

Razvoj i utjecaj željezničkog prijevoza na turističku ponudu kontinentalne Hrvatske

Vidak, Antonio

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

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://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:148:839779>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-12-02**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet Zagreb
Stručni studij – Poslovna ekonomija

RAZVOJ I UTJECAJ ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA NA
TURISTIČKU PONUDU KONTINENTALNE HRVATSKE

Završni rad

Student: Antonio Vidak

Broj indeksa: 31606R10

Mentor: Prof. dr. sc. Petra Barišić

Zagreb, rujan, 2021.



IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je završni/diplomski/poslijediplomski specijalistički rad, odnosno doktorski rad 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.

Zagreb, 19.09.2021.
(mjesto i datum)

(vlastoručni potpis studenta)

Sadržaj

1. UVOD.....	1
1.1. Definiranje predmeta istraživanja	1
1.2. Ciljevi rada	2
1.3. Metode istraživanja	2
2. ŽELJEZNIČKI PROMET U REPUBLICI HRVATSKOJ	3
2.1. Željeznička infrastruktura u Republici Hrvatskoj	4
2.2. Ekološke prednosti željeznice	9
2.3. Usporedba i analiza željezničkog prometa Republike Hrvatske s drugim državama Europske unije	11
2.4. Uloga željezničkog prijevoza u razvoju turističke destinacije	14
3. TURIZAM KONTINENTALNE HRVATSKE.....	15
3.1. Specifičnosti regija kontinentalne Hrvatske.....	16
3.2. Turistička ponuda kontinentalne Hrvatske.....	18
3.3. Smještajni kapaciteti po županijama kontinentalne Hrvatske.....	20
3.4. Mogućnosti razvoja kontinentalnog turizma.....	22
3.5. Specifični oblici turizma	22
3.6. Prometna infrastruktura i dostupnost	31
3.7. Usporedba i analiza turističke posjećenosti po županijama kontinentalne Hrvatske	32
3.8. Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine.....	35
4. RAZVOJ I UTJECAJ ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA NA TURIZAM U KONTINENTALNOJ HRVATSKOJ	36
4.1. Željeznički prijevoz u funkciji razvoja turizma	36
4.2. Turistički potencijal prijevoza turista željeznicom	43

4.3. Utjecaj željezničkog prijevoza na specifične oblike turizma	44
4.4. Razvojne mogućnosti turističke ponude i organiziranje turističkih putovanja željeznicom po kontinentalnoj Hrvatskoj	45
4.5. Zastupljenost željezničkog prijevoza u kontinentalnoj Hrvatskoj	48
5. ZAKLJUČAK.....	52
Literatura.....	54
Popis slika.....	61

1. UVOD

Željeznički prijevoz se pokušava prilagoditi novonastalim prilikama, pri čemu se posebno naglašavaju razvoj brzih pruga i ekološke prednosti ovog tipa prijevoza. Događaju se značajna ulaganja u razvoj putničkog i robnog prometa u Europi i svijetu. U novije vrijeme željeznice u konkurenciji s putničkim zračnim prijevozom agresivno šire svoju nišu brzim posebnim prugama, a u konkurenciji s brodskim robnim prijevozom nude veću brzinu transporta. U oba vida željezničkih usluga radi se o projektima u kojima države imaju istaknutu ulogu, što je u skladu s razvojem željeznica u europskim zemljama. No, bez obzira na ulogu države odnosno privatnog kapitala u razvoju željezničkog prometa, očigledno je da vrijeme željeznice nije stvar prošlosti i da je riječ o izuzetno vitalnom i perspektivnom sektoru koji u Hrvatskoj nažalost još nije zaživio. Zastarjelu željezničku tehnologiju je potrebno obnoviti u smislu obnove infrastrukture, povećanja brzine i porasta prijevoza putnika. Ti zahtjevi utječu na mobilne i stabilne željezničke prometne kapacitete što direktno utječe i na povećan priljev turista i lakšu dostupnost turističke destinacije.

Daljnji razvoj turizma, poticanje razvoja turizma u kontinentalnom dijelu Hrvatske i turistički odabir ekološkog načina prijevoza kao što je željeznički prijevoz, dovodi do novih i mnogo većih mogućnosti korištenja željeznice za prijevoz. Realno je nadati se da će suvremena, tržišno orijentirana i brža željeznica u nekoj mjeri riješiti ekološke probleme prometa te postati jedno od češće korištenih prijevoznih sredstava turista.

1.1. Definiranje predmeta istraživanja

U ovom završnom radu glavni predmet istraživanja je utjecaj i razvoj željezničkog prijevoza na turizam, odnosno turističku ponudu kontinentalne Hrvatske s osvrtom na specifičnosti regija tog područja te brojne mogućnosti turističke ponude i specifične oblike turizma.

1.2. Ciljevi rada

Glavni cilj ovog rada je prikaz utjecaja i razvoja željezničkog prijevoza na turističku ponudu kontinentalne Hrvatske. Osim toga, definirani su i sljedeći ciljevi:

1. Prikaz željezničkog prometa u Republici Hrvatskoj
2. Prikaz ekološke prednosti željeznice
3. Analiza turističkih resursa kontinentalne Hrvatske
4. Specifičnosti regija kontinentalne Hrvatske
5. Prikaz međusobnog djelovanja željezničkog prijevoza na turizam, turističku ponudu i obrnuto.

Kroz rad se žele istražiti perspektive razvoja i mogućeg utjecaja željezničkog prijevoza na turističku ponudu kontinentalne Hrvatske s obzirom na dostupne specifične oblike turizma koji su velik potencijal za cjelokupno geografsko područje kontinentalne Hrvatske.

1.3. Metode istraživanja

Za izradu ovog rada koristi se nekoliko metoda znanstvenog istraživanja. U teorijskom dijelu rada relevantna literatura se obrađuje metodama deskripcije, komparacije i analize. U istraživačkom dijelu rada podaci iz te literature se analiziraju i zaključuju. Koriste se statistička metoda i metoda klasifikacije. Pri izradi ovog završnog rada korištena je literatura s područja prometa i turizma, od stručnih knjiga i znanstvenih članaka do internetskih izvora.

2. ŽELJEZNIČKI PROMET U REPUBLICI HRVATSKOJ

Željeznički promet je, osim prijevoza putnika i robe željeznicom, svako sistematično kretanje željezničkih prijevoznih sredstava i sve intervencije i komunikacije u prijevozu željeznicom. Dijeli se na putnički i teretni, a može biti javni ili privatni.¹ U Republici Hrvatskoj vlakovi imaju slijedeće namjene: za prijevoz putnika, za službene potrebe HŽ Infrastrukture i za prijevoz tereta.² U vlakove za prijevoz putnika u unutarnjem prometu ubrajamo:³

- prigradske vlakove
- putničke vlakove
- ubrzane vlakove
- brze vlakove
- Inter City vlakove.

U vlakove za prijevoz putnika u međunarodnom prometu ubrajamo:⁴

- pogranične vlakove
- brze vlakove
- Euro Night vlakove
- Inter City vlakove
- Euro City vlakove.

U teretne vlakove korištene za unutarnji promet ubrajamo:⁵

- lokomotivske vlakove
- dioničke vlakove
- industrijske vlakove
- sabirne vlakove
- kružne vlakove
- direktne vlakove

¹ Leksikografski zavod Miroslav Krleža (2019) Željeznički promet [online]. Dostupno na: <https://tehnika.lzmk.hr/zeljeznicki-promet/> (01.06.2021.)

² HŽ Infrastruktura (2017) Prometni pravilnik [online]. Dostupno na: http://spvh.hr/wp-content/uploads/2017/11/PROMETNI-PRAVILNIK-H%C5%BDI_2-od-10-12-2017.pdf (01.06.2021.), str. 17.

³ Ibid., str. 18.

⁴ Ibid.

⁵ Ibid.

- brze vlakove.

U teretne vlakove korištene za međunarodni promet ubrajamo:⁶

- kompletne vlakove – one s jedinstvenim teretom
- vlakove koje imaju pojedinačne vagone
- vlakove iz kombiniranog prometa.

Željeznički promet, zajedno sa cestovnim, u Republici Hrvatskoj je posebna znanstvena grana u tehničkoj znanosti, u polju Tehnologije prometa i transporta.⁷

2.1. Željeznička infrastruktura u Republici Hrvatskoj

Željezničkom infrastrukturom u Republici Hrvatskoj upravlja HŽ Infrastruktura, ali je mogu koristiti svi željeznički prijevoznici. Ona je povezana s privatnim industrijskim kolosijecima, s infrastrukturom 11 hrvatskih luka te s infrastrukturom susjednih država: Bosna i Hercegovina, Srbija, Mađarska i Slovenija.⁸

Hrvatske željezničke pruge dijele se na one za:⁹

- međunarodni promet – glavne (koridorske) pruge, one koje povezuju glavne pruge međusobno i pruge koje povezuju glavne pruge s međunarodnim lukama ili terminalima
- regionalni promet – pruge koje povezuju hrvatske regije međusobno, pruge koje povezuju hrvatske regije s prugama za međunarodni promet i pruge koje povezuju regije susjednih zemalja s hrvatskim regijama ili hrvatskim prugama za međunarodni promet

⁶ HŽ Infrastruktura (2017), op. cit.

⁷ Leksikografski zavod Miroslav Krleža, op. cit.

⁸ HŽ Infrastruktura (2021) Izvješće o mreži 2021. [online]. Dostupno na: https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2021/01/2021_III_IOM.pdf (01.06.2021.), str. 31-32.

⁹ HŽ Infrastruktura (2019) Godišnje izvješće 2018. [online]. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2019/07/Godisnje-izvjesce-HZI-2018.pdf> (01.06.2021.), str. 8.

- lokalni promet – sve ostale pruge koje povezuju pojedina područja, željeznička čvorišta, hrvatska lokalna područja s lokalnim područjima susjednih zemalja i slično te pruge koje se priključuju onima za međunarodni i regionalni promet.

Slika 1. Podjela i pregled pruga u Republici Hrvatskoj



Izvor: HŽ Infrastruktura (2019) Godišnje izvješće 2018. [online]. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2019/07/Godisnje-izvjesce-HZI-2018.pdf> (01.06.2021.), str. 7.

Na slici 1 prikazana je podjela i pregled međunarodnih glavnih pruga, ostalih međunarodnih pruga, regionalnih pruga, lokalnih pruga te pruga koje su izvan prometa i u izgradnji na području Republike Hrvatske. U kontinentalnom dijelu Hrvatske vidljiva je znatno gušća i razvijenija željeznička prometna mreža.

Slika 2. Prikaz pruge u željezničkoj infrastrukturi u razdoblju od 2010. do 2021. godine

	Duljina pruga (km)			
	Ukupno	Jednokolosiječne	Dvokolosiječne	Elektrificirano
2010.	2 722	2 468	254	984
2011.	2 722	2 468	254	984
2012.	2 722	2 468	254	984
2013.	2 722	2 468	254	985
2014.	2 604	2 350	254	970
2015.	2 604	2 350	254	970
2016.	2 604	2 350	254	970
2017.	2 604	2 350	254	970
2018.	2 604	2 350	254	970
2019.	2 617	2 343	274	970
2020.	2 617	2 343	274	980
2021.	2 617	2 343	274	980

Izvor: obrada autora prema podacima: Državni zavod za statistiku (2018) Statistički ljetopis Republike Hrvatske [online]. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2018/sljh2018.pdf (01.06.2021.), str. 350., HŽ Infrastruktura (2019) Godišnje izvješće 2018. [online]. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2019/07/Godisnje-izvjesce-HZI-2018.pdf> (01.06.2021.), str. 54., HŽ Infrastruktura (2020) Godišnje izvješće 2019. [online]. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2020/10/Godisnje-poslovno-izvjesce-za-2019..pdf> (01.06.2021.), str. 42. i HŽ Infrastruktura (2021) Izvješće o mreži 2021. [online]. Dostupno na: https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2021/01/2021_III_IOM.pdf (01.06.2021.), str. 33. i 36.

Slika 2 prikazuje duljinu željezničke mreže s najbitnijim elementima u u razdoblju od 2010. do 2021. godine. Željeznička mreža sastoji se od jednokolosiječnih i dvokolosiječnih pruga. U 2021. godini ukupna duljina je iznosila 2617 kilometara, duljina jednokolosiječnih 2343, a duljina dvokolosiječnih 274 kilometara, kao i prethodne dvije godine. Jedina razlika se vidi u elektrificiranosti pruge koja se s 970 diže na 980 kilometara, što je manje od prvih godina prikazanih na tablici. Iz tablice zaključujemo kako Republika Hrvatska radi na restrukturiranju željezničke mreže, iako u vrlo maloj mjeri.

U zadnjih 30 godina Republika Hrvatska nije dovoljno ulagala u obnovu željezničke infrastrukture što se očituje nepovoljnim stanjem mreže. Dopuštena brzina vlakova je mala, kvarovi su česti pa uzrokuju kašnjenja vlakova te je sigurnost željezničke mreže općenito niska.¹⁰ S obzirom na starost i korištenje pruga, 35% željezničke mreže moguće je održavati dok je na ostalih 65% potrebno napraviti veće popravke, možda ih i zatvoriti za prometovanje. Pošto je sve manje moguće koristiti pruge za sigurnu vožnju po projektiranim brzinama, HŽ Infrastruktura smanjuje dopuštene brzine po potrebi kako bi se njima ipak vozilo. Prema njihovom zadnjem potpunom godišnjem izvješću o infrastrukturi u 2019. godini, 52% željezničke mreže projektirano je za vožnju brzinom većom od 100 kilometara na sat, ali stanje samo 17% od ukupnih pruga dozvoljava toliku brzinu. Nadalje, 77% pruga ima maksimalno dopuštenu brzinu do 100 kilometara na sat dok se na 6% pruga ne prometuje.¹¹

¹⁰ HŽ Infrastruktura (2020) Godišnje izvješće 2019. [online]. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2020/10/Godisnje-poslovno-izvjesce-za-2019..pdf> (01.06.2021.), str. 42-43.

¹¹ Ibid., str. 41-42.

Slika 3. Popis ciljeva Republike Hrvatske u željezničkom prometu

		Opći ciljevi	
			Kroz sektore
Specifični ciljevi	Opći ciljevi	1	
		2	Promijeniti raspodjelu prometa tereta u prilog željezničkog i pomorskog prometa te prometa unutarnjim plovnim putovima.
		3	Razviti prometni sustav (upravljanje, organiziranje i razvoj infrastrukture i održavanja) prema načelu ekonomske održivosti.
		4	Smanjiti utjecaj prometnog sustava na klimatske promjene.
		5	Smanjiti utjecaj prometnog sustava na okoliš (okolišna održivost).
		6	Povećati sigurnosti prometnog sustava.
		7	Povećati interoperabilnosti prometnog sustava (JP, željeznički, cestovni, pomorski i zračni promet te promet unutarnjim plovnim putovima).
		8	Poboljšati integraciju prometnih modova u Hrvatskoj (upravljanje, ITS, VTMS, P&R itd.).
		9	Dalje razvijati hrvatski dio TEN-T mreže (osnovne i sveobuhvatne).
	Kroz sektore	1	Kvalitetnije usuglasiti upravljanje prometom sa susjednim zemljama (BiH – Luka Ploče, cestovne i željezničke veze s BiH, Slovenijom, Srbijom, Italijom, Crnom Gorom i Mađarskom).
		2	U pojedinim dijelovima Hrvatske upotpuniti, gdje je primjenjivo, razvoj turističkog sektora kao glavnog gospodarskog čimbenika adekvatnim razvojem prometa, osobito u prilog JP-a i zelene mobilnosti.
		3	Poboljšati dostupnost udaljenih dijelova Hrvatske (npr. otoka, Južne Dalmacije...).
		4	Razviti potencijal glavnih logističkih središta (Luka Rijeka, luka Split, luka Ploče, luka Vukovar, luka Osijek, luka Slavonski Brod, čvora Zagreb).
		5	Pojačati položaj Hrvatske kao logističkog čvorišta šire regije, uz osobit naglasak na Zagreb.
6		Poboljšati integraciju prometnog sektora u društveno-ekonomska kretanja u regiji (koncept funkcionalnih regija, FR).	
7		Riješiti specifičnu situaciju u Hrvatskoj koja proizlazi iz sezonalnosti prometa.	
Željeznički promet	1	Unaprijediti koridore željezničkog teretnog prometa iz Luke Rijeka prema tržištima s najvećim potencijalom za luku (Mađarskoj, BiH, Slovačkoj, Italiji, južnoj Poljskoj i Srbiji).	
	2	Kvalitetnije koristiti hrvatski željeznički sustav u većim hrvatskim aglomeracijama (Zagreb, Rijeka, Split, Varaždin, Osijek) te unutar i između funkcionalnih regija (podregija).	
	3	Poboljšati razinu usluge željezničkog voznog parka i njegovog utjecaja na okoliš.	
	4	Bolje integrirati željeznički sustav u sustave lokalnog prometa (sigurnost i zaštita na stanicama, veze s drugim oblicima prijevoza itd.).	
	5	Povećati sigurnost na željezničko-cestovnim prijelazima.	
	6	Povećati efikasnost hrvatskog željezničkog sustava (upravljanje prometom, poslovanje itd.).	
	7	Zajamčiti održavanje infrastrukture uvažavajući aspekte ekonomičnosti.	

Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske (2017) Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.) [online]. Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf> (01.06.2021.), str. 235.

