

Prometna povezanost Istre i njen povoljan utjecaj na razvoj turizma

Bajkovec, Iva

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

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:148:220373>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-28**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu

Ekonomski fakultet

Preddiplomski stručni studij Turističko poslovanje

Prometna povezanost Istre i njen povoljan utjecaj na razvoj turizma

Završni rad

Kolegij: Poslovanje poduzeća u putničkom prijevozu

Mentor: Doc. dr. sc. Petra Barišić

Student: Iva Bajkovec

JMBAG: 0067517524

Zagreb, rujan 2020 god.

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

ZAVRŠNI RAD

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:

Ma Bakovec

U Zagrebu, 19. rujna 2020.

(potpis)

Sadržaj

| | | |
|----------|--|----|
| <u>1</u> | <u>Uvod</u> | 1 |
| 1.1 | <u>Predmet i cilj rada</u> | 1 |
| 1.2 | <u>Izvori podataka i metode prikupljanja</u> | 1 |
| 1.3 | <u>Sadržaj i struktura rada</u> | 1 |
| <u>2</u> | <u>Uloga prometa u razvoju turizma</u> | 3 |
| 2.1 | <u>Međusobna povezanost prometa i turizma</u> | 3 |
| 2.2 | <u>Zadaća prometa u turizmu</u> | 4 |
| 2.3 | <u>Globalizacijski proces prometa i turizma</u> | 6 |
| <u>3</u> | <u>Prometna povezanost Istre</u> | 8 |
| 3.1 | <u>Geografski položaj</u> | 8 |
| 3.2 | <u>Vrste prometa i prometna infrastruktura</u> | 10 |
| <u>4</u> | <u>Turizam Istarske Županije</u> | 18 |
| 4.1 | <u>Istra kao atraktivna turistička destinacija</u> | 20 |
| 4.2 | <u>Razvijenost specifičnih oblika turizma</u> | 21 |
| 4.3 | <u>Zastupljenost hotelskih lanaca</u> | 22 |
| 4.4 | <u>Najposjećeniji turistički gradovi u Istri</u> | 24 |
| <u>5</u> | <u>Prometna povezanost Istre i njen povoljan utjecaj na razvoj turizma</u> | 27 |
| 5.1 | <u>Povoljna međunarodna povezanost</u> | 27 |
| 5.2 | <u>Prometna dostupnost glavnih turističkih gradova Istre</u> | 31 |
| 5.3 | <u>Strategija razvoja bolje prometne dostupnosti</u> | 33 |
| <u>5</u> | <u>Zaključak</u> | 37 |
| | <u>Literatura</u> | 38 |

1 Uvod

1.1 Predmet i cilj rada

Predmet ovog završnog rada je prometna povezanost Istre i njen povoljan utjecaj na razvoj turizma. Sam naslov sugerira prirodu prometa koji predstavlja jedan od ključnih čimbenika razvoja turističke destinacije. Cilj rada je dokazati međusobni utjecaj i načine na koji se povećava atraktivnost turističke destinacije kroz razvoj prometa.

Promatra li se turizam kao integralni sustav njegova važnost, obuhvat i razvoj utječe na skoro pa sve dijelove nacionalnog gospodarstva što onda rezultira velikim brojem međusobnih utjecaja i rezultata (Čavlek i surd., 2011:253). Gleda li se isto u kontekstu gospodarskih grana povezanost turizma i prometa predstavlja jednu od najznačajnijih veza za razvitak kako jednog tako i drugog. Turizam kakav postoji danas, na način koji postoji danas, ne može se razvijati bez prometa (Horak, 2014:61). Međusobna čvrsta povezanost i ovisnost uvjetuje obveznu uzajamnu vezu. Dobro organiziran i uređen promet, naročito na mikrorazini turističkog odredišta, dodatno je jamstvo njegove turističke atraktivnosti (Šolman, 2010:244). U domeni odnosa turizma i prometa težište leži u svojevrsnom pritisku turističkih potreba u pravcu izgradnje bolje prometne infrastrukture i organizacije boljeg općeg i specifičnih oblika (turističkog) prijevoza (Baričević, 2003:1).

1.2 Izvori podataka i metode prikupljanja

Za izradu ovog rada koristila se stručna literatura u obliku knjiga i članaka iz područja prometa i turizma, te njihovog međusobnog utjecaja. Za podatke koji se tiču konkretno Istre koristila se stručna literatura u vidu master planova te razvojnih planova te podaci sa Državnog zavoda za statistiku. Metode koje su se koristile prilikom izrade ovog rada uključuju deskriptivnu metodu, komparativna metodu, metodu sinteze, metodu kompilacije te metodu analize.

1.3 Sadržaj i struktura rada

Predstavljeni završni rad je strukturiran u 6 dijelova. U prvom dijelu rada, uvodu, definiran je problem i cilj istraživanja. Uz navedeno definirani su izvori podataka i metode prikupljanja. Naslov drugog dijela rada je uloga prometa u razvoju turizma. Drugi dio rada će tako obraditi teme međusobne povezanost prometa i turizma, pozitivni utjecaj prometa na turizam, zadaću prometa u turizmu te globalizacijske proces prometa i turizma. Treći dio rada detaljno obrađuje prometnu povezanost Istre, geografski položaj te vrste prometa i prometna infrastruktura. Unutar vrsta prometa i prometne infrastrukture analiziraju se detaljno cestovni promet,

pomorski promet, željeznički promet te zračni promet. Unutar odjeljka zračnog prometa posebno mjesto se posvećuje zračnoj luci Pula te aeroparku Vrsar. Četvrti dio rada obrađuje temu turizma Istarske županije u sklopu koje se detaljno razrađuje Istra kao atraktivna turistička destinacija, zatim razvijenost specifični oblika turizma, zastupljenost hotelskih lanaca i najposjećeniji turistički gradovi u Istri. Odabrani hotelski lanci su Maistra, Valamar i Plava laguna. Gradovi koji će se posebno analizirati u sklopu ovog završnog rada su Rovinj, Poreč, Pula, Medulin i Umag. Peti dio rada obuhvaća prometnu povezanost Istre i njen povoljan utjecaj na razvoj turizma. U sklopu toga prezentirati će se argumenti za povoljna međunarodna povezanost, prometnu dostupnost glavnih turističkih gradova Istre i strategija razvoja bolje prometne povezanosti. U sklopu prometne dostupnosti glavnih turističkih gradova prezentirati će se ključni nedostaci i prednosti u prometu do destinacije. U sklopu strategija razvoja bolje prometne dostupnosti obraditi će se teme povećanja iskorištenost zračne luke, regulacije taksi usluge, Istre kao *cruising* destinacije te razvoj željezničkog prometa.

2 Uloga prometa u razvoju turizma

Promet i turizam, predstavljaju strateška područja gospodarstva Republike Hrvatske, te kao takve imaju obilježja složenih, dinamičkih i međusobno povezanih sustava. Oba sustava uključuje fenomen mobilnosti, koji predstavlja i opisuje potrebu suvremenog čovjeka za kretanjem. Mobilnost se ostvaruje kroz promjenu mjesta boravka na kraći ili dulji vremenski period, dakle kroz putovanje, koje je sastavni dio svake turističke aktivnosti (Šolman, 2010:232).

Prometni sustav Horak (2014) definira kao „ukupnost prijevoznih sredstava, prometnih mreža, radnji i odnosa koji omogućavaju odvijanje prometa unutar nekog određenog područja“. S druge strane prometnu mrežu definira kao „skup prometnica, prometnih čvorova i terminala koji služe za odvijanje pojedine vrste prometa ili prometa u cjelini, što tada podrazumijeva ukupnost svih prometnih mreža.“ „Brze, moderne i funkcionalne prometnice uvjeti su razvitka turizma i jedan od najvažnijih komplementarnih čimbenika turizma“ (Baričević, 2003:10). Prometni sustav je sveobuhvatni pojam koji uključuje sve sastavnice prometa, dok je prometna mreža dio prometnog sustava. Bez prometnog sustava ne bi bilo moguće osigurati mobilnost putnika, a prometne mreže pomažu da se to ostvari na najbolji mogući način. Turizam se definira kao „putovanje izvan mjesta stalnog boravka“ (Mrnjavec, 2002).

Iz svega navedenog jasno je da prometno bolja i dostupnija turistička destinacija ima bolji utjecaj na sam turizam. Isto ističe i Horak (2014:61) da prometno dostupnija turistička destinacija „privlači veći postotak turista i ostvaruje veći dohodak, ukoliko uz to ima jednako atraktivne turističke sadržaje“ (Horak, 2014:61).

Iako je dobra razvijena prometna infrastruktura uvjet za razvoj turizma u destinaciji, isto nije jedini faktor koji to određuje. Trendovi i navike se mijenjaju, prije je bilo važno doći čim prije u destinaciju, dok danas putovanje ima ulogu samog turističkog iskustva po sebi. U destinacijama čiji je sadržaj vezan uz susjedna ili okolna mjesta prometna infrastruktura predstavlja ključni čimbenik u oblikovanju turističkog proizvoda destinacije (Kovačević, 2016:20).

2.1 Međusobna povezanost prometa i turizma

Uzimajući u obzir da turizam i promet u središtu imaju mobilnost korisnika očita je međusobna veza i utjecaj, iz same suštinske definicije. Ukoliko se turizam definira kao „putovanje izvan mjesta stalnog boravka“ onda isto ne može biti izvršeno bez prometnog sustava. Promet kao

takav omogućuje da se turistička usluga uopće dogodi. Turizam tako čini veliki generator prometne potražnje koji se iz godine u godinu povećava (Horak, 2014: 42). Razvoj turizma uvelike ovisi o razvijenosti prometne infrastrukture, što uključuje dostupnost destinacija, razvijenost turističke destinacije te međusobnu povezanost između destinacija (Horak, 2014: 76). Upravo se može naprednom prometnu sustavu zahvaliti što danas gotovo svaka destinacija na svijetu predstavlja potencijalno turističko odredište (Mrnjavec, 2002:33).

Međusoban odnos i povezanost turizma i prometa može se gledati kroz više dimenzija. Najbitnije pri tome predstavljaju (Mrnjavac, 2002:33):

- Utjecaj na poticanje, povećanje i ojačanje uspostavljanje, izgradnje i modernizacije prometne mreže
- Utjecaj na povećanje u kapacitetu prometnih sredstava
- Utjecaj na nove oblike organizacije prometa i prometnog sustava
- Utjecaj na povećanje kapaciteta u smislu povećanja putnika i tereta

Povećana potražnja za turističkim proizvodima neke destinacije za sobom nosi pitanje prometnih kapaciteta. Upravo turistička potražnja može biti osnova za planiranje prometnih kapaciteta u budućnosti (Baričević, 2003). Razmatrajući prometne kapacitete destinacija razmatra i vrste prometa te koji bi bilo zgodno uspostaviti ili dodatno razviti, odnosno koji će na najbolji način zadovoljiti zahtjeve rastuće turističke potražnje. Turizam, naravno, nije preduvjet prometa, jer bez turizma promet i dalje postoji, no je jedna od njegovih temeljnih odrednica, jer bez prometa turizam ne može postojati.

Dosadašnja istraživanja na području prometa dokazuju postojanje izrazite međuzavisnosti između prijevoza i turizma. Isti je, naime, s jedne strane funkcija broja stanovnika i njegovog sastava, te dostignutog stupnja gospodarskog razvitka, a s druge strane kao jedan od bitnih čimbenika utječe na mobilnost stanovnika, te na ekonomski i kulturni razvitak promatranog područja. Svekoliko obilježje tehnologije prijevoza zahtijeva da se u razmatranje njegovog budućeg razvitka uključuje brojne stručne i znanstvene discipline na jednom širem planu, čime će se egzaktno determinirati parametri koji zakonomjerno ispisuju proces kretanja turističke populacije (Baričević, 2003:15).

2.2 Zadaća prometa u turizmu

Prometni podsustavi mogu inicirati duboke i trajne promjene u gospodarskoj slici nekog područja/države, te izazvati korjenite promjene u turističkim tokovima. Nasuprot tome, ima primjera da su prometni objekti obezvrijedili nekad privlačna i vrijedna područja i umanjili

njihove razvojne mogućnosti (Baričević, 2003:16). Znači kao primarna uloga prometa u turizmu, iz navedene konstatacije, mogla bi se definirati omogućavanje ispunjavanje turističke potražnje na način da upotpunjuje i diže vrijednost turističkog proizvodu. Analizirat će se detaljnije što isto znači.

Do sada je obrađena međusobna povezanost turizma i prometa te je utvrđeno da turizam nije moguć bez prometa jer on omogućuje da se ispuni osnova funkcija turizma, a to je promjena mjesta boravka. Međutim, povezanost turizma i prijevoza ne završava na relaciji mjesto stanovanja - turistička destinacija, već se radi o puno kompleksnijem odnosu gdje se ta veza nastavlja na prijevoz u turističkoj destinaciji. Određena prometna sredstva sama po sebi mogu predstavljati turističke atrakcije, ili pak prijevoz može pridonijeti atraktivnosti i vrijednosti turističke destinacije. Želi li se definirati uloga i zadaća prometa u turizmu iskoristiti će se razlozi koje navodi Horak (2014):

- Primarna uloga prometa u turizmu odnosi se na fizičku dostupnost turističke destinacije,
- Promet uz samo dolazak u destinaciju omogućava kretanje unutar turističke destinacije,
- Putovanje određenim prometnim sredstvom može samo po sebi predstavljati turistička atrakciju.

