

Dr. sc. **Eduard Kušen**

e-knjiga



Zbirka članaka
objavljenih u časopisima
UGOSTITELJSTVO I TURIZAM te CESTE I MOSTOVI
s komentarom

ZAVRŠNI IZVJEŠTAJ O ISTRAŽIVANJIMA PRATEĆIH USLUŽNIH OBJEKATA (PUO-a)
I TURISTIČKIH STAŽA, PUTOVA I CESTA

Elektronička edicija Instituta za turizam

e-biblioteka

TURISTI I CESTE

Zbirka članaka
objavljenih u časopisima
UGOSTITELJSTVO I TURIZAM te CESTE I MOSTOVI
s komentarom

© Autor

Dr. sc. Eduard Kušen

Izdavač
Institut za turizam
Vrhovec 5, Zagreb

Za izdavača
Dr. sc. Sanda Čorak

Urednik
Dr. sc. Siniša Horak

Recenzenti
Dr. sc. Davor Krasić
Dr. sc. Jasenka Kranjčević
Željko Vivoda
Silvana Jakuš

Lektor
Marija Grigić

Slog i prijelom
Zoran Petrović

Dizajn omota
Dr. sc. Eduard Kušen

CIP zapis
Dostupan u računalnome katalogu
Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu
pod brojem **835061**

ISBN
978-953-6145-28-7

Knjiga je dostupna na web stranicama Instituta za turizam s drugim javno dostupnim publikacijama Instituta za turizam, na adresi www.iztzg.hr i može se koristiti **bez naknade**. Dijelovi knjige mogu se citirati pod uvjetom da se navede i njihov izvor.



*...Izadji... idi... Srebrn plašt će pasti
dalekom cestom, kud te srce vodi...*

...Nad glavom će ti bijela zvijezda sjati

*I ako hoćeš, ti ćeš za trenutak
vidjeti boga, što te cestom prati...*



(G. Krklec, 1918)



*Izbor stihova iz pjesme Gustava Krkleca
SREBRNA CESTA
(autor)*

Prijateljima!

*Književniku i publicistu Bruni Profaci, koji me je
poticao da napišem pretežiti broj članaka koji slijede.*

*Računalnom suradniku u Institutu za turizam,
Zoranu Petroviću, koji me kartografski i slikovno
nesebično pratio na brojnim znanstvenim i stručnim
istraživanjima, kasnije pretočenim u članke koji slijede.*

Sadržaj

1. PREDGOVOR	9
1.1. Istraživanja	9
1.2. Članci	10
1.3. Elektronička knjiga	11
2. KOMENTAR	13
2.1. O odmorištima	14
2.2. O drugim cestovno-turističkim temama	36
2.3. O izboru i sadržaju članaka	38
2.4. Zaključak	40
2.5. Napomena	40
3. ČLANCI O ODMORIŠTIMA (PUO-ima)*	41
3.1. Autocesta – zrcalo zemlje	43
3.2. Autocesta kao turističko odredište	45
3.3. Prateći objekti uz autoceste	47
3.4. Značenje lokacije pratećih uslužnih objekata – domaća i inozemna iskustva	53
3.5. Aktualnost prvih istraživanja na cestovnom pravcu Bregana – Lipovac	61
3.6. Prateći uslužni objekti uz autocestu Zagreb – Split	69
3.7. Razvoj pratećih i uslužnih djelatnosti u funkciji korisnika cesta	77
3.8. Prijedlog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoseste	85
3.9. Veliko pospremanje na odmorištima talijanskih autosesta	99
3.10. Prateći uslužni objekti izvan autosesta	105
3.11. Konkurentnost PUO-a na hrvatskim cestama	111
4. ČLANCI O TURISTIČKIM STAZAMA, PUTOVIMA I CESTAMA	123
4.1. Biciklističke staze, planinarski putovi i vinske ceste	125
4.2. "Zeleni put", hrvatska ekološka magistrala	139
4.3. Putovima Petra Zoranića Ninjanina (Autorica: mr. sc. M. Dejanović)	147
4.4. Cestovni obilazak Nacionalnog parka Krka	157
4.5. Stepinčev hodočasnički put, privlačan vjerski i turistički itinerar	167
5. ČLANCI O CESTOVNIM TURISTIČKIM PROIZVODIMA	177
5.1. Antičke ceste kao okosnica razvoja turizma – Benkovački miljokazi	179
5.2. Drevna Lujzijana, turistički trend 21. stoljeća (u suradnji s dr. sc. R. Tomljenović)	187
6. ČLANCI O TURISTIČKIM CESTOVnim IZAZOVIMA	203
6.1. Čvorišta na autosesti kao tektonske promjene	205
6.2. Ždrelac, drugačiji pogled na jedan most	213
7. BIBLIOGRAFIJA	221
8. SAŽETAK	223
9. SUMMARY	225
10. BILJEŠKA O AUTORU	227
11. POGOVOR	229

*) PUO je prateći uslužni objekt uz ceste u Hrvatskoj. To je uobičajeni stručni naziv za građevine, uređaje i terene koji pružaju usluge putnicima i vozilima na cesti. U izvornim naslovima članaka koji se objavljaju u ovoj knjizi, za taj se pojam koristio i naziv odmorište, koji je u Hrvatskoj propisan za prateće uslužne objekte uz autoseste.

1. PREDGOVOR

1.1. Istraživanja

Nisam ni slutio da će mi jedno studijsko putovanje po referentnim europskim autocestama, osobito francuskim, prije 23 godine (1990) donijeti trajni nemir, stručni i intimni, koji sam tijekom svih ovih godina nastojao zatočiti pisanjem brojnih članaka o toj temi. U početku kolumnistički, ti su članci i dalje ostali strogo osobni, ali oni su, s vremenom, u razumnoj mjeri, počeli dobivati znanstvenu i stručnu dimenziju, ovoga puta namjerno bez uobičajene znanstvene sterilnosti i stručne isključivosti. Brojni funkcionalni slikovni prilozi (fotografski, kartografski, prostorno-urbanistički te različiti faksimili) bili su integralni dio ovih članaka, čime se, prije svega, jamčila stručna i znanstvena utemeljenost tekstualnog dijela, a istodobno su naglašeno pridonosili njihovoј čitkosti i vizualnoj privlačnosti.

Spominjani obilazak odmorišta na francuskim autocestama u trenu me oslobođio brojnih lokalnih predrasuda, poglavito o turističkoj funkciji pratećih uslužnih objekata (PUO-a) uz autoceste, predrasuda koje sam u Francusku tako brižno ponio u svojoj popudbini. Shvatio sam da sintagma "turisti i ceste" zapravo propituje odnos turista pojedinca prema cestama, primjerice, od osjećaja sigurnosti do "kvalitete turističkog doživljaja" koji mu cesta pruža. Dakle, riječ je prije svega o emotivnom odnosu pojedinca prema svima nama fascinantnom pojmu "cesta" (via vita), koji je teško mjeriti rigidnim tehničkim i gospodarskim ili pak površnim marketinškim instrumentarijem.

Spomenuto studijsko putovanje po europskim autocestama bilo je obavljeno u okviru izrade studije "Raspored i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu M -1 u Hrvatskoj te upravljanje autocestom kao sistemom ponude" 1990. godine. Osim toga, na tom cestovnom pravcu izvršena su tada opsežna terenska istraživanja i provedene osmojezične ankete putnika na naplatnim kućicama u Ivanjoj Reci i na otvorenoj cesti kod odvojka za Županju te po odabranim odmorištima uz ovu prometnicu. Pri tome istraživanju, kao i u brojnim kasnijim aktivnostima i istraživanjima pratećih uslužnih objekata u Institutu za turizam, koja su poslužila kao osnovica za pisanje članaka objavljenih u ovoj knjizi, gorljivo me je pratio inženjer prometa dr. sc. Siniša Horak.

O istoj temi, dvanaest godina kasnije, 2002. godine, Institut za turizam je u suradnji s Hrvatskim društvom za ceste VIA VITA organizirao u Zagrebu održavanje okruglog stola "Prateći uslužni objekti uz ceste u Hrvatskoj", koji je ostavio značajan trag u hrvatskoj stručnoj i znanstvenoj javnosti. Osim toga, Institut je još tri puta proveo razna interna, ali neobjavljena istraživanja pratećih uslužnih objekata. Prvi put 2002. godine u okviru ponude za realizaciju "Pretpostavki za izradu Studije pratećih uslužnih objekata na državnim cestama u Republici Hrvatskoj", izrađenih u Odjelu pratećih djelatnosti Hrvatske uprave za ceste, a drugi put 2005. u okviru ponude za izradu "Teorijskog modela za lociranje, programiranje, organizaciju i oblikovanje odmorišta uz hrvatske autoceste"¹, koji je trebao poslužiti za donošenje stručnih odluka glede odmorišta na novim dionicama hrvatskih autocesta, na koridoru Vc i Dugopolje – Ploče te na rekonstrukciji postojećih, Zagreb – Dugopolje i Zagreb – Lipovac, te treći put 2010. godine, za preliminarni prijedlog projekta "Izrada prijedloga novih lokacija pratećih uslužnih objekta i njihovog sadržaja na državnim cestama Republike Hrvatske".

Peto interno istraživanje PUO-a u Institutu za turizam započelo je 2012. godine izradom "Analize pratećih uslužnih objekata – odmorišta na autocesti A3 Bregana – Lipovac", 22 godine nakon prvog obilaska ove trase i izrade prve studije.

Ova istraživanja, koja su također obuhvatila turističke staze, putove i ceste, bila su dio triju uzastopnih kompleksnih znanstvenih projekata Instituta za turizam. To su Znanstveni projekt br. 01260102 Prostorno-ekološki i socio-kulturni aspekti turizma (1996-1998), Znanstveni projekt br. 0126002 Održivi razvitak Hrvatske (2001-2005) i Znanstveni projekt br.126-1261-689-1690 Međuodnos turizma, prostora i prometa (2007-2013).

¹ Kreiranje "Teorijskog modela za lociranje, programiranje, organizaciju i oblikovanje odmorišta uz hrvatske autoceste" bio je moj osobni doprinos spomenutom istraživanju. Model je kasnije prikazan u časopisu Ceste i mostovi, koji je uvršten u ovu knjigu (3.8. Prijedlog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste).

1.2. Članci

Od odabralih 20 članaka, vezanih za temu "turisti i ceste", nastalih u posljednjih 20 godina (1991. – 2011.), njih 19 je moj autorski rad, dok je jedan objavila autorica gošća mr. sc. Marija Dejanović u maniri ostalih članaka iz ove knjige, koji su većim dijelom ilustrirani fotografijama s mojeg fotosafarija po PP Velebit, NP Krka i PP Vransko jezero. Od ukupnog broja, prva tri članka izvorno su objavljena u časopisu Ugostiteljstvo i turizam (UT), stručnoj reviji za turizam, u posljednjoj deceniji prošlog stoljeća, a ostalih 17 članaka u časopisu Ceste i mostovi (CIM), glasilu Hrvatskog društva za ceste – Via Vita, u prvoj deceniji ovog stoljeća.

Kao što je već istaknuto, kao stručna i znanstvena osnovica pretežitom dijelu ovih članaka poslužili su rezultati istraživanja u kojima sam sudjelovao u Institutu za turizam, a koji su objavljeni u studijama, znanstvenim i stručnim radovima te na drugim mjestima. U njima posebnu pozornost zaslužuju brojni računalni grafički prikazi i interpretacije rezultata tih istraživanja u izvornim publikacijama, koji su kasnije prilagođeni za objavu u časopisima UT-u i CIM-u, što mogu zahvaliti Zoranu Petroviću, računalnom suradniku u Institutu za turizam, u okviru 25 godina zajedničkog rada.

Nezaobilaznu ulogu u pisanju i objavljivanju pretežitog dijela ovih članaka dugujem temperamentnom i upornom publicistu i književniku Brunu Profaci, tehničkom uredniku časopisa Ceste i mostovi, kojeg sam osobno upoznao 2002. godine u okviru priprema za održavanje okruglog stola "Prateći uslužni objekti uz ceste u Hrvatskoj", održanog u prosincu 2002. godine u Zagrebu, s kojim se tom prigodom u mnogo čemu nisam slagao. Tada nisam mogao pretpostaviti da je to početak deset godina dugoga plodnog prijateljstva. Iz mjeseca u mjesec, iz godine u godinu moj me prijatelj molio, nagovarao, bodrio i pomagao da, u svojoj maniri, napišem članak za sljedeći broj CIM-a. Pritom je uvijek pokazivao veliko razumijevanje za moj kronični vremenski škripac, ali smo na kraju uvijek slavili samo nama znanu pobjedu urednika i autora, i tako 16 puta. Pomagao mi je u izboru tema, u izboru naslova, u izboru grafičkih prikaza, a osobito u nijansama koje su članku davale maksimalni ljudski ton i pristup.

Ipak, cijele ove priče (knjige) vjerojatno ne bi bilo da davne 1991. godine, tadašnja, i sadašnja, urednica časopisa Ugostiteljstvo i turizam Silvana Jakuš nije prepoznala važnost pratećih uslužnih objekata uz ceste Hrvatske za optimalni razvoj hrvatskog turizma. Pružila mi je tada mogućnost da u okviru svoje kolumnе u UT-u objavim dva članka, Autocesta – zrcalo zemlje i Autocesta kao turističko odredište, a 1999. godine je u ovom časopisu objavljen i treći članak, Prateći objekti uz autoceste.

Na spomenutom studijskom putovanju po europskim referentnim autocestama, stručnjacima iz Instituta za turizam 1990. godine, priključio se i tadašnji direktor Hrvatskih autocesta Željko Vivoda, što je bilo kasnije bitno za poticaj i podršku objavljivanju članaka o ovim temama u časopisu Ceste i mostovi, kada je on bio predsjednik Izdavačkog savjeta tog časopisa, odnosno kada je postao predsjednik Hrvatskog društva za ceste – Via Vita.

Na kraju, kronološki posljednji objavljeni članak, "Konkurentnost pratećih uslužnih objekata na hrvatskim cestama", osnivao se na mojoj prilogu o konkurentnosti pratećih uslužnih objekta u Hrvatskoj za potrebe Glavnog plana i Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske. Institut za turizam, izrađivač ovih dokumenata, posebnu je pozornost posvetio propitivanju konkurenčnosti hrvatskoga "turističkog proizvoda", u okviru kojeg je, na prijedlog dr. sc. Davora Krasića, izvršeno vrednovanje odmorišta uz hrvatske autoceste i drugih pratećih uslužnih objekata uz ostale ceste.

1.3. Elektronička knjiga

Kao što na analognoj fotografiji "latentna" slika, snimljena na fotoosjetljivu staklenu ploču ili film, "živi" nevidljiva tako dugo dok se film ne "razvije" ili propadne, isto je tako i ova e-knjiga svoj "latentni" život započela, prvo, u brojnim izvještajima o provedenim istraživanjima, a zatim, uobličavanjem i objavljinjanjem spomenutih 20 članaka u UT-u i CIM-u. Proces "razvijanja" ove knjige, od ideje do realizacije, identičan je s procesom nastanka svake druge knjige, s tim da je ključni dio knjige oblikovan znatno ranije, davno prije ideje o njezinu nastanku, i parcijalno objavljen u različitim tiskovinama.

Prvotno veliko zadovoljstvo s bogato i funkcionalno ilustriranim člancima u boji, objavljenim u UT-u i CIM-u, ipak za mene nije bilo potpuno, poglavito zbog relativno malog broja čitatelja ovih časopisa, i zbog rasutosti članaka po mnogim njihovim brojevima u kojima su objavljeni. Spoznaje o važnosti pratećih uslužnih objekata na cestama za turizam, stečene tijekom 25 godina bavljenja ovom problematikom, obvezivale su me da ovu temu sažmem u knjigu. U pravilu, takva knjiga pretpostavlja pisanje potpuno novog teksta. Međutim, objektivno postoji mogućnost samo djelomične, i to crno-bijele ilustracije takvog teksta, što bi sumarno bilo daleko ispod razine 20 odabranih članaka. Kako puni reprint u boji tih članaka u obliku knjige, poglavito iz finansijskih razloga, nije dolazio u obzir, to je elektronička knjiga ostala jedino prihvatljivo tehničko i finansijsko rješenje za pretpostavljenu kvalitetu.

Elektronički medij za objavljinjanje knjiga još uvijek je određena novost i izazov i pruža brojne nove mogućnosti, koje su bile presudne za odluku da se s optimalnim učincima realizira ova e-knjiga. Te su prednosti prepoznate u Institutu za turizam, koji je prihvatio da bude njezin izdavač, na čemu osobito zahvaljujem ravnateljici Instituta dr. sc. Sandi Čorak. Ona je predložila da Institut u svojoj izdavačkoj djelatnosti pokrene posebnu elektroničku biblioteku, pri čemu će e-knjiga Turisti i ceste biti prva.

Ključni dio knjige predstavlja elektronički reprint spomenutih 20 članaka, podijeljenih u četiri tematske skupine, kojima prethodi predgovor i komentar. Predgovor objašnjava bitne stvari vezane za pripremu i objavljinjanje knjige. Komentar je podijeljen u dva dijela, prvi, u kojem se pregledno iznosi i objašnjava tema knjige, poglavito emotivni međuodnos turista i ceste, spominjan kroz različite sintagme (turisti i ceste, prateći uslužni objekti na cestama, odmorišta na cestama), i drugi, u kojem se objašnjava klasifikacija članaka u knjizi i upozorava na zadaću svakoga od njih. Knjiga završava odgovarajućom bibliografijom, sažetkom i pogовором.

Na stvaranju ove knjige imao sam pomoć i podršku brojnih prijatelja. Riječ je o niskobudžetnom projektu, s neizvjesnim ishodom. Ovdje je nemoguće spomenuti sve one koji su mi pri tome pomogli. Ipak, ponovo moram istaknuti nezaobilaznog sur adnika Zorana Petrovića, koji je sve članke najproje značak "skenirao", tehnički obudio i fizički uobliočio u prvu verziju knjige, kakva je mogla ući u finalni postupak. Recenzije knjige, naglašeno osobnog stava i bez formalnih okvira, koje su napisali dr. sc. Davor Krasić, dr. sc. Jasenka Kranjčević, Željko Vivoda i Silvana Jakuš, pomogle su mi pri konačnom oblikovanju knjige.

Na kraju, ova je e-knjiga stekla status Završnog izvještaja o istraživanjima pratećih uslužnih objekata (PUO-a) i turističkih staza, putova i cesta, koja su bila dio triju uzastopnih znanstvenih projekata u Institutu za turizam, u razdoblju od 1996. do 2013. godine. Stoga je ova e-knjiga stavljena na web stranice Instituta za turizam s drugim javno dostupnim publikacijama Instituta za turizam, na adresu www.itzg.hr i može se koristiti bez naknade. Dijelovi knjige mogu se citirati pod uvjetom da se navede njihov izvor.

Zagreb, 9. rujna 2012.

Dr. sc. Eduard Kušen, dipl. ing. arh.

2. KOMENTAR

Turizam ima tisuću lica i sva su ona prava i jednako važna za stvaranje njegove cjelovite i potpune slike. Jedno od tisuću, cestovno je lice turizma. Cestovno lice turizma, što je to i koliko ga poznajemo?

U stvarnosti, u pravilu, susrećemo površno lice turizma, a iznimno analitičko i cjelovito. Najčešće susrećemo njegovo ekonomističko lice, pretežito u kratkoročnom spektru (priprema za iduću sezonu), a gotovo nikako u dugoročnom, za vremenski horizont od 20 i više godina. Ugostiteljsko lice turizma toliko je prenaglašeno da se stječe dojam kako je turizam = ugostiteljstvo, odnosno ugostiteljstvo = turizam. Tko će u ovakvoj konstellaciji prikazati lica turizma brinuti o sitnici kao što je to njegovo cestovno lice.

Sitnica? Turisti i ceste – turisti na cesti, sitnica? Već sami naslovi prvog i drugog članka, 3.1. Autocesta – zrcalo zemlje i 3.2. Autocesta kao turističko odredište (1991) u ovoj knjizi to demantiraju, a s trećim člankom, 3.3. Prateći uslužni objekti (PuO) uz autoceste (1999) zorno prikazuju suvremenim odnosima što ga francuske autoceste gaje prema turistima koji njima putuju, osobito u koncipiranju sustava njihovih pratećih uslužnih objekata – odmorišta. Francuzi su već na samom početku devedesetih godina prošlog stoljeća ostvarili osnovno statutarno načelo svoje cehovske asocijacija², prema kojem je **osnovna funkcija odmorišta uz autoceste s naplatom cestarine da osiguraju uvjete za kvalitetan i učinkovit, fizički i psihički odmor putnika (osobito vozača)**.

Cestovno lice turizma ima izrazite hermafrodiske značajke, podjednake u domeni turizma i u domeni (cestovnog) prometa. Većina istraživanja i objavljenih znanstvenih i stručnih radova iz turizma o toj temi posvećena je tranzitnom turizmu, pretežito uz primjenu kvantitativne metode i obilno korištenje statističkih podataka. S druge strane, područje prometa ovim se pitanjem bavi poglavito s aspekta osiguranja uvjeta za zadovoljavanje neodložnih potreba putnika i vozila, stavljajući naglasak na minimalne udaljenosti lociranja pojedinih pratećih uslužnih objekata te na sigurnost silaska vozila s ceste u zonu odmorišta (PUO), dakako, i njegovo ponovno uključivanje u promet na cesti.

O paleti emotivnih reakcija, koje se tijekom putovanja redaju na relaciji turist – cesta, ovisi kvalitetom turističkog doživljaja tijekom putovanja, ali i cijelog boravka u turističkoj destinaciji koju se posjećuje. Tom osjetljivom pitanju oba sektora poklanjaju zanemarivu pozornost, a osim toga, nijedan od njih, sam za sebe, ne može na njega zadovoljavajuće odgovoriti. U slučaju pratećih uslužnih objekata uz ceste, oni to mogu zadovoljavajuće učiniti samo interdisciplinarno i zajednički. Tek preostaje pitanje kako to optimalno izvesti? Djelomični, ali samo djelomični odgovori na ovo pitanje, razasuti su po odabranim člancima u ovoj knjizi.

Tema knjige Turisti i ceste, poglavito obuhvaća fizički i mentalni odnos što se razvija između turista, s jedne stane, i cesta, putova i staza kojima se kreću turisti, s druge strane. Pritom, najznačajniju grupu prometnica čine ceste kojima se turisti kreću automobilima, osobito kada su te ceste ciljano opremljene pratećim uslužnim objektima, kao što su to, primjerice, odmorišta na autocestama, čemu je posvećen najveći broj članaka u knjizi (3. Odmorišta, PUO-i). Preostali članci razvrstani su u tri manje skupine (4. Turističke staze, putovi i ceste, 5. Cestovni turistički proizvodi i 6. Turistički cestovni izazovi).

Ovaj komentar ima svodnu zadaću da objedini i međusobno poveže rezultate dvadesetogodišnjeg istraživanja pratećih uslužnih objekata (PUO-a) na hrvatskim cestama i autocestama te turističkim stazama, putova i cesta u Hrvatskoj, osobito u kontekstu palete emotivnih reakcija koje se tijekom putovanja redaju na relaciji turist – cesta. Jer, "Putovanje je doživljaj!" Naime, tim sloganom, početkom 2013. godine, jedan koncesionar u Hrvatskoj promovira svoj segment autoceste kojim upravlja.

² ASECAP je profesionalno europsko udruženje koncesionara za autoceste i objekte s naplatom cestarine. ASECAP danas ima 17 punopravnih članica, među kojima je i Hrvatska.

2.1. O odmorištima

Razvoj odmorišta u Hrvatskoj

Već početkom 19. stoljeća, u okviru izgradnje i eksploatacije Lujzijane, tada vrlo moderne ceste, koja je povezivala Karlovac i Rijeku, podizane su mitnice za naplatu cestarine, s konačištima, odmorištima za konje, gostionicama, kolarskim radionicama i trgovinama. Ta je cesta prije 200 godina izgrađena i korištena na koncesionarskim načelima, s naplatom cestarine i sustavom čvorišta, a njezin veći dio koristi se i danas kao dio državne ceste između Karlovca i Rijeke (6.2. Drevna Lujzijana, turistički bend 21. stoljeća).

Slika 1.

Mitnica na LUJZIJANI u Severinu sa svojim "naplatnim kućicama",
200 godina starim PUO-im na ovoj konceptualno tako modernoj cesti



Izvor: Fotografija s naslovne stranice knjige "Uz Lujzijansku cestu" R. Strohala (2005), Spectrum, Delnice.

Intenzivan gospodarski razvoj, osobito intenzivan turistički razvoj, više od stotinu godina kasnije, od sredine 20. stoljeća, poticao je daljnji razvoj i osuvremenjivanje cestovne mreže u Hrvatskoj. Na tada favoriziranom cestovnom pravcu od Zagreba do Beograda građene su "auto-servisne stanice", za to vrijeme vrlo suvremeni prateći uslužni objekti, od kojih primjerice, Stari hrastovi kod Popovače, kasnije integrirani u korpus autoceste (A3) punog profila, i nakon 50 godina mogu biti uzor za podizanje novih odmorišta uz nove hrvatske autoceste, osobito zbog svojih "humanih" značajki (3.5. Aktualnost prvih istraživanja na cestovnom pravcu Bregana – Lipovac).

Zašto tako visoka ocjena odmorištu Stari hrastovi obrazlaže tekst podno fotografije ovog odmorišta napisan 1999. godine (3.3. Prateći objekti uz autoceste): "Usprkos tadašnjoj razvijenoj talijanskoj praksi, a znatno prije definiranja suvremenoga francuskog pristupa lociranju, organizaciji i opremanju pratećih uslužnih objekata uz autoceste s plaćanjem cestarine, hrvatski su prometni i turistički stručnjaci uz potporu arhitekata, u nekim rješenjima, starim četrdesetak³ godina, intuitivno anticipirali optimalna rješenja servisnih zona uz autoceste⁴. Jedno od tada najboljih rješenja može se i danas koristiti u sjevernoj servisnoj zoni, zvanoj Popovača, uz autocestu Zagreb – Velika Kopanica (Lipovac), znakovitog imena Stari hrastovi. Ovaj PUO nosi značajke "hrvatske korabljе", sinonima ravničarske pokupske i posavske ruralne arhitekture uklopljene u ostatke hrvatskih nizinskih hrastovih šuma, pružajući odmor i okrepnu umornim i znatiželjnim turistima, noseći istodobno poruku o identitetu kraja i zemlje kroz koju autocesta prolazi".

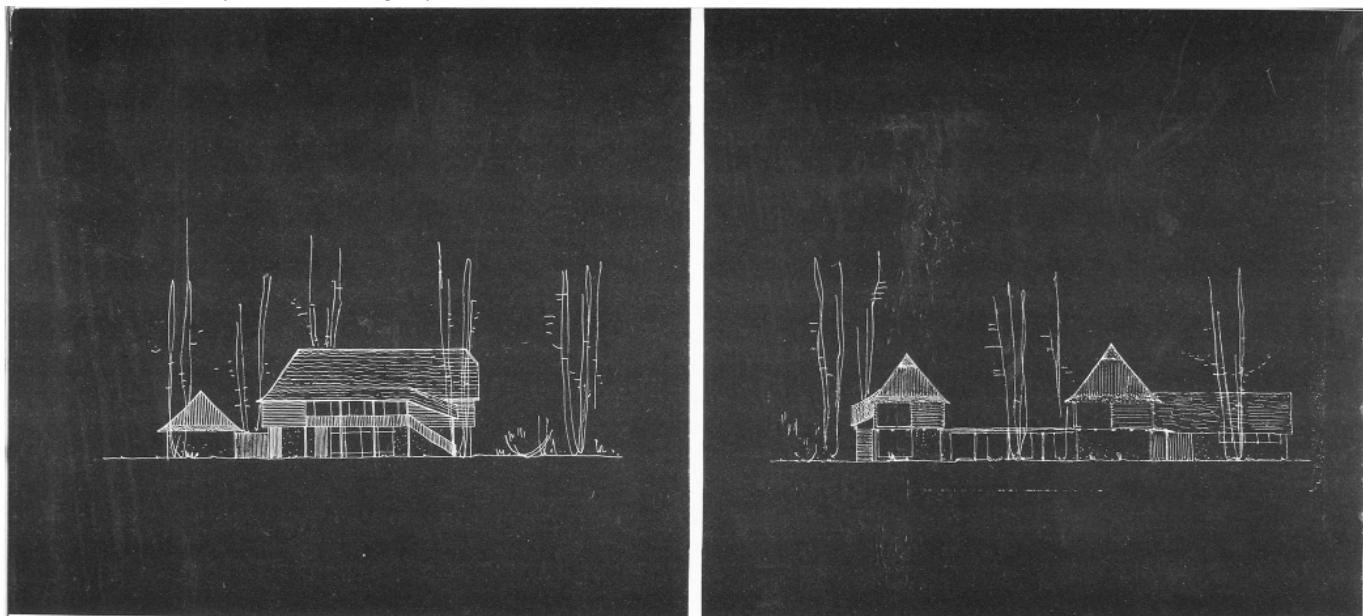
³ Sada je odmorištu Stari hrastovi preko 50 godina (primjedba autora).

⁴ Ovo je bio europski cestovni magistralni pravac (primjedba autora).

Trebalo je proći još 13 godina⁵, od objavljivanja ovog teksta pa da se otkriju relevantni podaci o autoru projekta Starih hrastova (arhitekt Žarko Vincek, dipl. ing. arh.) i projektnom birou (Arhitektonski studio, Zagreb), kao i konkretne fotografije, tlocrti, pročelja i drugi crteži⁶. Ove podatke čini dragocjenima prepoznatljivost i čitkost primijenjenog postupka, metode kojom se jedino može dobiti kreativno rješenje za zahtjevna svojstva koja bi PUO, u smislu francuskog nauka, trebao imati. Stoga se dvije stranice iz spomenute dokumentacije u nastavku prenose u cjelini na slikama 2. i 3.

Slika 2.

Stari hrastovi - pročelja PUO-a te fotografije "uzora", pokupske arhitekture



STARI HRASTOVI



92

Izvor: Knjiga Arhitektonski studio 1955-1977 (1979), ur. Ž. Vincek, PANPROJEKT, Arhitektonski studio, Zagreb, str. 92.

⁵ Dr. sc. Jasenka Kranjčević je u potrazi za knjigom Arhitektonski studio, 1955-1977 pronašla u njoj i podatke o projektu "Starih hrastova".

⁶ Knjiga Arhitektonski studio 1955-1977 (1979), ur. Ž. Vincek, PANPROJEKT, Arhitektonski studio, Zagreb.

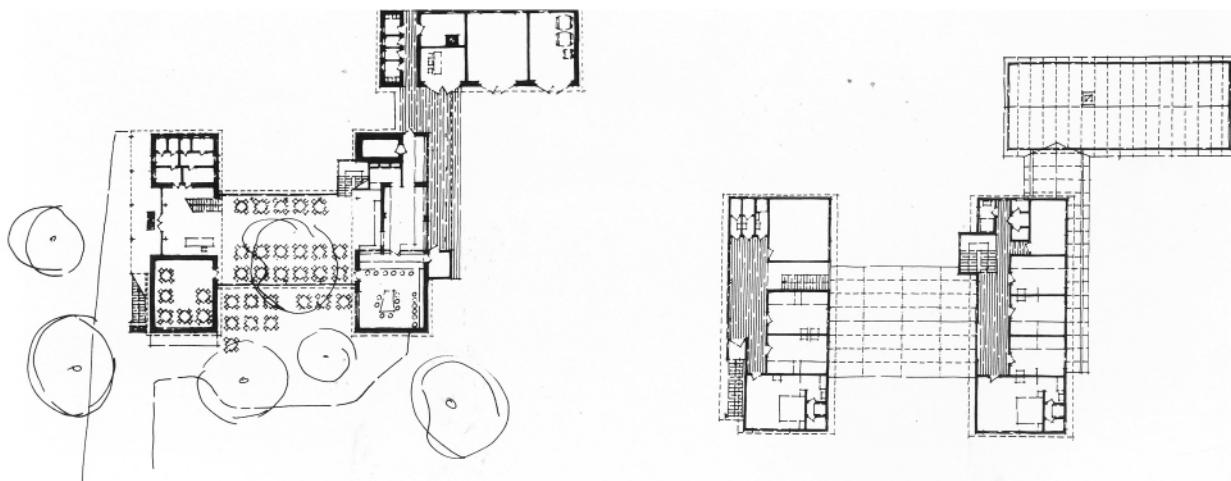
Slika 3.

Stari hrastovi, fotografija završenog objekta te tlocrti prizemlja i kata



Motel »Stari hrastovi« u Popovači, investitor - Skupština općine Popovača Projekti: Žarko Vincek, suradnici: Petar Miljas, Zdenka Robotić, Srećko Werne, Ivan Tepeš, Branimir Alaupović, Ninoslav Jansson, Višnja Blažević, Milan Grbinčić, Slavko Vrebčević

MOTEL POPOVAČA



Arhitektonski ideja — dvije posavske kuće koje kao da su zatečene na terenu, spajaju se staklenim paviljonom restorana. Posjetilac sjedi u hrastovoj šumi odijeljen staklom od pejzaža. U samom restoranu ostavljeno je nekoliko stakala koja natkrivaju stakleni krov.

Na žalost, pred kraj izvođenja novi investitor mijenja projekt i izvodi restoran s klasičnim krovom, čime narušava osnovnu arhitektonsku misao.

Objekat je projektiran 1961. a izведен je dve godine kasnije.

93

Izvor: Knjiga Arhitektonski studio 1955-1977, op. cit. str. 93.

Osim toga, posebna generacija PUO-a podignuta je na državnim cestama u desetljeću pred Domovinski rat, kao što je to, primjerice, onaj koji je početkom 90-ih izgrađen u sklopu zapadnog portala Tunela Učka, a koji se danas predstavlja tek sintagmom "naplatne kućice", iako je početno bio opremljen bogatim ugostiteljskim i sličnim sadržajima pa je zbog zanimljivog pogleda na središnju Istru, i sam atraktivnog izgleda, često nazivan "Portom Istre" (3.11. Konkurentnost PUO-a na hrvatskim cestama). To je mjesto koje posjeduje turističku atraktivnost graditeljskog potvjeta, tada najduljega cestovnog tunela u Hrvatskoj. Godine 2002. o tome je svjedočila tek jedna brončana spomen-ploča na ovoj građevini (sl. 4.), a danas je to upravni objekt autoceste.

Slika 4.

**Spomen-ploča na zgradi uz naplatne kućice Tunela Učka posvećena proboju ovog tunela u čast
35-OBLJETNICI SJEDINJENJA ISTRE, RIJEKE I OSTALIH KRAJEVA S HRVATSKOM, snimljeno 2002. godine**



Foto: Kušen, E. (2002)

U spomenutoj generaciji PUO-a, kao prepoznatljivu epizodu u razvoju odmorišta uz hrvatske ceste, valja izdvojiti promišljanja i akcije ugledne tvrtke NP Plitvice, koja je u desetljeću pred Domovinski rat odabrala četiri lokacije uz državne ceste na kojima je tijekom 80-ih godina prošlog stoljeća podigla svoje prepoznatljive prateće uslužne objekte: na Ličkoj magistrali Grabovac i Borje, na Jadranskoj magistrali Maslenicu i na Zagrebačkoj obilaznici, koja je na tom dijelu tada već imala puni profil autoceste, Plitvice. Ti su objekti bili onodobni europski standard za ovu vrstu objekata te svojim imenima i natpisima NP Plitvice, pružali garanciju kvalitete, osobito putnicima iz zapadno-europskih zemalja na njihovim turističkim i poslovnim putovanjima. Iako je NP Plitvice izgradnjom ovih Puo-a, poglavito nastojao uspostaviti recepciju udaljenoga Nacionalnog parka i pojačati njegovu međunarodnu afirmaciju, ipak je, podjednako učinkovito, uspio unaprijediti kvalitetu i konkurentnost odmorišta na reprezentativnom dijelu hrvatskih državnih cesta. Tijekom Domovinskog rata ovi su PUO-i na različite načine bili uvučeni u ratna zbivanja. Dugo je vremena po svršetku rata trebalo da se u punu turističku funkciju vrati tri od navedena četiri plitvička PUO-a, dok je, nažalost, četvrti, Maslenica, trajno izgubljen za prvotnu funkciju.

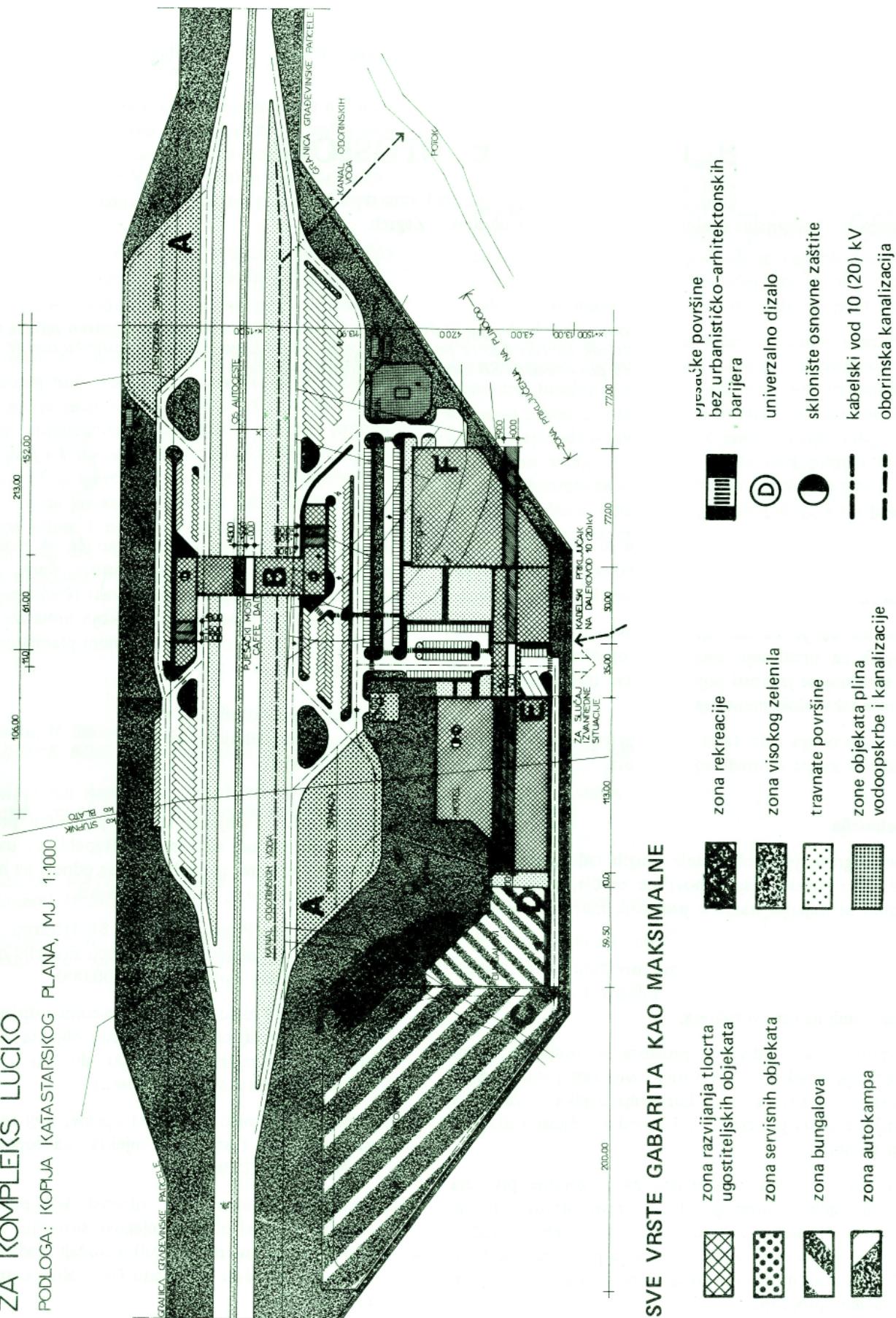
Spomenuto odmorište, Motel Plitvice na Zagrebačkoj obilaznici (ljeto, 1984), već je tada sadržavalo gotovo sve humane značajke kakve se danas od PUO-a očekuju (3.5. Aktualnost prvih istraživanja na cestovnom pravcu Bregana – Lipovac). Tada je ovo odmorište bilo ključna zapadna pa i sjeverozapadna cestovna porta Hrvatske. U čemu je tajna njegova uspjeha?

Za ilustraciju ozračja u kojem se rađao ovaj PUO na slici 5. prikazani su Urbanistički uvjeti za odmorište Plitvice na Zagrebačkoj obilaznici. Uvjeti uređenja prostora za kompleks Lučko, sada odmorište Plitvice, objavljeni u časopisu Građevinar (1984.), na slici 6. pokazuju primjer odmorišta na autocesti, koje do danas, po bogatstvu ponude usluga, nije nadišlo niti jedno drugo odmorište uz hrvatske autoceste (smještajni objekt, reprezentativni restoran, zona autokampa, zona rekreacije, zona visokog zelenila, zona travnatih površina, pasarela⁷, sve oblikovano u doslihu sa značjkama NP Plitvička jezera). S druge strane, ovaj urbanistički dokument rječito govori o vremenima kada se priprema PUO-a za gradnju odvijala javno i transparentno, koordi-nirano sa svim korisnicima prostora i s važećim dokumentima prostornog uređenja.

⁷ Pasarela – nathodnik preko autoceste koji omogućava prolaz pješaka između dvaju odmorišta s obje strane prometnice.

Slika 5.

Odmorište Plitvice – Urbanistički uvjeti



Izvor: Kušen, E. (1984) Uvjeti za uređivanje prostora, Građevinar, vol. 36, br. 2, str. 60

Posljednji terenski obilazak odmorišta Plitvice (sjever i jug) na Zagrebačkoj obilaznici, sredinom 2012. godine, u povodu izrade "Analize pratećih uslužnih objekata – odmorišta na autocesti A3 Bregana-Lipovac" Instituta za turizam, 22 godine nakon prvoga istraživačkog obilaska ove trase i izrade prve studije, pokazuje da ovom odmorištu još uvijek nedostaje puni sjaj nakon ratnih nedaća, poglavito stoga što je moralno biti vrlo štedljivo održavano (deset godina u sustanarstvu s prognanicima), ali da još uvijek pokazuje punu raskoš kad je u pitanju izobilje zelenila i prostora kao i prvotna konцепцијa suvremenog uređenja ovog PUO-a (kamp: 140 priključnih mjesto; motel: 56 soba; nacionalni restoran Plitvička kuća: 350 sjedalica; prostrani polivalentni travnjaci i drugi sadržaji). U 2012. godini je u kampu ostvareno 10000 noćenja, a u motelu je do kraja rujna 2012. godine ostvareno 11000 noćenja. Ovo odmorište, koncipirano po suvremenom, zahtjevnom pristupu, i nakon gotovo 30 godina zadržava primat na hrvatskim autocestama i državnim cestama.

Slika 6.

Odmorište Plitvice, fotomozaik: stanje sredinom 2012. godine



Opis slika

- Atmosfera odmorišta, ista kao u Nacionalnom parku Plitvička jezera
- Autokamp
- Ulaz u autokamp
- Prilaz nacionalnom restoranu Plitvička kuća
- Atrij u motelu Plitvice

Foto: Kušen, E. (2012)

Inozemna iskustva

Za suvremenih turizam više nije dovoljno da su odmorišta na autocestama čista, higijenski besprijeckorna, građevinski i hortikulturno sređena i s kvalificiranom poslugom, nego se traži njihova turistička prepoznatljivost i atraktivnost, traži se njihov doprinos kvaliteti turističkog doživljaja putnika, a poglavito se traže uvjeti za integralni odmor, fizički i psihički, sve kao u člancima prikupljenima u ovoj knjizi. Mnogi, nažalost, smatraju da je riječ o pretjerivanju, da se traži kruha preko pogače, da primjerice, poznata odmorišta uz talijanske autostrade ne posjeduju ništa od toga. Istina, razvikana talijanska odmorišta uz autoceste, najstarija i u ono vrijeme najnaprednija u Europi, postala su taoci oblika i veličine svojih građevinskih parcela, oblikovanih po drugim programskim kriterijima, koje im danas ne omogućuju optimalni razvoj, Stoga su Talijani, što je i za nas poučno, bili prisiljeni pristupiti velikoj rekonstrukciji servisnih zona na svojim autocestama (3.9. Veliko pospremanje na odmorištima talijanskih autocesta), pa trenutačno stanje u Italiji ne može biti alibi za zanemarivanje ključne statutarne obveze europskog udruženja koncesionara autocesta s naplatom cestarine, kojeg su članice i hrvatski koncesionari, a prema kojoj je osnovna funkcija odmorišta uz autoceste s naplatom cestarine da osigura uvjete za, kvalitetan i učinkovit, fizički i mentalni odmor putnika. Dakle, uzore još uvijek valja tražiti na francuskim autocestama (3.3. Prateći objekti uz autoceste).

Primjeri za lociranje, programiranje, organizaciju i oblikovanje odmorišta uz autoceste u Francuskoj su brojni, što nije slučajno. To je rezultat široke i dugotrajne kampanje, interdisciplinarnih znanstvenih i stručnih istraživanja i usrđnog angažiranja organizirane i djelotvorne francuske administracije. Primjerice, Generalna direkcija za domaći (unutarnji) promet Francuske izdala je poseban priručnik za kreiranje odmorišta uz autoceste⁸, koji sadrži naputke za humanizaciju francuskih odmorišta. Broj instrukcija za kreiranje humanih odmorišta na autocestama u ovoj je knjizi vrlo velik i nema ga smisla prepričavati. Stoga je za ilustraciju ove zadaće izdvojena tipična francuska tema "Autoceste i umjetnost".

Slika 7.

La Grande Pyramide (Velika, zemljana piramida), uz autocestu A9, u okviru odmorišta L'AIRE du VILLAGE CATALAN (Katalonsko selo) na graničnom prijevoju između Francuske i Španjolske. Višak iskopa zemlje iz trupa autoceste iskorišten je za veliku zemljanoj piramidi visine 40 metara. Autor oblikovanja je poznati francuski arhitekt Riccardo Bofill. Nameće se pitanje: kako je višak kamena od iskopa tunela Sv. Rok mogao biti iskorišten za umjetničko oblikovanje eksterijera odmorišta Marune/Ličko selo, primjerice/ na autocesti A1 Zagreb - Split?



Izvor: Mlinarić, D. (2003) Autoceste i umjetnost, Ceste i mostovi, vol. 49, br. 1-2, str. 87.

⁸ Les Aires Annexes sur Autoroutes de Liaison (s.a.) Direction Generale des Transports Interieurs, SETRA, Paris. Ovu je knjigu autor ove knjige pribavio u Francuskoj 1990. godine.

Slika 8.

La Mythologie du Pelegrinage – Mitologija hodočasništva, na autocesti A64 u sklopu odmorišta L'AIRE D'HASTINGUES, na smjeru srednjovjekovnoga i današnjega hodočasničkog puta prema Santiago de Compostelli u Španjolskoj. U sklopu pejzažne i arhitektonske cjeline, koja asocira i objašnjava smjerove i povijest hodočasništva, postavljena je brončana skulptura hodočasnika s pelerinom i štapom, odlučnog izgleda, punog vjere i nade, autora kipara Martina Mayera



Izvor: Mlinarić, D. (2003), op. cit., str. 89.

Mlinarić, D. autor članka Umjetnost i ceste (2003), objašnjava: osim utilitarnosti, koja je prijeko potrebna korisnicima, i potpore sigurnosti prometa, potrebno je omogućiti relaksaciju i ugodu te nenametljivo zainteresirati putnike različitih dobnih skupina za vrijednosti prostora i regija kroz koje prolaze, upoznavanjem s kulturnim, povijesnim, prirodnim, gastronomskim i drugim znamenitostima užega i širega područja.

Upozorava da u nekim zemljama, a posebno u Francuskoj, pojedina koncesionarska društva, koja upravljaju mrežom autocesta u određenim regijama, nastoje svojim korisnicima pružiti – uz ostale usluge – i novu dimenziju duhovnoga i umjetničkog zadovoljstva uz prepoznavanje regionalnih značajki i vrijednosti.

Istraživanja su pokazala da ovakve potrebe putnika postoje i na odmorištima uz autoceste na kojima se ne plaća cestarina, ili uz druge frekventne ceste, primjerice u Njemačkoj. Dopisnik Hrvatskog radija iz Njemačke, Srećko Matić⁹, o tome, u svibnju 2012. godine, javlja sljedeće:

“Moje najdraže odmorište” – tako se zove jedna popularna anketa na njemačkim web-stranicama, u okviru koje vozači i suputnici biraju svoje favorite. Nijemci su mobilna nacija, na autocestama i na odmorištima provode mnogo vremena. U Njemačkoj postoji oko 350 odmorišta, koja nude priliku za predah između dvije etape. Osim parkirališta za osobna i teretna vozila, u sklopu odmorišta u pravilu se nalazi restoran, trgovina, motel, dječja igrališta, internet-kafići. Uglavnom su odmorišta lokacije koje se može svesti pod jedan zajednički nazivnik: funkcionalna mjesta. No, ima iznimaka.

Tko se slučajno nađe na jugu Njemačke, na autocesti između Memmingena i Ulma, ne smije zaobići prvo njemačko umjetničko odmorište Illertal – istok. Goste će dočekati arhitektura kao iz bajke, sve zgrade na odmorištu napravljene su u stilu otkačenih srednjovjekovnih dvoraca. Pravi vrhunac goste

⁹ Kada sam 18. 5. 2012. godine nastupio u emisiji Hrvatskog radija, Receptiva, koju uređuje Zoltan Kabok, uvodno je pročitan tekst Srećka Matića, koji se ovdje navodi.

dočekuje u unutrašnjosti: riječ je o jedinstvenom umjetničkom djelu koje je koncipirao austrijski arhitekt. Neobičan dizajn krasí i restorane i dječja igrališta – pa čak i toalete.

Među njemačkim vozačima popularno je i odmorište Gruibingen na autocesti broj 8. Tamo je već prije 8 godina otvoreno prvo feng-shui odmorište u Europi. U skladu s prastarom kineskom filozofijom, između ljudi i građevine vlada savršena harmonija, u unutrašnjosti odmorišta posjetiteljima se nudi mogućnost posjeta zen-vrta, relaksacije i kratkotrajnog zaborava stresa koji vlada na brzoj prometnici. Za potrebe vjernika na nekoliko odmorišta podignute su i kapelice. Tko se više zanima za povijest može posjetiti i nekadašnje luksuzno odmaralište koje je na obali jezera Chiemsee izgrađeno za potrebe Adolfa Hitlera: kompleks je sadržavao privatnu plažu, terasu za 1300 gostiju. Danas je to zaštićeni spomenik kulturne baštine.

Njemački auto-moto klub ADAC redovito istražuje stanje na domaćim i europskim odmorištima. Ispituje se higijena, mogućnost kupnje, odmora, gastro-ponuda i naravno, dodatni sadržaji. Odmorišta su u zemlji s više od 80 milijuna stanovnika važan gospodarski faktor. Zbog toga se inovativnim konceptima ona žele razlikovati od konkurenциje.

Funkcionalnost više nije u prvom planu, kratkotrajni boravak na odmorištu ne bi se trebao svesti samo na točenje goriva, konzumiranje jedne kave s nogu i odlazak na toalet.

Prije nekoliko godina najveći lanac odmorišta u njemačkoj preuzeo su britanski investitori. Taj lanac kontrolira 90% odmorišta na njemačkim autocestama i ostvaruje godišnji promet veći od 3 milijarde eura. Čista godišnja zarada procjenjuje se na približno 100 milijuna eura.

Svakako još jednom valja ponoviti ključni stav da ogoljena funkcionalnost odmorišta više nije na prvom mjestu, kratkotrajni boravak na odmorištu ne bi se trebao svesti samo na točenje goriva, konzumiranje jedne kave s nogu i odlazak na toalet.

Propuštena prigoda u Hrvatskoj?

Najnoviju etapu izgradnje PUO-a obilježio je nastavak izgradnje autocesta u Hrvatskoj, koji je počeo 70-ih godina prošlog stoljeća. Nažalost, Hrvatska je pri izgradnji svoje potpuno nove i prostorno neopterećene mreže auto-cesta propustila povjesnu prigodu da optimalno turistički vrednuje odmorišta na svojim najznačajnijim cestovnim pravcima. Ta su odmorišta, kao ključni okvir za sve prateće uslužne sadržaje, u pravilu, bešćutno locirana, programirana i oblikovana, isključivo prema tehničkim inženjerskim standardima minimalnih udaljeno-sti između pratećih uslužnih sadržaja, te smještena na nehumanim izduženim građevinskim parcelama u stresnoj zoni uzduž prometnice i ne posjeduju ništa od duha kakav zagovaraju prije spomenuta odmorišta i uvjeti na kojima se može zasnivati konkurentnost hrvatskog turizma (3.11. Konkurentnost PUO-a na hrvatskim cestama).

Nije li, ipak, takva kvalifikacija pregruba za odmorišta na hrvatskim autocestama, osobito ako se zna za rezultate najnovijih istraživanja sigurnosti i kvalitete pratećih uslužnih objekata u sklopu međunarodnog programa procjene "EuroTest", koji je proveden početkom 2012. godine. Prema tim istraživanjima, od 65 istraženih odmorišta, njih tri iz Hrvatske bila su među prvih 20, a jedno među njima, Dragalić Jug na autocesti Zagreb – Lipovac, zauzelo je zavidno četvrtu mjesto. Istraživanja su obavljena početkom 2012. godine uzduž glavnih europskih prometnih pravaca u Njemačkoj, Italiji, Francuskoj, Austriji, Španjolskoj, Nizozemskoj, Švicarskoj, Belgiji, Luksemburgu, Hrvatskoj, Sloveniji, Češkoj i Srbiji. Istraživalo se promet i parkirališta, vanjski sadržaji/pristup, usluge, ugostiteljstvo, trgovina/kiosk, prikladnost za obitelj, sanitarni čvorovi, higijena/lab. testovi, cijene u eurima. Istraživanje su proveli stručnjaci njemačkog instituta Knapp quality u organizaciji partnerskih nacionalnih autoklubova, među kojima je bio i HAK, Hrvatski autoklub.

Odmorište Dragalić Jug, na autocesti A3 Zagreb – Lipovac, zauzelo je četvrtu mjesto, a odmorišta Zir Zapad, na autocesti A1 Zagreb – Vrgorac i Sveti Križ Začretje Istok, na autocesti A2 Zagreb – Macelj našli su se među prvih dvadeset. Svi rezultati ovog istraživanja prikazani su u tablici 1.

Tablica 1.

