različitim fizičkim karakteristikama. Jedna od tih podjela temelji se na prirodi turističkog iskustva koje ono predstavlja. U tom kontekstu prijevoz se može podijeliti na (Horak, 2014):

- luksuzni prijevoz
- avanturistički prijevoz
- nostalgični prijevoz
- ostali aktivni prijevoz.

Luksuzni prijevoz je prijevoz koji uvelike nadilazi uobičajene standarde sličnih prijevoznih usluga ili je jedinstven i skup pa si ga može priuštiti manji broj putnika. Koncept luksuznog prijevoza može se sažeti u rečenicu koja samouvjereno reklamira vožnju jednim od najluksuznijih vlakova na svijetu: „Vožnja u ovom vlaku putnicima nudi najluksuznije iskustvo željezničkog prijevoza na svijetu i iskustvo koje će zauvijek biti zapamćeno." (Horak, 2014:227).

Danas se velik broj zanimljivih turističkih putovanja odvija onim prijevoznim sredstvima koja zbog zastarjele tehnologije više ne funkcioniraju redovito. Najviše se koriste parni vlakovi i brodovi te stari jedrenjaci i originalni muzejski eksponati. Ovakvo putovanje organizira se pod nazivom nostalgično putovanje i obično je jeftino. Dominantno iskustvo je osjećaj nostalgije, a ne luksuza. Nostalgični prijevoz u Hrvatskoj uključuje rekonstruirane ili obnovljene brodove, poput, Vrgade, Michaela, Romance i nekih drugih, na motore i jedra koji krstare na različitim rutama Jadranom (Horak, 2014).

Turistički aranžmani pripremaju se kao antistres programi za posebnu skupinu korisnika s afinitetima prema određenoj vrsti turizma. Istraživanja su pokazala da je veliki broj menadžera, poduzetnika, brokera i drugih poslovnih ljudi, koji rade pod svakodnevnim pritiskom i u stresnim situacijama, sklon korištenju rekreacijskih usluga i

raznim antistresnim programima. Ipak, najjači učinak rehabilitacije i opuštanja postižu antistresni programi vezani uz boravak na otvorenom. Ova vrsta programa, nazvana avanturistički turizam, nudi kombinaciju avanturističkih aktivnosti uključujući vožnju terenskim vozilima, vožnju splavima i (riječnim) raftingom.

Ostali oblici atraktivnog prijevoza su:

- taksi (London)
- brodovi i autobusi za razgledavanje (London, Amsterdam, Pariz)
- čamci sa staklenim dnom za promatranje podmorja
- uspinjače i tramvaji
- cestovni vlakovi
- konjska zaprega
- razne životinje (deve, konji, slonovi)
- egzotična prijevozna sredstva (rikše, taketook).



## 4. PROMETNA INFRASTRUKTURA I TURIZAM U SLAVONSKIM ŽUPANIJAMA

Važan čimbenik prometne povezanosti na području županija u Slavoniji (Brodsko-posavska, Virovitičko-podravska, Vukovarsko-srijemska, Požeško-slavonska, Osječko-baranjska) su međunarodni TEN-T prometni koridori (Slika 4). Riječ je o prometnim koridorima koji povezuju slavonske županije s europskim državama te kao takvi mogu utjecati i na dostupnost slavonskih županija turističkoj potražnji.

Slika 4. TEN-T koridori koji prolaze slavonskim županijama



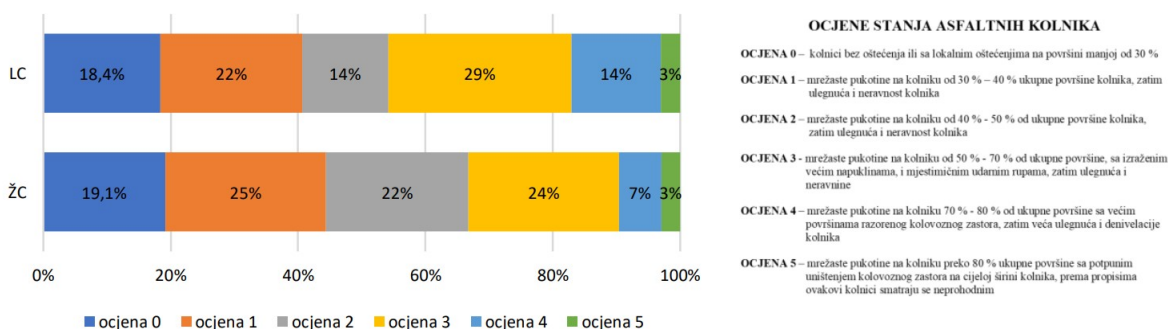
Izvor: Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska (2020)  
[https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR\\_KONACAN\\_20201221.pdf](https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR_KONACAN_20201221.pdf)

Osim što se Istočna Slavonija nalazi na važnim prometnim pravcima u Europi, te što to posljedično utječe i na promet koji se kroz županiju odvija, kao i na turistički promet u regiji, na turističku potražnju utječe i opće stanje prometa i prometne infrastrukture unutar predmetne regije.

#### 4.1. Cestovni promet i prijevoz

Na području županija u Slavoniji cestovna infrastruktura nije jednoliko razvijena i uređena. Postoje vrlo velike razlike u stanju kolnika i infrastrukture od županije do županije, ali i unutar samih županija. Slika 5 prikazuje stanje kolnika na cestama (lokalnim i županijskim) u Slavoniji (Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska, 2020).