Saša Šolman u članku uloga cestovnog prometa u turizmu u Republici Hrvatskoj navedene razloge proširuje. Tako se kao dodatne uloge prometa u turizmu navode sljedeće (Šolman, 2010:233):

- osigurava “kvalitetno putovanje” – turist mora putovanje doživjeti kao udobno, brzo, sigurno i cjenovno prihvatljivo (ekonomično)
- osigurava kvalitetnu opskrbu turističke destinacije – turist u svom odredištu, a i za vrijeme samog putovanja do njega, troši i kupuje, što pretpostavlja nužnost pravodobne, količinski dostatne i efikasne opskrbe zasnovane na suvremenim logističkim principima točno u vrijeme i vrata na vrata (engl. *just-in-time*, *door-to-door* i drugi)
- realizira posebne oblike prometnih usluga kao “turističku atrakciju” u turističkim odredištima – turistički vlak i brodić na Plitvičkim jezerima, izleti drvenim brodicama u primorskim mjestima ili prijevoz žičarom na Bjelolasici, sastavni su dio turističke ponude Hrvatske i svojevrsna turistička atrakcija koja turističkom odredištu daje prepoznatljivost i dodatnu dimenziju kvalitete.

Prijevozne usluge u turizmu osim svojih temeljnih tehničko-tehnoloških komponenta odlikuju se i stanovitim senzibilitetom, što na subjekte prometne ponude mora djelovati vrlo selektivno.

U ekstremnim slučajevima tržište kroz razne zaštitne mehanizme mora eliminirati one prijevoznike koji nekvalitetnom uslugom ruše ugled cjelovite turističke ponude. Kroz takvu prizmu treba analitički razmatrati sljedeće osobine prometnog gospodarstva (Baričević, 2003:17):

1. Ekonomičnost prijevoza – tendencija snižavanje cijene koštanja prijevozne usluge
2. Prijevozni kapaciteti – razlikuju se između prijevoznih kapaciteta prometnih grana i prijevoznih kapaciteta prometnih sredstva
3. Brzina prijevoza – podrazumijeva prevaljeni put u jedinici vremena te se značajno razlikuje između prometnih grana
4. Točnost prijevoza – podrazumijeva odvijanje prijevoza prema predviđenom voznom redu
5. Redovitost prijevoza – podrazumijeva odvijanje prijevoza bez prekida svakodnevno i tijekom 24 sata
6. Udobnost prijevoza – važno svojstvo prometa u prijevoznom procesu prijevoza putnika, a od presudnog značenja u turističkim putovanjima s obzirom na vrstu klijentele
7. Prilagodljivost prometnim potrebama – očituje se u velikoj mogućnosti dolaska do pojedinog mjesta
8. Sigurnost prometa

Uloga prometa u turizmu izuzetno je bitna jer ona konačno određuje i ukupno turističko iskustvo. Kao što je navedeno postojanje turizma zahtjeva nužnu uspostavu prometnog sustava, te bez istog turizam ne bi postojao. Konačno uloga prometa ne odnosi se samo na prijevoz od mjesta boravišta do turističke destinacije već uključuje i sve ostale oblike doživljaja destinacije kao što je promet unutar destinacije i putovanje samo po sebi. Kako bi isto doprinjelo vrijednosti i atraktivnosti turističke destinacije potrebno je uspostaviti ekonomičnost prijevoza, prijevozne kapacitete, brzinu prijevoza, točnost prijevoza, redovitost, udobnost, prilagodljivost i sigurnost prometa.

2.3 Globalizacijski proces prometa i turizma

Globalizacija se može definirati kao „uključenost država, njihovih pripadajućih institucija, naroda, kompanija u izravne kontakte i interaktivnost u svjetskim razmjerima- uključenost u globalni život. Ona je asimetričan proces koji se pozitivno i/ili negativno prelama na različite regije i države svijeta. Prenosi se asimetričnim učincima na gospodarsvene aktivnosti čije interakcijske odnose logistički posreduju prometni sustavi. Vice versa, globalni ekonomski odnosi oslikavaju se u prometnim aktivnostima“ (Pašalić, 2001:67). Globalizacija, jednako kao

i turizam, je uvjetovana prometom. Jedan od ključnih aspekta globalizacije predstavlja globalna trgovina. Ukoliko ne postoji prometni sustav ne može se događati ni globalna trgovina.

Turizam nije isključen iz utjecaja globalizacije. Jedan od ključnih trendova u turizmu je trend rastuće globalizacije turističke ponude. Inozemni turizam integrira ljude, prostore i običaje, što proizlazi iz činjenice da turist prelazi državne granice i svojom motiviranošću neprekidno osvaja nove prostore, koji se na taj način uključuju u turističko tržište (Baričević, 2003:9).

U 2019. godini ukupno je ostvareno 1,4 milijarde dolaska turista globalno što predstavlja 5% rasta godišnje. Ukupni prihod od turizma globalno iznosi 1,7 bilijuna dolara s rastom od 4% godišnje. Prihodi od turizma u 2019. godini rasli su brže u odnosu na cijelu globalnu ekonomiju. Kontinuirani rast u turizmu ostvaren je osmu godinu za redu. Najveći pad zabilježen je 2009. godine u vrijeme velike financijske krize (UNWTO, 2019).

Glavni pokretač rasta je rast raspoloživog dohotka u razvijenim ekonomijama. Promet je osnovni dio ovog trenda pružajući spajanje između regija, jednako na nacionalnoj i internacionalnoj razini, spajajući destinacije, smještaj i komercijalne usluge destinacije (Kovačević i Milošević, 2016:108). Uz navedeno bitno je napomenuti varijable kao što su bruto društveni proizvod, okruženje niskih kamatnih stopa te sve veći udio i značaj digitalnih tehnologija koje snažno utječu na način na koji ljudi putuju (UNWTO, 2019).

Porast postotka broja stranih gostiju u strukturi ukupnog turističkog prometa rezultat je stanovitih karakteristika razvojnih trendova i to (Baričević, 2003:12):

- Apsolutno se povećava životni standard stanovnika gospodarski razvijenog svijeta
- Produžava se dužina turističkog boravka zbog kontinuiranog skraćivanja vremena rada te bolje organizacije slobodnog vremena
- Poremećaj ekološke ravnoteže kao posljedica ekstremne industrijalizacije stimulira turističku potražnju u još nedevastiranom mediteranskom podneblju

Međutim, s obzirom na COVID 19 pandemiju koja je mobilizirala cijeli svijet od početka 2020. godine imati će snažan utjecaj na turizam i promet gdje će isti zabilježiti jedan od najsnažnijih padova u recentnoj povijesti.

3 Prometna povezanost Istre

Svi dostupni prometni oblici koji se koriste u turizmu imaju i funkciju prijevoza te funkciju zabave. Struktura prometnog oblika u turizmu je drugačija u svakoj lokaciji (Horak, 2014:83). U Hrvatskoj strani turisti uglavnom dolaze s automobilom (oko 90%), dok su drugi oblici prijevoza slabije zastupljeni. Prijevoz zračnim prijevozom najveći je u južnoj Dalmaciji gdje ista čini gotovo 70% ukupnog zračnog prometa (Kovačić i Milošević., 2016:102).

Istra ima jako povoljan geografski položaj i dobru prometnu povezanost s ostatkom Hrvatske i Europe. Zapadnim krakom Istarskog ipsilona, Istra je, od Pule preko Umaga, spojena sa Zapadnom Europom, a istočnim krakom, preko Pazina, s ostatkom Republike Hrvatske. Istarskim ipsilonom Istra je povezana na hrvatski sustav autocesta, ali i na onaj Slovenije i Italije. Jednako kao i u Hrvatskoj, najveći broj gostiju dolazi upravo s autom. Osim s autom, moguće je doći zračnim, željezničkim i morskim putem.

Koji oblik prijevoza će turist koristiti ovisi o velikom broju faktora. Tako razlikujemo (Kovačić i Milošević, 2016:103):

- Izbor destinacije
- Dužinu putovanja
- Organizaciju putovanja
- Razinu dostupnih informacija
- Dostupne oblike prijevoza
- Dostupnost ostalih vidova transporta i vezanih informacija
- Kupovnu moć pojedinca
- Cijena / trošak transporta

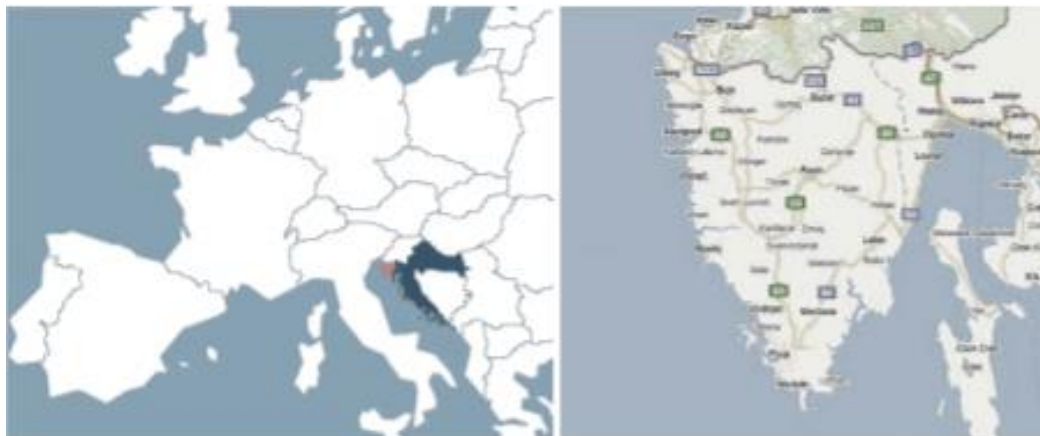
U kontekstu Istre uloga prometa i dostupnosti izuzeto je bitna prvo iz konteksta dolaska do same destinacije, a drugo dostupa unutar same destinacije koja je od vitalnog značaja za učinkovito korištenje svih elementa turističke ponude Istre.

3.1 Geografski položaj

Istra je najveći poluotok Jadrana i nalazi se u sjeveroistočnom dijelu jadranskog mora. Ima povoljan geografski položaj i povezuje Srednju Europu s Mediteranom. Okružena je morem s tri strane, na sjeveru graniči sa Slovenijom, na istoku i jugu sa Primorsko-goranskom županijom, a na zapadu ima morsku granicu s Italijom (Horwath HTL, 2015:12). Na slici 1.

prikazan je geografski položaj Istre u kontekstu Europe (lijevo). Na desnom dijelu slike prikazan je geografski položaj Istarskog poluotoka.

Slika 1. Geografski položaj Istre



Izvor: Horwath HTL, 2015:269

Istra je najzapadnija županija Republike Hrvatske i teritorijalno je organizirana na 41 jedinicu lokalne samouprave, odnosno na 10 gradova i 31 općinu sa sjedištem u Pazinu. Gradovi su: Buje, Buzet, Labin, Novigrad, Pazin, Poreč, Pula, Rovinj, Umag i Vodnjan. Općine su: Bale, Barban, Brtonigla, Cerovlje, Fažana, Funtana, Gračišće, Grožnjan, Kanfanar, Karojba, Kaštelir - Labinci, Kršan, Lanišće, Ližnjan, Lupoglav, Marčana, Medulin, Motovun, Oprtalj, Pićan, Raša, Sveti Lovreč, Sveta Nedelja, Sveti Petar u šumi, Svetvinčenat, Tar, Vabriga, Tinjan, Višnjan, Vižinada, Vrsar i Žminj (Horwath HTL, 2015:12).

Istarska županija (2813 km², 206 344 st. 2001) prostorno je uža od Istarskog poluotoka (ukupne površine 3556 km²). Od 3556 km² od čega 3132 km² pripada Hrvatskoj, 386km² Sloveniji, a 38km² Italiji. Istarska županija ne uključuje cijelu površinu poluotoka koji pripada Hrvatskoj, jer je njegov manji sjeverno istočni dio, povijesno-geografsko Liburnijsko primorje, danas poznatije kao Opatijsko primorje (319 km²) zbog izrazite gravitacijske usmjerenosti prema Rijeci kao funkcionalnom žarištu, ustrojen u sastavu Primorsko – goranske županije (Njegač, Pejnović, Stanišić, 2010:6).

Zbog prostorne izdvojenosti orografskim nizom Ćićarije i Učke, odnosno specifične kopnene konfiguracije istarskog poluotoka, te povijesno – političkog razvoja do Drugog svjetsko rata, prometna mreže Istre razvijala se kao razmjerno zatvoren prometni sustav, naglašeno odvojen od prometnog sustava Hrvatske. Povezanost Istre s ostalim dijelom Hrvatske, osjetno je poboljšana od početka 1980-tih godina, otvaranjem priključne ceste (Lupoglav – Matulji), a

posebno od sredine 1990-tih godina kompletiranjem državne ceste (danas već većim dijelom autoceste) koja povezuje zapadnu i srednju Istru – Istarski ipsilon (Njegač, Pejnović, Stanišić, 2010:6).