Slika 3 prikazuje ciljeve revitalizacije željezničkog prometa za razdoblje od 2017. do 2030. godine iz Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske. Da bi se počeli ostvarivati dugoročni ciljevi najvažnije je stabilizirati stanje postojeće infrastrukture i dovesti željezničku mrežu na adekvatnu razinu što se tiče funkcionalnosti i sigurnosti. Modernizacija bi se mogla postići uz pomoć EU fondova. Europska unija želi izgraditi vrlo razvijenu infrastrukturu koju

će činiti transeuropska mreža brzih pruga i konvencionalnih pruga i stvoriti učinkovitu i konkurentnu željeznicu na europskom transportnom tržištu te osigurati rasterećenje cesta, zaštitu okoliša i uštedu energije.¹²

2.2. Ekološke prednosti željeznice

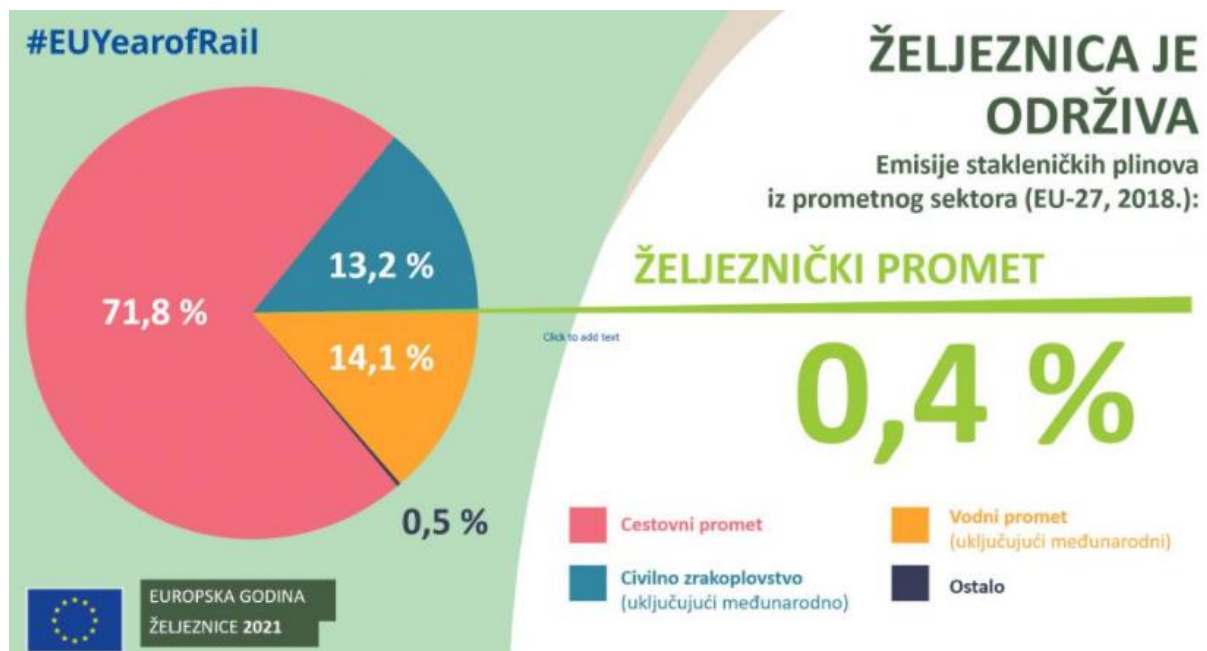
Željeznički prijevoz prema tri glavna utjecajna čimbenika umanjivanja kvalitete okoliša (onečišćenje zraka, zauzimanje površina i utrošak energije) čini najbolji oblik prijevoza. Smatra se ekološki prihvatljivijim i sigurnijim oblikom prometovanja u odnosu na druge grane prometa. Ako se željeznice usporede s autocestama, vide se velike razlike: pruge zauzimaju manje prostora, imaju veću prijevoznu vrijednost te proizvedu najmanje ugljikova dioksida i dušikovog oksida prema čemu se uočava manji utjecaj na okoliš i klimu. Željeznički promet omogućuje relativno ekonomičan i brz prijevoz osoba i roba, a koristi 9,5 puta manju površinu tla po prevezenoj osobi u usporedbi sa cestovnim prometom.¹³ Željeznice smanjuju opterećenost cesta na energetski učinkovit način. Željeznički promet je jedini od 1990. godine smanjio ispuštanje štetnih plinova u atmosferu, za razliku od ostalih oblika prometa koji su ispuštanje povećali.¹⁴

¹² HŽ Infrastruktura (2019), op. cit., str. 66.

¹³ Gradski ured za energetiku, zaštitu okoliša i održivi razvoj (2010) Program zaštite okoliša Grada Zagreba [online]. Dostupno na: <https://www.zagreb.hr/userdocsimages/arhiva/okolis/obavijesti/NP%20PZOGZ.pdf> (01.06.2021.), str. 86.

¹⁴ HŽ Putnički prijevoz (2021) Ekologija [online]. Dostupno na: <http://www.hzpp.hr/ekologija?m=407&mp=325&r=294> (01.06.2021.)

Slika 4. Emisije stakleničkih plinova prometnog sektora u EU27



Izvor: HŽ Infrastruktura (2021) Ekološke prednosti željeznice [online]. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/naslovna/drustvena-odgovornost/ekologija/> (16.09.2021.)

Slika 4 prikazuje udio emisije stakleničkih plinova prometnog sektora u EU27 2018. godine. Udio cestovnog prometa iznosi 71,8%, vodni promet iznosi 14,1%, civilno zrakoplovstvo iznosi 13,2%, a željeznički promet iznosi 0,4%.

Cilj Europske unije prema Europskom zelenom planu je do 2050. godine smanjiti emisiju stakleničkih plinova iz prometa za 90% na način da se velik dio kopnenog tereta koji se transportira cestama prevozi unutarnjim unutarnjim plovnim putovima i željeznicom.¹⁵

¹⁵ HŽ Infrastruktura (2021) Ekološke prednosti željeznice [online]. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/naslovna/drustvena-odgovornost/ekologija/> (16.09.2021.)

2.3. Usporedba i analiza željezničkog prometa Republike Hrvatske s drugim državama Europske unije

Željeznički promet je imao značajnu ulogu u stvaranju urbane mreže u Republici Hrvatskoj i u nekim periodima razvoja je bio ključan u prometnom povezivanju i organizaciji prostora te je imao iznimno veliko značenje u razvoju osovina urbanizacije, ali danas njegova važnost nije na razini važnosti cestovnog prometa. Posljedica je to više faktora, među kojima su najznačajnija opća obilježja željezničkog prometa: manja gustoća mreže, funkcioniranje u užem prostornom području, a ne širenje i manja prilagodljivost. Ako tome dodamo neulaganje u održavanje i modernizaciju, gotovo se može govoriti o zanemarivanju željeznice.¹⁶

Razvijene europske zemlje su već tijekom 60-ih i 70-ih godina modernizirale željeznički promet tako da su rekonstruirale postojeće ili gradile nove pruge, uvele vlakove velikih brzina, elektrificirale i gradile dodatne kolosijeke te uključile željeznice u prigradski promet velikih urbanih aglomeracija. U to vrijeme u Republici Hrvatskoj počinje period smanjenja željezničke mreže obustavom prometa na uskotračnim prugama, prekidom gradnje nekih započetih pruga (npr. Garešnica - Banova Jaruga) i obustavom prometa na prugama koje su bile nerentabilne. Sve to pokazuje kako je u Republici Hrvatskoj izostala modernizacija željezničkih pruga za razliku od razvijenih europskih država. Za posljedicu je ostala tehnološka i tehnička zaostalost. U svijetu se unazad nekoliko godina naveliko događaju procesi modernizacije i stvaraju novi prostorni odnosi, a Republika Hrvatska je pravila tek prve korake, one koje je davno trebala.¹⁷

¹⁶ Ilić, Milan (2000) Željeznički putnički promet Središnje Hrvatske, str. 67.

¹⁷ Ibid., str. 68.

Slika 5. Usporedba željezničke infrastrukture i prometa određenih država članica Europske unije u 2016. godini

Zemlja	Prevezeni putnici (tisuće)	Prevezena roba (tisuće tona)	Duljina pruga (km)
Bugarska	21 425	14 228	4029
Češka	178 776	98 034	9584
Danska	203 637	9252	3181 (2008)
Njemačka	2 813 782	383 512	38 468
Estonija	6928	25 364	1161
Irska	42 620	581	1931
Grčka	15 582	1094	2240 (2015)
Španjolska	569 743	28 503	16 167
Francuska	1 249 299	89 107	28 364
Hrvatska	20 709	9985	2604
Italija	852 220	92 949	16 788
Latvija	17 228	47 619	1859
Litva	3916	47 651	1911
Luksemburg	22 459	4495	275
Mađarska	146 583	50 047	7811
Nizozemska	391 361	42 615	3058
Austrija	253 196	102 635	5491
Poljska	275 445	222 523	19 132
Portugal	133 472	10 259	2546
Rumunjska	58 859	52 618	10 774
Slovenija	13 650	18 595	1209
Slovačka	69 150	47 548	3206
Finska	82 114	36 162	5926
Švedska	220 945	67 479	10 882
Ujedinjeno Kraljevstvo	1 772 563	78 549	16 253
Norveška	74 289	33 260	3895
Švicarska	497 289	67 646	5196 (2015)
Makedonija	663	1358	663
Turska	89 038	24 548	10 131

Izvor: Leksikografski zavod Miroslav Krleža (2019) Željeznički promet [online]. Dostupno na: <https://tehnika.lzmk.hr/zeljeznicki-promet/> (10.05.2021.)

Slika 5 prikazuje usporedbu željezničke infrastrukture i prometa u određenim državama članicama Europske unije u 2016. godini, što su zadnji dostupni podaci. Prikazan je broj prevezenih putnika i količine robe te duljina željezničkih pruga. Republika Hrvatska na listi stoji kao jedna od najlošije rangiranih država. Što se prijevoza putnika tiče, najbolje su Njemačka, Ujedinjeno Kraljevstvo i Francuska, najlošije Makedonija, Litva i Estonija, a

Hrvatska je samo malo iznad njih. Prevezene robe najviše imaju Njemačka, Poljska i Austrija, a najmanje Irska, Grčka i Makedonija, a Hrvatska je opet na samo malo višoj razini. Najdulju željezničku mrežu imaju Njemačka, Francuska i Ujedinjeno Kraljevstvo, najkraću Luksemburg, Makedonija i Estonija, a Hrvatska ponovno stoji malo iznad njih. Stanje u Republici Hrvatskoj je, ako se uspoređi s drugima, alarmantno loše. Stoga je Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture donijelo novi Nacionalni program željezničke infrastrukture, za razdoblje od 2016. do 2020. godine. Planirale su se izgraditi nove pruge i osuvremeniti stare, donio se koncept održavanja trenutne željezničke mreže te su se napravili troškovi realizacije i izvori sredstava, a za sve to je planirano uložiti 17,2 milijarde kuna. 43,3% troškova je snosio državni proračun s kreditnim zaduženjima, 44,8% je snosila Europska unija, 6,9% je došlo od prihoda od prodaje, 3,9% iz ostalih poslovnih prihoda, a 1% je došlo iz Svjetske banke.¹⁸

Republika Hrvatska pristala je na međunarodne sporazume AGC-a i AGTC-a pod pokroviteljstvom Ujedinjenih naroda:¹⁹

- Europski sporazum o glavnim međunarodnim željezničkim prugama (European Agreement on Main International Railways) potpisan u Ženevi 1985. godine
- Europski sporazum o važnim međunarodnim pravcima kombiniranog transporta i sličnim instalacijama (European Agreement of Important International Combined Transport Lines and Related Installations) potpisan u Ženevi 1991. godine.

Republika Hrvatska sudionica je projekta TER (Trans European Railway) čija je izvršna agencija UNECE. Radi se o subregionalnoj suradnji 17 zemalja Jugoistočne, Istočne i Srednje Europe koja za cilj ima poboljšanje učinkovitosti i kvalitete prometnog sektora, integraciju europske prometne infrastrukture i razvoj sustavnog i efikasnog regionalnog željezničkoga sustava. Nakon širenja Europske unije ovaj projekt je znatno zanemaren.²⁰

¹⁸ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske (2015) Nacionalni program željezničke infrastrukture za razdoblje od 2016. do 2020. godine [online]. Dostupno na: https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/Nacionalni%20program%20HZI%2024-9_15.pdf (01.06.2021.), str. 2.

¹⁹ Ibid., str. 4.

²⁰ UNECE (2021) About the Trans-European Railway (TER) Project [online]. Dostupno na: <https://unece.org/about-1> (01.06.2021.)

2.4. Uloga željezničkog prijevoza u razvoju turističke destinacije

Pojam destinacija (lat. *destinatio*) znači odredište, to jest mjesto koje je cilj putovanja. Pojam se krajem 20. stoljeća počeo širiti na istraživanja u turizmu, a sve je više postajao sinonim za turistički lokalitet, regiju i zonu. U turizmu se destinacija danas spominje zajedno s prometom, najčešće zračnim.²¹

U Republici Hrvatskoj je, kao i općenito, razvitak turizma bio determiniran formacijom željezničkih pruga. Primjerice, 1857. godine pruga Beč – Trst, 1873. godine pruga Zagreb – Karlovac – Rijeka i 1974. godine Ljubljana – Rijeka. Prvi smještajni kapaciteti koji su se otvorili slijedom toga su hoteli Angiolina Kvarner u Opatiji, hotel Therapia u Crikvenici i drugi. To je potaknulo osnivanje turističkih saveza i društava koji su kreirali i obogaćivali ponudu u krugu tih smještajnih kapaciteta, u neposrednom okruženju ili u mjestima. Sve je to postalo turistička ponuda. Potvrda je prva legislativa iz tog vremena. Zakon o zdravstvu 1906. godine u Austro-Ugarskoj je mjesta Cavtat, Dubrovnik, Crikvenicu, Lošinj i Opatiju nazvao morskim lječilištima te je Kraljevina Jugoslavija 1963. godine objavila Pravilnik o proglašavanju turističkih mjesta.²²

Na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće željeznica se nametnula cestovnom i riječnom prometu. Tada je iskorištavanje potencijala željezničke mreže i izgradnja novih željezničkih pruga bilo obilježje gospodarskog napretka neke države te put prema nacionalnoj razvijenosti. Željeznica je bila glavno prometno sredstvo u robnom i putničkom prijevozu te time postaje sredstvo ingerencije europskih utjecaja u druge države, glavni faktor razvoja svjetske trgovine, prve industrije i urbanih središta i koordinata današnjih turističkih tokova.²³

Kao jedan od primjera značajne uloge željezničkog prijevoza u razvoju turističke destinacije je gradnja legendarnog zagrebačkog hotela Esplanade 1925. godine, a sve sa ciljem pružanja smještaja putnicima glasovitog vlaka Orient Expressa koji je prometovao na liniji Pariz – Istanbul.²⁴

²¹ Magaš, D., Vodeb, K. i Zadel, Z. (2018) Menadžment turističke organizacije i destinacije, str. 9.

²² Ibid., str. 10.

²³ Crljenko, I. (2005) Željeznički promet u prometnom sustavu Hrvatske – osvrt na stanje krajem 1990-ih [online]. Dostupno na: <https://geografija.hr/zeljeznicki-promet-u-prometnom-sustavu-hrvatske-osvrt-na-stanje-krajem-1990-ih/> (01.06.2021.)

²⁴ Esplanade Zagreb Hotel (2021) Povijest hotela [online]. Dostupno na: <https://www.esplanade.hr/HR/povijest.html> (01.06.2021.)

3. TURIZAM KONTINENTALNE HRVATSKE

Hrvatska je ostala prvenstveno destinacija za odmor s malim udjelom poslovnih gostiju, odredište obitelji i parova koji su došli najviše zbog sunca i mora, kao i prekrasne prirode na kontinentu, ali unazad nekoliko godina sve je više gostiju u kontinentalnoj Hrvatskoj nego na jadranskoj obali. S izuzetkom Dubrovnika, Hrvatska i dalje uglavnom ugošćuje goste koji se vraćaju, s malim udjelom novih. Polovica gostiju informacije o Hrvatskoj dobiva putem društvenih mreža, tradicionalni mediji imaju vrlo mali značaj za turiste, a čini se da gosti koji borave u kontinentalnoj Hrvatskoj imaju veću namjeru preporučiti putovanje u Hrvatsku drugima nego oni koji su posjetili Jadran.²⁵

Slika 6. Podjela na Kontinentalnu i Jadransku Hrvatsku



Izvor: Suvremena.hr (2012) Hrvatska se dijeli u dvije regije: Kontinentalna i Jadranska [online]. Dostupno na: <http://www.stara.suvremena.hr/23731.aspx> (01.06.2021.)

²⁵ Simmonds, L. (2020) Foreign Tourists Spend More in Continental Croatia Than on Coast [online]. Dostupno na: <https://www.total-croatia-news.com/travel/47163-continental-croatia> (16.09.2021.)

Slika 6 prikazuje novu podjelu Republike Hrvatske na dvije statističke regije koja se primjenjuje od 01. siječnja 2013. godine. Umjesto dotadašnje podijele na Sjeverozapadnu regiju, Panonsku Hrvatsku i Jadransku regiju, Republika Hrvatska se sada dijeli na Kontinentalnu Hrvatsku i Jadransku Hrvatsku. Pod Jadranska Hrvatska se podrazumijevaju županije koje su do tada bile u Jadranskoj regiji: Dubrovačko-neretvanska, Splitsko-dalmatinska, Šibensko-kninska, Zadarska, Ličko-senjska, Primorsko-goranska i Istarska županija. Panonska Hrvatska i Sjeverozapadna regija se spajaju pod nazivom Kontinentalna Hrvatska koju čine: grad Zagreb, Zagrebačka, Varaždinska, Krapinsko-zagorska, Međimurska, Koprivničko-križevačka, Virovitičko-podravska, Bjelovarsko-bilogorska, Požeško-slavonska, Osječko-baranjska, Brodsko-posavska, Vukovarsko-srijemska, Sisačko-moslavačka županija i Karlovačka županija. Europska unija je prihvatila novi model na kojem je Republika Hrvatska odlučila temeljiti regionalnu razvojnu politiku. Time će država dobivati veće poticaje iz fondova Europske unije.²⁶

3.1. Specifičnosti regija kontinentalne Hrvatske

Gorsko-planinska turistička makroregija se odnosi na prostor Like i Gorskog kotara, od granice sa Slovenijom do granice s Bosne i Hercegovinom. Čini 14% cjelokupne površine Republike Hrvatske i slabo je naseljen, sa svega 3% stanovništva. U ovoj planinskoj klimi mnogo je padalina tijekom godine, ali snijeg se ne zadržava dugo. Zime su hladne, a ljeta svježija.²⁷ Bitne prirodne turističke resurse Gorskog Kotara predstavljaju visoke planine (Bjelolasica, Risnjak, Snježnik i Viševica), rijeke (najvažnija je rijeka Kupa) i jezera (Lokvarsko jezero i jezero Bajer), dok šume čine 63% površine Gorskog Kotara.²⁸ Pošto je Gorski kotar visinski predio, mnoga mjesta su i danas međusobno nepovezana.²⁹ Lika spaja tri županije i proteže se na

²⁶ Suvremena.hr (2012) Hrvatska se dijeli u dvije regije: Kontinentalna i Jadranska [online]. Dostupno na: <http://www.stara.suvremena.hr/23731.aspx> (01.06.2021.)