**Slika 5. Stanje kolnika na slavonskim cestama**



Izvor: Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska (2020)

[https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR\\_KONACAN\\_20201221.pdf](https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR_KONACAN_20201221.pdf)

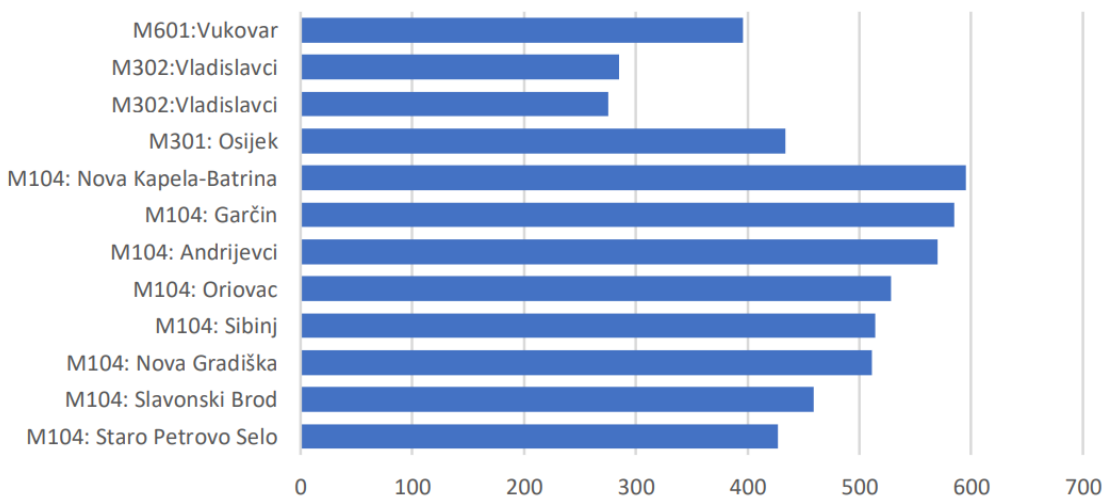
Kao što podaci ukazuju, stanje kolnika nije zadovoljavajuće. Loši kolnici negativno se odražavaju na sigurnost putnika, ali i na zadovoljstvo putovanjem. Kao takvi, negativno

se odražavaju i na atraktivnost slavonskih županija za turiste. Kako bi slavonske županije bile više privlačne turistima, nužno je poboljšati cestovnu infrastrukturu te time doprinijeti zadovoljstvu turista tijekom putovanja (Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska, 2020).

#### 4.2. Željeznička infrastruktura i prijevoz

Županijama u Slavoniji prolaze međunarodni željeznički koridori koji su dobar potencijal za privlačenje međunarodnih turista koji putuju vlakom. Međutim, željeznički koridori i njihova infrastruktura u slavonskim županijama još uvijek ne zadovoljavaju, i to velikom većinom, međunarodne tehničke i sigurnosne standarde (Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska, 2020).

**Slika 6. Koridori na prugama za međunarodni promet čija duljina kolosijeka ne udovoljava TSI-ju**



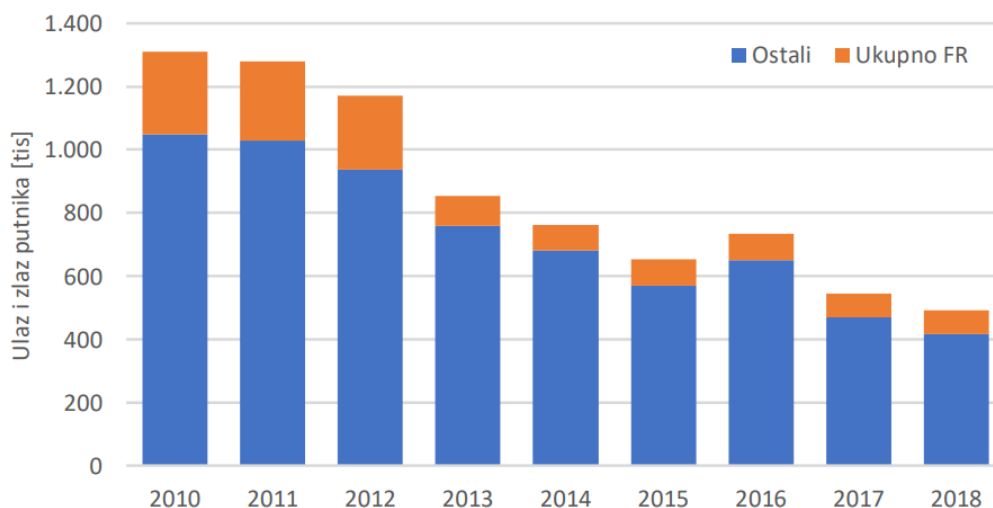
Izvor: Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska (2020)

[https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR\\_KONACAN\\_20201221.pdf](https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR_KONACAN_20201221.pdf)

Slavonske županije imaju veliki potencijal u kontekstu željezničkog prometa. Međutim, taj se potencijal ne koristi, već se stanje na svim razinama pogoršava kao posljedica zastarjelosti, dotrajalosti i neulaganja u obnovu svih razina prijevoza i infrastrukture u željezničkom prometu (Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska, 2020).

Putnički promet vlakovima vrlo je neatraktivan na području slavonskih županija. To je posljedica neusklađenih voznih redova s potražnjom, ali i zastarjelog voznog parka koji ne odgovara suvremenim potrebama putnika. Ovaj problem još više dolazi do izražaja u međunarodnom prometu putnika. Međunarodni promet putnika vlakom na području slavonskih županija čini 0,2% ukupnog međunarodnog kopnenog prometa putnika (Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska, 2020).