3.2 Vrste prometa i prometna infrastruktura

Pašalić definira promet (2001:7) kao djelatnost koja je u službi prijenosa ljudi, dobara, vijesti i energije s mjesta na mjesto. Ukoliko se definira u užem smislu misli se obično na transport ili prijevoz, a u širem uključuje transport (prijenos ljudi i dobara) i komunikacije. Predmet ovog poglavlja predstavlja vrste transporta unutar čega će se obraditi cestovni, zračni i željeznički prijevoz zajedno s pripadajućom infrastrukturom.

Razlike u tehničko-tehnološkim obilježjima pojedinih prometnih podsustava (cestovni, željeznički, pomorski) uzrokuju komplementarnost i konkurentnost među njima. Komplementarnost se javlja u slučaju višestapnog kretanja putnika od izvorišta do odredišta, pa su za savladavanje prostorne udaljenosti moguće različite kombinacije pojedinih sredstava. Do konkurentnosti dolazi onda kada se javljaju znatne razlike u prijevoznim troškovima u odnosu na daljinu prijevoza, ekonomsku moć korisnika, turističke usluge, terenske uvjete i sl. (Baričević, 2003:3).

U Istri je u najvećoj mjeri zastupljen cestovni promet, jednu od ključnih uloga igra zračni promet, dok u manjoj mjeri to čini željeznički i morski promet. Kada bi se gledali odnosi prometa moglo bi se zaključiti da su cestovni i zračni promet komplementarni, odnosno da se nadopunjuju.

3.2.1. Cestovni promet

Brojna istraživanja su pokazala da se u turističke svrhe najviše koriste cestovna vozila. To je posebno izraženo na Jadranu zbog izvanrednog povoljnog geostrateškog položaja Mediterana kao receptivnog turističkog područja u odnosu na gravitacijsko području emitivnih zemalja turističke potražnje (Baričević, 2003:10). U turizmu cestovna vozila su glavni nositelji veze između emitivnog (boravište) i receptivnog područja (destinacija). Prema tome predstavljaju sastavni dio turističkog proizvoda, jer predstavljaju samo putovanje te imaju nezamjenjivu ulogu u opskrbljivanju turističke destinacije. Tijekom putovanja moguće je doživjeti cijeli put kao turistički proizvod (Mrnjavec, 2006:106-107).

Prednosti cestovnog prometa uključuju vrlo širok radijus djelovanja koji omogućava direktan prijevoz od mjesta ukrcanja do mjesta iskrcanja, veća brzina u odnosu na željeznički i morski

prijevoz, mogućnost primjene različitih vrsta prijevoza jer posjeduje posebna vozila, mala investicijska ulaganja, vrlo velika pokretljivost i jednostavnija mogućnost izmjene relacije putovanja (Barićević, 2003:21)

Nedostaci cestovnog prometa uključuju visoku potrošnju goriva po jedinici prijevoza (putniku), u odnosu na pojedine grane prometa, nepovoljni odnos između mase prijevoznog sredstva i nosivosti, nisku produktivnost rada te uspješnost iskorištenja pogonske snage, visoku cijenu prijevoza na dužnim relacijama (Barićević, 2003:21). Na slici 2. prikazana je cestovna mreža Istarske županije.

Slika 2. Cestovna mreža Istarske županije



Izvor: Bina Istra, www.bina-istra.com (06.07.2020)

Do 1980-te jedna cestovna poveznica između ostataka Hrvatske i Istre činila je priobalna cesta Pula – (Labin – Mošćenička Draga) Rijeka, koja zbog brojnih negativnih tehničkih karakteristika nije zadovoljavala kriterije za suvremenu prometnicu. Cestovno povezivanje između glavnog središnjeg naselja hrvatskog dijela Istre i makroregionalnog središta poboljšano je tek 1980-tih godina, izgradnjom 5062 metra dugačkog cestovnog tunela kroz Učku i ukupno 19 kilometra dugačkih pristupnih cesta. Potpisivanjem ugovora 90-tih godina od strane Vlade Republike Hrvatske i tvrtke BINA-Istra, prvim koncesijskim društvom za autoceste u Hrvatskoj, u trajanju od 32 godine, napravljene su osnove za izgradnju, upravljanje i financiranje 145 kilometara duge autoceste (Njegač, Pejnović, Stanišić, 2010:6).

U Istarskoj županiji 2013. godine bilo je: 123 km autocesta, 331 km ostalih državnih cesta, 681 km županijskih cesta i 718 km lokalnih cesta, ili sveukupno 1.853 km cesta (Zavod za prostorno uređenje Istarske županije, 2016:9). Najznačajnija prometnica je Istarski ipsilon kojeg čine 2 dionice i to autocesta A8 od čvora Kanfanar do čvora Matulji i autocesta A9 od čvora Umag do čvora Pula. Pored pitanja magistralnih/državnih prometnica, Istra (za hrvatske prilike) ima vrlo razgranatu mrežu županijskih i lokalnih cesta, a što je zapravo druga strana prepoznate prednosti Istre u smislu broja atrakcija na malom prostoru (Horwath HTL, 2015:190).

Cestovni promet predstavlja najbitniju vrstu prometa za Istru uzimajući u obzir da 94% posjetitelja u Istru dolazi upravo autom. Cestovni promet u tom smislu povećava atraktivnost i kvalitetu isporuke postojećeg proizvoda na postojećim tržištima. Osim navedenog cestovni promet pored turističke ima neupitne razvojne učinke i na ostale sektore, kao i na kvalitetu života lokalnog stanovništva te traži minimum upravljačkih napora i koordinacije dionika, osim racionalnog operatora (danas BINA Istra) (Horwath HTL, 2015:190).

3.2.2. Željeznički promet

U odnosu na cestovni i zračni promet željeznica je puno manje razvijena i zastupljena kako u Hrvatskom, tako i u Istarskom turizmu. Međutim, u uvjetima neprestano rastućeg turizma, nepodnošljivog zagađenja cestovnog i zračnog prometa, počelo se mijenjati razmišljanje o željeznicama. Željeznice, u odnosu na zračni i cestovni promet, više ekološki i održiviji način prijevoza.

Prednosti željezničkog prometa su neovisnost o vremenskim uvjetima, visok stupanj točnosti i redovitosti prijevoza tijekom godine, omogućava prijevoz velikog broja putnika na velike udaljenosti, ekološki je potpuno prihvatljiv, omogućava relativno velike brzine putničkog prijevoza, mogućnost veće produktivnosti rada korištenjem dugih vlakova uz niže troškove prijevoza po putniku, mogućnost automatizacije pridonosi većoj sigurnosti u prometu, kombinirani (integralni) ustroj prijevoza omogućuje prijevozni proces od vrata do vrata. Nedostaci uključuju nižu frekvenciju prijevoza u linijskom prometu i opsluživanje turističkih područja samo u sezonskim razdobljima (Baričević, 2003:23). Mreža, položaj i smjerovi Istarskih pruga prikazane su na slici 3.

Slika 3. Istarske pruge



Izvor: Wikipedia, 2020., https://hr.wikipedia.org/wiki/Istarske_pruge (10.07.2020)

Istarske pruge naziv je za željezničke pruge koje prolaze istarskim poluotokom. Istarske pruge kao što je vidljivo na slici 3. kreću od Divače u Sloveniji, do Pule te odvojkom od Lupoglava do Raše. Istarske pruge kao što je vidljivo na slici su odsječne od ostataka Hrvatskih Željeznica. Između Lupoglava i Rijeke postoji autobusna veza.

Istra danas ima 152,5 km pruga uključujući i 2,7 km industrijskog kolosijeka. Pruga Divača – Pula duga je 122 km i građena je sredinom poluotoka na topografski nepovoljnom terenu. Pruga Lupoglav – Staliže duga je 53,2 km i namijenjena je teretnom prometu (Horwath HTL, 2015:24).

Ključni problem potpunije integracije Istre u prometno – geografski sustav Riječke makroregije, odnosno Hrvatske i nadalje ostaje nedostatak izravne željezničke veze s Rijekom. Takvi prometno-prostorni odnosi imaju višestruko nepovoljne posljedice, kako za Istru, tako i za Hrvatsku u cjelini (Njegač, Pejnović, Stanišić, 2010:6). U odnosu na cestovni promet u željezničkom prometu nisu napravljene gotovo nikakvi pomaci od 1980. godine. kada je modernizirana postala Lupoglav (Njegač, Pejnović, Stanišić, 2010:6). Planirana gradnja željezničkog tunela kroz Učku i direktno povezivanje sa Rijekom i Zagrebom povećalo bi gospodarsko i turističko značenje željezničke mreže u Županiji. Također, ukoliko bi se osigurala potrebna sredstva iz EU fondova potrebno je i priključenje Županije na europsku željezničku mrežu (Horwath HTL, 2015:24).

Ograničavajući čimbenik za veću ulogu željeznice u prijevozu turista je nedovoljna povezanost s drugim granama prometa (zrakoplovnim, cestovnim, pomorskim) kao i nedovoljna povezanost između organizacija koje se bave kontinentalnim i pomorskim turizmom. Uz mjere za eliminiranje postojećih problema u željezničkom prometu i za njegov brži razvika neophodno je da željezničke i turističke organizacije poduzmu zajedničke aktivnosti usmjerene na poboljšanje i obogaćivanje turističke ponude (Baričević, 2003:70)

3.2.3. Zračni promet

Zračni promet je najmlađa prometna grana u prometnom sustavu, međutim ima vodeću i dominantu uslugu jer omogućuje najbrže putovanje u odnosu na ostale vrste prijevoza. Vodeća pozicija zračnog prijevoza određena je njegovim obilježjima koja se znatno razlikuju u odnosu na cestovni i željeznički promet. Zračni promet ne zahtjeva izgradnju infrastrukture na prijevoznim pravcima, već samo početno završne točke, odnosno aerodrome. Aerodromi su povezani rutama i koridorima, koji se razlikuju po visini i smjeru (Mrnjavec, 2006:125).

Prednosti zračnog prometa su velika brzina putovanja, vrlo velik komfor tijekom putovanja, relacija na kojoj leti zrakoplov najkraća je moguća. Nedostatci uključuju visoku potrošnju goriva što znatno utječe na cijenu koštanja prijevoza, odnos između vlastite težine zrakoplova i njegove nosivosti je vrlo slab, svega od 25 do 30% (Baričević, 2002:22).

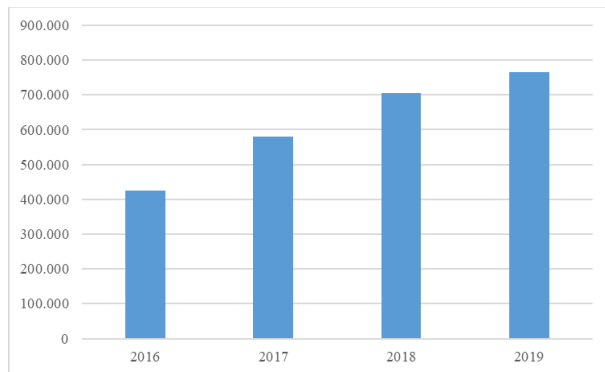
Zračni promet u Istri započinje svoj razvoj zrakoplovstvom austrougarske ratne mornarice, koja se oko 1910. počela zanimati za uspostavljanje sustava zračnoga izviđanja na moru. Prvi letovi obavljani su 1912., a 1913. imali su 6 hidroaviona nabavljenih u Francuskoj te je hidroavijacija s 10 letjelica bila uvrštena u sastav Ratne mornarice. Civilno zrakoplovstvo u Istri počelo se razvijati 1924., kad je Karl Kupelwieser hidroavionima počeo na Brijune dovoziti turiste iz talijanskih obalnih gradova. Pravi civilni promet započeo je zapravo 1967., jer je do tada pulski aerodrom upotrebljavala uglavnom vojska. Godine 1968. s ljubljanskog je aerodroma u Pulu preusmjeren velik dio čarterskoga prometa (Orbanić, 2001).

Prometna izoliranost Istre od ostatka Hrvatske i potrebe budućeg turističkog prometa jedan su od ključnih razloga za izgradnju Zračne luke Pula. Njezinim otvaranjem, 1954. godine, djelomice je ublažena nedovoljna i neodgovarajuća povezanost s gradskim središtima u unutrašnjosti države, odnosno turističkim emitivnim područjima u inozemstvu (Njegač, Pejnović, Stanišić, 2010:6).

3.2.4.1 Zračna luka Pula

Zračna luka Pula jedna je od devet zračnih luka u Hrvatskoj. Nalazi se 5 km sjeveroistočno od centra grada Pule, te povezuje Istru sa domaćim i međunarodnim destinacijama. Bliži međunarodni aerodromi su Trst, Rijeka, Ljubljana i Zagreb. Od navedenih međunarodnih zračnih luka, Pula najbolju redovnu povezanost ima sa Zagrebom (Horwath, 2015:17). Dinamika zračnog prometa u luci prikazana je na slici 4.