²⁷ Bartoluci, M. i sur. (2007) Turizam i sport – razvojni aspekti, str. 81.

²⁸ Gorskikotar.hr (2021) Zemljopisne značajke [online]. Dostupno na: https://www.gorskikotar.hr/turizam/otkrijte_gorski_kotar/zemljopisne_znacajke (01.06.2021.)

²⁹ Crnić-Novosel, M. (2020) Gorski Kotar u svjetlu raznovrsnih istraživanja, str. 122.

kontinentalni i priobalni dio Ličko-senjske županije te s dijelovima Zadarske i Karlovačke županije tvori cjelinu, spoj mora i kopna gdje se mijenjaju tri klime. Destinacija je zanimljiva turistima jer ima prirodne, povijesne, zdravstvene, gastronomske i kulturne značajke.³⁰ Ova najrjeđe naseljena turistička destinacija je bogata šumama, livadama, pašnjacima, izvorima (Klanac, Tonković i Majerovo) i životinjskim i biljnim svijetom.³¹ Velebit je jedan od najvećih brdskih masiva u užem dinarskom području sa svojom dužinom od oko 145 kilometara. Na njemu se nalazi bezbroj dolina, ponikva, grebena, hrptova i pretplaninskih vrhova.³²

Panonsko-peripanonska regija se odnosi na prostor od granice sa Slovenijom do granice s Vojvodinom, a koji čini 54,4% cjelokupne površine Republike Hrvatske. Regija je naseljena sa 66,4% ukupnog stanovništva. Ovaj ravničarski prostor odlikuje velik broj rijeka, jezera, potoka i termalnih izvora.³³ Tu se nalaze planine kao što su Ivanščica, Ravna gora, Strahinjčica, Maceljska gora, Papuk, Kalnik, Psunj, Bilogora, Plešivica, Zagrebačka gora i Samoborska gora³⁴, kao i parkovi prirode poput Kopačkog rita i Lonjskog polja. U Kopačkom ritu se odvija najveći uzgoj slatkovodne ribe u Podunavlju te je jedna od najvećih europskih močvarnih nizina i dom je za više od 2000 bioloških vrsta.³⁵

U panonsko-peripanonskoj regiji nalazi se pregršt kulturno-povijesnog sadržaja. Zagreb kao glavni grad i najveće središte bogate povijesti zanimljiva je destinacija turistima iz cijelog svijeta. Gornji grad i Kaptol su jedni od najočuvanijih srednjovjekovnih dijelova grada u Europi. U Zagrebu su mnogi kulturno-povijesni objekti kao što su Kamenita vrata, crkva Sv. Marka i Sv. Katarine, kula Lotrščak, Hrvatsko narodno kazalište i muzej Mimara.³⁶ Groblje Mirogoj je jedno od najljepših europskih groblja. Otvoreno je 1879. godine, a nedugo zatim počela je izgradnja najvećih atrakcija Mirogoja, odnosno veličanstvenih arkada koje je dao sagraditi arhitekt Hermann Bollé. Do 1917. godine sagrađeno je 500 metara dugih

³⁰ Lika-destination.hr (2021) Područje Lika destinacije [online]. Dostupno na: <https://www.lika-destination.hr/podrucje-ld/> (01.06.2021.)

³¹ Putnikofer.hr (2021) Mistična, očuvana i divlja Lika: istražite najrjeđe naseljenu hrvatsku regiju [online]. Dostupno na: <https://putnikofer.hr/sto-posjetiti-u-lici/> (01.06.2021.)

³² Pp-velebit.hr (2021) O Velebitu [online]. Dostupno na: <https://www.pp-velebit.hr/hr/o-velebitu/opci-podaci> (01.06.2021.)

³³ Bartoluci, M. i sur. (2007), op. cit.

³⁴ Priodahravske.com (2021) Panonske gore i planine – otoci prirode iznad polja [online]. Dostupno na: <http://priodahravske.com/2019/01/23/panonske-gore-i-planine-otoci-prirode-iznad-polja/> (01.06.2021.)

³⁵ Croativ.net (2021) Parkovi prirode [online]. Dostupno na: <https://croativ.net/parkovi-prirode-19565/> (01.06.2021.)

³⁶ Smart-travel.hr (2021) Grad Zagreb [online]. Dostupno na: <https://smart-travel.hr/hrvatska/grad-zagreb/> (01.06.2021.)

neorenesansnih arkada s 20 kupola.³⁷ U Hrvatskom zagorju nalaze se stari dvorci Trakošćan, Veliki Tabor, dvorac stare plemićke obitelji Ratkaj Miljane, a posebna atrakcija je brdo Hušnjakovo kod Krapine s nalazima krapinskog pračovjeka.³⁸ U Gornjoj Stubici se nalazi muzej Matija Gubec, kao i spomenik Seljačkoj buni i Matiji Gupcu. Svetište Majke Božje Bistričke koje privlači mnogobrojne hodočasnike i turiste je hrvatsko najveće marijansko svetište.³⁹ Varaždin je povijesno bogat i spominje se još u 12. stoljeću. Smatra se jednim od najljepših gradova u Hrvatskoj. Najznačajnije razdoblje grada bilo je od 1756. do 1776. godine kada je bio glavni grad Hrvatske. Kulturno se ističe svojom tvrđavom Starim gradom gdje je danas smješten Gradski muzej Varaždin, brojnim sakralnim objektima, palačama i Varaždinskim grobljem nastalim u 19. stoljeću prema projektu Hermanna Hallera, a koje se smatra spojem skulpture i hortikulture.⁴⁰

U kontinentalnom dijelu Hrvatske održavaju se mnoge poznate turističke manifestacije: Advent u Zagrebu, Varaždinske barokne večeri, Špancirfest u Varaždinu, Đakovački vezovi, Vukovar film festival, Osječko ljeto kulture i druge.⁴¹

3.2. Turistička ponuda kontinentalne Hrvatske

Kontinentalni turizam je prostorni turizam, to jest destinacijski jer se više veže uz aktivnost i kvalitetu usluge. Za razliku od godina kada je Republika Hrvatska uglavnom promovirala svoja popularna odredišta na obali, sve češće je u središtu pozornosti zanemareni hrvatski kontinent, točnije glavni grad Zagreb i istočna regija Slavonija, koji imaju što ponuditi turistima.⁴² Ponuda kontinentalnog turizma se sadržava u specifičnim oblicima prikazanim na slici 7.

³⁷ Relaxino.com (2021) Park groblje Mirogoj [online]. Dostupno na: <https://relaxino.com/info/park-groblje-mirogoj> (01.06.2021.)

³⁸ Geografija.hr (2021) Dvorci u turističkoj ponudi Hrvatskog zagorja [online]. Dostupno na: <https://geografija.hr/dvorci-u-turistickoj-ponudi-hrvatskog-zagorja/> (01.06.2021.)

³⁹ Marijabistrica.hr (2021) Svetište [online]. Dostupno na: <https://www.marija-bistrica.hr/stranica/svetiste> (01.06.2021.)

⁴⁰ Varaždin.hr (2021) Povijest i gradski grb [online]. Dostupno na: <https://varazdin.hr/povijest-gradski-grb/> (01.06.2021.)

⁴¹ Hrvatska turistička zajednica (2013) Izvješće [online]. Dostupno na: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2016-11/Izvjescje-o-radu-2013-.pdf> (01.06.2021.), str. 33.

⁴² Simmonds, L. (2019) Is Continental Tourism Croatia's Future? Zagreb and Slavonia Presented [online]. Dostupno na: <https://www.total-croatia-news.com/travel/34278-continental-tourism> (16.09.2021.)

Slika 7. Specifični oblici kontinentalnog turizma

Specifični oblici kontinentalnog turizma
ekoturizam
ruralni turizam
sportsko-rekreacijski turizam
zdravstveni turizam
kulturni turizam
lovni turizam
ribolovni turizam
vinski turizam
gastronomski turizam
konjički turizam
cikloturizam

Izvor: obrada autora prema: Kurija-jankovic.com (2021) Važnost razvoja kontinentalnog turizma [online]. Dostupno na: <https://www.kurija-jankovic.com/blog-archive/vaznost-razvoja-kontinentalnog-turizma/> (01.06.2021.)

Razvoj kontinentalnog turizma od velike je važnosti za razvoj ruralnih područja. Važan je i za očuvanje lokalnog identiteta i tradicije i za jačanje autohtone ponude i proizvodnje.⁴³ Republika Hrvatska ima najviše nematerijalne baštine pod zaštitom UNESCO-a u Europi, a u svijetu je odmah iza Kine i Japana.⁴⁴

Republika Hrvatska ima mnogo kulturno-povijesne baštine i prirodnih atrakcija, ali nije na dobroj poziciji kada se govori o suvremeno opremljenim kongresnim centrima, tematskim i

⁴³ Kurija-jankovic.com (2021) Važnost razvoja kontinentalnog turizma [online]. Dostupno na: <https://www.kurija-jankovic.com/blog-archive/vaznost-razvoja-kontinentalnog-turizma/> (01.06.2021.)

⁴⁴ Ministarstvo turizma Republike Hrvatske (2017) Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. [online]. Dostupno na: <http://www.odrzivi.turizam.hr/userdocsimages/STRATEGIJA%20RAZVOJA%20TURIZMA%20RH.pdf> (01.06.2021.), str. 5.

zabavnim parkovima, golf igralištima, tematskim rutama i sličnim sadržajima turističke ponude. Bez svega navedenog je vrlo teško proširiti međunarodno prepoznatljiv marketinški miks, turistički aktivirati kontinentalni prostor i produljiti sezonu. Kontinentalna Hrvatska je u deficitu s centrima cjelogodišnjeg planinskog i sportskog turizma, s kvalitetnim biciklističkim stazama i pratećom infrastrukturom i drugim sadržajima nužnim za postojanje na tržištu posebnih interesa.⁴⁵

Nekoliko najznačajnijih primjera turističke ponude kontinentalne Hrvatske se svode na ponudu zdravstvenog i wellness turizma, a to su: toplice Spa&Golf Resort Sveti Martin, Krapinske toplice, Terme Tuhelj, Stubičke toplice, Top Terme Topusko, Terme Jezerčica i Daruvarske toplice.⁴⁶ Nadalje, tu su Grad Zagreb koji je kao kulturno, kongresno, gospodarsko i turističko središte u centru središnjeg dijela kontinentalne Hrvatske te neizostavna Plitvička Jezera kao najpoznatiji nacionalni park u Hrvatskoj. Osim podosta raznolikog sadržaja, kontinentalni turizam nudi i različite smještajne kapacitete.

3.3. Smještajni kapaciteti po županijama kontinentalne Hrvatske

Smještajni kapaciteti u Republici Hrvatskoj su: hoteli, aparthoteli, turistička naselja, kampovi, hosteli, privatne sobe, radnička odmarališta i ostali.⁴⁷ Na slici 8 prikazani su smještajni kapaciteti po županijama s navedenim brojem postelja što se odnosi na sobe, apartmane i mjesta za kampiranje te zasebno navedenim brojem postelja u hotelima. To su najčešće korišteni smještajni kapaciteti u Republici Hrvatskoj.

⁴⁵ Ministarstvo turizma Republike Hrvatske (2017), op. cit.

⁴⁶ Župan.hr (2021) U zdravstveni turizam ulaže se preko 200 milijuna eura [online]. Dostupno na: <https://zupan.hr/home-glavna-vijest/u-zdravstveni-turizam-ulaze-se-preko-200-milijuna-eura/> (01.06.2021.)

⁴⁷ Ministarstvo turizma Republike Hrvatske (2019) Turizam u brojkama 2018. [online]. Dostupno na: https://htz.hr/sites/default/files/2019-06/HTZ%20TUB%20HR_%202018_0.pdf (01.06.2021.), str. 13.

Slika 8. Smještajni kapaciteti u Republici Hrvatskoj po županijama u 2017. i 2018. godini

ŽUPANIJA	BROJ POSTELJA		INDEKS 18./17.	BROJ POSTELJA U HOTELIMA		INDEKS 18./17.
	2017.	2018.		2017.	2018.	
Zagrebačka	1.908	2.472	129,56	403	773	191,8
Krapinsko-zagorska	2.735	3.052	111,59	1.371	1.357	99,0
Sisačko-moslavačka	1.141	1.172	102,72	217	219	100,9
Karlovačka	8.288	13.880	167,47	746	782	104,8
Varaždinska	2.428	3.205	132,00	773	796	103,0
Koprivničko-križevačka	676	660	97,63	357	317	88,8
Bjelovarsko-bilogorska	843	916	108,66	218	218	100,0
Primorsko-goranska	202.586	209.563	103,44	24.285	23.349	96,1
Ličko-senjska	44.222	48.052	108,66	2.424	2.258	93,2
Virovitičko-podravaska	705	720	102,13	141	180	127,7
Požeško-slavonska	596	862	144,63	0	19	-
Brodsko-posavska	1.093	1.189	108,78	299	324	108,4
Zadarska	160.501	168.790	105,16	7.908	8.062	101,9
Osječko-baranjska	2.511	2.888	115,01	951	963	101,3
Šibensko-kninska	97.237	101.874	104,77	8.260	8.322	100,8
Vukovarsko-srijemska	1.872	1.924	102,78	698	478	68,5
Splitsko-dalmatinska	263.597	275.946	104,68	24.183	24.136	99,8
Istarska	306.040	312.578	102,14	29.815	29.542	99,1
Dubrovačko-neretvanska	90.851	94.675	104,21	20.244	19.144	94,6
Međimurska	1.538	1.646	107,02	606	665	109,7
Grad Zagreb	16.059	20.721	129,03	7.253	6.632	91,4
UKUPNO	1.207.427	1.266.785	104,92	131.152	128.536	98,0

Izvor: Ministarstvo turizma Republike Hrvatske (2019) Turizam u brojkama 2018. [online]. Dostupno na: https://htz.hr/sites/default/files/2019-06/HTZ%20TUB%20HR_%202018_0.pdf (01.06.2021.), str. 16.

Ako se analiziraju županije kontinentalne Hrvatske prikazane na slici 8, vidljivo je da Grad Zagreb raspolaže s najvećim brojem postelja, zatim slijedi Karlovačka, Varaždinska, Krapinsko-zagorska i Zagrebačka županija. U svim županijama kontinentalne Hrvatske vidljiv je rast smještajnih kapaciteta, osim u Koprivničko-križevačkoj županiji.⁴⁸

⁴⁸ Ministarstvo turizma Republike Hrvatske (2019), op cit., str. 16.

3.4. Mogućnosti razvoja kontinentalnog turizma

Želeći ojačati kontinentalni turizam, to jest afirmirati turističke kontinentalne destinacije, Hrvatska turistička zajednica zadnjih godina provodi prezentacije i sajamske nastupe turističkih zajednica kontinentalnih županija koji se sufinanciraju u 75% troškova zakupa i u do 12 m² izlagačkog prostora. Osim toga, radi se i na unaprjeđenju projekta Buy Croatia koji izravno upoznaje inozemne partnere s proizvodima za turiste i turističkim ponudama destinacija. Osim upoznavanja ponude pojedinih destinacija, cilj Buy Croatia je unapređivanje specifičnih oblika turizma, povećanje prepoznatljivosti turistički slabije razvijenih područja te otvaranje Hrvatske drugim i daljim emitivnim tržištima. Sve te mjere za razvoj turizma kontinentalne Hrvatske prate i promotivne aktivnosti. Projekt Hrvatska 365, u koju je uključena Hrvatska turistička zajednica, je također jedan koncept za promoviranje turističkih destinacija, ali uz udruživanje. Dolazi se do zaključka da turističke zajednice moraju biti pokretači i upravljači destinacija.⁴⁹

Republika Hrvatska će razviti destinacije i zajedništvo u kontinentalnoj Hrvatskoj ako će kreirati nove proizvode, iznositi autentične priče i pametno i kreativno reciklirati lokalne specifičnosti u novu kvalitetu.⁵⁰

3.5. Specifični oblici turizma

Turisti putuju, osim radi užitka i mijenjanja svakodnevice, i radi razvitka osobnosti. Kako se ljudima smanjuje količina slobodnog vremena, moderni turist mora promišljeno raspolagati svojim ograničenim vremenom i konstantno postavljati nove turističke zahtjeve. Kako se društvo mijenja tako se masovni turizam (tzv. *hard turizam*) pretvara u diverzificirani (tzv. *soft turizam*) pa tržište nudi sve više novih proizvoda prilagođenih osobnim sklonostima i zahtjevima osoba, to jest specifičnim tržišnim segmentima.⁵¹ Tako se promoviraju društveno

⁴⁹ Zrinušić, A. (2017.) Trend rasta kontinentalnog turizma [online]. Dostupno na: <https://www.mirakul.hr/bizdirekt/trend-rasta-kontinentalnog-turizma/> (01.06.2021.)

⁵⁰ Hrturizam.hr (2019) Konferencija Hrvatski turizam 365 – kreativna i nove tehnologije [online]. Dostupno na: <https://hrturizam.hr/konferencija-hrvatski-turizam-365-kreativa-i-nove-tehnologije/> (01.06.2021.)