**Slika 7. Granični promet putnika u željezničkom sustavu za oba smjera kretanja**



Izvor: Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska (2020)

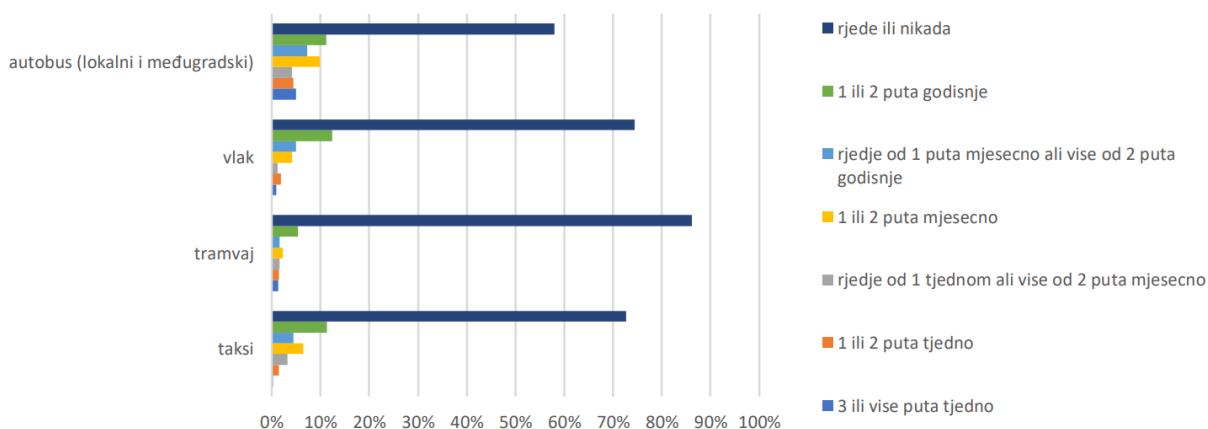
[https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR\\_KONACAN\\_20201221.pdf](https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR_KONACAN_20201221.pdf)

Iako se na području slavonskih županija nalazi pet graničnih prijelaza za vlakove, ovaj potencijal još uvijek nije prepoznat u turističkom smislu te kao takav se u navedene svrhe ni ne koristi.

### 4.3. Javni prijevoz

Javni prijevoz bitan je na svim urbanim i ruralnim područjima kako za lokalno stanovništvo tako i za turiste. Dobro organizirana i kvalitetna mreža javnog prijevoza osigurava manje korištenje osobnih automobila i bolju mobilnost putnika. Iako je mreža javnog prijevoza na području slavonskih županija relativno dobro razvijena, tek 5,7% putnika koristi se javnim prijevozom. Razlog tome ponajviše proizlazi iz loših prijevoznih sredstava i neadekvatne infrastrukture.

**Slika 8. Korištenje javnog prijevoza**

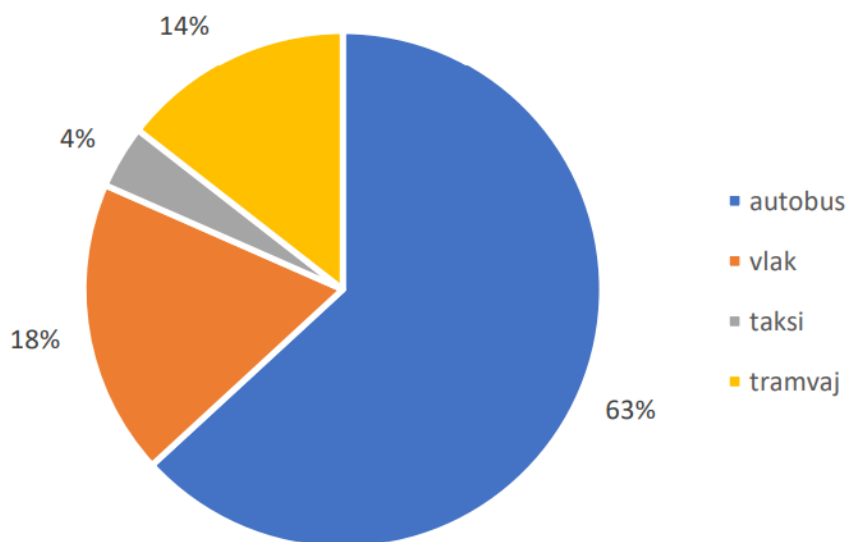


Izvor: Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska (2020)

[https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR\\_KONACAN\\_20201221.pdf](https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR_KONACAN_20201221.pdf)

Javni prijevoz nedovoljno je zastupljen u putovanjima putnika. Kao takav nedovoljno se koristi i od strane turista. Slavonske županije još uvijek ne prepoznaju važnost javnog prijevoza za lokalno stanovništvo i turiste te posljedično ne rade na podizanju njegove kvalitete. Slika 9 prikazuje udio korištenja pojedine vrste javnog prijevoza u ukupnom korištenju javnog prijevoza u slavonskim županijama (Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska, 2020).

**Slika 9. Udio korištenja pojedine vrste javnog prijevoza u slavonskim županijama**



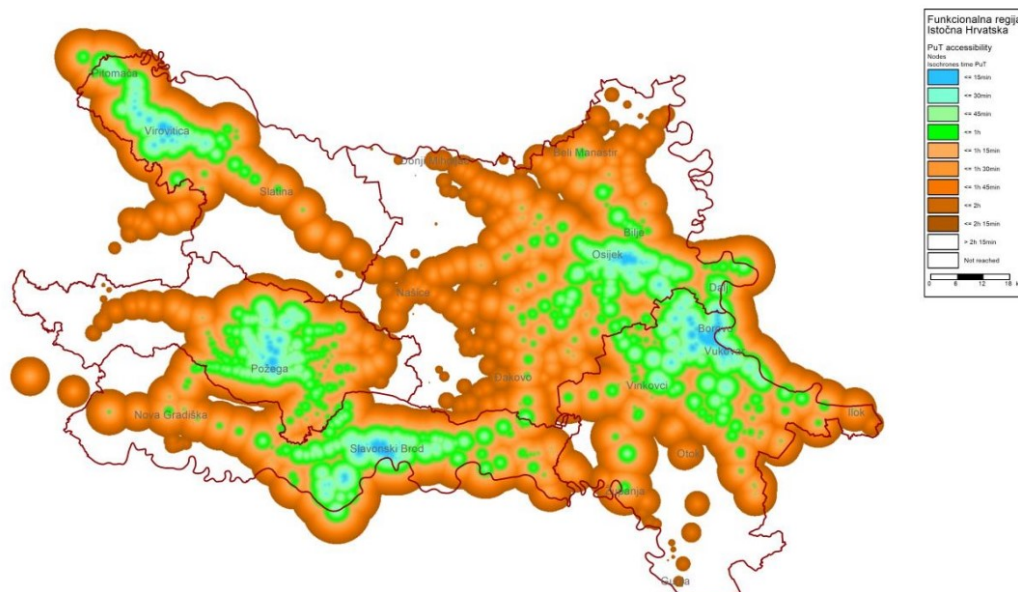
Izvor: Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska (2020)