Slika 4. Promet putnika u zračnoj luci Pula

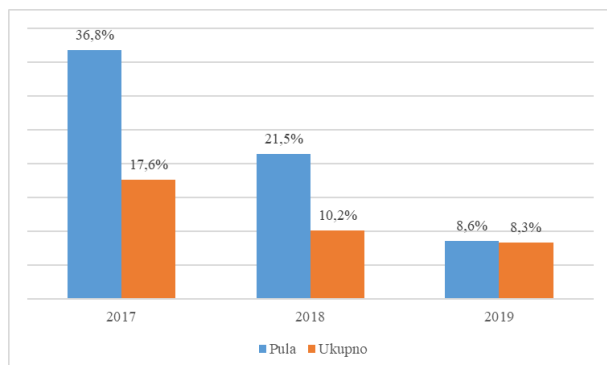


Izvor: vlastiti rad autora prema Državnom zavodu za statistiku (09.09.2020)

U 2019. godini zračna luka Pula zabilježila je ukupno 765 508 putnika te se po broju putnika nalazi na petom mjestu u Republici Hrvatskoj. Prije nje su zračna luka Zagreb, Split, Dubrovnik i Zadar. Ukupno je u 2019. godini ostvareno 11 376 915 putnika. Udio zračne luke Pule iznosi 6,7%. Samo godinu dana prije u zračnoj luci Pula ostvareno je ukupno 705 020 prometa putnicima što je zračnu luku Pulu pozicioniralo na šesto mjestu u zračnom prometu putnika. U odnosu na 2019. godinu zračna luka Rijeka je ostvarila bolji rezultat u 2018. godini. Prema navedenom ukupan rast u 2019. godini iznosi 60 488 putnika, odnosno 8,6%.

Kretanje stopa rasta zračne luke Pula u odnosu na ukupan zračnim promet Hrvatske prikazan je na slici 5.

Slika 5. Usporedba stope rasta prometa putnika u zračnoj luci Pula s ukupnim zračnim prometom u Hrvatskoj



Izvor: vlastiti rad autora prema Državnom zavodu za statistiku (09.09.2020)

Zračna luka Pula u odnosu na zračni promet Hrvatske u zadnje tri godine je zabilježila veći rast nego što je to slučaj s ukupnim zračnom prometom u Hrvatskoj po prometu putnika. Najveći rast vidljiv je 2017. godine kada je promet u zračnoj luci Pula povećan za 36,8% u odnosu na prošlu godinu. Usporedbe radi u Hrvatskoj je za istu godinu zračni promet povećan za 17,6%. U 2019. godini zračna luka Pula je ponovno zabilježila veću stopu rasta u odnosu na zračni promet Hrvatske, 8,6% u odnosu na 8,3%.

3.2.4.2. Zračna luka Vrsar

Zračna luka Vrsar je zračna luka civilnog zrakoplovstva i nalazi se oko 2 km jugoistočno od Vrsara. Uzletno-sletna staza je dužine 700 m i širine 18 m. Orijentirana je pravcem sjever-jug (oznaka staze 36-18). Nadmorska visina zračne luke je 37 m. Pragovi piste su na 42,3 m.n.v. na sjeveru (139') i 33,2 m.n.v. (109') na jugu, tako da s visinskom razlikom od 9,1 m (10') pista ima nagib od 1,9 odnosno 1,3%. Podloga piste, rulnica i platforme je asfaltna (North Adria Aviation, 2020).

Danas operira kao sportska zračna luka, no u svim županijskim i lokalnim razvojnim planovima istaknuta je ambicija da se zračna luka osposobi (oprema, sigurnost, asfaltiranje i presvlačenje staza) za prijem malih zrakoplova u turističke svrhe. Procijenjena investicija je 1,2 mil. HRK (Horwath, 2015:17). Promet Zračne luke Vrsar godišnje iznosi oko 1000 zrakoplovnih operacija za dolazak turista, turističke letove, školovanje i trening pilota i dr. Također se održavaju različita natjecanja, među kojima je 1988. bilo i svjetsko padobransko prvenstvo u klasičnim disciplinama (Orbanić, 2001).

Zračna luka Vrsar, osim što služi kao zračna luka, predstavlja i turističku atrakciju. Iz Vrsara se može krenuti na panoramski let Istrom ili letjeti u Veneciju. Dodatno se može još pogledati originalna izložba starih aviona koja je otvorena tijekom cijele godine. Isto predstavlja jedini muzej zrakoplovstva u Europi koji za posjetitelje nudi mogućnost ulaska u pilotsku kabinu. MiG21 zrakoplov je jedini borbeni zrakoplov iz vremena Hladnog rata s otvorenom kabinom u koju mogu sjesti posjetitelji i pogledati zrakoplovne instrumente (Istra, 2020.)

4 Turizam Istarske Županije

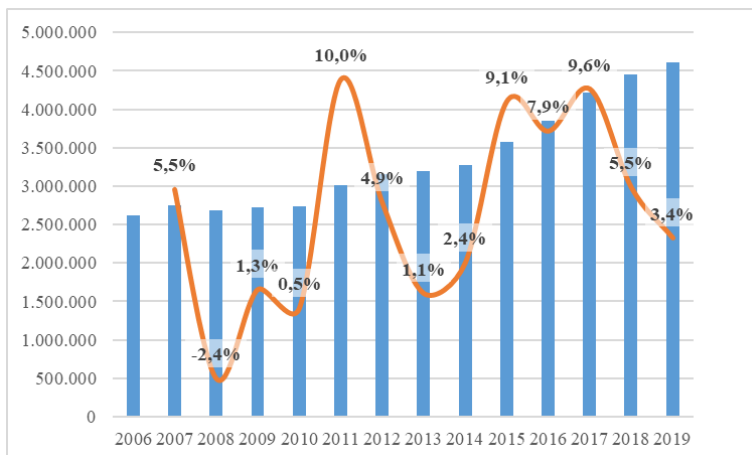
Turizam se može definirati kao „skup elemenata tehničke, tehnološke, organizacijske, ekonomske i pravne prirode kojemu je svrha pružanje usluga ugostiteljstva, prometa, posredovanja, turističkih atrakcija te upravljanja i organizacije destinacije“ (Mrnjavec, 2006:52). Turizam proizlazi iz putovanja i boravka izvan mjesta boravka što uvjetuje i potrošnju sredstava koja je realizirana unutar mjesta boravka. Suvremeni turizam karakterizira njegova polifunkcionalnost i međufunkcionalnu povezanost (Cicvarić, 1990:26). Polifunkcionalnost turizma znači da ima više funkcija koje su sve međusobno povezane i kao takve se uvjetuju.

Turizam, uz to što je polifunkcionalan, i dinamičan mijenja se kroz godine pod utjecajem različitih faktora kao što su društvo, gospodarstvo, navike, životni stilovi i tehnologije. Danas u odnosu na prije 30 godine turisti traže drugačija iskustva, pokušavaju otkriti nova tržišta te je distribucija turističkih dolazaka među različitim regijama promijenjena. Donositelji odluka postali su svjesni posljedica masovnoga turizma, oni traže alternativno turističko planiranje, menadžment i razvojne opcije (Čavlek, 2011). Ponajviše zato jer potražnja raste za jedinstvenim, prilagođenim, personaliziranim turističkim proizvodom, ali i za luksuznim proizvodima i uslugama (Horwat HTL, 2015:38).

Zbog usluga koje promet pruža turistima u fazi putovanja na relaciji mjesto stanovanja – turističko mjesto, treba se i u prometu upoznati s osnovnim obilježjima emitivnih i receptivnih turističkih prostora, uključujući turističku ponudu i potražnju, kao i njihovu prostornu i vremensku distribuciju (Baričević, 2003:1).

Turistička zajednica Istarske županije svake godine ulaže velike napore i resurse kako bi diferencirala Istru kao destinaciju od ostatka Hrvatske. Krajem 2014. godine Turistička zajednica Istarske županije je raspisala natječaj za izradu „Master plana 2015-2025. i marketing plana turizma Istre“ s misijom da se nastavi prethodno napravljen plan koji je postavljen za razdoblje 2004. – 2012. godine (Horwath HTL, 2015:1). Rezultati takvog sustavnog planiranja vidljivi su u sve većem interesu za turističkim proizvodima Istre.

Slika 6. Dolasci turista u Istru za razdoblje od 2007. do 2019. godine

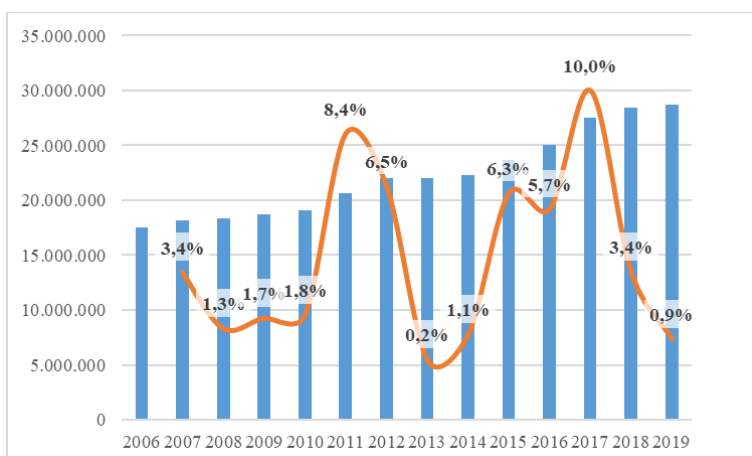


Izvor: vlastiti rad autora prema službenim stranicama Istre

Analizirani su dolasci turista u Istru za razdoblje od 2007. do 2019. godine. Rezultati sustavnog planiranja turističkog proizvoda konvertiraju se u stalni rast koji je u razdoblju od 2015. do 2017. iznosio u prosjeku 8,1% godišnje. Negativna stopa rasta ostvarena je samo 2008. godine kada je bila Velika financijska kriza. Istra je u razdoblju nakon 2015. godine zabilježila bolji i snažniji rast u odnosu na razdoblje 2006. do 2012. godine (slika 6).

U 2019. godini ukupan broj zabilježenih dolazaka iznosio je 4 609 820. Usporedbe radi, 10 godina ranije broj dolazaka iznosio je 2 724 169 što znači da je unutar 10 godina ostvaren rast od 1 885 651 dolazaka ili 69,2%.

Slika 7. Noćenja turista u Istri za razdoblje od 2007. do 2019. godine



Izvor: vlastiti rad autora prema službenim stranicama Istre

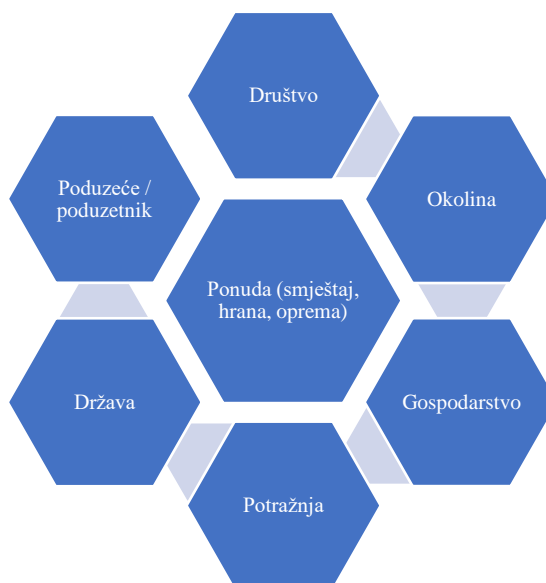
U 2019. godini ukupno je ostvareno 28 709 398 noćenja u Istri što predstavlja rast od 266 033 noćenja ili 0,9%. U 2019. godini ostvaren je najmanji rast u promatranom razdoblju. 2008. godine zabilježen je pad u dolascima, ali rast u noćenjima. Noćenja turista narasla su za 1,7% ili 313 600 noćenja više u odnosu na prošlu godinu. Unatoč svemu Istra je u promatranom razdoblju povećala broj noćenja za 11 149 661 noćenje. (Slika 7.)

Navedeni pokazatelji pokazuju da sustavno planiranje Istre kao destinacije rezultira kontinuiranim rastom u dolascima i noćenjima turista.

4.1 Istra kao atraktivna turistička destinacija

Turistička ponuda uključuje resurse, različite organizacije i tipove subjekta koji imaju za cilj kreirati turističku ponudu koja odgovara zahtjevima turističke potražnje. Navedeni faktori, plus još mnogi drugi, čine turistički sustav (Čavlek i surd., 2011). Na turističku ponudu utječe velik broj čimbenika od kojih se neki nalaze izvan mogućnosti planiranja same destinacije. Čimbenici koji utječu na turističku ponudu prikazani su na slici 8.