Testiranje 65 europskih pratećih uslužnih objekata

65 Europskih pratećih uslužnih objekata na testu																									
	Oznaka autosece	Promet / parking	Vanjski sadržaji / pristup	Usluga	Ugostiteljstvo	Trgovina / kiosk	Prikladnost za obitelj	Sanitarni čvorovi	Higijena / lab. testovi	Cijene u eurima	Ukupna ocjena		Oznaka autosece	Promet / parking	Vanjski sadržaji / pristup	Usluga	Ugostiteljstvo	Trgovina / kiosk	Prikladnost za obitelj	Sanitarni čvorovi	Higijena / lab. testovi	Cijene u eurima	Ukupna ocjena		
Udio u ocjeni u %		13%	7%	5%	25%	8%	9%	13%	12%	8%	100%		Udio u ocjeni u %	13%	7%	5%	25%	8%	9%	13%	12%	8%	100%		
A Austrija													E Španjolska												
Wörthersee	A 2	--	++	++	++	++	++	++	++	-	+		Puerta de Andalucia	A 4	○	++	○	++	+	--	--	+	+	○	
Guntramsdorf	A 2	++	+	+	+	++	+	++	++	--	+		El Toro	A 4	--	--	-	++	++	--	--	++	+	-	
Kammern	A 9	++	++	--	++	++	○	+	++	-	+		Montserrat	C-16	+	--	-	○	○	--	--	++	○	-	
Deutsch-Wagram	S 1	++	○	+	++	++	--	++	++	--	+		F Francuska												
Brennerpass	A 13	○	++	++	++	++	--	++	+	-	+		Montélimar Zapad	A 7	++	+	+	+	+	++	+	+	-	+	
Ybbs	A 1	○	++	+	+	++	--	+	++	○	+		La Corrèze	A 89	++	+	+	++	++	○	○	+	-	+	
Suben Zapad	A 8	○	++	+	+	++	-	+	○	-	+		Volcans d'Auvergne	A 71	++	+	+	+	++	++	--	-	-	○	
B Belgija													G Počajnica												
Barchon Jug	A 3	+	+	+	+	++	+	+	+	--	+		Poitiers Jaunay-Clan	A 10	○	+	+	+	++	--	+	+	○	○	
Groot-Bijgaarden Sjever	A 10	○	++	+	+	○	○	○	--	+	--		Limours Briis sous Forges	A 10	+	+	+	+	○	-	+	○	-	○	
Tienen	A 3	--	++	-	-	○	--	-	++	○	-		Val de Cher	A 85	++	++	+	+	+	--	--	+	-	○	
CH Švicarska													Village Catalan Istok	A 9	○	+	○	+	○	○	○	○	++	-	○
Luzern-Neuenkirch East	A 2	○	++	+	++	++	++	++	++	+	--		Beaune-Tailly	A 6	++	○	○	+	○	--	-	○	-	○	
Würenlos	A 1	--	++	++	++	++	++	++	++	--	+		H Hrvatska												
Bellinzona Sjever	A 2	-	○	+	++	++	++	++	+	++	-		Dragalić Jug	A 3	-	++	+	+	++	++	+	++	++	+	
Grauholz Sjever	A 1	○	++	+	++	++	++	++	++	-	+		Zir Zapad	A 1	-	++	-	+	+	○	+	++	++	+	
Prattnel Jug	A 2	+	++	+	++	++	--	○	++	-	+		Sv. Križ Začretje	A 2	--	++	+	+	++	-	+	++	++	+	
Bavols	A 1	○	++	+	+	++	--	+	++	-	+		I Italija												
CZ Česka													Fine Istok	A 12	○	○	○	+	++	--	+	++	○	+	
Sířejovice East	D 8	++	++	○	○	++	--	--	--	+	++		Tortoreto Istok	A 14	○	++	+	+	++	--	+	++	○	+	
Rokycany	D 5	--	+	-	○	--	--	--	+	++	++		Secchia Istok	A 1	--	+	○	+	++	--	+	++	○	○	
D Njemačka: Prateći uslužni objekti za teretna vozila													Trigno Zapad	A 14	--	+	+	++	++	--	○	++	○	○	
Guxhagen	A 7	-	++	++	+	++	○	+	++	○	+		Aglio Istok	A 1	--	--	+	○	++	-	-	++	○	○	
Hohenwarsleben	A 2	--	++	+	++	++	--	++	++	+	+		Chienti Zapad	A 14	--	+	+	○	++	--	○	++	○	○	
Nossen	A 14	--	++	+	++	++	-	+	+	○	+		Giovi Zapad	A 7	--	+	○	+	+	--	+	--	○	○	
Müritz	A 19	--	++	○	++	++	--	+	++	+	○		J Luksemburg												
Kappel-Grafenhausen	A 5	--	++	○	+	++	-	+	-	+	○		Berchem Istok	A 3	+	++	+	○	++	--	+	+	○	○	
Neumarkt	A 3	--	++	+	+	++	-	-	○	-	○		Hazeldonk Istok	A 16	++	++	+	++	++	--	+	++	-	+	
D Njemačka: Prateći uslužni objekti													De Lucht Zapad	A 2	++	+	○	++	○	--	+	++	-	+	
Irschenberg Jug	A 8	○	+	+	+	++	++	++	++	++	-		Meiberg Nederweert Sjever	A 2	+	+	+	○	++	-	+	+	-	○	
Denkendorf	A 8	++	++	+	○	++	++	++	++	++	-		Tolnegen Sjever/ Stroe	A 1	++	+	○	○	○	--	+	++	○	○	
Seeburg East	A 10	+	++	+	+	++	++	++	++	○	○		Ruyven	A 13	++	++	--	+	○	○	--	-	--	○	
Nürnberg-Feucht East	A 9	+	+	+	+	++	-	++	++	-	+		SLO Slovenija												
Langen-Bergheim East	A 45	+	○	○	○	++	--	++	++	○	○		Lukovica	A 1	○	++	+	++	-	+	++	++	+	+	
Münsterland Zapad	A 1	--	--	+	○	++	++	-	++	-	○		Grič - Čatež	A 2	-	++	+	+	++	○	○	+	+	+	
E Španjolska													SRB Srbija												
El Fantasma II	AP-4	-	++	+	+	++	++	++	++	-	+		Rumenka 1	A 22	○	+	○	+	+	--	○	++	++	+	
Marisme	C-32	○	○	+	○	+	○	-	++	○	○		Ruma	A 1	--	++	-	+	○	--	-	++	-	○	
Arcu „7	A 3	○	++	-	+	++	--	○	++	+	○														
Area 77	A 3	--	++	○	+	++	--	○	++	+	○														

Ocjena ++ jako dobro + dobro ○ prihvatljivo - loše - jako loše

Izvor: Hrvatska u krugu najboljih (2012) HAK Revija, s. vol. br. 206 – 207, srpanj-kolovoz, str. 14.

Ovo priznanje samo pokazuje da su odmorišta i PUO-i na hrvatskim autocestama i drugim cestama, u pravilu, na zavidnoj civilizacijskoj razini kada je riječ o uslugama za zadovoljavanje neodgodivih potreba putnika i vozila, da jako dobro zadovoljavaju svoju "funkcionalnost", prema Matičevoj terminologiji. Međutim, to je tek dio standarda kompleksne turističke ponude, bez kojeg se i ne može opstati na zahtjevnom turističkom tržištu. Međutim, ova knjiga problematizira drugu dimenziju odmorišta uz autoceste i državne ceste i postavlja drugu vrstu pitanja: pružaju li hrvatski PUO-i uvjete za prijeko potreban fizički i mentalni odmor putnika, osobito kada su smješteni u stresnoj zoni uz prometnicu, na tjesnom terenu, bez zelenila i loše organizirani, te na koji način takvi PUO-i mogu polučiti dodanu vrijednost i pridonijeti konkurentnosti hrvatskog turizma, njegovoj prepoznatljivosti i značajkama koje pridonose kvaliteti turističkog doživljaja putnika u turističkoj destinaciji.

Dakle, za konkurentnost hrvatskih autocesta i državnih cesta, ali i za konkurentnost cijelokupnoga hrvatskog turizma, stvaranjem kvalitetnoga turističkog doživljaja, ali i stvaranjem sasvim novih turističkih proizvoda, nije dovoljna samo izvrsnost zadovoljavanja neodgovarajućih potreba turista i njihovih vozila, već i izvrsnost zadovoljavanja specifičnih potreba imanentnih turizmu. Općenito, kada je riječ o emotivnoj dimenziji turističkog proizvoda, u pravilu se, s jedne strane, vrlo često i obilno "mantra" o ključnoj ulozi kvalitete turističkog doživljaja (engl. *experience*) što ga turistički proizvod može pobuditi kod turista, dok se s druge strane, emotivna dimenzija turističkog doživljaja, na nižim razinama, u turističkoj branši uporno zaobilazi. Članci koji slijede pokušavaju neizravno skrenuti pozornost na ovaj problem, ističući bitne značajke PUO-a koje mogu imati emotivni učinak na putnike.

Slika 9.

Odmorište Ravna Gora na autocesti A6 Zagreb – Rijeka, optimalno koncipirano kao jednostrano za oba smjera, izvan stresne zone, na vrlo prostranoj turistički atraktivnoj parceli podobnoj za integralni odmor, na koncu je izvedeno na razini Zagrebačkoga autobusnoga kolodvora i svedeno na jedan arhitektonski potpuno anonimni objekt sa svih strana okružen parkiralištima i dakako, bez osiguranih uvjeta za integralni odmor i bez turističke prepoznatljivosti, kakve je nudio, primjerice, motel Plitvice.



Foto: Kušen, E. (2012)

Ovi članci sadrže posebna znanja i upućuju na instrumentarij kojim bi se mogli ostvariti spomenuti ciljevi. Ta se znanja i spoznaje teško probijaju u praksu, nedostatni su u edukaciji turističkih i prometnih stručnjaka, ne postoje specijalizirane knjige. Bilo je pojedinih istraživanja i ciljanih akcija vezanih za tu temu, kao što su primjerice, studija "Raspored i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu M-1 u Hrvatskoj te upravljanje autocestom kao sistemom ponude", 1990. (3.5. Aktualnost prvih istraživanja na cestovnom pravcu Bregana – Lipovac), okrugli stol "Prateći uslužni objekti uz ceste u Hrvatskoj", održan 2002. godine u Zagrebu (3.4. Značenje lokacije pratećih uslužnih objekata – domaća i inozemna iskustva), a 2006. godine dovršen je i objavljen prijedlog teorijskog modela za lociranje, programiranja i oblikovanje odmorišta uz autoceste u Hrvatskoj (3.8. Prijedlog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste) te godinu dana kasnije, poseban okrugli stol na Četvrtom hrvatskom kongresu o cestama – Cavtat, 2007. bio je posvećen

pratećim uslužnim objektima koji se podižu uz suvremene ceste u Hrvatskoj (3.7. Razvoj pratećih i uslužnih djelatnosti u funkciji korisnika cesta). Ali to očito nije bilo dovoljno.

Novom pristupu kreiranja sustava PUO-a ne pogoduje ni plansko administrativno okružje. Turizam u Hrvatskoj, za razliku od nekih drugih sektora, nema svoj sektorski zakon (*lex specialis*) koji bi odredio njegove resurse i dao mu prava da ih štiti od neracionalnoga korištenja drugih sektora i obvezao da sam s njima racionalno postupa. Nadalje, donedavno nije postojao dugoročni plan razvoja hrvatskog turizma, čak ni strategija njegova razvoja, a ne postoje ni istinski dugoročni planovi razvoja turizma hrvatskih županija¹⁰. Sve to zajedno hrvatskom turizmu onemogućava da osigura potrebne sektorske podatke za izradu prostorno-planskih dokumenata, osobito Strategije prostornog uređenja Hrvatske i prostornih plava županija. Slučajno ili ne, lokacije odmorišta na autocestama se ne unose u prostorne planove, pa su rješenja za lokacije PUO-a na taj način nametnuta uskom krugu stručnjaka za ceste. Međutim, i onda kada se zametne kreativna ideja o konceptu odmorišta na prostranoj parceli koja ima antistresni tampon ili se pak pretežitim dijelom nalazi izvan stresne zone uz prometnicu, koncept koji sadrži rješenja integralnog odmora i turističke atraktivnosti, iznenada se javlja "spasitelj" koji PUO ogoljava na rigidnu funkcionalnu razinu, poglavito zbog ostvarivanja maksimalnog profita, kao što je, primjerice, slučaj odmorišta Ravna Gora na autocesti A6 Zagreb – Rijeka (slika 9).

Kod mosta preko rijeke Cetine pravodobno je prepoznata atraktivna lokacija za odmorište. Izrađena je osnova njegove prostorne organizacije koja iskorištava integralni dio kanjona Cetine dubok 100 m. Arhitekt Z. Živković izradio je idejno rješenje ključne građevine odmorišta u slogu lokalne ruralne arhitekture – "Tradicionalno selo Dalmatinske zagore", a tijekom izgradnje autoceste ovdje je zaravnana parcela za odmorište i izведен asfaltni priključak do nje. Međutim, od te se lokacije odustalo bez valjanog obrazloženja (3.7. Razvoj pratećih i uslužnih djelatnosti u funkciji korisnika cesta, str. 78-84).

Razdoblje nekreativnog pristupa

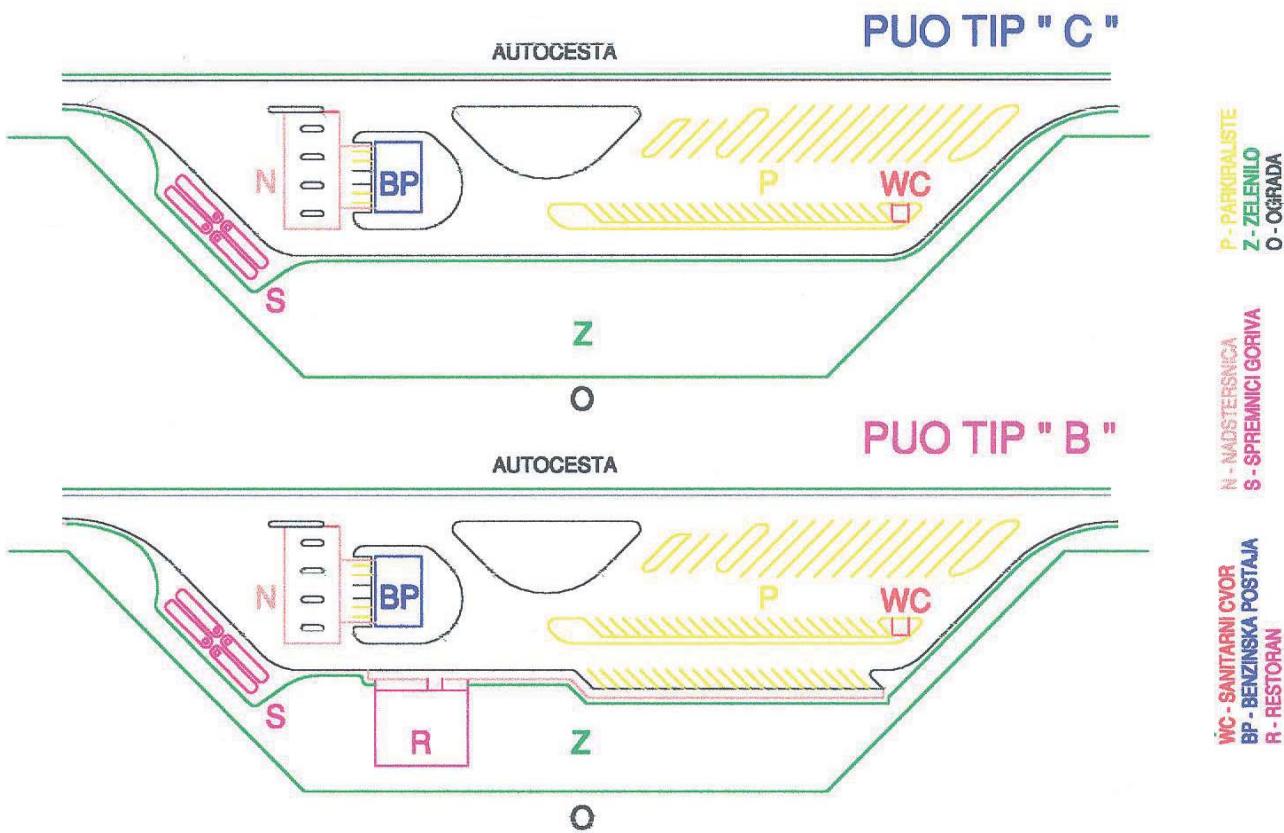
Na samom kraju 80-ih godina prošlog stoljeća SIZ za ceste Hrvatske povjerio je Institutu za turizam izradu studije "Raspored i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu M-1 u Hrvatskoj te upravljanje cestom kao sistemom ponude", za što se osobito zalagao tadašnji tajnik ovog SIZ-a inženjer Ljubomir Trgo. Za potrebe te studije izvršeno je terensko istraživanje na spomenutom cestovnom pravcu kao i u 7 obiđenih europskih zemalja (Italija, Francuska, Belgija, Luksemburg, Njemačka, Austrija i Slovenija). Studija je dovršena i naručitelji su je prihvatali 1990. godine. U njoj su sistematizirana sva tada dostupna znanja i spoznaje o odmorištima uz autoceste, koja su danas još aktualnija. Time su sljednici SIZ-a za ceste Hrvatske baštinili dokument koji je trebalo samo nadograditi tijekom predstojećeg buma izgradnje hrvatskih autocesta.

Nažalost ovi su sljednici zanemarili rezultate istraživanja i preporuke spomenute studije te 1993. godine izradili interni dokument "Prijetlog rasporeda pratećih uslužnih građevina na autocestama Hrvatske". Tu je zametak pretežitog broja kasnije propuštenih prilika da odmorišta uz hrvatske autoceste budu prepoznatljiva, da obogaćuju turistički doživljaj putnika, da sama budu turistička atrakcija, da pružaju optimalne uvjete za integracijski odmor i da pridonose konkurentnosti hrvatskog turizma. Naime, osim podjele odmorišta prema njihovoj ponudi na tipove A, B, C i D te njihove poželjne međusobne udaljenosti, ove su preporuke, koje su kasnije shvaćene kao standard, krivo "propisivale" i oblik parcela odmorišta, koji je bio nepotrebno izdužen uz prometnicu i u cjelini u "stresnoj" zoni (sl. 10.). Taj detalj, čijeg se autorstva sada svi odriču, bio je nepotreban, nerealno prenormiran i dugoročno štetan. Dakako, bio je i u suprotnosti sa statutarnom normom udruge europskih koncesionara autocesta s naplatom cestarine prema kojoj je osnovna funkcija odmorišta uz autoceste s naplatom cestarine da osiguraju uvjete za, kvalitetan i učinkovit, fizički i psihički odmor putnika, što je nemoguće postići u "stresnoj" zoni uz prometnicu. Stoga su spomenute preporuke takvim oblikom parcela onemogućile svaki kreativni pristup podizanju odmorišta na hrvatskim autocestama. Administrativna logika je nalagala da se zemljište, potrebno za podizanje odmorišta, kupuje zajedno s ostalim zemljištem za izgradnju autoceste. U toj se fazi oblikovala i parcela odmorišta, dakako, u skladu sa shematskim tipskim parcelama određenih navedenim dokumentom. Tako je odmorište, već u toj fazi, zadobilo urođenu manu smještanjem u stresnu zonu autoceste, koje se kasnije više nikako nije moglo oslobođiti.

¹⁰ Pod dugoročnim planom razvoja turizma ovdje se podrazumijeva sektorski razvojni plan turizma za vremenski horizont od 20 i više godina, kompatibilan s drugim "tvrdim" dugoročnim sektorskim planovima i prostornim planovima, kako bi se osigurao model integralnog planiranja odnosno integralnog upravljanja prostorom.

Slika 10.

Shematski prikaz tipske parcele odmorišta uz autoceste (tip "B" i "C"), sličan onima iz "internih" propisa Hrvatske uprave za ceste, koji su na tragu njemačkih standarda



Izvor: Elaborat projektnog biroa AK (2003) Problematika uslužnih objekata (PUO) na autocestama i državnim cestama RH

Atični slučaj odmorišta Krka

Iz izloženog se vidi da rijetka dobra rješenja PUO-a u Hrvatskoj nisu plod osmišljenoga strateškog pristupa njihovu lociranju, programiranju i oblikovanju, već su rezultat cijelog niza sretnih okolnosti. Primjerice, to je slučaj dobrog izbora lokacije odmorišta Krka na autocesti A1 Zagreb – Split.

Institut za turizam je 2003. godine za Javnu ustanovu NP Krka dovršio studiju "Turistička valorizacija NP Krka". U okviru analize prostora i relevantne dokumentacije za utvrđivanje nosivoga kapaciteta zaštićenog prostora i kreiranje sustava optimalnog kretanja turista po Nacionalnom parku, vrednovane su i ključne sastavnice autoseste A1 (čvorišta i odmorišta) u široj utjecajnoj zoni Nacionalnog parka. To je bilo važno stoga što se dolazak turista u NP Krka očekuje gotovo isključivo motornim vozilima cestom. O položaju čvorišta na autosesti (Šibenik i Skradin) i mogućnostima njihova povezivanja s ulaznim portama Nacionalnog parka ovisilo je optimalno kreiranje sustava njegova obilaska.

Utvrđeno je da predviđene lokacije čvorišta Šibenik i Skradin podržavaju zamišljeni sustav kretanja turista po zaštićenom području uz pomoć sustava ulaznih porti u Nacionalni park, ali da se projektom autoseste predviđena lokacija odmorišta Krka nalazi predaleko na istok od atraktivne obale rijeke Krke. Stoga je u spomenutoj studiji predloženo da se lokacija odmorišta Krka promijeni i pomakne na zapad, na sam rub kanjona Krke, kod mosta. Time bi se putnicima koji staju na tom odmorištu pružio iznimni turistički doživljaj, pogled na Prokljansko jezero, na jugu, i pogled na slikoviti Skradin, na sjeveru, te na prostor pred ulazom u NP Krka.

Autor ove knjige je u spomenutom istraživanju bio i autor prijedloga sustava kretanja turista po NP Krka, pri čemu je osobitu pozornost posvetio potencijalnoj lokaciji odmorišta Krka, o čemu svjedoči triptih fotografija snimljen od 2002. do 2005. godine na lokaciji izvedenoga odmorišta Krka (sl. 11.). Prva fotografija snimljena je 2002. godine kada još nisu započeli ni zemljani radovi. Na drugoj fotografiji, godinu dana kasnije, na istom mjestu nalazimo povjerenstvo svih autora "Recenzije projekata PUO-a na autosesti od Bosiljeva do Dubrovnika". To je povjerenstvo podržalo prijedlog nove lokacije iz studije Instituta za turizam, a investitor ga je prihvatao.

tio. Posljednja fotografija iz 2005. godine prikazuje završeno odmorište Krka.

Putnici koji se zaustave na ovom odmorištu bivaju ugodno iznenađeni najljepšim vidikom koji se pruža s hrvatskih odmorišta, a da na tu iznimnost nigdje nisu upozoreni na autocesti, čak ni najavnom pločom ovog odmorišta, a da se o takvoj informaciji na standardnim autokartama i ne govori. Hortikulturno rješenje odmorišta mediteranskim biljem za svaku je pohvalu. Međutim, sama građevina ovog PUO-a mnogo je nekvalitetnija od iznimne kvalitetne lokacije, i s organizacijskoga, i s oblikovnog aspekta, a najveći joj je nedostatak što u svojoj unutrašnjosti ne participira u doživljaju vanjskih otvorenih vidikovaca. Broj malih prozora kroz koje se pogled do Skradina ne prelazi broj prstiju jedne ruke.

Slika 11.

Razvoj lokacije odmorišta Krka u tri slike (2002. - 2005.)

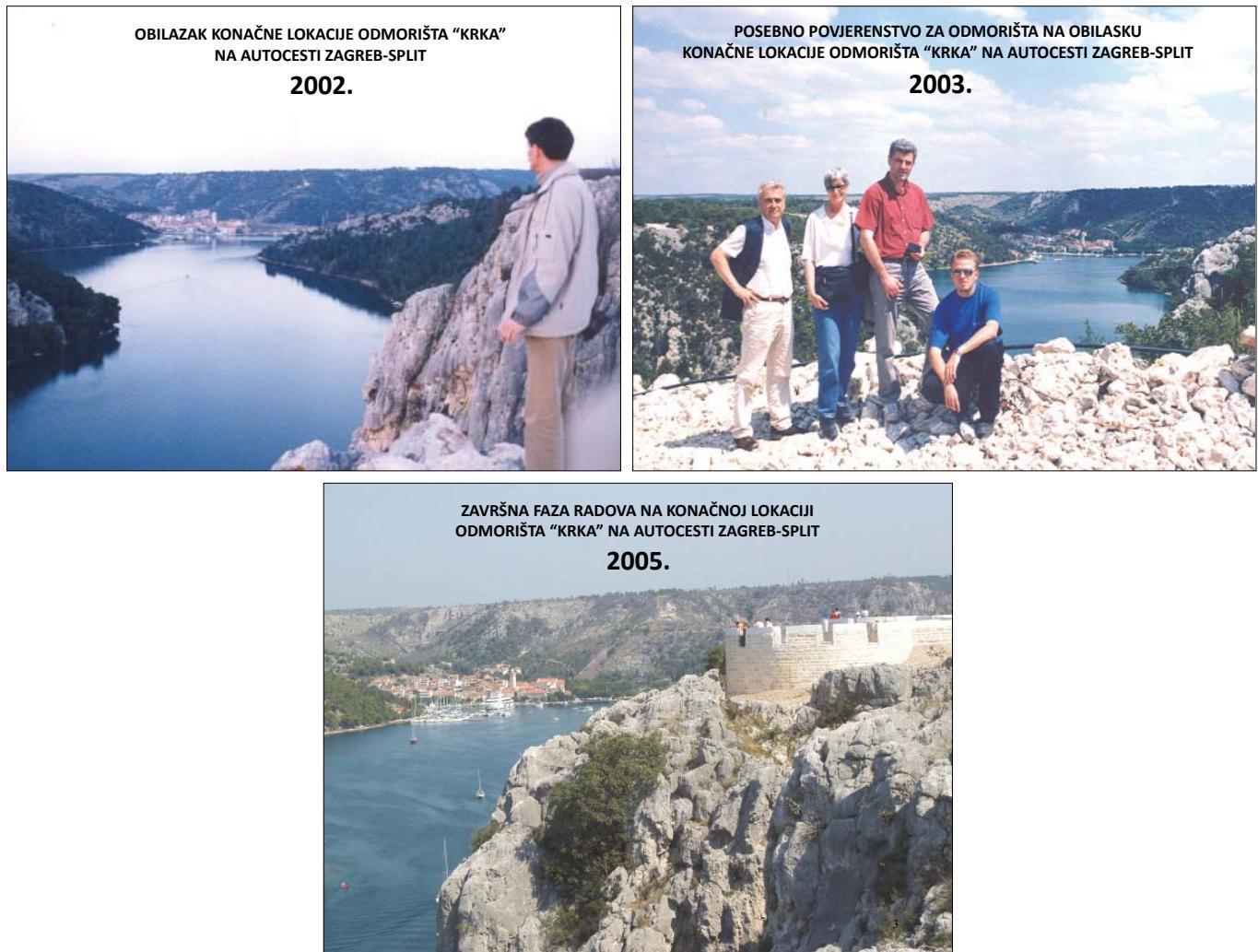


Foto: Kušen, E. (2002, 2003, 2005)

Prijedlog teorijskog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste

Opet se vraćamo na početak. Cestovno lice turizma još uvijek nije prepoznato ni nakon više od 20 godina. Sporadična istraživanja i akcije ne mogu rješiti ove probleme. Tijekom cijelog ovog razdoblja nametala se potreba izrade cjelovitog modela podizanja i rekonstrukcije odmorišta na hrvatskim autocestama, i s gledišta sigurnosti putovanja (integralnog odmora), i s gledišta osiguranja kvalitete turističkog doživljaja i povećanja atraktivnosti turističke destinacije kojom autocesta prolazi. Naime, potrebna znanja i spoznaje bili su prikupljeni, ali ne i vrednovani, metodološki organizirani, objavljeni i prihvaćeni od onih koji odlučuju o odmorištima na hrvatskim autocestama i državnim cestama.

Činilo se da je trenutak za izradu teorijskog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta na hrvatskim autocestama ipak nastupio 2005. godine. Takav teorijski model te je godine izradio autor ove knjige na poticaj Hrvatskih autocesta, u dobroj vjeri da će model poslužiti kao osnovica za donošenje stručnih odluka glede odmorišta kod izgradnje novih dionica hrvatskih autocesta (koridor Vc i Dugopolje – Ploče) te za rekonstrukciju postojećih autocesta (Zagreb – Dugopolje i Zagreb – Lipovac). Nažalost, Hrvatske su autoceste u ljeto 2005. godine otkazale takav preliminarni dogovor s Institutom za turizam. Autoru je preostala jedino satisfakcija da svoj prijedlog "Teorijskog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste" iduće godine objavi u časopisu Ceste i mostovi (3.8. Prijedlog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste).

Ovaj Teorijski model zasniva se na najboljim iskustvima europskih autocesta s naplatom cestarine te na posebnostima hrvatskog okruženja, pri čemu se nude ova načela:

- Odmorište prije svega mora osigurati uvjete za integralni odmor putnika
- Putnici se ne mogu odmoriti u stresnoj zoni
- Za odmor vozača kamiona s ležajevima treba osigurati posebne pogodnosti
- Odmorište valja strukturirati na dio koji služi gostima za kratko zaustavljanje i dio za dulji odmor
- S obzirom na mjesne prilike odmorište se osniva jednostrano za oba smjera ili obostrano, za svaki smjer posebno
- Oblik parcele odmorišta i njezina lokacija moraju biti takvi da se na njoj može dugoročno razviti kompleksna uslužna zona
- Cijelu parcelu odmorišta potrebno je otkupiti zajedno s ostalim potrebnim cestovnim zemljištem.

Definirani su primarna zadaća i svrha odmorišta:

- Doprinos sigurnosti putovanja
- Zadovoljavanje primarnih potreba putnika i vozila
- Zadovoljavanje dodatnih (humanih, turističkih) potreba putnika i vozila

Također su objašnjene moguće dodatne zadaće odmorišta:

- Na razini autoceste, kao trgovačkog društva, odmorišta bi trebala atraktivnošću svojega izgleda i svojih usluga privlačiti što više korisnika i tako pridonositi profitabilnosti autoceste na kojoj se nalaze
- Na razini regije kao turističke destinacije odmorišta trebaju najaviti i promovirati njezin turistički proizvod.

Model je opisan slojevito, na razini pojedinog odmorišta, i na razini cijele autoceste. U prvom dijelu utvrđeni su konstitutivni dijelovi odmorišta:

- Parcija odmorišta
- Antistresni tampon
- Blok benzinske crpke
- Eko-blok je alternativa za odmorišta bez benzinske crpke
- Zeleno parkiralište
- Integralni odmor
- Turističke atrakcije/atraktivnosti (sl. 12.)

Na razini autoceste:

- Preuzimaju se standardi o maksimalnim udaljenostima među pojedinim sadržajima na odmorištima
- Autocesta je "živi organizam" i odmorišta nisu jednako važna na svakoj lokaciji, ni po svojim prostornim značajkama, ni po svojim zadaćama.
- Neke lokacije odmorišta imaju simbolički potencijal "porte" u određeni širi prostor i jedna su od bitnih značajki za sagledavanje cijele autoceste kao organizma.
- Faze realizacije pojedinog odmorišta koordiniraju se na razini cijele autoceste.

Slika 12.

Turistička atrakcija, obala rijeke Spačve, uz terasu odmorišta Spačva na autocesti A3 Bregana – Lipovac



Foto: Kušen, E. (2012)

Načelno se svaka parcela na kojoj će se osnovati odmorište već tijekom otkupa zemljišta za izgradnju autoceste mora oblikovati tako da se može razvijati od stadija odmorišta do kompleksne uslužne zone sa svim navedenim konstitutivnim elementima. Fazni razvoj odmorišta određen je s nekoliko cjelovitih stadija:

- Stadij "0" obuhvaća rješavanje imovinskopravnih odnosa na parceli, obilježavanje i ogradijanje
- Stadij "A" obuhvaća izgradnju i uređenje parcele (antistresni tampon, prostor za blok benzinske crpke, zeleno parkiralište, integralni odmor, turistička atraktivnost)
- Stadij "B" obuhvaća izgradnju bloka benzinske crpke
- Stadij "C" obuhvaća izgradnju dodatnih sadržaja u prostoru integralnog odmora.

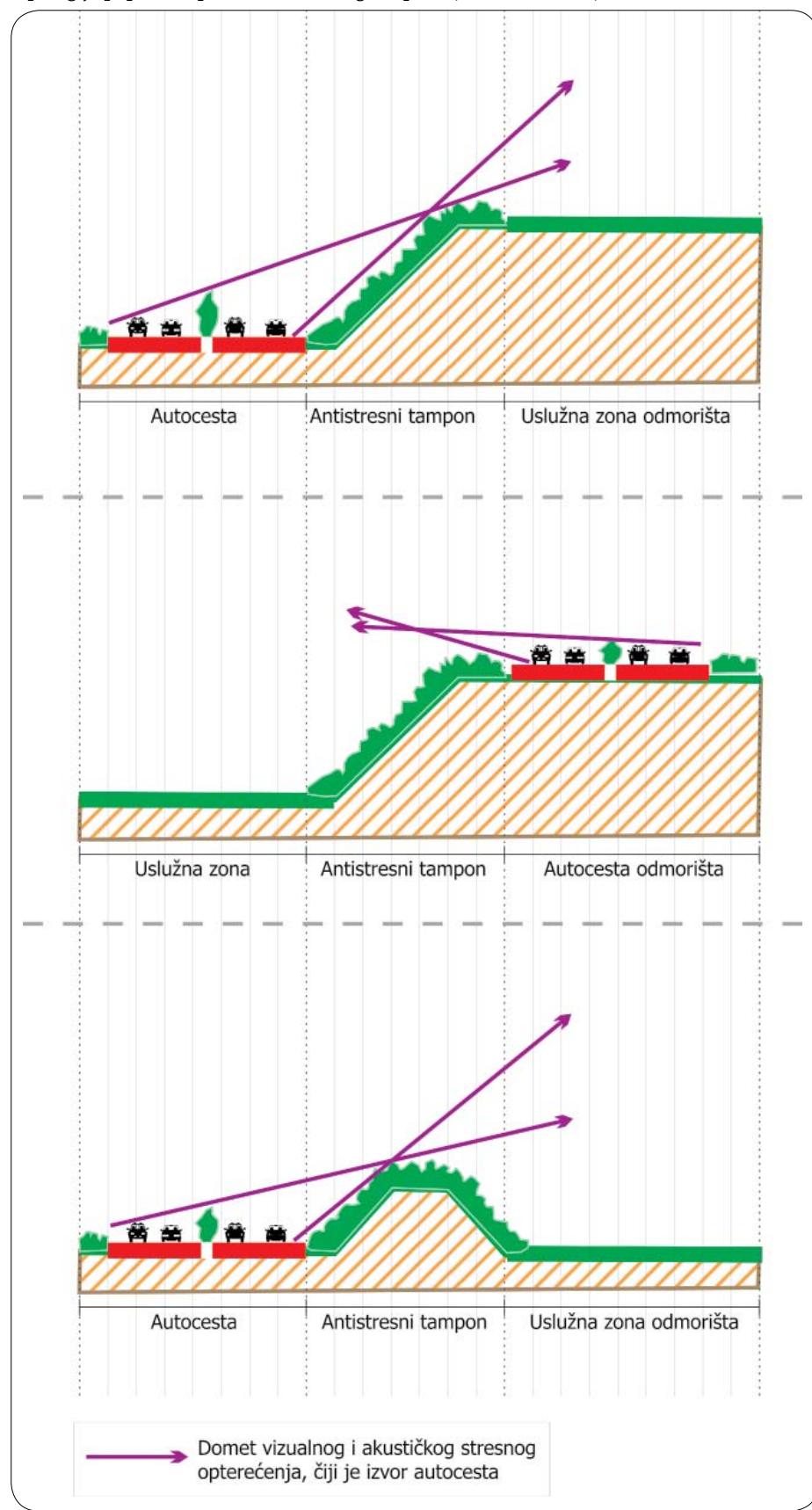
Model obuhvaća i neke druge teme, kao što su, primjerice, upravljanje odmorištem, oblikovanje odmorišta, lociranje odmorišta i slično. Za lakše razumijevanje Model sadržava šest složenih grafičkih prikaza:

- tipologija poprečnih profila antistresnog tampona,
- shematski prikaz bloka benzinske crpke,
- shematski prikaz eko-bloka,
- shematski prikaz osnovnih stadija razvoja odmorišta,
- shematski prikaz mogućega faznog razvoja stadija "A",
- shematski prikaz teorijskog modela i faznog opremanja odmorišta uz autoceste s naplatom cestarine.

Za primjer se u nastavku prikazuje tipologija poprečnih profila antistresnog tampona (sl. 13.) i shematski prikaz mogućega faznog razvoja stadija "A" (sl. 14.).

Slika 13.

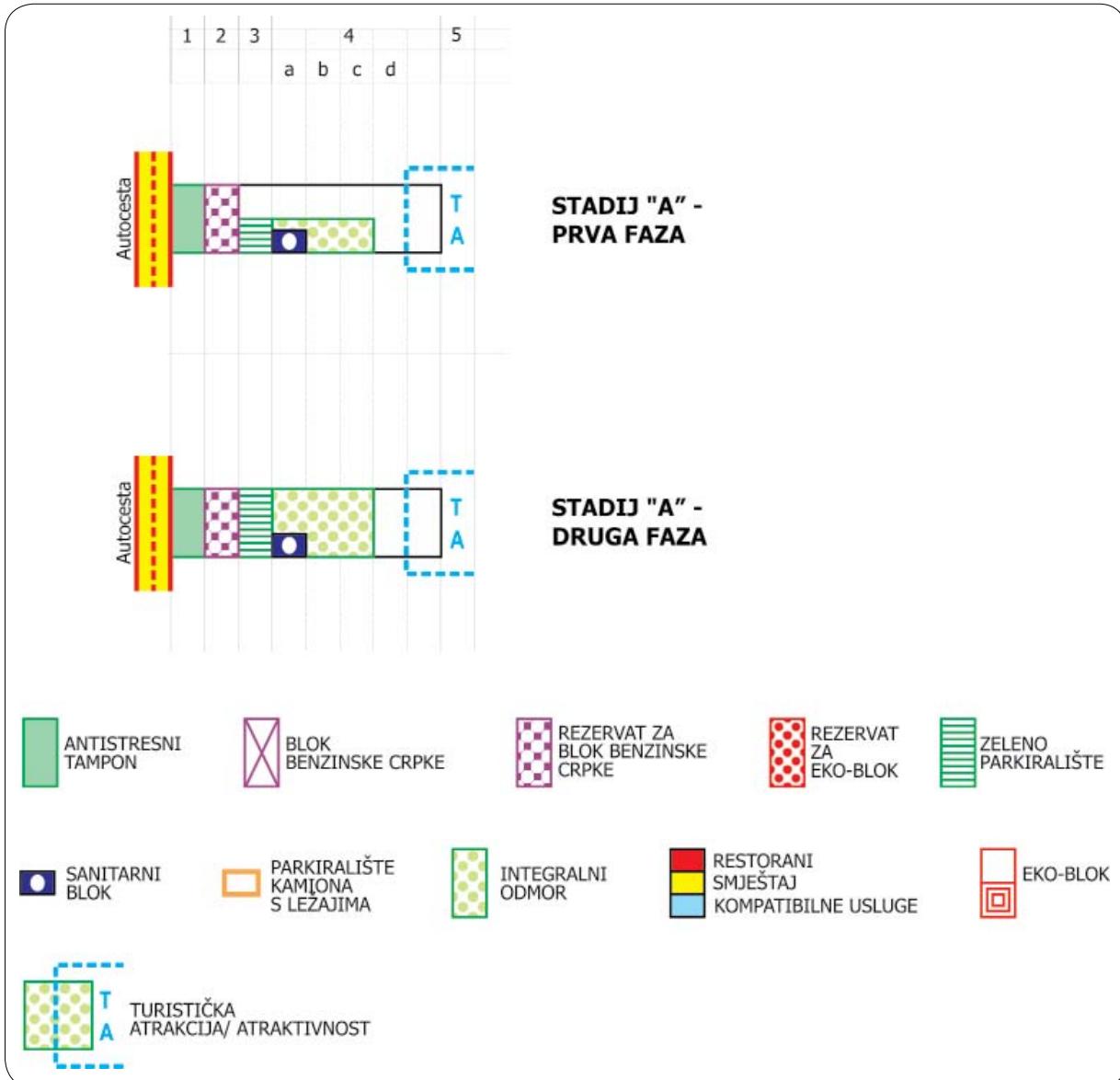
Tipologija poprečnih profila antistresnog tampona (Autor Kušen, E.)



Izvor: Kušen, E. (2006) Prijedlog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste, Ceste i mostovi, vol. 52, br. 1-6, str. 124.

Slika 14.

Shematski prikaz mogućega faznog razvoja stadija "A" (Autor Kušen, E.)



Izvor: Kušen, E. (2006) Prijedlog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste, Ceste i mostovi, vol. 52, br. 1-6, str. 128

Ovaj Teorijski model lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste naišao je na zanimanje pojedinih stručnjaka, primjerice, prof. Legac (2006) ga navodi u svojoj knjizi "Cestovne prometnice I." kao literaturu na koju se knjiga poziva¹¹.

Odmorišta u turističkom informiraju

Odmorišta na autocestama, koja posjećuje mnogo putnika, značajan su promidžbeni, osobito reklamni resurs. U zdravim tržišnim uvjetima taj se resurs obilno koristi, za što smo morali potražiti primjer u inozemstvu, u susjednoj Sloveniji (sl. 15.). Tako je na odmorištu Lom Zapad na autocesti Ljubljana – Koper, svoje promidžbene poruke, plasirala jedna jaka slovenska turistička tvrtka u obliku džamboplakata s pripadajućom (likovnom) instalacijom. Ovo je primjer kreativne višežnačne reklamne poruke, koja na odmorištu na maksimalno sugestivan način, turiste koji su se zaustavili na odmorištu, obavještava da se približavaju vrhunskoj slovenskoj turističkoj atrakciji, nudeći im da sjednu u repliku sjedala iz vlaka koji vozi dijelom znamenite špilje Postojne. Ta su sjedala osobiti mamac za malu djecu, koja će sigurno uspjeti rastresenim roditeljima usmjeriti pozornost na golemu fotografiju s porukom o Postojnskoj jami u kojoj, jedinoj na svijetu, turiste vozi vlak.

¹¹ Legac, I. (2006) Cestovne prometnice I., Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, str. 140.

jednica ili pak resor u čijem je djelokrugu slovenski turizam odnosno cestovni promet ili pak izravno turističko gospodarstvo (3.11. Konkurentnost pratećih uslužnih objekata na hrvatskim cestama).

Promidžbeno mrtvilo na odmorištima uz hrvatske autoceste upućuje na dva uzroka, s jedne strane, na gospodarski nekreativno ponašanje onih koji upravljaju odmorištima, a, s druge strane, na neinventivnost i neagresivnost onih koji raspolažu sredstvima za reklamu. Osim toga, turisti očekuju da na odmorištima uz auto-ceste pa i neke državne ceste budu informirani, poglavito o turističkim atrakcijama u turističkoj destinaciji kojom autocesta prolazi te o uvjetima njihova obilaska. Nama konkurentske zemlje to odgovorno čine zahvaljujući suradnji menadžmenta autocesta i turističkih zajednica koje upravljaju turističkim destinacijama kojima autocesta prolazi. Na hrvatskim autocestama takve su akcije rijetke i uglavnom se svode na postavljanje infopanoa s turističkim kartama pripadajućih županija na pojedina odmorišta. Usputnim zapažanjima evidentirane su takve karte na autocesti A2 Zagreb – Macelj na odmorištu Sveti Križ Začretje Zapad, na autocesti A4 Zagreb – Goričan na odmorištu Ljubešćica Zapad, na autocesti A3 Bregana – Lipovac na odmorištu Plitvice Jug (Zagreb) i na odmorištu Bošnjaci Sjever i Jug te na autocesti A1 na odmorištu Dobra Zapad, na odmorištu Modruš Istok i na odmorištu Marune.

Slika 15.

Odmorište Lom na autocesti Ljubljana – Koper (Trst), Slovenija: velika fotografija dijela Postojnske jame s vlakićem u prirodnoj veličini, s autentičnim sjedalima ispred fotografije i tekstom "Postojnska jama – jedini špiljski vlakić na svijetu".



Foto: Kušen, E. (2011)

Ipak, i u hrvatskom turizmu bilo je ideja, inicijativa pa i akcija povezanih s time kako na cesti pobuditi interes putnika za okolne turističke atrakcije pa i cijele turističke destinacije, međutim, izostajala je završnica, njihova izvedba na terenu, na odmorištima. Primjerice, u potrazi za načinom animiranja turista, Hrvatska turistička zajednica provela je nekoliko ciljanih akcija. Jedna od njih, pod nazivom "Pogledaj oko sebe, doma je najljepše", rezultirala je tiskanjem turističke karte koja između ostalog detaljnije prikazuje 10 prostorno-turističkih cjelina Hrvatske, od kojih svaka ističe šest najvažnijih turističkih atrakcija. Inzistiranje na istom broju atrakcija za svaku spomenutu cjelinu bio je vjerojatno razlog da je u sjevernoj Hrvatskoj izostavljena Marija Bistrica, hrvatsko nacionalno svetište, koje godišnje pohodi oko 800.000 vjernika i turista.

Bez obzira na ovu primjedbu, ovo je ipak vrijedna publikacija s elementarnim podacima o ključnim turističkim atrakcijama koje se turistima preporučaju za obilazak tijekom putovanja automobilom po Hrvatskoj. Dakako da za korištenje ovih preporuka, u praksi na terenu, uz ceste mora biti korektno izvedena standardna turistička

signalizacija, ali i na svim odmorištima i drugim PUO-ima mora biti ustrojen sustav informiranja i animiranja turista da posjete neku od turističkih atrakcija predviđenih ovim projektom, ali i pokoju drugu, naoko manje važnu turističku atrakciju.

Navedena akcija HTZ-a dio je šireg projekta pod nazivom "Projekt podizanja razine konkurentnosti turističkih sadržaja uz glavne cestovne prometnice Republike Hrvatske", koji je po narudžbi Ministarstva mora, turizma, prometa i razvijanja realiziran 2006. godine. U tom projektu izričito piše da je promidžbu i informacije o ovim sadržajima, između ostalog, potrebno širiti preko "benzinskih postaja koje se nalaze u sklopu pratećih uslužnih objekata na autocesti". Dakako, ništa od toga nije realizirano na terenu, jer su za realizaciju ove direktive potrebnii brojni prateći uvjeti, znanja i vještine koji su tema ove knjige. Evo kako je krhko znanje o cestovnom licu turizma!

Osim toga, na odmorištima uz hrvatske autoceste ne postoje panoci s prikazom razmještaja sadržaja koji se na odmorištu nude, što je u konkurenčkim zemljama uobičajeno. Kakva-takva iznimka je odmorište Spačva na autocesti A3 Bregana – Lipovac, koja ima takav plan na infopanou (sl. 16.). Osim toga, na ovom su odmorištu uređene i prostorije za klanjanje islamskih vjernika (Ascit).

Slika 16.

Plan rasporeda dijela sadržaja na odmorištu Spačva na autocesti A3 Bregana - Lipovac



Foto: Kušen, E. (2012)

U informiranju turista o odmorištima posebnu ulogu imaju autokarte. Kao relevantne autokarte Hrvatske valja izdvojiti HAK-ovu interaktivnu kartu Hrvatske i standardnu autokartu Hrvatske (1:500000) u izdanju Auto karte Trsat. Spomenuta interaktivna karta HAK-a nudi lokacije blokova benzinskih crpki s upisanim imenima pripadajućih naftnih kompanija, ali ne i imena samih odmorišta niti oznake drugih sadržaja na njima. Odmorišta koja se nalaze u zaštićenim područjima i ne sadrže blok benzinske crpke, primjerice Gacka, Marune i Krka, za ovu kartu i ne postoje. S druge strane, spomenuta standardna autokarta, što se tiče općih informacija koje takva karta treba pružiti automobilistima, na europskoj je razini, ali u njoj o pratećim uslužnim objektima, osobito odmorištima uz autoceste, nema ni znaka niti riječi.

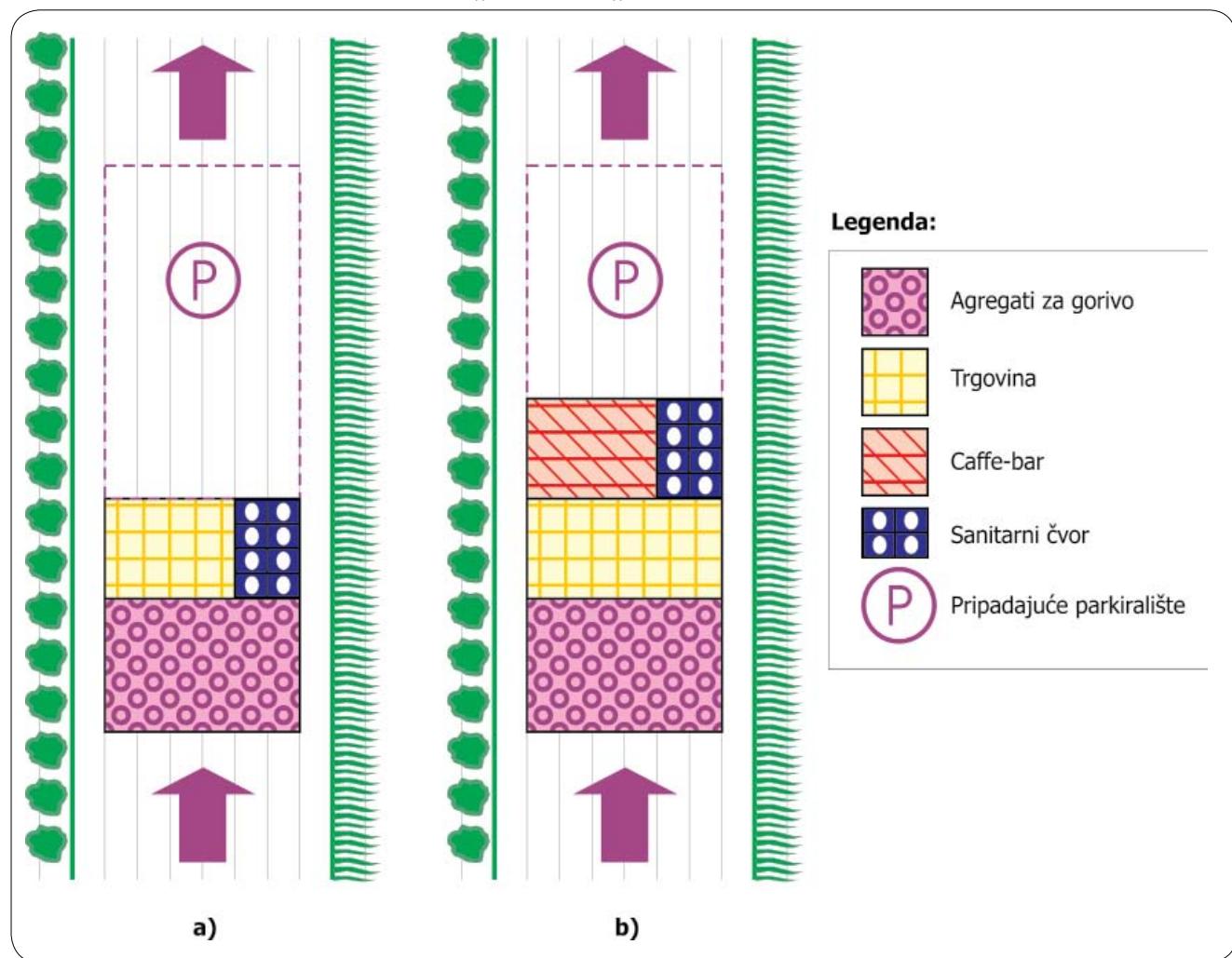
Mnogi će smatrati da je nedostatnost podataka o PUO-ima na autokartama beznačajna jer postoje brojni drugi mediji za takve informacije, primjerice, podaci ugrađeni u uređaje za cestovnu navigaciju, što može biti samo djelomično točno jer, s jedne strane, dok ima dovoljan broj kupaca autokarata, njima, za to odgovorni, trebaju u ovom mediju pružiti odgovarajuće informacije o lokaciji, sadržaju i nazivu PUO-a na cestama u Hrvatskoj. Osim toga, još uvjek nisu obavljena odgovarajuća istraživanja o tome što od podataka o PUO-ima u Hrvatskoj sadrži spomenuti navigacijski sustav (3.11. Konkurentnost PUO-a na hrvatskim cestama).

Odmorišta uz ostale ceste

Sadašnji razvoj PUO-a uz državne ceste znatno zaostaje za konkurenckim europskim zemljama, i u programskom i organizacijskom, i u oblikovnom, a osobito u lokacijskom pogledu. U isto vrijeme, u praksi se spontano afirmirao suvremenih blok benzinske crpke i servisna cestovna aglomeracija.

Slika 17.

Shematski prikaz bloka benzinske crpke: a) bez *caffé-bar*, b) s *caffé-barom* (Autor Kušen, E.)



Izvor: Kušen, E. (2006) Prateći uslužni objekti izvan autocesta, Ceste i mostovi, vol. 52. br. 10-12. str. 102.

Nekim državnim cestama ni izgradnja cjelovitog sustava autocesta u Hrvatskoj neće odreći njihovu, poglavito turističku važnost, primjerice Jadranskoj, Ličkoj i Podravskoj magistrali, te njihovim poprečnim poveznicama. Stoga se pratećim uslužnim objektima uz ostale ceste, u teoriji i praksi, treba posvetiti mnogo veća pozornost glede njihove važnosti za sigurnost putovanja, zadovoljstvo putnika i njihovu turističku funkciju, osobito kada je riječ o državnim cestama, ali i nekim drugim, za turizam važnim cestama.

Posljedica navedenoga, u odnosu na stanje konkurenckih europskih cesta, nezadovoljni su putnici i značajno manji gospodarski učinci takvih objekata od realno mogućih. Stoga je nužno unaprijediti dosadašnji način planiranja i izgradnje PUO-a uz državne ceste u Hrvatskoj, a u skladu s najnovijim spoznajama i iskustvima konkurenckih zemalja.

Usprkos svemu, u praksi izgradnje PUO-a u Hrvatskoj mogu se prepoznati i neki pozitivni pomaci. Sve se više na terenu afirmira, slično kao i na autocestama, blok benzinske crpke, koji se primarno sastoji od agregata za gorivo, trgovine i sanitarnog čvora (sl.17.), a često mu se pridodaje i caffé-bar, osobito ako crpka radi 24 sata. Takvi objekti pridonose kvaliteti putovanja turista po cestama uz koje su smješteni ovakovi PUO-i, ali i kvaliteti života lokalnog stanovništva koje tim objektima gravitira.

Osmisljeni razmještaj PUO-a uz ostale ceste u Hrvatskoj ne postoji. Sve se svodi na inicijativu investitora i mešetara da se nađe lokacija koja odgovara propisanim uvjetima i interesima investitora. Takav pristup već u početku eliminira sve objektivno poželjne lokacije uz državne, a iznimno i županijske ceste, koje se nalaze izvan granica građevinskog područja.

Pravi problem jest u tome da se 30 do 50 ključnih potencijalnih lokacija PUO-a uz državne ceste u Hrvatskoj dijelomice nalaze izvan granica građevinskog područja. Način utvrđivanja građevinskog područja i građenje izvan njegovih granica načelno omogućavaju izgradnju PUO-a i izvan naselja, ali pod uvjetom da se najprije izradi sektorski cestovni plan i program za takve lokacije (Hrvatske ceste), te da se zatim, nakon usuglašavanja i po propisanoj proceduri, lokacije iz sektorskog prijedloga ukjuče u odgovarajuće prostornoplanske dokumente.

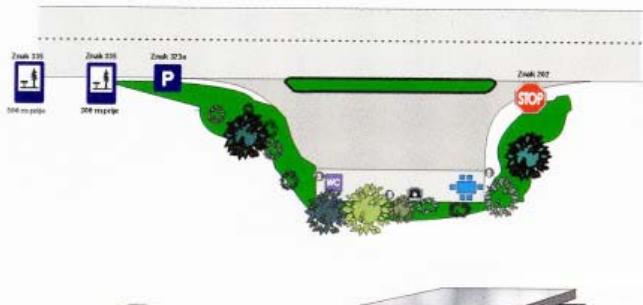
Stalno promišljajući o temi pratećih uslužnih objekta uz ostale ceste, gotovo zaboravljamo da benzinska crpka, trgovina i, eventualno, ugostiteljski objekt, nisu jedini koji čine cestovne prateće uslužne objekte izvan autocesta. Ovdje se valja prisjetiti rada inženjera Balde Bakalića, koji, s osobitim senzibilitetom za mala odmorišta, djeluje u splitskoj ispostavi Hrvatskih cesta. O tome svjedoče brojni izvedeni primjeri takvih njegovih odmorišta, koja su oblikovana prirodno i organski su vezana za okoliš i nisu iznuđena nikakvim birokratski zadanim shemama (sl 18.). Takav je pristup osobito važan za opremanje turističkih, panoramskih i nekih povijesnih cesta, koje su u tom smislu znatno osjetljivije negoli vrlo frekventne državne ceste, kojima se u pravilu bavimo.