⁵¹ Čavlek, N. i sur. (2011) Turizam – ekonomske osnove i organizacijski sustav, str. 185.

pravedni oblici turizma koji omogućuju turistima angažiranje u društveno odgovornim ponašanjima. Specifični oblici turizma se smatraju održivijima i etičnijima od masovnog turizma zbog manje količine turista koji su obrazovani i iskusni te u potrazi za autohtonim prirodnim doživljajima.⁵²

Slika 9. Specifični oblici turizma po vrsti

Specifični oblici turizma zasnovani na prirodnim resursima	Specifični oblici turizma zasnovani na društvenim resursima
Zdravstveni	Kongresni
Sportski	Kulturni
Nautički	Gastronomski i enofilski
Eko turizam	Turizam događaja
Seoski	Vjerski
Lovni i ribolovni	Turizam na umjetno stvorenim atrakcijama
Naturizam	Casino - turizam
Robizonski	

Izvor: obrada autora prema: Čavlek, N. i sur. (2011) Turizam – ekonomske osnove i organizacijski sustav, str. 40.

Pojam specifičnih oblika turizma se koristi od 1990-ih godina, a razvrstava se u dvije kategorije s obzirom na osnovne sadržaje turističke ponude, a koji su prikazani na slici 9:⁵³

- oni zasnovani na prirodnim resursima
- oni zasnovani na društvenim resursima.

Osnovna obilježja specifičnih oblika turizma:⁵⁴

⁵² Dujmović, M. (2014) Kultura turizma, str. 106.

⁵³ Čavlek, N. i sur. (2011), op. cit., str. 40.

⁵⁴ Ibid., str. 186.

- osnovani su na individualnosti turista
- organizirani kao neovisne i homogene aktivnosti manjih skupina
- osiguravaju dugotrajan, uređen i lokalno kontroliran razvoj s krajnjim ciljem optimalnog razvoja
- donose veće prihode od masovnog turizma
- zapošljavaju više osoba iz lokalnih područja
- smanjuju sezonski utjecaj
- potiču obiteljsko poduzetništvo
- zahtijevaju manje uloge u sadržaje i atrakcije od masovnog turizma
- zahtijevaju manje smještajne kapacitete (autohtona gradnja)
- turisti ih koriste radi upoznavanja lokalnih običaja i vrijednosti
- tržište je homogenije i neovisnije od masovnog tržišta.

Neke od vrsta specifičnih oblika turizma i velike mogućnosti razvoja istih u kontinentalnoj Hrvatskoj su:

Zdravstveni turizam

Zdravstveni turizam je jedan od najstarijih oblika turizma, a najvažniji na tržištu je medicinski turizam. Ova vrsta obuhvaća razne specijalizirane sadržaje i usluge s obzirom da su turisti koji se odlučuju za medicinski turizam motivirani željom ili potrebom za unaprijediti svoje zdravlje i poboljšati kvalitetu života.⁵⁵ Zdravstveni turizam je najrasprostranjeniji kod žena srednje i starije životne dobi, a prosječni posjetitelj je obrazovan, situiran, puno putuje i troši više od prosjeka na svojim putovanjima. Republika Hrvatska ima više odlika koje su poželjne za razvoj ove vrste turizma.⁵⁶

- blizina velikim tržištima
- konkurentne cijene
- duga tradicija
- sigurnost zemlje
- prirodne ljepote

⁵⁵ Tomas (2019) Zdravstveni turizam 2018. [online]. Dostupno na: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2019-07/Tomas%20ZDRAVSTVENI%20TURIZAM%202018.pdf> (01.06.2021.)

⁵⁶ Rihelj, G. (2017) Zdravstveni turizam - prilika koju ne smijemo propustiti [online]. Dostupno na: <https://hrturizam.hr/zdravstveni-turizam-prilika-koju-ne-smijemo-propustiti/> (01.06.2021.)

- povoljne klime
- dobra reputacija zdravstvenih usluga.

International Medical Travel Journal, jedan od najuspješnijih online časopisa na temu medicinskog turizma, na Medical Travel Summit-u koji se održao 2017. godine dao je brojne nagrade u kategorijama inovacije i izvrsnosti bolnicama Republike Hrvatske specijaliziranim za medicinski turizam. Bolnici Sv. Katarina je dodijeljena nagrada za najbolju specijalnu bolnicu te je ušla u 10 najboljih europskih institucija zbog svog fokusa na klijente. To je bilo vrlo važno jer joj je konkuriralo 33.000 poslovnih subjekata iz 34 države. Specijalna bolnica Sv. Katarina drži i titulu Superbrands Hrvatska. Na spomenutom događaju Poliklinici Bagatin dodijeljena je nagrada za najbolju međunarodnu kliniku za estetsku kirurgiju. Uz to je dobila mjesto u tri najbolje svjetske klinike i nominaciju za marketinšku inicijativu u brendiranju.

Specijalna bolnica za oftalmologiju Svjetlost je dosegla drugo mjesto u izboru za najbolju očnu kliniku, a Poliklinici Rident je dodijeljeno priznanje za najbolju međunarodnu dentalnu kliniku godine.⁵⁷

Poslovni turizam

Ova vrsta turizma je na vrhu najprofitabilnijih u Republici Hrvatskoj te se radi toga mora osigurati daljnji razvoj te dovoljna količina kongresnih centara, bolja međunarodna prometna povezanost i prepoznatljivo brendiranje. Ako se ovi nedostaci uspiju ukloniti, Republika Hrvatska bi mogla imati visoko mjesto na regionalnom tržištu te određenim ciljanim tržištima.⁵⁸

Ekoturizam

Za razvoj ekoturizma potrebna su posebno zaštićena područja pod zakonom i propisima regije i države. Ova vrsta turizma zahtjeva odgovorno putovanje te neuznemiravanje relativno očuvanih područja koja se posjećuju. Ekoturizam za cilj ima uživanje u prirodi uz mnogo

⁵⁷ Rihelj, G. (2017), op. cit.

⁵⁸ Narodne novine (2013) Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine [online]. Dostupno na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_05_55_1119.html (01.06.2021.)

turističkih aktivnosti. U Republici Hrvatskoj ekoturizam se iznimno brzo razvija zbog sljedećih čimbenika:⁵⁹

- raznolikost biljnog i životinjskog svijeta
- prirodne ljepote
- nacionalni parkovi
- parkovi prirode i spomenici prirode.

Ruralni turizam

Ruralni turizam usko je vezan uz prirodu, čist zrak, gastronomske vrijednosti, stare tradicionalne zanate i miran način života. Kod ovakvog odmora turiste privlači tradicija, način života lokalnog stanovništva te odmor od užurbanosti i zagađenosti urbanih centara. Republika Hrvatska ima iznimno mnogo kopnene površine koju čine ruralne cjeline, više od 150.000 poljoprivrednih gospodarstava i sela koja još uvijek odražavaju autohtonu arhitekturu. Ova vrsta turizma, iako je pretežito neiskorištena, se u Republici Hrvatskoj razvija najviše u Međimurju i Baranji i to zbog sljedećih čimbenika seoskog identiteta:⁶⁰

- domaće životinje
- uređeni poljski putovi
- tradicionalna gradnja
- tradicionalna gastronomija.

Kulturni turizam

Ovaj pojam se pojavljuje 70-ih godina iako se i do tada prakticirao, još od antičkog doba. Kulturni turizam podrazumijeva specijalni interes, putovanje izvan mjesta boravka motivirano posjećivanjem manifestacija, umjetničkih djela i raznih znamenitosti. Najčešći je kod turista koji imaju, u većoj ili manjoj mjeri, interes za povijest, kulturu, umjetnost ili interes za stil

⁵⁹ Dujmović, M., op cit., str. 200.

⁶⁰ Demonja, D. i Ružić, P. (2010) Ruralni turizam u Hrvatskoj, str. 7.

života lokaliteta, neke određene institucije, skupine ljudi ili cijele jedne regije. Interes turista nalazi se u:⁶¹

- opipljivoj kulturi – povijesni lokaliteti, spomenici, galerije, muzeji, kazališta, koncerti
- neopipljivoj kulturi – tradicije, običaji.

Republika Hrvatska je ove čimbenike zaštitila uvođenjem Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnog dobra te Zakonom o turističkim zajednicama i promicanju hrvatskog turizma.⁶²

Republika Hrvatska posjeduje mnoga kulturna dobra koja su atrakcije kulturnog turizma: povijesna jezgra Dubrovnika, povijesna jezgra grada Hvara, povijesna jezgra grada Trogira, Eufrazijeva bazilika u Poreču, Šibenska katedrala, stonske zidine, Dioklecijanova palača u Splitu, Starogradsko polje, Pulski amfiteatar, dobro očuvane povijesne cjeline Zagreba i brojnih drugih mjesta i gradova. Na tisuće kurija i dvoraca su veliki potencijal za razvoj kulturnog turizma, posebice kontinentalne Hrvatske.⁶³

Sportsko-rekreacijski turizam

Ova vrsta turizma je sve popularnija s obzirom na današnja razmišljanja o važnosti rekreacije. Republika Hrvatska ima mnogo komparativnih prednosti, ali ih ne iskorištava dovoljno. Nedostaje dugoročnog planiranja što se tiče izgradnje raznih sportskih objekata i osmišljavanja sadržaja. Oblici aktivnosti koje se mogu odvijati u kontinentalnoj Hrvatskoj su:⁶⁴

- adrenalinski sportovi
- kajaking i kanuing
- rafting
- lov
- ribolov
- sportske pripreme.

⁶¹ Portal za kulturni turizam (2021) O kulturnom turizmu [online]. Dostupno na: <http://www.kulturni-turizam.com/hrv/sadrzaj/okulturnomturizmu/> (01.06.2021.)

⁶² Golja, T. (2020) Destinacijski menadžment u funkciji razvoja kulturnog turizma kontinentalne Hrvatske - primjer destinacije Križevci, *Studia Polensia*, 9 (1), str. 106.

⁶³ Narodne novine (2013), op. cit.

⁶⁴ Ibid.

2019. godine je biciklistička utrka Tour of Croatia nazvana CRO Race te se 2020. godine trebala, šestu godinu za redom, održati na trasi od tisuću kilometara koja prelazi cijelu Republiku Hrvatsku. Utrka se prenosi u 190 zemalja svijeta te je jako dobra promocija za Republiku Hrvatsku. Skijaška utrka Snježna kraljica se na Sljemenu održava već 16 godina (od 2005. godine).⁶⁵

Eno-gastro turizam

Veliki broj turističkih zemalja u mnoštvu svoje ponude ima eno i gastronomiju. Pošto je cilj svakog turista osjetiti kulturne i duhovne vrijednosti destinacije i doživjeti nešto novo, nepoznati, različito, tako je i razvoj ovog turizma bitan jer ulazi u tu sferu.⁶⁶

Vino i hrana su složeni proizvodi koji koriste skoro svi turisti Republike Hrvatske, iako ih konzumiraju uglavnom domaći ljudi, međunarodni turisti inače ne putuju isključivo zbog njih. Mnogo hrvatskih građana posjećuje vinske ceste, a velik broj njih kupuje lokalne prehrambene proizvode i vina ili ih konzumiraju u restoranima. Ti turistički proizvodi su se najviše razvili u istarskom području, a malo manje u dalmatinskom i slavonskom području.⁶⁷

Što se tiče gastronomije Republike Hrvatske, u ličkoj kuhinji od predjela je sigurno najrasprostranjeniji i najtraženiji tanjur koji sadrži na dimu sušeno svinjsko meso i delicije poput ličkog pršuta, slanine, kobasica i čvaraka ili *žmara* u sezoni, ali i sušeno meso divljači, plod aktivnog lova te tradicionalnu *bravetinu*, odnosno ovčje meso. Neizostavan je i lički sir, naročito svježi *škripavac*. Hladetina ili *dželadija* je jedno od tipičnih mesnih jela za Liku, uz ostala jela od svinjetine, govedine ili ovčjeg mesa poput *kalje* (kuhanog dimljenog mesa s kupusom) ili *zelja i mesa* (kuhanog dimljenog mesa s kiselim kupusom). Uz teletinu i govedinu je i janjetina koja se sprema na ražnju, najčešće za posebne prilike. Bogate rijeke su omogućile Ličanima da i riječnim ribolovom obogate svoju kuhinju, a najpoznatija od svih je sigurno pastrva iz rijeke Gacke od koje se danas čak poslužuje i kavijar.⁶⁸ U tradicionalnoj varaždinskoj gastronomiji važnu ulogu ima divljač koja se uzgaja na jedan od najstarijih načina

⁶⁵ Narodne novine (2013), op. cit.

⁶⁶ Drpić, K. i Vukman, M. (2014) Gastronomija kao važan dio turističke ponude u Hrvatskoj, str. 63.

⁶⁷ Narodne novine (2013), op. cit.

⁶⁸ Posjetiliku.com (2021) Tradicionalna lička kuhinja [online]. Dostupno na: <https://www.posjetiliku.com/2018/01/04/tradicionalna-licka-hrana/> (01.06.2021.)

u Europi.⁶⁹ Zagrebačka okolica također ima bogatu ponudu, a mogu se spomenuti delicije kao što su štrukli, suhi goveđi jezik, kravlji sir, vrhnje, varijanta pileće juhe zvana *ajngemahtec* i kuhana šunka s hrenom.⁷⁰ Svaka županija kontinentalne Hrvatske je karakteristična po svojoj mnogobrojnoj ponudi.

Što se hrvatskih vina tiče, najpoznatija su: Pinot Blanc (Sveti Ivan Zelina), Muškat Otonel, Portugizac (Plješivica), Chardonnay (Strigovan), Rajnski rizling i Moslovina Škrlet (Voloder). Jedna zanimljivost je piće gvirc koje se tradicionalno konzumira uz paprenjake.⁷¹

Lovni turizam

Republika Hrvatska ima dugogodišnju tradiciju lovnog turizma i mnoga lovišta. U središnjoj Hrvatskoj i Slavoniji love se srne, jeleni, divlje svinje, lisice, zečevi, fazani, guske i patke, a u Gorskom kotaru i Lici postoji mogućnost lova na medvjede. Lovišta u Hrvatskoj većim su dijelom vlasništvo Republike Hrvatske. Lovišta u državnom vlasništvu u nadležnosti su Ministarstva poljoprivrede i turizma ili Županijske gospodarske komore; najčešće ih iznajmljuju različita lovačka društva, tvrtke ili pojedinci koji organiziraju komercijalne lovačke aktivnosti.⁷²

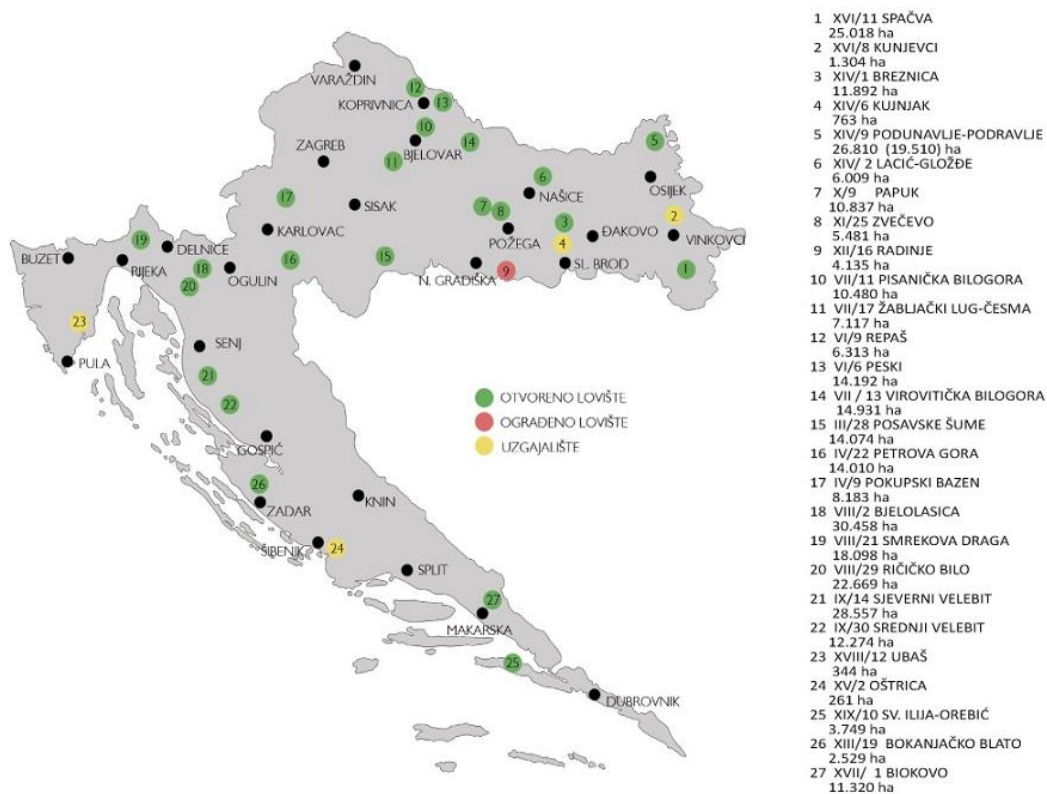
⁶⁹ Turistička zajednica grada Varaždina (2021) Gastro [online]. Dostupno na: <https://www.tourism-varazdin.hr/gastro/> (01.06.2021.)

⁷⁰ Visit Adriatic (2021) Okus Zagreba [online]. Dostupno na: <https://www.visitadriatic.eu/okus-zagreba/> (01.06.2021.)

⁷¹ Uniline.hr (2021) Hrvatska gastronomija [online]. Dostupno na: <https://www.uniline.hr/hrvatska/gastronomija.php> (01.06.2021.)

⁷² Ministarstvo vanjskih i europskih poslova (2021) Tourism [online]. Dostupno na: <http://www.mvep.hr/en/about-croatia/tourism/hunting-tourism/> (16.09.2021.)

Slika 10. Lovišta u Republici Hrvatskoj



Izvor.: Hrvatske šume (2021) Lovišta [online]. Dostupno na: <https://www.hrsume.hr/index.php/hr/lovstvo/lovita> (01.06.2021.)