Slika 8. Pregled ključnih čimbenika koji utječu na turističku ponudu



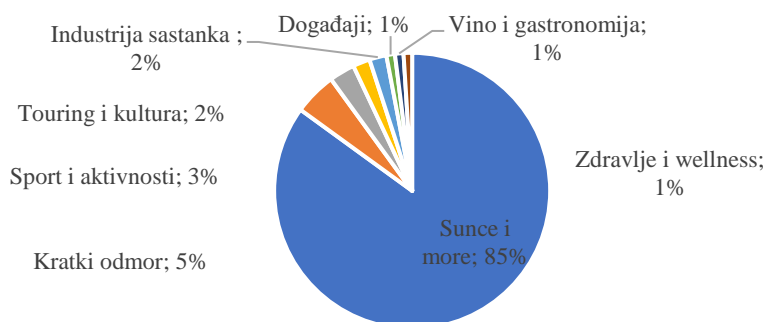
Izvor: vlastiti rad autora prema Čavlek i surd. (2011.)

Dijelovi turističke ponude mogu se kategorizirati u jednu od osnovnih šest skupina koje onda zajedno čine turističku ponudu. Oni se odnose na atrakcije, ugostiteljstvo, prijevoz, turističko posredništvo, organizacije u turizmu i trgovinu (Čavlek i surd.,2011).

Turistički proizvod Istre može se kategorizirati prema glavnim kategorijama predstavljenim na službenim stranicama. One čine Gournament Istru što uključuje vino i gastronomiju, zatim

sunce i more, klasičan i uobičajen proizvod hrvatskog turizma, zatim sport i *outdoor*, aktivnosti posvećene istraživanju istarske prirode i autentičnim pustolovinama, kulturu, zdravlje i ljepotu te zelenu istru. Detaljna struktura turističkog proizvoda prikazana je na slici 9.

Slika 9. Struktura turističkog proizvoda Istre



Izvor: Horwath HTL, 2015:87

Struktura turističkog proizvoda Istre koncentrirana je oko proizvoda sunce i more. Ono što diferencira turizam Istre u odnosu na turizam Hrvatske je manji udio proizvoda sunce i more u odnosu na ostale proizvode. Međutim, potrebno je imati na umu da su sunce i more primarni motivi, dok ostali motivi najviše uključuju gastronomiju i prirodu (Horwath HTL, 2015:48).

4.2 Razvijenost specifičnih oblika turizma

Turističku ponudu karakterizira heterogenost turističke ponude, neelastičnost turističke ponude, statičnost turističke ponude, sezonski karakter turističke ponude i diverzificiranost turističke ponude (Čavlek i surd., 2011). Pojam heterogeno označava da se turistička ponuda razlikuje od operatora do operatora, stoga je ona heterogena. Kada se kaže da je turistička ponuda neelastična misli se na nemogućnost da se reagira na značajne promjene, kao što su hiper potražnja (prevelika potražnja u odnosu na kapacitete). Turistička ponuda je statična jer destinaciju nije moguće premjestiti negdje gdje se ona sama ne nalazi. Turizam ima sezonski karakter, gdje je primjerice u Hrvatskoj glavna sezona upravo ljetna sezona. Konačno turistička ponuda se diverzificira jer se stalno širi kroz nove ili postojeće turističke proizvode.

Potreba za diverzifikacijom i podizanjem konkurentnosti dovela je do razvoja različitih i specifičnih oblika turizma. Tako mogu postojati kulturni, vjerski, kongresni, sportski, avanturistički, seoski, gradski i mnogi drugi koji su posebno dizajnirani koji se daleko proširuju od temeljnog proizvoda sunca i mora.

Specifični oblici turizma su bitan dio turističke ponude Istre. Ponuda se širi i usmjerava ciljanim skupinama gostiju, prema istarskim kulturnim i geografskim mogućnostima, ali i prema održivom razvoju. Primjer specifičnog oblika turizma predstavlja *outdoor* turizam u okviru kojeg su razvijeni cycling, hiking, trekking te kayaking turizam (Kaštelan, 2017).

Osim outdoor turizma specifični oblici turizma koji su zastupljeni u Istri su (Horwath HTL, 2015:125):

- Kratki odmori – prema situacijskoj analizi predstavlja oko 5% ukupnog fizičkog prometa i usko je povezan sa ključnim praznicima glavnih emitivnih tržišta
- Touring / kultura – proizvod koji sudjeluje u ukupnom fizičkom prometu sa 2% i koji je neopravdano podcijenjen u Istri. Sustav resursa i atrakcija daje dovoljno elemenata za unaprjeđenje i kvalitetno plasiranje na međunarodno tržište
- Vino i gastronomija – kao glavni razlog dolaska u Istru, ovaj proizvod je na razini oko 1% ukupnog fizičkog prometa
- Zdravlje / wellness – ovaj proizvod (prvenstveno wellness dio) realizira nešto manje od 1% ukupnog fizičkog prometa zahvaljujući individualnim naporima poduzeća, ali ne kao profesionalnog proizvoda koji se komercijalizira na emitivnim tržištima prije svega zbog nedostatka kvalitetnog hardvera (wellness hoteli ili specijalizirani medicinski sadržaji)

4.3 Zastupljenost hotelskih lanaca

U Istri 3 hotelska lanaca imaju dominantu ulogu te zauzimaju većinu hotelskih kapaciteta. To su Maistra koja je uglavnom koncentrirana na Rovinj, Valamar Riviera koja je uglavnom koncentrirana na Poreč te Plava Laguna s najvećom koncentracijom hotela u Umagu. Hotelski lanci između sebe se razlikuju u broju ležajeva te strukturi hotelskog smještaja. Tako Maistra teži strukturi u kojoj prevladavaju hoteli s 4 i 5 zvjezdica, Valamar s 3 i 4, dok se Plava Laguna uglavnom koncentrira na hotele s 3 zvjezdice.

4.3.1. Maistra

Maistra je jedna od vodećih hotelijerskih društva u Hrvatskoj i dio je koncerna Adris Grupe. Turistički objekti Maistre smješteni su na prestižnim lokacijama u Rovinju, Vrsaru i Dubrovniku.

Misija Maistre je postati prvoklasnom i prepoznatljivom turističkom kompanijom, te destinacijom na jadranskoj obali koja će uz snažno oslanjanje na destinacijske brandove i

pružanje autentične istarske, hrvatske i mediteranske atmosfere, visoko personalizirane i gostoljubive usluge, te razvijanje modernih i konkurentnih sadržaja omogućiti stvaranje istinskih doživljaja u cilju zadovoljenja potreba i najzahtjevnijih gostiju, te u cilju pozicioniranja među najboljim turističkim tvrtkama na Mediteranu (Maistra, 2019:71). Dokaz da Maistra uspijeva u svojim planovima je izniman portfelj turističkih hotela gdje u odnosu na ostale hotelske kuće Maistra ima najveći udio hotela s 5 i 4 zvjezdice. U sklopu Maistre u Istri posluju Grand Park Hotel Rovinj, hotel Monte Mulini, hotel Lone, hotel Adriatic, hotel Eden, hotel Amarin, hotel Island Istra, Island hotel Katarina, hotel Pineta, resort Villas Rubin, resort Belvedere, resort Petalon, all inclusive resort Funtana, apartmani Riva, naturistički park Koversada apartmani, naturist park Koversada Villas (Maistra 2020). Do kraja 2014. godine Maistra je zaokružila investicijski ciklus od 2,3 milijarde kuna što je ujedno čini najvećim investitorom u turizmu u regiji (Maistra, 2019:72).

Grupa Maistra trenutno raspolaže s 10 hotela s 1.919 smještajnih jedinica, 8 naselja s 1.949 smještajnih jedinica i 6 kampova s 8.000 parcela. Ukupan kapacitet iznosi 11,9 tisuća smještajnih jedinica u kojima se može smjestiti preko 35.000 gostiju dnevno, a što omogućuje ostvarenje volumena na razini oko 4% turističkih noćenja Hrvatske (Maistra, 2019:73).

4.3.2. Valamar

Valamar Riviera d.d. (Valamar) vodeća je turistička kompanija u Republici Hrvatskoj sa sjedištem u Poreču. Osnovna djelatnost Valamara je ugostiteljstvo i turizam te druge s tim povezane djelatnosti koje su u funkciji obavljanja osnovne djelatnosti. Valamar u svojem turističkom portfelju ima 34 hotela i ljetovališta te 15 kamping ljetovališta. Osim u Istri, Valamar je još zastupljen na Krku, Rabu, u Makarskoj te Dubrovniku. Uz navedeno Valamar je jedina domaća kompanija koja ima realizirano poslovanje i van granica, u Austrijskom zimovalištu Obertauerenu (Valamar, 2019).

Strategija Valamara temelji se na nekoliko pretpostavki. Pretpostavke se temelje na stalnom ulaganju u podizanje kvalitete smještaja, zatim razvoja talenata, te konačno inovativne usluge koja će omogućiti razvoj destinacije (Valamar, 2019).

4.3.3. Plava laguna

Plava Laguna dioničko je društvo za ugostiteljstvo i turizam, sa sjedištem u Poreču. Utemeljeno je kao dioničko društvo te je upisano u registar trgovačkog suda u Pazinu. Osnovna djelatnost poduzeća je ugostiteljstvo i turizam.

Dnevni kapacitet kompanije ukupno iznosi 42 000 gostiju, što na godišnjoj razini čini 4.8 milijuna noćenja. Uz smještajne kapacitete u hotelima, Plava laguna raspolaže s 360 vezova u dvije marine, te velikim brojem ostalih turističkih sadržaja kao što su ugostiteljski, sportski i ostali sadržaji koji upotpunjuju temeljnu ponudu (Plava laguna, 2020).

4.4 Najposjećeniji turistički gradovi u Istri

4.4.1. Rovinj

Rovinj pripada Klasteru Rovinj te obuhvaća 219,3 km² površine i ukupno 16.949 stanovnika. Uz grad Rovinj, klasteru Rovinj pripadaju mjesta Bale i Kanfanar. Prema prethodnom Master Planu Istre prepoznat je element diferencijacije klastera Rovinj kao ekskluzivne destinacija od 4/5* zvjezdica za goste veće platežne moći. Temeljni proizvodi i ponuda uključuju eno-gastronomija, događanja, nautički turizam, touring, sastanke i konferencije, te wellness (Horwath HTL, 2015:58).

Najvažnija spomenička baština klastera su: Gradska palača u Rovinju, gradski bedemi i vrata Rovinja, Balbijevo luk, centar za povijesna istraživanja, kazalište Antonio Gandusio, crkva sv. Eufemije, Franjevački samostan u Rovinju, Romanička crkva Presvetog Trojstva, Kaštel Soardo Bembo, Kripta-Lapidarij, starogradska jezgra i gradska palača u Balama, nalazište San Polo-Colone-Paravia, stari grad Dvigrad i dr. (Istarska županija, 2020).

Najbitniji događaji koji čine turističku ponudu su Etno Film Festival, Rovinj Jazz Festival, Dani komunikacija, Red Bull Air race i dr. Prirodne atrakcije klastera: Park šuma Zlatni rat, Kamenolom Fantazija, močvara Palud i otoci Dvije sestre, Saline, Romualdova pećina i dr. (Istarska županija, 2020).

Razvoj Rovinja ide u smjeru pozicioniranja kao istarskog šika (Istrian Chique) s dominantnim proizvodima kratkih odmora, sunce i more, touring i kultura (Horwath HTL; 2015:119).

4.4.2. Pula

Pula je najveći grad na istarskom poluotoku te ujedno središte Istre. Pogodnosti za razvoj turizma su prije svega u geografskom položaju grada, blagoj mediteranskoj klimi, očuvanom prirodnom okolišu, čistom moru, dobroj prometnoj povezanosti i bogatoj kulturno spomeničkoj baštini (Pula, 2020).

Grad Pula pripada klasteru Južna Istra. Površina klastera ukupno iznosi 371,98 km² te broji 74.055 stanovnika. Osim Pule klaster Južna Istra uključuje Fažanu, Marčanu, Vodnjan,

Medulin i Barban. Od ukupnih 7,7 milijardi kuna ostvarenih u klasteru 6,3 milijarde je ostvareno u Puli. Od toga 535,2 milijuna je ostvareno u turizmu ili 8,28% ukupnih prihoda (Horwath HTL, 2015:58).

Pula ima jako velik broj atrakcija te prirodnu blizinu izuzetnih turističkih atrakcija kao što je otočje Brijuni. Neka od događanja su Pula Film Festival, PUF međunarodni kazališni festival, međunarodna ljetna škola harmonike, Bikers days, Istra Etno Jazz, MKFM-Međunarodni Kazališni Festival Mladih, Monte Paradiso Festival, MTV Valkana Beach Festival. Uz to prirodne atrakcije dodatno povećavaju atraktivnost same destinacije. Neki od prirodnih atrakcija su: Nacionalni park Brijuni, Huguesov park, Giardini, Lungo mare, Monte Zaro, Mornarički park, Park Franje Josipa I., Park kralja Zvonimira, Park Petra Krešimira IV., Park grada Graza, Titov park, Šijanska šuma, Park Kažuna, Rimska centurijacija, Eko sustav Valbadon, Rt Kamenjak, arheološko nalazište Vižula – Medulin (Istra, 2020).

Razvoj Pule se temelji na razvoju pozicioniranja kao inspirirajuća Istra s dominantnim proizvodima sunca i mora, kratkih odmora, touringa, kulture, sporta i aktivnosti (Horwath HTL, 2015:119).