<https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna->

[HR\\_KONACAN\\_20201221.pdf](#)

Na području javnog prijevoza u slavonskim županijama problem proizlazi i iz ponude dnevnih polazaka, ali i iz trajanja putovanja koje je poprilično dugo, posebno od jednog do drugog sjedišta županija.

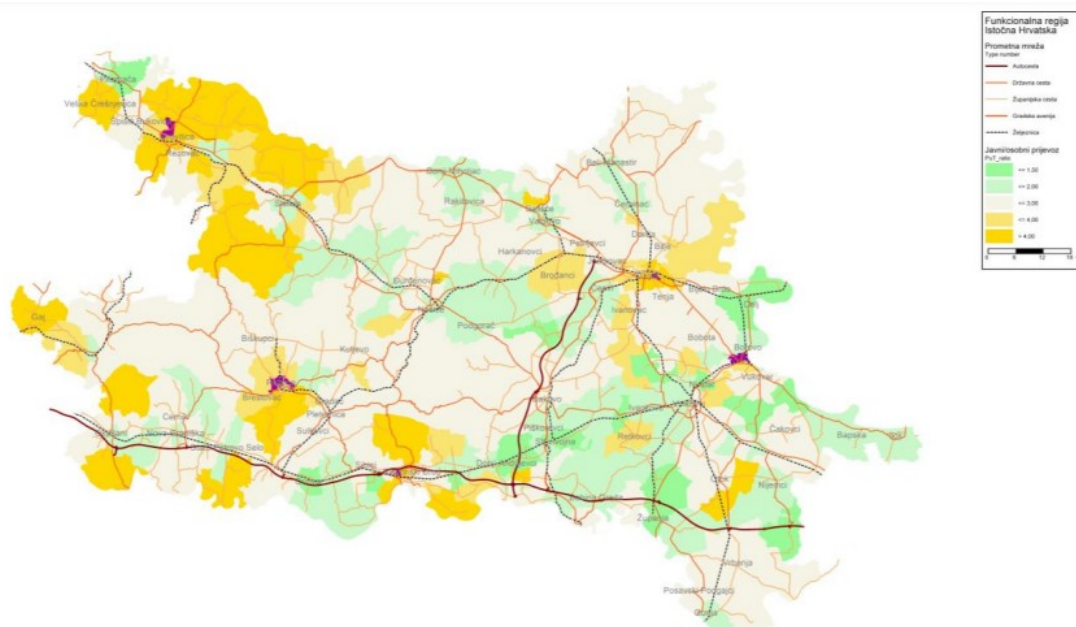
**Slika 10. Dostupnost sjedišta županija s javnim prijevozom u**



Izvor: Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska (2020)  
[https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR\\_KONACAN\\_20201221.pdf](https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR_KONACAN_20201221.pdf)

Javni prijevoz u slavonskim županijama je poprilično neatraktivan domaćem stanovništvu i turistima poradi duljine trajanja putovanja od jednog do drugog mjesta. U odnosu na trajanje putovanja osobnim automobilom, trajanje putovanja javnim prijevozom je poprilično dugačko (Slika 11) (Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska, 2020).

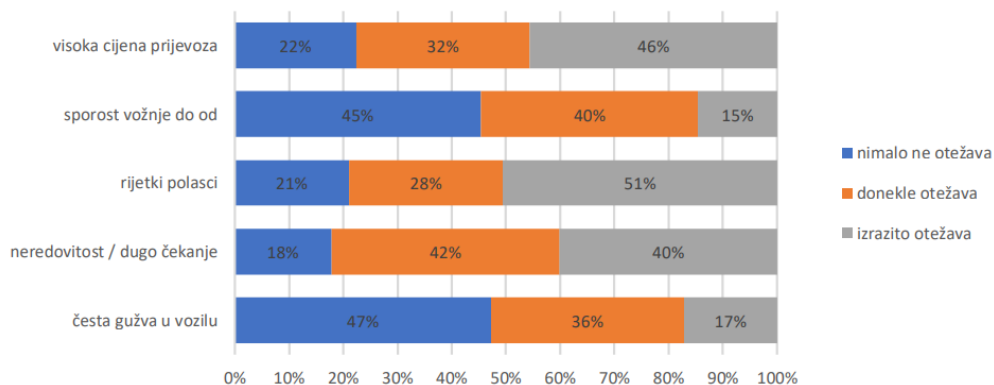
## Slika 11. Omjer vremena putovanja javni prijevoz/automobil



Izvor: Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska (2020)  
[https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR\\_KONACAN\\_20201221.pdf](https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR_KONACAN_20201221.pdf)

Na temelju svega navedenog, na Slici 12 prikazani su temeljni razlozi koji otežavaju korištenje javnog prijevoza na području slavonskih županija.