Slika 18.

Na predjelu Dupci državne ceste Omiš – Makarska 1991. godine uređeno je malo odmorište za putnike u skladu s konceptom prikazanim na skici



SKICA ODMORIŠTA



SALONITNA CIJEV ZA OTPATKE

STOL SA KLUPAMA

Izvor: Bakalić, B. (2003) Odmorišta na državnim cestama, Ceste i mostovi, vol. 49. br. 1-2, str. 80-83

Pretvaranje putovanja u turistički doživljaj te korištenje PUO-a za promociju kraja kroz koja cesta prolazi, ali i cijele turističke ponude Hrvatske, treba biti dugoročni strateški cilj opremanja državnih cesta odgovarajućim brojem PUO-a, optimalno raspoređenim te sadržajno i oblikovno programiranim u skladu s navedenim ciljevima.

2.2. O drugim cestovno-turističkim temama

Osim preko odmorišta na autocestama i državnim cestama, turisti stupaju s cestovnim prometnicama u specifične "odnose" i na druge načine. Moguće fascinacije putnika cestom i svime onim što ju okružuje, kao i onim na što ih asocira, su brojne.

Krajolik koji promiče uz cestu važan je čimbenik za oblikovanje turističkog doživljaja putnika. On svojim prirodnim i kulturnim sastavnicama nosi značajnu poruku o identitetu turističke destinacije kojom cesta prolazi. Neke konkurentske zemlje ovo saznanje ne promatraju pasivno i ne prepuštaju slučaju. Primjerice, francusku autocestu koja od Azurne obale vodi prema Parizu na jednom dijelu, iza Avignona, obostrano prati serija golemih srednjovjekovnih kraljevskih panoa na kojima su bijelom bojom naslikane vedute dijelova krajolika (dvorci, usamljena naselja, geomorfološki spomenici), koji će se uskoro ukazati putniku. Ovakav "strip", čije "sličice" prate autocestu i osim crteža sadrže i njihove opise, njihova imena i druge informacije, animira turiste i interpretira im krajolik koji uz njih promiče.

Neke su ceste turistički privlačnije od drugih i one su same potencijalne turističke atrakcije, koje mogu, uz odgovarajući interpretacijski postupak, postati realne turističke atrakcije, kao primjerice, panoramske ceste, povijesne ceste i slično. Veliki cestovni zahvati u prostoru, ako su kreativno osmišljeni, mogu polučiti veće turističke atrakcijske učinke od štete koju eventualno mogu prouzročiti na okolišu. Tu su mogućnost pojedine konkurentske zemlje obilno iskoristile.

Ipak, turističku privlačnost ceste treba promatrati kroz njezin cjelokupni povijesni razvoj, od pješačke staze do suvremene autoceste. Pješačke staze i putovi su kroz povijest imali mnogo veće značenje negoli nam se to danas čini. Antička "Maratonska staza" imala je 42 km, a samo jedan krak srednjovjekovnoga hodočasničkog puta, od francuske granice do Santiaga de Compostele u Španjolskoj, imao je 800 km, a od Pariza gotovo 1500 km, a ima i danas. Glavni krakovi Bistričkih romarskih (hodočasničkih) putova, s ishodištem u Mariji Bistrici, imaju zajedno oko 250 km. Planinarski putovi su po svojoj duljini u Hrvatskoj, ali i u svijetu, za pješake najrespektabilniji.

Poznata su putovanja ljudi uz pomoć životinja, jahanjem konja, magaraca i deva. U kršćanskoj se tradiciji ističe putovanje Svete obitelji (Isus, Marija i Josip) na magarcu u Betlehem na popis stanovništva. Karavanski su putovi, kojima su životinje prenosile poglavito robu, imali primarno gospodarsku ulogu. Valja se sjetiti legendarnih putova kao što su, primjerice, Put svile i Jantarski put.

Slika 19.

Očuvani dijelovi trase rimske ceste s jasno usječenim kolotrazima u kamenu kod Smoleča (Trilj), na cestovnom pravcu Salona - Telurij - Narona, izgrađeni u prvom stoljeću nove ere



Foto: Ursić, L. (2012)

Za korištenje zaprežnih kola trebale su, međutim, biti izgrđene ceste višega tehničkog standarda. Tragovi prostrane mreže rimskih cesta, koja je bila namijenjena zaprežnim kolima, još se i danas nailaze u многим dijelovima Hrvatske (sl. 19.). Zapravo, cijela se hrvatska cestovna mreža, osim autocesta i nekih drugih suvremenih cesta, spontano razvila na osnovi potreba zaprežnih kola. Legendarna Lujziana, izgrađena prije 200 godina za kretanje zaprežnih kola, još se i danas na pojedinim dijelovima koristi kao državna (automobilska) cesta koja povezuje Karlovac i Rijeku.

Suvremeni se turizam, u potrazi za novim turističkim atrakcijama i novim turističkim proizvodima, sve više okreće izvedenim turističkim atrakcijama, označenim sintagmom "tematski putovi", odnosno "kulturni putovi". Riječ je o pješačkim, konjaničkim, biciklističkim, kočijaškim, automobilskim ili, iznimno, mješovitim prometnicama. To su turistički posebno opremljene staze, putovi ili ceste, kojima se kreću tematski opredijeljeni turisti (4. Turističke staze, putovi i ceste). U ovom slučaju govorimo o posebnoj vrsti turističkih atrakcija poput: turističkih staza, turističkih putova i turističkih cesta.

Pješački putovi i staze čine posebnu grupu ovih turističkih atrakcija. To mogu biti, primjerice, hodočasnički putovi, planinarski putovi, trekking, jogging i trim-staze, šetnice (uz more – *lungo mare*), lječilišne staze, poučne staze, turističke (osigurane) penjačke staze i slično. Već sami nazivi tih atrakcija govore o njihovoj tematskoj usmjerenosti: vjerskoj, planinarskoj, sportsko-rekreacijskoj, odmorišnoj, zdravstvenoj, edukacijskoj ili avanturičkoj.

Biciklistički i konjanički putovi i staze tematski su pretežito usmjereni na sportsku rekreaciju i razgledavanje dijelova turističke destinacije. Stoga kod turističkoga korištenja bicikla valja razlikovati njegovo rekreacijsko od prometnoga korištenja. U prvom slučaju bicikl se koristi u osnovnoj turističkoj destinaciji u kojoj je turist smješten, a u drugom slučaju bicikl služi kao prometno sredstvo na putu do turističke destinacije, odnosno na kružnom putovanju od jedne do druge turističke destinacije. U potonjem riječ je o automobilskim prometnicama s niskim intenzitetom prometa koje pod posebnim uvjetima mogu prihvati i bicikle¹².

Zaprežna vozila mogu se koristiti na poljskim i šumskim putovima i stazama te lokalnim cestama koje su u pravilu, tematski određeni kulturom života i rada lokalnoga ruralnog stanovništva.

U svijetu se javlja inicijativa za kreiranje kompleksnih turističkih putova koji povezuju zelena središta većih i velikih gradova s atraktivnim zelenim prostorima, osobito zaštićenim dijelovima prirode u izvangradskom području. Riječ je o "zelenim putovima", spletu više turističkih prometnica s kojih je isključen motorni promet. Zeleni put tako može sadržavati pješačke, biciklističke, konjaničke staze i putove te dijelove putova kojima se mogu kretati zaprežna vozila, ali i veslačke staze ako zeleni put prati vodotok. Godine 2009. dovršena je studija za osnivanje i uređenje prvog hrvatskoga zelenoga puta, od slovenske granice, Harmice, do Šibenika (4.2. "Zeleni put", hrvatska ekološka magistrala).

Turističke ceste su ceste koje su na prikidan način interpretacijski opremljene za tematski opredijeljene turiste, koji se kreću motornim vozilima, i čine najbrojniju skupinu među turističkim stazama, putovima i cestama. To je skupina koja može izazvati prilično nedoumica zbog korištenja sličnih termina. S jedne strane, to su "turističke ceste", a, s druge, strane, to su "tematski putovi" i "kulturni putovi". Turističkim cestama smatraju se ceste uz koje se nalaze turističke atrakcije, istorodne ili raznorodne. Takve ceste su atrakcijske cjeline, imaju svoj početak i kraj, a obilazi ih se u kontinuiranoj vožnji motornim vozilom. One su istodobno turističke atrakcije i turistički proizvodi, imaju sustav obilježavanja i interpretacijski sustav te odgovarajući promidžbeni materijal, a zna se tko njima upravlja. To su primjerice, vinske ceste, ceste maslina, ceste meda, ceste šljivovice, ceste kućne radinosti i slično.

Riječ "put", kada se prevede sa stranog jezika (engl. way, njem. weg, tal. cammino, franc. route) može značiti i stazu, i put, i cestu, pa u tom smislu kada govorimo o tematskom putu ili kulturnom putu, ne mora biti jasno je li riječ o stazi, putu ili cesti, ali je bitno njihovo tematsko određenje i njihovi učestali obilasci. Nesporazumi nastaju kada se pod tematskim ili kulturnim putom podrazumijeva tematski osmišljeni itinerar¹³, koji po određenoj logici sadrži zanimljive postaje (turističke atrakcije), koje se ne moraju obilaziti određenim redoslijedom niti je način i smjer dolaska do njih obavezan. Takvi itinerari mogu biti vrlo dugački i prelaziti nacionalne granice pa se vrlo rijetko odjednom prolaze u cjelini. Stoga je potrebno istaknuti da tematski put ili kulturni put može biti konkretna prometnica koja se odjednom obilazi cijela, a ako je to samo ruta koja obuhvaća odabrane turističke atrakcije na više različitih cesta, onda se ona obilazi po nekom od odabranih programa.

¹² Biciklistički promet na području RZ Alpe – Jadran (1992.), Ministarstvo graditeljstva i zaštite okoliša RH, Zagreb

¹³ Itinerar, lat., – opis nekog puta s podacima o stajalištima i udaljenostima

Na kraju, ceste, odnosno njihovi dijelovi te povijest njihova nastanka i korištenja mogu činiti atrakcijsku osnovicu za kreiranje specifičnih cestovnih turističkih atrakcija pa i cjelovitih cestovnih turističkih proizvoda. U praksi postoje slučajevi u kojima su kao osnovica iskorišteni, primjerice, atraktivnost izgradnje i korištenja povijesne ceste Lujzijane, koja je prije 200 godina, preko Gorskog kotara, povezala Karlovac i Rijeku (5.2. Drevna Lujzijana, turistički brend 21. stoljeća), ili pak slučaj korištenja ostataka antičke mreže rimske cesta na širem prostoru grada Benkovca, kao osnovica kreiranja sustava kretanja turista na ovom području (5.1. Antičke ceste kao okosnica razvoja turizma – Benkovački miljokazi).

2.3. O izboru i sadržaju članaka

Naslovom ove knjige **Turisti i ceste** već je predodređen sadržaj članaka koji će moći biti u nju uvršteni. Odabrani članci su unutar knjige, prema temi koju obrađuju, podijeljeni u **četiri funkcionalne cjeline**: **prva**, poglavljje 3. Članci o odmorištima (PUO-ima), sadržava jedanaest članaka koji se poglavito bave pratećim uslužnim objektima uz autoceste i državne ceste, **druga**, poglavljje 4. Članci o turističkim stazama, putovima i cestama, u pet članaka problematizira aktualnu turističku temu vezanu za stvaranje izvedenih turističkih atrakcija kao što su primjerice, tematski putovi i kulturni putovi, **treća**, poglavljje 5. Članci o cestovnim turističkim proizvodima, sadržava samo dva članka, s primjerima povijesnih cesta, odnosno njihovih dijelova, koji su poslužili kao atrakcijska osnova za kreiranje novih turističkih proizvoda, i **četvrta**, poglavljje 6. Članci o turističkim cestovnim izazovima, također u dva članka, prikazuju primjere kako određeni cestovni zahvati mogu imati značajan utjecaj na razvoj turizma u osjetljivim dijelovima prostora.

Svaki od ovih članaka na svoj način propituje temu Turisti i ceste. U nastavku će se sažeto prikazati sadržaj i posebnosti svakog od njih:

3.1. Autocesta – zrcalo zemlje kratak je članak iz dvije kolumna koji objašnjava rezultate ankete putnika provedene u kolovozu 1990. godine na cestovnom pravcu M-1, između Zagreba i Županje, prema kojima se loša slika odmorišta uz ovaj pravac kod stranaca neizbjježno odražava na imidž cijele zemlje.

3.2. Autocesta kao turističko odredište također je kratak članak koji u usporedbi sa stvarnošću na našim autocestama i ondašnjim magistralnim cestovnim pravcima, iznosi fascinantno stanje ponude na francuskim autocestama na samom početku 90-ih godina prošlog stoljeća, koje same za sebe, s postojećom ponudom na svojim odmorištima, mogu biti privlačno turističko odredište.

3.3 Prateći objekti uz autoceste, koliko se zna, prvi je članak u nas koji donosi osnovne karakteristike ponude s europskih autocesta s naplatom cestarine i naznake djelovanja sustava koncesionarskih društava koja njima gospodare. Upozorenje je na vrijedna francuska iskustva.

3.4. Značenje lokacije pratećih uslužnih objekata – domaća i inozemna iskustva preneseno je izlaganje autora ove knjige s okruglog stola koji je 2002. godine organizirao Institut za turizam u suradnji s Hrvatskim društvom za ceste VIA VITA u Zagrebu pod nazivom "Prateći uslužni objekti uz ceste u Hrvatskoj". Tekst se bavi poglavito pitanjima lokacije PUO-a uz autoceste i državne ceste, propitujući domaća i najbolja inozemna iskustva, uz konstataciju da osnovna zadaća odmorišta treba biti osiguranje uvjeta za kvalitetan holistički shvaćen odmor putnika, što je poglavito sigurnosno pitanje i doprinos sigurnosti u prometu.

3.5. Aktualnost prvih istraživanja na cestovnom pravcu Bregana – Lipovac pregledni je članak u kojem je prikazana studija slučaja "Raspored i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu M-1 u Hrvatskoj te upravljanje autocestom kao sistemom ponude". Istraživanje, koje se odnosilo na konkretnu trasu Bregana – Lipovac i stanje u razvijenim europskim zemljama, obavio je Institut za turizam 1990. godine. Takvo istraživanje, po sadržaju i opsegu, nije se kasnije ponovilo pa je većina njegovih rezultata aktualna i danas nakon 22 godine.

3.6. Prateći uslužni objekti uz autocestu Zagreb – Split opširan je pregled problematike PUO-a u Hrvatskoj u vrijeme intenzivne izgradnje autoceste A1 Bosiljevo – Dugopolje (Zagreb – Split), potaknut sudjelovanjem autora u izradi "Recenzije projekata PUO-a na autocesti Bosiljevo – Sv. Rok – Split" Urbanističkog instituta Hrvatske (2003). Pretežiti dio teksta posvećen je promišljanju modela i mjerila za optimalno opremanje hrvatskih autocesta PUO-ima kako bi se mogla izraditi argumentirana Recenzija. Tom je prigodom predloženo da se odmorište Krka pomakne na sam rub kanjona istoimene rijeke u skladu s rezultatima istraživanja Instituta za turizam u studiji "Turistička valorizacija Nacionalnog parka Krka" iz 2003. godine. Tu je već bila

postavljena osnova kasnijem autorovu teorijskom modelu lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste.

3.7. Razvoj pratećih i uslužnih djelatnosti u funkciji korisnika cesta svojevrstan je izvještaj s Četvrtoga hrvatskoga kongresa o cestama, koji je održan 2007. godine u Cavatu, a odnosi se na rad Okruglog stola posvećenog pratećim uslužnim objektima. Drugi dio teksta prezentira dokumentaciju vezanu za ideju kreativnog rješenja odmorišta Cetina, na autocesti A1, koje je tada bilo aktualno, a kasnije se od njega odustalo.

3.8. Prijedlog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste izvorni je autorski teorijski model lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste. Uvodno se obrazlaže postojeće stanje, teorija i praksa, uzori i izvori te problemi vezani za "stresnu zonu" prometnice s mogućim rješenjem "antistresnog tampona". Nakon iznošenja zadaće i svrhe odmorišta uz autoceste s naplatom cestarine, izdvajaju se konstitutivni elementi odmorišta (parcela, antistresni tampon, blok benzinske crpke (alternativno eko-blok), "zeleno parkiralište", integralni odmor i turistička atrakcija/atraktivnost odmorišta. Grafički je dan shematski prikaz razvoja kompleksnoga teoretskog modela i faznog opremanja odmorišta uz autoceste s naplatom cestarine u Hrvatskoj. Posebno su obrađeni stadiji razvoja zone odmorišta te napuci vezani za upravljanje odmorištem, oblikovanje odmorišta te njegovu izgradnju i uređenje.

3.9. Veliko pospremanje na odmorištima talijanskih autocesta svojevrsna je autorska fotoreportaža s talijanskih autocesta snimljena 2007. godine, koja sadrži funkcionalno stručno tumačenje. Riječ je o 40 godina starim odmorištima uz talijanske autoceste, koje, s jedne strane, više potpuno ne zadovoljavaju suvremene potrebe putnika, a, s duge strane, nemaju mogućnosti za daljnje prostorno proširenje. Na talijanskim je odmorištima putnicima bio na velikim panoima prikazan projekt njihove rekonstrukcije, investicija teška jednu milijardu eura, a trebala se realizirati u razdoblju od 2005. do 2009. godine.

3.10. Prateći uslužni objekti izvan autocesta, tekst je koji upozorava da osim odmorišta uz autoceste postoje i PUO-i uz državne i druge ceste, da oni mogu biti manjih dimenzija i doslovno svedeni samo na funkciju odmorišta, te da su u tom smislu osobito zahtjevne panoramske, turističke i povijesne ceste.

3.11. Konkurentnost PUO-a na hrvatskim cestama jest članak koji se zasniva na pripremi i izradi Glavnog plana i Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske, čiji je izrađivač Institut za turizam, pri čemu se osobita pozornost posvećuje konkurentnosti hrvatskoga turističkog proizvoda, u što je, između ostalog, uvršteno i konkurenčko vrednovanje pratećih uslužnih objekata na hrvatskim autocestama i državnim cestama. Rekapituirana su sva znanja i spoznaje prikupljeni u posljednjih 20-ak godina o ovoj temi, s osvrtom na propuštene šanse da se u posljednjem bumu izgradnje autocesta optimalno lociraju, programiraju i oblikuju odmorišta uz izgrađene dionice, s detaljnijim osvrtom na neke od njih. Osim toga, dotaknuto je pitanje zastupljenosti odmorišta na autokartama koje su u optjecaju u Hrvatskoj te pitanje širih turističkih informacija vezanih za odmorišta.

4.1. Biciklističke staze, planinarski putovi i vinske ceste opsežniji je članak koji zagovara korištenje posebnih prometnica (staza, putova i cesta) putovanjem na "nemotorni pogon", pješke, na biciklu, na konju ili magarcu, ili pak zaprežnim kolima. Prikazuje turističke staze, putove i ceste kao posebnu vrstu turističkih atrakcija, koje su u Hrvatskoj nerazvijene, a mogle bi upotpuniti hrvatski turistički proizvod. Prikazana je klasifikacija ove vrste turističkih atrakcija, kao i planiranja razvoja turističkih proizvoda na takvoj osnovi, pri čemu se ističu konkretni primjeri osmišljavanja specifičnoga kretanja turista po turističkoj destinaciji te potreba i način obilježavanja turističkih, osobito kulturnih putova.

4.2. "Zeleni put", hrvatska ekološka magistrala, prikaz je projekta prvoga hrvatskoga "zelenog puta" (*green way*). Zeleni put na širem planu povezuje gradove s atraktivnim izvangradskim prostorom. To je pojas u kojem se nalazi splet pješačkih, biciklističkih, konjaničkih i drugih staza, kojima se turisti kreću na "nemotorni" pogon. Sam Projekt hrvatske ekološke magistrale propituje konkretnu trasu koja povezuje slovensku granicu (kod Zaprešića) i Jadransko more (kod Šibenika).

4.3. Putovima Petra Zoranića Ninjanina (autorica: mr. sc. M. Dejanović), tekst je koji je pripremila autorica gošća o turističkim stazama, putovima i cestama, u maniri u kojoj je časopis CIM objavljivao ostale članke o toj temi. Riječ je o kulturno-turističkom itineraru Putovima Petra Zoranića Ninjanina koji je preuzet iz njegova putopisnog romana Planine iz 1569. godine. Ovaj itinerar povezuje 14 atraktivnih turističkih destinacija neprocjenjiva prirodnoga i kulturnog bogatstva.

4.4. Cestovni obilazak Nacionalnog parka Krka jest interpretacija studije Turistička valorizacija NP Krka, Instituta za turizam, iz 2003. godine, koja analizira opasnosti, zbog stalnog porasta broja turista u njemu,

jer se sadašnji sustav obilaska Nacionalnog parka zasniva samo na obilasku plovilima, čiji kapacitet nije neograničen. Predlaže se uvođenje posjećivanja i kopnenog dijela Nacionalnog parka paralelnim sustavom pomoću prikladnoga cestovnog vozila.

4.5. Stepinčev hodočasnički put, privlačan vjerski i turistički itinerar prikaz je projekta u kojem se spajaju dvije vjerske privlačnosti, Nacionalno svetište Marija Bistrica i blaženik Alojzije Stepinac, na osnovi kojih se stvara novi vjerskoturistički proizvod. To je Stepinčev hrvatski četverokut, koji određuju četiri ključna mjesta u njegovu životu: Krašić (rodno mjesto i mjesto smrti), Zagreb (mjesto službovanja), Marija Bistrica (mjesto proglašenja blaženikom) i Lepoglava (zatvorsko mjesto). Ova su mjesta međusobno povezana na dva načina, pješačkim (hodočasničkim) kontinuiranim putom te automobilskim itinerarom.

5.1. Antičke ceste kao okosnica razvoja turizma – Benkovački miljokazi primjer je projekta novoga turističkog proizvoda zasnovanog na potencijalnoj cestovnoj turističkoj atrakciji (mreža rimskih cesta), koja je ovog puta poslužila za međusobno povezivanje svih ostalih turističkih atrakcija turističke destinacije Benkovac.

5.2. Drevna Lujzijana, turistički brend 21. stoljeća (u suradnji s dr. sc. R. Tomljenović) jest članak u kojem su prikazani rezultati prvoga gospodarskog vrednovanja legendarne ceste Lujzijane u okviru njezina iskorištavanja u kompleksnoj turističkoj ponudi Karlovačke i Primorsko-goranske županije, jednom kao povjesne ceste u užem smislu, a drugi put, kao pojedine ruralne destinacije, koja se uz nju i zbog nje ovdje razvija. Ovo istraživanje osnovica je za osmišljavanje brojnih turističkih staza, putova i cesta ali i brojnih turističkih itinerara.

6.1. Čvorišta na autocesti kao tektonske promjene prikaz je jednog od velikih hrvatskih zahvata u prostoru, izgradnje autocesta, i to jednog vrlo osjetljivog segmenta, lociranja čvorišta. Lokacijama čvorišta čvrsto je određen razvoj sustava ostale cestovne mreže najmanje tijekom sljedećih 30 godina.

6.2. Ždrelac, drugačiji pogled na jedan most, članak je koji se bavi posljedicama po razvoju turizma: u slučaju kada se na jednoj lokaciji križaju dvije vrste prometnica, cesta te pomorski put, most i morski prolaz, a da se pri tome ne izvrši i cjelovita turistička analiza utjecaja rekonstrukcije takve lokacije na okolni prostor. Prikazan je slučaj cestovnog mosta koji povezuje otoke Ugljan i Pašman preko morskog prolaza Mali Ždrilac, kojim vodi nautički put od kopna do Kornata.

2.4. Zaključak

U Komentaru knjige cjelovito je iznesena problematika suptilnog odnosa koji se tijekom putovanja uspostavlja između turista i cestovnih prometnica, osobito s cestovnim pratećim uslužnim objektima, odmorištima. Tu se kompleksno propituje koliko su sektor turizma i sektor (cestovnog) prometa spremni pridonijeti optimalnoj kvaliteti turističkog doživljaja tijekom putovanja hrvatskim cestovnim prometnicama.

Odabrani, i u knjizi ponovo objavljeni članci, svojevrsne su "studije slučaja" (*case study*) kojima se potkrepljuju teze iznesene u Komentaru. Stoga je realno pretpostaviti da će ova knjiga baciti (makar) tračak svjetla i na "cestovno lice" turizma.

2.5. Napomena

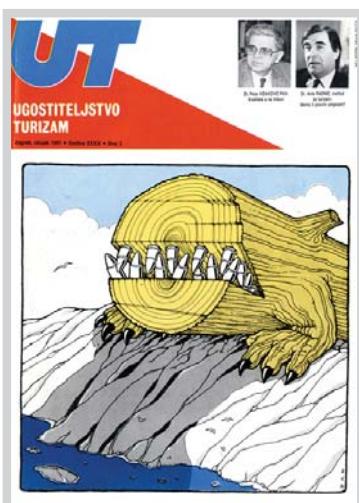
Na kraju valja podsjetiti da se u nastavku objavljuje elektronički reprint 20 članaka, objavljenih u razdoblju od 20 godina, u dva različita časopisa, koji su uvek bili samostalne i zaokružene tematske cjeline, pa je stoga katkad bilo potrebno, za specifičnu argumentaciju, istu fotografiju objaviti dva puta, kao što je to, primjerice, slučaj s fotografijama odmorišta Stari hrastovi, francuskog odmorišta na autocesti nedaleko Chartresa i informacijskog panoa koji zorno prikazuje sadržaje i organizaciju jednog odmorišta u Francuskoj. Isto tako, u Komentaru ove knjige ponovljene su neke ilustracije iz članaka čiji reprint slijedi kako bi se potkrijepio koncept knjige, primjerice, mitnica na Lujzijani kod Severina, ilustracije teorijskog modela lociranja, programiranje odmorišta uz hrvatske autoseste te panoa s odmorišta Lom u Sloveniji. Iz sličnih razloga u Bibliografiji pri kraju ove knjige navode se samo izvori citirani u Predgovoru i Komentaru, dok se za izvore korištene u pojedinim člancima čitatelje upućuje na literaturu objavljenu na kraju tih članaka.

3. ČLANCI O ODMORIŠTIMA (PUO-ima)



UT (1991a) vol. 39, br. 1/2, str. 68.

3.1. Autocesta – zrcalo zemlje



UT (1991b) vol. 39, br. 3, str. 46.

3.2. Autocesta kao turističko odredište



CIM (2003a) vol. 49, br. 1-2, str. 17-22.

3.4. Značenje lokacije pratećih uslužnih objekata – domaća i inozemna iskustva



CIM (2006b) vol. 52, br. 7-9, str. 77-83.

3.5. Aktualnost prvih istraživanja na cestovnom pravcu Bregana – Lipovac



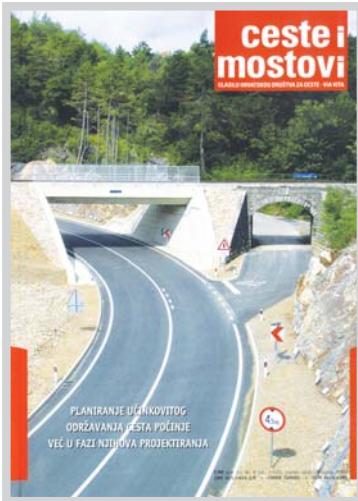
UT (1999) vol. 47, br. 11, str. 14-17.

3.3. Prateći objekti uz autoceste



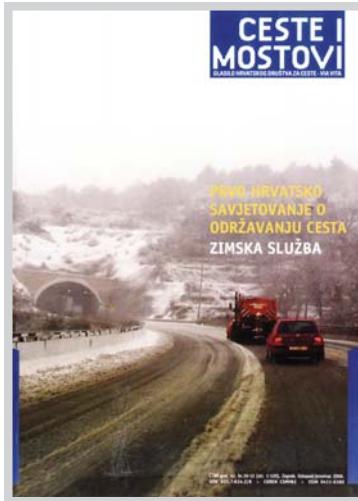
CIM (2003b) vol. 49, br. 5-6, str. 54-60.

3.6. Prateći uslužni objekti uz autocestu Zagreb – Split



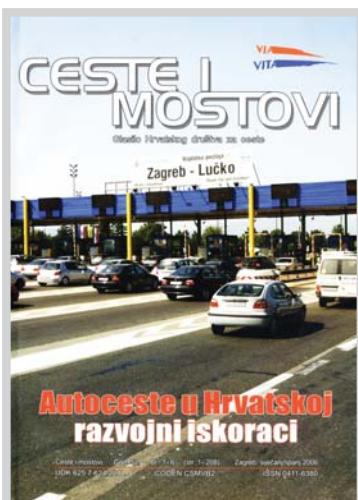
CIM (2007b) vol. 53. br. 6. str. 74-80.

3.7. Razvoj pratećih i uslužnih djelatnosti u funkciji korisnika cesta



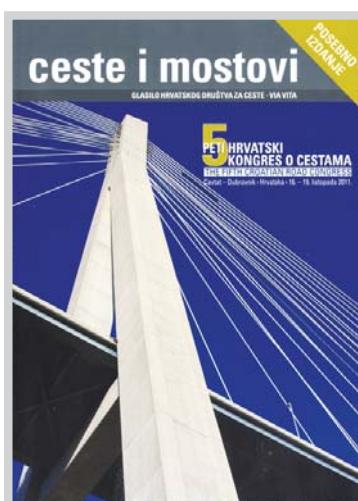
CIM (2006c) god. 52. br. 10-12. str. 100-104.

3.10. Prateći uslužni objekti izvan autocesta



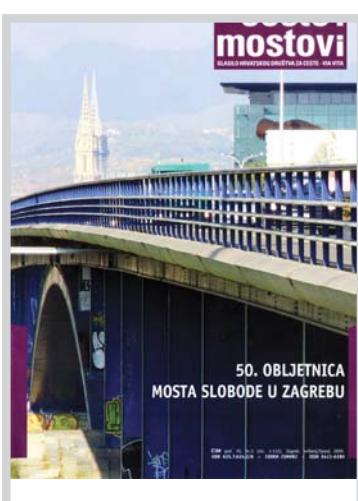
CIM (2006a) vol. 52. br. 1-6. str. 121-133.

3.8. Prijedlog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste



CIM (2011) vol. 57. str. 246-256.

3.11. Konkurentnost PUO-a na hrvatskim cestama



CIM (2009) vol. 55. br. 3. str. 94-97.

3.9. Veliko pospremanje na odmorištima talijanskih autocesta

Turistički barometar '91'

Odgovor zna samo vrač

**UGOSTITELJSTVO
TURIZAM**

Zagreb, siječanj/veljača 1991 • Godina XXXIX • Broj 1/2

3.1.

Tur
istički
baro
me
tar
'91



NA DRUGI NAČIN

Piše:
mr. Eduard Kušen,
dipl. inž. arh.
Institut za turizam



AUTOCESTA – ZRCALO ZEMLJE (?)

Kad nismo posve zadovoljni vlastitom slikom u zrcalu, za utjehu se ponadamo da je ono manje ili više »iskriviljeno«. Na kraju, međutim, kolikogod slika bila »iskriviljena«, u njoj se ipak prepoznajemo.

Slično je i s autocestom. Putnik, makar bio samo na proputovanju sliku o toj zemlji stvara na osnovi onoga što je na toj autocesti video i doživio. Tu su na prvome mjestu tehnički uvjeti vožnje (stanje kolnika, radijsi zavoja, nagibi, signalizacija), zatim stanje domaćih vozila što se kreću autocestom (vrsta i starost), ponašanje njihovih vozača te izgled pejzaža uz autocestu (uredjenost polja, voćnjaka, vinograda i šuma, uredjenost sela i grada, stanovnici), ali prije svega raspored, vrsta i oprema pratećih uslužnih objekata uz autocestu (parkirališta, odmorišta, javni WC-i, česme, benzinske stanice, barovi, restorani, trgovine, moteli i slično) kao i ponašanje osoblja zaposlenog u tim objektima.

Doticaj svakoga prolaznog putnika s prodavačem goriva na benzinskoj stanici i s unutrašnjošću WC-a u nekomu od pratećih objekata, neizbjegjan je. Tu se oblikuje temeljne obrise slike o zemlji kroz koju putnik automobilom putuje. Za našu zemlju takvo značenje ima cestovni pravac M-1 (»Bratstvo i jedinstvo«) kojim se obostrano kreću stotine tisuća vozila iz Zapadne Europe u Grčku i na Bliski Istok.

Anketa s vozačima motornih vozila na tome pravcu između

Zagreba i Županje početkom kolovoza 1990. godine, u organizaciji Instituta za turizam iz Zagreba, obuhvatila je gotovo 2500 ispitanika prema slučajnom uzorku. Zanimljivo je da na tome dijelu cestovnog pravca M-1, što je u najvećem dijelu prava autocesta, u ljetnoj sezoni stranci čine 53,9 posto ukupnoga broja putnika, a da čak 35,6 posto čine tranziteri, tj. putnici kojima naša zemlja nije ni polazište ni cilj putovanja.

Anketiranim putnicima postavljena su, među ostalim, pitanja (na koja su izravno ili neizravno dali odgovore) što misle o autocesti, pratećim objektima i ponuđenim uslugama. Gotovo prolaznu ocjenu dobine su samo usluge na benzinskim stanicama, a sve ostale usluge (trgovine, barovi, restorani i smještaj) pale su na ispit. Ako tome dodamo podatak da je među anketiranim bilo 16 posto Turaka, koji u usporedbi s putnicima iz Zapadne Europe, nemaju previsoke zahtjeve, onda je ocjena više nego zabrinjavajuća. Žalbe su u prvome redu upućene na čistoću objekata i okoliša, visoke cijene usluga i neljubazno osoblje. Neke su zamjerke bile vrlo konkretnе. Putnici se najviše žale da ih kradu (varaju) u pratećima uslužnim objektima, osobito na benzinskim stanicama, da su loše tehničke osobine ceste, gdje još nije sagrađen puni profil autoceste, da su neugodni i nekulturni priпадnici milicije (misli se na cijeli cestovni pravac kroz zem-

iju), nedovoljan broj parkirališnih mesta, nerazumljiv novac, nepovjerenje (Turci, žene), da je nekvalitetna i neodgovarajuća hrana, da su diskriminatorske cijene cestarina (skuplja za strance), te da je nemoguće upotrijebiti kreditne kartice. Nema dovoljno javnih WC-a, javnih telefonskih govorica, česmi, odmorišta, dječjih igrališta, prostorija za majku i dijete. Na dijelu pravca od Bregane do Lipovca (Hrvatska) nema nijednog turističkoga informativnog punkta niti automehaničarske radionice.

Od čitatelja se očekuje da samostalno zaključi što anketirani putnici, na temelju spomenutih odgovora, misle o zemlji kroz koju prolaze. Motel »Plitvice« u Lučkom kraj Zagreba, što je po oblikovanju, ponudi i usluzi zaista na europskoj razini, nažalost nije mogao poboljšati sliku o tome dijelu pravca M-1, što ne začuđuje kada se zna da je glavni dio ugostiteljske ponude uz autocestu temeljen na raznim »naslijednim« pravima lokalnih ugostiteljskih poduzeća prepunih sebi samima, bez istinske konkurenциje, ali i bez brige »velikoga« maritimnog turizma o tome kakav turistički »image« stvaramo na autocesti. Ako se zna da je u vrijeme anketiranja, od četrdesetak tisuća putnika koji su prolazili tim dijelom pravca M-1 dnevno, bilo oko 14.000 stranaca u tranzitu, lako je zaključiti kakav utjecaj ima spomenuti »image« autoceste na broj turista koji će posjetiti našu zemlju.

UT

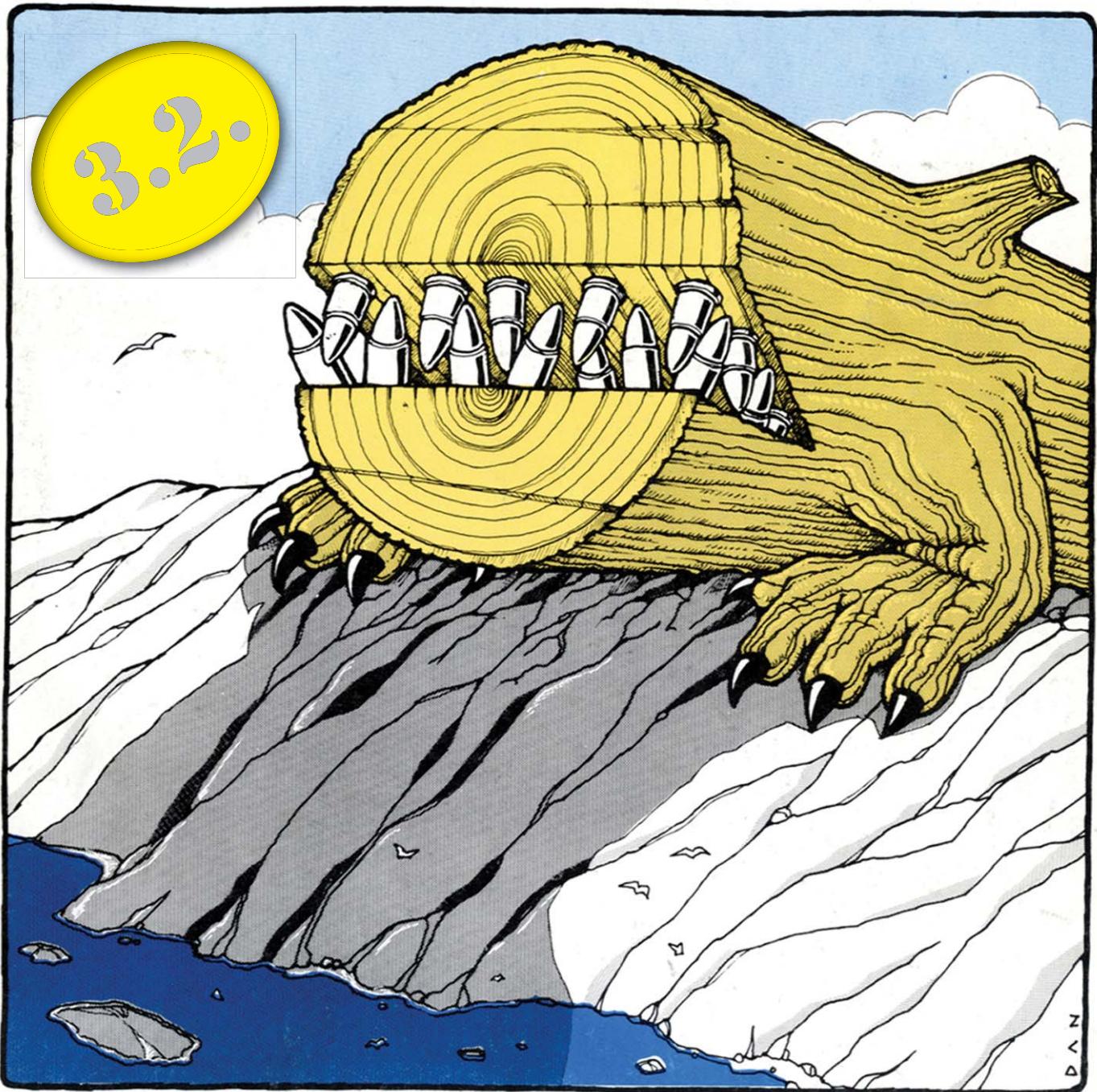
UGOSTITELJSTVO TURIZAM

Zagreb, ožujak 1991 • Godina XXXIX • Broj 3

Dr. Petar VIDAKOVIĆ PKH:
Kvaliteta a ne trikovi

Dr. Ante RADNIĆ, institut
za turizam:
Idemo li pravim smjerom?

YU ISSN 0041-557X



NA DRUGI NAČIN

Piše:
mr. Eduard Kušen,
dipl. inž. arh.
Institut za turizam



AUTOCESTA KAO TURISTIČKO ODREDIŠTE

Uvijeme kada uz našu nejaku autocestovnu mrežu još ne uspijevamo ponuditi cijelovitu uslugu u vezi s njezinom osnovnom prometnom funkcijom, rasprava o autocesti kao mogućem turističkom odredištu može se činiti pretencionom. Ipak, valja znati kako to rade bolji i uspešniji. Osim toga, i oni se razlikuju. Velike su razlike, primjerice Italije, Francuske, Belgije, Njemačke i Austrije, iako se općenito smatra da sve te zemlje imaju gotovo podjednako dobro razvijenu mrežu autocaesta, barem kada se misli na prometnice u užem smislu (vozne trake, čvorista, signalizacija).

Kad je u pitanju privlačnost boravka na odmorištima, u pratećim uslužnim objektima i općenito servisnim zonama uz autocestu, Francuska je u velikoj prednosti u usporedbi s europskim zemljama. Francuske autoceste su znatnim dijelom nove, a prateći uslužni objekti su utemeljeni na posebnoj filozofiji što vozača i putnika stavlja u prvi plan.

Svaki prateći objekt, uz francuske autoceste od najskromnijeg parkirališta pa do »servisnoga sela«, unikatno je uklopljen u krajolik, pri čemu se je vodilo računa o orientaciji, vidiku, postojećoj vegetaciji do eventualnih artificijelnih elemenata. Unutar ograda autoceste mnogi su neuobičajeni sadržaji – od, na primjer, muzeja do ergele konja. Informiranje vozača je savršeno. Duž autoceste na posebno dizajniranim panoima, poput stripa, teče priča o prirodnima, kulturnim i povijesnim značajkama kraja kroz koji se prolazi, prikazana crtežima i simbolima. U servisnim zonama pojavljuju se informacijski punktovi, turistički uredi u kojima se može dobiti sve potrebne turističke informacije i rezervirati smještaj u bilo kojem gradu ili motelu u smjeru kretanja.

Određene servisne zone su prave turističke atrakcije u kojima se putnik može zadržati po nekoliko sati, pa i cijeli dan. Tako je u jednoj servisnoj zoni između francusko-talijanske granice i Avignona muzej automobila, ergela konja, jezerce s labudovima i, dakako privlačni ugostiteljski objekti. Ili, npr. servisna zona Roussillon, na autocesti B9 »La Catalane« u blizini francusko-španjolske granice, ima izuzetne sadržaje ubožljene u selo tipične arhitekture toga kraja, za posjet kojemu je

lansiran i sljedeći slogan: »Bez da napustite autocestu, posjetit ćete tipično selo.«

Posebna maštovitost pokazana je pri gradnji dječjih igrališta uz francuske autoceste, što mjestimično dobivaju gotovo bajkovita obilježja, na veliko zadovoljstvo djece.

Posebno su zanimljive servisne zone u blizini spomenika kulture, prirodnih ljepota ili drugih atrakcija, što ih se može posjetiti pješice, uz ostavljanje automobila iza ograda na parkiralištu servisne zone.

Sve to francuske autoceste čini turistički tako privlačnima da same postaju mjestima turističkih posjeta.

Nasuprot Francuskoj općepoznata iskustva vrlo racionalnog opremanja autocesta Italije utemeljena su na neposrednom interesu naftnih kompanija i, sekundarno, specijalizirane prehrambene industrije. Putnici na dugim putovanjima dobivaju odgovarajuću uslugu u opsegu nužnog da ne moraju silaziti s autocestama, ali ga s ničim posebno ne oduševljavaju.

Noćna pak, rasvjeta belgijskih autocesta i besplatna vožnja ne mogu zasjeniti francusku ponudu. Za tranzitnog putnika, iskustva s besplatnih autocesta, poput onih u Njemačkoj, uz koje su samo korektna odmorišta, mogu biti vrlo neugodna, ako želi prespavati, jer mora silaziti na čvoristu u naselje, u kojem ne mora biti slobodnog mesta i to ponavljati nekoliko puta.

Francuska rješenja su, investicijski gledano, zacijelo skupa, ali promatrajući poslovanje francuskih autocesta, njihovu ekspanziju u posljednjih desetak godina i interes za ulaganje u gradnju novih autocesta, može se zaključiti da takva rješenja imaju i te kakvu ekonomsku težinu. U francuskom primjeru, sigurnost i zadovoljstvo vozača stavljeni su na prvo mjesto, pa takav humani pristup donekle odstupa od nekih pravila organizacije i tehničkih rješenja utemeljenih na važećem njemačkom, pa i talijanskom pristupu.

Vrijeme je da, kao turistička zemlja, počnemo voditi računa o tome da u Europi dјeluju dva koncepta opremanja autocesta pratećim uslužnim objektima, i da velike razlike među njima nisu samo formalne. Kojemu se konceptu prikloniti?

UT

Stručna revija za turizam

UGOSTITELJSVO I TURIZAM

BROJ 11/1999. - GODINA XLVII

ISSN 1330-6766



3.3.

**Na pragu
novog tisućljeća**



turistička destinacija

PRATEĆI OBJEKTI UZ AUTOCESTE



Usprkos tadašnjoj razvijenoj talijanskoj praksi, a znatno prije definiranja suvremenog francuskog pristupa lociranju, organizaciji i opremanju pratećih uslužnih objekata uz autoceste s plaćanjem cestarine, hrvatski su prometni i turistički stručnjaci uz potporu arhitekata u nekim rješenjima, starim i četrdesetak godina, intuitivno anticipirali optimalna rješenja servisnih zona uz autoceste. Jedno od tada najboljih rješenja može se i danas posjetiti u sjevernoj servisnoj zoni Popovača uz autocestu Zagreb-Velika Kopanica (Lipovac), znakovitog imena *Stari hrastovi*. Ovdje prateći uslužni objekti nose značajke "hrvatske korabije", sinonima ravniciarske pokupske i posavske ruralne arhitekture uklapljenе u ostatke hrvatskih nizinskih hrastovih šuma, pružajući odmor i okrepnu umornim i značajnim turistima i noseći istovremeno poruku o identitetu kraja i zemlje kroz koju autocesta prolazi.

Ugostiteljske i "turističke" djelatnosti, nautički turizam, turističke agencije i turističke zajednice u Hrvatskoj imaju zakonski reguliran status, dobro ili manje dobro. To se, međutim, ne može reći za turističku atrakcijsku osnovu, turističke destinacije i turizam kao cjelinu. Sektor turizma u Hrvatskoj nije u ravноправnom položaju s većinom ostalih resora jer njegov položaj nije sveobuhvatno reguliran sistemskim zakonom. Prije svega, turizam nema nikakvu ingerenciju nad svojom resursnom atrakcijskom osnovom jer je, po prirodi stvari, dijeli s drugim resorima, koji su ranijim zakonima prigrabili apsolutno pravo odlučivanja o načinu uparabe pojedinih resursa. Primjerice, to su zakoni o vodoprivredi, o elektroprivredi, o šumama, o lovu, o rudarstvu, o cestama i drugi.

Hrvatski turizam ima parcijalne i druge propise koji reguliraju pitanja ugostiteljske i tzv. turističke djelatnosti, nautičkog turizma, turističkih agencija te sustava turi-

stičkih zajednica i turističkih mesta, međutim, to nije dovoljno da se sprijeći neracionalno korištenje, paće uništavanje, zajedničkih resursa, jer turističkom sektoru nije dano pravo da u takvim odlukama bilo kako sudjeluje. Osim toga, i kod izgradnje novih objekata, iako mogu imati značajke važne turističke suprastrukture ili/ i artificijelnih turističkih atrakcija, potpuno je zanemaren mogući interes turizma, koji u ovom slučaju dobiva značajke javnog interesa. Ovom prilikom to će biti prikazano na primjeru utvrđivanja lokacije i sadržaja pratećih uslužnih objekata uz autoceste.

Naime, propisima o korištenju cestovnog zemljišta i obavljanju pratećih djelatnosti te tipologiji servisnih zona s pratećim uslužnim objektima uz autoceste u Hrvatskoj određeni su kriteriji o maksimalnim udaljenostima između pojedinih servisnih zona, kao i sadržaji pratećih uslužnih objekata u njima s obzirom na odabrani tip servisne zone. Tako se najbogatija ponuda

predviđa za tip "A" (benzinska crpka s caffe restauracijom, restauracijom, motelom i parkiralištem, na površini od 5 ha), a najskromnija za tip "D" (samo parkiralište, sanitarni čvor s pitkom vodom i odmorište s klupama, na površini od 1,5 ha). Za sve tipove servisnih zona predvidene su i odgovarajuće tipske parcele, rastegnute duž autoceste, bez zaštite od buke, bez prepoznatljivosti, bez ugodaja i beskrajno jednolične. Propisi i standardi izrijekom ne zabranjuju njihovo opremanje i znatno širom i atraktivnijom ponudom, ali ovakvo prenormiranje i jednostrano shvaćanje servisnih zona kao bezdušnih inženjersko-tehnicičkih instrumenata ostavljaju malo mogućnosti da one, osim što su krajnje funkcionalne glede neodgodivih potreba putnika i vozila, budu i privlačne i prepoznatljive. Osim toga, procedura odlučivanja o mikrolokaciji servisne zone i njenom sadržaju ne obvezuje planere i projektante autocesta na njezinu turističku i javno-

turistička destinacija

gospodarsku valorizaciju, što znači da u praksi ostaje vrlo malo prostora za drukčija rješenja.

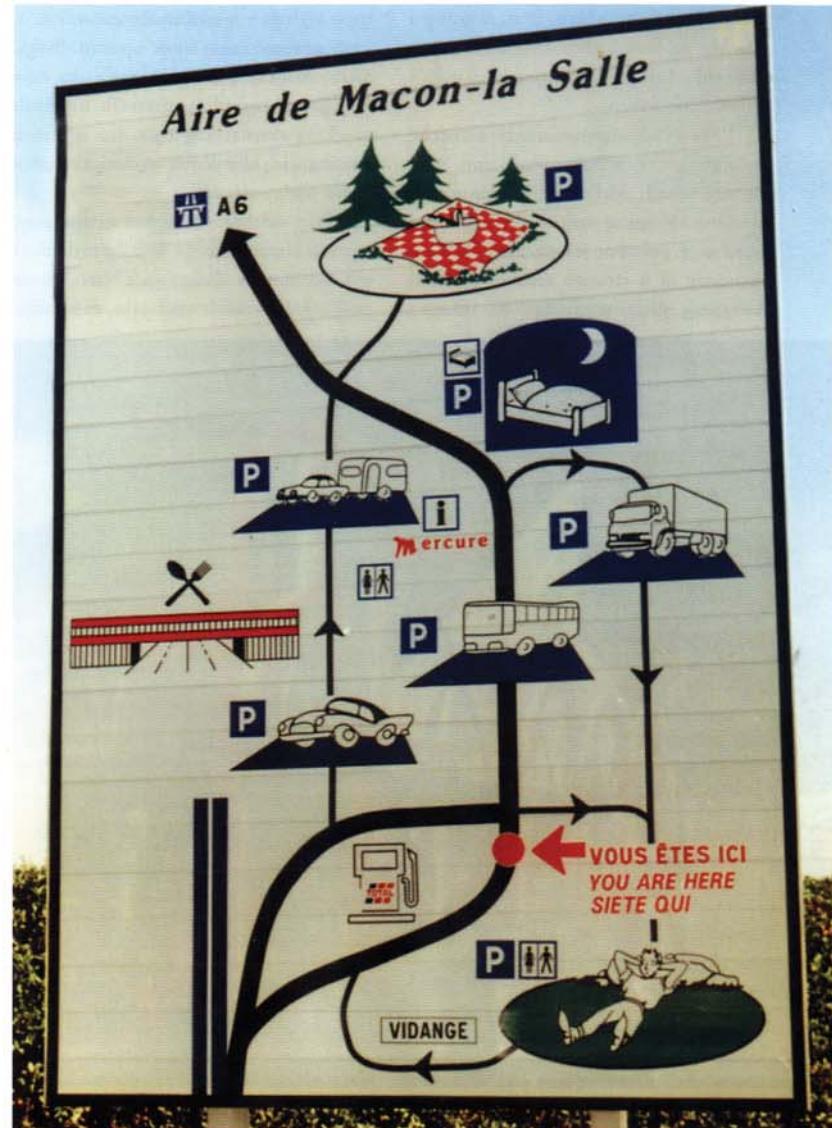
Desetogodišnje upozoravanje

Problem turističke valorizacije servisnih zona uz hrvatske autoceste uočen je još prije desetak godina, kada su u Institutu za turizam u Zagrebu istraživani raspored i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu Bregana-Zagreb-Lipovac glede upravljanja autocestom kao sustavom ponude koji sadrži i turističku komponentu. Već je tada bilo jasno da će se u budućnosti taj cestovni pravac, ali i cjelokupna mreža autocesta u Hrvatskoj finansirati, graditi i eksplotirati po modelu autocesta s naplatom cestarine.

Tadašnji obilazak i analiza stanja pratećih uslužnih objekata uz gotovo 5000 km europskih autocesta (Slovenija, Italija, Francuska, Belgija, Luksemburg, Njemačka i Austrija), pokazali su:

- da glede pratećih uslužnih objekata postoji velika razlika između onih koji se nalaze uz autoceste s naplatom cestarine i onih uz autoceste bez naplate
- da su autoceste bez naplate cestarine (Njemačka, Belgija, Luksemburg i pretežiti dio austrijske autocestovne mreže) opremljene servisnim zonama primjerena razmaka, ali samo s ponudom koja može zadovoljiti neodgovarajuće potrebe putnika i vozila
- da su autoceste s naplatom cestarine (Italija, Francuska, Slovenija i manji dio austrijske autocestovne mreže, uglavnom uz velike turnele) opremljene servisnim zonama koje također zadovoljavaju neodgovarajuće potrebe putnika i vozila, ali posjeduju i drugu bogatu pa i raskošnu turističku ponudu
- da je talijanski turistički proizvod, koji se razvio na servisnim zonama uz autoceste s naplatom cestarine, pomalo zastario u odnosu na novosti koje uvođi Francuska u svoje prateće uslužne objekte uz nove autoceste.

Nasuprot tome, hrvatskim autocestama nametnut je nepotrebno rigidni minimalistički sadržaj pratećih uslužnih objekata, kakav primjenjuju zemlje bez naplate cestarine, osobito Njemačka, iako sustav hrvatskih autocesta ide u kategoriju onih s naplatom cestarine, na što je još prije desetak godina posebno upozorenje u rezultatima spomenutog istraživanja. Na žalost hrvatskog turizma, takvo upozorenje nije našlo na očekivani odjek kod onih koji su na osnovi postojećih propisa u međuvremenu planirali, projektirali i gradili nove dijelove hrvatske autocestovne mreže.



Francuzi osobito brinu o sadržaju i organizaciji svojih servisnih zona uz autoceste s naplatom cestarine, ali također i o iscrpmnim informacijama koje tu nude putnicima o samoj servisnoj zoni i o kraju kroz koji autocesta prolazi, kako je to prikazano na primjeru servisne zone Aire de Macon-la Salle.

Strateški marketinški planovi turizma za Krapinsko-zagorsku, Varaždinsku, Zagrebačku, Koprivničko-križevačku, Virovitičko-podravsku, Karlovačku, Primorsko-goransku i Ličko-senjsku županiju, izrađeni u posljednje četiri godine, s nakanom valorizacije cjelokupne turističke resursne osnove svih turističkih destinacija, zbog takvog stava cestarskog lobbya i postojećih propisa ne sadrže i turističku komponentu pratećih uslužnih objekata uz dijelove do-gotovljene ili planirane hrvatske autocestovne mreže. Tako su prateći uslužni objekti ostali izvan sustava rada turističkih zajednica i razvitka turističke destinacije kojom autocesta prolazi, a svodni hrvatski

turistički proizvod bez jedne od bitnih komponenata.

Francuska iskustva

Procjenjuje se da je, s turističkog aspekta, francuska ponuda u pratećim uslužnim objektima uz autoceste s plaćanjem cestarine najbolja u Europi. Ništa na francuskim autocestama nije prepušteno slučaju. Na temu pratećih uslužnih objekata uz autoceste provode se brojna istraživanja, na osnovi kojih je francusko ministarstvo prometa sastavilo poseban dokument koji predstavlja svojevrsne smjernice za planere i projektante servisnih zona uz autoceste.

turistička destinacija

Prema tom dokumentu, prateći uslužni objekti uz francuske autoceste imaju primarnu funkciju odmora korisnika i njihova informiranja.