Lovni turizam je važan za kontinentalni turizam i potiče razvoj destinacija kontinentalne Hrvatske na način da produljuje turističku sezonu izvan ljetnog perioda. Lov, u kombinaciji s prirodnim ljepotama, odličnom gastronomijom i bogatom kulturnom baštinom, najviše privlači turiste iz Velike Britanije, Švicarske, Austrije, Njemačke i Italije. X/5 Jasenovača je veliko državno lovište u Virovitičko-požeškoj županiji koje je omeđeno Papukom, Dravom i podravskom magistralom. Svake godine je sve više ponude za ljubitelje lova, a Republika Hrvatska trenutno posjeduje oko 5 milijuna hektara lovne površine.⁷³ Slika 10 prikazuje ta lovišta, otvorena i ograđena, zajedno sa uzgajalištima.

⁷³ Josavac.hr (2021) Lov i lovni turizam u Hrvatskoj [online]. Dostupno na: <https://josavac.hr/lov-i-lovni-turizam-u-hrvatskoj/> (01.06.2021.)

Konjički turizam

Konjički turizam ima velik potencijal na području kontinentalne Hrvatske. U Hrvatskoj je registrirano 24 tisuće jahaćih konja. Bjelovarsko-bilogorsku županiju se može istražiti na konju. Bilogorska konjička turistička staza duga je 91 kilometar, na njoj je 23 *horses welcome* punktova koji se sastoje od seoskih turističkih gospodarstava, konjičkih klubova, odmorišta, etno kuća, izletišta, vinarija i drugih kulturnih objekata. Ruta izbjegava glavne komunikacije, asfaltne putove, naseljena mjesta i prolazi nedirnutim terenima, uz vodotoke, krivuda blagim brežuljcima i dolinama u zaklonu visokih šuma.⁷⁴ Tijekom procesa uređivanja konjičkih staza koje dosežu duljinu od 170 kilometara, ostvarila se povezanost sa slovenskim konjičkim stazama te je omogućen uvid u sve dijelove zagorskih prostranstava, čime je postavljen temelj za održivi razvoj konjičkog turizma Hrvatskog Zagorja.⁷⁵

3.6. Prometna infrastruktura i dostupnost

Za razvoj turizma ključnu važnost imaju izgradnja prometnica u određenoj destinaciji ili do odredišta putovanja te međusobna povezanost. Destinacija koja ima prihvatljivu prometnu infrastrukturu ima i veće šanse za korištenje svojih kapaciteta te slijedom toga i ukupnog razvoja, za razliku od turističke destinacije koja nema dobru prometnu povezanost. Kada se turistima pruža usluga prijevoza, pruža im se i dostupnost zanimljivostima što dovodi do zadovoljstva potrošača. Usluga prijevoza omogućuje:⁷⁶

- pristup destinaciji
- kretanje unutar destinacije
- turističku atrakciju samoga prijevoza, odnosno atrakcija putovanja.

Najbolje prometno povezan dio Republike Hrvatske je središnja Hrvatska. Iz Zagreba se bilo kojim prijevoznim sredstvom može doći do ostalih velikih gradova: avion, autobus, automobil

⁷⁴ Deutsche Welle (2021) Konjički turizam - nova prilika za kontinentalnu Hrvatsku [online]. Dostupno na: <https://www.dw.com/hr/konji%C4%8Dki-turizam-nova-prilika-za-kontinentalnu-hrvatsku/a-49006691> (01.06.2021.)

⁷⁵ Zagorje Ride (2021) Staze [online]. Dostupno na: <https://www.zagorjeride.com.hr/staze/> (01.06.2021.)

⁷⁶ Horak, S. (2007) Turizam i promet, str. 61.

ili vlak. Glavni zagrebački kolodvor je smješten u samom središtu grada i glavni je centar svih unutarnjih i međunarodnih željezničkih linija. Kolodvor svaki dan ima desetak polazaka do ostalih gradova pa je povezanost i više nego zadovoljavajuća.⁷⁷

Sjeverni i sjeverozapadni dio kontinentalne Hrvatske čiji su najveći gradovi ujedno sjedišta županija kao što su Čakovec, Koprivnica, Krapina i Varaždin je vrlo dobro povezan jer kroz taj dio prolaze željeznica, tri autoceste i niz državnih cesta, ali postoje područja slabije povezanosti, najviše uvjetovanih nepovoljnom konfiguracijom terena, odnosno brdskim područjima ili nedostatkom strateških prometnih pravaca.⁷⁸

Slavonija i Baranja su dobro povezane sa ostalim dijelovima Republike Hrvatske, posebice od otvorenja autoceste do Osijeka. Može se pristupiti automobilom, autobusom i vlakom, ali ne i zračnim prometom. Ukoliko se putuje željezničkim prijevozom do Osijeka, dalje se može putovati lokalnim autobusnim linijama koje svaki dan obilaze najzanimljivije turističke atrakcije. S bilo kojeg stajališta vlaka u Zagrebu se može doći do željezničkog kolodvora u Osijeku. Jedino se manjim ruralnim mjestima može pristupiti autobusom ili automobilom.⁷⁹

3.7. Usporedba i analiza turističke posjećenosti po županijama kontinentalne Hrvatske

Za podatke iznesene u ovom poglavlju zaslužno je istraživanje Državnog zavoda za statistiku, a koje se temelji na informacijama sustava eVisitor, Mjesečnog izvještaja o dolascima i noćenjima turista, Izvještaja o dolascima i noćenjima turista u nekomercijalnom smještaju i Izvještaja o kapacitetu i prometu luka nautičkog turizma.⁸⁰

⁷⁷ Rural koncept (2021) Prometna povezanost Središnje Hrvatske [online]. Dostupno na: <http://www.rural-koncept.hr/hr/destinacije/kontinentalna-hrvatska/sredisnja-hrvatska/prometna-povezanost/> (01.06.2021.)

⁷⁸ Narodne novine (2017) Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske [online]. Dostupno na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2017_10_106_2423.html (01.06.2021.)

⁷⁹ Rural koncept (2021) Prometna povezanost Slavonije i Baranje [online]. Dostupno na: <http://www.rural-koncept.hr/hr/destinacije/kontinentalna-hrvatska/slavonija-i-baranja/prometna-povezanost/> (01.06.2021.)

⁸⁰ Državni zavod za statistiku (2018) Statistički ljetopis Republike Hrvatske [online]. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2018/sljh2018.pdf (01.06.2021.), str. 420.

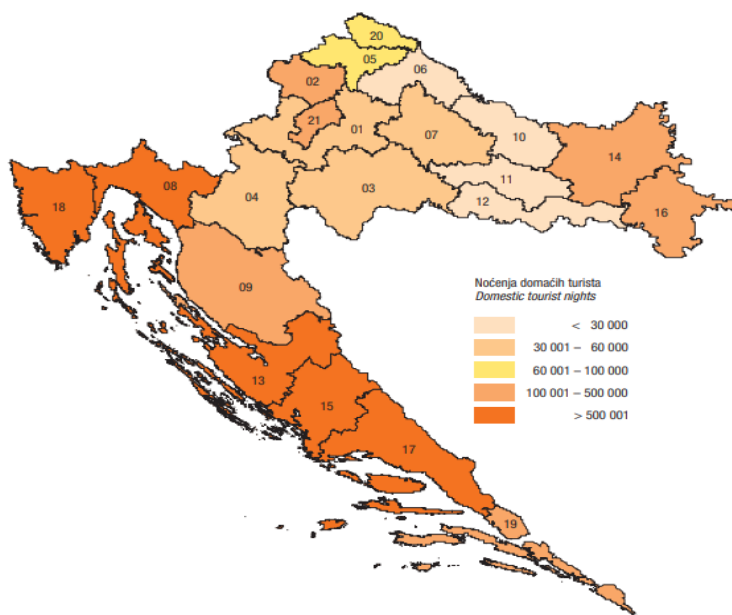
Slika 11. Dolasci i noćenja turista po županijama 2017. godine

Županija County of	Smjestajni kapaciteti, stanje 31. VII. Accommodation capacities, situation as on 31 August			Dolasci Tourist arrivals			Noćenja Tourist nights		
	sobe, apartmani i mjesta za kempiranje Rooms, apartments and camping sites	postelje Beds		ukupno Total	domaćih turista Domestic tourists	stranih turista Foreign tourists	ukupno Total	domaćih turista Domestic tourists	stranih turista Foreign tourists
		ukupno Total	stalne Permanent						
Republika Hrvatska Republic of Croatia	386 815	1 201 391	1 027 811	17 430 580	1 837 681	15 592 899	86 200 261	5 978 264	80 221 997
Zagrebačka Zagreb	853	1 908	1 810	86 501	24 578	61 923	148 810	47 688	101 122
Krapinsko-zagorska Krapina-Zagorje	1 271	2 735	2 509	142 313	73 841	68 472	330 277	184 881	145 396
Sisačko-moslavačka Sisak-Moslavina	533	1 141	1 068	36 640	18 102	18 538	90 142	55 234	34 908
Karlovačka Karlovac	2 876	8 288	7 597	332 991	24 951	308 040	565 298	45 732	519 566
Varaždinska Varaždin	1 276	2 428	2 372	61 257	29 150	32 107	141 512	80 022	61 490
Koprivničko-križevačka Koprivnica-Križevci	302	676	631	18 537	11 142	7 395	38 814	22 169	16 645
Bjelovarsko-bilogorska Bjelovar-Bilogora	452	843	829	22 556	14 959	7 597	69 756	50 763	18 993
Primorsko-goranska Primorje-Gorski kotar	66 140	202 586	178 022	2 789 179	316 934	2 472 245	14 897 443	1 158 042	13 739 401
Ličko-senjska Lika-Senj	13 187	44 222	35 958	736 284	38 099	698 185	2 647 025	122 516	2 524 509
Virovitičko-podravska Virovitica-Podravina	276	705	700	14 184	9 846	4 338	33 453	23 615	9 838
Požeško-slavonska Požega-Slavonia	234	596	556	13 284	9 657	3 627	30 611	21 944	8 667
Brodsko-posavska Slavonski Brod-Posavina	442	1 093	1 012	28 614	11 608	17 006	50 791	22 408	28 383
Zadarska Zadar	46 492	160 501	131 156	1 559 419	189 302	1 370 117	9 218 486	937 742	8 280 744
Osječko-baranjska Osijek-Baranja	1 149	2 511	2 341	92 239	57 481	34 758	177 677	105 069	72 608
Šibensko-kninska Šibenik-Knin	28 119	97 237	76 690	923 233	127 467	795 766	5 455 289	568 937	4 886 352
Vukovarsko-srijemska Vukovar-Sirmium	666	1 872	1 693	88 942	68 855	20 087	138 470	108 119	30 351
Splitsko-dalmatinska Split-Dalmatia	82 159	263 561	216 579	3 159 851	231 659	2 928 192	16 595 717	874 520	15 721 197
Istarska Istria	100 911	300 040	272 257	4 104 018	228 926	3 875 092	25 426 476	723 578	24 702 898
Dubrovačko-neretvanska Dubrovnik-Neretva	32 154	90 851	78 113	1 864 114	110 296	1 753 818	7 712 310	384 204	7 328 106
Međimurska Međimurje	667	1 538	1 488	70 337	36 963	33 374	168 146	78 476	89 670
Grad Zagreb City of Zagreb	6 656	16 059	14 430	1 286 087	203 865	1 082 222	2 263 758	362 605	1 901 153

Izvor: Državni zavod za statistiku (2018) Statistički ljetopis Republike Hrvatske [online]. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2018/sljh2018.pdf (01.06.2021.), str. 436.

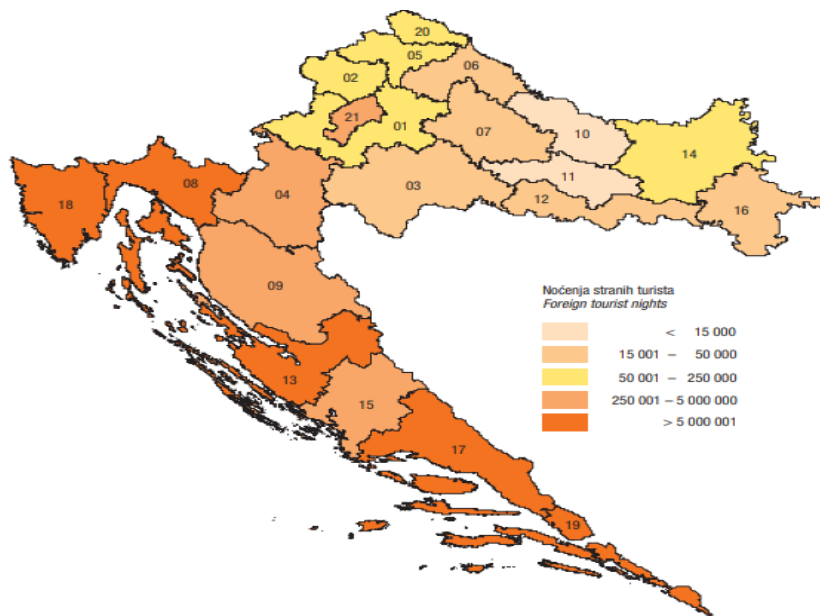
Na slici 11 je prikazan broj dolazaka domaćih i stranih turista te njihova noćenja po županijama. Gledajući županije kontinentalne Hrvatske, vidi se kako Ličko-senjska županija ima najviše noćenja stranih turista. Jedan od razloga za to je što sjeverni dio otoka Paga, Grad Novalja, pripada toj županiji. Grad Zagreb je po noćenju domaćih turista prvi te noćenju stranih turista drugi. Krapinsko-zagorska županija je druga po noćenju domaćih turista, a solidna i po noćenju stranih turista. Karlovačka županija treća je županija po noćenju stranih turista. Županije s najmanje zastupljenim domaćim i stranim gostima u dolascima i noćenju su Koprivničko-križevačka, Virovitičko-podravska i Požeško-slavonska.

Slika 12. Noćenja domaćih turista na području Republike Hrvatske u 2017. godini



Izvor: Državni zavod za statistiku (2018) Statistički ljetopis Republike Hrvatske [online]. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2018/sljh2018.pdf (01.06.2021.), str. 440.

Slika 13. Noćenja stranih turista na području Republike Hrvatske u 2017. godini



Izvor: Državni zavod za statistiku (2018) Statistički ljetopis Republike Hrvatske [online]. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2018/sljh2018.pdf (01.06.2021.), str. 441.

Slike 12 i 13, zajedno sa slikom 11, daju potpun prikaz o broju noćenja domaćih i stranih turista po županijama. Iz svih podataka se vidi kako je najveći broj noćenja domaćih i stranih turista, kao i svake godine, u jadranskoj Hrvatskoj.

3.8. Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine

Skoro cijelo područje kontinentalne Hrvatske je nedovoljno turistički valorizirano, a strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine uključuje:⁸¹

- razvoj na temelju oslanjanja na već postojeće i novonapravljene atraktore, kao što su spa centri, tematski parkovi i drugo, koji postaju dominantni motiv posjeta turista te se tim turistima pažnja dalje skreće na manje prepoznatljive sadržaje
- kratkoročno intenziviranje promocije i prodaje spremnih proizvoda, primjerice lov, kulturni turizam ili ruralni turizam, a zasnivanje srednjoročnog razvoja na modernom zdravstvenom i pustolovnom turizmu i osmišljavanju nekolicine svjetski prepoznatljivih turističkih zanimljivosti
- širenje na nove korisnike
- davanje poticaja za izgradnju smještajne ponude kao što su manji ekološki tabori i manji hoteli.

⁸¹ Institut za turizam (2012) Glavni plan i strategija razvoja turizma Republike Hrvatske [online]. Dostupno na: <https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/Izvjestaj-10-121102-IZT.pdf> (01.06.2021.), str. 10.

4. RAZVOJ I UTJECAJ ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA NA TURIZAM U KONTINENTALNOJ HRVATSKOJ

Razvojem željezničkog prijevoza i boljom povezanosti željeznicom u kontinentalnoj Hrvatskoj omogućuje se savladavanje udaljenosti od tržišta i turističke destinacije na tom području pa se na taj način postiže realizacija tržišne potražnje. Između željezničkog prometa, odnosno prijevoza u užem smislu i kontinentalne Hrvatske kao destinacije postoji omjer proporcionalnosti pa je odredište usred kvalitetnog prijevoza dostupnije i organiziranije. Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine prometnu povezanost smatra jednom od važnijih čimbenika razvoja te je to bilo uključeno u svaki projekt uređivanja naselja i gradova.⁸²

U Republici Hrvatskoj je čak i izvan ljetne sezone zabilježen velik omjer količine prometa i propusne moći, što je najistaknutije u kontinentalnoj Hrvatskoj. Značajna iskorištenost propusne moći vidi se na cestama Zagreb – Sisak, Zagreb – Bjelovar i Varaždin – Koprivnica. Suprotno tome, željeznički prijevoz nije na kritičnoj razini i ne predstavlja mogućnost zagušenja što mu daje veliku prednost.⁸³

4.1. Željeznički prijevoz u funkciji razvoja turizma

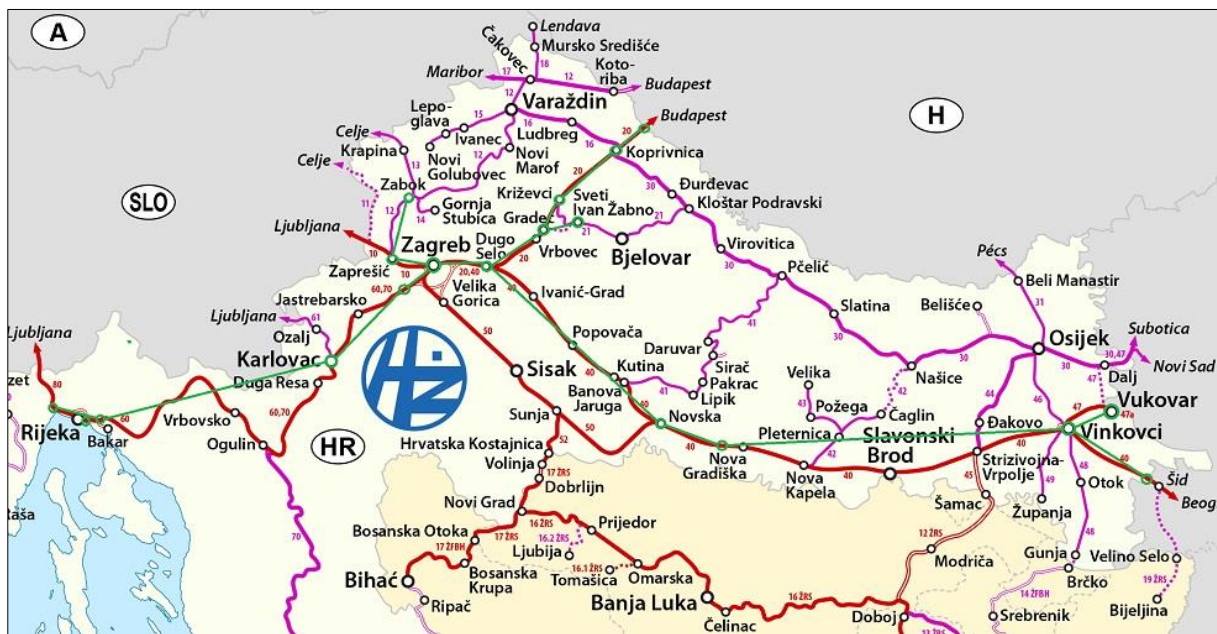
U prethodnim poglavljima ovog završnog rada spomenulo se korištenje sredstava Europske unije kojim će se financirati obnova i modernizacija željezničke mreže, a to može dati ogroman doprinos većoj i bržoj dostupnosti destinacija kontinentalne Hrvatske što može, i zasigurno će imati, značajan utjecaj na turizam toga područja. Sredstva Europske unije namijenjena za obnovu željezničke mreže na području kontinentalne Hrvatske su brojna i realizirani su brojni projekti značajni za to područje u kojem će se graditi oko 400 kilometara brze pruge, a vlakovi

⁸² Institut za turizam (2012), op. cit., str. 18.