## Slika 12. Razlozi koji otežavaju korištenje javnog prijevoza na području slavonskih županija



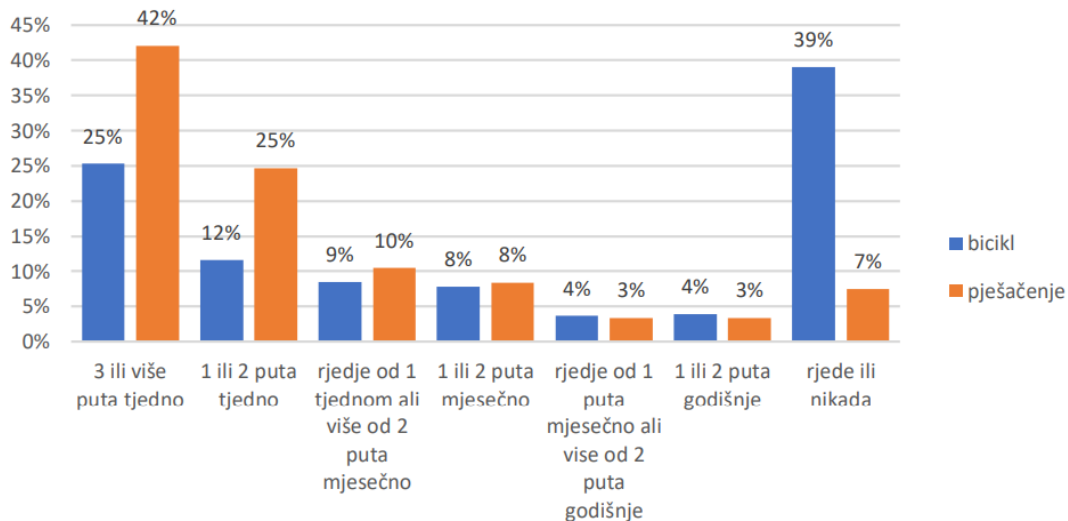


Izvor: Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska (2020)  
[https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR\\_KONACAN\\_20201221.pdf](https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR_KONACAN_20201221.pdf)

#### 4.4. Pješački i biciklistički promet

Dostupnost pješačkih i biciklističkih staza, također, se odražava i na turizam, posebno na one turiste koji se po destinaciji kreću pješke ili biciklom. Na području slavonskih županija nalazi se mali broj biciklističkih staza. Uz navedenog, na području slavonskih županija je nedovoljno biciklističkih ruta. Biciklističke staze su loše napravljene i imaju nezadovoljavajuću infrastrukturu.

Slika 13. Učestalost vožnje biciklom i pješaćenja

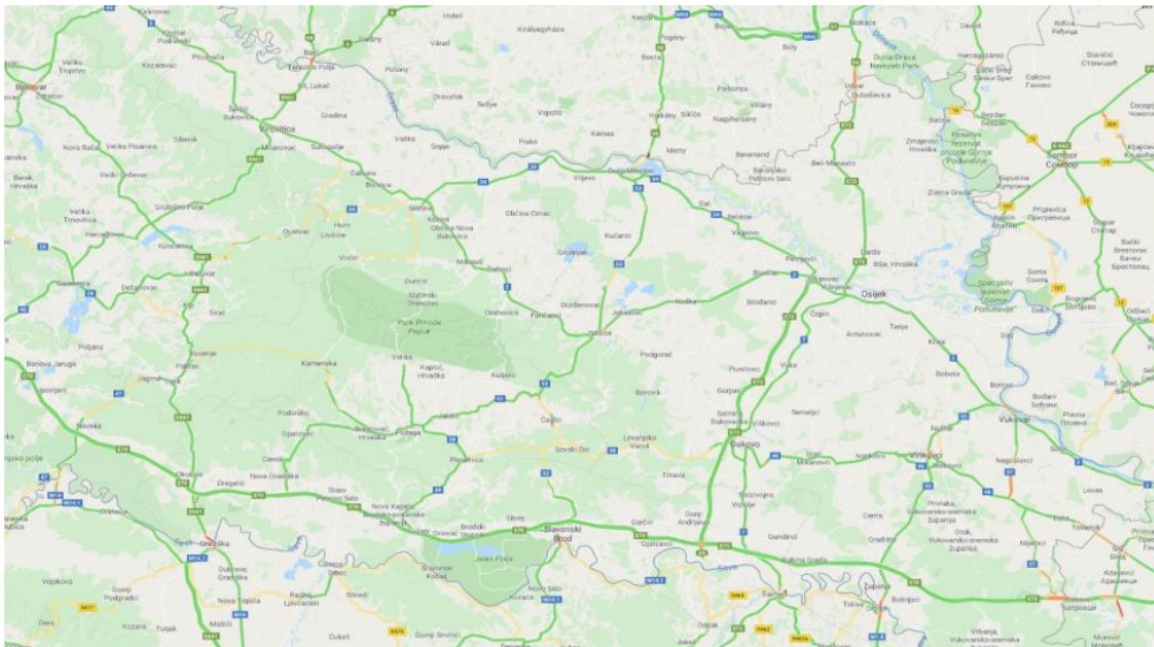


Izvor: Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska (2020)  
[https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR\\_KONACAN\\_20201221.pdf](https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR_KONACAN_20201221.pdf)

## 4.5. Urbani promet

Zasićenost prometom u urbanim sredinama na području slavonskih županija relativno je niska. Ovaj pokazatelj je isto važan i u kontekstu turista budući da se zagušenost prometom može negativno odraziti na zadovoljstvo turista turističkom destinacijom.