Polazeći od osnovne funkcije autoceste da omogući vozačima i putnicima svaldavanje velikih udaljenosti uz minimalno utrošeno vrijeme te maksimalnu sigurnost i udobnost, potrebno je u ograđenom dijelu autoceste ili u izravno vezanoj pješački dostupnoj blizini predvidjeti sve usluge i

čnog izgleda i relaksirajuće atmosfere, u kojoj se vozač zaista može opustiti. Stoga, prema mišljenju francuskih stručnjaka, valja izbjegavati izgradnju pratećih uslužnih objekata shematskog tipa, što rezultira zamarajućim identičnim servisnim zonama uzduž cijele autoceste.

Osim sadržaja, privlačnost servisne zone uvjetuje i njena lokacija, koja često diktira i sam sadržaj zone. Zbog toga je bitno, prema mišljenju francuskih stručnjaka, da lokaciju

prostrana parcela, mogućnost višefaznog širenja, regionalna prepoznatljivost itd. Lokacije servisnih zona trebale bi korespondirati s organizacijom obilaska turističke destinacije kroz koju autocesta prolazi, a osobito putem otvaranja turističkih informacijskih ureda u njima.

U servisnim zonama, osim ponude za zadovoljavanje neodgovarajućih potreba korisnika, mora se hendikepiranim osobama osigurati izravni pristup do svih vanjskih



Francuske servisne zone uz autoceste s naplatom cestarine nastoje biti maksimalno unikatne, kao što se to može vidjeti na primjeru desetak godina stare servisne zone u blizini grada Reimsa, što je sušta suprotnost birokratskoj "mekdonaldizaciji" najnovijih servisnih zona uz hrvatske autoceste s plaćanjem cestarine.

pripadajuću opremu za zadovoljavanje navedenih potreba. I tu su na prvom mjestu neodgovarajuće potrebe vozača i njegova vozila, kao što su usluge na benzinskim crpkama, restoran, telefon, WC i ostale sanitarije. Međutim, samo ove usluge za korisnike autoceste ne bi bile dovoljne jer se putnik koji prelazi velike udaljenosti želi i istinski odmoriti.

Zamoren neprestanim promicanjem krajolika, on se želi opustiti. Umornom vozaču je stoga potrebno kretanje (šetnja ili sportska rekreacija). Opustiti se ne može u stresnom, bučnom i zagubljivom okruženju, kakvo vlada u dijelu servisne zone namijenjenom zadovoljavanju neodgovarajućih potreba korisnika autoceste. To može samo u odmorišnom dijelu servisne zone vizualno i zvučno izoliranim od autoceste, privla-

servisne zone te njen sadržaj i organizaciju razrađuje multidisciplinarna ekipa u kojoj, između ostalih, sudjeluju turistički stručnjaci, arhitekti i pejsažisti. Tako pri kreiranju pojedine autoceste prvo prometni i gradevinski stručnjaci određuju trasu autoceste s čvorštima, mostovima i nadvožnjacima, a zatim, sukladno kriterijima maksimalnih udaljenosti servisnih zona te prirodnim i kulturno-povijesnim značajkama kraja, interdisciplinarna ekipa određuje mikrolokaciju servisne zone.

Pri tome na izbor lokacije servisne zone osobito utječe njena zaklonjenost od neugodnih vjetrova, buke, neugodnih mirisa i zagadenog zraka, položaj na prisojnoj strani, odgovarajući biljni, osobito šumski pokrov, vidikovci, blizina povijesnih mesta i objekata, blaži nagib terena,

prostora i u sve objekte u servisnoj zoni. U određenim servisnim zonama treba osigurati posebne prostorije za majku i dijete. Odmorišni dio servisne zone treba sadržavati površine za igru djece, piknik prostor sa stolovima, klupama, kantama za smeće, telefonskim govornicama, informacijskim pločama i sl. Poduzetnički pristup uređenju servisne zone može ponuditi i znatno bogatiji sadržaj. Tako, primjerice, jedna servisna zona uz francusku autocestu na Azurnoj obali, između ostalog, sadrži ergelu konja i muzej automobilova, a posljednja servisna zona uz istu autocestu, prije ulaska u Španjolsku, svoju ponudu objedinjuje modelom tradicijskog katalonskog sela uz slogan "Posjetite tipično katalonsko selo ne napuštajući režim autoceste". Tako se ta francuska autocesta i sama može smatrati i

turistička destinacija

svojevrsnom turističkom destinacijom, jer uz zadovoljavanje neodgovarajućih potreba korisnika sadrži bogatu, atraktivnu i do mišljatu turističku ponudu.

Koncesija

Model koncesije je neizbjegni dio sustava pretežitog dijela europskih autocesta s naplatom cestarine, iza kojeg stoje dugogodišnji uspješni rezultati mnogih koncesionarskih društava. Na taj je način, s jedne strane, država zadržala pravo izbora programa izgradnje i tehničkih normativa, uz široku pravu nadzora, dok su se koncesionari, s druge strane, pokazali kao izvrsni organizatori i upravljači. Koncesionarska društva predstavljaju nezamjenjivi instrument u rukama državne uprave kojim se provode vitalni programi razvoja nacionalne ekonomije, prostornog uređenja i međunarodne razmjene, ali su oni istovremeno neizbjegni u svim fazama upravljanja, eksploracije, održavanja, popravaka i modernizacije ranije izgrađenih autocesta.

Valja naglasiti da je model koncesije odigrao sуштинsku ulogu u brzoj izgradnji autocestovne infrastrukture u nekim europskim zemljama, osobito Italiji, Francuskoj i Španjolskoj. Model koncesije

s naplatom cestarine izravno utječe na programiranje, lociranje, organiziranje i upravljanje pratećim uslužnim objektima uz takve autoceste. Francuska rješenja, koja svaki prateći uslužni objekt, od minimalno opremljenog parkirališta do "servisnog sela", unikatno apliciraju u krajolik, pri čemu osobito vode brigu o orijentaciji, vidiku, postojćoj vegetaciji i eventualnim artificijelnim objektima, kratkoročno gledano doimlju se investicijski skuplja, no analizirajući njihovo poslovanje dugoročno, ona su znatno profitabilnija. Takva rješenja, osobito za nove autoceste, čija se izgradnja priprema ili je u tijeku, imaju osobitu finansijsku težinu.

Koncesionari tek na vidiku

Uz neke važne hrvatske prometne pravce, koji još nisu bili stekli kategoriju autocesta, bilo je za hrvatskog turističkog buma u posljednjih četverdesetak godina pokušaja da se izgrade prateći uslužni objekti s dušom, po turističkoj mjeri gostiju. Pa zaboga, Hrvatska je turistička i tranzitna zemlja. Cesta je slika zemlje kroz koju ona prolazi, ona treba vabiti turiste da se u njoj zaustave, informirati o njenoj povijesti, kulturi i umjetnosti, olakšati im i uljepšati putovanje. Dirljiv je pokušaj autohtonog arhitektonskog oblikovanja "Starih hrastova" na pravcu Zagreb-Lipovac, koji do danas nigdje nije dosegnut. Moteli NP Plitvica, na zagrebačkoj obilaznici, Borju, Grabovcu i Maslenici već su samim spominjanjem nacionalnog parka unaprijed, na nevideno, zadobivali puno povjerenje stranih gostiju. Na žalost, s obzirom na propise i zbog velikog utjecaja cestarskog lobija, bez istinskog profitabilnog koncesionarskog pristupa, nema nade da se takva rješenja ponove.

Upravo se kod Jakovlja na Zagorskoj autocesti dovršava shematska, tipizirana servisna zona s minimalističkim sadržajem, uniformnog oblika i sadržaja te na bezličnoj lokaciji, cijelom duljinom izložena utjecaju buke i stresne atmosfere s autocestom, koju će sutra u miraz zajedno s autocestom morati preuzeti budući koncesionar. On bi trebao gospodariti prihodima od ubrane cestarine, ali i prihodima dobivenim od pratećih uslužnih objekata. Poznato je da neodgovarajuće koncipirane servisne zone, s jedne strane, mogu drastično utjecati na prihod, ali zbog neodgovarajuće ponude smanjiti i prihod od cestarine, odvraćajući vozače i usmjeravajući ih na druge pravce.

*Tekst i fotografije:
Mr. sc. Eduard Kušen*

CESTE I MOSTOVI

Glasilo Hrvatskog društva za ceste

godište 49

Zagreb, siječanj/veljača 2003.

broj 1-2

UDK 625.7:624.2/.8 CODEN CSMVB 2 ISSN 0411-6380



Đuro Podvezanec, dipl. ing.
predsjednik Uprave Ceste - Varaždin d.d.

**Samo s kvalitetnom tehnikom
može se napraviti dobar posao**

3.A.



**Prateći uslužni objekti
uz ceste u Hrvatskoj**

Dr. sc. Eduard Kušen, dipl. ing. arh., Institut za turizam, Zagreb

Izlaganje na znanstvenostručnom skupu UDK: 625.77:519.876.5

ZNAČENJE LOKACIJE PRATEĆIH USLUŽNIH OBJEKATA - DOMAĆA I INOZEMNA ISKUSTVA

Na hrvatskim cestama treba slijediti primjer izgradnje pratećih uslužnih objekata u razvijenim europskim zemljama

Prema iskustvima zemalja s dugom tradicijom njegovanja, praćenja i istraživanja osnovnih uvjeta za odmor putnika te za zadovoljavanje njihovih ostalih primarnih i sekundarnih potreba, kao i uslužnih potreba za cestovna motorna vozila, ključnu ulogu ima izbor odgovarajuće lokacije i programa (sadržaja) pratećih uslužnih objekata (PUO)¹. Praksa je pokazala da se u tom smislu ne mogu polučiti zadovoljavajući rezultati ako se oblikovanje usluga pratećih uslužnih objekata uz

ceste prepusti isključivo stihiskom djelovanju slobodnog tržišta.

Širi javni i stručni interes ovog problema, u većem broju razvijenih zemalja poticao je niz znanstvenih i stručnih istraživanja fenomena PUO-a, na jedan način na razini autocesta s naplatom cestarine, na drugi način autocesta bez naplate cestarine te na treći način na razini ostalih važnih cestovnih pravaca tih zemalja. Osim toga, rezultati navedenih istraživanja bili su podloga za doношење brojnih propisa i standarda te usvajanje posebnih preporuka za lociranje, programiranje i podizanje PUO-a.

Procjenjuje se da su francuska iskustva, u tom smislu, trenutačno najcjelovitija. Ona objedinjuju interdisciplinarni pristup planiranju i izgradnji PUO-a, s tehničkog, gospodarskog, sociokulturnog, oblikovnog, okolišnog i ekološkog aspekta, kao dijela ceste, ali i kao dijela okolnog prostora kojim ona prolazi.

Razvoj pratećih uslužnih objekata u Evropi

Oduvijek se svako dugo putovanje cestom sastojalo od dviju ravnopravnih komponenata, kretanja, bilo pješačenja, jahanja, vožnje konjskom zapregom ili automobilom, i odmora. Primjerice, već se je u predautomobilskoj eri, u europskom civili-

zioloske potrebe (piće, jelo, sanitарне potrebe, a za dugih putovanja i spavanje).

U automobilskoj eri, u odnosu na prethodnu, samo je servis konjske zaprege zamijenjen benzinskom crpkom, a han i svratište su unaprijedeni u motopele i slične ugostiteljske objekte. Dakako, sada su na znatno višu razinu u njima podignute ugostiteljske i sanitарne usluge. U biti sve je ostalo isto. Izgradnja pratećih uslužnih objekata uz tranzitne cestovne pravce te njihovo lociranje i opseg ponude, i dalje se temelje isključivo na zakonitostima ponude i potražnje³.

Ipak, u automobilskoj eri su se s PUO-ima događale suptilne mijene. U prvoj fazi je benzinska crpka bio ključni i u pravilu jedini sadržaj koji je odredivao komfor cestovne usluge pojedinog pravca. Na nižim razinama cestovne mreže takav se je stav održao do današnjih dana, osobito kada su benzinske crpke pretežito namijenjene lokalnom stanovništvu.

Tek je **autocesta s naplatom cestarine**, u okviru svoje eksteritorijalnosti, omeđena granicom svoje žičane ograde, morala osigurati potpuno zadovoljenje i svih potreba putnika. Početno, u projekciji naslijedenoga tvrdokornog prioriteta benzinske crpke, naftnim je kompanijama povjeravano (koncesijom ili podkoncesijom) da u servisnim zonama uz autoseste samostalno brinu o svim potrebama putnika i vozila. Primjerice, to je bilo razdoblje provata izgradnje talijanskih autoce-

PUTOVANJE = KRETANJE + ODMARANJE

ziranom prostoru, artikulirala svoje-vrsna mreža stalnih "odmorišta" za kojice na međugradskim i međudržavnim cestovnim pravcima². U tim odmorištima su se mijenjale konjske zaprege, a putnici bi tu "protegnuli noge" i zadovoljili svoje neodložne potrebe. Neodložne potrebe putnika u pravilu su sadržavale njihove fi-



CESTE I
MOSTOVI

TEMA BROJA

CIM god. 49 (2003), br. 1-2 (17-22)

sta, gdje su svojevremeno pojedine naftne kompanije razvile prepozna-tljivo ugostiteljstvo i trgovinu. Me-dutim, u takvim se slučajevima nije mnogo brinulo o istinskom odmoru putnika, pa su objekti i slobodne površine servisnih zona, u pravilu, smještavani u stresni pojas⁴ autoce-ste. Početno oblikovanje i programi-ranje talijanskih PUO-a uz autoce-ste bilo je naglašeno uniformirano u okviru pojedine naftne kompanije. Početkom 90-ih godina 20. stoljeća, talijanska država i osnovni nositelji

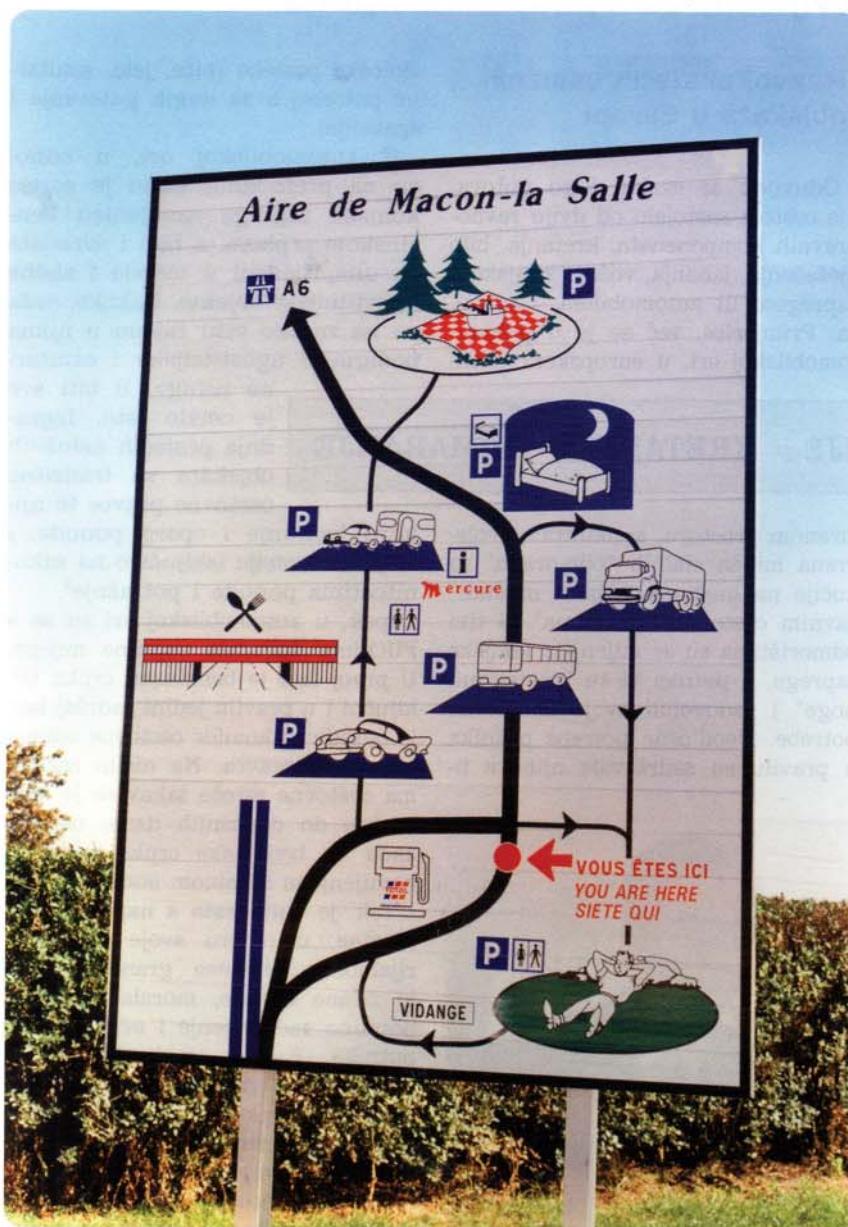
koncesija na talijanskim autocestama su zaključili da je potrebno mijenjati raniji koncept monopolističkog upravljanja naftnih kompanija PUO-ima uz autoceste s naplatom cestarne, što na terenu nije još vidljivo.

Francuska ima teorijski i pravno razrađen sustav programiranja i lokiranja PUO-a uz svoje autoseste s naplatom cestarine, koji se je u cijelosti već potvrdio u praksi. Posebno se inzistiralo na osiguranju uvjeta za integralni odmor putnika, ugodu njihova boravka i optimalno infor-

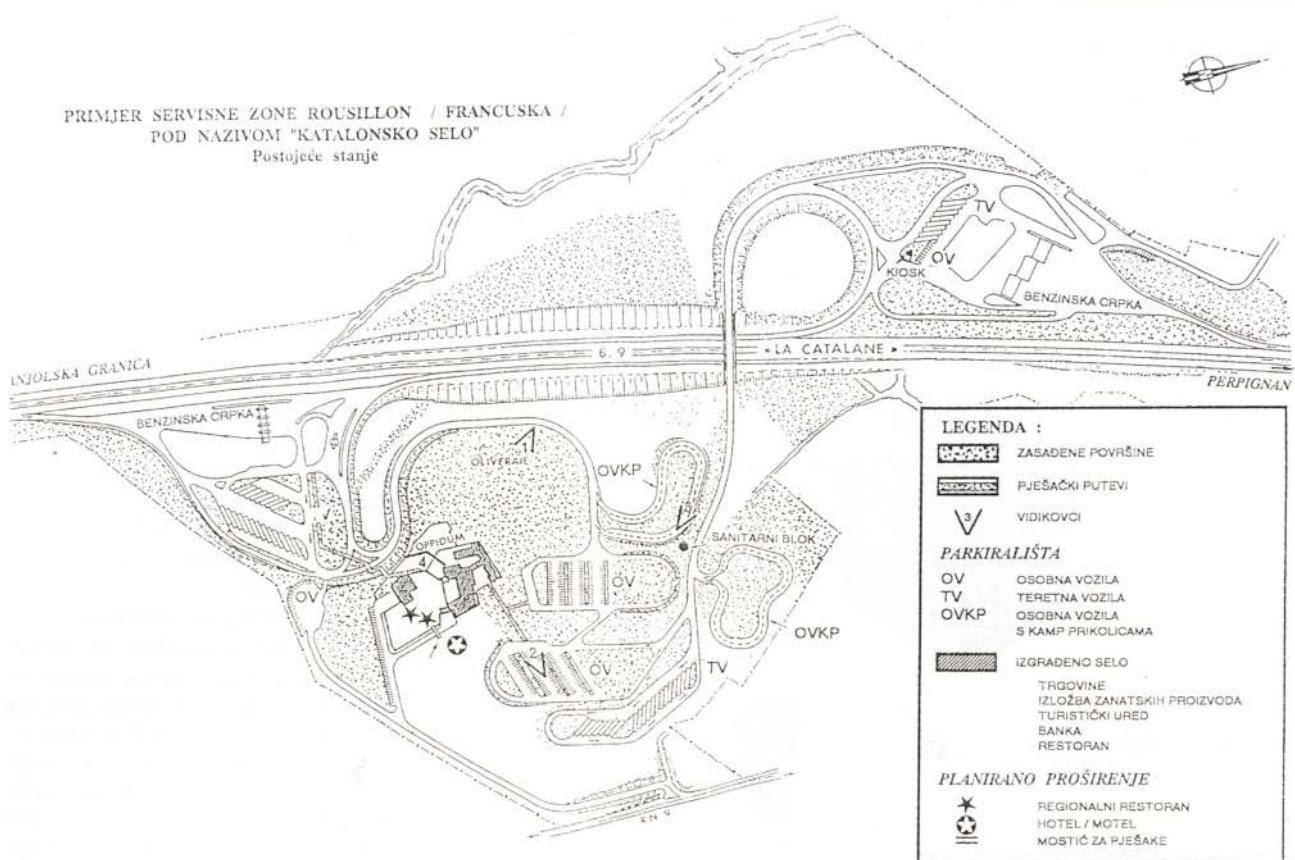
miranje (slika 1.). Francuske autoceste preko svojih PUO-a preuzimaju i vrlo jasne turističke zadaće jer one moraju biti "zrcalo zemlje" [3], "turističko promotivno sredstvo", "samo-svojna turistička atrakcija i destinacija" [4] (slika 2.). Programiranje, lociranje i oblikovanje PUO-a je izuzeto iz tehnicističkog procesa kojem podliježe izbor trase i konstrukcija same autoceste. Iz tih se razloga odbacuju uniformna rješenja i potiče stvaralački pristup programskom i oblikovnom kreiranju PUO-a u sukladju s okolišem i potrebama lokalne zajednice [1] (slika 3.). Stoga se, nakon inženjerskog fiksiranja trase autoceste, autonomno odlučuje o lokaciji PUO-a unutar zadanih sigurnosnih parametara. Mikrolokacija PUO-a određuje se interdisciplinarno tako da se PUO "kliže" duž trase autoceste na najatraktivniji položaj, kao što su to blizina vidikovca, prisjerna strana, blizina spomenika kulture, privlačna konfiguracija terena, zanimljiv biljni pokrov, druge atrakcije i tome slično.

S druge strane, primjerice, Njemačka je paralelno razvijala **sustav autocesta bez naplate cestarine**, uz koje su građeni PUO-i koji su, u pravilu, svedeni samo na pružanje usluga za zadovoljavanje neodložnih potreba vozila i putnika. To se, s jedne strane, može objasniti mogućnošću da putnici radi zadovoljavanja i svojih eventualnih turističkih potreba, bez postupka plaćanja cestarine, mogu s autoceste "sići" na svakom čvorištu, a, s druge strane, takve su autoceste objekti javne infrastrukture, pa njihove uprave, po prirodi stvari, ne mogu biti zainteresirane za njihovo profitabilno poslovanje, za razliku od autocesta s naplatom cestarine, profitnih organizacija (trgovacka društva), koje se moraju truditi da poglavito zbog prihoda od cestarine privuku što veći broj vozila i da dodatno, u pratećim uslužnim objektima, ostvare što bolje gospodarske učinke. Rezultati istraživanja iz 1990. godine su pokazali da ovakva usluga, za izrazito tranzitne putnike, ne pruža dovoljan komfor^[2].

Ostali tranzitno značajniji cestovni pravci, koji nemaju razinu auto-



Slika 1. Informacijski pano koji zorno prikazuje sadržaje i organiziranost jednog PUO-a na francuskoj autocesti. (Foto: E. Kušen, 1990)



cesta i brzih cesta, opremaju se na osnovi manje definiranih pristupa planiranju, programiranju, lociranju, oblikovanju, izgradnji, održavanju i korištenju PUO-a, za koje je, u pravilu, teško naći zajednički nazivnik, što varira od regije do regije u nekoj zemlji, odnosno resora, koji u okviru izdavanja lokacijske dozvole za PUO može postaviti posebne uvjete, iako su ti cestovni pravci na pojedinim svojim dijelovima, prometno zahtjevniji i gospodarski privlačniji od nekih dijelova autoceste. To su poglavito zone graničnih prijelaza, trajektnih luka, raskrižja značajnijih cestovnih pravaca, prilaza velikim gradovima i slično. U takvim slučajevima pojedini dijelovi ili cijela mala naselja mogu poprimiti značajke pratećih uslužnih objekata. S druge strane, kada takvi cestovni pravci prolaze kroz slabo naseljena područja, putnicima valja osigurati neophodni minimalni servis na razumnim udaljenostima. Što su to razumne udaljenosti a što minimalni servis, treba utvrditi za svaki cestovni pravac i situaciju ponaosob.

Slika 2. Primjer PUO-a na francuskoj autocesti koji svojim specifičnim sadržajem i organizacijom ("Katalonsko selo"), u blizini španjolske granice, nudi iznimni turistički doživljaj i specifična prometna rješenja (jednostrana izgradnja, etapna realizacija i sl.). Izvor: *Les Aires Annexes sur Autoroutes de Liaison (s.a.)*, SETRA, Paris.



Slika 3. Francuski primjer PUO-a uz autocestu nedaleko od Chartresa, koji, oblikom i bojama, jasno ukazuje na programiranu tendenciju odmaka od uniformnih arhitektonskih rješenja. (Foto: E. Kušen, 1990).

TEMA BROJA

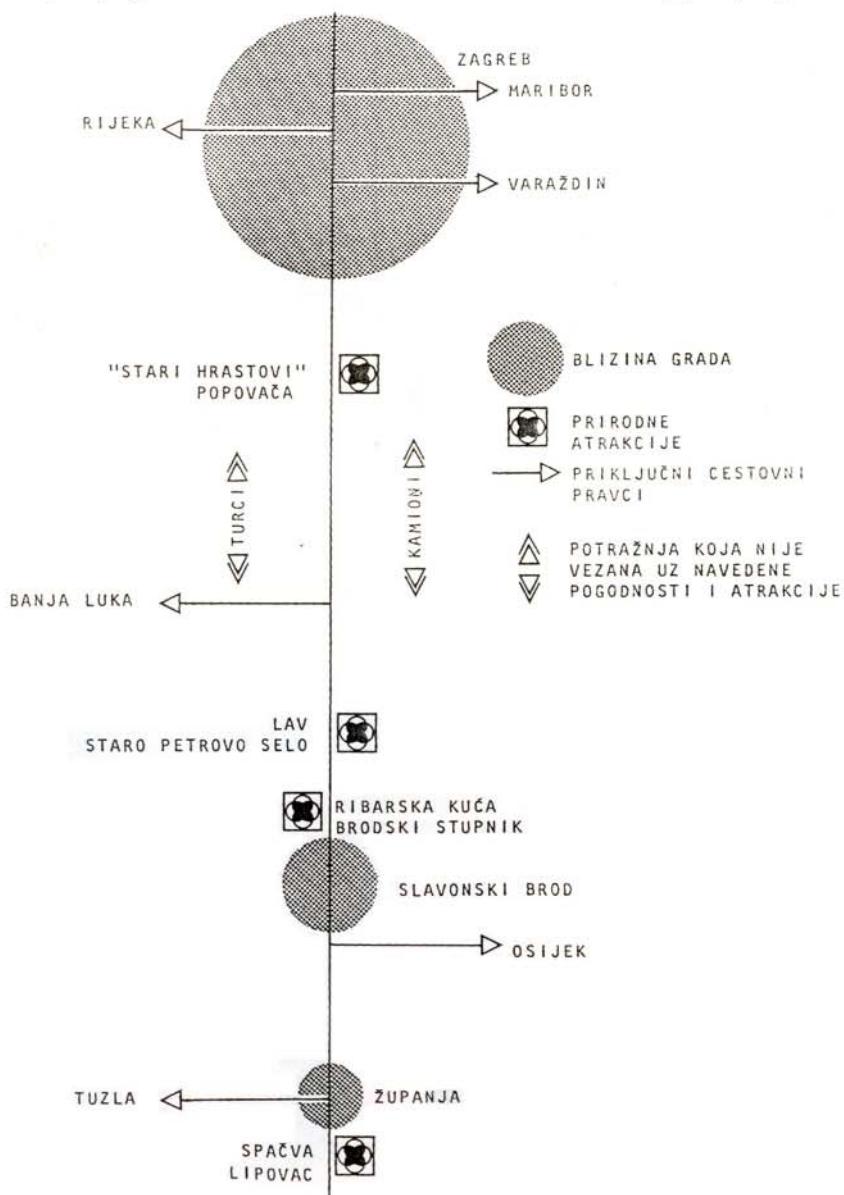
CIM god. 49 (2003), br. 1-2 (17-22)

Situacija u Hrvatskoj

Hrvatska nema cijelovit teorijski, stručni ni normativni sustav koji bi osigurao odgovarajuće opremanje njenih autocesta, brzih cesta i ostalih državnih cesta PUO-ima. Međutim, postoje i iznimke. Od elaborata, to je studija "Raspored i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu M-1 u Hrvatskoj te upravljanje autocestom kao siste-

mom ponude"⁵ (1990), koja je za-govarala i "humane" aspekte PUO-a [2], međutim, rezultati istraživanja navedene studije, osobito oni metodološki, nisu se u međuvremenu uopće koristili kod pripreme proširenja mreže hrvatskih autocesta (slika 4.).

Pristup lociranju, programiranju, organizaciji i oblikovanju PUO-a na **autocestama i brzim cestama s naplatom cestarine** u Hrvatskoj je neprimjeren.



Slika 4. Shematski prikaz razmještaja pogodnosti i atrakcija koje uvjetuju lociranje ugostiteljskih objekata na cestovnom pravcu M-1, Bregana - Lipovac.

Izvor: Horak, S., Kušen, E., Weber, S. (1990) Raspored i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu M-1 u Hrvatskoj te upravljanje autocestom kao sistemom ponude, Institut za turizam, Zagreb, str. 182.

Stoga se uz autoceste u Hrvatskoj podižu ili planiraju PUO-i mimo europskih načela za autoceste s naplatom cestarine. Na taj se način stvaraju PUO-i s urođenim nedostacima, koje se kasnije ne može sanirati:

- Svi su PUO-i uz autoceste u Hrvatskoj programski tipizirani (svega 4 tipa: A, B, C i D).
- Tipovi sadrže minimalistički program.
- Njima se ne osiguravaju cijeloviti uvjeti za integralni odmor niti informiranje putnika.
- Osim programa, prostorno su tipizirane i pripadajuće građevinske parcele pojedinog tipa servisne zone (PUO), sve one izduženog oblika duž autoceste, u cijelosti u stresnoj zoni.
- Lokacije PUO-a su određene mehanički i u pravilu padaju na turistički neatraktivna mjesta, daleko od lokaliteta koji bi uljepšali boravak putnika i pospješili njihov odmor.
- Uopće se ne analiziraju niti procjenjuju lokacijske potrebe za izgradnjom određenih vrsta PUO-a duž autoceste, koja, zapravo pulsira organski, a ne mehanički, poput organizma, čiji pojedini dijelovi mogu sezati i daleko izvan državnih granica.
- Naziru se intencije, a praksa to potvrđuje, da naftne kompanije budu i dalje nositelji upravljanja PUO-om, da se protežiraju neatraktivna arhitektonска rješenja PUO-a, s potkom industrijske arhitekture i hortikulturnim rješenjima gradske masovne stambene izgradnje.
- U konceptualnom dijelu planiranja lokacija i programa PUO-a nisu uključeni, ili bar ne u cijelosti, lokalna zajednica, resor nadležan za prostorno uređenje niti turističko gospodarstvo, za što svoj dio odgovornosti snose i važeći propisi iz oblasti prostornog uređenja i turizma (u prostorne planove županija nije predviđeno unositi lokacije PUO-a na autocestama, a Hrvatska nema ni svodni zakon o turizmu).
- Već se na razini projekta za otkup zemljišta, zasnovanog na prethodnim pogreškama, definitivno odlučuje o lokaciji, veličini i obliku svake servisne zone (PUO).

- Takav je pristup krajnje krut i, u pravilu, ne dopušta nikakve realne mogućnosti za kasnije objektivno potrebne dopune programa i proširenje građevinske parcele.
- S gospodarskoga gledišta takvim se postupkom "vežu ruke" budućem korisniku (korisnicima) PUO-a, smanjuje kvaliteta gospodarskih učinaka PUO-a, smanjuje atraktivnost putovanja autocestom a ne osiguravaju se ni pozitivni učinci na ekonomiju lokalne zajednice.
- Ostaje upitno: koliko je za dijelove autoceste, za koje je već otkupljeno takvo zemljište za PUO-e, uopće više moguće revizijom planova PUO-a popraviti ovakvu situaciju.

I dok za izgradnju pratećih uslužnih objekata na autocestama postoji kakva - takva planska uporišta za njihovo planiranje i lociranje, dotele za izgradnju PUO-a na **ostalim cestama** ne postoje nikakvi instrumenti koji bi regulirali pitanja izgradnje PUO-a, iako su zahvati na njima složeniji a interes i pritisak investitora veći. Zbog toga su službe zadužene za praćenje ove izgradnje u vrlo nelagodnoj situaciji jer moraju improvizirati. Za te potrebe ne postoji strategija, ne postoji stručna osnova, ne postoje propisi niti standardi. Dakako, ne postoji ni planovi razvoja. U takvoj situaciji postaje sporno što se uopće smatra PUO-om uz ostale državne ceste.

Turističke analize, osobito koncepti turističke prostorne organizacije (slika 5.), pokazali su koliko je za razvoj turizma u nekoj turističkoj destinaciji važan položaj i informacijski sadržaj PUO-a na ključnim cestovnim pravcima. S aktualnoga turističkoga gledišta, planiranje, izgradnja, organizacija, uređenje i održavanje PUO-a na ostalim državnim cestama u Hrvatskoj su mnogo važniji od onih na autocestama, jer pretežito njima putuju naši, kako inozemni tako i domaći gosti. Naslov članka u Vjesniku od prije godinu i pol dana "Gosti za Uskrs kupovali zlato, tražili prstace i pristojan WC uz cestu", o tome najrječitije govori. Ako se tome pridoda podatak da je po metodologiji turističkoga pomoćnog računa od ostvarenoga turističkoga "kola-

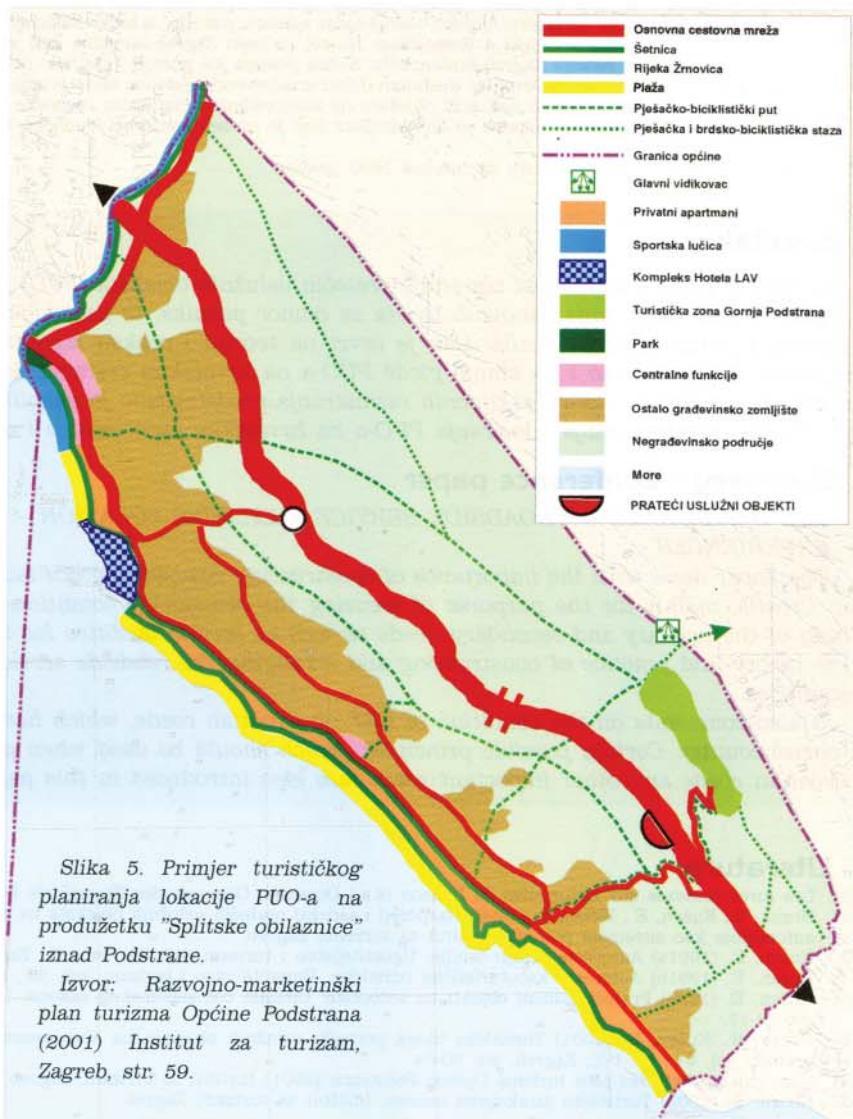
ča" sektoru prometa pripalo 15%, a prodaji naftnih derivata 5% od ukupne potrošnje turista u Hrvatskoj, tada ovaj podatak vrlo jasno govori da PUO-i nisu samo interni problem "cestara" i "naftaša" već i znatno širega kruga zainteresiranih u jednoj turističkoj zemlji.

Gotovo sve turističke razvojne studije dotiču problematiku izgradnje PUO-a na području konkretnih turističkih destinacija, međutim, takve elaboracije ostaju po strani, jer ne postoji sustav planiranja PUO-a uz ostale državne ceste na koji bi one mogle utjecati [7].

U teorijskom smislu [8], PUO-i predstavljaju turističke paraatrakcije, koje posjeduju nedokoličar-

sku turističku privlačnost, što ne znači da PUO-i ne trebaju putovanje cestom činiti lagodnim. Da pače, kao što je slučaj i s drugim paraatrakcijama (pojedini ugostiteljski objekti) i neki PUO-i mogu vremenom prerasti u prave turističke atrakcije, koje privlače svojom dokoličarskom ponudom.

Zbog neelaborirane problematike izgradnje PUO-a i nedostatka potrebnih normi, javlja se čitav niz prostorno-planerskih, upravnih, imovinsko-pravnih i gospodarskih nesporazuma koji usporavaju realizaciju PUO-a uz ostale državne ceste i onda kada je riječ o poželjnim i javno korisnim planovima izgradnje i uređenja PUO-a.



TEMA BROJA

CIM god. 49 (2003), br. 1-2 (17-22)

Stručni konsenzus o potrebljima putnika i vozila

Rješenja problematike pratećih uslužnih objekata u Hrvatskoj valja tražiti u dvije paralelne aktivnosti. S jedne strane, valja cijelovito stručno elaborirati problematiku PUO-a u Hrvatskoj, koja treba završiti s odgovarajućom metodologijom planiranja i upravljanja PUO-ima, standardima i propisima te započeti izradu konkretnih planova za njihovu izgradnju. S druge strane, za neodložne slučajeve valja osigurati kompetentne stručnjake.

ke, s dokazanim referencijama, koji će, na osnovi zbirke radnih načela i standarda, pomagati pri utvrđivanju lokacije i programa za izgradnju PUO-a. Za početak valja razjasniti i postići javni stručni konsenzus o tome koje se sve potrebe putnika i vozila mogu ili moraju zadovoljiti u PUO-ima. U nastavku se nudi prilog takvom rješenju.

PRIMARNE POTREBE

- vozila
 - benzinska crpka
 - pripadajući servisi
 - pripadajuća trgovina
- putnika
 - piće

- hrana
- sanitarni uređaji
- iznimno spavanje
- integralni odmor
- informiranje

OSTALE (TURISTIČKE) POTREBE

- putnika
 - posebna (regionalna) ugostiteljska ponuda
 - posebna trgovачka ponuda
 - ponuda turističkih informacija i suvenira
 - kulturna ponuda
 - ponuda za djecu
 - zabavna ponuda
 - sportsko-rekreativska ponuda
 - ostala dodatna ponuda ■

Pozivne bilješke

- ¹ U Hrvatskoj udomaćeni termin "prateći uslužni objekti" (PUO) obuhvaća, kako cijele cestovne servisne zone, tako i pojedinačne cestovne servisne objekte, pri čemu se prateći objekti namijenjeni odmoru putnika također smatraju pratećim uslužnim objektima.
- ² Prije desetak godina srušen je objekt u Brezničkom Humu, na cesti Zagreb-Varaždin, koji je služio kao postaja za zamjenu konjskih zaprega kojima su vozile na relaciji Zagreb-Budimpešta. Slična postaja još postoji, relativno očuvana, u Generalnском Stolu.
- ³ Ova konstatacija je iznjeta na Devetom međunarodnom znanstvenostručnom savjetovanju "Promet i turizam" u izlaganju S. Horaka i E. Kušena "Turistička uloga pratećih uslužnih objekata na autocestama s naplatom cestarine u Hrvatskoj". Opatija, 2001.
- ⁴ Stresnim pojasom uz autocestu, smatra se dio zemljista koji je izložen snažnom zvučnom, vizualnom i psihološkom utjecaju tranzitnog prometa.
- ⁵ Istraživanje je provedeno u Institutu za turizam 1990. godine.

Sažetak

U radu je prikazana važnost izgradnje pratećih uslužnih objekata (PUO) uz glavne cestovne pravce u Hrvatskoj, poglavito radi osiguranja osnovnih uvjeta za odmor putnika, te zadovoljavanja ostalih primarnih i sekundarnih potreba i putnih potreba vozila. Dan je osvrt na teoriju i praksi izgradnje i uređenja PUO-a u razvijenim europskim zemljama, kao i na stanje gledje PUO-a na hrvatskim cestama, koje je ocijenjeno neprimjerenum jednoj turističkoj zemlji. U okviru zaključnih razmatranja predstavljeno je nekoliko mogućih načela kojima bi se valjalo služiti kod programiranja i lociranja PUO-a na hrvatskim autocestama i drugim važnim cestama.

Summary - Conference paper

THE IMPORTANCE OF ROADSIDE SERVICE FACILITIES LOCATION – DOMESTIC AND FOREIGN EXPERIENCES

The paper deals with the importance of constructing roadside service facilities (RSF) on the main traffic routes in Croatia, mainly for the purpose of securing the elementary conditions for repose of passengers and satisfying the primary and secondary needs as well as service facilities for their vehicles. The paper comments on the theory and practice of constructing and arranging the roadside service facilities in the developed European countries.

It also comments on the condition of RSF on Croatian roads, which has been evaluated as inappropriate for a tourist country. Certain possible principles, which should be used when programming and locating the RSF on Croatian roads and other important roads, are also introduced in this paper.

Literatura

- [1] Les Aires Annexes sur Autoroutes de Liaison (s.a.) Direction Generale des Transports Interieurs. SETRA. Paris.
- [2] Horak, S., Kušen, E., Weber, S. (1990) Raspored i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu M-1 u Hrvatskoj te upravljanje autocestom kao sistemom ponude. Institut za turizam, Zagreb.
- [3] Kušen, E. (1991a) Autocesta zrcalo zemlje. Ugostiteljstvo i turizam, vol. 39., br. 1/2., Zagreb, str. 68.
- [4] Kušen, E. (1991b) Autocesta kao turističko odredište. Ugostiteljstvo i turizam, vol. 39., br. 3., Zagreb, str. 46.
- [5] Kušen, E. (1999) Prateći uslužni objekti uz autocestu: turizam bez sistemskog zakona. Ugostiteljstvo i turizam, vol. 47., br. 11., Zagreb, str. 14-17.
- [6] Horak, S., Kušen, E. (2001) Turistička uloga pratećih uslužnih objekata na autocestama s naplatom cestarine u Hrvatskoj. Suvremeni promet, vol. 21., br. 1-2., Zagreb, str. 60-64.
- [7] Razvojno-marketički plan turizma Općine Podstrana (2001) Institut za turizam, Zagreb.
- [8] Kušen, E. (2002) Turistička atrakcijska osnova. Institut za turizam, Zagreb.

CESTE I MOSTOVI

VIA
VITA

Glasilo Hrvatskog društva za ceste

3.5.

Održavanje cesta –
trajan i zahtjevan proces
u sjeni građenja

Ceste i mostovi God. 52. Br. 7–9 (str. 1–112) Zagreb, srpanj/rujan 2006.

UDK 625.7:624.2/8

CODEN CSMVB2

ISSN 0411-6380

Aktualnost prvih istraživanja na cestovnom pravcu Bregana – Lipovac

Dr. sc. Eduard Kušen, dipl. ing. arh.

Institut za turizam, Zagreb



»Ribarska kuća« – odmorište Brodski Stupnik (1990.)

Sažetak

U članku su prikazani dijelovi studije »Raspored i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu M-1 u Hrvatskoj te upravljanje autocestom kao sistemom ponude«, koju je 1990. godine izradio Institut za turizam iz Zagreba.

Još uvijek aktualni dijelovi Studije su metodologija istraživanja, polazne osnove, tadašnja istraživanja ponude i potražnje, inozemna iskustva na planiranju, programiranju i lociranju odmorišta uz autoceste s naplatom cestarine.

Navodi se i jedan od prijedloga za konkretno opremanje odmorištima ove hrvatske autoceste; između ostalog, na pretpostavci da svaka autocesta predstavlja živi organizam. To ovisi o blizini gradova, kulturnih i prirodnih atrakcija, priključaka važnih cestovnih pravaca na autocestu te kriznim odsjecima autoceste za pojedine vrste putovanja s obzirom na njihova ishodišta i odredišta.

Uvod

Kad je u Institutu za turizam, u Zagrebu, obavljano istraživanje pod nazivom »Raspored i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu M-1 u Hrvatskoj te upravljanje autocestom kao sistemom ponude« (autori studije su S. Horak, E. Kušen i S. Weber), ovim se cestovnim pravcem kre-

talo više vozila negoli u razdoblju poslijе Domovinskog rata. Godine 1989. tim pravcem je prošlo ukupno 7.834.509 vozila, s prosječnim godišnjim dnevnim prometom od 21.464 i prosječnim ljetnim dnevnim prometom od 30.325 vozila, dok je istim pravcem 2004. godine zabilježen prosječni godišnji dnevni promet od 20.883 vozila i

prosječni ljetni dnevni promet od 27.590 vozila.

Iako su se u međuvremenu promjenili mnogi raniji uvjeti, primjerice, ratna događanja i skretanje prometa na druge pravce, dovršenje punog profila autoceste na cijelom pravcu u Hrvatskoj, uvođenje koncesija za izgradnju i iskorištanje autocesta, promjene u bro-

TURIZAM

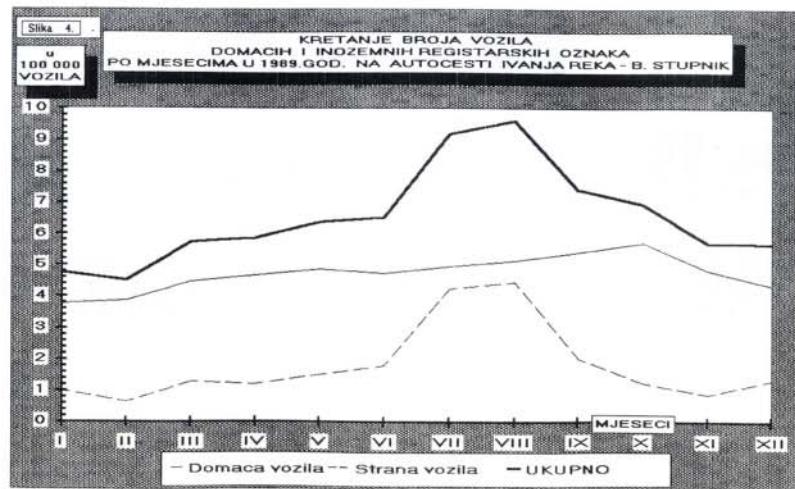
CIM god. 52. br. 7-9 (str. 77-83), Zagreb, srpanj/rujan 2006.

ju radnika na privremenom radu u razvijenim evropskim zemljama, čiji se broj početkom osamdesetih godina prošlog stoljeća kretao kako slijedi:

Turska gotovo milijun i devetsto tisuća, bivša Jugoslavija gotovo devetsto tisuća i Grčka preko tri sto tisuća, ukupno gotovo tri milijuna radnika (OECD 1986) itd., ipak podaci o sadašnjem intenzitetu i strukturi prometa na ovome cestovnom pravcu pokazuju da su neki problemi od prije petnaest godina još uvijek aktualni i da će biti još aktualniji kada se na ovom cestovnom pravcu ponovno dosegne predratni promet.

U međuvremenu je, s jedne strane, u voznom smislu, izgradnjom punog profila autopiste, postignut visoki tehnički komfor, dok je s druge strane, u tom razdoblju komfor odmora putnika znatno smanjen jer su neka odmorišta ostala »izvan žice« autoceste, neka su samo ugrubo obnovljena nakon ratnih razaranja, a malobrojni novi objekti građeni su mimo, još uvijek aktualnih, spoznaja iz spomenute predratne Studije.

Važna je i stoga što je u okviru nje provedeno vrlo temeljito istraživanje s ciljanim metodološkim instrumentarijem, opsežnim desk i terenskim istraživanjima (obilazak cestovnog pravca od Bregane do Lipovca i pripadajućih odmorišta, anketiranje putnika, intervju sa zaposlenicima na odmorištima, zatim obilazak europskih referentnih autopista i pripadajućih odmorišta, intervju u nacionalnim cestovno-prometnim institucijama te u upravama koncesionara pojedinih



Izvor: Brojanje prometa na cestama SR Hrvatske 1989 godine, Institut prometnih znanosti, Zagreb, str. 115.

Slika 1. Rezultati brojenja prometa iz 1989. godine na pravcu Bregana – Lipovac

autocesta). U Hrvatskoj i inozemstvu, tijekom istraživanja, osobito ponude na odmorištima uz autoceste, prikupljena je analitička fotodokumentacija.

Godine 2003. izrađena je »Studija obnove sadržaja PUO-a na Autocesti Zagreb – Lipovac« (Urbanistički institut Hrvatske d.d. iz Zagreba), koja se velikim dijelom oslanjala na rezultate studije iz 1990. godine, međutim, nova se studija uglavnom bavila gustoćom pratećih uslužnih objekata (njihovim maksimalnim razmacima), potrebnim sadržajima i načelima prostorne organizacije, bez radikalnih zahvata u veličinu njihovih parcela i integracije obližnjih atraktivnih prostora.

Stoga se u nastavku iznose oni podaci iz prve Studije (1990.) koji još uvijek mogu biti aktualni za

daljnje opremanje ovog cestovnog pravca pratećim uslužnim objektima.

Polazne osnove

Dužina cestovnog pravca E-70, od Bregane do Lipovca iznosi 307 km. Paralelno s izgradnjom punog profila autopiste na dijelu tog cestovnog pravca kroz Hrvatsku, trebalo je planirati i izgraditi sustav potrebnih pratećih uslužnih objekata, odmorišta uz autocestu, kako se oni danas nazivaju.

Ta odmorišta bi putnicima na autocesti trebala osigurati zadovoljavanje osnovnih i dodatnih potreba tijekom putovanja, osobito uvjete za kvalitetan odmor, pa i više od toga. Naime, procijenjeno je da se tome ranije nije poklanjala potrebna pozornost, zbog čega su bili zakinuti putnici i vlasnici hrvatskih autocesta.

Osnovni cilj istraživanja bio je da Studija utvrdi uzroke koji su doveli do raskoraka između stvarnih potreba putnika, plana i realizacije potrebnih pratećih uslužnih objekata. Osnovni cilj istraživanja, segmentiran je dalje na sekundarne ciljeve: (1) utvrditi potencijalnu potražnju, (2) provjeriti optimalnost postojećih planova, (3) oblikovati racionalni model upravljanja autopistem s naglaskom na prateće uslužne objekte, osobito s tržišnog aspekta, (4) identificirati dijelove propisa koji sputavaju primjenu takvog modela (5) predložiti rješenja koja Hrvatsku mogu približiti europskoj praksi.

Istraživanje ponude bilo je ograničeno na postojeće i planirane ser-



Anketiranje vozača kamiona kod naplatnih kućica Ivanja Reka (1990.)

visne zone po dionicama, Bregana – čvorište Jankomir, čvorište Jankomir – čvorište Ivana Reka, čvorište Ivana Reka – Lipovac. Istraživanje ove potražnje provedeno je na samoj trasi Bregana – Lipovac, ali je svojim sadržajem obuhvatilo cijelokupno europsko tržiste.

Vremenski obuhvat istraživanja, ovisno o segmentu istraživanja, o značenju vremenske dimenzije i o dostupnosti podataka, vrlo je različit. Anketiranje vozača u cestovnim vozilima i odgovarajuće brojenje vozila za potrebe utvrđivanja potencijalne potražnje obavljeni su dva dana uzastopno, 1. i 2. kolovoza 1990. godine. Ranije, takvi ili slični podaci nisu prikupljeni.

Istraživanje potražnje

Istraživanje potencijalne potražnje usluga u pratećim uslužnim objektima uz autocestu, tom je pri-godom prvi put provedeno u Hrvatskoj i bivšoj državi, a slična europska istraživanja, ako ih je uopće bilo, autorima nisu bila dostupna. Po izvornoj metodi su:

- Kreirana dva upitnika za korisnike ovog cestovnog pravca (u ovom slučaju radi se o vozačima cestovnih vozila),

- Organizirano je prikupljanje podataka o ostvarenom prometu gostiju u pratećim uslužnim objektima uz ovu cestu na području Hrvatske.

Korištene su dvije vrste upitnika, jedan od 14 pitanja, za slučajno zaustavljenе vozače na dva mesta uz cestu (Ivana Reka i Babina Greda), i drugi, od 22 pitanja (14+8),

Vrsta sadržaja koji nedostaju	(n = 408)	Broj odgovora
1. Sanitarni čvorovi (malo ih je, prljavi su, neprilagođeni Muslimanima)	133	
2. Parkirališta (malo ih je, prljava su, neuređena, bez dovoljno mjesto za kamione)	77	
3. Zelenilo (nema zelenila i hladovine, posebno na parkiralištu, nema klupa i stolova)	74	
4. Voda za piće (nema vode za piće, posebno na parkiralištu)	67	
5. Telefoni (nema ih dovoljno)	64	
6. Autoservisi (malo ih je, a naročito nedostaju vulkanizeri, nema ni prodavaonica rezervnih dijelova)	64	
7. Benzinske pumpe (ne rade non-stop, osobije krade, nema bezolovnog benzina i plina)	35	
8. Restorani (posebno nedostaju express restorani i spec. turški restorani, a postojeći su loši)	39	
9. Trgovine (posebno trgovine hranom, suvenirima, cigarete i štampi; postojeće su loše s neadekvatnim radnim vremenom) nedostaju i duty free shopovi, voćarne, sladoledi)	39	
10. Kontejnieri i koševi za otpatke	28	
11. Tuševi i javne kupaonice	22	
12. Ceste (premalo autocesta, ostale ceste su vrlo loše i ne-sigurne, na autocestama nema štitnika protiv svjetla)	22	
13. Posebne usluge na cestama (pomoć na cesti, prva pomoć, milicija)	25	
14. Informacije (nedostaju informativni punktovi, putokazi su nejasni)	15	
15. Cestarina (osoblike potkrada putnike, izrazito visoke cestarine za kamione, traže devize, a vraćaju dinare)	13	
16. Posebni ugostiteljski lokali (snack-barovi i turske čajane)	8	
17. Moteli (nema ih dovoljno, postojeći su loši)	9	
18. Kampovi (nema ih dovoljno)	6	
19. Mjenjačnice (nema ih dovoljno, neopremljene su, loše se mijenjam)	7	
20. Ostalo (opća neorganizacija na autocesti, ne primaju kreditne kartice, nema nigdje teleksa, milicija maličira turske vozače kamiona, preduga čekanja na graničici)	10	
Ukupno		757

Slika 2. Pregled sadržaja koji prema stavovima anketiranih nedostaju na odmorišta uz istraživani cestovni pravac (faksimil)

za slučajno odabranje vozače na pratećim uslužnim objektima (Ježevi-sjever, Ježevi-jug, Stari hrastovi i Župan). Uz anketiranje vozača prikupljeni su podaci vezani uz brojanje vozila u razdoblju od 8 do 18 sati tijekom dva anketna dana.