4.4.3. Poreč

Poreč pripada klasteru Poreč koji obuhvaća 173 km² površine i broji ukupno 16 696 stanovnika. Mjesta u klasteru uz Poreč su Tar – Vabriga te Katelir – Labinci. Od ukupnih 3,7 milijuna kuna prihoda ostvarenih u klasteru 3,4 milijuna kuna čini Poreč. Ukupni prihodi od turizma u Poreču su iznosili 1,4 milijuna kuna što čini 42% ukupno ostvarenih prihoda (Horwath HTL, 2015:55).

Klaster Poreč pozicioniran je kao obiteljska destinacija, razvijenih sportskih aktivnosti i bogatog kulturnog nasljeđa. Atrakcije Poreča uključuju sjevernu kulu, porečki delfin, jamu baredine, aquapark aquacolors Poreč te eufrazijevu baziliku. Od događanja bitno je spomenuti Ribarsku feštu, Jazz in Lap i smotru istarskih autohtonih proizvoda (Istra, 2020).

Tradicionalno dominantna tržišta Poreča su Njemačka, Austrija, Italija i Slovenija čiji je udio gotovo nepromijenjen, osim blagog smanjenja noćenja gostiju iz Italije uz proporcionalno povećanje noćenja gostiju iz Slovenije (Horwath HTL, 2015:56).

Razvoj Poreča temeljit će se na karakteru živahne Istre u kojem su dominantni proizvodi sunce i more, sport i aktivnosti te kratki odmori (Horwath HTL, 2015:119).

4.4.4. Umag

Umag pripada klasteru Sjeverozapadna Istra koji ukupno obuhvaća 240,74 km² površine i 24.620 stanovnika. Osim Umaga ostala mjesta u klasteru su Umag, Novigrad, Buje i Brtonigla. U 2013. godini klaster je ostvario ukupno 3,3 milijarde kuna prihoda, od toga Umag 1,8 milijardi kuna. Od 1,8 milijardi kuna 619 milijuna kuna je ostvareno u turizmu, odnosno 32,9% (Horwath HTL, 2015:119).

Umag se želi pozicionirati kao aktivna Istra s dominantnim proizvodima sunca i mora, sporta i aktivnosti i enogastronomije. Enogastronomija složenica je riječi enologija i gastronomija, a odnosi se na znanost o kultiviranju vinove loze i znanosti o hrani. Istra je jedina regija u Hrvatskoj koja je uspjela razviti autohtonu gastronomsku ponudu. U Istri se preko 10 godina sustavno ulaže i investira u brendiranje gastronomske ponude. Istra je odličan primjer uspješne sinergije privatnog i javnog sektora koji uporno i naporno rade s jednim ciljem – brendirati Istru kao najpoželjniju gastronomsku destinaciju u Hrvatskoj i na Mediteranu (Žgomba, 2019).

5 Prometna povezanost Istre i njen povoljan utjecaj na razvoj turizma

Potrebe međunarodne razmjene i ubrzani razvoj gospodarstva, posebno turizma kao jednog od oslonaca razvoja Istarske županije, uvjetuju potrebu za kvalitetnom prometnom infrastrukturom. Stoga se veliki naponi ulažu u međuregionalno povezivanje unutar Hrvatske i uključivanje u širi europski prostor. U tom se smislu najviše razvija cestovni promet koji dobro pokriva unutarnje potrebe i doprinosi skladnijem razvoju priobalnog dijela i unutrašnjosti Istre. Posljednjih godina sve se više ulaže u održavanje i izgradnju lučke infrastrukture, što doprinosi povećanju pomorskog prometa i njegovoj sigurnosti. Zračni promet također ima sve preduvjete za značajniji udio u ukupnoj prometnoj bilanci, posebno u dijelu prijevoza putnika. Izgradnji prometnog sustava, kao dugoročnog procesa, i sigurnosti prometa Istarska županija posvećuje veliku pažnju, istovremeno vodeći brigu o zaštiti okoliša i primjeni načela održivog razvoja (Istarska županija, 2020).

5.1 Povoljna međunarodna povezanost

Promet je povezan s turizmom jer omogućuje prevladavanje udaljenosti. Što su prometni kapaciteti veći i suvremeniji, a relacije s organiziranim prometnim vezama brojnije to su mogućnosti razvitka turizma veće (Mrnjavec, 2006:33). Značaj prometa i prometnih sustava je još uvijek nedovoljno istražen. Međutim, poznato je da isto ima jak utjecaj kod turista za odabir destinacije. Promet i turizam jako utječu jedno na drugo, razvoj prometnica omogućuje razvoj turizma i obrnuto (Kovačić, 2016:99). 63,4% ispitanih turista smatralo je pak prometnu dostupnost svakako jednim od važnijih faktora utjecaja na izbor turističke destinacije u koju će putovati (Šolman, 2010:242).

Jedan od glavnih aduta Istarske županije predstavlja geografski položaj. Istra je geografski bliža emitivnim tržištima što je čini atraktivnom destinacijom za cestovni promet. Cestovni promet dobro pokriva potrebe istarskog turizma i doprinosi skladnijem razvoju priobalnog dijela i unutrašnjosti Istre.

Istarska županija ima izuzetno kvalitetnu mrežu cestovnih prometnica, kako po ukupnoj dužini i zastupljenosti suvremenog kolnika tako i po kategorizaciji cesta. Autocesta ima 124 km (ili 6 km na 10.000 stanovnika - RH 3 km), ostalih državnih cesta 331 km (ili 16 km - RH 16 km), županijskih cesta 681 km (ili 33 km – RH 23 km), lokalnih cesta 717 km (ili 34 km – RH 21 km) i sveukupno 89 km cesta na 10.000 stanovnika – RH 63 km (Istarska županija, 2020).

Na slici 10 prikazana je cestovna povezanost Istre s ostalim zemljama (Italija, Slovenija, Njemačka, Austrija)

Slika 10. Međunarodna cestovna povezanost Istre s ostalim zemljama



Izvor: <http://www.put-up-istre.eu/> (15.09.2020)

Zbog prostorno dobro raspoređene mreže između gradova i većih naselja, koja omogućuje alternativno biranje trase putovanja, prometna opterećenja gotovo na svim dionicama su povoljna (umjereni). Izuzeci su opterećenja prometnica pored nekih turističkih mjesta na zapadnoj obali i to samo u turističkoj sezoni. Prosječni ljetni dnevni promet (u 7. i 8. mjesecu) samo je na nekim državnim cestama (dionicama) blizu optimalne propusne moći dvotračne ceste (7.000- 15.000 vozila), ali je zato cjelogodišnji dnevni promet gotovo na cijeloj mreži dvostruko manji. Na autocesti „Istarskom Y“ promet je višestruko manji (16.000 vozila dnevno ljeti i 7.000 cijele godine) od optimalne propusne moći najopterećenijih dionica te prometnica. Ipak se tijekom turističke sezone nekoliko puta (vikendima) pojavljuju kraća prometna zagušenja na graničnim prijelazima s Republikom Slovenijom (Put Istre, 2016).

Cestovni promet karakterizira mreža pokrivenosti sukladna naseljenosti pojedinih dijelova teritorija županije; istočni je dio županije nešto manje pokriven cestovnom infrastrukturom, kako u pogledu kvantitete tako i standarda zastupljenih dionica. Udaljenosti i trajanje vožnje do odabranih gradova u široj regiji prikazani su na slici 11.

Slika 11. Cestovna udaljenost Pule do nekih Europskih gradova

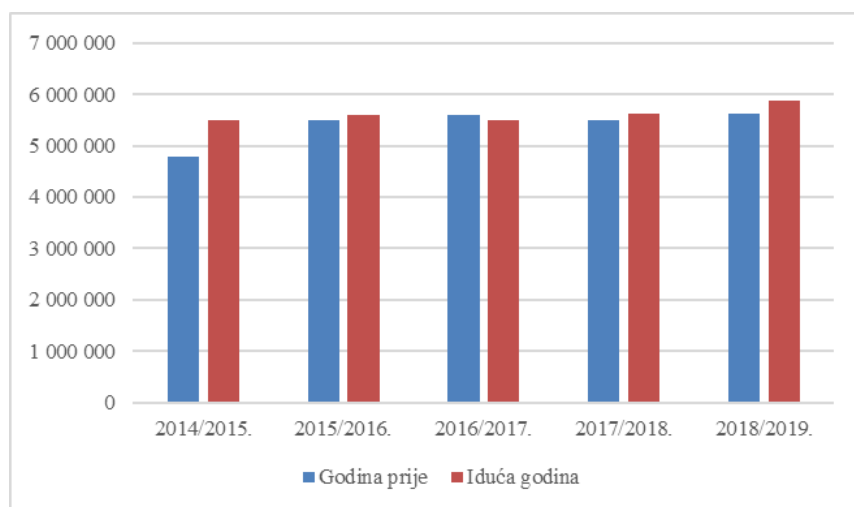
| CESTOVNA UDALJENOST PULE DO NEKIH EUROPSKIH GRADOVA | | | |
|--|------------------------|-------------------|-----------------------|
| Grad | Broj stanovnika | Udaljenost | Vrijeme vožnje |
| Rijeka, Hrvatska | 128.624 | 106 km | 1h 39 min |
| Zagreb, Hrvatska | 790.017 | 270 km | 3h 29 min |
| Split, Hrvatska | 178.102 | 467 km | 6h 09 min |
| Dubrovnik, Hrvatska | 42.615 | 845 km | 12h 11 min |
| Munchen, Njemačka | 1.407.836 | 606 km | 6h 42 min |
| Venecija, Italija | 270.660 | 284 km | 3h 58 min |
| Milano, Italija | 1.353.882 | 544 km | 6h 05 min |
| Budimpešta, Mađarska | 2.530.167 | 608 km | 6h 36 min |
| Beograd, Srbija | 1.659.440 | 658 km | 7h 04 min |
| Ljubljana, Slovenija | 279.653 | 203 km | 2h 38 min |
| Beč, Austrija | 1.766.745 | 588 km | 6h 28 min |

Izvor: Horwath HTL, 2015.

Najznačajnija prometnica je Istarski ipsilon kojeg čine 2 dionice i to autocesta A8 od čvora Kanfanar do čvora Matulji i autocesta A9 od čvora Umag do čvora Pula. Dužina dionice A8 je 64,210 km, a dionice A9 - 76,790 km (Horwath HTL, 2015). Da je Istarski ipsilon ključna infrastruktura za razvoj turizma i gospodarstva Istre potvrđuju podaci od 10 milijuna vozila godišnje te u ljetnim špicama od preko 60 000 vozila u jednom danu (Bina Istra, 2020).

Jedan od ključnih ulaska u Istru predstavlja slovensko – hrvatski granični prijelaz Kaštel. Na slici 12. je vidljiv rast prometa u zadnje 4 godine.

Slika 12. Promet na graničnom prijelazu u Istru



Izvor: vlastiti rad autora prema Državnom zavodu za statistiku (18.09.2020)

Slika 13. Prosječni ljetni dnevni promet na dionicama A8 i A9 za 2017. i 2018. godinu

| PROSJEČNI LJETNI DNEVNI PROMET S POSTOTKOM PROMJENE | | | | | |
|---|--------|----------------|--------------|------------|---------------|
| ozn.ceste | Oznaka | IME | PLDP 2018. | PLDP 2017. | prom. % |
| A8 | 2741 | Kanfanar-istok | 10215 | 9917 | 3% |
| A8 | 2743 | Žminj-istok | 9620 | 9329 | 3,12% |
| A8 | 2745 | Rogovići-istok | 11352 | 10969 | 3,49% |
| A8 | 2824 | Ivoli-istok | 12216 | 11863 | 2,98% |
| A8 | 2826 | Cerovlje-istok | 11843 | 11556 | 2,48% |
| A8 | 2828 | Lupoglav-istok | 12451 | 12084 | 3,04% |
| A8 | 2830 | Vranja-istok | 13680 | 13240 | 3,32% |
| A9 | 2729 | Umag-jug | 17135 | 17426 | -1,67% |
| A9 | 2731 | Buje-jug | 19183 | 19053 | 0,68% |
| A9 | 2733 | Nova Vas-jug | 17121 | 16907 | 1,27% |
| A9 | 2735 | Višnjan-jug | 16100 | 15960 | 0,88% |
| A9 | 2737 | Baderna-jug | 16357 | 16204 | 0,94% |
| A9 | 2739 | Medaki-jug | 16725 | 16492 | 1,41% |
| A9 | 2727 | Kanfanar-jug | 16473 | 15942 | 3,33% |

Izvor: Hrvatske ceste, 2018

Na slici 13. prikazan je prosječni ljetni dnevni promet na dionicama A8 i A9 za 2018. godinu. Kao što je vidljivo u tablici u gotovo svim smjerovima ostvaren je prosječan rast dnevnog prometa. Jedini smjer u kojem je promet pao je na A9 dionici smjer Umag-jug u iznosu od 1,67%.