**Slika 14. Prometni uvjeti na razini funkcionalne regije u poslijepodnevnom vršnom satu**



Izvor: Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska (2020)

[https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nactr-Masterplana-Istocna-HR\\_KONACAN\\_20201221.pdf](https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nactr-Masterplana-Istocna-HR_KONACAN_20201221.pdf)

Kada je riječ o signalizaciji, ona je nedovoljno korištena u urbanim sredinama. Problem u urbanim sredinama je i na razini buke koja je vrlo visoka, posebno u gradu

Osijeku. Također, problem je identificiran i na razini onečišćenja koje proizlazi iz prometnog sustava.

**Slika 15. Strateška karta buke za grad Osijek**



Izvor: Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska (2020)

[https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR\\_KONACAN\\_20201221.pdf](https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR_KONACAN_20201221.pdf)

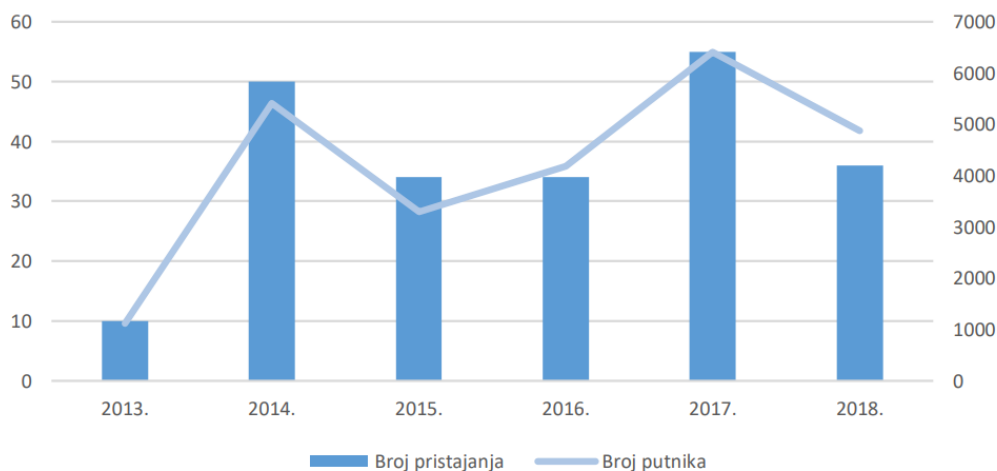
#### **4.6. Zračni i vodeni promet**

Zračna luka Osijek Klisa jedina je zračna luka na području slavonskih županija. Procjene ukazuju na to da na području slavonskih županija nije potrebno graditi nove zračne luke, već da je postojeću zračnu luku potrebno u tehničkom, tehnološkom i sigurnosnom smislu obnoviti. Također, potrebno ju je i proširiti. S proširenjem zračne luke omogućio bi se veći broj međunarodnih letova te bi se na taj način povećala konkurentnost slavonskih županija u turističkom smislu.

Kada je riječ o unutarnjim vodnim putevima, velik dio njih još uvijek ne udovoljava uvjetima međunarodne klase plovnosti. Rijeka Dunav i Sava, također, su u prometnom

smislu nedovoljno iskorištene. Loša infrastruktura i uređenost samih pristaništa važan su problem i u turističkom smislu. Luke u slavonskim županijama imaju velik potencijal i mogućnosti i za razvoj turizma (posebno kruzing turizma). Upravo na ovom području treba dodatno raditi kako bi se ova regija još više približila turistima te kako bi se maksimalno iskoristio njezin potencijal.

**Slika 16. Broj pristajanja i broj putnika u luci Osijek u razdoblju od 2013. do 2018. godine**



Izvor: Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska (2020)

[https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR\\_KONACAN\\_20201221.pdf](https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR_KONACAN_20201221.pdf)

#### 4.7. Uloga prometa u turizmu slavonskih županija

Dostupnost turističke destinacije uključuje pitanja vezana uz magistralne državne i/ili međudržavnu prometnu infrastrukturu koja mora udovoljiti velikom broju prometnih zahtjeva na što kvalitetniji način, a sve kako bi turistima olakšala dolazak i odlazak iz turističke destinacije te kretanje, odnosno mobilnost tijekom boravka u destinaciji. Ovo je važno u kontekstu turizma jer dostupnija turistička destinacija ima bolju iskorištenost

kapaciteta, nego ona koja je manje dostupna. To ukazuje na činjenicu da promet ima značajan utjecaj na turiste te da utječe i na njihovu odluku o tome hoće li određenu destinaciju posjetiti ili ne.

Kada je riječ o dostupnosti turističke destinacije, nije samo u pitanju kraće ili dulje vrijeme putovanja, već je u pitanju i cijena putovanja kao i udobnost putovanja. Iz navedenog razloga putovanje do turističke destinacije nastoji se pretvoriti u turistički doživljaj što znači stvaranje atraktivne ponude koju turisti mogu koristiti tijekom svojeg puta do odabrane destinacije i koja prelazi njihove primarne potrebe tijekom putovanja.

Promet značajno utječe i na razvoj turizma u samoj destinaciji. On određuje koliko turisti mogu biti mobilni, utječe na njihovo zadovoljstvo prijevoznim sredstvima, infrastrukturom i prijevoznim linijama. To znači da promet u turističkim destinacijama, također, znatno utječe na turizam i njegovu razvijenost na nekom području.

Nesumnjiva je uloga prometa u razvoju turizma što potvrđuju i pojedini razvojni pragovi turizma koji se podudaraju s razvojnim pragovima pojedinih prometnih sredstava – željeznice, osobnog automobila, zrakoplova (Dvorski i Vidačić, 2001). Kada je riječ o prometu na području slavonskih županija, analiza je pokazala da se na tom području odvija kopneni, vodeni i zračni promet. U prometnom smislu slavonske su županije vrlo razvijene što znači da omogućuju turistima dolazak u županije na različite načine, ali i kretanje u županijama na različite načine. To ukazuje na činjenicu da promet ima važnu ulogu u turizmu slavonskih županija te direktno ili indirektno utječe na razvijenost turizma na ovom području.