Znakoviti su podaci dobiveni brojenjem vozila. Pod domaćim vozilima podrazumijevala su se

sva vozila iz bivše države. Stranih vozila je bilo 57%, a domaćih 43%. Njihova struktura po registarskim oznakama bila je kako slijedi: YU 43,5%, D 29,3%, F 4,4%, I 3,8%, CH 3,6%, A 3,5%, NL 2,8%, TR 2,7%, S 1,6%, B 1,0% i ostali 3,8%, a njihova struktura po vrstama vozila: osobni automobili 67,8%, teretna vozila s prikolicom ili tegljači 15,4%, teretna vozila 9,8%, osobni automobili s prikolicom 3,6% i autobusi 3,4%.

Struktura brojenih vozila uz prateće uslužne objekte donekle se razlikuje u odnosu na osnovnu strukturu na cesti. Strani putnici su se češće zaustavljali na odmorišta 60,3% (+ 2,6%) a domaći gosti za toliko manje 30,7%. Za brojena vozila uz prateće uslužne objekte zabilježena je promijenjena struktura vozila po registarskim tablicama: YU 39,7%, D 33,3%, TR 5,1%, NL 4,9%, F 3,7%, I 3,7%, A 2,5%, S 2,2%, CH 1,5%, B 0,7% i ostali 2,7%.

Prema ovim podacima, Turci i Nijemci su prosječno češće skretali na odmorišta uz cestu, a domaći manje. Osobni automobili s prikolicom i teretna vozila s prikolicom, također su se češće zaustavljali na odmorišta. Anketni upitnici su ti-



Prodavaonica voća na jednom od odmorišta uz cestovni pravac Bregana

**CESTE I
MOSTOVI**

TURIZAM

CIM god. 52. br. 7-9 (str. 77-83), Zagreb, srpanj/rujan 2006.

skani na 7 jezika (hrvatski, engleski, njemački, francuski, talijanski, turski i grčki). Prikupljeno je ukupno 2389 ispravno popunjeneh upitnika (98% svih anketiranih).

Kao svrha putovanja u anketi se u 51% slučajeva navodi turizam, u 45% slučajeva posao, a ostale slike se navode tek u 4% slučajeva. Utvrđeno je da se ukupne duljine putovanja anketiranih putnika kreću u vrlo širokom rasponu, od 23 do 9500 km. Najzastupljenije inozemne zone izvora i cilja putovanja bile su redom Njemačka, Turska i Grčka.

Prosječan broj zaustavljanja u toku putovanja za cijeli skup iznosi 6,78 po anketiranom, radi noćenja 0,98, jela 2,23 i kraćeg odmora 3,57 zaustavljanja. Ukupni broj zaustavljanja se razlikuje po pojedinim vrstama putovanja i kreće se, za tranzitna putovanja 10,08, za ulazno-izlazna putovanja 7,09 i za unutarnja putovanja (bivša država) 2,37 putovanja po anketiranom.

Kod anketiranih je utvrđena specifična struktura korištenja pratećih uslužnih objekata. Prilikom zaustavljanja 80,1% anketiranih kupovalo je gorivo, 47,1% konzumiralo je jelo ili piće u baru ili restoranu, 18,4% kupovalo je namirnice ili druge potrepštine, 9,1% je noćilo u motelu ili kampu, a 1,7% koristilo usluge. Na temelju iznesenih podataka može se zaključiti da većina (66,9%) anketiranih smatra da, u prosjeku, svih navedenih sadržaja uz ovaj cestovni pravac ima dovoljno, ali je samo manji broj anketiranih (32,1%) zadovoljan njihovom kvalitetom.

Anketirani su najzadovoljniji brojem benzinskih crpki (81,4%), a najnezadovoljniji brojem trgovina (44,1%). Najveći broj anketiranih iskazao je svoje nezadovoljstvo kvalitetom parkirališta (65,0%), mada je visok postotak i onih koji su nezadovoljni svim ostalim sadržajima (41,4% – 47,1%).

Na pitanje »Da li vam nedostaje neki od uslužnih sadržaja duž ovog cestovnog pravca«, dobiveni su odgovori od 408 anketiranih i prikazani na slici 2.

Broj noćenja i iskoristenost smještajnih kapaciteta prikazani su za motive »Plitvice« – Lučko, »Stari hrastovi«, »Marsonija«, »Slaven«, »Spačva« i »Županja«. U 1989. godini u tim je motelima ostvaren sljedeći broj noćenja (uz iskoristenost): »Plitvice« – Lučko 31.470 (61,6%), »Stari hrastovi« 4827 (33,9%), »Marsonija«

ja« 20.941 (51,7), »Slaven« 14.406 (60,7%), »Spačva« 17.014 (39,5%) i »Županja« 17.102 (42,6%).

Istraživanje ponude

U tadašnjem sustavu pratećih uslužnih objekata uz cestovni pravac Bregana – Lipovac nije bila dosljedno zastupljena simetrija. Na južnoj strani postojalo je 14 parkirališta, na prosječnoj međusobnoj udaljenosti 20,5 km, a na sjevernoj ukupno 15 parkirališta, na prosječnoj udaljenosti od 19 km. Ukupno 29 parkirališta.

Broj parkirališnih mjesteta definiran je samo uz izgrađeni dio autoceste u punom profilu pa se ukupni broj samo može procijeniti s pretpostavkom da na svakom parkiralištu ima

Motela su na južnoj strani bila 3, sa 198 kreveta i 48 kreveta u bungalovima, na prosječnom razmaku od 77 km. Na sjevernoj je strani bilo 9 motela s 565 kreveta i 145 kreveta u bungalovima, na prosječnoj udaljenosti od 30,5 km, sveukupno 763 kreveta u motelima i 193 kreveta u bungalovima. Na južnoj strani postojao je samo 1 autokamp za 350 osoba, a na sjevernoj 4 autokampa i to na istočnoj polovici dionice, za 600 osoba, sveukupni kapacitet u autokampovima bio je 950 osoba.

Ostali sadržaji, kao što su javni WC-i ili WC-i općenito, česme, javne telefonske govornice ili telefonska veza uopće, informacije, prostor za majku i dijete, trgovine,



Ribnjak uz odmorište Brodski Stupnik, koji bi se teorijski mogao djelomično uključiti u sustav ovog odmorišta (1990.)

70 mesta za osobna vozila i 30 za kamione, što sveukupno iznosi 2030 za osobna vozila i 870 za kamione.

Na južnoj je strani postojalo 12 benzinskih crpki, s prosječnim razmakom od 23,5 km, a na sjevernoj strani 14, s prosječnim razmakom 20,5 km, sveukupno 25 benzinskih crpki. Kafe barova ili kafe restorana, na južnoj strani bilo je 5, s 341 mjestom, a na sjevernoj 6, s 283 mjestom, sveukupno 11 sa 624 mjestima.

Restorana je na južnoj strani bilo 8, s 944 mjestima i 732 mesta na terasama, na prosječnom razmaku od 34 km, a na sjevernoj strani 10, s 1627 mjestima i 920 mesta na terasama, na prosječnoj udaljenosti od 28 km, sveukupno 18, s 2571 mjestom i 1652 mesta na terasama.

autoservisi i slično, toliko su bili heterogeni da ih je bespredmetno bilo kvantificirati, pa zato prelaze u kvalitativnu domenu ponude.

Kvalitetne značajke tadašnjih pratećih uslužnih objekata, detaljno su opisane za svaku pojedinu servisnu zonu. Tadašnji RSIZ za ceste predložio je (1988.) određene korekcije postojeće ponude pratećih uslužnih objekata uz cestovni pravac Bregana – Lipovac po formalističkoj birokratskoj tipologiji pratećih uslužnih objekata (tipovi: A, B, C i D).

Inozemna iskustva

Izbor inozemnih iskustava u planiranju, lociranju, programiranju, izgradnji i uređenju servisnih zona – odmorišta uz autoceste, rezultat su observacija stručnjaka prigo-

dom obilaska autocesta na relaciji Zagreb-Slovenija-Italija-Francuska-Belgija-Luksemburg-Njemačka-Austrija-Zagreb te intervjua vodenih u Italiji i Francuskoj u krovnim nacionalnim institucijama koje upravljaju razvojem i korištenjem autocesta, kao i predstavnicima koncesionara pojedinih autocesta. Spoznaje do kojih su autori došli bile su nove i neočekivane iz hrvatske »cestarske« perspektive.

1. U Europi postoji oštra granica između autocesta s naplatom cestarina i onih bez naplate cestarine. U prvom slučaju, za autoceste s naplatom cestarine, standard usluga na odmorištima je znatno

dostignuća na tom planu, što se ne bi moglo reći za Italiju, gdje se na autocestama također naplaćuje cestolina, ali je većina pratećih uslužnih objekata uz talijanske autoceste izgradena prije 30 i više godina, kada su vrijedili znatno drugačiji kriteriji – isključivo zadovoljavanje neodložnih potreba uz što veći gospodarski učinak te dominaciju naftne kompanije kojoj je dodijeljena pojedina servisna zona, u koje nije bila uključena potreba putnika za kvalitetnim odmorom. To je bilo vrijeme, kada se smatralo vrlo atraktivnim promatranje kolona automobila koje promiču ispod restorana koji je nadsvodio autocestu.

na autocesti, ne može odvijati u stresnoj zoni uz autocestu, to bitno utječe na lociranje i oblikovanje servisnih zona (odmorišta), koje se sve više razvijaju u dubinu okolnog prostora, tako da se u užem pojasu uz autocestu, smještaju samo tehnički sadržaji.

5. Korisnici odmorišta se segmentiraju, često, potpuno suprotno od hrvatskih stereotipa. Primjerice, najveća pozornost se poklanja uvjetima parkiranja kamiona, koji imaju ležajeve u kabini pa se parkirališta s njih smještaju u dio odmorišta s najmanje buke.

6. Različiti oblici odmora nakon što su odstranjeni vanjski stresni utjecaji (zvučni i vizualni). Osim što je na odmorištu osigurano zeleno okruženje, osiguravaju se uvjeti za kretanje (šetnja), trim staze, ili druga pomagala, ali i uvjeti za opuštanje (vidikovci, prirodna i kulturna baština, konzumiranje hrane i pića kao opuštajući doživljaj, izbjegavanje monotonije okruženja itd.). Budući da se zemljište za odmorište kupuje u paketu sa zemljištem za trasu autoceste, dakle relativno jefino, francuska su odmorišta neuobičajeno prostrana.

7. Sve to rezultira novim izgledom odmorišta uz francuske autoceste. Lokacije su u toj funkciji znalački odabранe, svaki kompleks je pejsažno i arhitektonski pozorno oblikovan, nastoji prezentirati regiju u kojoj se nalazi, često sadrži i dodatne sadržaje (posebna dječja i druga igrališta, muzeje, galerije, ergele konja i slično), a ponekad putnici mogu pješke napustiti ogradi autoceste i obići neku turističku atrakciju koja se nalazi u blizini odmorišta. U nekim slučajevima turističke se atrakcije integriraju u zonu odmorišta.



Siniša Horak iz Instituta za turizam i tadašnji direktor Hrvatskih autocesta Željko Vivoda, na studijskom putovanju s francuskim kolegama razgledavaju jedno francusko odmorište uz autocestu u blizini Pariza (1990.)

viši jer koncesionar, ali i državne institucije koje nadziru poslovanje autocestama za koje se plaća cestolina, nastoje što više i što dulje zadržati putnike na autocesti, dok je u drugom slučaju, na autocestama za koje se ne plaća cestolina, u pravilu, njihova oprema minimalna, jer se s njih bez komplikacije može sići na svakom čvorишtu i izvan autoceste potražiti željene usluge.

2. Zbunjujuća spoznaja s obzirom na hrvatsku praksu, koja je razvijala autoceste s naplatom cestarina, primjerice, kao Francuska, a pretežito dio pratećih uslužnih objekata programirala po modelu autoceste bez naplate cestarina, primjerice, kao što je to slučaj u Njemačkoj.

3. Najzanimljivija iskustva pružila je Francuska sa svojim odmorištima uz autoceste s naplatom cestarina, koja je primijenila najnovija

4. U francuskom pristupu, pružanje optimalnih uvjeta za odmor putnika je ravноправno s ostalim, konzervativno shvaćenim uslugama za zadovoljavanje neodložnih potreba pa možda čak ponešto više. Budući da se kvalitetan odmor putnika, što je, osim svega, i jedan od čimbenika ukupne sigurnosti



TURIZAM

CIM god. 52. br. 7-9 (str. 77-83), Zagreb, srpanj/rujan 2006.

8. O lokaciji odmorišta, prema brojnim kriterijima, odlučuje se autonomno nakon što je definitivno u projektu utvrđena trasa autoceste. Prema mišljenju francuskih stručnjaka, odabir lokacije i izradu konceptcije uređenja odmorišta, može obavljati samo multidisciplinarna ekipa, koja se sastoji najmanje od cestovnog stručnjaka (tehničke struke), stručnjaka za vrtnu arhitekturu, arhitekta i stručnjaka za turizam i ugostiteljstvo.

9. Sve češće se javlja funkcionalna, oblikovna i gospodarska potreba da se odmorište osniva samo na jednoj strani autoseste, ali s prilazom iz obaju smjerova.

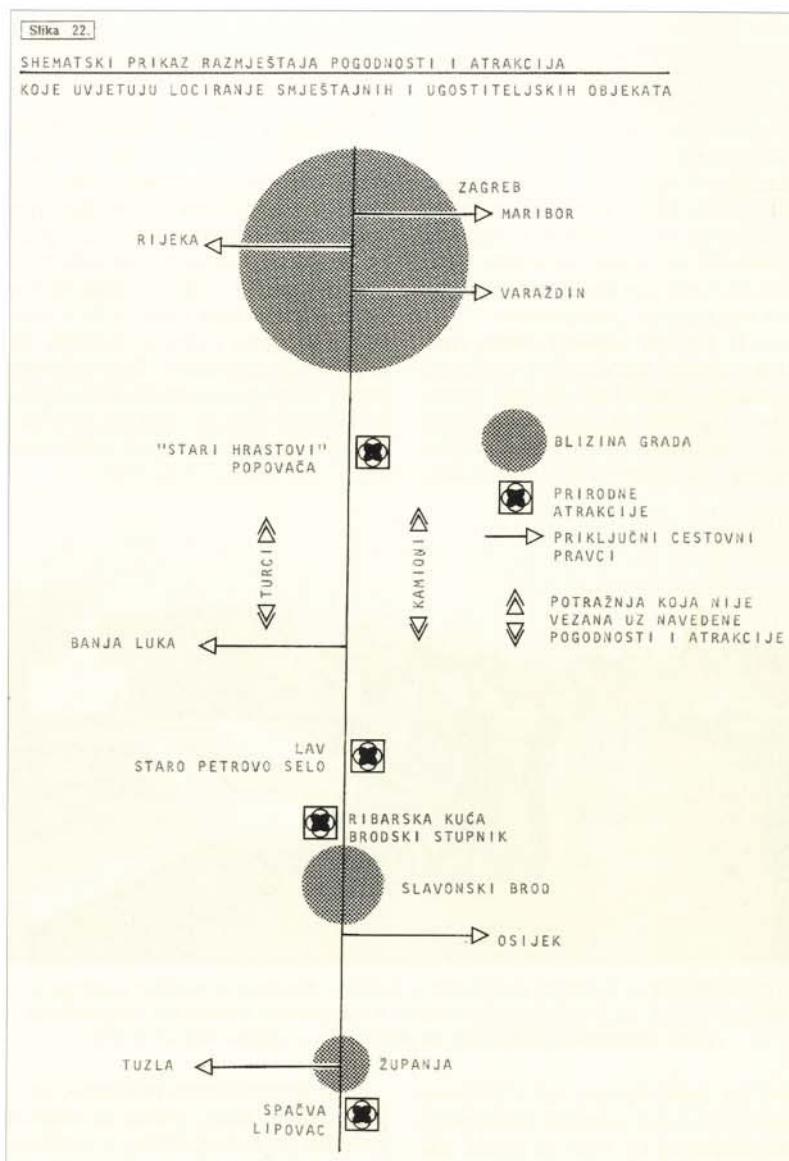
10. Tendencija da se odmorišta, kao velike kompleksne zone, što više profiliraju, da budu prepoznatljiva, da reprezentiraju regiju u kojoj se nalaze i da ne budu uniformirana. Svaka se autocesta doživljava kao specifični prometni organizam, koji je, između ostalog sastavljen od odmorišta kao specifičnih organa koji moraju funkcionirati harmonično.

11. Promjena filozofije o kreiranju odmorišta uz autoseste s naplatom cestarine, koja je velikim dijelom proizšla iz težnje koncesionara takvih autosesta, da upravljaju kvalitetnijim prometnim proizvodom, koji na tržištu prometnih usluga postiže veću cijenu, dodijelila je naftnim kompanijama znatno slabiju ulogu, svedenu na prodaju naftnih derivata i automobilskih potrepština. U zaštićenim područjima postoji niz odmorišta s vrlo bogatom ugostiteljskom, kulturnom, rekreativskom i drugom odmorišnom ponudom bez prodaje naftnih derivata. Tu se je dogodila prava revolucija ako se zna da su naftne kompanije ranije bile nosioci kreiranja pratećih uslužnih objekata uz autoseste. Taj su primat uglavnom zadržale na odmorištima uz autoseste bez naplate cestarine.

12. Ne treba podcenjivati utjecaj što ga na kreiranje odmorišta uz autoseste imaju organi europske udruge koncesionara autosesta s naplatom cestarine, koji smatraju da su odmorišta vrlo važni činitelji njihovog ukupnog poslovanja.

13. Odmorišta uz autoseste ne moraju biti opasnost za okoliš ako se pri njihovom programiranju, lociranju i projektiranju primjenjuju suvremena europska načela.

14. Odmorišta preuzimaju i dio funkcija informiranja putnika, ne samo o uvjetima korištenja autose-



Slika 3. Autocesta kao organizam

ste već i o turističkim značajkama regije u kojoj se nalaze (turistički info-punktovi).

15. Kao pojedine sastavnice autoseste odmorišta se moraju i sama promovirati i razviti svoj specifični marketing.

Ovdje se ne navode općepoznati standardi o neophodnim sadržajima na odmorištima i njihovim maksimalno dopustivim razmacima uz autosestu.

Programska konceptcija

Prognoze zaustavljanja putnika, segmentirane su po potrebama (noćenje, jelo i kraći odmor), dok je njihova prostorna distribucija segmentirana po lokacijskim značajkama pojedinih odmorišta. Pri tome je uočeno da broj zaustavljanja manje ovisi o veličini razmaka između pojedinih odmorišta, a više o blizini većih gradova, o prirodnim i kulturnim atrakcijama na odmorištu ili u njegovoj okolini, o priključcima važnih cestovnih pravaca te o ishodištima i odredištima pretežitog ili znatnog broja putovanja.

Na slici 3. prikazani su mogući utjecaji sva četiri činitelja: (1) blizina grada – Zagreb, Slavonski Brod i Županja; prirodne ili kulturne atrakcije – »Stari hrastovi«, slikoviti motel s hrastovom šumom (Popovača), arteški bunar »Lav« (Staro Petrovo Selo), Ribarska kuća s ribnjakom (Brodska Stupnica) i »Spačva«, slikoviti motel i rijeka s hrastovom šumom (Lipovac); mjesto priključaka važnih cestovnih pravaca: Maribor, Rijeka, Varaždin, Banja Luka, Osijek i Tuzla; krizni odsjek za određenu skupinu putnika: potez Popovača – Okučani (Turci i vozači kamiona).

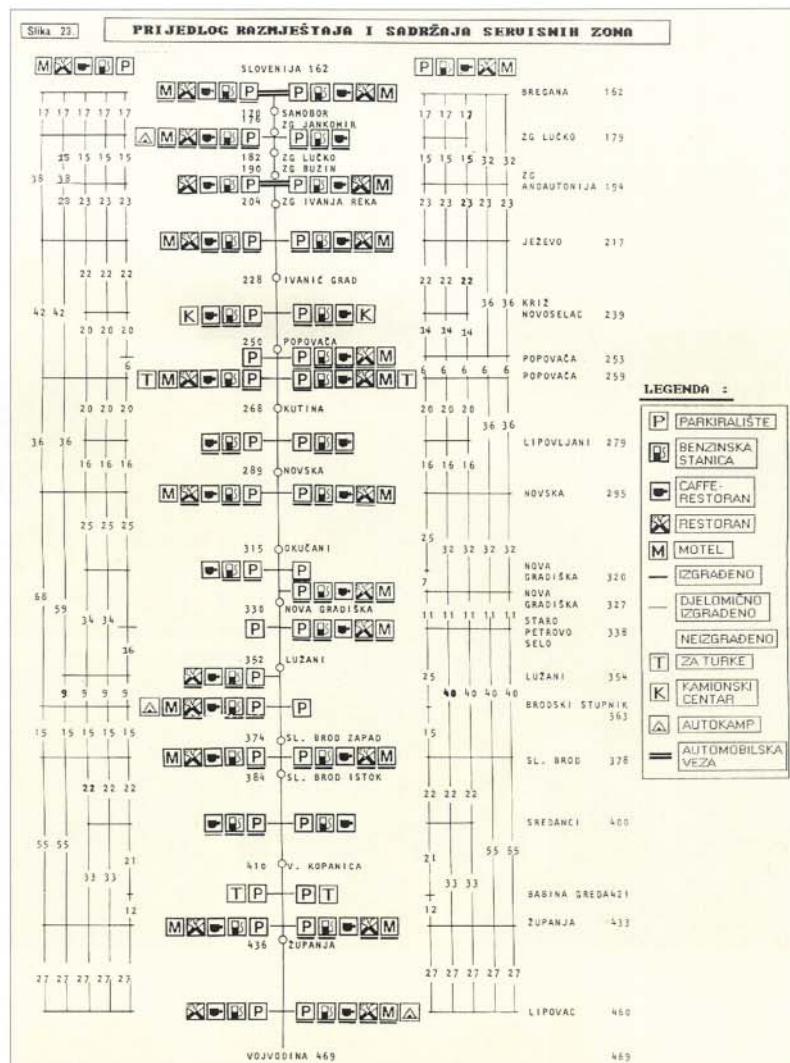
Prva su tri činitelja aktualna i danas, dok bi četvrti trebalo ponovno istražiti jer su kod njega za 15 godina mogle nastati značne promjene.

Izljeni prijedlog distribucije programiranih sadržaja odmorišta na cestovnom pravcu Bregana – Lipovac, prikazan na slici 4., predstavlja jedno od mogućih rješenja te ga valja smatrati tek ilustracijom primjene ranije citiranih načela i odrednica koje bi pri konačnoj odluci trebale biti mjerodavne, doslovno stoji u Studiji.

Spomenuti prijedlog nije idealan, opterećen je sustavom prikazivanja sadržaja ponude na odmorištu uglavnom putem formalističke tipologije (A, B, C, D) i ne može prikazati oblik, veličinu i organizaciju pojedinog odmorišta pa može poslužiti tek kao usputna postaja do optimalnog rješenja.

Zaključak

Studija »Raspored i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu M-1 u Hrvatskoj te upravljanje autocestom kao sistemom ponude«, koju je izradio Institut za turizam 1990. godine, u nekim je dijelovima još uvijek vrlo primjenjiva, poglavito stoga što se na cestovnom pravcu Bregana – Lipovac tek sada ponovo dosije predratni opseg prometa i stoga što su tada obavljena vrlo detaljna istraživanja, koja kasnije više nisu ponovljena. Dakako da je u međuvremenu došlo do mnogih



Slika 4. Prijedlog razmještaja i sadržaja odmorišta uz autocestu Bregana – Lipovac

promjena zbog kojih su drugi dijelovi Studije izgubili na vrijednosti.

Ovdje prezentirani dijelovi Studije su odabrani zbog svoje aktualnosti, kako za cestovni pravac Bregana – Lipovac tako i za cijelokupnu problematiku planiranja, programiranja, lociranja, projektiranja, izgradnje i uređenja odmorišta uz hrvatske autoceste, koje pripadaju sustavu autocesta s naplatom cestarine.

Literatura

- Horak, S., Kušen, E. i Weber, S. (1990.) Raspored i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu M-1 u Hrvatskoj te upravljanje autocestom kao sistemom ponude, Institut za turizam, Zagreb.
- Studija obnove sadržaja PUO na autocesti Zagreb – Lipovac (2003.) Urbanistički institut Hrvatske d.d., Zagreb. ■

Summary

The actuality of the primary research on the road between Bregana and Lipovac

The article presents the crucial parts of the study titled „The Plan and the Contents of the Services on the Croatian Part of the Road M 1 and the Management of the Adequate Supply“. The study was accomplished in 1990, by the Institute for Tourism from Zagreb. The article comprehends the methodology of the research, strategic elements, the elements of the demand and supply as well as foreign know-how in planning, programming and locating of the service road facilities on the roads with tolls.

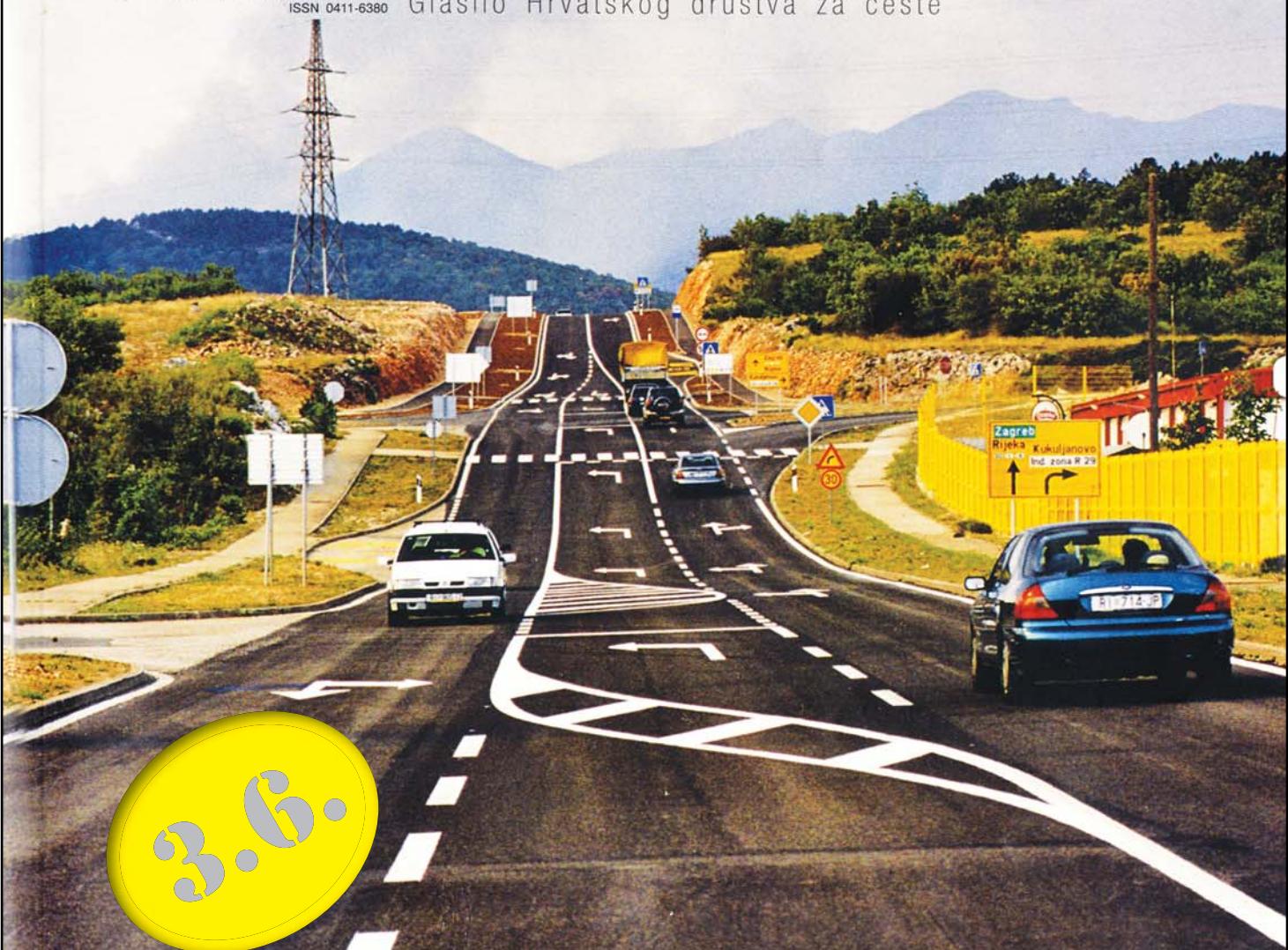
The article contains the suggestions for the equipment of the roads facilities based on the presumption that the road is a „living organism“ dependable on the vicinity of towns, cultural and natural attractions, as well as the side roads with all the specificity that comes along with them.

CESTE I MOSTOVI

Broj 5-6
Godište 49
Zagreb, svibanj / lipanj 2003.

UDK 625.7:624.2/8 CODEN CSMVB2
ISSN 0411-6380

Glasilo Hrvatskog društva za ceste



**HRVATSKE CESTE D.O.O.
KROVNA ORGANIZACIJA CESTA
U HRVATSKOJ**

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI

Prethodno priopćenje UDK 796.5:656.1

Prateći uslužni objekti uz autocestu Zagreb – Split

Dr. sc. Eduard Kušen, dipl.ing.arch.

Institut za turizam, Zagreb

Prostorna organizacija servisne zone zadanim oblikom ne smije biti posljedica formalnog stereotipa. Osim toga, treba se »oslanjati« na neku turističku atrakciju

Određene vrste uslužnih sadržaja uz ceste pojavljuju se kroz duže povijesno razdoblje, zapravo s pojmom samih cesta, pretežito spontano pa i stihiski. Tek se izgradnjom autocesta, osobito onih s naplatom cestarine, počelo uvoditi više reda u izgradnju pratećih uslužnih objekata (PUO) uz tu vrstu prometnica, kako glede njihovih maksimalnih međusobnih udaljenosti tako i glede njihova sadržaja i organizacije.

Hrvatska se odlučila za sustav autocesta s naplatom cestarine. Tehnički gotovo da i nema razlike između autocesta s naplatom i bez naplate cestarine – najmanje dva vozna i jedan zauzavni trak u svakom smjeru, odijeljeni branicima, denivelirana čvorišta, cestovni objekti, branici uz bankine, standardizirani nagibi i radijusi zavoja, kvalitetan habajući sloj, signalizacija, prateći uslužni objekti i slično.

Tek slabašna žičana ograda i krhke rampe s naplatnim kućicama, izdvajaju autoceste s naplatom cestarine od drugih autocesta. Ostroma razlika, koja ipak postoji između tih dviju vrsta autocesta je, međutim, fizički slabo izražena pa zbog toga za oko gotovo i nevidljiva. Ona je poglavito sadržana u posebnom režimu korištenja koji vlada na autocesti s naplatom cestarine.

Imalo senzibilniji promatrač, koji izvan žičane ograde autoceste, iz pustog i nerazvijenog ili visokokomunaliziranog prostora promatra što se događa iza »žice«, mora osjetiti da »muvring«

u ograđenom prostoru pripada nekom drugom svijetu, da je nedodirljiv i njemu nedostupan. Ova žičana ograda, poput stakla čarobnog ogledala, platna u kinu ili televizijskog ekrana, prijeći gledatelja da izravno uđe u taj drugi svijet u kojem pulsira neki drugi život, za jedne poput lijepog sna a za druge pun tjeskobe. Usporedba sa zatvorskom ogradiom može se činiti pretjeranom, ali je ograda autoceste podjednako učinkovita i podjednako dijeli dva različita svijeta, gotovo do razine eksteritorijalnosti.

Vozač s putnicima, prolazeći rampu uz naplatne kućice, i ne razmišlja da je tog časa pristao na kupnju prometno-turističke usluge, za koju je nedvojbeno samo istaknuta njena cijena. Podrazumijeva se kakvoča takve usluge – poglavito tehnički shvaćena brza, jednostavna i sigurna vožnja, međutim, tiket podignut na naplatnoj kućici izravno ne sadrži i druge zajamčene uvjete putovanja, glede udobnosti pratećih usluga, kakvoče turističkog doživljaja i šire shvaćene sigurnosti putovanja (ljudski faktor).

Autocesta s naplatom cestarine, osim minimalnih uvjeta koje moraju osigurati i druge autoceste, mora pružati dodatne usluge, koje jamče njenu konkurentnost i opravdavaju naplatu njena korištenja. Gospodarenje takvom autocestom poduzetnički je pothvat, koji mora biti temeljen na tržišnom pristupu. Funkcionalno zaokruživanje palete usluga na autocesti s naplatom cestarine, sofisticiran je i kreativ-

van posao, koji ne može biti obavljen samo tehničkih i administrativnih instrumentima. Presudnu ulogu u kreiranju takvoga prometno-turističkog proizvoda imaju PUO-i, signalizacija i cjelokupni sustav informiranja na autocesti.

Odgovori na tako zahtjevna pitanja zahtijevaju brojna istraživanja, dodatno specijalističko obrazovanje stručnjaka te odgovarajuće prilagođavanje regulative.

Hrvatska godinama nije bila u suglasju s ovakvim viđenjem planiranja, programiranja i opremanja PUO-ima svojih autocesta. U pravilu se tom problemu pristupalo po njemačkom modelu iako, za razliku od Hrvatske, Njemačka nema autoceste s naplatom cestarine.

Razrađena su četiri tipa PUO-a uz hrvatske autoceste, koji su administrativno poglavito određivali oblik i veličinu gradevinske parcele PUO-a, te tako već u startu birokratski onemogućili kreiranje polifunkcionalnoga i turistički privlačnoga servisnoga prostora uz autocestu.

Dobrodošli agresivni pristup Vlade RH izgradnji autocesta u Hrvatskoj s početka novog milenija, skrenuo je pozornost i na problematiku PUO-a. Okrugli stol »Prateći uslužni objekti uz ceste u Hrvatskoj«, održan 5. i 6. prosinca 2002. u Zagrebu, u organizaciji Instituta za turizam i Hrvatskog društva za ceste VIA VITA, pokazao je da Hrvatska ima znalaca koji o PUO-ima, bez obzira na vrstu cesta, znaju i imaju što reći.



Pogled na Skradin s gradilišta mosta na Krki – potencijalna lokacija »PUO Krka«

Problem

Stvaranje sustava autocesta s naplatom cestarine, Hrvatska je započela ranih 70-ih godina prošlog stoljeća izgradnjom dionice autoceste od Zagreba do Karlovca. Uz tu 46 km dugu autocestu, ni nakon 30 godina od njene izgradnje, nije otvoren ni jedan prateći uslužni objekt.

Kasnije je, s prekidima, na različitim pravcima, nastavljena izgradnja sustava hrvatskih autocesta s naplatom cestarine, od Zagreba u smjeru Lipovca, od Rijeke prema Zagrebu, »Istarskog ipsilona«, za sada još bez naplate, te krakova od Zagreba prema graničnom prijelazu Macelj (Slovenija) i prema graničnom prijelazu Goričan (Mađarska) te do graničnog prijelaza Bregana (Slovenija). Međutim, u tom je razdoblju izgrađen mali broj PUO-a uz nove dijelove autocesta u Hrvatskoj, a i ti su, uglavnom, daleko od suvremenih koncepata opremanja europskih autocesta s naplatom cestarine. Uz autocestu prema Bregani ne postoji ni za takve prigode »posljednja benzinska crpka« prije ulaska u Sloveniju, što je, na kraju krajeva, pitanje nacionalnog ponosa, ako već nije ili ne može biti pitanje nacionalne ekonomije. U istu kategoriju pripadaju i sva turističko-prometna pitanja uređenja graničnih prijelaza na autocestama, što je u Hrvatskoj prepušteno policiji i carini, iako se u turistički razvijenim zemljama

tvrdi da granični prijelaz predstavlja predsoblje zemlje u koju se preko njega ulazi.

Poseban se problem pojavljuje na dijelu izgrađenoga punog profila autoceste Zagreb-Lipovac, na kojem su naslijedeni neodgovarajuća struktura i raspored starih PUO-a uz bivši cestovni pravac M-1.

Povod

Spomenuta odluka Vlade RH da se za svega nekoliko godina izgradi autocesta od Zagreba do Splita, aktualizirala je i pitanje izgradnje PUO-a uz autoceste s naplatom cestarine u Hrvatskoj. Na trasi autoceste od Bosiljeva do Dugopolja (Split), čija je izgradnja početkom 2003. godine bila u punom jeku, između ostalog, bile su utvrđene i lokacije za PUO-e. Iako su u takvoj situaciji preostali mali izgledi da se još nešto može uopće promijeniti glede sadržaja i rasporeda PUO-a na toj dionici, ipak je valjalo u posljednji čas pokušati poboljšati planirana rješenja PUO-a, koliko god je to moguće.

U vremenskom tjesnacu, ali pod snažnim utjecajem Okruglog stola »Prateći uslužni objekti uz ceste u Hrvatskoj«, u Urbanističkom institutu Hrvatske se pristupilo izradi »Recenzije projekata sadržaja PUO-a na autocesti Bosiljevo – Sveti Rok – Split«. Odmah je bilo jasno da će se zbog poodmaklih radova na terenu morati voditi računa o neizbjježnim kompromisi-

ma. Radi optimalnog učinka, Recenzija je rađena u dvije faze: u prvoj su oblikovani optimalni kriteriji i načela za potrebne sadržaje i lociranje PUO-a, a u drugoj su aplikirani ranije utvrđeni kriteriji i načela na konkretnе prijedloge PUO-a uz ovu autocestu.

U nastavku se navode integralni osobni stavovi autora glede kriterija za programiranje i lociranje PUO-a te glede posebnog izdvajanja turistički iznimno zanimljivih lokacija PUO-a na autocesti Zagreb-Split, koji su djelomično korišteni u spomenutoj Recenziji.

Pristup

Iz europske prakse može se zaključiti da za utvrđivanje sadržaja, organizaciju i lociranje pratećih uslužnih objekata uz autoceste postoje različiti kriteriji s obzirom na režim korištenja pojedine autoceste glede plaćanja cestarine. Prvi tip predstavljaju autoceste s naplatom cestarine, primjerice u Italiji, Francuskoj i Španjolskoj, drugi tip čine autoceste bez naplate cestarine, primjerice u Njemačkoj i nekim drugim europskim zemljama, a treći tip obuhvaća autoceste u zemljama koje su uvele jednokratno plaćanje cestarine na državnoj granici, primjerice u Švicarskoj i Austriji.

Odmah valja ustvrditi da Hrvatska pripada prvom tipu, tj. zemljama u kojima se za korištenje autoceste, na pristupnim mjestima,

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI

plaća cestarina. Hrvatska je putem »Bina-Istre«, član ASECAP-a, europske asocijacije autocesta-koncessiona s naplatom cestarine. »Hrvatske autoceste« formalno nisu koncesionar, ali kao d.o.o., gledaju opremanja autoceste PUO-ima, imaju istu zadaću kao i koncesionari.

Naplatu cestarine za korištenje autocesta valja promatrati u širem kontekstu. Ne radi se samo o posebnom dodatnom materijalnom izdatku korisnika takve autoceste, već i o njegovoj *servisnoj izoliranoći* od okolnog prostora tijekom njena korištenja. Ta vrsta autocesta se nalazi u ogradi, »u žici«, to je strogo kontroliran prostor, s nekom vrstom eksteritorijalnosti za njegove korisnike, kojima u pratećim uslužnim objektima, također u »žici«, valja pružiti opsežniji servis od onoga na »otvorenim« autocestama bez naplate cestarine. Osim toga, autoceste s naplatom cestarine u Europi su trgovачka društva (koncesionari) izložena pritisku tržišta, pa svoje korisnike, između ostalog, moraju privlačiti i svojim servisnim komforom u PUO-ima, za razliku od autocesta bez naplate cestarine, koje predstavljaju javna poduzeća, bez ikakve obveze i motivacije da kvalitetu usluga svojih PUO-a podižu iznad propisanih minimalnih standarda.

Širi javni i stručni interes problema PUO-a uz autoceste s naplatom cestarine, u većem broju razvijenih zemalja poticao je niz znanstvenih i stručnih istraživanja tog fenomena. Rezultati navedenih istraživanja bili su podloga za donošenje brojnih propisa i standarda te usvajanje posebnih preporuka za lociranje, programiranje i podizanje PUO-a. Utvrđeno je da valja osigurati interdisciplinarni pristup planiranju i izgradnji PUO-a, s tehničkog, gospodarskog, socio-kulturnog, oblikovnog, okolišnog i ekološkog aspekta, kao dijela autoceste, ali i kao dijela okolnog prostora kojim ona prolazi. Uz autoceste s naplatom cestarine, PUO-i se u vijek tretiraju na razini funkcionalnoga kompleksa uslužnih sadržaja i objekata na velikoj građevnoj parceli, pa ih treba smatrati i imenovati posebnim *uslužnim zonama*.

Metodologija

Vrednovanje aktualnog sustava PUO-a na trasi autoceste od Bos-

**Naziv »prateći
uslužni objekt«
(PUO) udomaćio
se u Hrvatskoj
poglavito za
benzinske crpke, koji
se naziv proteže i na
sve druge
eventualne uslužne
objekte uz benzinsku
crpu, bez obzira o
kakvoj je cesti riječ:
županijskoj,
državnoj, brzoj ili
autocesti. Takav
naziv postaje
potpuno neprimjeren
za kompleksne
uslužne zone uz
autoceste s
naplatom cestarine
od kada je
benzinska crpka u
njoj izgubila svoj
apsolutni primat.**

Ijeva do Dugopolja, što vrijedi i za druge dionice autocesta u Hrvatskoj, sustava koji se nalazi u različitim fazama realizacije, od projektiranja i otkupljivanja zemljišta do djelomičnih fizičkih pa i finalnih zahvata na terenu, vrlo je složen zadatak. Pojedine dionice ove autoceste, bez PUO-a puštene su u promet 30. lipnja 2003.

Prva faza izrade Recenzije obuhvaća izradu *odgovarajućih kriterija* za vrednovanje projektom odbaranih lokacija PUO-a, njihovih sadržaja te njihove prostorne organizacije. U drugoj fazi se *kritički primjenjuju usvojeni kriteriji* iz prve faze.

U nastavku će se na osnovi standarda i iskustava europskih autocesta s naplatom cestarine, osobito francuskim, prikazati ključni kriteriji, važni za vrednovanje sustava PUO-a na autocestama u Hrvatskoj. Pristup programiranju i lociranju PUO-a, uz autoceste s naplatom i bez naplate cestarine u europskim zemljama, kao i stanje u Hrvatskoj, detaljno su već prikaza-

ni u ovom časopisu [1] pa se ovom prigodom ne ponavljaju.

U teorijskom smislu, PUO-i predstavljaju *turističke paraatrakcije*, koje, posjeduju nedokoličarsku turističku privlačnost, što ne znači da PUO-i ne trebaju putovanje cestom činiti lagodnim i privlačnim [2]. Dapače, kao što je slučaj i s drugim paraatrakcijama (pojedini ugostiteljski objekti) i neki PUO-i mogu vremenom prerasti u prave turističke atrakcije, koje privlače i svojom dokoličarskom ponudom, a u konačnici i cijela autocesta može postati privlačnom turističkom destinacijom.

Pregled kriterija

Kriteriji, koje moraju zadovoljiti PUO-i na autocestama s naplatom cestarine, djelomično su već određeni propisima i pravilima struke pa će ovdje biti tek spomenuti, a dijelom predstavljaju specifičnost ove vrste usluga pa se i detaljnije obrazlažu [3].

Sigurnost putovanja

Prometno-tehnički uvjeti

- Lokacija PUO-a u odnosu na potez signalizacije i potez slobodne vožnje
- Međusobni odnos čvorista i PUO-a
- Rješavanja uvoza i izvoza PUO-a
- Promet unutar PUO-a
- Ostalo.

Fiziološko-psihološki aspekti odmora vozača

Fiziološko-psihološki aspekti odmora vozača spadaju u domenu kvalitetnog zadovoljavanja primarnih potreba putnika za integralnim odmorom (vidi 6.2.).

Sigurnost putnika i vozila u servisnoj zoni (PUO)

- Zaštita od elementarnih nepogoda i drugih nezgoda
- Zaštita od vjetra
- Zaštita od sunca
- Komunikacijska i informacijska sigurnost
- Zaštita od krađe i fizičkog napada
- Sigurnost kontinuiranog održavanja PUO-a

Potrebe putnika i vozila

Primarne (neodložne) potrebe putnika

integralni odmor (privlačan javni otvoreni ili zatvoreni prostor

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI



Montiranje »kabel-krana« na gradilištu mosta preko rijeke Krke



Gradilište mosta na Krki kod Skradina

izvan »stresne zone«, podoban za psihičku i fizičku rekreaciju)

voda za piće (javna česma/slavina s vodom za piće, izdvojena ili u okviru nekog objekta/sadržaja)

sanitarni uređaji (javni WC-i, samostalni ili u okviru drugih objekata/sadržaja)

piće (u baru, restoranu ili drugom ugostiteljskom objektu ili prodavaonicama)

hrana (u baru, restoranu ili drugom ugostiteljskom objektu ili prodavaonicama)

spavanje (na parkiralištu za automobile, na parkiralištu za kamione, u motelu, hotelu ili drugom ugostiteljskom objektu)

informiranje (sustav prometne signalizacije, sustav smede signalizacije, jumbo plakati, interpretacijske ploče PUO-a, panoi s turističkim kartama, turistički informativni punkt, turistički ured, fiksni telefon, fax, informatički sustav koji povezuje PUO-e na autocesti i slično).

Zadovoljavanje putnika s posebnim potrebama: mogućnost kretanja hendikepiranih osoba (rampe i drugi posebni uređaji) te boravak majki s djecom (posebne prostorije za previjanje male djece).

Bankovne usluge (bankomat).

- vozila

parkiranje vozila

benzinska crpka (prodaja naftnih derivata, prodaja automobilskih potrepština, sitne usluge na automobilu)

Dodatne (turističke) potrebe

- putnika

posebna (regionalna) ugostiteljska ponuda

posebna trgovачka ponuda

ponuda turističkih informacija i suvenira

kulturna ponuda

ponuda za djecu

zabavna ponuda

sportsko-rekreacijska ponuda

ostala dodatna ponuda

- vozila

pranje automobila

automehanički servis

vulkanizer

ostale usluge za vozila

Dodatne zadaće

Osim povećanja sigurnosti putovanja te zadovoljavanja primarnih i dodatnih potreba putnika i vozila, PUO-ima se povjeravaju i dodatne zadaće:

Na razini autoceste, kao trgovackog društva, PUO-i trebaju atraktivnošću svojih usluga privući što veći broj korisnika i na taj način pridonjeti profitabilnjem poslovanju autoceste s naplatom cestarine.

Na razini regije, kao turističke destinacije, PUO treba najavljavati i promovirati njen turistički destinacijski proizvod.

Struktura servisne zone (PUO)

PUO-i uz autoceste su uvijek uslužni kompleksi koji su sastavljeni od različitih uslužnih sadržaja i objekata pa zato uvijek predstavljaju servisnu zonu.

Budući da osiguranje uvjeta za integralni odmor putnika također predstavlja uslugu, to valja i one servisne zone koje sadrže samo uvjete za integralni odmor putnika nazivati *servisnim zonama* a ne *odmorištima*. Između ostalog i stoga što je proširena praksa da se u

ostalim servisnim zonama koje, primjerice, sadrže benzinsku crpu ili poseban ugostiteljski objekt, ne osiguravaju uvjeti za integralni odmor putnika. Svaka servisna zona mora imati odmorište. Osim toga, u faznom opremanju autoceste mnoge će servisne zone početno osiguravati samo uvjete za integralni odmor, a kasnije prerasti u zone s kompleksnijim sadržajima.

Valja imati na umu da ispravno dimenzionirana, oblikovana i locirana servisna zona, koja sadrži dugoročne mogućnosti za proširivanje sadržaja svojih usluga, u postupku otkupa zemljišta za cijelu autocestu, predstavlja beznačajni izdatak u odnosu na troškove eventualnoga kasnijeg proširivanja ili ustanavljanja potpuno nove servisne zone. Stoga je potrebno prilikom programiranja, planiranja, projektiranja i građenja autoceste osigurati optimalni razmještaj te okvire za dugoročnu faznu realizaciju servisnih zona uz autocestu [4].

Funkcionalna struktura servisne zone

Tampon pojas

- nasip, široki pojas sa zaslonom protiv buke, odgovarajućim zelenilom ili slično
- skretanje s autoceste (uvoz u PUO) i uključivanje na autocestu (izvoz iz PUO-a)

Uvjeti za integralni odmor

- parkiralište
- vanjski i natkriti prostor podoban za fizičku i psihičku rekreaciju
- povezanost s okolnim turističkim atrakcijama

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI



Ekipa Urbanističkog instituta Hrvatske na obilasku lokacija PUO-a na autocesti Zagreb – Split

- pitka voda
- sanitarni uređaji
- telefon
- informacije
- interpretacijska ploča sustava servisnih zona na autocesti
- interpretacijska ploča konkretnе servisne zone
- interpretacijska ploča konkretnih turističkih atrakcija

Benzinska crpka te ugostiteljski i trgovачki sadržaji

Dodatni sadržaji, objekti i oprema

Izravne i neizravne turističke atrakcije

Etapna realizacija servisne zone

Prva faza: *minimalni sadržaj* – uvjeti za integralni odmor

- tampon pojas
- uvjeti za integralni odmor

Druga faza: *standardni sadržaj* – uvjeti za integralni odmor + uvjeti za ostale neodložne potrebe

Donji standard

- benzinska crpka s prodavaonicom i barom

Gornji standard

- benzinska crpka + zaseban ugostiteljski objekt + prodavaonica

Treća faza: *optimalni sadržaj* – uvjeti za integralni odmor + uvjeti za ostale neodložne potrebe + uvjeti za dodatne (turističke) potrebe

- specijalizirani ugostiteljski objekti
- dodatne usluge za vozila
- turistički uredi i informativni centri
- netipični sadržaji.

Iznimno od toga, kada zbog zaštite voda ili drugih ekoloških i

okolišnih razloga, u servisnoj zoni nije dopuštena izgradnja benzinske crpke, mogu se u takvim servisnim zonama osigurati parastandardni odnosno paraoptimalni sadržaji, koji raspolažu svim ostalim uslužnim sadržajima osim benzinske crpke.

Minimalne udaljenosti za pojedine sadržaje

Za autoceste s naplatom cestarne, pri lociranju servisnih zona valja poštivati standarde za maksimalno dopuštene razmake između bitnih uslužnih sadržaja, dok se za ostale sadržaje mora izvršiti posebna procjena servisnih potreba autoceste kao cjeline.

Za sadržaje, vezane uz mogućnosti *integralnog odmora putnika*, njihovi su međusobni razmaci fiziološki uvjetovani, pa zbog toga i najkraći: 15-25 km.

Za sadržaje, vezane uz mogućnost uzimanja goriva za vozilo, međusobni razmaci između benzinskih crpki sve se više produžuju, zbog povećanja radijusa kretanja novih vozila i povećanja dometa »rezerve« u spremniku te se sada računaju s 30-50 km. Na istoj udaljenosti treba također osigurati uvjete za pružanje minimalne usluge jela i pića, zatim uslugu faksa i bankomata te prodaju automobilskih dijelova i potrepština.

- Kvalitetniju ponudu jela i pića (restoran) poželjno je ponuditi na razmaku svakih 60-100 km. Na istoj udaljenosti treba osigurati sobu za malu djecu i kupaošnicu s tušem.

- Lociranje usluga spavanja, camping usluga i dodatnih sadržaja,

treba provoditi prema posebnoj procjeni servisnih potreba autoceste kao cjeline.

- U svim servisnim zonama mora se hendi kepiranim osobama (kategorije određene propisima) omogućiti kretanje vanjskim površinama, osigurati pristup do svih objekata te njihovo korištenje.

Procjena servisnih potreba autoceste kao cjeline

Svaka autocesta, gleda posebnosti potražnje za uslugama servisnih zona, ima značajke živog organizma, jer ta potražnja nije mehanički ravnomjerno raspodijeljena po cijeloj dužini autoceste. Neki dijelovi autoceste naglašeno odstupaju od prosjeka gleda strukture i intenziteta prometnog toka te posebnosti potražnje za uslugama servisnih zona. Na ova odstupanja poglavito utječu čvorista na autocesti s obzirom na značajke prostora koji na njih gravitira, primjerice čvorista u blizini većih gradova, te čvorista na kojima se u autocestu ulijevaju važni cestovni pravci. S druge strane, sličan utjecaj ima blizina turističkih atrakcija međunarodnog i nacionalnog značenja. Stoga su servisne zone autocesta koje se nalaze u blizini većih gradova, nacionalnih parkova ili morske obale, u pravilu, gušće raspoređene i bogatije opremljene.

Pojedine servisne zone uz autoceste mogu biti i planski potencirane na nacionalnoj razini za promicanje pojedinih pa i neformalnih turističkih regija, kao simboličke »porte« takvih turističkih regija, područja ili zona [5], [6]. Njihovo oblikovanje, informatičko opremanje i organizacija trebaju u najširem smislu vizualno predstavljati »displej« nadolazećega turističkog prostora.

Blizina turističkih atrakcija

Konačna odluka o mikrolokaciji, obliku i veličini građevinske parcele servisne zone te o njenoj prostornoj organizaciji, osim o standardima za maksimalne međusobne udaljenosti pojedinih uslužnih sadržaja te o procjeni servisnih potreba autoceste kao cjeline, velikim će dijelom ovisiti o lokaciji turističkih atrakcija koje se nalaze uz trasu autoceste ili u njenoj blizini. U pravilu, svaka bi se servisna zona trebala »oslanjati« na neku

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI

veću ili manju turističku atrakciju, izravno ili neizravno.

Izravno – atrakcija se nalazi unutar »žice« (kamena stijena, spilja, potok, obala, raslinje, povijesno mjesto, spomenik kulture, muzej, galerija, ergela, druga građevina i sl.)

Neizravno

Putem pješačkog izlaza – pješački prolaz kroz »žicu«, ogradu (do dvorca, jezera, vinograda i sl.)

Vizualni kontakt – vidikovac u servisnoj zoni ili dostupan pješačima kroz »žicu« (promatranje krajolika i objekata)

Ostale lokacijske podobnosti

Izgradnja servisne zone uz autocestu s naplatom cestarine, nosi u sebi značajke osnivanja naselja u nenaseljenom prostoru. Iako se idealni uvjeti pri tome ne mogu ostvariti, ipak valja nastojati da se ispunе oni objektivno dostupni.

Mikroklimatski (prisojna strana brda, zaklonjenost od nelagodnih vjetrova, lokacije s rijetkom pojmom magle)

Sanitarni (daleko od izvora zagađenja, ocjediti teren)

Komunalni (racionalni priključci komunalne infrastrukture)

Vegetacijski (funkcionalno i oblikovno zelenilo)

Prostorna organizacija

Prostorna organizacija servisne zone ne smije nikad biti posljedica formalnog nametanja stereotipa, osobito ne zadanim oblikom, lokacijom i veličinom građevinske parcele koja je nastala stihiski ili oblikovana od nekompetentnih sudionika. Ona mora proizaći iz zadane funkcije servisne zone i konkretnih kompleksnih značajki njene mikrolokacije.

Skretanje s autoceste u servisnu zonu i ponovno vraćanje iz nje na autocestu, mora biti jednostavno i sigurno. Servisna zona mora biti *tampón-pojasom*, zaštićena od stresnog utjecaja prometa na autocesti (zvučnog, vizualnog i drugog). Ona se mora širiti, u pravilu, u dubinu prostora okomito na pružanje autoceste, na način da se u njoj osigura zadovoljavanje nedoložnih potreba putnika i vozila te dodatnih potreba kada se one projicene realnim. Pri tome valja opti-

malno koristiti konfiguraciju terena i drugih topografskih sastavnica.