Ključnu ulogu u međunarodnom prijevozu ima zračna luka Pula. Zračna luka Pula jedna je od devet zračnih luka u Hrvatskoj. Nalazi se 5 km sjeveroistočno od centra grada Pule, te povezuje

Istru sa domaćim i međunarodnim destinacijama. Bliži međunarodni aerodromi su Trst, Rijeka, Ljubljana i Zagreb. Od navedenih međunarodnih zračnih luka, Pula najbolju redovnu povezanost (dva puta dnevno) ima sa Zagrebom (Horwath HTL, 2015:17). Na slici su prikazane redovne linije za Pulu.

Slika 14. Sve linije i zračni prijevoznici u zračnoj luci Pula

| | | | | | |
|------------|-----------------|------------|--------------|-----------------|-------|
| BEL | Brussels (CRL) | Ryanair | RUS | Moscow (DME) | S7 |
| | Bruxelles (BRU) | TUI fly | | Moscow (DME) | Ural |
| DAN | Copenhagen | Jet Time | ŠKO | Moscow (DME) | Red |
| | Copenhagen | SAS | | Edinburgh | Jet2. |
| FIN | Helsinki | Norwegian | SRB | Glasgow | Easy |
| | Helsinki | Norwegian | | Beograd | Air |
| FRA | Paris (CDG) | Easviet | SWE | Gothenburg | SAS |
| | Nantes | Volotea | | Stockholm (ARN) | SAS |
| | Bordeaux | Volotea | | Gothenburg | Jet |
| | Paris (ORY) | Transavia | | Stockholm (ARN) | Nor |
| HRV | Zadar | Croatia | ŠVI | Stockholm (ARN) | TUI |
| | Split | Trade Air | | Basel | Easy |
| | Osijek | Trade Air | | St. Gallen | Peo |
| | Zagreb | Croatia | | Geneva | SWI |
| IRL | Dublin | Aer Lingus | UKR | Zurich | Edel |
| NIZOZEMSKA | Amsterdam | Cityjet | | Geneva | Easy |
| | Amsterdam | Croatia | | Kiev (KBP) | Win |
| | Amsterdam | TUI FLY NL | | Kiev (IEV) | Sky |
| | Rotterdam | Transavia | London (STN) | Rya | |
| NJEMAČKA | Amsterdam | Easviet | UK | Birmingham | TUI |
| | Berlin (TXL) | Eurowings | | Manchester | TUI |
| | Berlin (SXF) | Easviet | | Manchester | Jet2. |
| | Köln | Eurowings | | London (LGW) | TUI |
| | Frankfurt (FRA) | Ryanair | | London (LGW) | Easy |
| | Frankfurt (FRA) | Croatia | | Bristol | TUI |
| | Frankfurt (HHN) | Ryanair | | East Midlands | TUI |
| | Stuttgart | Eurowings | | London (LHR) | Briti |
| | Düsseldorf | Eurowings | | Leeds | Jet2. |
| | Berlin (TXL) | Easviet | | Bristol | Easy |
| | Munich | Lufthansa | | London (STN) | Jet2. |
| | Frankfurt (FRA) | Lufthansa | | Liverpool | Easy |
| | Berlin (TXL) | Ryanair | | London (SEN) | Easy |
| NOR | Oslo | Norwegian | Birmingham | Jet2. | |
| | Oslo | SAS | Doncaster | TUI | |
| | Stavanger | SAS | London (LTN) | Easy | |
| | | | Birmingham | Jet2. | |

Izvor: vlastiti rad autorice prema <https://airport-pula.hr/letovi/popis-letova-i-odredista/> (18.09.2020)

U 2019. godini ukupno je prevezeno 777.568 putnika što predstavlja povećanje od 103% u odnosu na 2014. godinu. Ukupno se nudi prometna povezanost s 21 zemljom što predstavlja povećanje od 40% u odnosu na 2014. godinu. Slijedom toga povećao se i broj destinacija s 33 na čak 67 destinacija (Zračna luka Pula, 2020).

5.2 Prometna dostupnost glavnih turističkih gradova Istre

Kod dolaska u Istru tri su osnovna smjera dolaska:

- Sjever: iz smjera Nizozemske, Češke, Njemačke, Austrije, Sjeverne Italija i Slovenije
- Zapad: iz smjera Švicarske i Italije
- Istok: iz smjera Poljske, Slovačke, Mađarske i Srbije

Rovinj je, unatrag nekoliko godina, povezan sa svim važnim europskim pravcima. Dolazi li se iz smjera sjevera i zapada prema Rovinju je moguće krenuti direktno već na graničnom prijelazu Plovanija/Kaštel. Dolazi li se iz smjera Istoka prema Rovinju vodi autocesta koja kreće iz Zagreba, nastavlja se na Rijeku te se prolazi kroz tunel Učku. Do Rovinja se može doći i aerodromom. Unutar 150km od Rovinja nalaze se tri međunarodna aerodroma (Pula, Trst, Rijeka). Blizu su još aerodromi Ljubljane, Zagreba i Venecije. Uz zračni prijevoz moguće je doći brodom iz smjera Italije brzobrodskom linijom Venecija – Rovinj.

Poreč je smješten u središnjem dijelu zapadne obale Istre nasuprot otočiću Sveti Nikola. Ukoliko se turist odluči doći avionom u Poreč zračne luke su iste kao što su to kod Rovinja. Ukoliko se dolazi automobilom, na graničnom prijelazu Kaštel/Plovanija ide se na smjer Pula te na izlaz Višnjani – Poreč. Iz istočnog smjera preko Učke na izlaz Baderna, jednako kao ako se ide direktno iz Pule. Ukoliko se dolazi vlakom najbliže željezničke stanicu su Pazin, Pula, Kopar i Rijeka (Valamar, 2020).

5.2.1. Ključni nedostaci i prednosti u prometu do destinacije

Mreža izgrađenih i rekonstruiranih cesta u Istarskoj županiji dovedena je danas do razine koja zadovoljava sadašnje potrebe gospodarskog razvoja i kvalitetna je osnova je za njen daljnji razvoj kao i uključivanje u europski cestovni prometni sustav.

Dosadašnji razvoj cestovne mreže pokazuje i određene slabosti kao što su nedovoljan opseg i brzina izgradnje kritičnih dionica i objekata, ponajprije na mreži državnih cesta te na prilaznicama i obilaznicama gradova i većih naselja u obalnom području zapadne Istre (Zavod za prostorno uređenje Istarske županije, 2016:9).

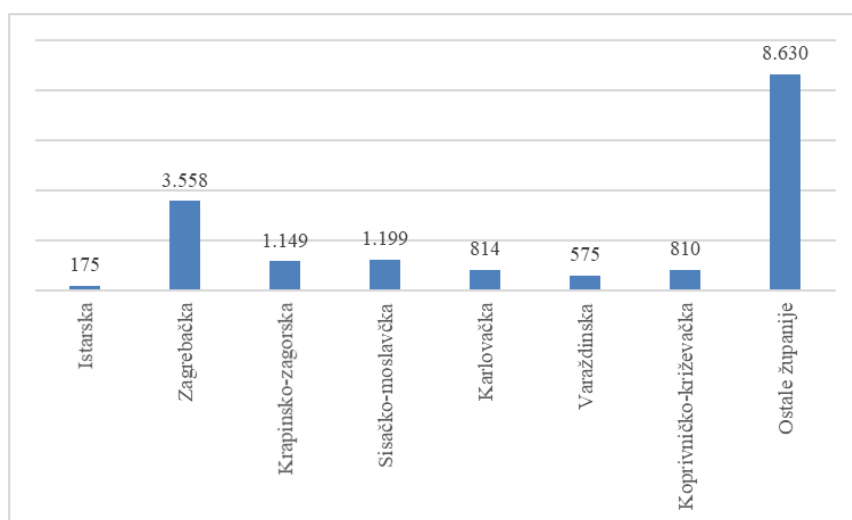
Na autocesti Pula-Dragonja, tijekom ljetne sezone, osobito vikendom, javljaju se veliki prometni zastoji na granici, s Republikom Slovenijom (na rijeci Dragonji), gdje autocesta završava na dva granična prijelaza povezana sa cestama niže prometne razine (dvotračne ceste) (Zavod za prostorno uređenje Istarske županije, 2016:9).

Glavni uzrok svim cestovnim prometnim nedaćama, na granici sa Slovenijom, je Schengenski granični režim. Da nema tog režima dvije klasične cestovne prometnice u Sloveniji uspijevale

bi preuzeti sam promet s Istarske autoceste (jer prosječni ljetni dnevni promet ima intenzitet od 15.600 vozila). U prilog toj tvrdnji su situacije na dva ostala „uska grla - suženja“ ove autoceste a to su vijadukti sa samo dvije prometne trake Mirna i Limska Draga, gdje se tijekom ljetnih prometnih špica ne javljaju zastoji. U ljetnoj sezoni naglašen je nedostatak ili nedovoljno linija javnog autobusnog prijevoza između dvaju država, osobito u pograničnom području (za individualne turiste) (Zavod za prostorno uređenje Istarske županije, 2016:9).

U odnosu na cestovni promet u Istri, željeznički jedva da postoji. U 2019. godini u Istri ukupan prijevoz putnika je iznosio 175 tisuća od ukupno 165 735 tisuća. Promet željezničkog prometa u Istri prikazan je na slici 15.

Slika 15. Željeznički promet putnika u Hrvatskoj za 2019. godinu, u tisućama



Izvor: Vlastiti rad autorice prema Državni zavod za statistiku, 2020.

Na slici 15. prikazano je 5 najprometnijih županija u Hrvatskoj i Istra. Istra s udjelom od tek 1% u ukupnom željezničkom prijevozu ima veliki potencijal za razvoj. Međutim, kako bi se isti ostvario potrebna su velika ulaganja u infrastrukturu. Loša infrastruktura u željezničkom prometu predstavlja jedan od glavnih izazova istarskog prometa.

5.3 Strategija razvoja bolje prometne dostupnosti

Razvijena prometna infrastruktura među temeljnim je pretpostavkama održivog i uravnoteženog razvoja regije jer jača njezinu konkurentnost, smanjuje prometnu izoliranost i stvara uvjete za uravnotežen regionalni razvitak (Zavod za prostorno uređenje Istarske županije, 2016)

5.3.1. Razvoj zračnog prometa

Razvoj sustava zračnog prometa prvenstveno se odnosi na proširenje i rekonstrukciju postojećih infrastrukturnih kapaciteta zračnog prometa (zračnih luka, zračnih pristaništa i letjelišta) i otvaranje novih letjelišta, helidroma te hidroavionskog pristaništa (Zavod za prostorno uređenje Istarske županije, 2016)

Postojeća lokacija i kapaciteti građevina „Zračne luke Pula“ ocjenjuju se zadovoljavajući, a postoji mogućnost dogradnje čime bi se postigli optimalni uvjeti za njezino korištenje. Na „Aerodromu Vrsar“ i „Aerodromu Campanož – Medulin“ postoji realna potreba za osuvremenjivanjem i modernizacijom postojećih kapaciteta u skladu s opravdanom potrebom šire zajednice (turizam, promet) (Zavod za prostorno uređenje Istarske županije, 2016). Planiraju se slijedeće radnje: rekonstrukcija svjetlosne signalizacije i sustava preciznog prilaznja, proširenje putničke zgrade, produljenje uzletno-sletne staze, proširenje stajanke za generalnu avijaciju, instalacija multifunkcionalnog hangara, izgradnja dodatnih kapaciteta za parkiranje vozila, instalacija sustava za pročišćavanje otpadnih voda i rekonstrukcija oborinske kanalizacije (Zavod za prostorno uređenje Istarske županije, 2016).

Za „Aerodrom Vrsar“ (zračno pristanište) planira se: proširenje upravne zgrade s uređenjem pratećih sadržaja, produljenje uzletno sletne staze i proširenje kategorije aerodroma (Zavod za prostorno uređenje Istarske županije, 2016).

5.3.2. Regulacija taksi usluga

Kao i u većini Hrvatske, u Istarskoj županiji postoji značajna varijacija kvalitete i cijena taksi usluga, a uvjete uglavnom samostalno uređuju lokalne zajednice. Kako je jedno od načela ove strategije pouzdana i standardizirana isporuka svih elemenata turističkog proizvoda na razini cijele Istre, u koordinaciji svih odgovornih službi Županije i jedinica lokalne samouprave potrebno je postići dogovor o cijenama i standardima taksi usluga na razini Istre. Dogovor bi rezultirao memorandumom na čiju bi se primjenu obvezale sve jedinice lokalne samouprave, a koji bi se s obzirom na promjenu stanja na terenu imao mogućnost mijenjati jednom godišnje. Prioritetno bi trebalo regulirati (Horwath HTL, 2015:195):

- Minimalne tehničke uvjete vozila i opreme,
- Komponente cijena ili njihove raspone (start, kilometar) za prijevoz unutar destinacija
- Standard cijena prijevoza među destinacijama, a koji se nikako ne bi smjeo naplaćivati po principu gornje komponente

- Pravila za mogućnost korištenja stajališta za domicilne (unutar destinacije u kojoj su registrirani) i gostujuće (kada se nalaze izvan destinacije u kojoj su registrirani), a koji moraju vrijediti jednako na razini cijele Istre

U dogovor je potrebno uključiti i predstavnike Zračne luke koji izdaju koncesije za usluge minibus prijevoza od Zračne luke prema destinacijama kako bi se koncesijski uvjeti uskladili s dogovorenim pravilima za taksi prijevoznike.