⁸³ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske (2017) Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.) [online]. Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf> (01.06.2021.), str. 101.

će na nekoliko ključnih ruta prometovati brzinom do 160 kilometara na sat u roku od 10 godina. Očekuje se da će Hrvatska, Europska unija i Svjetska banka u sljedećih deset godina uložiti više od 3 milijarde eura u dizajn, obnovu i dogradnju hrvatske željezničke infrastrukture. 18 je projekata u različitim fazama napretka, od kojih je samo linija Gradec – Sv. Ivan Žabno završena. Prema svemu navedenom željeznički prijevoz bi u funkciji razvoja turizma kontinentalne Hrvatske mogao imati dobru budućnost.⁸⁴

Slika 14. Prikaz trenutnih i nadolazećih projekata Hrvatskih željeznica velikih brzina



Izvor: Stilin, F. (2020) Croatian Railways Building 400 Kilometers of High Speed Track [online]. Dostupno na: <https://www.total-croatia-news.com/travel/40533-croatian-railways-high-speed> (01.06.2021.)

Na slici 14 prikazani su projekti rekonstrukcije i gradnje željezničkih pruga na području kontinentalne Hrvatske te su označeni zelenom bojom.

Međunarodni mediteranski željeznički koridor povezuje Rijeku s Baltikom. Hrvatski dio ovog koridora podijeljen je na dionicu od Zagreba do Rijeke, poznatu kao *nizinska pruga*, i dionicu od Zagreba do Botova na mađarskoj granici. Riječ je o željezničkoj pruzi od 250 kilometara, a samo 22 kilometra, od Zagreba do Dugog Sela, trenutno su dvotračne i elektrificirane. Ostali dijelovi ove rute nalaze se u različitim fazama završetka. U tijeku su radovi na dionici od Dugog

⁸⁴ Stilin, F. (2020) Croatian Railways Building 400 Kilometers of High Speed Track [online]. Dostupno na: <https://www.total-croatia-news.com/travel/40533-croatian-railways-high-speed> (01.06.2021.)

Sela do Križevaca dužine 38,2 kilometra i traju otprilike dvije godine. Za dionicu od Hrvatskog Leskovca do Karlovca potpisan je ugovor o sufinanciranju i natječaj za izvođača radova. Željeznička pruga M202 koja spaja glavne kolodvore Zagreba i Rijeke je dio odvojka od Rijeke preko Zagreba do Budimpešte mediteranskog koridora transeuropske prometne mreže (TEN-T) i mediteranskog europskog koridora 6 za željeznički teretni prijevoz. Na snazi je projekt kojim će se rekonstruirati postojeći kolosijek i izgraditi drugi na dionici od Hrvatskog Leskovca do Karlovca dug 44 kilometara. M202 je na vrhu najvažnijih pruga u Republici Hrvatskoj pošto povezuje glavni grad Hrvatske s najvažnijom jadranskom lukom, Rijekom. Ona se kod Oštarija grana u dionicu koja se preko Knina proteže do Splita, a koja povezuje središnju Hrvatsku i srednju Dalmaciju (gdje su Split, Šibenik i Zadar). Trenutno ima ograničenje brzine od 75 do 140 kilometara na sat, a na nekim dionicama su i dodatna ograničenja radi loše infrastrukture. Osim toga, signalno-sigurnosni sustavi, stajališta i postaje ne zadovoljavaju kategorije sposobnosti sustava TEN-T mreže. Glavna svrha projekta je rješavanje problema uskih grla na tom dijelu TEN-T mreže povećanjem duljine vlaka u postajama na 750 metara i postizanje ograničenja brzine od 160 kilometara na sat, što će dovesti do skraćivanja vremena putovanja i povećanja kvalitete regionalnih, prigradskih, gradskih i prekograničnih usluga. Nadalje, rekonstrukcija se izvodi na željezničkim stanicama Karlovac, Jastrebarsko i Hrvatski Leskovac i postajama Mavračići, Desinac, Domagović i Lazina te se odvija konverzija stanica Horvati, Zdenčina i Draganić u postaje. Na tim dijelovima će se postaviti elektronički signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji koji su na najvišoj europskoj razini, novi sustav elektrifikacije te uvesti centralizirano upravljanje prometom. U planu je izgradnja nadzemne kontaktne linije na postojećem kolosijeku i postavljanje nove linije na drugom kolosijeku. Planira se i rekonstrukcija elektrovočnih podstanica Zdenčina i Mrzlo Polje, kao i unaprjeđenje sigurnosnih sustava na željezničko-cestovnim prijelazima. Neki prijelazi će se ukinuti nakon prihvaćanja alternativnih rješenja ili izmjena cestovne mreže. Krajnji planovi obuhvaćaju obnovu mostova, odvodnih kanala i cestovnih podvožnjaka te postavljanje novih prolaza za životinje i bukobrana.⁸⁵

⁸⁵ Europska komisija (2019) Dogradnje na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac hrvatske pruge Zagreb – Rijeka [online]. Dostupno na: https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/projects/Croatia/upgrades-to-hrvatski-leskovac-karlovac-section-of-croatias-zagreb-rijeka-railway (01.06.2021.)

Slika 15. Pruga Zagreb – Hrvatski Leskovac – Karlovac – Škrljevo – Rijeka – Jurdani



Izvor: Stilin, F. (2020) Croatian Railways Building 400 Kilometers of High Speed Track [online]. Dostupno na: <https://www.total-croatia-news.com/travel/40533-croatian-railways-high-speed> (01.06.2021.)

Na slici 15 prikazana je dionica pruge Zagreb – Hrvatski Leskovac – Karlovac – Škrljevo – Rijeka – Jurdani koja će se graditi, a postojeća infrastruktura će se obnoviti.

23,9 kilometara jednokolosiječne pruge od Zaprešića do Zaboka će se ponovno izgraditi i elektrificirati uz sufinanciranje fondova Europske unije. Ova pruga kontinentalne Hrvatske čini važan dio putničkog koridora jer stvara vezu sa Zagrebom, glavnim gradom Hrvatske. Zbog ponovne konfiguracije krivina morat će se premjestiti 6 kilometara pruge da bi se najveća moguća brzina povećala na 120 kilometara na sat. To će dovesti do skraćivanja vremena putovanja normalnih putničkih vlakova za jednu trećinu, a ekspresnih vlakova za pola. Planira se postavljanje opreme za telekomunikaciju i daljinsko upravljanje prometom, novog signalno-sigurnosnog sustava i skretnica. Ponovno će se izgraditi stanice Zabok, Veliko Trgovišće, Luka i Novi Dvori, koje će imati suvremene perone. Postaja Zabok će se podijeliti na putnički i teretni dio, a izgradit će se i pripadajuća infrastruktura. Odjeljak željeznice Zaprešić – Zabok je dio regionalne željezničke pruge u Hrvatskom zagorju koja povezuje Zaprešić i Čakovec, blizu granica sa Slovenijom i Mađarskom. Pošto je ona važna poveznica sa Zagrebom, cjelokupan projekt će pridonijeti razvoju područja koji je već okarakteriziran kao potencijalan za razvoj.

Korištenje električne energije pridonijet će smanjenju emisija stakleničkih plinova. Obnova bi trebala pridonijeti jačanju željezničke mreže Republike Hrvatske u cjelini.⁸⁶

Slika 16. Pruga Zaprešić – Zabok



Izvor: HŽ Infrastruktura (2021) Modernizacija i elektrifikacija pruge Zaprešić – Zabok [online]. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/?p=12756> (01.06.2021.)

Slika 16 prikazuje željezničku prugu na relaciji Zaprešić – Zabok koja je ponovno izgrađena i elektrificirana, zajedno sa stanicama i postajama na tom potezu.

Slika 17. Nadogradnja željezničkih pruga do Mađarske i Srbije



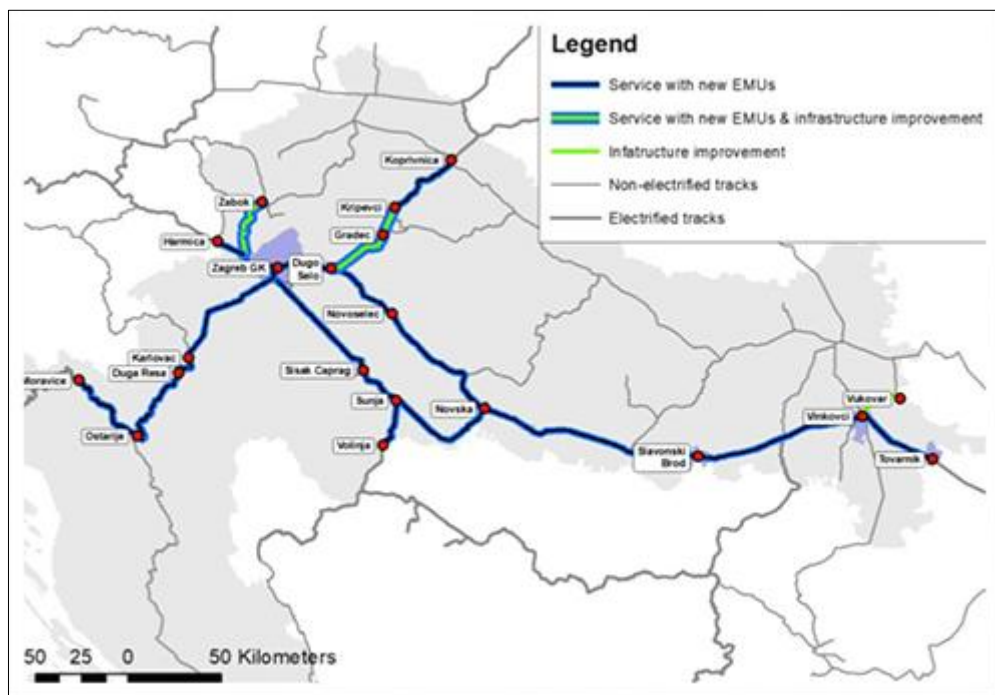
Izvor: Stilin, F. (2020) Croatian Railways Building 400 Kilometers of High Speed Track [online]. Dostupno na: <https://www.total-croatia-news.com/travel/40533-croatian-railways-high-speed> (01.06.2021.)

⁸⁶ Europska komisija (2018) Željeznička pruga u Hrvatskoj između Zaprešića i Zaboka ponovno izgrađena i elektrificirana [online]. Dostupno na: https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/projects/Croatia/railway-line-in-croatia-between-zaprešić-and-zabok-rebuilt-and-electrified (01.06.2021.)

Za kontinentalnu Hrvatsku važne međunarodne rute su željeznica od Zagreba do granice sa Srbijom i Mađarskom. Odjeljci Vinkovci – Tovarnik – granica Srbije i Okučani – Novska modernizirani su, a u planu je obnova i dogradnja dionice Dugo Selo – Novska i Dugo Selo – Križevci prema granici s Mađarskom što je vidljivo na slici 17.

Projektom koji je sufinanciran sredstvima Kohezijskog fonda Europske unije planira se kupnja 21 električnog vlaka za putnički prijevoz HŽ-a. Uvest će se nova željeznička vozila čime će se unaprijediti kvaliteta usluge i smanjiti kašnjenja pa će tako ljudi potaknuti na češće korištenje vlaka. Cjelokupnom projektu cilj je nastaviti modernizaciju hrvatskih željezničkih vozila i stvoriti konkurentnost putničkog prijevoza te poboljšati međuregionalna povezanost, posebno u kontinentalnoj Hrvatske što je od velike važnosti za turizam tog područja.⁸⁷

Slika 18. Rute kontinentalne Hrvatske kojima će prometovati novi električni motorni vlakovi



Izvor: Europska komisija (2020) Novi električni vlakovi za poboljšanje pouzdanosti i usluga željezničke mreže Hrvatske [online]. Dostupno na: https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/projects/croatia/new-electric-trains-to-improve-reliability-and-service-on-croatias-rail-network (01.06.2021.)

⁸⁷ Europska komisija (2021) Novi električni vlakovi za poboljšanje pouzdanosti i usluga željezničke mreže Hrvatske [online]. Dostupno na: https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/projects/croatia/new-electric-trains-to-improve-reliability-and-service-on-croatias-rail-network (01.06.2021.)

Slika 18 prikazuje rute kontinentalne Hrvatske kojima će prometovati novi električni motorni vlakovi. Na raspolaganju će biti dvije različite vrste vlakova prilagođenih za ispunjavanje zahtjeva željezničke mreže. 11 od 21 vagona koristit će se za gradsku i prigradsku vožnju, a ostalih 10 će obavljati regionalne usluge. Vlakovi su jednopodni i niskopodni, a za unaprjeđenje udobnosti odjeljci i upravljačnica će imati ugrađene klima uređaje. Regionalni vlakovi će imati troja ili četvora vrata, a gradski šest do osam vrata, što će olakšati ulaz i izlaz putnika. Regionalni vlakovi će raspolagati s 210 sjedala i ukupnim kapacitetom za oko 400 putnika, a gradski vlakovi će raspolagati sa 130 sjedala i ukupnim kapacitetom za oko 500 putnika, sa sjedećim i stajacim mjestima. Svaki od vlakova će postizati brzinu od 160 kilometara na sat i bi će opremljeni Europskim sustavom upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) 2. razine. Bit će moguće međusobno povezati do tri vlaka zahvaljujući sustavom upravljanja i dijagnostičkim sustavom koje kontrolira mikroprocesorski sustav zadužen za povezivanje s modernim komunikacijskim protokolima. Ovim projektom će se nadopuniti trenutna infrastruktura željezničke mreže u kontinentalnoj Hrvatskoj.⁸⁸

Prilike za željeznički sektor u Republici Hrvatskoj povezane su s potencijalnim povećanjem njegova udjela u ukupnom unutarnjem prijevozu što se može postići poboljšanjem ili izgradnjom infrastrukture, uključujući intermodalne terminale i industrijske kolosijeke, kupnjom ili modernizacijom voznog parka, integracijom s drugim prijevozom načina i s pristupom orijentiranim prema korisniku.⁸⁹ Do veće zainteresiranosti turista za posjet kontinentalnom dijelu Hrvatske najviše vodi povećanje kapaciteta vagona i povećanje brzine vlakova.

Prijevozom željeznice također će povećati učinak intermodalnog prijevoza, što će rezultirati smanjenjem buke i stakleničkih plinova, racionalnom potrošnjom energije i povećanjem učinkovitosti.⁹⁰ Ovo smanjenje na okoliš je vrlo važno u današnje vrijeme kada mnogi turisti žele putovati što „zelenije“ moguće.

⁸⁸ Europska komisija (2020) Novi električni vlakovi za poboljšanje pouzdanosti i usluga željezničke mreže Hrvatske [online]. Dostupno na: https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/projects/croatia/new-electric-trains-to-improve-reliability-and-service-on-croatias-rail-network (01.06.2021.)

⁸⁹ Soave, P. i Ratcliff, C. (2015) Transport and Tourism in Croatia [online]. Dostupno na: <https://research4committees.blog/2016/10/15/transport-and-tourism-in-croatia/> (16.09.2021.)

⁹⁰ Ibid.

4.2. Turistički potencijal prijevoza turista željeznicom

Republika Hrvatska se s ulaskom u Europsku uniju suočila s novim izazovima, ali i s novim turističkim prilikama. Europska unija je Republiku Hrvatsku prepoznala kao turističku destinaciju s puno potencijala pa joj je na raspolaganje stavila svoje fondove za razvoj željezničkih mreža brzih vlakova. Bez fondova Europske unije razvoj ne bi bio moguć. Prvenstveno treba poticati prostore kontinentalne Hrvatske koji zbog već postojećih atrakcija imaju najveće prilike za uspjeh te razvoj proizvoda koji će prikazati hrvatsku tradiciju.⁹¹

Turističko se putovanje željezničkim prijevozom u destinacije kontinentalne Hrvatske uz dobru organizaciju, kreiranje i promociju turističkih paketa, pogotovo u predsezoni i posezoni, može predstaviti kao doživljaj te pružiti brojne usluge turistima tijekom putovanja željeznicom. Velik potencijal željeznice je još uvijek neiskorišten pogotovo u kontinentalnom turizmu, što je vidljivo u programu Izletnički vlakovi u funkciji poticanja razvoja kontinentalnog turizma Republike Hrvatske. Program kojeg je subvencioniralo Ministarstvo turizma 2008. godine je pokušao produžiti turističku sezonu stvaranjem specifičnog oblika ponude putovanja za unutarnje i inozemne turiste te iskoristi činjenicu da Republika Hrvatska ima očuvani okoliš i mnoga festivalska, kulturna i druga događanja. Program je odredio uključivanje željeznice u turističku ponudu kao organizirani oblik turističkog prijevoza, a najviše s pokušajem razvoja turističke ponude kontinentalne Hrvatske.⁹²

S obzirom na trenutna globalna kretanja može se zaključiti kako će informacijske i komunikacijske tehnologije nastaviti svoj ubrzani razvoj te će se povećati broj korisnika i produbiti proboj tehnologije na tržište. Uz te tehnologije, nove generacije zrakoplova i megakruzera, velik utjecaj na turizam imat će i razvoj superbrzih vlakova.⁹³

⁹¹ Narodne novine (2013), op. cit.