Parcela svake servisne zone mora biti takve veličine i oblikovana na takav način da omogućava njen fazni razvoj od minimalnog do optimalnog sadržaja. Posebnu pozornost valja posvetiti turističkom »komuniciranju« servisne zone s okolnim turističkim atrakcijama i pripadajućom turističkom regijom.

Oblikovanje

U oblikovnom smislu, servisnu zonu autoceste valja promatrati kao kreativno osmišljeni unikatni mosaik, čiji pojedini sadržaji mogu biti standardizirani i prepoznatljivi (benzinska crpka, ugostiteljski objekt) ili unikatni kada je to njihovim vlasnicima u interesu. Međutim, javni zajednički prostor, parkirališta, zelenilo, »komunikacija« s okolnim turističkim atrakcijama i sl., moraju se oblikovati samosvojno.

Poseban problem, ali i izazov, mogu predstavljati puste i neutraktivne lokacije, osobito one koje su u međuvremenu ostale kao posljedica velikih zemljanih zahvata pri gradnji autoceste [7]. Naime, kreativnim pristupom u preoblikovanju morfologije terena, njegovom funkcionalnom i dekorativnom ozelenjavanju te atraktivnom oblikovanju objekata na zadaru temu servisne zone, mogu se postići iznimni oblikovni, funkcionalni i gospodarski učinci, pod uvjetom da se za to odaberu rješenja koja su izradili kompetentni stručnjaci (in-

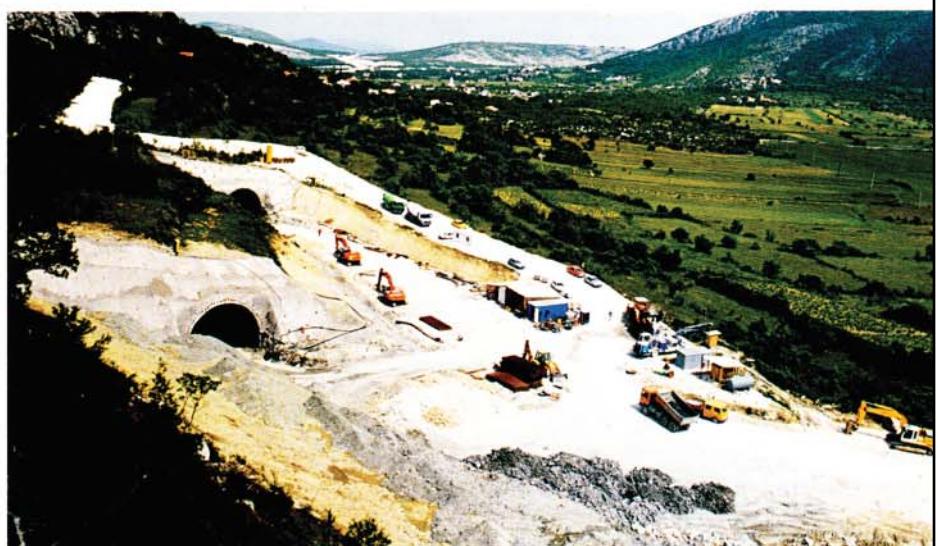
terdisciplinarni tim, pozivni natječaj i sl.).

U slučaju, kada je to gospodarski isplativije a funkcionalno i oblikovno povoljnije, valja koristiti mogućnost jednostrane izgradnje servisne zone uz autocestu s mogućnošću prilaza vozila iz suprotнog smjera nadvožnjakom ili podvožnjakom.

Gospodarenje

Koncesionar ili d.o.o., koji upravlja autocestom, odgovoran je za funkcioniranje servisnih zona. Servisne zone s minimalnim sadržajem, koje pružaju samo usluge integralnog odmora, ne mogu ostvarivati izravnu dobit već svojom kvalitetom usluga pridonose podizanju udobnosti korištenja autoceste i time povećavaju broj korisnika autoceste. Zbog toga je, u takvим servisnim zonama, potkoncesija bespredmetna.

U servisnim zonama sa standarnim i dodatnim sadržajima, koncesionar odnosno d.o.o., u pravilu, ne bi smio cijelu servisnu zonu prepustiti nositelju jedne od djelatnosti (benzinska crpka, ugostiteljski objekt i slično) već s njima ugovoriti samo korištenje dijela cestovnog zemljišta za odgovarajuću specijaliziranu namjeru. Italija mijenja svoju tradiciju ugovaranja korištenja cijele servisne zone s naftnom kompanijom, koja tu drži benzinsku crpku. Ni ranije ista naftna kompanija u Italiji nije mogla dobiti potkoncesiju za dvije uza-



Izgradnja tunela na autocesti Zagreb – Split prije Dugopolja

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI

stopne servisne zone na jednoj autocesti. Iznimku može predstavljati tek servisna zona u kojoj se iz okolišnih ili drugih razloga ne smije graditi benzinska crpka.

Nova tipologija i njen grafičko prikazivanje

Predložena nova tipologija servisnih zona (PUO) uz autoceste s naplatom cestarine temelji se na

Zagreba do Splita, kao jedinstvenoga prometnog organizma.

Naime, dok se svaki PUO unutar svoje lokacije procjenjuje poglavito po svom sadržaju, unutarnjoj organizaciji i kvaliteti doživljaja koji će osigurati putnicima, dotele se minimalne udaljenosti bitnih sadržaja u pojedinim PUO-ima, moraju sagledavati na cijeloj dužini autoceste.

Po gospodarskim značajkama valja izdvajati:

- PUO *Kozjak*, koji bi bilo poželjno premjestiti u prostor Dugopolja.

PUO *Dobra* je zbog stupnja svoje gotovosti izgubljen kao najavni punkt za nastavni goranski i lički prostor.

Daljnja razrada navedenih lokaliteta sigurno predstavlja veliki izazov, ali to je druga i nova zanimljiva tema.



Dio pratećeg
uslužnog objekta
Klis – Dugopolje

pristupu koji optimalno zagovara elastičnost njenog sadržaja, organizacije i oblikovanja unutar čvrsto zadanog okvira (6.5. Etapna realizacija servisne zone). Elastičnost dopušta da svaka servisna zona može po potrebi doseći bilo koju razvojnu fazu (minimum, standard, optimum), koja sadrži sve navedene modalitete sadržaja i organizacije, bez administrativnog nametanja drugih propozicija.

Zbog toga se predlaže novo shematsko prikazivanje servisnih zona, koje ni jednog trenutka ne može biti administrativno zlorabljenio, kao što se događalo s važećom tipologijom (A,B,C,D), na osnovi kojih su izravno određivane veličine i oblici gradevinskih parcela za PUO-e.

Vrednovanje postojećeg sustava

Predstavljeni kriteriji trebali bi poslužiti za ocjenjivanje svakoga planiranog PUO-a na autocesti od Bosiljeva do Dugopolja, što više od

Ocjene moraju biti egzaktne: koliko i u čemu pojedini PUO odstupa od navedenih kriterija, je li realno njegovo naknadno usklajivanje i kolika je cijena takve prilagodbe. Na kraju analize se izdvajaju posebno vrijedne lokacije PUO-a, u užem i širem smislu, kojima valja posvetiti posebnu pozornost i detaljno ih obraditi.

Posebno vrijedne lokacije PUO-a

Prema osobnom stavu autora, na potezu od Bosiljeva do Dugopolja izdvojeno je pet posebno vrijednih lokacija za PUO-e.

Zbog prirodnih značajki valja izdvajati:

- PUO *Marune*, uz južni portal Tunela Sv. Rok
- PUO *Krka*, koji treba približiti na vidikovac uz novi most
- PUO *Prokljan*, iznad Prokljanskog jezera
- PUO *Zir*, u slikovitom ličkom krajoliku i u blizini ključnog čvorišta Gornja Ploča

Literatura

- [1] Kušen, E. (2003) Značenje lokacije pratećih uslužnih objekata – domaća i inozemna iskustva, Ceste i mostovi, vol. 49. br. 1-2., Zagreb, str. 17. do 22.
- [2] Kušen, E. (2002) Turistička atrakcijska osnova, Institut za turizam, Zagreb.
Les Aires Annexes sur Autoroutes de Liaison (s.a.) Direction Générale des Transports Interieurs, SETRA, Paris.
- [3] Horak, S., Kušen, E., Weber, S. (1990) Raspoloživo i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu M-1 u Hrvatskoj te upravljanje autocestom kao sistemom ponude, Institut za turizam, Zagreb.
- [4] Kušen, E. (1991a) Autocesta zrčalo zemlje, Ugostiteljstvo i turizam, vol. 39., br. 1/2., Zagreb, str. 68.
- [5] Kušen, E. (1991b) Autocesta kao turističko odredište, Ugostiteljstvo i turizam, vol. 39. br. 3., Zagreb, str. 46.
- [6] Milinarić, D. (2003) Autoceste i umjetnost, Ceste i mostovi, vol. 49., br. 1-2., Zagreb, str. 84-90.

ceste i mostovi

GLASILO HRVATSKOG DRUŠTVA ZA CESTE - VIA VITA



PLANIRANJE UČINKOVITOG
ODRŽAVANJA CESTA POČINJE
VEĆ U FAZI NJIHOVA PROJEKTIRANJA

CIM god. 53. br. 6 (str. 1-112), Zagreb, studeni/prosinac 2007.
UDK 625.7:624.2/8 > CODEN CSMVB2 > ISSN 0411-6380



Cavtat - Dubrovnik - Hrvatska - 28. - 31. listopada 2007.

OKRUGLI STOL

RAZVOJ PRATEĆIH I USLUŽNIH DJELATNOSTI U FUNKCIJI KORISNIKA CESTA

VODITELJ OKRUGLOG STOLA:

Dr. sc. Eduard Kušen, dipl. ing. arh.
Institut za turizam, Zagreb

74

Obrazlaže se što su prateći uslužni objekti, koji po svojoj lokaciji, organizaciji i oblikovanju nisu uvijek na razini cesta i autoceste uz koje se podižu. Posebno se ukazuje na prijedlog mogućeg modela odmorišta uz hrvatske autoceste, a posebno za prateće uslužne objekte uz državne ceste. Osim toga navode se promjene na bolje u slučajevima odmorišta uz autoceste.

CIM god. 53. br. 6 (str. 74-81), Zagreb, studeni/prosinac 2007.



Dr. sc. Eduard Kušen

1. Uvod

Na Četvrtom hrvatskom kongresu o cestama (Cavtat, 28.-31. listopada 2007.), poseban Okrugli stol bio je posvećen pratećim uslužnim objektima, koji se podižu uz suvremene ceste u Hrvatskoj, uz autoceste, državne i druge ceste. Uočava se da ovi prateći uslužni objekti, u pravilu, ne prate kvalitetu prometnih rješenja i izvedbe cestovnih konstrukcija uz koje se grade.

Brojna istraživanja fenomena odmorišta uz ceste, osobito autoceste, koja su provedena u posljednjih dvadesetak godina, uglavnom u Institutu za turizma u Zagrebu, pokazuju da se pitanja pravih funkcionalnih odmorišta uz ceste, ponajmanje mogu svesti na gradevni pristup njihovu rješavanju.

Prateći uslužni objekti predstavljaju suptilno stječište interdisciplinarnog pristupa u kojem su zastupljene brojne discipline, primjerice, promet, turizam, arhitektura, hortikultura, ekonomija, medicina, psihologija, sigurnost i sl.

Utvrđeno je da je prigodom izgradnje pratećih uslužnih objekata uz tranzitne ceste učinjen niz pogrešaka, kako pri njihovu lociranju tako i pri njihovu programiranju, prostornoj organizaciji i oblikovanju. Iako se situacija na tom planu polako popravlja, još smo daleko od prihvatljivog stanja s obzirom na visoki standard koji je dosegla hrvatska cestogradnja u građevnom smislu. Još uvijek nedostaju mnoga znanja i kompetencije izvan uske domene građenja.

U ovom članku, prvo je prikazan uvodni tekst Okruglog stola, kao uvod i poticaj za raspravu, pri kraju je dat osvrt na raspravu osobito na rad B. Duvnjaka i D. Ćikare „Razvoj pratećih uslužnih djelatnosti u funkciji korisnika autocesta“.

2. Prateći uslužni objekti (PUO)

Ako polazimo od teze da se za putnika svako putovanje sastoji od dva konstitutivno ravnopravna i nedjeljiva dijela, kretanja i mirovanja, tada ne smije biti diskriminacije prema bilo kojoj od te dvije sastavnice, bez obzira bilo to mirovanje

u turskom hanu, postaji za zamjenu konja, benzinskoj crpki, motelu ili u kompleksnom odmorištu uz autocestu s naplatom cestarine. Tijekom povijesti mijenjali su se samo modaliteti, relacija kretanje-mirovanje na putovanju cestom ostala je ista.

U gotovo cijelo automobilsko vrijeme putovanja, središnji motiv zaustavljanja u pratećim uslužnim objektima tranzitnih cesta bilo je uzimanje goriva za motorno vozilo, a tek potom zadovoljavanje primarnih i sekundarnih ljudskih potreba. Bitne promjene su se počele dogadati na prijelazu sedamdesetih na osamdesete godine prošlog stoljeća, kada se, kod europskih zemalja koje su se odlučile za sustav autoceste s naplatom cestarine, stubokom promjenjenom stav o osnovnoj funkciji odmorišta uz njihove autoceste, što je kasnije i formalno potvrđeno u statutu europske udruge autocesta s naplatom cestarine (SECAP).

Naime, tim dokumentom se, između ostalog, određuje da odmorište uz autocestu mora poglavito služiti za kvalitetan integralni odmor putnika, a tek potom za ostale potrebe putnika i vozila. Tako se jednim bitnim dijelom odmorište uz cestu za naplatu cestarine seli iz domene čiste logistike u domenu sigurnosti prometa.

Tome treba pridodati i druge propise, primjerice, propise o dužini vožnje i obaveznog odmora vozača kamiona, zbog kojih spomenuta odmorišta upravo kvalitetnom odmoru vozača kamiona moraju u svojoj organizaciji posvetiti posebnu pozornost. To, između ostalog vrijedi i za prateće uslužne objekte uz ostale ceste sa značajnim tranzitnim prometom.

3. Istraživanja, radovi, skupovi

Iako su za kvalitetu i sigurnost putovanja bitni PUO-vi uz sve tranzitne ceste, ipak, oni su najuočljiviji kad se nalaze uz autoceste, osobito one s naplatom cestarine. Ključno istraživanje ove problematike u Hrvatskoj proveo je Institut za turizam u Zagrebu, 1990. godine, pod naslovom „Raspored i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu M-1 u Hrvatskoj te upravljanje autocestom kao sistemom ponude“.

U Hrvatskoj je snimljeno stanje odmorišta na cestovnom pravcu M-1 od Bregane do Lipovca, izvršeno je anketiranje vozača o stavovima prema odmorištima na hrvatskom dijelu ovog cestovnog pravca (kod Ivanje Reke i Županje), provedeno na desetak jezika, uključujući grčki i turski, analiziran je protok vozila (do 30000 na dan), grafički je prikazana ponuda odmorišta po modelu „autocesta kao organizam“, izradena je projekcija odmorišta na promatranom cestovnom pravcu te analiza postojećeg sustava organizacije i poslovnog upravljanja autocestama, s prijedlogom rješenja za cestovni pravac M-1.

U kontekstu teme o važnosti odmorišta uz autoceste s plaćanjem cestarine, posebno valja izdvojiti pojedine teme s Okruglog stola „Prateći uslužni objekti na cestama u Hrvatskoj“, održanog 2002. godine u hotelu Sheraton u Zagrebu. Iako je ovaj skup bio posvećen problematici pratećih uslužnih objekata na svim kategorijama cesta u Hrvatskoj, na njemu je ipak značajan prostor bio posvećen problematici lociranja, programiranja, organiziranja i oblikovanja odmorišta na hrvatskim autocestama.

Ova problematika je na skupu znatnim dijelom interdisciplinarno

osvjetljena. Horak, S. je govorio o turističkoj ulozi i gospodarskom značenju pratećih uslužnih objekata uz konstataciju da prometna dostupnost ne čini samo kolnik ceste nego i uslužni objekti te dobra informiranost putnika u prolazu.

Kušen, E. je iznio domaća i inozemna iskustva glede važnosti lociranja pratećih uslužnih objekata i preporučio da na hrvatski cestama, poglavito autocestama, treba slijediti primjer izgradnje pratećih uslužnih objekata u razvijenim europskim zemljama, primjerice u Francuskoj, a Klarić, Z. se založio za stav prema kojem se „smeda“ i druga signalizacija uz autoceste i druge važnije ceste može postavljati samo u skladu s posebnim kriterijima za postavljanje „smedih“ putokaza, za što bi u prvom redu trebala biti nadležna Hrvatska turistička zajednica. Josipović, T. skrenula je pozornost na posebnosti pravnog režima javnih cesta i pratećih uslužnih objekata uz javne ceste, upozoravajući da korištenje cestovnog zemljišta i izgradnja uslužnih objekata ne omogućavaju korisniku stjecanja stvarnog prava na zemljištu i na tim objektima jer se oni smatraju općim dobrom.

Glavina, E. je skrenuo pozornost na važnost organizacije unutarnjih i vanjskih prostora pratećih uslužnih objekata, uz konstataciju da se vanjski prostori pratećih uslužnih objekata moraju podijeliti na funkcionalne zone, koje čine prometne površine, građevine i zgrade, zelene površine i površine za odmor i rekreaciju. Cvitak, V. se posebno bavio odmorištima uz autoceste s naplatom cestarine i upozorio na razvojne programe i probleme pratećih uslužnih objekata na autocestama pod upravom Hrvatskih autocesta d.o.o., podsjećajući da je vođenje sveobuhvatne baze podataka o lokacijama odmorišta zakonska obaveza Hrvatskih autocesta.

Izgradnju pratećih uslužnih objekata uz konkretnе dijelove hrvatskih autocesta, za IB fazu na Istarskom ipsilonu prikazao je Hraničić, I., a za autocestu Rijeka-Zagreb, Denona, Ž. Tretman pratećih uslužnih objekata uz ceste u dokumentima prostornog uredenja je izložio Bilić, T. Na kraju, valja istaknuti tekst koji je pod nazivom „Autoceste i umjetnost“ predstavio Mlinarić, D. naglašavajući da se prožimanjem tehničkih i funkcionalnih rješenja s oblikovnim arhitektonskim i umjetničkim pristupom za uslužne zone i objekte postižu produhovljene slike ovih utilitarnih prostora i građevina. Odmorištima izvan cesta, veliku pozornost je poklonio Bakalović, B. u svom radu pod naslovom „Odmorišta na državnim cestama“.

Osim navedenog, u tom je razdoblju objavljeno niz afirmativnih članaka glede odmorišta uz hrvatske autoceste i državne ceste, a u Urbanističkom institutu Hrvatske d.d., izrađene su i dvije studije. Tako je stručna javnost senzibilizirana za europski pristup lociranja, programiranja i organiziranja odmorišta na hrvatskim autocestama s plaćanjem cestarine, međutim, na terenu se od takvog pristupa još uvjek može malo što vidjeti.

Problem je u tome, što su mnoge odluke, koje izravno utječu na lokacijsku, programsku i oblikovnu kvalitetu odmorišta uz hrvatske autoceste donesene ranije pa se na njih nije više moglo utjecati. Nažalost, i ovog časa se donose takve odluke, koje se uskoro neće više moći mijenjati pa ćemo i ubuduće govoriti o propuštenoj prilici da odmorišta uz hrvatske autoceste, ali i uz državne ceste s

RASPRAVE ZA OKRUGLIM STOLOVIMA

ČETVRTI HRVATSKI
KONGRES O CESTAMA
THE FOURTH CROATIAN ROAD CONGRESS

Cavtat - Dubrovnik, Hrvatska, 28. - 31. listopada 2007.

turističkim predznakom, postanu turistička atrakcija, da pridonesu sigurnosti u prometu i uvećaju gospodarski učinak na ostalom dijelu ovih prometnica.

4. Prijedlog modela za lociranje, programiranje i oblikovanje odmorišta uz autoceste

Usprkos navedenih skupova i objavljenih radova o odmorištima uz hrvatske autoceste, u praksi se nije gotovo ništa promijenilo ili vrlo malo što za zemlju s tako intenzivnom izgradnjom kao što je Hrvatska, nije dobro.

U međuvremenu je objavljen "Teorijski model lociranja, programiranja, organizacije i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste", temeljen na najboljim iskustvima europskih autocesta s naplatom cestarine te na posebnostima hrvatskog okruženja. U nastavku se navode tek neki ključni izvadci iz Modela.

Načela na kojima se temelji Teorijski model

- Odmorište uz autocestu s naplatom cestarine poglavito mora osigurati uvjete za integralni odmor putnika
- Putnici se ne mogu odmoriti u «stresnoj» zoni autoceste
- Za odmor vozača kamiona s ležajevima treba osigurati posebne uvjete
- Odmorište valja strukturirati na dio koji služi gostima za kratko zaustavljanje i ono za dulji odmor
- S obzirom na mjesne prilike, odmorište se uređuje jednostrano za oba smjera ili obostrano, za svaki smjer posebno
- Oblik parcele odmorišta te njena lokacija moraju biti takvi da se na njoj može dugoročno razviti kompleksna uslužna zona
- Parcela odmorišta se u cijelosti treba otkupiti zajedno s ostalim potrebnim cestovnim zemljištem

Odmorišta uz autoceste trebaju ispuniti više zadaća, kao što su:

- Sigurnost putovanja
- Primarne potrebe putnika i vozila
- Dodatne (turističke) potrebne putnika i vozila
- Posebne zadaće

Prometno-tehnički uvjeti

- Lokacija odmorišta u odnosu na potez ograničene i potez slobodne vožnje
- Medusobni odnos čvorista i odmorišta
- Rješavanje uvoza i izvoza u/iz odmorišta
- Promet unutar odmorišta
- Ostalo.

Fiziološko-psihološki aspekti odmora vozača

- Ovi aspekti odmora vozača spadaju u domenu kvalitetnog zadovoljavanja primarnih potreba putnika za integralnim odmorom

Sigurnost putnika i vozila u servisnoj zoni

- Zaštita od elementarnih nepogoda i drugih nezgoda
- Zaštita od vjetra
- Zaštita od sunca
- Komunikacijska i informacijska sigurnost
- Zaštita od krađe i fizičkog napada
- Sigurnost kontinuiranog održavanja odmorišta

Primarne (neodložne) potrebe

Putnika

- integralni odmor (privlačan javni otvoreni ili zatvoreni prostor izvan "stresne zone", podoban za psihičku i fizičku rekreaciju).
- voda za piće (javna česma/slavina s vodom za piće, izdvojena ili u okviru nekog objekta/sadržaja)
- sanitarni uređaji (javni WC-i, samostalni ili u okviru drugih objekata/sadržaja)
- piće (u baru, restoranu ili drugom ugostiteljskom objektu ili prodavaonicu)
- hrana (u baru, restoranu ili drugom ugostiteljskom objektu ili prodavaonicu)
- spavanje (na parkiralištu za autodomove, na parkiralištu za kamione s krevetima, u motelu, hotelu ili drugom ugostiteljskom objektu)
- informiranje (sustav prometne signalizacije, sustav smeđe signalizacije, jumbo plakati, interpretacijske ploče odmorišta, panoi s turističkim kartama, turistički informativni punkt, turistički ured, fiksni telefon, fax, informatički sustav koji povezuje odmorišta na autocesti i slično).
- Zadovoljavanje putnika s posebnim potrebama: mogućnost kretanja hendikepiranih osoba (rampe i drugi posebni uređaji) te boravak majki s djecom (posebne prostorije za previjanje male djece).
- Bankovne usluge (bankomat)

Vozila

- parkiranje vozila
- benzinska crpka (prodaja naftnih derivata, prodaja automobilskih potrepština, sitne usluge na automobilu)

Dodatne (turističke) potrebe putnika i vozila

Putnika

posebna (regionalna) ugostiteljska i trgovачka ponuda, ponuda turističkih informacija i suvenira, kulturna ponuda, ponuda za djecu, zabavna ponuda, sportsko-rekreacijska ponuda i ostala dodatna ponuda

Vozila

- pranje automobila, automehaničarski servis, vulkanizer i ostale usluge za vozila

Odmorištima se povjeravaju i posebne zadaće:

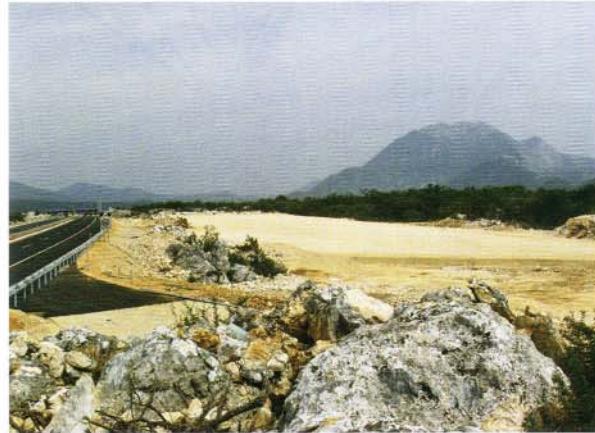
- Na razini autoceste, kao trgovackog društva, odmorišta trebaju da atraktivnošću svojih usluga privuku što veći broj korisnika i na taj način doprinesu profitabilnijem poslovanju autoceste s naplatom cestarine.
- Na razini regije, kao turističke destinacije, odmorište treba da najavljuje i promovira njen turistički destinacijski proizvod.

5. Prateći uslužni objekti uz državne ceste

Sadašnji razvoj pratećih uslužnih objekata uz državne ceste u Hrvatskoj, značajno zaostaje za praksom razvijenih europskih zemalja, kako u programskom, tako i organizacijskom, oblikovnom, a osobito u lokacijskom smislu.. Stoga se pratećim uslužnim objektima izvan



Slika 1. Kanjon Cetine ispod mosta autoceste



Slika 2. Zaravnata parcela za izgradnju odmorišta Cetina (jug)

autocesta, u teoriji i praksi treba posvetiti daleko veća pozornost u odnosu na njihovu važnost za sigurnost putovanja, zadovoljstvo putnika i njihovu turističku funkciju, osobito kad je riječ o državnim cestama, ali i nekim drugim, za turizam važnim cestama.

Zbog pretjerane ali jalove brige za prateće uslužne objekte uz autoceste, koji su ionako polovično riješeni, iz vidokruga stručnog i znanstvenog interesa gotovo su potpuno nestali drugi prateći uslužni objekti, osobito uz državne ceste, a da se o pratećim uslužnim objektima unutar naseljenih mjesta i ne govori. Formalistička, mehanička pa i birokratska prešutna klasifikacija i kategorizacija pratećih uslužnih objekata izvan autocesta, predstavlja prvu prepreku za sredivanje stanja na ovom području.

Međutim, pravi razlog za postojeće stanje valja tražiti u činjenici da je prevelik broj onih kojima odgovara stihija pri gradnji pratećih uslužnih objekata, bez obzira bili ti objekti locirani u naseljenim mjestima ili izvan njih.

Prošlo je devet godina od kada su u Odjelu pratećih djelatnosti Hrvatske uprave za ceste, izradene "Pretpostavke za izradu Studije pratećih uslužnih objekata na državnim cestama u Republici Hrvatskoj". U njima su, između ostalog, utvrđeni svrha i razlozi izrade takve studije te njezin okvirni sadržaj.

Prema navedenim Pretpostavkama, svrha izrade studije trebala je biti iznalaženje optimalne investicijske politike u izgradnji pratećih uslužnih objekata na državnim cestama, poglavito putem valorizacije tih cesta glede zadovoljavanja bitnih (primarnih) potreba njihovih korisnika, ali isto tako i njihovih sekundarnih potreba, što se je do sada, u nas, u pravilu zanemarivalo. Značajke pratećih uslužnih objekata, poželjne za zadovoljavanje sekundarnih potreba korisnika, tom su prigodom okarakterizirane sintagmom humanizacija putovanja. Međutim, takva studija još uvijek nije izrađena, a stvari i dalje idu po starom, stihiski.

Sadašnji razvoj pratećih uslužnih objekata uz državne ceste u Hrvatskoj, značajno zaostaje za praksom razvijenih europskih zemalja, kako u programskom, tako i organizacijskom, oblikovnom, a osobito u lokacijskom smislu. Rezultati toga zaostajanja su nezadovoljni putnici i značajno manji gospodarski uticaji ovih objekata od realno mogućih, kako kod pružatelja konkretnih usluga

u tim objektima tako i kod Hrvatskih cesta u cjelini. Stoga je nužno unaprijediti dosadašnji način planiranja i izgradnje pratećih uslužnih objekata uz državne ceste u Hrvatskoj u skladu s najnovijim spoznajama i iskustvima razvijenih europskih zemalja.

Budući da su državne ceste, u pravilu, siromašne pratećim uslužnim objektima, da je kvalitativna razina većine tih objekata ispod razine europskog prosjeka te da ni lokacijski, a ni sadržajno najčešće nisu odgovarajući, potreba za izgradnjom novih i rekonstrukcijom postojećih ima mnogo.

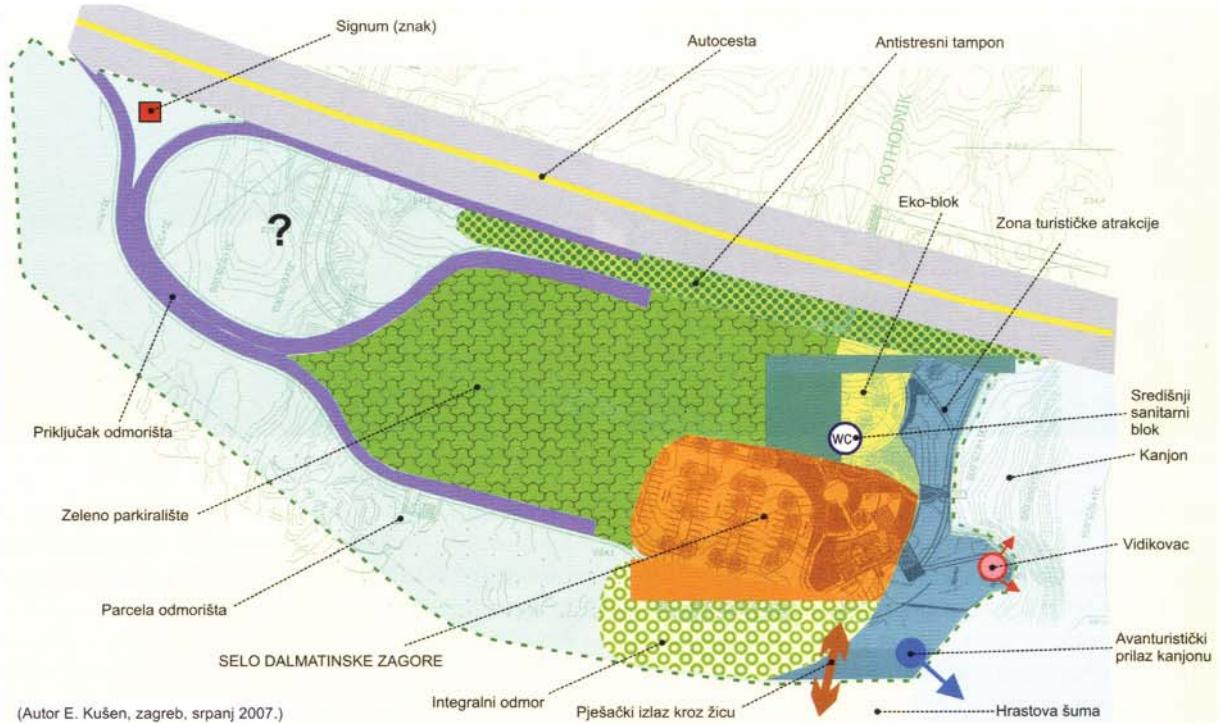
Usprkos svemu, u praksi izgradnje pratećih uslužnih objekata, mogu se prepoznati i neki pozitivni pomaci. Sve se više afirmira, slično kao i na autocestama, blok benzinske crpke, koji se primarno sastoji od agregata za gorivo, trgovine i sanitarnog čvora a može mu biti pridodan i caffe bar, osobito ako crpka radi 24 sata. Takvi objekti pridonose standardu putovanja putnika na cestama uz koje prolaze, ali i standardu života lokalnog stanovništva koje tim objektima gravitira.

Eventualne zamjerke, koje se mogu uputiti tim objektima, posljedica su njihovog administrativnog okruženja, a u pravilu su, lokacijskog, urbanističkog, prostornog i imovinskog karaktera, čemu su poglavito uzrok postojeći sustav prostornog i urbanističkog planiranja, postojeća politika upravljanja zemljištem, nebriga turizma za ovaj resurs te nedefinirana politika Hrvatskih cesta prema pratećim uslužnim objektima uz državne ceste.

Osmišljeni razmjestaj pratećih uslužnih objekata izvan autocesta u Hrvatskoj ne postoji. Sve se svodi na inicijativu investitora i mešetara da se pronađe lokacija, koja odgovara propisanim uvjetima i interesima investitora. Takav pristup, već u početku eliminira sve objektivno poželjne lokacije za državne, a iznimno i županijske ceste, koje se nalaze izvan granica građevinskog područja.

Pravi problem je u tome da se 30 do 50 ključnih potencijalnih lokacija pratećih uslužnih objekata uz državne ceste Republike Hrvatske, pretežitim dijelom nalaze izvan građevinskog područja. Načela za utvrđivanje građevinskog područja i građenje izvan njegovih granica, omogućavaju izgradnju pratećih uslužnih objekata i izvan naselja, ali pod uvjetom da se prvo izradi "cestarski" sektorski plan i program za takve lokacije (Hrvatske ceste), te da se zatim,

RASPRAVE ZA OKRUGLIM STOLOVIMA

**ČETVRTI HRVATSKI
KONGRES O CESTAMA**
 4TH CROATIAN ROAD CONGRESS
 Cavtat - Dubrovnik, Hrvatska, 28. - 31. listopada 2007.


Slika 3. Koncepcija shematskog prikaza osnovne organizacije odmorišta Cetina (jug) na autocesti A1 Zagreb – Šestanovac

nakon usuglašavanja i po propisanoj proceduri, lokacije iz sektorskog prijedloga implementiraju u odgovarajuće prostorne planove.

Naslijedeni sustav pratećih uslužnih objekata izvan autosesta, a i onaj koji se sada stihijski dograđuje, potpuno ignorira potrebe korisnika ovih objekata, koji su prepusteni vlastitom snalaženju, lutanju, gubljenju vremena i živaca.

Pretvaranje putovanja u turistički doživljaj, te korištenje servisnih zona za promociju kraja kroz koji cesta prolazi, ali i cijele turističke ponude Hrvatske, treba biti dugoročni strateški cilj opremanja državnih cesta odgovarajućim brojem pratećih uslužnih objekata, optimalno raspoređenih te sadržajno i oblikovno programiranih u skladu s navedenim ciljevima.

Takav pristup planiranju i izgradnji ovih objekata, trebao bi biti garancija postizanja primjerenih gospodarskih učinaka, kako za njihove vlasnike tako i za Hrvatske ceste koje mogu znatno veći dio svojih prihoda od njih ostvariti kroz pripremu zemljišta i projekata, odnosno izdavanje koncesija.

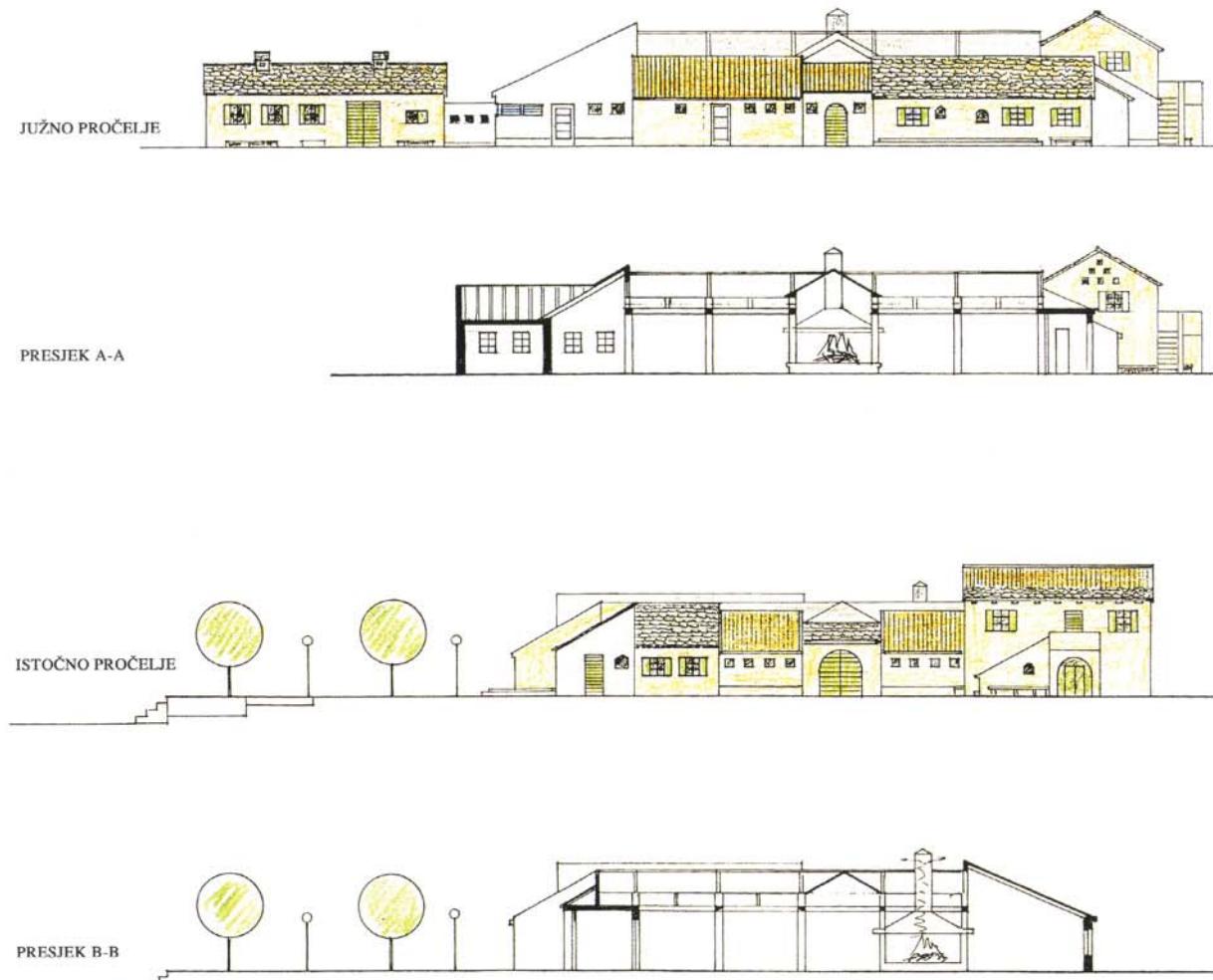
Dijelovi državnih cesta, nakon izgradnje autosesta, zadobivaju osobitu turističku važnost, poput cesta u njemačkom turističkom području velikih prirodnih ljepota i vrijednosti, Schwarzwaldu, gdje se autoseste ne grade. Sličan primjer imamo na dijelu Jadranske magistrale, od Senja do Masleničkog mosta, kada ona prolazi kroz Park prirode Velebit (Svjetski rezervat biosfere). To je, nadalje, dio Ličke magistrale, od Rastoka (Slunj) do Gračaca, osobito dio koji prolazi kroz Nacionalni park Plitvička jezera, te dalje nastavak cjelokupnog zaobalnog cestovnog pravca, sve do Ploča.

Tu je i cestovni pravac Karlovac - Rijeka, sa svojim različitim varijacijama povjesnih cesta, primjerice, Lujziane i Karoline, kao i cijela Podravska magistrala koja prolazi južnim dravskim prostorom, budućim nacionalnim parkom/parkom prirode, koji bi se u budućnosti trebao rasprostirati s obje strane rijeke Drave, u Mađarskoj i Hrvatskoj. Tako predstojeća rekonstrukcija i djelomično izmještanje Podravske magistrale, nije samo pitanje rješavanja rigidnih graditeljskih i prometnih problema, već i prilika, da se logikom opremanja autosesta, na toj prometnici humanizira putovanje, osobito putem izgradnje pratećih uslužnih objekata, koji garantiraju sigurnost putovanja (pravovremeni i djelotvorni odmor) te vrijedan prometno-turistički doživljaj. Prigoda je da se ponovno, i ovdje, ne propusti ovakva prigoda.

Usredotočeni na tehničku i prometnu stranu problema rekonstrukcije, izmještanja i translatacije pojedinih državnih cesta zbog kaosa koji povećani promet unosi u pojedina naselja, zaboravljamo na humanu i turističku dimenziju takvih zahvata. U tom smislu su turističke ceste, panoramske i neke povjesne ceste, još osjetljivije nego li vrlo frekventne državne ceste, kojima se pretežito bavimo.

6. Prinos raspravi

Osobiti prinos raspravi na temu pratećih uslužnih objekata, na Okruglom stolu su dali B. Duvnjak i D. Čikara u svom referatu Razvoj pratećih uslužnih djelatnosti u funkciji koristnika autosesta. Kao što i naslov govori, ovdje je problematika pratećih uslužnih objekata, svedena samo na slučejeve autosesta s napla-



Slika 4. Prateći uslužni objekt „Tradicijsko selo Dalmatinske zagore“ arhitekta Zdravka Živkovića
Izvor: Z. Živković (2007) Idejno rješenje za ugostiteljski objekt u duhu tradicije

tom cestarine u Hrvatskoj, još uže na odmorišta uz autoceste čiji su koncesionar „Hrvatske autoceste“. O problemima pratećih uslužnih objekata uz ostale ceste, na Okruglom stolu se je malo i ad hoc govorilo jer na tu temu nije bilo pripremljenih radova.

Referat B. Duvnjaka i D. Čikare objašnjava važnost optimalne izgradnje odmorišta uz autoceste, osobito za sigurnost i „humanizaciju“ putovanja autcestama. On sadrži kratki osvrt na osnovne značajke slijedećih autocesta:

- A1 Zagreb - Split - Dubrovnik
- A3 Bregana – Zagreb - Lipovac
- A4 Zagreb - Goričan
- A5 Beli Manastir – Osijek – Svilaj (granica BiH)
- A7 Rupa – Rijeka – Žuta Lokva
- A10 Mali Prolog – Ploče
- A11 Zagreb – Sisak

U bogato ilustriranoj PowerPoint prezentaciji (fotografije u boji) prikazano je bogatstvo sadržaja koji se nude na odmorištima Hrvatskih autocesta, koja osiguravaju prometnu sigurnost, prometnu dostupnost, te ugodnost i udobnost putovanja, sve u okviru europskih standarda. Posebna je pozornost posvećena tretmanu prostora (prostor kao izazov) izvan odmorišta, a na odmorištima opskrbni gorivom te ponudi jela i pića. Najveća pozornost pridavana je hortikulturnom uređenju odmorišta.

7. Prepoznatljivost odmorišta

Odmorišta uz autoceste su više od običnih pratećih uslužnih objekata, ona moraju biti prepoznatljiva, njih se putnici moraju sjećati i nakon putovanja. Ona moraju biti multidisciplinarna kreacija. To nije lako pa se pripremni i konceptualni rad na njima treba pripremati odgovarajuće vrijeme. Primjerice, kod kanjona Cetine (slika 1. i 2.) pravovremeno je prepoznata atraktivna lokacija uz autocestu za specifično odmorište sa specifičnim programskim i oblikovnim rješenjem.

RASPRAVE ZA OKRUGLIM STOLOVIMA

ČETVRTI HRVATSKI
KONGRES O CESTAMA
FOURTH CROATIAN ROAD CONGRESS

Cavtat - Dubrovnik, Hrvatska, 28. - 31. listopada 2007.

Za odmorište Cetina izrađena je takva osnove njegove organizacije, koja može optimalno koristiti susjedstvo 100 m dubokog kanjona (slika 3). Ključna građevina na odmorištu, prema takvom rješenju, trebala bi oponašati tradicijsko selo Dalmatinske zagore (slika 4), a vidikovac iznad rijeke mogao bi sličiti vidikovcu iznad Grand Canyona (slika 5).

8. Zaključak

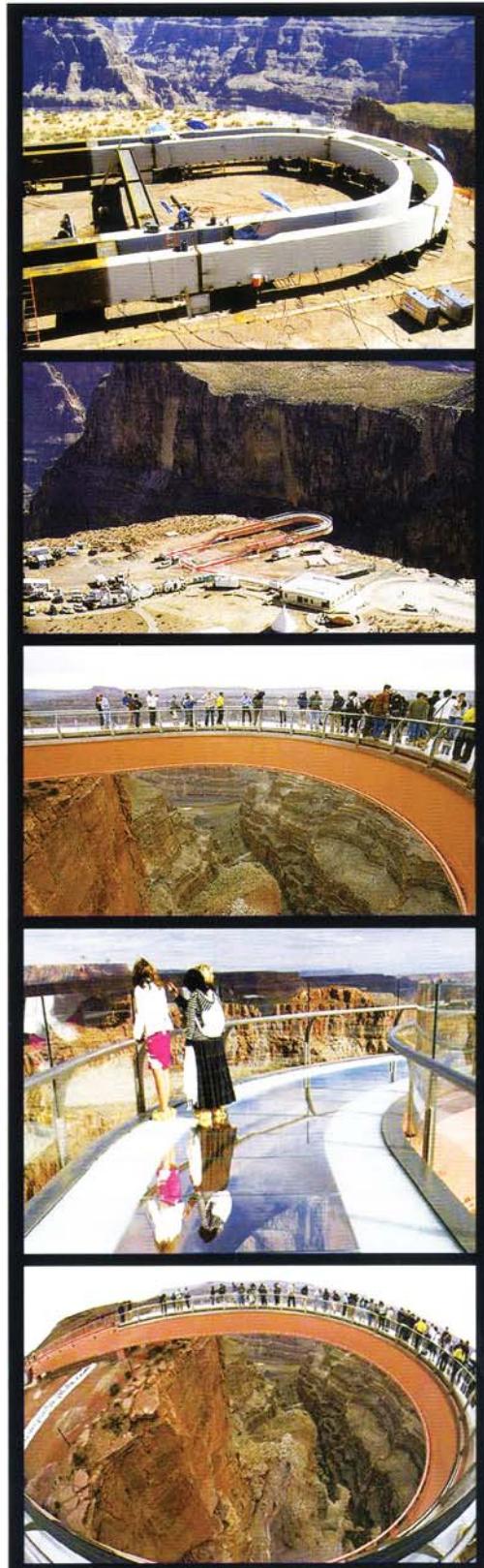
Usprkos vrlo intenzivnoj i kvalitetnoj izgradnji autocesta, kada je u pitanju njihova inženjerska graditeljska komponenta, nikako ne možemo do kraja biti zadovoljni s lociranjem, programiranjem, organiziranjem i oblikovanjem odmorišta uz te autoceste u Hrvatskoj, koje još zaostaju za europskim uzorima, osobito francuskim. Među koncesionarima glede odmorišta uz autoceste nailazimo na razlike. Određivanje lokacije i odnos prema turističkim atrakcijama još je uvijek najosjetljivija tema.

Ubuduće ćemo moći tek govoriti o propuštenim prilikama da odmorišta uz autoceste, ali i uz državne ceste s turističkim predznakom u Hrvatskoj, postanu turističke atrakcije, da pridonese sigurnosti u prometu i uvećaju gospodarski učinak na ostalom dijelu ovih prometnica.

Osim toga, pratećim uslužnim objektima izvan autocesta se u teoriji i praksi pridaje daleko premala pozornost u odnosu na njihovu važnost za sigurnost putovanja, zadovoljstvo putnika i njihovu turističku funkciju, osobito kad je riječ o državnim cestama, ali i nekim drugim, za turizam važnim cestama.

Literatura

- Horak, S., Kušen, E., Weber, S. (1990) Raspored i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu M-1 u Hrvatskoj te upravljanje autocestom kao sistemom ponude, Institut za turizam, Zagreb.
- Kušen, E. (1999) Prateći uslužni objekti uz autoceste: turizam bez sistemskog zakona, Ugostiteljstvo i turizam, vol. 47, br. 11, Zagreb, str. 14-17.
- Bakalic, B. (2003) Odmorišta na državnim cestama, Ceste i mostovi, br. 1-2, Zagreb, str. 80-83.
- Recenzija projekta sadržaja PUO na Autocesti Bosiljevo - Sveti Rok - Split (2003) Urbanistički institut Hrvatske d.d., Zagreb.
- Studija obnove sadržaja PUO na autodresti Zagreb - Lipovac (2003) Urbanistički institut Hrvatske d.d., Zagreb.
- Kušen, E. (2003) Prateći uslužni objekti uz autocestu Zagreb - Split, Ceste i mostovi, vol. 49, br. 5-6, str. 54-60.
- Kušen, E. (2004) Cestovni obilazak Nacionalnog parka Krka, Ceste i mostovi, vol. 50, br. 1-2, str. 24-32.
- Kušen, E. (2006) Prijedlog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste, Ceste i mostovi, vol. 52, br. 1-6, str. 121-133.
- Kušen, E. (2006) Prateći uslužni objekti izvan autocesta, Ceste i mostovi, vol. 52, br. 10-12, str. 100-104. .
- Horak, S., Kušen, E., Krasic, D. (2005) Tourism and Transport in Croatia, Ceste i mostovi, vol. 51, br. 10-12, str. 87-91.
- Kušen, E. (2003) Značenje lokacije pratećih uslužnih objekta - domaća i inozemna iskustva, Ceste i mostovi, vol. 49, br. 1-2, Zagreb, str. 17. do 22.
- Kušen, E. (2002) Turistička atrakcijska osnova, Institut za turizam, Zagreb.
- Les Aires Annexes sur Autoroutes de Liaison (s.a.) Direction Generale des Transports Interieurs, SETRA, Paris.
- Kušen, E. (1991a) Autocesta zrcalo zemlje, Ugostiteljstvo i turizam, vol. 39., br. 1/2., Zagreb, str. 68.
- Kušen, E. (1991b) Autocesta kao turističko odredište, Ugostiteljstvo i turizam, vol. 39. br. 3., Zagreb, str. 46.
- Mlinarić, D. (2003) Autoceste i umjetnost, Ceste i mostovi, vol. 49. Br. 1-2., Zagreb, str. 84-90.
- Duvnjak, B. i Čikara, D. (2007) Razvoj pratećih uslužnih djelatnosti u funkciji korisnika autocesta, Četvrti hrvatski kongres o cestama, Cavtat, 28. - 31. listopada 2007.



Slika 5. Vidikovac iznad Grand Canyona

CESTE I MOSTOVI

Glasilo Hrvatskog društva za ceste



Autoceste u Hrvatskoj razvojni iskoraci

Ceste i mostovi God. 52. Br. 1–6 (str. 1–208), Zagreb, siječanj/lipanj 2006.

UDK 625.7:624.2/8

CODEN CSMVB2

ISSN 0411-6380



Slika 1. Odmorište »Stari hrastovi«, izgrađeno prije pedesetak godina kod Popovače uz magistralnu cestu Zagreb – Beograd. Sadrži elemente tradicijske arhitekture, poznate po sintagmi »Hrvatska korablja«

Prijedlog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste

dr. sc. Eduard Kušen, dipl. ing. arh.

Institut za turizam, Zagreb

Sažetak

Užurbanu gradnju mreže autocesta u Hrvatskoj ne prati i odgovarajuća izgradnja njihovih pratećih uslužnih objekata. Nije samo problem u dinamici praćenja izgradnje odmorišta, već u iracionalnom pristupu njihovoj izgradnji budući da se Hrvatska odlučila za izgradnju autocesta s naplatom cestarine, a uz njih gradi odmorišta kakva se predviđaju uz ceste bez naplate cestarine.

Za prevladavanje ovakvog stanja autor predlaže izvorni model lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste, koji bi trebao poslužiti kao teorijski okvir za izgradnju novih i rekonstrukciju postojećih odmorišta uz hrvatske autoceste.

Uvod

Ovaj rad je nastao u potrazi za prijedlogom optimalnog modela lociranja, programiranja i oblikovanja pratećih uslužnih objekata uz autoceste u Hrvatskoj, koji bi trebao predstavljati teorijski okvir i mjeru za izgradnju novih ili

rekonstrukciju postojećih odmorišta hrvatskih autocesta. Termin »Prateći uslužni objekt (PUO)« rabi se za objekt koji opslužuje putnike i vozila uz bilo koju cestu, dok se termin »Odmorište«, rabi samo u slučaju kada su takvi objekti u funkciji autoceste.

Naime, postojeća formalistička tipologija opremanja hrvatskih autocesta pratećim uslužnim objektima (tipovi: A, B, C i D), čijeg se autorstva sada svi odriču, temeljena je poglavito na uskim uzdužnim parcelama u stresnoj zoni autoceste, u kojoj se ne može osigurati

PROGRAMIRANJE

CIM god. 52. br. 1-6 (str. 121-133), Zagreb, siječanj/lipanj 2006.

integralni odmor putnika, a danas se smatra da je odmor putnika temeljna svrha svakog odmorišta, osobito ako je ono unutar »žice« autoceste s naplatom cestarina.

Ovaj problem dodatno se potencira zbog činjenice što se Republika Hrvatska odlučila na izgradnju svojih autocesta po modelu »autocesta s naplatom cestarina«, kao primjerice, Francuska, Italija ili Španjolska, dakle, prema modelu koji zahtijeva znatno viši standard svojih odmorišta od modela »autocesta bez naplate cestarina«, kao što je to, primjerice, u slučaju njemačkih autocesta. Međutim, ovakav visoki standard jednostavno nije moguće osigurati u Hrvatskoj, poglavito zbog svekolikog favoriranja primjene spomenute formalističke tipologije odmorišta koja se temelji na izduženim parcelama i rigidnim sadržajima odmorišta, poglavito uz njemačke autoceste, za koje se ne plaća cestaria.

U Hrvatskoj se gleda opremanja autocesta odmorištima, održava iracionalno stanje – zemlja gradi autoceste s naplatom cestarine uz koju podiže odmorišta prema standardima za autoceste bez naplate cestarina.

Stanje ponude ovakvih odmorišta najviše pogoda korisnike hrvatskih autocesta, putnike kojima se na taj način smanjuje komfor putovanja i zadovoljstvo korištenja autoceste, a propuštaju se pozitivni sekundarni gospodarski učinci autocesta s naplatom cestarine.

Brojna istraživanja fenomena odmorišta uz autoceste, koja su u posljednjih petnaestak godina provedena, uglavnom u Institutu za turizam u Zagrebu, pokazuju da funkcionalna odmorišta ponajmanje predstavljaju građevinsko pitanje, ona moraju biti suptilno stjecište interdisciplinarnog pristupa u kojem su zastupljene brojne discipline, primjerice, promet, turizam, arhitektura, hortikultura, ekonomija, medicina, psihologija i sl.

Budući da su na ovu temu objavljeni brojni stručni i znanstveni radovi te održani pojedini skupovi, to se u nastavku, u prvom dijelu, navode tek osnovni podaci o pripadajućim izvorima, dok se u drugom dijelu teži prebacuje na prikaz predloženog modela s pripadajućim teorijskim okvirom. Prijedlog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske



Odmorište »Tunel Učka« – benzinske crpke i parkiralište na Istarskom ipsilonu

autoceste dat je putem grafičkih prikaza u boji s tekstualnim obrazloženjem, koji tek zajedno čine nedjeljivu cjelinu modela.

2. Izvori

2.1. Razvoj

Ako polazimo od teze da se za putnika svako putovanje sastoji od dva konstitutivno ravnopravnih nedjeljiva dijela, kretanja i mirovanja, tada ne smije biti diskriminacije prema bilo kojoj od te dvije sastavnice, bez obzira bio to turski han, postaja za zamjenu konja, benzinska crpka, motel ili kompleksno odmorište uz autocestu s naplatom cestarine. Tijekom povijesti mijenjali su se samo modaliteti.