5.3.3. Istra kao cruising destinacija

Sustav luka u Republici Hrvatskoj i Istarskoj županiji primjereno je uređen te su sve značajne državne i županijske luke već izgrađene. Oko 90% operativnih površina tih luka nalazi se u urbanim cjelinama, a posljedica toga je ograničena ili nikakva mogućnost njihova prostornog razvoja. Elementi pomorskog prometa kroz čije unaprjeđenje treba temeljiti razvoj pomorskog prometa na području Istarske županije jesu: brodarstvo, obalni i linijski putnički promet, lučki sustav, luke nautičkog turizma (nautički turizam), sigurnost plovidbe, ljudskih života i imovine te sigurnosna zaštita pomorskih brodova i luka, zaštita morskog okoliša (Zavod za prostorno uređenje Istarske županije, 2016).

5.3.4. Razvoj željezničkog prometa

Unatoč tome što i željeznice predstavljaju oblik transporta u turizmu, u Hrvatskoj je njihova zastupljenost jako mala. Povratak željeznica kao oblika prijevoza počeo je zadnjih 20 godina uvođenjem brzih vlakova. Hrvatska je isto tako počela revitalizirati željeznice uvođenjem nagibnih vlakova koji po jednakoj infrastrukturi mogu dosezati puno veće brzine (Horak, 2014:84). Željeznički promet je u odnosu na cestovni promet prihvatljiviji za okoliš. Duljinom željezničkih pruga Hrvatska premašuje europski prosjek, međutim njihova je modernizacija, elektrifikacija i daljnja izgradnja uvjet svekolikog daljnjeg razvitka (Šolman, 2010:244) Treba imati na umu da se ulaganjem u izgradnju infrastrukture ulaže u razvoj regije, što pozitivno utječe jer omogućuje lakše repozicioniranje i postizanje ciljeva u budućnosti. Bolja prometna povezanost otvara vrata novim tržištima, a postojećim poslovnim subjektima da prošire svoje djelovanje (Padjen, 200:282).

Stanje željezničke infrastrukture u Istarskoj županiji obilježavaju: zastarjela željeznička mreža, nedovoljnog kapaciteta i opremljenosti; kritični dijelovi dionica pruga (zbog nagiba, nosivosti, radijusa i brzina) i željeznički prometni objekti (zastarjeli kolodvori i postaje). Izgradnja željezničkog tunela kroz Ćićariju te povezivanje pruga Istarske županije s ostatkom Hrvatske i Europom (Kopar, Trst), osnovni je prioritet Hrvatskih željeznica te odlučujuća pretpostavka za

svaki daljnji planirani razvoj željezničkog prometa u županiji. Bez izgradnje nove spojne pruge i tunela kojim bi se županijske pruge povezale sa željezničkom mrežom Republike Hrvatske te Europom, postojeće željezničke pruge na području Istarske županije nemaju perspektivu (Zavod za prostorno uređenje Istarske županije, 2016:14). Shodno navedenom može se zaključiti kako je stanje željezničkog prometa u Istri u velikoj krizi te se njegov potencijal ne koristi niti približno. Željeznica osim što je najbolji oblik prometa za okoliš može imati i cijeli drugi niz prednosti. Organizaciju putničkog prometa putem željeznice omogućuje masovni prijevoz u kratkom vremenu, pri čemu dolaze do izražaja njene karakteristike u pogledu zaštite čovjekove okoline, brzine prijevoza, sigurnosti i komfora (Barićević, 2003:67).

U Istarskoj županiji je 2013. godine bilo 91 km regionalnih željezničkih pruga (Pula-Pazin-Buzet-Slovenija) i 53 km lokalnih pruga (luka Bršica-Lupoglav), ili sveukupno 144 km pruga (Zavod za prostorno uređenje Istarske županije, 2016:14). Isto predstavlja dobru osnovu za budući razvoj željezničkog prometa jer dobro povezuje sve dijelove Istre. Međutim, istraživanja pokazuju da bez izgradnje nove spojne pruge i tunela za Rijeku postojeće željezničke pruge na području Istarske županije nemaju perspektivu opstanka jer nisu povezane s Hrvatskom, a trenutno rješenje putem autobusa nije rješenje za masovan prijevoz putnika koje vlak može izdržati. Ono što je upitno je ekonomičnost cijelog projekta.

Geografski položaj Istre čini Istru vrlo atraktivnom auto destinacijom posebno za emitivna susjedna tržišta. Kroz istarski ipilon omogućuje se brza i jednostavna vožnja kroz cijelu Istru, dok županijske, a posebno lokalne ceste, daju turističkom proizvodu Istre posebnu dimenziju. Upravo je gustoća Istarskih mreža ono što omogućuje razvoj posebnih oblika turizma kao što je na primjer *outdoor* turizam. S ostatkom svijeta Istra je povezana putem moderne zračne luke Pula koji ima uspostavljene veze s više od 21 zemlju i 60 destinacija.

5. Zaključak

Povezanost prometa i turizma proizlazi iz same definicije turizma u kojoj se ističe postavka "putovanje izvan mjesta stalnog boravka", a upravo promet omogućava turistima komunikaciju, upoznavanje i otkrivanje novih područja, stjecanje novih saznanja, te stvaranje i proširivanje spoznaja. Turizam utječe na promet putem intenzivnije izgradnje i modernizacije prometne infrastrukture, porasta i modernizacije kapaciteta prometnih sredstava, porasta putnika i tereta kao i uvođenja novih oblika organizacije prometa. Promet na turizam utječe savladavanjem udaljenosti, dakle skraćivanjem putovanja u turističke svrhe (Mrnjavec, 2006:33). Lokacija, kapacitet, efikanost i povezanost mogu imati ključnu ulogu u progresu same destinacije. Dobro organiziran i aranžiran promet čine dodatnu garanciju za atraktivnost turističke destinacije. (Kovačević, Milošević, 2016:103).

Prometni sustav Istarske županije može se ocijeniti kvalitetnim i dobro razvijenim u odnosu u kontekstu turizma. Sustav je postupno oblikovan i upotpunjavao tijekom nekoliko etapa u povijesti, a njegov razvoj, s ciljem razvoja turističkog proizvoda visoke dodane vrijednosti nastavlja se još danas. Promatra li se promet iz pozicije razvijenosti infrastrukture i ostvarenog prometa, najvažnija vrsta prometa je cestovni promet. Cestovni promet u Istri promatra se kroz tri glavne kategorije koje uključuju istarski ipsilon, županijske ceste i lokalne ceste. Istarskim ipsilonom Pula je tek nekoliko sati povezana s velikim internacionalnim središtima, dok gusta mreža lokalne cesta čini Istri kao cjelinu vrlo atraktivnom turističkom destinacijom. Iz toga proizlazi da prometni sustav u Istri ne služi isključivo transportu ljudi s jednog mjesta na drugi, već je dio turističkog proizvoda što doprinosi vrijednosti same destinacije.

Unatoč tome što je Istra izuzetno interesantna kao auto destinacija, potrebno je spomenuti da sve veći interes pokazuju turisti iz daljih tržišta. To potvrđuje stalni rast putničkog prometa u zračnom prometu. U zadnjih 5 godina zračni promet zračne luke Pula se gotovo udvostručio te je povećao broj linija u kontekstu novih destinacija, ali i novih partnera (aviokompanija). Najveća slabost prometnog sustava Istarske županije predstavlja nedostatak izravne željeznice s Rijekom, odnosno ostalim dijelovima Hrvatske. Unatoč tome, ostali vrlo razvijeni i kvalitetni oblici prometa omogućuju Istri isporuku vrhunskog turističkog proizvoda.

Literatura

1. Baričević, H. (2003) Promet u turizmu, Šibenik: Visoka škola za turizam
2. Bina Istra (2020) O nama – Grupacija Bina Istra, <https://bina-istra.com/> (05.06.2020)
3. Cievarić, A. (1990) Ekonomika turizma, Zagreb: Samobor
4. Čavlek, N. i surd. (2011) Turizam, ekonomske osnove i organizacijski sustav, Zagreb: Školska knjiga
5. Državni zavod za statistiku (2020) Promet u zračnim lukama u prosincu 2019. Zagreb: Državni zavod za statistiku. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/05-01-03_12_2019.htm (09.07.2020)
6. Državni zavod za statistiku (2019) Promet u zračnim lukama u prosincu 2018. Zagreb: Državni zavod za statistiku. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2018/05-01-04_12_2018.htm (09.07.2020)
7. Državni zavod za statistiku (2018) Promet u zračnim lukama u prosincu 2017. Zagreb: Državni zavod za statistiku. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/05-01-05_12_2016.htm (09.07.2020)
8. Horak, S. (2014) Turizam i promet, Zagreb: Grupa VERN
9. Hortwath HTL (2015) Master plan turizma Istarske županije 2015.-2025. godine, Poreč: Turistička zajednica istarske županije
10. Istra (2020) Aeropark Vrsar. Istra. Dostupno na: <https://www.istra.hr/hr/doziviljaji/sunce-i-more/zabava-tematski-parkovi/892> (09.07.2020)
11. Istarska županija (2020) Cestovni promet. Istarska županija: <http://www.istra-istria.hr/index.php?id=461> (05.06.2020)
12. Jurčević M. (2001) Promet kao poticatelj turizma u RH, Zagreb
13. Kaštelan T. (2017) Turizam Istre: 20% više turista / Selektivni turizam izuzetno bitan. Dostupno na: <https://radio.hrt.hr/clanak/turizam-istre-20-vise-turista-selektivni-turizam-izuzetno-bitan/150054/> (06.07.2020)

14. Kovačić, M., Milošević, T. (2016). Interdependence of Transport and Tourism. Pomorski zbornik, 52 (1), 99-111. <https://doi.org/10.18048/2016.52.06>. (05.06.2020)
15. Lončar, J. (2007) Međuovisnost prometa i turizma u RH. Preuzeto s: <https://www.geografija.hr/hrvatska/meduovisnost-prometa-i-turizma-u-hrvatskoj/>
16. Luković, T. (2007). Nautički turizam, definiranje i razvrstavanje. Ekonomski pregled, 58 (11), 689-708. Preuzeto s <https://hrcak.srce.hr/18087> (05.06.2020)
17. Maistra (2020) <https://www.maistra.com/hr> (15.06.2020)
18. Mrnjavac, E. (2002) Promet u turizmu, Opatija: Fakultet za turistički i hotelski menadžment
19. North Adria Aviation (2020) Vrsar Airport. Vrsar: North Adria Aviation. Dostupno na: <http://www.istra.net/naa/vrsar.html> (09.07.2020)
20. Njegač, D., Pejnović, D. i Stanišić, S. (2009). Prometni sustav Istre – razvoj i problemi integriranja u prometni sustav Hrvatske. Acta Geographica Croatica, 37. (1.), 5-21. Preuzeto s <https://hrcak.srce.hr/82992> (05.06.2020)
21. Orbanić, J. (2018) Zračna luka Vrsar, Zračna luka Pula. Preuzeto s: <http://istra.lzmk.hr/clanak.aspx?id=3109> (05.06.2020)
22. Padjen, J. (2003) Prometna politika Hrvatske, Zagreb: Masmedia
23. Pašalić, Ž. (2001) Razvojna međuovisnost i konfliktnost prometa i turizma, Zagreb: Suvremeni promet
24. Plava laguna (2020) <https://www.plavalaguna.com/hr> (15.06.2020)
25. Šolman, S. (2010). Uloga cestovnog prometa u turizmu hrvatske. Acta turistica nova, 4 (2), 231-246. Preuzeto s <https://hrcak.srce.hr/107018> (05.06.2020)
26. UNWTO (2019) International Tourism Highlights. UNWTO World Tourism Organization. Dostupno na: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152> (05.06.2020)
27. Valamar (2020) <https://www.valamar.com/hr/> (15.06.2020)

Popis slika

| | |
|---|----|
| Slika 1. Geografski položaj Istre | 9 |
| Slika 2. Cestovna mreža Istarske županije | 11 |
| Slika 3. Istarske pruge | 13 |
| Slika 4. Promet putnika u zračnoj luci Pula | 15 |
| Slika 5. Usporedba stope rasta prometa putnika u zračnoj luci Pula s ukupnim zračnim prometom u Hrvatskoj | 16 |
| Slika 6. Dolasci turista u Istru za razdoblje od 2007. do 2009. godine | 19 |
| Slika 7. Noćenja turista u Istri za razdoblje od 2007. do 2009. godine | 19 |
| Slika 8. Pregled ključnih čimbenika koji utječu na turističku ponudu | 20 |
| Slika 9. Struktura turističkog proizvoda Istre | 21 |
| Slika 10. Međunarodna cestovna povezanost Istre s ostalim zemljama | 28 |
| Slika 11. Cestovna udaljenost Pule do nekih Europskih gradova | 29 |
| Slika 12. Sve linije i zračni prijevoznici u zračnoj luci Pula | 31 |
| Slika 13. Željeznički promet putnika u Hrvatskoj za 2019. godinu, u tisućama | 33 |