Iako je promet prepoznat kao važan čimbenik u kontekstu turizma, pa tako i turizma na području slavonskih županija, analiza je pokazala da nijedan spektar prometa (kopneni, vodeni, zračni) na području slavonskih županija nije zadovoljavajući te da nije usklađen s potrebama današnjih turista.

Problemi na području prometa i njegove razvijenosti u slavonskim županijama su mnogobrojni i slojeviti. Odnose se gotovo na sva područja i izvedbe prometa. Uočava se

da nema jasne strategije prometnog razvoja te da se sadašnji prometni razvoj odvija vrlo neučinkovito.

Takve okolnosti dovode do toga da se promet ne koristi u turističke svrhe na zadovoljavajući način, bilo da se radi o prometnim mogućnostima dolaska i odlaska turista u slavonske županije ili da se radi o njihovoj mobilnosti po slavonskim županijama. Slavonske županije imaju jako velik potencijal za bolju uključenost prometnog faktora u stvaranje konkurentske prednosti te se očekuje u budućnosti da će slavonske županije ovaj potencijal prepoznati i pravilno usmjeriti.

## 5. ZAKLJUČAK

Promet je ključan za kretanje ljudi. Tijekom čitave povijesti čovječanstva ljudi su se kretali, odnosno prelazili su s jednog mjesta na drugo, a tehnološka i tehnička razvijenost utjecale su na dostupnost prijevoznih sredstava. U suvremenom svijetu promet je dio svakodnevnog života ljudi te je, isto tako, pod utjecajem dostupnosti prijevoznih sredstava i razvijenosti infrastrukture.

U turističkom sektoru nezamislivo je kretanje ljudi bez prijevoznih sredstava i razvijene prometne infrastrukture. Promet je prepoznat kao jedan od ključnih faktora u turističkom sektoru jer o njemu ovisi dostupnost turističkih destinacija i mobilnost u samim turističkim destinacijama.

Promet, kao bitan faktor u turističkom sektoru, iznimno je važan i samim turistima. Mogućnosti vezane uz prijevozna sredstava kojima se može doći do neke destinacije, razvijenost infrastrukture i mobilnost u turističkim destinacijama značajno utječu na zadovoljstvo turista određenom turističkom destinacijom, ali i na njihovu odluku o posjeti određenoj turističkoj destinaciji.

Suvremeni turisti veliku važnost pridaju prometu. Promet utječe na njihove odluke, zadovoljstvo i mobilnost do destinacija i u destinacijama. Iz navedenog razloga bitno im je da taj utjecaj bude pozitivan te da doživljaj putovanja bude zadovoljavajući. Navedeno prepoznaju brojne turističke destinacije te aktivno rade na ulaganju u promet (prijevozna sredstva, prometnu infrastrukturu i upravljanje prometom). Na taj način stječu konkurentsku prednost na turističkom tržištu što posljedično dovodi i do njihove bolje pozicioniranosti.

Analiza provedena za potrebe ovog rada ukazala je na to da slavonske županije imaju brojne mogućnosti po pitanju prometa i bolje pozicioniranosti na turističkom tržištu utemeljene na prometnoj razvijenosti. Riječ je o županijama u kojima se odvija kopneni, vodeni i zračni promet. Osim toga, ove se županije nalaze na važnim međunarodnim prometnim tokovima te kao takve imaju vrlo povoljan geopolitički položaj. Promet u ovim

županijama trebao bi biti maksimalno iskorišten kako u gospodarskom tako i u turističkom smislu.

Iako je promet vrlo bitan za razvijenost turističkih regija, slavonske županije još uvijek ne koriste svoj prometni potencijal i ulogu koju bi promet trebao imati u turizmu. Prometna neiskorištenost vidljiva je u kopnenom, vodenom i zračnom prometu. Na temelju navedenog može se zaključiti da ove županije nedovoljno prepoznaju važnost prometa za razvoj turizma te da na ovom području trebaju tek početi raditi strateški i usmjereno.



## LITERATURA

1. Bazin, S., C. Beckerich, and M. Delaplace. "High Speed Railway, Service Innovations and Urban and Business Tourisms Development." In *Economics and Management of Tourism: Trends and Recent Developments*, edited by S. M. and M. A. Lisbon: Collecção Manuais, Universidade Luisiada Editora. 2011.
2. Bieger, Thomas, and Andreas Wittmer. 2006. "Air Transport and Tourism— Perspectives and Challenges for Destinations, Airlines and Governments." *Journal of Air Transport Management*. 2006:12 (1): 40–46.
3. Chen A, Li Y, Ye K, Nie T, Liu R. Does transport infrastructure inequality matter for economic growth? Evidence from China. *Land*. 2021;10(8):874.
4. Dickman, S. (1994). *Tourism: An introductory text*. Hodder Headline.
5. Dvorski, S., Vidačić, S. (2001): Značenje paneuropskih koridora za razvitak turizma u Republici Hrvatskoj, *Suvremeni promet*, 21, br. 1-2, p.69-73, Zagre
6. Genest, J. & Legg, D. (2003). *Premier-ranked tourist destinations: development of a framework for analysis and its self-guided workbook*. Ontario: Turismo del Gobierno de Canadá.
7. Haas, A. R. N., Key considerations for integrated multimodal transport planning. <https://www.theigc.org/wp-content/uploads/2019/02/Integrated-multi-modal-transport-planning-FINAL-Jan2019.pdf>
8. Horak, S.: *Turizam i promet*, Vern, Biblioteka Business Class, Zagreb, 2014.
9. Institut za turizam (2012) *Glavni plan i strategija razvoja turizma Republike Hrvatske*, <https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/Izvjestaj-10-121102-IZT.pdf>
10. Jiang, Y., Ramkissoon, H. & Mavondo, F. (2016). Destination marketing and visitor experiences: The development of a conceptual framework. *Journal of Hospitality Marketing & Management*, 25(6), 653-675.