U gotovo cijelo automobilsko doba, središnji motiv zaustavljanja u pratećim uslužnim objektima tranzitnih cesta, bilo je uzimanje goriva za motorno vozilo, a tek potom zadovoljavanje primarnih i sekundarnih ljudskih potreba. Taj je princip dugo vremena vladao i na autocestama s naplatom cestarine, što je također potvrđivao način poslovanja koncesionara autocesta s naplatom cestarine.

Do pod sam kraj prošlog stoljeća, oni bi cijelu zonu određenog odmorišta davali u potkoncesiju isključivo odabranoj naftnoj kompaniji, koja bi potom, prema vlastitom nahodjenju, eventualno organizirala i pružanje drugih usluga osim prodaje naftnih derivata. Tako su pojedine naftne kompanije postale poznate po svojim specifičnim ugostiteljskim i trgovackim uslugama ili po specijaliziranim trgovackim i ugostiteljskim

lancima kojima su davale u zakup dio odmorišta uz autocestu. Po tome su bile poznate talijanske autoceste, koje su s tom praksom počele vrlo rano, među prvima u Europi.

Bitne promjene počele su se događati na prijelazu sedamdesetih na osamdesete godine prošlog stoljeća, kada se, kod europskih zemalja koje su se odlučile za sustav autocesta s naplatom cestarine, stubokom promjenio stav o osnovnoj funkciji odmorišta uz njihove autoceste, što je kasnije i formulirano potvrđeno u statutu europske udruge autocesta s naplatom cestarine (ASECAP). Naime, tim statutom se, između ostalog, određuje da odmorište uz autocestu mora poglavito služiti za kvalitetan integralni odmor putnika, a tek potom za ostale potrebe putnika i vozila.

Tako se jednim bitnim dijelom odmorište uz cestu za naplatu cestarine seli iz domene čiste logistike u domenu sigurnosti prometa. Tome treba pridodati i druge propise, primjerice, propise o dužini vožnje i obaveznog odmora vozača kamiona, zbog kojih spomenuta odmorišta upravo kvalitetnom odmoru vozača kamiona moraju u svojoj organizaciji posvetiti posebnu pozornost.

Postoje mnogi standardi vezani uz ova odmorišta. Za naše prilike valja upozoriti tek na osnovno načelo lociranja, organiziranja i oblikovanja odmorišta, koje izrijekom upozorava da se potreban odmor putnika ne može osigurati u »stresnoj zoni« uz autocestu. Ta su načela do perfekcije provedena na od-

PROGRAMIRANJE

morištima uz francuske autoceste, koje su građene znatno kasnije u odnosu na talijanske.

Odmorišta uz francuske autoceste su po svojoj površini i nekoliko puta veća od talijanskih, uglavnom zbog odmorišnih potreba. Njihovi sadržaji su obogaćeni sportsko-rekreacijskim, zabavnim i kulturnim sadržajima (igrališta, zabavišta, muzeji, integrirani spomenici kulturi, pa čak i jedna ergela konja).

Na nekim odmorištima je moguće auto ostaviti u »žicu« i pješke posjetiti obližnji dvorac, vidikovac ili drugu turističku atrakciju. Svako odmorište je vizualno drugačije, uvijek na svoj način atraktivno, a počiva na domišljatim rješenjima. Francuski koncesionari autocesta s naplatom cestarine sami kreiraju politiku uređenja cijelog odmorišta dok se udio naftnih kompanija svodi tek na upravljanje benzinskim crpkama, koje su, u pravilu, locirane na samom ulazu u zonu odmorišta.

Zona odmorišta se razvija u dužinu, okomito na smjer autoceste, izbjegavajući stresni pojas uz autocestu. Pravilo je da se odmorišta na francuskim autocestama, u okviru minimalnih udaljenosti, lociraju samo na najatraktivnijim lokacijama uz autocestu.

Talijanski koncesionari autocesta s naplatom cestarine, od početka devedesetih godina prošlog stoljeća, od naftnih kompanija preuzimaju upravljanje odmorištima uz autocestu kao cjelinama te njihovu funkciju uskladjuju s novim načelima, vezanim uz funkciju odmora.

To, međutim, ide sporo zbog zagonetnih sadržaja te veličine i oblike talijanskih odmorišta, koje su u prethodnoj fazi kreirale naftne kompanije prema svojim potrebama i tadašnjoj praksi. One su u svom poslovanju osiguravale samo minimalne površine odmorišta, dovoljne tek za parkirališta i benzinsku crpu te eventualne ugostiteljske i prodajne objekte. Za radikalno povećanje zatečenih parcela (otkup susjednog zemljišta), u Italiji postoji niz prepreka.

Iako se Hrvatska, u odnosu na razvijenije zemlje, relativno kasno uključila u izgradnju autocesta, ipak postoje neka zanimljiva iskustva s pratećim uslužnim objektima stara čak pedesetak godina. Naime, tada se gradila magistralna cesta izvan mreže postojećih cesta i naselja, koja je u bivšoj dr-

žavi trebala povezati dva najveća grada, Zagreb i Beograd, nazvana »Autoput Bratstvo-Jedinstvo«. Iako dvotračna, ova cesta je imala sve značajke jakе tranzitne prometnice, lišene lokalnog prometa. Zbog toga je na relaciji od 400 km itekako bilo važno osigurati sustav pratećih uslužnih objekata, poglavito za osiguranje opskrbe gorivom i drugim uslugama za osiguranje.

Šarena ponuda u tim pratećim uslužnim objektima nosila je spontani oblikovni, sadržajni i sociološki kolorit lokalnih sredina koje su je stvarale i održavale. Međutim, tadašnji primjer kreiranja odmorišta poetičnog naziva »Pod starim hrastovima« kod Popovače, predstavlja iskorak ravan najboljim suvremenim francuskim dostignućima na ovom području (slika 1.).

U stresnoj zoni odmorišta smještena je benzinska crpka i veliko parkiralište, a dalje, u dubinu parcele, u prirodnjoj hrastovoj šumi, smješten je ugostiteljski objekt. Ali kako i kakav? S mnogo pozornosti zgrada je uvučena u staru hrastovu šumu, na način da je prvi red hrastova zadržan kao, sjenilo za terase ispred objekta, a jedan je hrast čak inkorporiran u restoranu interijer, čije se deblo i danas tu nalazi nakon 50 godina. Arhitekt je znalački oblikovao objekt, čiji je kat izrađen od lokalne hrastovine s reminiscencijom na tradicijsku regionalnu hrastovu arhitekturu.

Ovaj objekt je uspješno uklapljen u sustav odmorišta i nakon što je cestovni pravac Zagreb – Lipovac na tom dijelu rekonstruiran u autoce-

stu punog profila. Nažalost, još se nije utvrdilo ime projektanta ovog objekta, što bi bilo važno za povijest hrvatskih autocesta i povijest pratećih uslužnih objekata u Hrvatskoj, od kojih su neki i prije pedeset godina bili na tragu najboljih suvremenih europskih rješenja.

Prva hrvatska autocesta s naplatom cestarine, Zagreb – Karlovac, izgrađena prije tridesetak godina, nije donijela nikakvih iskustava glede odmorišta jer je tek prije godinu-dvije dobila prvo odmorište i to samo u jednom smjeru. Nakon dulje stanke u Hrvatskoj počinje kampanja izgradnje autocesta, puni profil autoceste Zagreb – Lipovac, te autoceste Zagreb – Goričan, Zagreb – Krapina, Karlovac – Rijeka i Bosiljevo – Split (Dugopolje).

Odluke o lokacijama, sadržajima, organizaciji i oblikovanju odmorišta uz nove ceste temeljene su na čisto birokratskim zasadama (tipovi: A, B, C i D) i rigidnom jednostranom inženjerskom pristupu problematiči odmorišta uz autoceste s naplatom cestarine, uglavnom sve po njemačkom sustavu autocesta bez naplate cestarine, otvorene su od javnosti (nema ih u županijskim prostornim planovima), od interdisciplinarnog pristupa i od racionalnog gospodarskog promišljanja u najširem smislu. Pozitivne iznimke (Krka, Stari hrastovi) samo su plod niza sretnih slučajnosti.

Teorijski model lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta na hrvatskim autocestama, koji će biti izložen u nastavku, nastao je 2005. godine, u dobro vjeri da će poslu-



Odmorište »Tunel Učka« – ugostiteljsko-uslužni objekt

PROGRAMIRANJE

CIM god. 52. br. 1-6 (str. 121-133), Zagreb, siječanj/lipanj 2006.

žiti kao osnovica za donošenje stručnih odluka glede odmorišta uz izgradnju novih dionica hrvatskih autocesta (koridor Vc i Dugopolje-Ploče) i rekonstrukciju postojećih (Zagreb – Dugopolje i Zagreb – Lipovac).

2.2. Istraživanja, radovi, skupovi

U nastavku se iznose bitni nalogi iz istraživanja, objavljenih radova i skupova na temu odmorišta uz autoceste s naplatom cestarine u Hrvatskoj, pod uvjetom da se

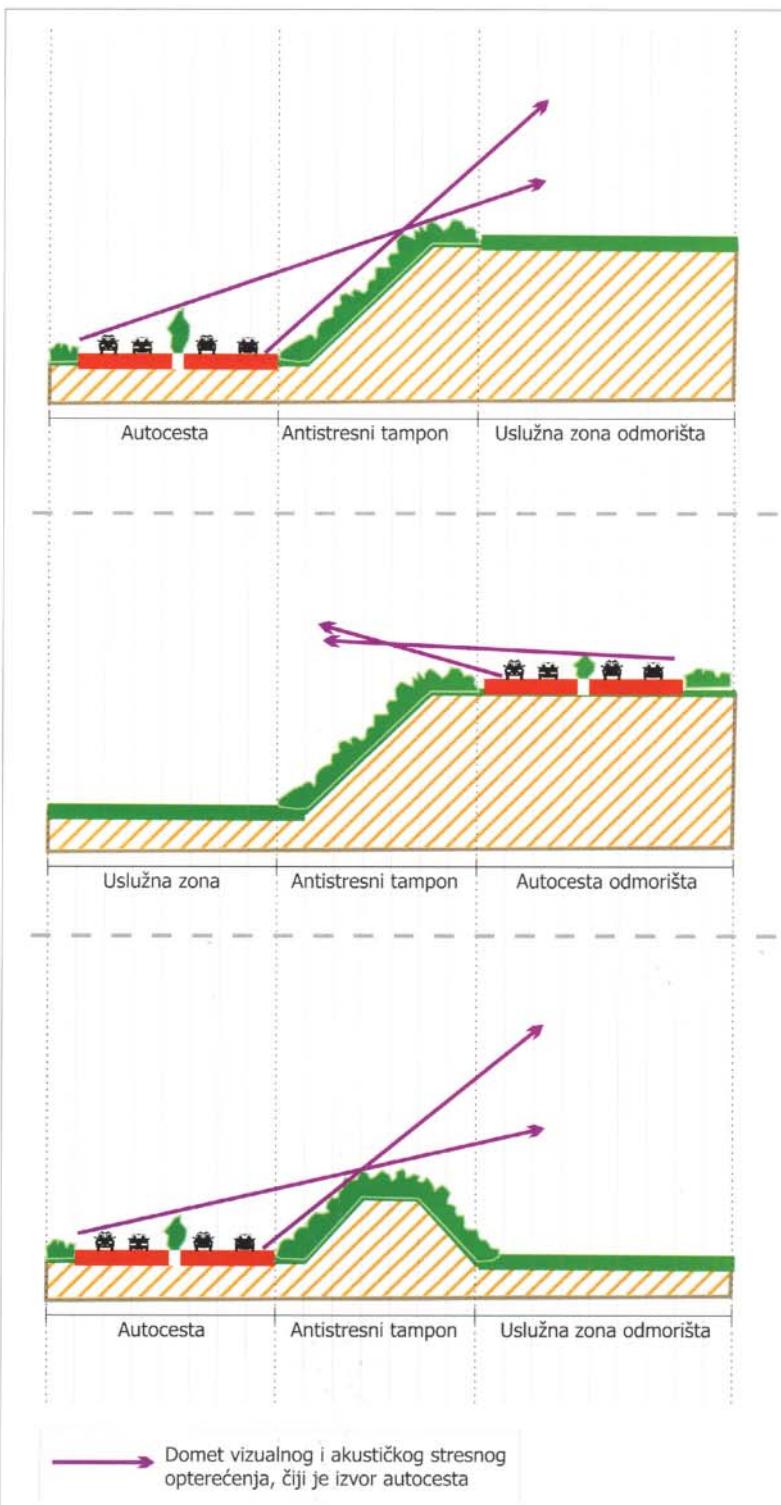
javljaju u vrijeme velike kampanje gradnje autocesta u Hrvatskoj te da su na tragu suvremenih europskih orientacija koju zastupa udruženje europskih autocesta s naplatom cestarine.

Ključno istraživanje ove problematike u Hrvatskoj proveo je Institut za turizam u Zagrebu, 1990. godine, pod naslovom »Raspored i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu M-1 u Hrvatskoj te upravljanje autocestom kao sistemom ponude«, koju je naručio tadašnji RSIZ za ceste Hrvatske.

Između ostalog, tom je prilikom izvršen obilazak referentnih europskih autocesta s naplatom cestarine i autocesta bez naplate cestarine, tom su prigodom razmijenjene informacije s upravama autocesta i državnim institucijama koje brinu o razvoju autocesta, u Hrvatskoj je snimljeno stanje odmorišta na cestovnom pravcu M-1 od Bregane do Lipovca, izvršeno je anketiranje vozača o stavovima prema odmorištima na hrvatskom dijelu ovog cestovnog pravca (kod Ivanje Reke i Županje), provedeno na desetak jezika, uključujući grčki i turski, analiziran je protok vozila (do 30.000 na dan), grafički je prikazana ponuda odmorišta po modelu »autocesta kao organizam«, izrađena je projekcija odmorišta na promatranoj cestovnom pravcu te analiza postojećeg sustava organizacije i poslovnog upravljanja autocestama, s prijedlogom rješenja za cestovni pravac M-1.

U kontekstu teme o važnosti odmorišta uz autoceste s plaćanjem cestarine, posebno valja izdvojiti pojedine teme s Okruglog stola »Prateći uslužni objekti na cestama u Hrvatskoj«, održanog 2002. godine u hotelu Sheraton u Zagrebu. Iako je ovaj skup bio posvećen problematici pratećih uslužnih objekata na svim kategorijama cesta u Hrvatskoj, na njemu je ipak značajan prostor bio posvećen problematiki lociranja, programiranja, organiziranja i oblikovanja odmorišta na hrvatskim autocestama.

Ova problematika je na skupu znatnijim dijelom interdisciplinarno osvijetljena. Horak, S. je govorio o turističkoj ulozi i gospodarskom značenju pratećih uslužnih objekata uz konstataciju da prometnu dostupnost ne čini samo kolnik ceste nego i uslužni objekti te dobra informiranost putnika u prolazu. Kušen,



Slika 2. Tipologija poprečnog profila antistresnog tampona

PROGRAMIRANJE



Izgradnja odmorišta »Dobra« uz autocestu Zagreb – Split

E. je iznio domaća i inozemna iskušta glede važnosti lociranja pratećih uslužnih objekata i preporučio da na hrvatskim cestama, poglavito autocestama, treba slijediti primjer izgradnje pratećih uslužnih objekata u razvijenim europskim zemljama.

Klarić, Z. se založio za stav prema kojem se »smeda« i druga signalizacija uz autoceste i druge važnije ceste može postavljati samo u skladu s posebnim kriterijima za postavljanje »smedih« putokaza, za što bi u prvom redu trebala biti nadležna Hrvatska turistička zajednica. Josipović, T. skrenula je pozornost na posebnosti pravnog režima javnih cesta i pratećih uslužnih objekata uz javne ceste, upozoravajući da korištenje cestovnog zemljišta i izgradnja uslužnih objekata ne omogućavaju korisniku stjecanja stvarnog prava na zemljištu i na tim objektima jer se oni smatraju općim dobrom.

Glavina, E. je skrenuo pozornost na važnost organizacije unutarnjih i vanjskih prostora pratećih uslužnih objekata, uz konstataciju da se vanjski prostori pratećih uslužnih objekata moraju podijeliti na funkcionalne zone, koje čine prometne površine, građevine i zgrade, zelenе površine i površine za odmor i rekreaciju.

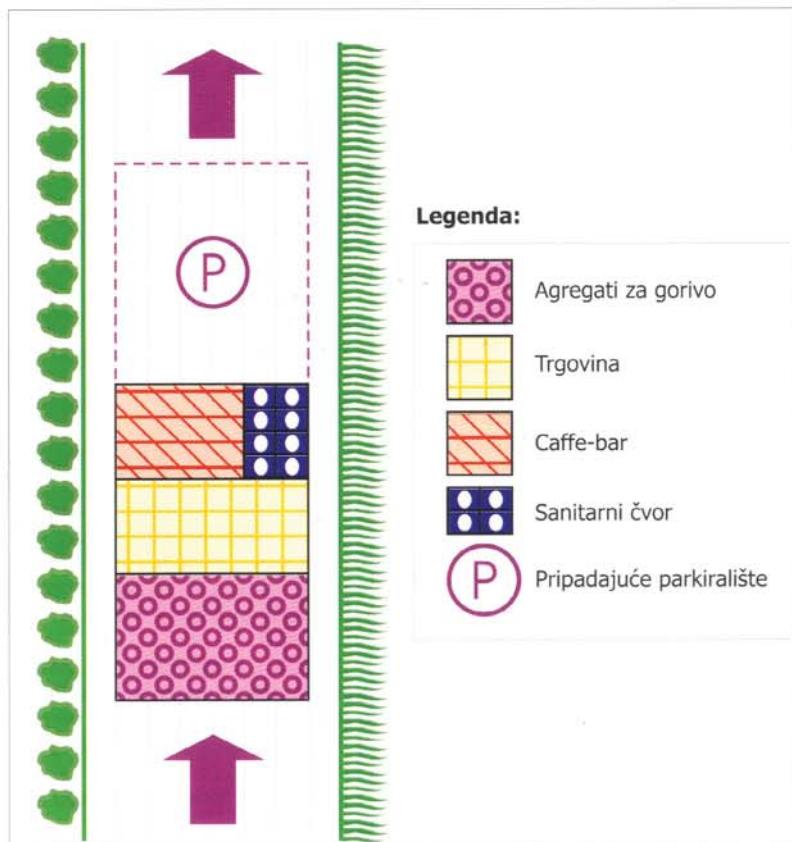
Cvitak, V. se posebno bavio odmorištima uz autoceste s naplatom cestarine i upozorio na razvojne programe i probleme pratećih uslužnih objekata na autocestama pod upravom Hrvatskih autocesta d.o.o., podsjećajući da je vođenje sveobuhvatne baze podataka o lokacijama odmorišta zakonska obaveza Hrvatskih autocesta. Izgradnju

morišta uz hrvatske autoceste, a u Urbanističkom institutu Hrvatske d.d., izrađene su i dvije studije. Tako je stručna javnost senzibilizirana za europski pristup lociranja, programiranja i organiziranja odmorišta na hrvatskim autocestama s plaćanjem cestarine, međutim, na terenu se od takvog pristupa još uvek može malo što vidjeti.

Problem je u tome, što su mnoge odluke, koje izravno utječu na lokacijsku, programsku i oblikovnu kvalitetu odmorišta uz hrvatske autoceste donesene ranije pa se na njih nije više moglo utjecati. Nažalost, i ovog časa se donose takve odluke, koje se uskoro neće više moći mijenjati pa ćemo ubuduće govoriti o propuštenoj prilici da odmorišta uz hrvatske autoceste postanu turistička atrakcija, da pridonesu sigurnosti u prometu i uvećaju gospodarski učinak na ostalom dijelu ovih prometnica.

3. Prijedlog modela odmorišta

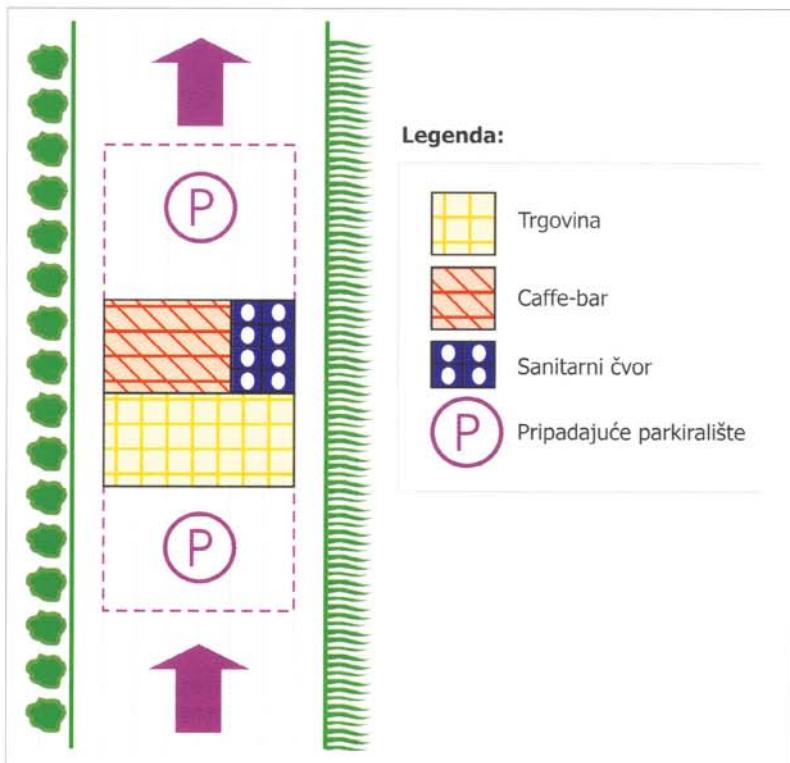
Teorijski model lociranja, programiranje, organizacije i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste temeljen je na najboljim iskustvima



Slika 3. Shematski prikaz bloka benzinske crpke

PROGRAMIRANJE

CIM god. 52. br. 1-6 (str. 121-133), Zagreb, siječanj/lipanj 2006.



Slika 4. Shematski prikaz eko-bloka

europskih autocesta s naplatom cestarine te na posebnostima hrvatskog okruženja.

S obzirom na situaciju u Hrvatskoj, odmah valja naglasiti sljedeća načela na kojima se temelji Teorijski model:

- Odmorište uz autocestu s naplatom cestarine poglavito mora osigurati uvjete za integralni odmor putnika
- Putnici se ne mogu odmoriti u »stresnoj« zoni autoceste
- Za odmor vozača kamiona s ležajima treba osigurati posebne uvjete
- Odmorište valja strukturirati na dio koji služi gostima za kratko zauštavljanje i ono za dulji odmor
- S obzirom na mjesne prilike, odmorište se uređuju jednostrano za oba smjera ili obostrano, za svaki smjer posebno
- Oblik parcele odmorišta te njena lokacija moraju biti takvi da se na njoj može dugoročno razviti kompleksna uslužna zona
- Parcija odmorišta se u cijelosti treba otkupiti zajedno s ostalim potrebnim cestovnim zemljištem

Ovaj izvorni teorijski model je poglavito predstavljen putem 6 grafičkih prikaza (slike od 2. do 7.) i potom tekstualno obrazložen.

3.1. Zadaća i svrha odmorišta

Odmorišta uz autoceste trebaju ispuniti više zadaća kao što je sigurnost putovanja, primarne potrebe putnika i vozila, dodatne (turističke) potrebe putnika i vozila i dr.

Sigurnost putovanja

Prometno-tehnički uvjeti

- Lokacija odmorišta u odnosu na potez ograničene i potez slobođene vožnje
- Međusobni odnos čvorišta i odmorišta
- Rješavanje uvoza i izvoza u/iz odmorišta
- Promet unutar odmorišta
- Ostalo.

Fiziološko-psihološki aspekti odmora vozača

- Ovi aspekti odmora vozača spadaju u domenu kvalitetnog zadovoljavanja primarnih potreba putnika za integralnim odmorom

Sigurnost putnika i vozila u servisnoj zoni

- Zaštita od elementarnih nepogoda i drugih nezgoda, zaštita od vjetra, zaštita od sunca

• Komunikacijska i informacijska sigurnost

- Zaštita od krađe i fizičkog napada
- Garancija kontinuiranog održavanja odmorišta

Potrebe putnika i vozila

Primarne (neodložne) potrebe

– Putnika

- **integralni odmor** (privlačan javni otvoreni ili zatvoreni prostor izvan »stresne zone«, podoban za psihičku i fizičku rekreaciju)

- **voda za piće** (javna česma/slavina s vodom za piće, izdvojena ili u okviru nekog objekta/sadržaja)

- **sanitarni uređaji** (javni WC-i, samostalni ili u okviru drugih objekata/sadržaja)

- piće (u baru, restoranu ili drugom ugostiteljskom objektu ili prodavaonici)

- hrana (u baru, restoranu ili drugom ugostiteljskom objektu ili prodavaonici)

- spavanje (na parkiralištu za autodomove, na parkiralištu za kamione s krevetima, u motelu, hotelu ili drugom ugostiteljskom objektu)

- informiranje (sustav prometne signalizacije, sustav smeđe signalizacije, jumbo plakati, interpretacijske ploče odmorišta, panoi s turističkim kartama, turistički informativni punkt, turistički ured, fiksni telefon, fax, informatički sustav koji povezuje odmorišta na autocesti i slično)

- Zadovoljavanje putnika s posebnim potrebama: mogućnost kretnja hendikepiranih osoba (rampe i drugi posebni uređaji) te boravak majki s djecom (posebne prostorije za previjanje male djece)

- Bankovne usluge (bankomat).

– Vozila

- parkiranje vozila

- **benzinska crpka** (prodaja naftnih derivata, prodaja automobilskih potrepština, sitne usluge na automobilu)

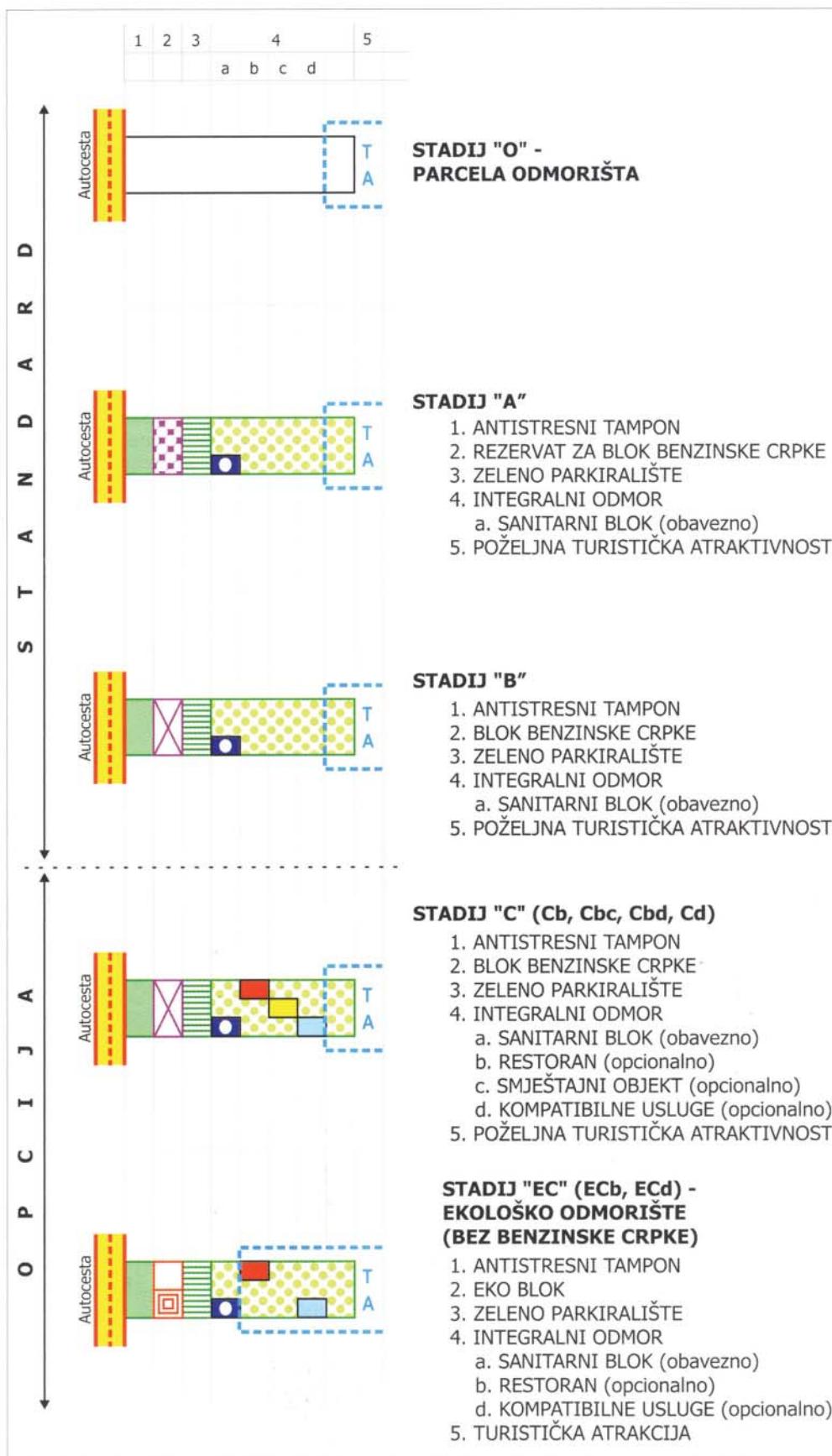
Dodatne (turističke) potrebe putnika i vozila

– Putnika

- posebna (regionalna) ugostiteljska ponuda
- posebna trgovачka ponuda
- ponuda turističkih informacija i suvenira
- kulturna ponuda
- ponuda za djecu
- zabavna ponuda
- sportsko-rekreacijska ponuda
- ostala dodatna ponuda

– Vozila

- pranje automobila
- automehaničarski servis
- vulkanizer
- ostale usluge za vozila



Slika 5. Shematski prikaz osnovnih stadija razvoja odmorišta

PROGRAMIRANJE

CIM god. 52. br. 1-6 (str. 121-133), Zagreb, siječanj/lipanj 2006.

Posebne zadaće

Osim povećanja sigurnosti putovanja te zadovoljavanja primarnih i dodatnih potreba putnika i vozila, odmorištima se povjeravaju i posebne zadaće:

- **Na razini autoceste**, kao trgovackog društva, odmorišta trebaju atraktivnošću svojih usluga privući što veći broj korisnika i na taj način pridonijeti profitabilnijem poslovanju autoputeva s naplatom cestarine.

- **Na razini regije** kao turističke destinacije, odmorište treba najaviti i promovirati njen turistički destinacijski proizvod.

3.2. Opis modela

Model je opisan slojevito, na razini odmorišta i na razini sustava cijele autoputeva. Na razini odmorišta razrađeni su njegovi konstitutivni elementi (parcela, antistresni tampon,

blok benzinske crpke, zeleno parkiralište, prostor integralnog odmora, turistička atrakcija/atraktivnost), mogući stadiji razvoja odmorišta, oblikovanje odmorišta te upravljanje odmorištem. Opremanje autoceste odmorištima obuhvaća odluku o načinu izgradnje odmorišta, njihovo lociranje, utvrđivanje oblika i veličine potrebne parcele za konkretno odmorište te dinamiku realizacije pojedinih stadija razvoja odmorišta u jedinstvenom sustavu.

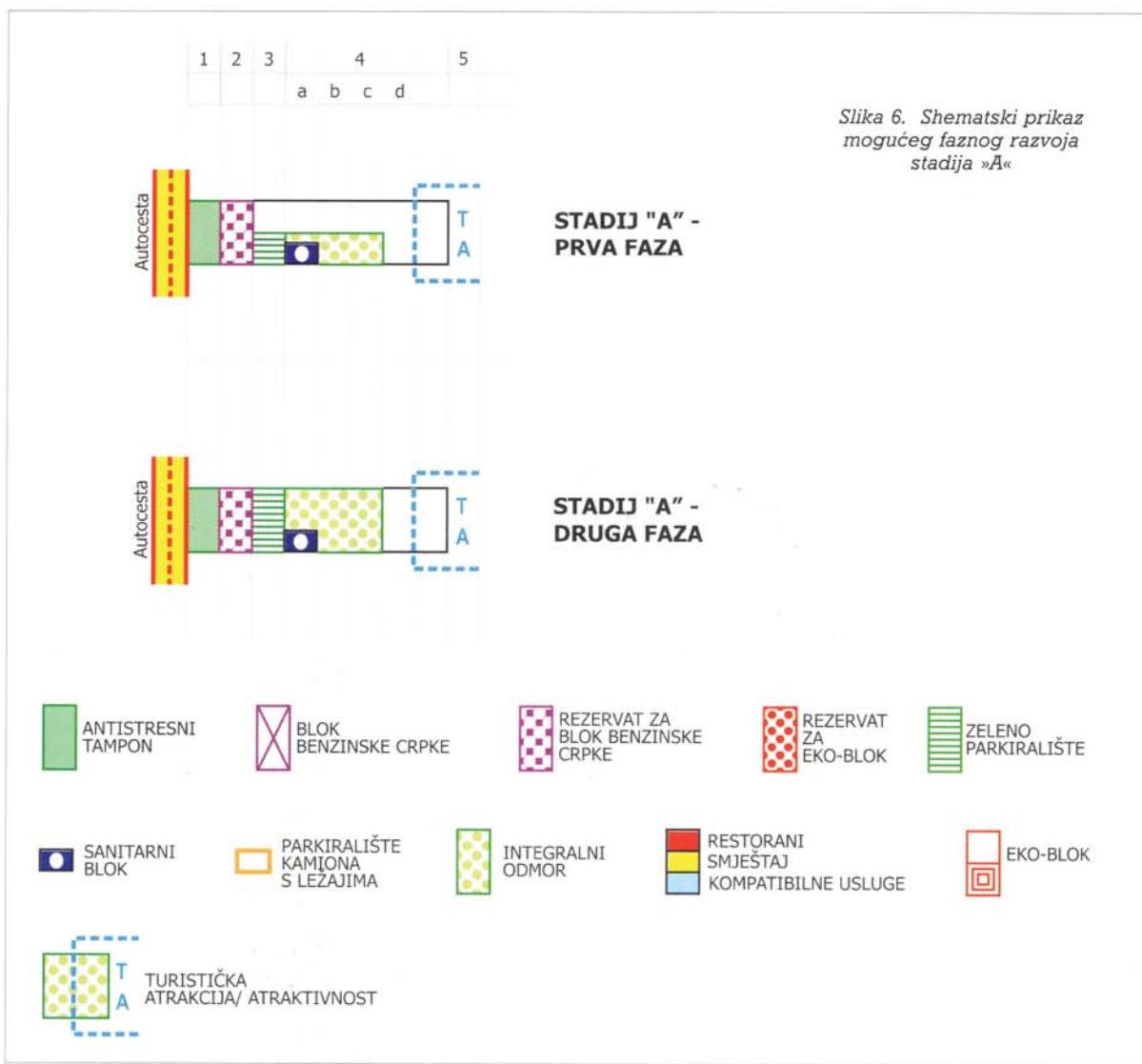
Konstitutivni elementi odmorišta

0. Parcela

Parcela (građevna parcela) mora biti ispravno locirana u odnosu:

- Na tehničke značajke trase – mogućnost prilaza, udaljenost od čvorista, udaljenost od eventualnih drugih objekata na trasi

- Na tehničke i higijenske karakteristike zemljišta
- Na plan namjene površina
- Na eventualni status posebne zaštite
- Na položaj komunalnih priključaka
- Na turističku atraktivnost položaja mora imati mogućnost odgovarajuće prometno-prostorne organizacije
- Da se, makar i nepravilno, pruža okomito na smjer trase
- Da po dubini, slojevito, omogućava funkcionalno nizanje osnovnih sadržaja, a to je antistresni tampon, blok benzinske crpke, zeleno parkiralište, integralni odmor, turističku atrakciju/atraktivnost. Mora biti dovoljno velika da omogući razvoj navedenih sadržaja



- Potrebnu dužinu antistresnog tampona da frontalno zaštiti cijelu uslužnu zonu
- Standardnu veličinu bloka benzinske crpke
- Zeleno parkiralište prema optimalnoj veličini zemljišta za integralni odmor
- Zemljište za integralni odmor, ovisno o označajkama turističke atraktivnosti položaja, o nalazu analize »autoceste kao organizma«, ne manje od dvostrukog površine što ju čine blok benzinske crpke i zeleno parkiralište zajedno.
- Ostale prilazne, zaštitne i infrastrukturne površine.

1. Antistresni tampon treba zaštiti odmorište od stresnih učinaka prometa koji se odvija autocestom, poglavito od buke i vizualnog kontakta, koji bi mogli ometati odmor putnika. Taj se učinak postiže zemljanim radovima kod zasjecanja trase na kosom terenu ili nasipavanjem na ravnom terenu. Postoje tri osnovna tipa antistresnog tampona, koji se iskazuju u poprečnom profilu autoceste i prateće uslužne zone (slika 2.):

- Na kosom terenu – odmorište na platou iznad autoceste, odvojeno od autoceste ozelenjenom kosi-nom
- Na kosom terenu – odmorište na platou ispod autoceste, odvojeno od autoceste ozelenjenom kosi-nom
- Na ravnom terenu – odmorište, približno na razini autoceste, odvojeno od autoceste ozelenjenim nasipom.

Oblik i veličina zemljjanog zahvata u poprečnom profilu autoceste i



Odmorište »Marune« – pogled na Tulove grede Južnog Velebita

odmorišta, moraju biti rezultat makedonske provjere učinka antistresnog tampona za konkretnu lokaciju.

2. Blok benzinske crpke (prodaja motornih goriva – naftnih derivata) afirmira se je kod naftnih kompanija i drugih poduzeća koja se bave maloprodajom naftnih derivata, kao kompleksan uslužni proizvod. Osim uz autoceste, blok benzinske crpke sve se više javlja i u gradovima te uz druge ceste. On je opremljen za vrlo brzo zadovoljavanje neodložnih potreba putnika te potreba vozila. Njegova kompleksna struktura obvezno sadrži (slika 3.): aggregate za točenje goriva, trgovinu, caffe-bar, sanitarnе prostorije

- muški i ženski WC-i, WC za hendičepirane osobe, prostoriju za majku i dijete, tuševe (opcionalno), bankomat, pranje vozila (op-

cionalno), autoservis (opcionalno), infopunkt

- interpretacijsku ploču zone i okoline
- turistički biro (opcionalno), parkiralište za korisnike bloka, ne duže od jednog sata, za:
- osobna vozila, autobuse, kamione
- (2/E) **Eko-blok** (caffè-bar i trgovina), iznimno se podiže u ekodomorištu, u kojem se zbog osjetljivosti okoliša ne smiju graditi benzinske crpke ni drugi okolišno neprihvativi sadržaji te parkirališta za kamione. U pravilu, riječ je o i turistički vrlo atraktivnim područjima u koje turisti rado navraćaju zbog iznimnog turističkog doživljaja pa im je zbog toga potrebna brza i masovna usluga kakve se inače uz prodaju goriva nalaze u blokovima benzinskih crpki (slika 4.).

3. Zeleno parkiralište namijenjeno je parkiranju osobnih vozila, što uključuje autodomove i kamp-prikolice, te autobuse koje koriste oni putnici koji su određeno vrijeme odlučili provesti u zoni integralnog odmora. Zeleno parkiralište treba biti ozelenjeno stablima koja stvaraju obilan hlad, a za osobna vozila parternom ozelenjena travom koja probija kroz perforirane betonske ploče.

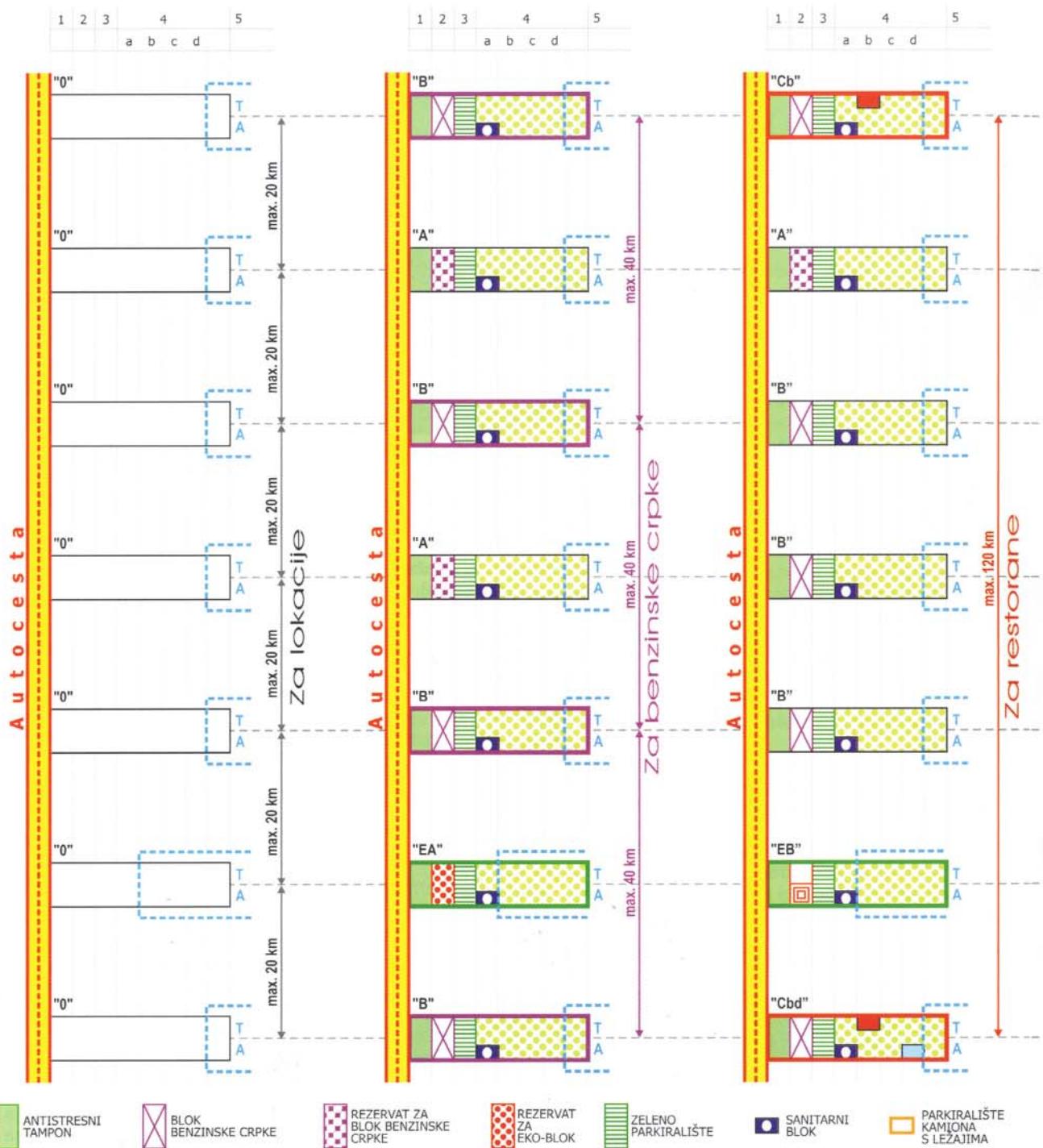
4. Integralni odmor. Prostor namijenjen integralnom odmoru poglavito je namijenjen odmoru putnika u najširem smislu. U svim svojim dijelovima mora biti dostupan i hendičepiranim osobama. Valja ga organizirati i atraktivno oblikovati kao logičnu prostornu cjelinu. Ovaj prostor sadrži:



Odmorište »Zir« na autocesti Zagreb – Split

PROGRAMIRANJE

CIM god. 52. br. 1-6 (str. 121-133), Zagreb, siječanj/lipanj 2006.



Slika 7. Shematski prikaz kompleksnog teorijskog funkcionalnog modela i faznog opremanja odmorišta uz autoceste s naplato.

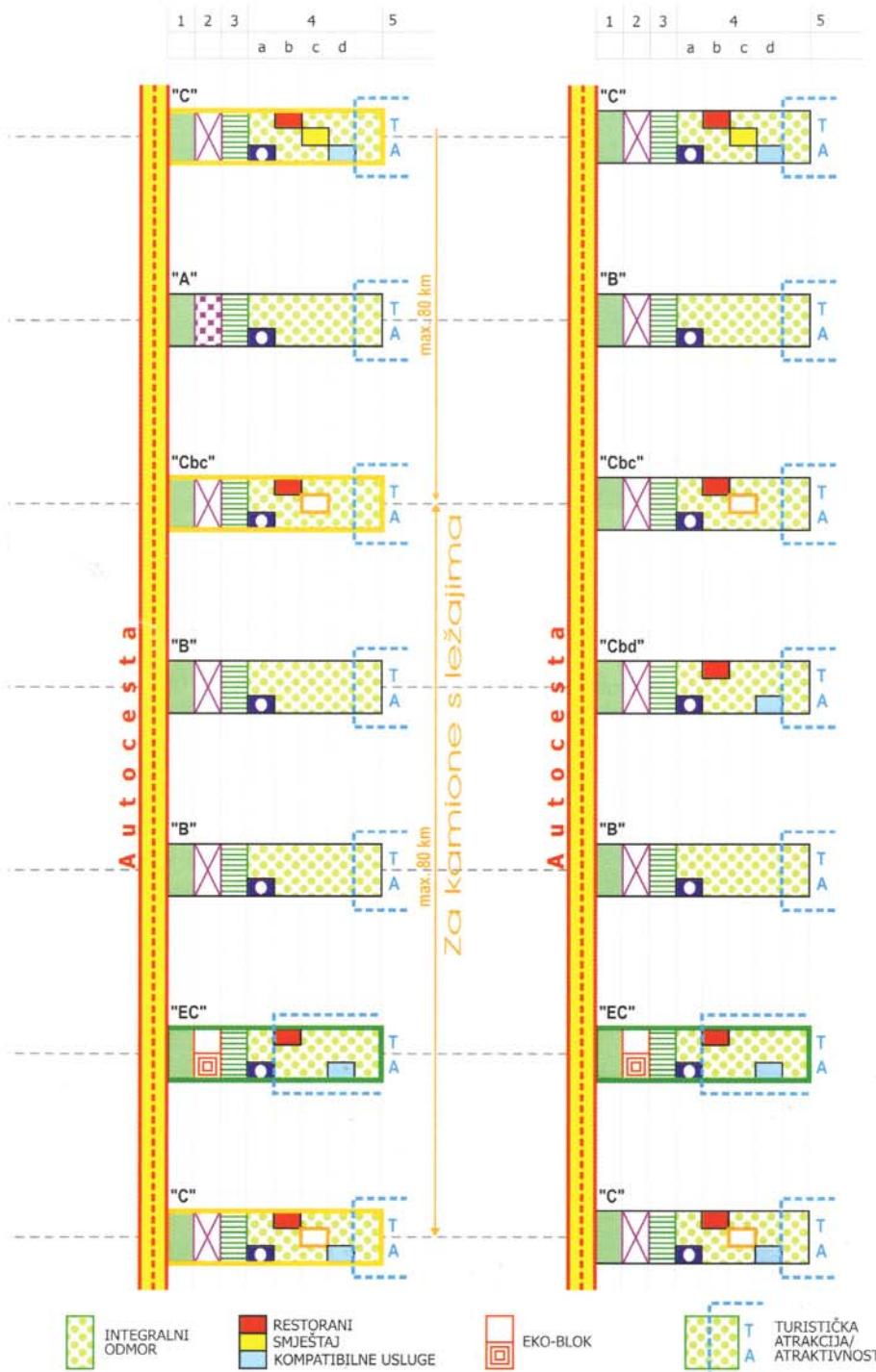
Obavezno

- Uređeno zelenilo za boravak putnika
- Sanitarni blok
ženski WC, muški WC, WC za hendikepirane osobe, slavinu s pitkom vodom (česmu), nadstrešnicu

- Urbanu opremu
klupe, šetnice, javnu rasvjetu, dječje sprave interpretacijsku ploču zone i okolice,
Opcionalno
- Pik-nik zonu
- Prehranu
restoran, konobu, slično

- Smještaj
motel ili slično, parkiralište za kamione s ležajima, parkiralište za autodomove i kamping prikolice
- Kompatibilne usluge
Sportsko-rekreacijski objekti ili sadržaji (igrališta, staze, sprave i sl.), Kulturni sadržaji (galerije,

PROGRAMIRANJE



cestarine u Hrvatskoj.

muzeji, »visitor centre«), Specijalizirane trgovine, Turistički sadržaji (turistički biro, prodaja suvenira).

5. Turistička atrakcija/atraktivnost. Poželjno je da se unutar zone odmorišta i neka turistička atrakcija, odnosno da odmorište bude u

utjecajnoj zoni turističkih atrakcija u okolini:

U zoni odmorišta mogu se nalaziti realne turističke atrakcije, koje imaju osiguranu turističku dostupnost (mogućnost turističkog razgledavanja), primjerice:

- Geološke tvorevine (špilje, jame,

otvoreni geološki slojevi i sl.)

- Primjer biološke raznolikosti (očuvana autohtona vegetacija)
- Zaštićena prirodna baština (zaštićeno drvo ili skupina)
- Zaštićena kulturno-povijesna baština (uredeni arheološki nalazi, objekti graditeljske baštine i sl.)
- Kultura života i rada (tragovi ranijeg načina korištenja ovog zemljišta)
- Kulturne i vjerske ustanove (muzeji, galerije, mjesta za molitvu)
- Atrakcije zbog atrakcija – novostvorenne atrakcije (vrt autohtognog bilja, dopremljeni primjeri ruralne arhitekture, tradicijske ratarske sprave, radionice i proizvodnja tradicijskih zanata, visitor centri i sl.), Turistička atraktivnost okoline:

• Privlačan položaj unutar uslužne zone, s kojeg se može promatrati atraktivna panorama okoline (vidikovac)

• Turističke atrakcije u blizini uslužne zone, do kojih se, kroz vrata u ogradi može stići pješake (vidikovci, spomenici kulture, zaštićena priroda, atraktivni tradicijski ugostiteljski objekti i sl.) ili drugim organiziranim načinom bez korištenja vlastitog vozila.

Napomena: Za konkretnu lokaciju mogu se prema lokalnim uvjetima i karakteristikama dionice, odrediti manja odstupanja u vrsti i sadržaju konstitutivnih elemenata odmorišta u odnosu na sljedeće činitelje:

- Afirmativni: odmorište kao »display regije« u koju se ulazi, posebno naglašena turistička atraktivnost odmorišta, drugi nalazi analize »autoceste kao organizma«
- Restriktivni: fizički ograničena veličina parcele, restrikcije zadane planovima prostornog uređenja ili drugim posebnim propisima.

Stadiji razvoja zone odmorišta

Načelno se svaka parcella, na kojoj će se podići i uređiti odmorište, već tijekom otkupa zemljišta za izgradnju autoputeva, mora oblikovati na način da se može razvijati od stadija odmorišta do stadija kompleksne uslužne zone sa svim navedenim konstitutivnim elementima.

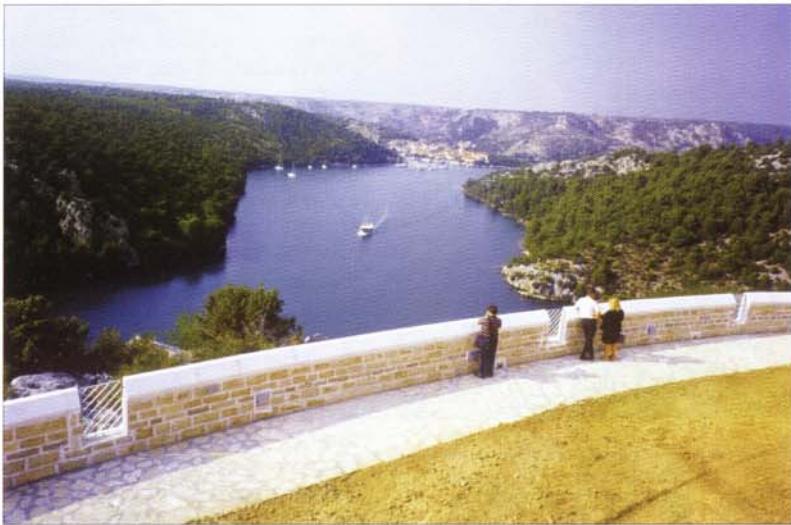
Osnovni stadiji parcele prateće odmorišta uz autoputeve (»0«, »A«,

CESTE I MOSTOVI

131

PROGRAMIRANJE

CIM god. 52. br. 1-6 (str. 121-133), Zagreb, siječanj/lipanj 2006.



Odmorište »Krka«, pogled prema Skradinu

»B«, »C« te iznimka »EC«) prikazani su na slici br. 5. Iznimku predstavlja stadij »EC« za ekološko odmorište (bez benzinske crpke, parkirališta za kamione i smještajnih objekata).

Stadij »O« obuhvaća, rješenje imovinsko-pravnih odnosa i obilježavanje građevinske parcele odmorišta. Pri tome se potrebna pozornost i zaštita treba posvetiti odabranoj turističkoj atrakciji/atraktivnosti na parceli ili uz parcelu.

Stadij »A« obuhvaća izgradnju i uređenje parcele odmorišta sa sljedećim sadržajima:

Antistresni tampon, Rezervat za blok benzinske crpke, Zeleno parkiralište, integralni odmor, turističku atrakciju/atraktivnost

Unutar prostora integralnog odmora obavezno se podiže sanitarni blok.

Napomena: postoji mogućnost da se već u ovom stadiju zeleno parkiralište i prostor integralnog odmora realiziraju fazno (slika 6.), ali je uvijek, već u prvoj fazi, potrebljano podići sanitarni blok na prostoru integralnog odmora.

Stadij »B« obuhvaća izgradnju bloka benzinske crpke na rezervatu ostavljenom iz prethodnog stadija.

Stadij »C« obuhvaća izgradnju dodatnih sadržaja u prostoru integralnog odmora:

Restorani i slični ugostiteljski objekti, moteli i slični smještajni objekti, ostali kompatibilni sadržaji

Osobitu pozornost valja posvetiti izgradnji parkirališta za kamione s ležajevima u prostoru integralnog odmora, prema posebnom programu.

Realizacija ovog stadija odvija se fazno, prema objektivnim potrebama i interesu investitora pojedinih sadržaja.

Uvjetni stadij »E« označava odmorište u okolišno osjetljivom prostoru (ekološko odmorište), koje se od ostalih odmorišta razlikuje samo po tome što se u njemu ne može nalaziti benzinska crpka, smještajni ugostiteljski objekti, parkiralište za kamione i drugi nekompatibilni sadržaji. I ona se može razvijati fazno te u konačnici, uz navedena ograničenja, sadrži:

Antistresni tampon, eko-blok, zeleno parkiralište, integralni odmor, turističku atrakciju.

Upravljanje uslužnom zonom

Prošla su vremena kada je cijelom uslužnom zonom upravljala naftna kompanija, koja ju je dobila na korištenje potkoncesijom ili na drugi način.

Budući da sadržaj i kvaliteta usluge u pratećoj uslužnoj zoni dijelom spada u standardne (egzistencijalne, sigurnosne i higijenske) uvjete, a dijelom pridonići konkurentskoj prednosti autoceste u odnosu na druge ceste i prijevozne sustave, to je u suvremenim uvjetima koncesionar odnosno javno poduzeće koji upravlja autocestom odgovoran, ali i zainteresiran za optimalno funkcioniranje odmorišta.

Dvije su standardne obveze glede odmorišta bez kojih ona ne mogu funkcionirati:

Standardna gustoća obaveznih sadržaja uz trasu autoceste (maksimalne međusobne udaljenosti), Uređeni prostor za integralni odmor putnika.

Stoga se upravljanje uslužnom zonom sve više locira kod koncepcionara odnosno javnog poduzeća koje upravlja autocestom, na način da se potkoncesijom ili na drugi način profitabilni sadržaji odmorišta izravno ustupaju drugim investitorima, kao primjerice: blok benzinske crpke, eko-blok, restoran, konoba, specijalizirana trgovina i slično, motel ili slično.