⁹² Ministarstvo turizma i sporta (2008) Ministarstvo turizma subvencionira program „Izletnički vlakovi u funkciji poticanja razvoja kontinentalnog turizma RH“ [online]. Dostupno na: <https://mints.gov.hr/vijesti/ministarstvo-turizma-subvencionira-program-izletnicki-vlakovi-u-funkciji-poticanja-razvoja-kontinentalnog-turizma-rh/1247> (01.06.2021.)

⁹³ Narodne novine (2013), op. cit.

4.3. Utjecaj željezničkog prijevoza na specifične oblike turizma

Kao primjer utjecaja željezničkog prijevoza na specifične oblike turizma može se uzeti utjecaj željezničkog prijevoza na cikloturizam, tzv. *bike vlak*. U vlakovima u Republici Hrvatskoj i svim susjednim zemljama podrazumijevano postoji prostor ili čak poseban vagon za bicikle. HŽ Putnički prijevoz ima dvadesetak biciklističkih vagona u vlakovima koji voze od Zagreba do velikih turističkih destinacija, primjerice Splita i Rijeke. Što se kontinentalne Hrvatske tiče, turističke destinacije do kojih se može doći biciklom u vlaku su Vinkovci, Osijek, Kutina, Slavonski Brod i Novska. U biciklistički vagon u hrvatskim vlakovima stane desetak bicikala (prikazano na slici 19). U turističke svrhe HŽ Putnički prijevoz koristi nekoliko biciklističkih vagona koji voze samo prigodno.⁹⁴

Slika 19. Biciklistički vagon



Izvor: Cikloturizam.hr (2018) Europski parlament izglasao odluku o boljem pristupu biciklom na vlak [online]. Dostupno na: <https://cikloturizam.hr/vijesti/europski-parlament-izglasao-odluku-o-boljem-pristupu-biciklom-na-vlak/> (01.06.2021.)

⁹⁴ Breitenfeld, D. (2019) Još nismo Danci, ali se i u Hrvatskoj može sasvim ugodno putovati vlakom s biciklom [online]. Dostupno na: <https://www.tportal.hr/pedaliranje/clanak/jos-nismo-danci-ali-se-i-u-hrvatskoj-moze-sasvim-ugodno-putovati-vlakom-s-biciklom-foto-20190901> (01.06.2021.)

Varaždinska županija je sa HŽ Putničkim prijevozom prva u Republici Hrvatskoj omogućila prijevoz bicikala bez naknade. Kada putnik kupi prijevoznu kartu, automatski ostvaruje mogućnost prevesti i svoj bicikl na bilo koju postaju Varaždinske županije. Kombinacijom prijevoza vlakom i biciklom turisti, kao i domaći, ostvaruju bolje mogućnosti putovanja što vodi do bolje i sadržajnije ponude. Biciklističkom rutom od izvora do ušća Drave prolazi preko 200.000 bicikala, a mnogi biciklisti koriste integrirani prijevoz.⁹⁵

Željeznički prijevoz također može imati velik utjecaj na kulturni i poslovni turizam, obzirom na vrlo dobru povezanost svih većih gradova kontinentalne Hrvatske, a poglavito Zagreba. Budući da je Zagreb veliko prometno čvorište, a Glavni željeznički kolodvor u samom centru grada, kroz njega prolazi velik broj turista. On je nezaobilazan i kada se govori o kružnim putovanjima inozemnih turista koji žele vidjeti najreprezentativnije u našoj zemlji jer je najveći poslovni centar Republike Hrvatske. Zagreb ima i kulturno-povijesne sadržaje kao što su Gornji grad, Kaptol i Medvedgrad. Turistima su zanimljive i razne sportske, kulturne ili neke druge manifestacije, uključujući koncerte glasovitih izvođača, međunarodni sportski susreti ili izložbe te neki samo zbog toga posjećuju Zagreb. U tom dijelu kontinentalne Hrvatske, gradu Zagrebi u Zagrebačkoj županiji, se tijekom cijele godine organiziraju mnoga događanja.⁹⁶

4.4. Razvojne mogućnosti turističke ponude i organiziranje turističkih putovanja željeznicom po kontinentalnoj Hrvatskoj

Postoje brojne mogućnosti turističke ponude i organiziranja putovanja željeznicom po kontinentalnom dijelu Hrvatske pa će se u nastavku navesti neke koje je HŽ Putnički prijevoz prilagodio željama i potrebama turista, ali i lokalnog stanovništva. Za sve koji putuju individualno ili u organiziranim skupinama postoji raznovrsna turistička ponuda izletničkih i posebnih vlakova. Izletnički prijevoz željeznicom nije objavljen u voznom redu te se odvija samo povremeno. Omogućuje bogatu uslugu prijevoza izletnika na događanja kao što su

⁹⁵ Varaždinske vijesti (2019) Varaždinska županija prva pokrenula projekt besplatnog prijevoza bicikala vlakom [online]. Dostupno na: <https://www.varazdinske-vijesti.hr/drustvo/varazdinska-zupanija-prva-pokrenula-projekt-besplatnog-prijevoza-bicikala-vlakom-34621> (01.06.2021.)

⁹⁶ Biruš, M. (2006) Zagreb kao turistička destinacija [online]. Dostupno na: <https://geografija.hr/zagreb-kao-turisticka-destinacija/> (01.06.2021.)

festivali, prigodne priredbe, rekreacije te sportska i druga natjecanja. Izletnički vlakovi koji godinama privlače putnike turiste su:⁹⁷

- Adventski vlak – vozi u prosincu, vozi izletnike do Marije Bistrice na glazben i duhovnu manifestaciju
- Zagorski cug – vozi u veljači, izletnici sudjeluju u viteškim borbama i prikazu Bitke kod Stubice
- Lika-Express – vozi u listopadu, turisti posjećuju turističku atrakciju Pećinski park Grabovača i adrenalinski park
- Gljivarski cug – vozi u veljači, turisti imaju priliku brati gljive na Gljivarenju u Stubakima
- Čigoč-Express – vozi u lipnju, služi za pristup europskom selu roda Čigoč
- Katarinski vlak – vozi u studenom, izletnici imaju priliku uživati u raznovrsnim manifestacijama i eko-etno ponudi
- Renesansni Pan-Express – vozi u kolovozu, turisti posjećuju Dane otvorenih vrata pivovare Carlsberg i Renesansni festival u Koprivnici
- Bike Express Kutina – vozi u travnju, ovaj biciklistički vlak vodi do manifestacije Dan planeta Zemlje u Moslavini
- Martinjski vlak – vozi u studenom, vlak služi za posjet događaju u Koprivnici, Velike martinjske špelancije
- Krapek – vozi u rujnu, turisti imaju priliku posjetiti muzej u Krapini i manifestaciju Tjedan kajkavske popevke
- Festival igračaka vlak – vozi u svibnju, služi za posjet Festivalu igračaka u Ivanić Gradu, prvom takvom festivalu u Republici Hrvatskoj
- Štruklijada vlak – vozi u svibnju u Zabok na festival štrukli
- Bike Express Petrinja – vozi u svibnju i lipnju, ovaj biciklistički vlak služi za prijevoz do biciklijade u Petrinji
- Bučko-Express – vozi u listopadu na Bučijadu u Ivanić Gradu
- Žetalac-Express – vozi u srpnju u Županju gdje turisti mogu sudjelovati u manifestaciji Žetva i vršidba u prošlosti
- Kesten-cug – vozi u listopadu na događaj Kestenijada u Hrvatskoj Kostajnici

⁹⁷ HŽ Putnički prijevoz (2021) Izletnički vlakovi kroz godinu [online]. Dostupno na: <http://www.hzpp.hr/izletnicki-vlakovi-kroz-godinu?p=318> (01.06.2021.)

- Karlek – vozi u lipnju u Ogulin na događaj Festival bajke
- Karnevalski vlak – vozi u ožujku, turisti imaju priliku doći na međunarodno poznatu karnevalsku povorku u Rijeci
- Krapek – vozi u rujnu, za posjet zabavi na Tjednu kajkavske popevke uz mogućnost obilaska muzeja u Krapini
- Potepuh – vozi u kolovozu, vlak vozi u Vinkovce na događanje pod nazivom Kaj su jeli naši stari.

HŽ Putnički prijevoz u prosincu svake godine u većim gradovima organizira vožnju dječjeg božićnog vlaka Tin-Express. Ti vlakovi su ukrašeni božićnim ukrasima te se u njima odvija jednosatni božićni program s likovima Svetog Nikole i Djeda Božićnjaka. Isto tako, postoji i uskrсни vlak, Zeko-express.⁹⁸

Sportski vlakovi su organizirani za vrijeme sportskih događaja, primjerice posebni vlakovi za skijaške ili nogometne navijače. Tako je sportski vlak za vrijeme Svjetskog nogometnog prvenstva prometovao do Njemačke.⁹⁹

Party vlakovi prometuju u sastavu noćnog brzog vlaka, a ponuda uključuje nastup DJ-a. Vlakovi također imaju vagona za prijevoz bicikala, motocikala ili automobila i vagona za spavanje. Radi se o vlakovima koji voze slijedeće rute:¹⁰⁰

- Zagred – Beograd – vlak vozi u ožujku
- Zagreb – Split – Ultra party vlak vozi u srpnju
- Zagreb – Sarajevo – vlak vozi u listopadu.

Postoje sezonski i agencijski vlakovi koji su na raspolaganju u vrijeme turističke sezone i godišnjih odmora. Njihova važnost je u obogaćivanju turističke ponude destinacije.¹⁰¹

Također je moguć i zakup vlaka HŽ Putničkog prijevoza u svrhu prijevoza do raznih poslovnih događanja, primjerice konferencija, promocija ili seminara i u svrhu putovanja zaposlenika

⁹⁸ HŽ Putnički prijevoz (2021), op. cit.

⁹⁹ Ibid.

¹⁰⁰ Ibid.

¹⁰¹ Ibid.

tvrtki na posebna događanja tvrtke. Za to se nude suvremeni vlakovi, a svako usputno zaustavljanje, kao i vozni red, se planira s klijentom.¹⁰²

4.5. Zastupljenost željezničkog prijevoza u kontinentalnoj Hrvatskoj









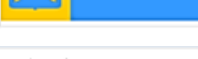




Željeznički prijevoz je najzastupljeniji u kontinentalnom dijelu Hrvatske, a poglavito u njenom središnjem dijelu, što se već spominje u ovom završnom radu. Naselja središnjeg dijela kontinentalne Hrvatske ukazuju na trend porasta broja stanovnika, posebice u kilometarski najdostupnijim naseljima središnje Hrvatske. Željeznički čvor Zagreb je središnja jezgra željezničke mreže pruga koji povezuje ne samo jugozapadni i južni dio priobalne mreže pruga sa sjevernim i istočnim kontinentalnim dijelom već i pripada europskom prometnom sustavu. U tome se vidi značaj ovog željezničkog čvora. Nalazi se na presjeku koridora RH1 (DG - Savski Marof - Zagreb - Dugo Selo - Novska - Vinkovci - Tovarnik - DG) i RH2 (DG - Botovo - Koprivnica - Dugo Selo - Zagreb - Karlovac - Rijeka - Šapjane - DG) i pruge iz Splita, Siska (Sunje, BiH), Bjelovara (Osijek), Varaždina (Čakovca, Mađarske) i Krapine. On se preko koridora RH1 i RH2 priključuje transeuropskoj prometnoj mreži TEN-T.¹⁰³

¹⁰² Ibid.

¹⁰³ HŽ Infrastruktura (2016) Studija razvoja željezničkog čvora Zagreb [online]. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2018/04/STUDIJA-RAZVOJA-ZELJEZNICKOG.pdf> (01.06.2021.), str. 10.

Slika 20. Broj i udio prevezenih putnika po županijama u 2018. godini

Županija	2018.	Udjel
Ukupno putnika	17 330 546	100,00%
1. Zagrebačka županija 	3 511 484	20,26%
2. Krapinsko-zagorska županija 	1 340 707	7,74%
3. Sisacko-moslavačka županija 	1 197 799	6,91%
4. Karlovačka županija 	805 434	4,65%
6. Varaždinska županija 	644 823	3,72%
8. Koprivničko-križevačka županija 	870 297	5,02%
7. Bjelovarsko-bilogorska županija 	165 760	0,96%
8. Primorsko-goranska županija 	205 098	1,18%

8. Ličko-severnjačka županija		3 269	0,02%
10. Virovitičko-podravska županija		359 427	2,07%
11. Požeško-slavonska županija		238 835	1,38%
12. Brodsko-posavska županija		846 856	4,89%
13. Zadarska županija		3 709	0,02%
14. Osječko-baranjska županija		737 755	4,26%
15. Šibensko-nińska županija		64 948	0,37%
16. Vukovarsko-srijemska županija		397 093	2,29%
17. Špiljsko-dalmatinska županija		175 399	1,01%
18. Istarska županija		182 036	1,05%
19. Dubrovačko-neretvanska županija		6 136	0,04%
20. Međimurska županija		431 368	2,49%
21. Grad Zagreb		5 142 313	29,67%

Izvor: HŽ Putnički prijevoz (2019) Statistika za 2018. [online]. Dostupno na: <http://www.hzpp.hr/Media/Default/Documents/Tvrtka/Izvje%C5%A1%C4%87a/2018/Statistika%20za%202018.%20godinu.pdf> (01.06.2021.), str. 49-51.

U kontinentalnom dijelu Hrvatske je također prisutan i veći broj putnika koji koriste željezničku mrežu, što je vidljivo na slici 20. Prikazuje se broj prevezenih putnika i njihov udio 2018. godine po županijama, što su zadnji dostupni podaci.

Slika 21. Broj i udio putnika prevezenih po regijama

Regija	2018.	Udjeli
Kontinentalna Hrvatska	16 689 951	96,3%
Jadranska Hrvatska	640 595	3,7%
Ukupno putnici	17 330 546	100%

Izvor: obrada autora prema: HŽ Putnički prijevoz (2019) Statistika za 2018. [online]. Dostupno na: <http://www.hzpp.hr/Media/Default/Documents/Tvrtka/Izvj%C5%A1%C4%87a/2018/Statistika%20za%202018.%20godinu.pdf> (01.06.2021.), str. 52.

Slika 21 prikazuje ukupan broj i udio prevezenih putnika po regijama kontinentalne Hrvatske i jadranske Hrvatske iste godine. Vidi se kako je u 2018. godini kontinentalna Hrvatska sa svojih 96,3% bolja od jadranske.

5. ZAKLJUČAK

Željeznički promet je najekološkiji od svih oblika prometa jer najmanje pridonosi onečišćenju zraka, zauzima najmanju površinu i troši najmanje energije. Smatra se ekološki prihvatljivijim i sigurnijim oblikom prometovanja u odnosu na druge grane prometa.

Željeznički promet je uvelike sudjelovao u formiranju urbane mreže u Republici Hrvatskoj i povijesno je bio ključan u prometnom povezivanju i organizaciji prostora, a danas je poprilično zanemaren. Unazad nekoliko godina Hrvatska je radila na modernizaciji postojeće željeznice i širenju željezničke mreže no potrebno je još ulaganja da bi se razina hrvatske željeznice dovela na svjetsku razinu.

Specifični oblici turizma u kontinentalnoj Hrvatskoj su ruralni turizam, kulturni turizam, gastronomski turizam, ekoturizam, sportsko-rekreacijski turizam, zdravstveni turizam, ribolovni turizam i dr.

Formacija željezničkih pruga je u povijesti utjecala na razvoj turizma, a danas izgradnja novih i nadogradnja postojećih željeznica, zajedno sa modernizacijom, utječe na povećanje turističke ponude kontinentalne Hrvatske. Primjerice, utjecaj željezničkog prijevoza na cikloturizam se vidi u povećanju biciklističkih vagona, time i većoj posjećenosti raznim biciklističkim trkama, a utjecaj na kulturni turizam se vidi u povećanim posjetima manifestacijama posjetitelja iz drugih gradova. Željeznica je privlačna turistima koji žele putovati bez velikog onečišćenja okoliša te onima koji žele iskusiti specifičnu ponudu kontinentalne Hrvatske koja je sadržana u njenim prirodnim, povijesnim, zdravstvenim, gastronomskim i kulturnim značajkama.

Temeljem svega navedenog u ovom završnom radu može se zaključiti da je razvoj i utjecaj željezničkog prijevoza na turizam u kontinentalnom dijelu Hrvatske još uvijek, nažalost, nedovoljno zastupljen. Razlog tome je nedovoljno ulaganje u hrvatsku željeznicu, a također i u specifične vrste turizma i atrakcije.

Ulaskom Hrvatske u Europsku uniju pružena joj je mogućnost za brojne promjene i korištenje sredstava Europske unije pa tako i za revitalizaciju željezničke infrastrukture. Brojni projekti vezani uz to su u počecima i bit će potrebno određeno vrijeme da se završe, no tada bi uz turističku ponudu kontinentalne Hrvatske i sve resurse za razvoj specifičnih oblika turizma Republika Hrvatska mogla biti jedna od traženijih destinacija na svjetskoj sceni. Republika

Hrvatska neće biti popularna samo zbog turizma koji je povezan s Jadranom već i zbog onoga što nudi u kontinentalnoj Hrvatskoj. Da bi došlo do toga potrebno je još mnogo raditi, ulagati te postaviti stručni i kreativni kadar i menadžment koji će se baviti organizacijom, promidžbom i edukacijom ljudskih potencijala u tom smjeru, a sve u korist turizma na kontinentalnom dijelu Hrvatske.