11. Jovanović, S. & Ivana, Ilić. (2016). Infrastructure as important determinant of tourism development in the countries of Southeast Europe. *Ecoforum Journal*, 5(1).
12. Kanwal, S. i sur. Road and transport infrastructure development and community support for tourism: the role of perceived benefits, and community satisfaction. *Tourism Management*, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0261517719302122>
13. Kaul, R. N. (1985). *Dynamics of Tourism: A Trilogy*. Transportation and Marketing. Sterling Publishers.
14. Khadaroo, J. i Seetanah, B. "Transport Infrastructure and Tourism Development." *Annals of Tourism Research*. 2007:34 (4): 1021–32.
15. Kozak i Seyhmus (2011) *Managing and Marketing Tourist Destinations: Strategies to Gain a Competitive Edge*
16. Kozak, M. & Baloglu, S. (2010). *Managing and marketing tourist destinations: Strategies to gain a competitive edge*. Routledge.
17. Lovelock, B. & Lovelock, K. (2013). *The ethics of tourism: Critical and applied perspectives*. Routledge.
18. Lundgren, J. O. (1982). The tourist frontier of Nouveau Quebec: functions and regional linkages. *The Tourist Review*, 21(1), 46–64.
19. Mikkala, K. i Tervo, H. "Air Transportation and Regional Growth: Which Way Does the Causality Run?" *Environment and Planning A*. 2013:45 (6): 1508–20.
20. Murphy, P., Pritchard, M. P. & Smith, B. (2000). The destination product and its impact on traveller perceptions. *Tourism management*, 21(1), 43-52.
21. Naudé, W. A. & Saayman, A. (2005). Determinants of tourist arrivals in Africa: a panel data regression analysis. *Tourism Economics*, 11(3), 365-391.

22. Nazneen S, Xu H, Din NU. Cross-border infrastructural development and residents' perceived tourism impacts: A case of China-Pakistan Economic Corridor. *International Journal of Tourism Research*. 2019;21(3):334–343.
23. Nes, R. i Bavy, P, Multimodal Traveling and its Impact on Urban Transit Network Design, *Journal of Advanced Transportation*, Vol. 38, No.3, 2004., pp 225 - 241
24. Prideaux, B. "The Role of the Transport System in Destination Development." *Tourism Management*. 2000:21 (1): 53– 63.
25. Prometni master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska (2020) [https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR\\_KONACAN\\_20201221.pdf](https://www.vpz.hr/wp-content/uploads/2020/12/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR_KONACAN_20201221.pdf)
26. Raina, A., (2005). *Ecology. Wildlife and Tourism Development: Principles, Practices and Strategies*, pp. 192.
27. Seetannah, B., Juwaheer, T., Lamport, M., Rojid, S., Sannasse, R. & Subadar, A. (2011). Does Infrastructure Matter In Tourism Development? *University of Mauritius Research Journal*, 17(1), 89-108.
28. Tourism & Transport Forum (TTF), (2012). *Tourism Infrastructure Policy and Priorities*.
29. [https://www.ajhtl.com/uploads/7/1/6/3/7163688/article\\_36\\_vol\\_9\\_2\\_2020\\_morocco.pdf](https://www.ajhtl.com/uploads/7/1/6/3/7163688/article_36_vol_9_2_2020_morocco.pdf)
30. Tourism Teacher (2023) Why water transport is important, <https://tourismteacher.com/water-transport/>
31. Tveteras, S. i Roll, K. H. "Non-stop Flights and Tourist Arrivals." *Tourism Economics*. 2014:20 (1): 5–20.
32. Virkar, R. i Mallya, P. D. A Review of Dimensions of Tourism Transport Affecting Tourist Satisfaction. *Indian Journal of Commerce and Management Studies*, 2018,

vol. 09, issue 1, 72-80.

33. Yan, Y. O. i Zhang, H. Q. "The Determinants of the 1999 and 2007 Chinese Golden Holiday System: A Content Analysis of Official Documentation." *Tourism Management*. 2010:31 (6): 881–90.

## POPIS SLIKA

Slika 1. Komponente atraktivnosti destinacije .....	5
Slika 2. Podjela turističke infrastrukture.....	6
Slika 3. Komponente turističke infrastrukture .....	7
Slika 4. TEN-T koridori koji prolaze slavonskim županijama .....	19
Slika 5. Stanje kolnika na slavonskim cestama .....	20
Slika 6. Koridori na prugama za međunarodni promet čija duljina kolosijeka ne udovoljava TSI-ju.....	21
Slika 7. Granični promet putnika u željezničkom sustavu za oba smjera kretanja.....	22
Slika 8. Korištenje javnog prijevoza.....	23
Slika 9. Udio korištenja pojedine vrste javnog prijevoza u slavonskim županijama .....	24
Slika 10. Dostupnost sjedišta županija s javnim prijevozom u.....	25
Slika 11. Omjer vremena putovanja javni prijevoz/automobil .....	26
Slika 12. Razlozi koji otežavaju korištenje javnog prijevoza na području slavonskih županija.....	26
Slika 13. Učestalost vožnje biciklom i pješaćenja.....	27
Slika 14. Prometni uvjeti na razini funkcionalne regije u poslijepodnevnom vršnom satu .....	28
Slika 15. Strateška karta buke za grad Osijek.....	29
Slika 16. Broj pristajanja i broj putnika u luci Osijek u razdoblju od 2013. do 2018. godine .....	30