Bilo bi doista šteta propustiti takvu priliku jer Hrvatska je predivna zemlja koja može ponuditi bezbroj privlačnih sadržaja i turistu pružiti nezaboravan godišnji odmor ili vikend s kojeg će oputovati kući sa željom da se definitivno opet vrati.

Literatura

- Bartoluci, M. i sur. (2007) *Turizam i sport – razvojni aspekti*. Zagreb: Školska knjiga.
- Biruš, M. (2006) *Zagreb kao turistička destinacija* [online]. Dostupno na: <https://geografija.hr/zagreb-kao-turisticka-destinacija/> (01.06.2021.)
- Breitenfeld, D. (2019) *Još nismo Danci, ali se i u Hrvatskoj može sasvim ugodno putovati vlakom s biciklom* [online]. Dostupno na: <https://www.tportal.hr/pedaliranje/clanak/jos-nismo-danci-ali-se-i-u-hrvatskoj-moze-sasvim-ugodno-putovati-vlakom-s-biciklom-foto-20190901> (01.06.2021.)
- Cikloturizam.hr (2018) *Europski parlament izglasao odluku o boljem pristupu biciklom na vlak* [online]. Dostupno na: <https://cikloturizam.hr/vijesti/europski-parlament-izglasao-odluku-o-boljem-pristupu-biciklom-na-vlak/> (01.06.2021.)
- Crljenko, I. (2005) *Željeznički promet u prometnom sustavu Hrvatske – osvrt na stanje krajem 1990-ih* [online]. Dostupno na: <https://geografija.hr/zeljeznicki-promet-u-prometnom-sustavu-hrvatske-osvrt-na-stanje-krajem-1990-ih/> (01.06.2021.)
- Čavlek, N. i sur. (2011) *Turizam – ekonomske osnove i organizacijski sustav*. Zagreb: Školska knjiga.
- Crnić-Novosel, M. (2020) Gorski Kotar u svjetlu raznovrsnih istraživanja, *Problemi sjevernog Jadrana*, 18, str. 119-132.
- Croativ.net (2021) *Parkovi prirode* [online]. Dostupno na: <https://croativ.net/parkovi-prirode-19565/> (01.06.2021.)
- Demonja, D. i Ružić, P. (2010) *Ruralni turizam u Hrvatskoj*. Zagreb: Meridijani.
- Deutsche Welle (2021) *Konjički turizam - nova prilika za kontinentalnu Hrvatsku* [online]. Dostupno na: <https://www.dw.com/hr/konji%C4%8Dki-turizam-nova-prilika-za-kontinentalnu-hrvatsku/a-49006691> (01.06.2021.)
- Drpić, K. i Vukman, M. (2014) *Gastronomija kao važan dio turističke ponude u Hrvatskoj*. Split: Aspira.
- Državni zavod za statistiku (2018) *Statistički ljetopis Republike Hrvatske* [online]. Dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/ljetopis/2018/sljh2018.pdf (01.06.2021.)

Dujmović, M. (2014) *Kultura turizma*. Pula: Sveučilište Jurja Dobrile u Puli.

Europska komisija (2018) *Željeznička pruga u Hrvatskoj između Zaprešića i Zaboka ponovno izgrađena i elektrificirana* [online]. Dostupno na: https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/projects/Croatia/railway-line-in-croatia-between-zapresic-and-zabok-rebuilt-and-electrified (01.06.2021.)

Europska komisija (2019) *Dogradnje na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac hrvatske pruge Zagreb – Rijeka* [online]. Dostupno na: https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/projects/Croatia/upgrades-to-hrvatski-leskovac-karlovac-section-of-croatias-zagreb-rijeka-railway (01.06.2021.)

Europska komisija (2021) *Novi električni vlakovi za poboljšanje pouzdanosti i usluga željezničke mreže Hrvatske* [online]. Dostupno na: https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/projects/croatia/new-electric-trains-to-improve-reliability-and-service-on-croatias-rail-network (01.06.2021.)

Esplanade Zagreb Hotel (2021) *Povijest hotela* [online]. Dostupno na: <https://www.esplanade.hr/HR/povijest.html> (01.06.2021.)

Geografija.hr (2021) *Dvorci u turističkoj ponudi Hrvatskog zagorja* [online]. Dostupno na: <https://geografija.hr/dvorci-u-turistickoj-ponudi-hrvatskog-zagorja/> (01.06.2021.)

Golja, T. (2020) Destinacijski menadžment u funkciji razvoja kulturnog turizma kontinentalne Hrvatske - primjer destinacije Križevci, *Studia Polensia*, 9 (1), str. 103-141.

Gorskikotar.hr (2021) *Zemljopisne značajke* [online]. Dostupno na: https://www.gorskikotar.hr/turizam/otkrijte_gorski_kotar/zemljopisne_znacajke (01.06.2021.)

Gradski ured za energetiku, zaštitu okoliša i održivi razvoj (2010) *Program zaštite okoliša Grada Zagreba* [online]. Dostupno na: <https://www.zagreb.hr/userdocsimages/arhiva/okolis/obavijesti/NP%20PZOGZ.pdf> (01.06.2021.), str. 86.

Horak, S. (2007) *Turizam i promet*. Zagreb: Zagrebačka škola za menadžment.

Hrvatske šume (2021) *Lovišta* [online]. Dostupno na: <https://www.hrsume.hr/index.php/hr/lovstvo/lovita> (01.06.2021.)

- HŽ Infrastruktura (2016) *Studija razvoja željezničkog čvora Zagreb* [online]. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2018/04/STUDIJA-RAZVOJA-ZELJEZNICKOG.pdf> (01.06.2021.)
- HŽ Infrastruktura (2017) *Prometni pravilnik* [online]. Dostupno na: http://spvh.hr/wp-content/uploads/2017/11/PROMETNI-PRAVILNIK-H%C5%BDI_2-od-10-12-2017.pdf (01.06.2021.)
- HŽ Infrastruktura (2019) *Godišnje izvješće 2018.* [online]. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2019/07/Godisnje-izvjesce-HZI-2018.pdf> (01.06.2021.)
- HŽ Infrastruktura (2020) *Godišnje izvješće 2019.* [online]. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2020/10/Godisnje-poslovno-izvjesce-za-2019..pdf> (01.06.2021.)
- HŽ Infrastruktura (2021) *Ekološke prednosti željeznice* [online]. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/naslovna/drustvena-odgovornost/ekologija/> (16.09.2021.)
- HŽ Infrastruktura (2021) *Izvješće o mreži 2021.* [online]. Dostupno na: https://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2021/01/2021_III_IOM.pdf (01.06.2021.)
- HŽ Infrastruktura (2021) *Modernizacija i elektrifikacija pruge Zaprešić – Zabok* [online]. Dostupno na: <https://www.hzinfra.hr/?p=12756> (01.06.2021.)
- HŽ Putnički prijevoz (2019) *Statistika za 2018.* [online]. Dostupno na: <http://www.hzpp.hr/Media/Default/Documents/Tvrtka/Izve%C5%A1%C4%87a/2018/Statistika%20za%202018.%20godinu.pdf> (01.06.2021.), str. 49-51.
- HŽ Putnički prijevoz (2021) *Ekologija* [online]. Dostupno na: <http://www.hzpp.hr/ekologija?m=407&mp=325&r=294> (01.06.2021.)
- HŽ Putnički prijevoz (2021) *Izletnički vlakovi kroz godinu* [online]. Dostupno na: <http://www.hzpp.hr/izletnicki-vlakovi-kroz-godinu?p=318> (01.06.2021.)
- Hrvatska turistička zajednica (2013) *Izvješće* [online]. Dostupno na: <https://www.htz.hr/sites/default/files/2016-11/Izvjesce-o-radu-2013-.pdf> (01.06.2021.)

Hrturizam.hr (2019) *Konferencija Hrvatski turizam 365 – kreativna i nove tehnologije* [online]. Dostupno na: <https://hrturizam.hr/konferencija-hrvatski-turizam-365-kreativa-i-nove-tehnologije/> (01.06.2021.)

Ilić, Milan (2000) *Željeznički putnički promet Središnje Hrvatske*. *Hrvatski geografski glasnik*, 62 (1), str. 67-80.

Institut za turizam (2012) *Glavni plan i strategija razvoja turizma Republike Hrvatske* [online]. Dostupno na: <https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/Izvjestaj-10-121102-IZT.pdf> (01.06.2021.)

Kuriija-jankovic.com (2021) *Važnost razvoja kontinentalnog turizma* [online]. Dostupno na: <https://www.kuriija-jankovic.com/blog-archive/vaznost-razvoja-kontinentalnog-turizma/> (01.06.2021.)

Leksikografski zavod Miroslav Krleža (2019) *Željeznički promet* [online]. Dostupno na: <https://tehnika.lzmk.hr/zeljeznicki-promet/> (10.05.2021.)

Lika-destination.hr (2021) *Područje Lika destinacije* [online]. Dostupno na: <https://www.lika-destination.hr/podrucje-ld/> (01.06.2021.)

Magaš, D., Vodeb, K. i Zadel, Z. (2018) *Menadžment turističke organizacije i destinacije*. Opatija: Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu.

Marijabistrica.hr (2021) *Svetište* [online]. Dostupno na: <https://www.marija-bistrica.hr/stranica/svetiste> (01.06.2021.)

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske (2015) *Nacionalni program željezničke infrastrukture za razdoblje od 2016. do 2020. godine* [online]. Dostupno na: https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/Nacionalni%20program%20HZI%2024-9_15.pdf (01.06.2021.)

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske (2017) *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.)* [online]. Dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf> (01.06.2021.)

Ministarstvo turizma i sporta (2008) *Ministarstvo turizma subvencionira program „Izletnički vlakovi u funkciji poticanja razvoja kontinentalnog turizma RH“* [online]. Dostupno na:

<https://mints.gov.hr/vijesti/ministarstvo-turizma-subvencionira-program-izletnicki-vlakovi-u-funkciji-poticanja-razvoja-kontinentalnog-turizma-rh/1247> (01.06.2021.)

Ministarstvo turizma Republike Hrvatske (2017) *Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020.* [online]. Dostupno na: <http://www.odrzivi.turizam.hr/userdocsimages/STRATEGIJA%20RAZVOJA%20TURIZMA%20RH.pdf> (01.06.2021.).

Ministarstvo turizma Republike Hrvatske (2019) *Turizam u brojkama 2018.* [online]. Dostupno na: https://htz.hr/sites/default/files/2019-06/HTZ%20TUB%20HR_%202018_0.pdf (01.06.2021.).

Ministarstvo vanjskih i europskih poslova (2021) *Tourism* [online]. Dostupno na: <http://www.mvep.hr/en/about-croatia/tourism/hunting-tourism/> (16.09.2021.)

Narodne novine (2013) *Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine* [online]. Dostupno na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_05_55_1119.html (01.06.2021.)

Narodne novine (2017) *Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske* [online]. Dostupno na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2017_10_106_2423.html (01.06.2021.)

Portal za kulturni turizam (2021) *O kulturnom turizmu* [online]. Dostupno na: <http://www.kulturni-turizam.com/hrv/sadrzaj/okulturnomturizmu/> (01.06.2021.)

Posjetiliku.com (2021) *Tradicionalna lička kuhinja* [online]. Dostupno na: <https://www.posjetiliku.com/2018/01/04/tradicionalna-licka-hrana/> (01.06.2021.)

Pp-velebit.hr (2021) *O Velebitu* [online]. Dostupno na: <https://www.pp-velebit.hr/hr/o-velebitu/opci-podaci> (01.06.2021.)

Prirodahrvatske.com (2021) *Panonske gore i planine – otoci prirode iznad polja* [online]. Dostupno na: <http://prirodahrvatske.com/2019/01/23/panonske-gore-i-planine-otoci-prirode-iznad-polja/> (01.06.2021.)

Putnikofer.hr (2021) *Mistična, očuvana i divlja Lika: istražite najrjeđe naseljenu hrvatsku regiju* [online]. Dostupno na: <https://putnikofer.hr/sto-posjetiti-u-lici/> (01.06.2021.)

Relaxino.com (2021) *Park groblje Mirogoj* [online]. Dostupno na: <https://relaxino.com/info/park-groblje-mirogoj> (01.06.2021.)

Rihelj, G. (2017) *Zdravstveni turizam - prilika koju ne smijemo propustiti* [online]. Dostupno na: <https://hrturizam.hr/zdravstveni-turizam-prilika-koju-ne-smijemo-propustiti/> (01.06.2021.)

Rural koncept (2021) *Prometna povezanost Slavonije i Baranje* [online]. Dostupno na: <http://www.rural-koncept.hr/hr/destinacije/kontinentalna-hrvatska/slavonija-i-baranja/prometna-povezanost/> (01.06.2021.)

Rural koncept (2021) *Prometna povezanost Središnje Hrvatske* [online]. Dostupno na: <http://www.rural-koncept.hr/hr/destinacije/kontinentalna-hrvatska/sredisnja-hrvatska/prometna-povezanost/> (01.06.2021.)

Smart-travel.hr (2021) *Grad Zagreb* [online]. Dostupno na: <https://smart-travel.hr/hrvatska/grad-zagreb/> (01.06.2021.)

Simmonds, L. (2019) *Is Continental Tourism Croatia's Future? Zagreb and Slavonia Presented* [online]. Dostupno na: <https://www.total-croatia-news.com/travel/34278-continental-tourism> (16.09.2021.)

Simmonds, L. (2020) *Foreign Tourists Spend More in Continental Croatia Than on Coast* [online]. Dostupno na: <https://www.total-croatia-news.com/travel/47163-continental-croatia> (16.09.2021.)

Stilin, F. (2020) *Croatian Railways Building 400 Kilometers of High Speed Track* [online]. Dostupno na: <https://www.total-croatia-news.com/travel/40533-croatian-railways-high-speed> (01.06.2021.)

Soave, P. i Ratcliff, C. (2015) *Transport and Tourism in Croatia* [online]. Dostupno na: <https://research4committees.blog/2016/10/15/transport-and-tourism-in-croatia/> (16.09.2021.)

Suvremena.hr (2012) *Hrvatska se dijeli u dvije regije: Kontinentalna i Jadranska* [online]. Dostupno na: <http://www.stara.suvremena.hr/23731.aspx> (01.06.2021.)

Turistička zajednica grada Varaždina (2021) *Gastro* [online]. Dostupno na: <https://www.tourism-varazdin.hr/gastro/> (01.06.2021.)

UNECE (2021) *About the Trans-European Railway (TER) Project* [online]. Dostupno na: <https://unece.org/about-1> (01.06.2021.)

Uniline.hr (2021) *Hrvatska gastronomija* [online]. Dostupno na: <https://www.uniline.hr/hrvatska/gastronomija.php> (01.06.2021.)

Varaždin.hr (2021) *Povijest i gradski grb* [online]. Dostupno na: <https://varaždin.hr/povijest-gradski-grb/> (01.06.2021.)

Varaždinske vijesti (2019) *Varaždinska županija prva pokrenula projekt besplatnog prijevoza bicikala vlakom* [online]. Dostupno na: <https://www.varazdinske-vijesti.hr/drustvo/varazdinska-zupanija-prva-pokrenula-projekt-besplatnog-prijevoza-bicikala-vlakom-34621> (01.06.2021.)

Visit Adriatic (2021) *Okus Zagreba* [online]. Dostupno na: <https://www.visitadriatic.eu/okus-zagreba/> (01.06.2021.)

Zagorje Ride (2021) *Staze* [online]. Dostupno na: <https://www.zagorjeride.com.hr/staze/> (01.06.2021.)

Zrinušić, A. (2017.) *Trend rasta kontinentalnog turizma* [online]. Dostupno na: <https://www.mirakul.hr/bizdirekt/trend-rasta-kontinentalnog-turizma/> (01.06.2021.)

Župan.hr (2021) *U zdravstveni turizam ulaže se preko 200 milijuna eura* [online]. Dostupno na: <https://zupan.hr/home-glavna-vijest/u-zdravstveni-turizam-ulaze-se-preko-200-milijuna-eura/> (01.06.2021.)

Popis slika

Slika 1. Podjela i pregled pruga u Republici Hrvatskoj	5
Slika 2. Prikaz pruge u željezničkoj infrastrukturi u razdoblju od 2010. do 2021. godine	6
Slika 3. Popis ciljeva Republike Hrvatske u željezničkom prometu.....	8
Slika 4. Emisije stakleničkih plinova prometnog sektora u EU27	10
Slika 5. Usporedba željezničke infrastrukture i prometa određenih država članica Europske unije u 2016. godini.....	12
Slika 6. Podjela na Kontinentalnu i Jadransku Hrvatsku	15
Slika 7. Specifični oblici kontinentalnog turizma	19
Slika 8. Smještajni kapaciteti u Republici Hrvatskoj po županijama u 2017. i 2018. godini ..	21
Slika 9. Specifični oblici turizma po vrsti	23
Slika 10. Lovišta u Republici Hrvatskoj	30
Slika 11. Dolasci i noćenja turista po županijama 2017. godine.....	33
Slika 12. Noćenja domaćih turista na području Republike Hrvatske u 2017. godini	34
Slika 13. Noćenja stranih turista na području Republike Hrvatske u 2017. godini	34
Slika 14. Prikaz trenutnih i nadolazećih projekata Hrvatskih željeznica velikih brzina	37
Slika 15. Pruga Zagreb – Hrvatski Leskovac – Karlovac – Škrljevo – Rijeka – Jurdani	39
Slika 16. Pruga Zaprešić – Zabok	40
Slika 17. Nadogradnja željezničkih pruga do Mađarske i Srbije	40
Slika 18. Rute kontinentalne Hrvatske kojima će prometovati novi električni motorni vlakovi	41
Slika 19. Biciklistički vagon	44
Slika 20. Broj i udio prevezenih putnika po županijama u 2018. godini	49
Slika 21. Broj i udio putnika prevezenih po regijama.....	51