Preostali dio odmorišta, koji je zahtjevan zbog svoje veličine, opremanja i održavanja, ne donosi izdvojenu izravnu dobit već se taj materijalni učinak javlja u cijeni cestarine. Stoga i upravljanje odmorištem već započinje lociranjem i oblikovanjem parcele odmorišta te njenim otkupom u paketu sa zemljistem cijele autoceste.

Oblikovanje odmorišta

Arhitektonsko, urbanističko i hortikulturno oblikovanje, osobito rjen »city design«, od velike su važnosti za:

prepoznatljivost uslužne zone, njeno uspješno poslovanje, za poslovanje autoceste u cjelini, za promociju kraja kojim ona prolazi.

Sloboda oblikovanja za pojedine dijelove odmorišta je različita:

Čvrsta pravila oblikovanja za neke objekte i sadržaje određena su posebnim uvjetima od ranije:

- blok benzinske crpke – oblikovnim imidžom kompanije kojoj pripada
- prometno-tehnički elementi i standardna prometna signalizacija – posebnim propisima, potpuna sloboda izbora s različitim modalitetima može biti:
- U funkciji prepoznatljivosti pojedine uslužne zone:
po posebnostima položaja i sadržaja turističke atrakcije/atraktivnosti,
po zadaći iz sagledavanja »autoceste kao organizma«
- U funkciji regionalne prepoznatljivosti odredene dionice autoceste: regionalna tradicija, druga regionalna obilježja i regionalne potrebe.

Za svaku konkretnu autocestu, dionicu autoceste ili pojedino odmorište, programski se utvrđuju ciljevi, načela i elementi oblikovanja uslužne zone.

Opremanje autoceste pratećim uslužnim zonama

Nakon što su utvrđeni trasa i čvoršta na autocesti s naplatom cestarine, po posebnoj metodologiji, standardima pristupa se rješavanju problematike odmorišta, njihovu načinu izgradnje, lociranju, utvrđivanju potrebne veličine i oblika (građevne) parcele, fazama opremanja autoceste pratećim uslužnim zonama.

Način izgradnje

Zbog preglednosti, na slici 7. je shematski prikazan teorijski model razmještaja odmorišta samo uz jednu stranu ceste. Prikaz se temelji na pretpostavci obostrano lociranih odmorišta istog sadržaja. Međutim, u konačnici, ove se uslužne zone mogu graditi jednostrano za oba smjera, na način da se organizacijom kretanja vozila u zoni onemogući miješanje smjerova autoceste. Dakako da je moguće i mješovit sustav jednostranih i dvostranih uslužnih zona ako tako nalaže konkretni uvjeti.

Lociranje

Lociranje odmorišta uz autocestu određuje se njihovim maksimalnim međusobnim razmacima

- posebno za odmorište
 - posebno za pojedine sadržaje pogodnim položajem u odnosu:
 - Na tehničke značajke trase: mogućnost prilaza, udaljenost od čvorista, udaljenost od eventualnih drugih objekata na trasi
 - Na tehničke i higijenske karakteristike zemljišta
 - Na plan namjene površina iz planova prostornog uređenja
 - Na eventualni status posebne zaštite zemljišta
 - Na položaj komunalnih priključaka
 - Na turističku atraktivnost položaja
- Iz slike 7. vidljivo je da razmak između odmorišta:

koja osiguravaju odmor putnika, ne bi smio biti veći od 20 km; koja osiguravaju točenje goriva, kupo-

vinu osnovnih potrepština te brzu konzumaciju jela i pića, ne bi smio biti veći od 40 km; koja osiguravaju parkiranje kamiona za duži odmor, ne bi smio biti veći od 80 km; koja osiguravaju restoransku uslugu, samo kao preporuka, ne veći od 120 km.

3.3. Provedba

Na kraju, valja naglasiti da je ovdje riječ o teorijskom modelu, koji se u praksi može ostvariti samo djelomično. Međutim, predloženi model može poslužiti da se promašaji gledje odmorišta na hrvatskim cestama svedu na minimum.

Utvrđivanje potrebne veličine i oblika parcele odmorišta

Iako načelno svaka parcela odmorišta, već početno mora biti takve veličine i oblika da se na njoj mogu razviti svi stadiji kompleksnog odmorišta, to uvijek i u cijelosti nije moguće zbog uvjeta na terenu.

Zbog terenskih uvjeta prosuđivati će se poglavito o veličini prostora namijenjenog integralnom odmoru, pa će on jednom biti na donjoj granici standarda, a drugi put vrlo obilan. Osim toga, veličina parcele na konkretnoj lokaciji ovisit će i o njenim posebnim zadaćama u okviru »autoceste kao organizma«.

Utvrđivanje veličine i oblika parcele odmorišta predstavlja integralan i interdisciplinaran postupak koji obuhvaća i konačne lokacijske i programske odluke.

Stadiji opremanja autoceste pratećim uslužnim zonama

Sustav mogućih varijacija razvoja pojedinih stadija uslužnih zona, prikazan na ranije spomenutoj slici 7. (Shematski prikaz kompleksnog teorijskog funkcionalnog modela i faznog opremanja odmorišta uz autoceste s naplatom cestarine u Hrvatskoj) određen je prioritetima i fazama opremanja autocesta s odmorištima.

4. Zaključak

Izneseni Prijedlog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste, može biti pogodna osnovica za razrješavanje sadašnjeg stanja oko opremanja odmorištima hrvatskih autocesta. ■

Literatura

- Les Aires Annexes sur Autoroutes de Liaison (s.a.) Direction Generale des Transports Interieurs, SETRA, Paris.
- Horak, S., Kušen, E., Weber, S. (1990) Raspored i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu M-1 u Hrvatskoj te upravljanje autocestom kao sistemom ponude, Institut za turizam, Zagreb.
- Kušen, E. (1999) Prateći uslužni objekti uz autoceste: turizam bez sistemskog zakona, Ugostiteljstvo i turizam, vol. 47, br. 11, Zagreb, str. 14 – 17.
- Recenzija projekta sadržaja PUO na Autocesti Bosiljevo – Sveti Rok – Split (2003) Urbanistički institut Hrvatske d.d., Zagreb.
- Studija obnove sadržaja PUO na autostici Zagreb – Lipovac (2003) Urbanistički institut Hrvatske d.d., Zagreb.
- Kušen, E. (2003) Prateći uslužni objekti uz autocestu Zagreb – Split, Ceste i mostovi, vol. 49, br. 5 – 6, str. 54 – 60.
- Kušen, E. (2004) Cestovni obilazak Nacionalnog parka Krka, Ceste i mostovi, vol. 50, br. 1 – 2, str. 24 – 32.
- Horak, S., Kušen, E., Krasić, D. (2005) Tourism and Transport in Croatia, Ceste i mostovi, vol. 51, br. 10 – 12, str. 87 – 91.
- Kušen, E. (2003) Značenje lokacije pratećih uslužnih objekta – domaća i inozemna iskustva, Ceste i mostovi, vol. 49, br. 1 – 2., Zagreb, str. 17. do 22.

Summary

Locating, Programming and Designing the Service Zones by Croatian Highways: The Proposed Model

The accelerated constructing of the highway network in Croatia is not followed by appropriate construction of their service zones. It is not only the problem of dynamics in following the construction, but as well in the rationale approach to their constes toll. In the same time the constructed service zones are those that are usually anticipated for the highways without the toll.

In order to overcome such state, the author proposes the original model for locating, programming and designing the service zone by Croatian highways. The proposed model should serve as a theoretical framework for constructing of the new, as well as reconstructing of the existing service zone by Croatian highways.

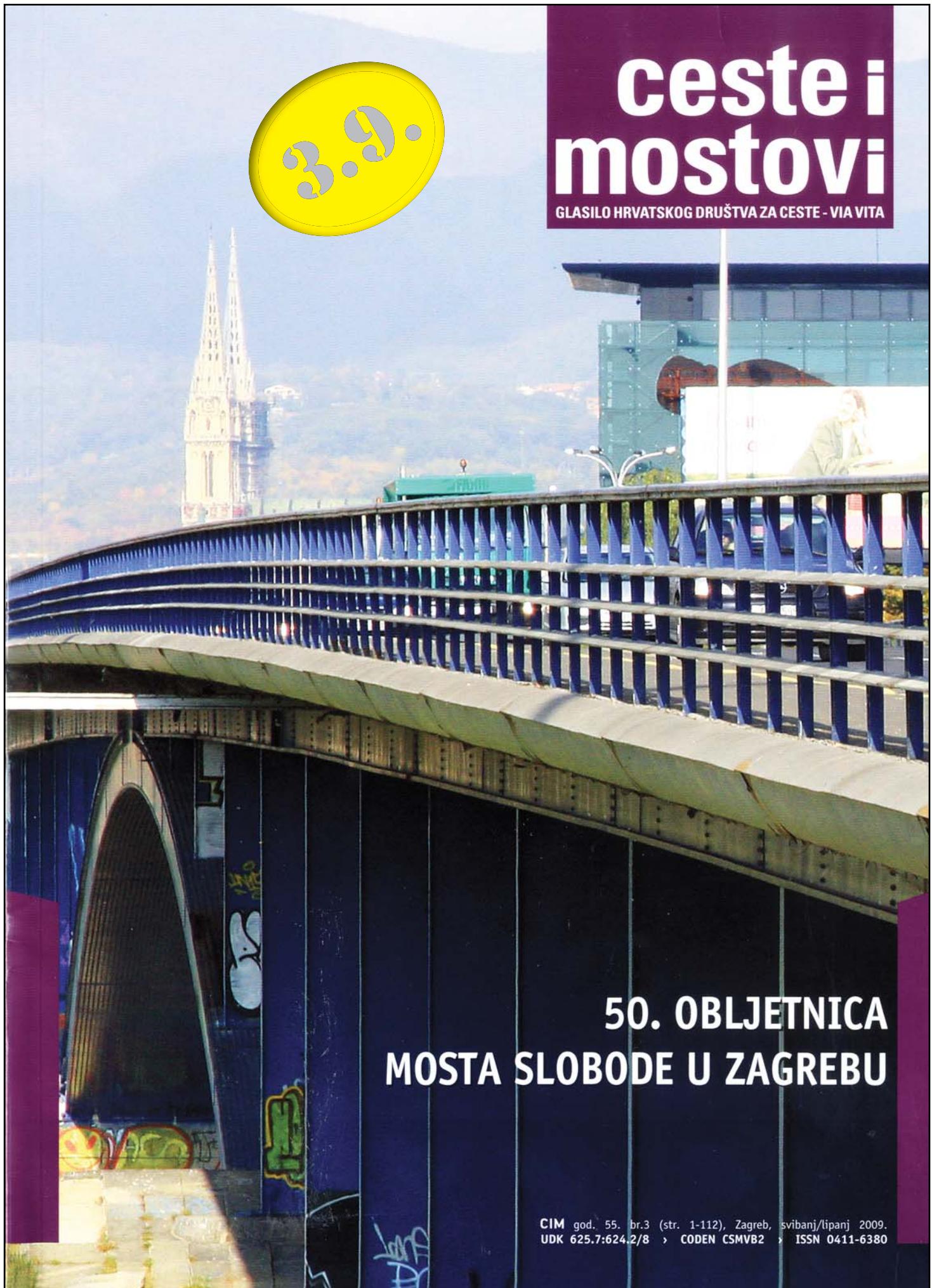


ceste i mostovi

GLASILO HRVATSKOG DRUŠTVA ZA CESTE - VIA VITA

50. OBLJETNICA
MOSTA SLOBODE U ZAGREBU

CIM god. 55. br.3 (str. 1-112), Zagreb, svibanj/lipanj 2009.
UDK 625.7:624.2/8 > CODEN CSMVB2 > ISSN 0411-6380



dr. sc. Eduard Kušen,
Institut za turizam, Zagreb

VELIKO POSPREMANJE NA ODMORIŠTIMA TALIJANSKIH AUTOCESTA

94 Svaki proizvod ljudskog rada ima svoj životni ciklus i životni vijek, pa tako i odmorišta uz autoceste, posebno ona uz autoceste s naplatom cestarine. O tome zorno svjedoči slučaj talijanskih autocesta, koje su zacijelo najstarije na svijetu; ne samo po konkretnoj fizičkoj izgradnji nego i po iskustvu naplate cestarine i opremanju posebnim pratećim uslužnim objektima – odmorištima (area di servizio).



Slika 1a. Primjer Autogrilovog pratećeg objekta, koji je nadsvodio autocestu.
(Foto-arhiv S. Horak)

1. Uvod

Susjednu nam Italiju je u razvoju sustava autocesta usput dopala i nezahvalna uloga "pokusnog kunića", koji su osmislili i ostvarili sustav odmorišta uz takve prometnice koje su, između ostalog, imale sustav naplate cestarine. Riječ je o nekim sasvim europskim posebnostima, primjerice, u odnosu na američke autoceste.

Doduše, u povijesti cestogradnje postojala su i prije iskustva s naplatom za korištenje cesta, s naplatnim postajama i izgrađenim odmorištima, ali prilagođenim za promet kočijama i drugim zaprežnim vozilima, kao primjerice, povjesna cesta Lujzijana, od Karlovca do Rijeke, koja je puštena u promet daleke 1811. godine. Međutim, za opremanje autocesta, praktična korist od ovih iskustava ostala je beznačajna.

Da bi se riješila ova nova zadaća odmorišta, valjalo je dati zadovoljavajuće odgovore na mnoga pitanja vezana poglavito uz usputno zadovoljavanje neodložnih i dodatnih potreba putnika i vozila na autocesti, ali i glede lociranja, sadržaja, oblikovanja takvih objekata te načina upravljanju njima.

Avangardna talijanska odmorišta uz njihove autoceste s naplatom cestarine, dočekana s oduševljenjem vozača, zadirile su svijet i sama postala turističke atrakcije. Posebno zanimanje putnici su, primjerice, pokazivali za talijanska arhitektonска rješenja pratećih uslužnih objekata u kojima su se ugostiteljski objekti protezali preko cijele širine autoceste, povezujući odmorišta s obje strane. Osobit doživljaj je pružao pogled iz restorana i kavana na rijeku vozila koja je tekla ispod građevine (slika 1a.). Međutim, bilo je i nezadovoljavajućih rješenja, koja su znatnim dijelom rješavana «u hodu».

Kao i svaki proizvod ljudskog rada, nakon nekoliko desetaka godina razvoja i talijanski sustav odmorišta uz autoceste počeo je stagnirati da bi se približio opasnoj



prekretnici iz koje slijedi, ili kreativna intervencija i oporavak ili neizbjegni pad. I dok su se organizacijski oblici upravljanja odmorištima kroz proteklo razdoblje relativno lako mijenjali i poboljšavali, dотle su prvo bitna prostorna, »tvrdna« rješenja ostajala gotovo nepromjenjiva i sve više zastarjevala u odnosu na sve novija rješenja konkurenčije u okruženju, koja su, primjerice, nudile francuske autoceste.

Nova odmorišta u okruženju su koncipirana na sasvim novim načelima, prema kojima je, primjerice, prva funkcija odmorišta odmor putnika, zatim obveza zastupljenosti turističke atrakcijske komponente u/na odmorištu gdje god je to moguće, a naftna kompanija koja na odmorištu ima instaliranu benzinsku crpu, više ne upravlja cijelim odmorištem.

Italija se odlučila za drastičnu intervenciju u sustav odmorišta uz svoje autoceste, za oporavak ovog svog parcijalnog prometnog proizvoda. "Autostrade per l'Italia" započele su s rekonstrukcijom, proširenjem i izgradnjom novih odmorišta uz svoje autoceste, na kojima se radovi sukcesivno dovršavaju od 2005. do 2009. godine. Na svim tim odmorištima, od kojih se rekonstruira 207 i gradi 9 novih, postavljeni su posebni veliki panoi na kojima se putnicima predstavlja i obrazlaže cjelokupni projekt te daje detaljni prikaz planiranih radova na konkretnom odmorištu (slika 1b.)

Analiza podataka prikazanih na ovim panoima je vrlo zanimljiva za talijanski slučaj, međutim, važnost sadržaja nekih zaključaka analize može prelaziti talijanske granice te mogu biti poučni za Hrvatsku i njene autoceste, poglavito oni koji se odnose na lociranje i organizaciju odmorišta i osiguranje dovoljno velike građevne parcele u vrijeme kada je to zemljiste bilo najjeftinije pribaviti.

Osim osuvremenjavanja odmorišta, neki panoi prikazuju i druge velike građevinske intervencije na talijanskim autocestama, primjerice izgradnja 60-ak km duge autoceste na alternativnoj trasi najpoznatije talijanske autoceste Strada del Sole, jer izvorna prometnica više nije zadovoljavala suvremene prometne standarde.

Kao podloga za ovu analizu poslužile su fotografije spomenutih panoa pa se stoga ove fotografije smatraju integralnim dijelom članka.



Slika 1b. "Autogrill", jedan od simbola ugostiteljske ponude na talijanskim autocestama, oronuli okoliš i pano nositelj obnove "Autostrade per l'Italia"

ODRŽAVANJE PUO

2. Talijanske autoceste

Italija je bila prva zemlja na svijetu koja je počela graditi autosrade (autoceste). Prva autocesta, romantična imena «Autostrada dei Laghi» (Autocesta jezera ili Jezerska autocesta), između Milana i Varesea bila je dovršena 1924. godine. Najviše talijanskih autocesta izgradeno je 60-ih i 70-ih godina prošlog stoljeća. Danas je to mreža koja obuhvaća preko 3400 km autocesta.

Talijani su osobito emotivno vezani uz jednu svoju autocestu također poetskog naziva, Strada del Sole (Autocesta sunca), koja preko Bolonje, Firence i Rima povezuje Milano s Napuljem. Tu 761,3 km dugu autocestu pustio je u promet 4. listopada 1964. godine legendarni Aldo Moro. To samo potvrđuje politički i gospodarski značaj ove autoceste, ali i istinsku dimenziju nacionalnog ponosa Talijana, u kojem je ona tada sudjelovala. Talijanska javnost je u povodu 40-godišnjice Autostrade del Sole pokazala da ju nije zaboravila ni 2004. godine pa ni danas.

Sintagma "put sunca" (Strada del sole) više je od talijanske politike i ponosa, to je paradigma doba masovnog turizma, sunca i mora, sezonske seobe pučanstva prema sredozemnim morima. Ne samo stanovnici Italije već i cijele Europe, hrle za suncem i morem prema jugu, prema Mediteranu. Demokratizaciji turizma s prijelaza 50-ih na 60-godine, osim obilja slobodnog vremena i pristupačnih cijena usluga industrijaliziranog turizma pridonijela je i masovna proizvodnja automobila po pristupačnim cijenama. Strada del Sole postala je tada najvažnija europska automobiliška turistička arterija.

Za razliku od ostalih talijanskih autocesta ova je imala osobiti sastav korisnika, turiste u tranzitu, čije su se potrebe znatno razlikovale od većine putnika na drugim talijanskim autocestama. Na svom putu turisti su se poglavito morali odmarati, ne nužno i noćiti, ali svakako jesti i piti, te po mogućnosti doživljavati nešto lijepo. Stoga je iznimna pozornost poklanjana pratećim uslužnim objektima uz ovu autocestu.



Slika 2. Uvodno, na svakom panou donosimo strukturu i opseg cijele investicije, a lokacije pojedinih zahvata prikazane su na velikoj karti Italije.

Oni su postali neizbjegni dio odmora i doživljaja koje su turisti provodili na jugu Italije. Međutim, ova su odmorišta bila izgrađena, prije svega, po mjeri i prema potrebama turista s početka 60-ih godina prošlog stoljeća. Pokoja fotografija koja prikazuje kako su izgledali automobili i kamp oprema, može najbolje dočarati razliku u odnosu na današnju situaciju. U posljednjih 40 i više godina podsta se je toga promjenilo, kako izgled automobila, tako i navike i potrebe suvremenih turista.

3. Intervencije na odmorištima

Kao odgovor na navedene promjene na turističkom tržištu, Autostrade per l'Italia su sa svojim partnerima izradile plan "osjećenja" svog parcijalnog turističkog potencijala, mreže odmorišta na talijanskim autocestama. Investicija, započeta nakon 40 godina po dovršetku legendarne Strade del Sole, teška je oko jedne milijarde eura. Njome će se putem brojnih rekonstrukcija i dogradnji odmorišta, do 2009. godine smanjiti pritisak koji vlada na pojedine prateće uslužne objekte.

Na slici 2. putnicima se zorno prikazuju vrsta, opseg i lokacija intervencija u mreži odmorišta na talijanskim autocestama:

207 odmorišta, rekonstruirana ili proširena i 9 potpuno novih

53 odmorišta se dovršava 2005.

74 odmorišta se dovršava 2006.

89 odmorišta se dovršava 2007-2009.

Preko 4000 novih parkirališnih mesta za autobuse/teretna vozila

Preko 13000 novih parkirališnih mesta za osobne automobile

7 novih restorana

11 novih hotela

Nove dvorane za sastanke, dvorane za igru, zone Wi-Fi (područje s bežičnim pristupom Internetu), prolazi.

40 prostora namijenjenih vozačima teretnih vozila s dvoranama za odmor i relaksaciju, tuševi, TV/DVD, monitor za video nadzora nad parkiralištem.

1000 novih tv kamera na prodajnim mjestima i na parkiralištima za poboljšanje sigurnosti.

Na slikama 3. i 4. prikazana su konkretna urbanistička rješenja postojećeg stanja organizacije i sadržaja pojedinog odmorišta. Za primjer su uzeta odmorišta na autocesti »A13» Bolonja-Padova, odmorište »S. Pelagio ovest» i odmorište »Po est». Usپoredo je prikazan i njihov planirani novi izgled s rokovima do kada bi predviđene intervencije trebale biti dovršene.

4. Komentar

Promjene koje se događaju u okviru opisanih intervencija, odnose se uglavnom na reorganizaciju i bolje iskorištenje izvorno utvrđenih parcela odmorišta, koje, u pravilu, ne daju previše slobode za zadovoljavanje svih narasnih potreba odmorišta. Za rijetka od njih postojala mogućnost proširenja cijele parcele pa su stoga na ostalima morali biti utvrđeni prioriteti rješavanja suvremenih potreba koje su se ovom prigodom rješavale.

Na prvom mjestu to se odnosilo na povećanje broja parkirališnih mesta, kako za osobna vozila tako i za autobuse/teretna vozila. Izgrađen je određeni broj novih restorana i hotela, izgrađeni su i uređeni novi zatvoreni prostori za boravak, za sastanke, za igre, za relaksaciju, tuševi. Uvedeni su novi elektronički sustavi, za video nadzor, za bežični pristup Internetu, TV/DVD i sl.

Tijekom rekonstrukcije, »presloženi« su, prošireni i modernizirani standardni sadržaji kao što su blokovi benzinskih crpki sa specijaliziranim prodavaonicama, samoposlužne trgovine, barovi, sanitarni



Slika 3. Odmorište «S. Pelagio ovest», na autocesti A13 prije i poslije rekonstrukcije 2005/06.

blokovi i slično. I ranije skromne zelene površine, zbog potreba rekonstrukcija, u pravilu su još više smanjene.

U odnosu na uzorna francuska odmorišta uz tamošnje autocene (Kušen, 2003), u talijanskom slučaju je nedostajalo uvjeta za dva nasušna sadržaja važna za optimalan odmor putnika, to su odgovarajuće uređeni vanjski zeleni prostori za kompleksan odmor putnika te komponenta turističke atraktivnosti odmorišta. Koncept odmorišta uz autocene, koji je u Italiji nastao u pionirsko doba razvoja autocene, objektivno nije mogao anticipirati u današnjim trendovima putovanja, načina korištenja automobila i suvremenog poimanja sigurnosti u automobilskom prometu.

Tadašnja nedodirljiva usluga i uloga naftne kompanije na talijanskim odmorištima, u međuvremenu je postala samo jedna od funk-



Slika 5. Plan pojačanja i proširenja mreže talijanskih autocesta prikazan za dio trase Strade del Sole na dionici Sasso Marconi - Barberino



Slika 4. Odmorište «Po ešt» na autocesti A13 prije i poslije uređenja 2006/07.

cija, međutim, funkcija koja nadilazi ostale jest uloga odmorišta u osiguranju kvalitetnog odmora putnika čime ona postaje značajan faktor u povećanju sigurnosti automobilskog prometa.

Danas, kada su novi trendovi bjelodano jasni i kada za odgovor na takve izazove postoje programska i tehnička rješenja (Kušen, 2006), bilo bi neoprostivo uz nove autoceste graditi odmorišta, koja su krivo locirana i čija veličina zemljišta (rezervacija) neće omogućiti odgovarajuće refleksne postupke za neke nove izazove u budućnosti.

Usput valja podsjetiti, da nakon 40-ak godina ne zastarijevaju samo odmorišta već i cijeli dijelovi same autoceste, koji se moraju drastično rekonstruirati pa djelomično i potpuno mijenjati kako to pokazuje slika 5. Riječ je od dijelu Strade del Sole, (Sasso Marconi – Barberino) od kojeg se realizira dionica od 59 km.

5. Zaključak

Talijanska iskustva iz revizije stanja mreže odmorišta na autocestama, kao i konkretnih akcija na njenom osuvremenjavanju, mogu biti poučna za sve zemlje u kojima se trenutno grade autoseste, kako bi izbjegle neprilike koje Italija objektivno nije mogla izbjечi, to su prije svega petrificirane granice odmorišta, njihovih parcela, i neataktivne lokacije pri čijem se određivanju nije vodilo računa o blizini turističkih atrakcija.

Hrvatska je jedna od zemalja koja bi o ovim iskustvima trebala voditi računa, osobito na svom „Jadranskom putu Sunca“, autocesti Zagreb - Dubrovnik. Nažalost, sve se više procjenjuje da je gradnja odmorišta uz ovu cestu još jedna naša propuštena prilika, poglavito s aspekta njihove mikro-lokacije i njihove unutarnje organizacije. To je sigurno tema za jednu podrobnu analizu.

Literatura

- Kušen, I. (2003) Značenje lokacije pratećih uslužnih objekata – domaća i inozemna iskustva, Ceste i mostovi, vol. 49, br1-2, str. 17-22.

Kušen, E. (2006) Prijedlog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta

3.10.

CESTE I MOSTOVI

GLASILO HRVATSKOG DRUŠTVA ZA CESTE - VIA VITA

PRVO HRVATSKO
SAVJETOVANJE O
ODRŽAVANJU CESTA
ZIMSKA SLUŽBA



CIM god. 52. br.10-12 (str. 1-120), Zagreb, listopad/prosinac 2006.
UDK 625.7:624.2/8 > CODEN CSMVB2 > ISSN 0411-6380

E. KUŠEN: PUO IZVAN AUTOCESTA

dr. sc. Eduard Kušen, dipl. ing. arh.
Institut za turizam, Zagreb

PRATEĆI USLUŽNI OBJEKTI IZVAN AUTOCESTA

1. Uvod

Zbog pretjerane, ali jalove brige za prateće uslužne objekte uz autoceste, koji su ionako polovično riješeni, iz vidokruga stručnog i znanstvenog interesa gotovo su potpuno nestali drugi prateći uslužni objekti, osobito uz državne ceste, a da se o pratećim uslužnim objektima unutar naseljenih mjesta i ne govori. Formalistička, mehanička pa i birokratska prešutna klasifikacija i kategorizacija pratećih uslužnih objekata izvan autocesta, predstavlja prvu prepreku za sređivanje stanja na ovom području. Međutim, pravi razlog za postojeće stanje valja tražiti u činjenici da je previelik broj onih kojima odgovara stihija pri gradnji pratećih uslužnih objekata, bez obzira bili ti objekti locirani u naseljenim mjestima ili izvan njih.

Prošlo je devet godina od kada su u Odjelu pratećih djelatnosti Hrvatske uprave za ceste, izrađene «Pretpostavke za izradu Studije pratećih uslužnih objekata na državnim cestama u Republici Hrvatskoj», u kojima su, između ostalog, utvrđeni svrha i razlozi izrade takve studije te njezin okvirni sadržaj.

Prema navedenim Pretpostavkama, svrha izrade studije trebala je biti iznalaženje optimalne investicijske politike u izgradnji pratećih uslužnih objekata na državnim cestama, poglavito putem valorizacije tih cesta glede zadovoljavanja bitnih (primarnih) potreba njihovih korisnika, ali isto tako i njihovih sekundarnih potreba, što se do sada, u nas, u pravilu zanemarivalo.

Značajke pratećih uslužnih objekata, poželjne za zadovoljavanje sekundarnih potreba korisnika, tom su prigodom okarakterizirane sintagmom humanizacija putovanja. Međutim, takva studija još uvijek nije izrađena, a stvari i dalje idu po starom, stihiski.

2. Ocjena stanja

Sadašnji razvoj pratećih uslužnih objekata uz državne ceste u Hrvatskoj, značajno zaostaje za praksom razvijenih europskih zemalja, kako u programskom, tako i organizacijskom, oblikovnom, a osobito u lokacijskom smislu.

Rezultati toga zaostajanja su nezadovoljni putnici i značajno manji gospodarski učinci ovih objekata od realno mogućih, kako kod pružatelja konkretnih usluga u tim objektima tako i kod hrvatskih cesta u cjelini. Stoga je nužno unaprijediti dosadašnji način planiranja i izgradnje pratećih uslužnih objekata uz državne ceste u Hrvatskoj u skladu s najnovijim spoznajama i iskustvima razvijenih europskih zemalja;

Budući da su državne ceste, u pravilu, siromašne pratećim uslužnim objektima, da je kvalitativna razina većine tih objekata ispod razine europskog prosjeka te da ni lokacijski, a ni sadržajno najčešće nisu odgovarajući, potreba za izgradnjom novih i rekonstrukcijom postojećih ima mnogo.

Na pojedinim važnim državnim cestama benzinske crpke su vrlo rijetke ili pak ne rade 24 sata. Primjerice, to je izvan sezone dio Jadranske magistrale, južno od Makarske. Ako tome pridodamo većinu autokarata, koje ne sadrže podatke o benzinskim crpkama, tada je jasno kako su važne hrvatske državne ceste slabo opremljene pratećim uslužnim objektima.

S druge strane, imamo i pojave nerazumnih koncentracija takvih objekata. Primjerice, u Ivancu se na 300 m državne ceste koja prolazi gradom, nalaze čak tri benzinske crpke iako se još po dvije nalaze na manje od 10 km udaljenosti, istočno i zapadno od Ivanca. Posljednja od njih je izgrađena na zemljištu kojim je raspolagala INA, na način kojim se blokira ispravno prometno rješenje ove prometnice na ulazu u grad (slika1).

Usprkos svemu, u praksi izgradnje pratećih uslužnih objekata, mogu se prepoznati i neki pozitivni pomaci. Sve se više afirmira, slično kao i na autocestama, blok benzinske crpke, koji se primarno sastoji od agregata za gorivo, trgovine i sanitarnog čvora (slika 2), a može mu biti pridodan i caffe bar, osobito ako crpka radi 24 sata. Takvi objekti pridonose standardu putovanja putnika na cestama uz koje prolaze, ali i standardu života lokalnog stanovništva koje tim objektima gravitira.

Sažetak

Sadašnji razvoj pratećih uslužnih objekata uz državne ceste u Hrvatskoj značajno zaostaje za praksom razvijenih europskih zemalja, kako u programskom, tako i organizacijskom, oblikovnom, a osobito u lokacijskom smislu. U praksi se spontano afirmiraju suvremene blok benzinske crpke te cestovne servisne aglomeracije, primjerice, servisno selo Grabovac.

Nekim državnim cestama ni izgradnja cijelovitog sustava autocesta u Hrvatskoj, neće odreći poglavito njihovu turističku važnost, primjerice Jadranskoj magistrali, Ličkoj magistrali i Podravskoj magistrali te njihovim poprečnim poveznicama. Stoga se pratećim uslužnim objektima izvan autocesta, u teoriji i praksi treba posvetiti daleko veća pozornost u odnosu na njihovu važnost za sigurnost putovanja, zadovoljstvo putnika i njihovu turističku funkciju, osobito kad je riječ o državnim cestama, ali i nekim drugim, za turizam važnim cestama.



Benzinska crpka kod Krčkog mosta.

Eventualne zamjerke, koje se mogu uputiti tim objektima, posljedica su njihovog administrativnog okruženja, a u pravilu su, lokacijskog, urbanističkog, prostornog i imovinskog karaktera, čemu su poglavito uzrok postojeći sustav prostornog i urbanističkog planiranja, postojeća politika upravljanja zemljištem, nebriga turizma za ovaj resurs te nedefinirana politika Hrvatskih cesta prema pratećim uslužnim objektima uz državne ceste.

3. Razmještaj

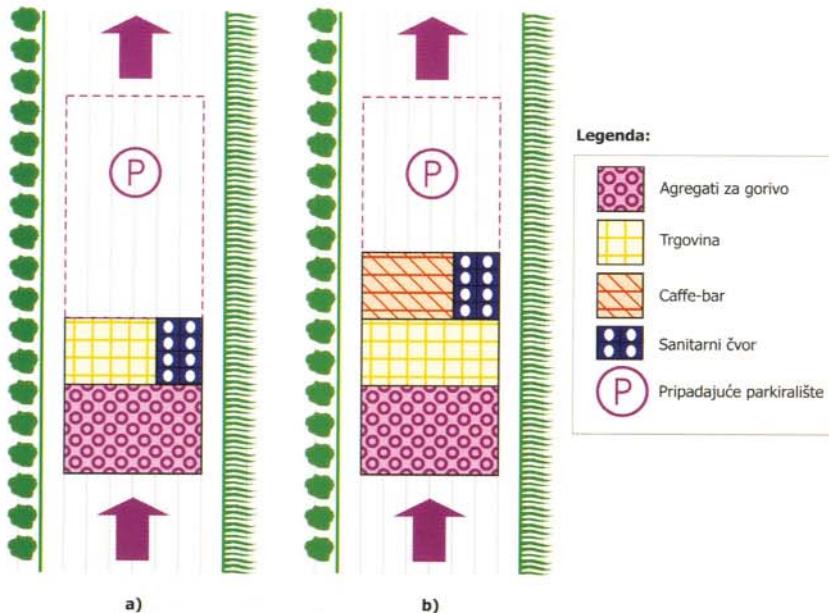
Osmišljeni razmještaj pratećih uslužnih objekata izvan autocesta u Hrvatskoj ne postoji. Sve se svodi na inicijativu investitora i mešetara da se pronade lokacija, koja odgovara propisanim uvjetima i interesima investitora. Takav pristup, već u početku eliminira sve objektivno poželjne lokacije za državne, a iznimno i županijske ceste, koje se nalaze izvan granica građevinskog područja.

Pravi problem je u tome da se 30 do 50 ključnih potencijalnih lokacija pratećih uslužnih objekata uz državne ceste Republike Hrvatske, pretežitim dijelom nalaze izvan građevinskog područja. Načela za utvrđivanje građevinskog područja i gradenje izvan njegovih granica, omogućavaju izgradnju pratećih uslužnih objekta i izvan naselja, ali pod uvjetom da se prvo izradi «cestarski» sektorski plan i program za takve lokacije (Hrvatske ceste), te da



Slika 1. Na istočnom prilazu Ivancu, uz benzinsku crpku INE sagrađene su još dvije

E. KUŠEN: PUO IZVAN AUTOCESTA



Slika 2. Shematski prikaz bloka benzinske crpke: a) bez caffe bar, b) sa caffe barom (Autor: E. Kušen)

se zatim, nakon usuglašavanja i po propisanoj proceduri, lokacije iz sektorskog prijedloga implementiraju u odgovarajuće prostorne planove.

Naslijedeni sustav pratećih uslužnih objekta izvan autocesta, a i onaj koji se sada stihjski dograđuje, potpuno ignorira potrebe korisnika ovih objekata, koji su prepusteni vlastitom snalaženju, lutanju, gubljenju vremena i živaca.

Za razliku od državnih cesta s naplatom cestarine, na kojima koncesionar može znatnim dijelom kontrolirati promet i usmjeravati ponašanje korisnika takve ceste, na državnim cestama bez naplate cestarine treba prepoznati i procijeniti pravce kretanja vozača i putnika, njihovu strukturu i njihove primarne i sekundarne potrebe, te za njih ponuditi optimalna rješenja glede pravca kretanja te geoprometnih i prirodno-geografskih značajki kraja kroz koji prolaze.

Pri tome valja biti krajnje oprezan, jer tradicionalni prometni cestovni pravci, na pojedinim svojim dijelovima, gube svoje ranije značajke zbog promjena koje u prostor unose čvorista autocesta,

kako izvedena tako i ona planirana. Naime, ova čvorista određuju bitne značajke sekundarnog sustava (ispod razine autocesta) državnih cesta u budućnosti.

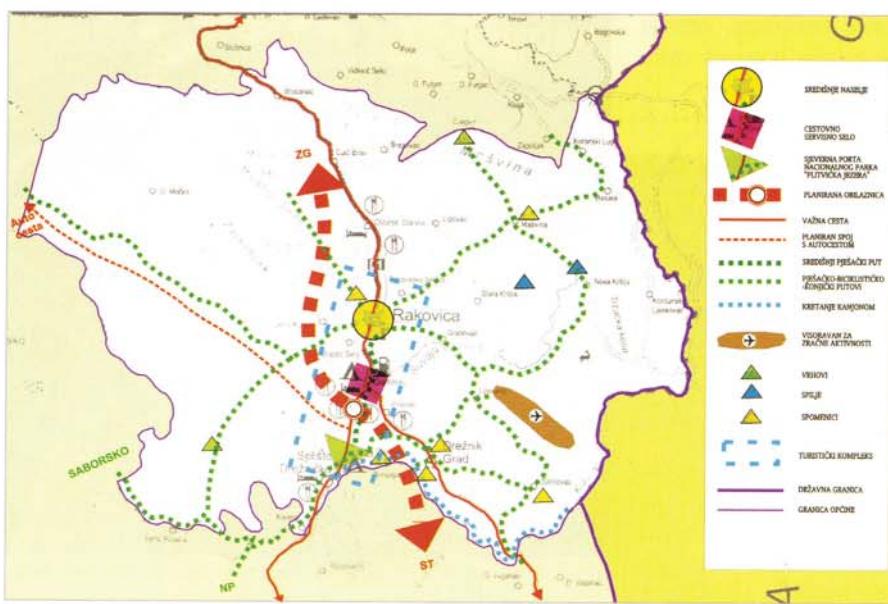
Pretvaranje putovanja u turistički doživljaj te korištenje servisnih zona za promociju kraja kroz koji cesta prolazi, ali i cijele turističke ponude Hrvatske, treba biti dugoročni strateški cilj opremanja državnih cesta odgovarajućim brojem pratećih uslužnih objekata, optimalno raspoređenih te sadržajno i oblikovno programiranih u skladu s navedenim ciljevima.

Takav pristup planiranju i izgradnji ovih objekata, trebao bi biti jamstvo postizanja primjerenih gospodarskih učinaka, kako za njihove vlasnike tako i za Hrvatske ceste koje mogu znatno veći dio svojih prihoda od njih ostvariti kroz pripremu zemljišta i projekata, odnosno izdavanje koncesija.

Valja se podsjetiti na predratno promišljanje ugledne firme NP Plitvice, koja je na području Hrvatske odabrala četiri lokacije uz državne ceste na kojima je podigla svoje prateće uslužene objekte,

102

CIM god. 52. br.10-12 (str. 100-104), Zagreb, listopad/prosinac 2006.



Slika 3. Cestovno servisno selo Grabovac, kod Rakovice



Slika 4. Statua konja i jahačice po kojoj se trebaju prepoznati prateći uslužni objekti na lokaciji Kunjevci



Slika 5. Ugostiteljski objekt uz benzinsku crpu Kunjevci

uz Zagrebačku obilaznicu, te na lokacijama Grabovac i Borje (Lička magistrala) kao i na lokaciji Maslenica (Jadranska magistrala). Ti su objekti predstavljali onodobni europski standard za ovu vrstu objekata i svojim imenom i natpisima «NP Plitvice», pružali garantiju kvalitete, osobito putnicima iz zapadnoeuropskih zemalja na njihovim poslovnim putovanjima.

Prometne silnice koje postoje u Grabovcu (Rakovica), na spoju Ličke magistrale i odvojaka za Bihać (BiH) te blizina Sjeverne porte NP Plitvička jezera, a u budućnosti i spoj s čvorишtem na autocesti Zagreb-Split, uzrokovale su stvaranje ne jednog pratećeg uslužnog objekta, već cestovnog servisnog sela, u kojem je spomenuti objekt NP Plitvice, tek jedna od njegovih sastavnica.

Tu su se poredali uz benzinsku crpu i drugi ugostiteljski objekti te autokamp. Raskrižje Grabovac je postalo privlačno ne samo za putnike već i za okolno stanovništvo, koje oko njega sve više gradi stambene objekte, te se tako s prometne proširilo na urbanističku pa i prostorno-plansku kategoriju (slika 3).

U novije vrijeme, u tom se smislu, doduše u znatno manjem opsegu, javlja nova prateća uslužna aglomeracija Kunjevci. Uz cestu, južno od uređene benzinske crpke nalazi se privlačna livada na kojoj se propinje ružičasti konj nadnaravne veličine s nagom jahačicom na ledima (slika 4). Podalje od ceste, iza parkirališta nalazi se veliko zdanje (slika 5), uz koje vodi put do rijeke. Na obali se nalazi nadstrešnica s nekoliko pripremljenih plovila. Između rijeke i zgrade jesenjas se gradio veliki bazen neobičnog oblika. Opis usluga u promotivnom materijalu ovog velikog ugostiteljskog objekta uvelike prelazi uobičajene usluge jela i spavanja. Raste novi servisni uslužni kompleks od samostalnih, međusobno prislonjenih komponenata.

I u slučaju Grabovca i u slučaju Kunjevaca, nema prostornog ograničenja, kao što je to slučaj s odmorištima (servisnim zonama) na autocestama. Međutim, prevelika sloboda stihiskog širenja mogla bi upropastiti razvoj na takvim perspektivnim lokacijama. Stoga itekako valja programirati i prostorno organizirati prateće uslužne objekte uz ceste, od onih malih (odmorišta s vidikovcima, pitkom vodom i turističkim atrakcijama) preko standardnih (blok benzinske crpke, ugostiteljski objekt i sl.) do onih velikih i složenih (cestovno uslužno selo).

4. Glavne državne ceste

Nekim državnim cestama ni izgradnja cijelovitog sustava autocesta u Hrvatskoj neće odreći, poglavito njihovu turističku važnost, primjerice Jadranskoj magistrali, Ličkoj magistrali i Podravskoj magistrali te njihovim poprečnim poveznicama, o čemu najrječitije govore primjeri Grabovca i Kunjevaca. Međutim, njihovo opremanje pratećim uslužnim objektima ne može biti prepusteno stihiji.

Dijelovi tih cesta, nakon izgradnje autocesta, zadobivaju osobitu turističku važnost, poput cesta u njemačkom turističkom području osobitih prirodnih ljepota i vrijednosti, Schwarzwaldu, gdje se autoceste ne grade. Sličan primjer imamo na dijelu Jadranske magistrale, od Senja do Masleničkog mosta, kada ona prolazi kroz Park prirode Velebit (Svjetski rezervat biosfere).

To je, nadalje, dio Ličke magistrale, od Rastoka (Slunj) do Gračaca, osobito dio koji prolazi kroz Nacionalni park Plitvička jezera, te dalje nastavak cijelokupnog zaobalnog cestovnog pravca, sve do Ploča. Dakako, tu je i cestovni pravac Karlovac-Rijeka, sa svojim različitim varijacijama povjesnih cesta, primjerice, Karoline i Jozefine.

Predstojeća rekonstrukcija i djelomično izmještanje Podravske magistrale, nije samo pitanje rješavanja rigidnih graditeljskih i prometnih problema, već i prilika, da se logikom opremanja autocesta, na toj prometnici humanizira putovanje, osobito putem izgradnje pratećih uslužnih objekata, koji jamče sigurnost putovanja (pravovremeni i djelotvorni odmor) te vrijedan prometno-turistički doživljaj. Prigoda je da se ponovno, i ovdje, ne propusti ovakva prigoda.

Istarski ipsilon će se ionako pretvoriti u autocestu punog profila s naplatom cestarine pa mu treba posvetiti odgovarajuću pozornost u prelaznom razdoblju.

Usredotočeni na tehničku i prometnu stranu problema rekonstrukcije, izmještanja i translacijske pojedinih državnih cesta zbog kaosa koji povećani promet unosi u pojedina naselja, zaboravljamo na humanu i turističku dimenziju takvih zahvata. Primjerice, planiranje izmještanja Jadranske magistrale na potezu od Trogira do Omiša, odvija se unutar uskog prometno-graditeljskog kruga, koji isključivo rješava pitanje rasterećenja stare trase Jadranske magistrale s ciljem smanjenja negativnih utjecaja novog objekta na okoliš.

E. KUŠEN: PUO IZVAN AUTOCESTA

Međutim, za sve ono što bi ta nova cesta još mogla biti, uglavnom se ne promišlja. Ova nova cesta može biti *izrazito turistička*, ako se tako pristupi njenom planiranju i projektiranju, puna atraktivnih vidikovaca uz koje se podižu prateći uslužni objekti. Stjecajem okolnosti, prigodom izrade turističke studije za razvoj općine Podstrana, u Institutu za turizam je analiziran i dio «obilaznice» koji se nalazi na području ove općine (slika 6.) te je, između ostalog, uz novu prometnicu, na južnoj strani, predložena izgradnja kompleksnog pratećeg uslužnog objekta za oba smjera (nadvožnjak ili tunel). Osim reljefa, na izbor takve lokacije poglavito je utjecao položaj vidikovca s pogledom na obalu i pučinu mora, kakav se pruža ispod Gornje Podstrane na trasi nove ceste.

5. Mali prateći uslužni objekti

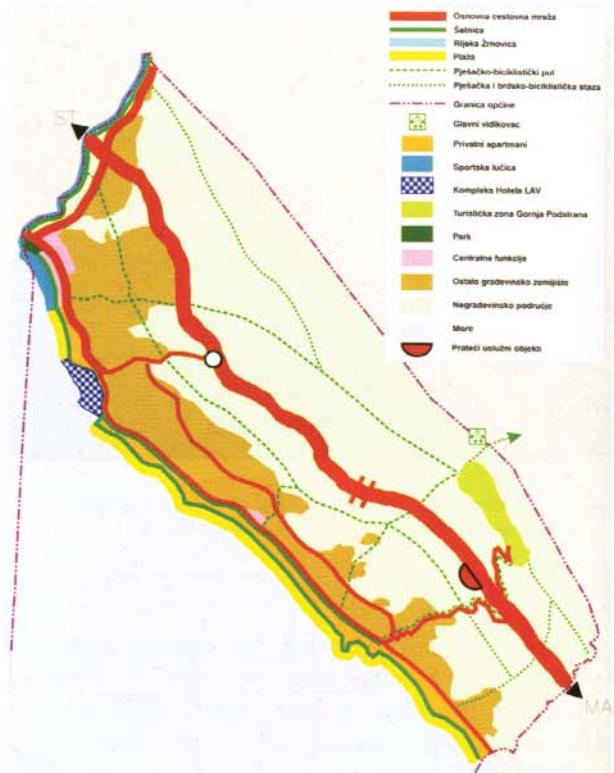
Promišljajući temu pratećih uslužnih objekata izvan autocesta, gotovo zaboravljamo, da benzinska crpka, parkiralište i eventualni ugostiteljski objekt, nisu jedini koji predstavljaju ovu vrstu objekata. Ovom prigodom se valja podsjetiti na inženjera Baldu Bakalića, koji s osobitim senzibilitetom za odmorišta djeluje u splitskoj ispostavi Hrvatskih cesta.

O tome svjedoče njegovi brojni izvedeni primjeri takvih odmorišta, koja su oblikovana prirodno i organski u odnosu na konkretnu situaciju, u cijelosti srasla s terenom i pejzažom, a ne silovana nekakvim birokratskim zadanim shemama. Primjeri i obrazloženja ovakvog pristupa prikazani su u časopisu «Ceste i mostovi», broj 1-2 iz 2003. godine.

U tom smislu su turističke ceste, panoramske ceste i neke povijesne ceste, još osjetljivije od vrlo frekventnih državnih cesta, kojima se pretežito bavimo. U tom smislu su osobito osjetljive turističke.

6. Zaključak

Pratećim uslužnim objektima izvan autocesta se u teoriji i praksi pridaje daleko premašila pozornost u odnosu na njihovu važnost za sigurnost putovanja, zadovoljstvo putnika i njihovu turističku funkciju, osobito kad je riječ o državnim cestama, ali i nekim drugim, za turizam važnim cestama.



Slika 6. Prateći uslužni objekti uz planiranu novu Jadransku magistralu ispod Gornje Podstrane.

Literatura

- Horak, S. (2003) Turistička uloga i gospodarsko značenje uslužnih objekata uz ceste, Ceste i mostovi, br. 1-2, Zagreb, str. 12-16.
- Bakalić, B. (2003) Odmorišta na državnim cestama, Ceste i mostovi, br. 1-2, Zagreb, str. 80-83.
- Kušen, E. (2002) Turistička atrakcijska osnova, Institut za turizam, Zagreb.

SUMMARY

Eduard Kušen

Road Side Service Facilities Out of Motor Ways

The contemporary development of the road side service facilities by the state motor ways in Croatia significantly lag in comparison with the other developed European countries; in the contest of the programs, design, organization and especially location. In the practice the contemporary petrol stations and road service agglomerations, like service village Grabovac, are spontaneously asserting themselves. After certain state motor ways, like for example Adriatic's, Lika's and Podravina's motor way, as well as the main roads that connect them, even the construction of the comprehensive network of high ways in Croatia is not going to deny their mainly touristic importance.

Therefore a special attention, in the theory and practice, should be directed toward road side service facilities which are not located by the high ways. The mentioned concerns their importance for the safety of travelling, travellers satisfaction and their touristic function which especially refers to the state motor ways, but also to some other for tourism important roads.

ceste i mostovi

GLASILO HRVATSKOG DRUŠTVA ZA CESTE - VIA VITA

POSEBNO
IZDANJE

5 PETI HRVATSKI KONGRES O CESTAMA
THE FIFTH CROATIAN ROAD CONGRESS

Cavtat – Dubrovnik, Hrvatska, 16. – 19. listopada 2011.

3.11.

Dr. sc. **Eduard Kušen**, dipl. ing. arh.

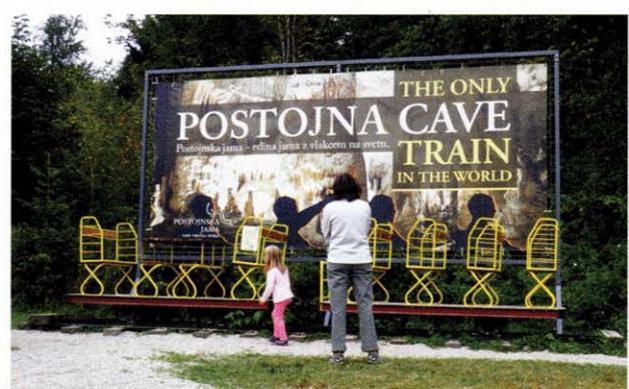
Fotografije: **Eduard Kušen**

KONKURENTNOST PRATEĆIH USLUŽNIH OBJEKATA NA HRVATSKIM CESTAMA

U pripremi i izradi Glavnog plana i Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske, Institut za turizam, izradivač ovih dokumenata, osobitu je pozornost posvetio propitivanju konkurenčnosti hrvatskog «turističkog proizvoda». Tom su prigodom, između ostalog, vrednovani i prateći uslužni objekti (PUO) na hrvatskim autocestama te ostalim cestama, toliko bitni za sigurnost i udobnost putovanja turista.



PUO kod Klisa. „U Europu autopotom”, slogan na jumbo plakatu uz najavu Papinog dolaska u Hrvatsku 2003. godine



Odmorište Lom uz autocestu Ljubljana - Trst. Fotografija Postojnske jame - „Jedina špilja s vlakicem na svijetu”, sa sjedištima, u prirodnoj veličini. (2011).

KVALITATIVNI POKAZATELJI

Uvodno izneseni kvantitativni pokazatelji o dužini hrvatskih autocesta i broju pratećih uslužnih objekata uz njih, predstavljaju Hrvatsku kao ravnopravnog takmaka konkurenčnim zemljama u koje znatan broj turista na odmor dolazi osobnim automobilom. Isto se odnosi na higijenske i druge uslužne standarde, ne samo na odmorištima uz autoceste, već i u PUO-a uz pretežiti dio ostalih hrvatskih cesta. S tim rezultatima, možemo biti vrlo zadovoljni jer smo po tom pitanju konkurentni na europskom turističkom tržištu.

Međutim, kada je riječ o humanom aspektu ponude PUO-a, o kojima u Nacionalnom izješču za 2010. nema podataka, situacija je mnogo nepovoljnija za Hrvatsku. S turističkog gledišta, Hrvatska je kod izgradnje svojih autocesta propustila veliku priliku da svoja odmorišta na njima iskoristi kao respektabilni turistički resurs, kao vrlo vrijedne kompleksne turističke atrakcije, te da na tom području postane izrazito konkurentna, jer je riječ o iznimnoj slobodi koju je pružala izgradnja potpuno nove, ničim opterećene, mreže hrvatskih autocesta, s jedne strane, te o izrazito privlačnoj prirodnoj i kulturnoj baštini koja prati ove prometnice, s druge strane..

U suvremenom globalističkom društvu sve se više nameće procjena konkurenčnosti svakog proizvoda i usluge na tržištu. Konkurenčnost je postala osnovno kompleksno gospodarsko mjerilo koje na osobit

način objedinjuje, prije svega, vrednovanje kvalitete i cijene pojedinih roba i usluga. Stoga je, u pripremi i izradi Glavnog plana i Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske, bilo logično da Institut za turizam, izradivač ovih dokumenata, osobitu pozornost posveti upravo konkurenčnosti hrvatskog turističkog proizvoda.

Tom su prigodom, kao sastavnice hrvatskog turističkog proizvoda, između ostalog, vrednovani i prateći uslužni objekti na hrvatskim autocestama i ostalim cestama, toliko bitni za sigurnost i udobnost putovanja turista. Osim toga, oni su bitni i za upotpunjavanje cijelokupnog turističkog doživljaja u turističkoj destinaciji, ili pak za poticanje zasebnih turističkih doživljaja, dakako, pod prepostavkom da poglavito odmorišta na autocestama, sadrže sve odgovarajuće turističke sastavnice.

Iako se o pratećim uslužnim objektima uz ceste u Hrvatskoj podosta pisalo u stručnoj literaturi te raspravljalo na skupovima posvećenim cestovnom prometu, ipak rezultati na tom području i dalje ostaju nezadovoljavajući, bar kada je u pitanju turistička sastavnica ponude odmorišta uz autoceste i ostale ceste, čak i onda kada su istovjetni s konkurenčnjom u regiji ili bolji od nje. Ovu temu podjednako zanemaruju prometni i turistički sektor ali i udruge vozača (turista), kojima takve usluge ponajviše trebaju.

Oslanjanjući se na vlastiti tekst koji je poslužio za prikaz konkurenčnosti pratećih uslužnih objekata za Izvještaj o čimbenicima razvoja turizma

RH za potrebe Glavnog plana i Strategije, autor u nastavku daje prošireni prikaz postojećeg stanja pratećih uslužnih objekata na svim kategorijama hrvatskih cesta, podsjeća na neka ishodišta njihove turističke konkurentnosti te na propuste kod njihove izgradnje i na nedostatke u njihovom korištenju.

Za turiste koji putuju osobnim automobilom, podjednako su važne kvaliteta usluga vezanih uz optimalno korištenje ceste, kao i kvaliteta tehničke izvedbe same ceste. Kvaliteta potonjih usluga poglavito ovisi o pratećim uslužnim objektima uz cestu, njihovom razmještaju, konkretnoj lokaciji, sadržaju i oblikovanju.

Budući da Hrvatska, po blizini europskim turističkim emitivnim područjima, pripada skupini onih konkurenčkih zemalja (Austrija, Francuska, Italija i Španjolska) u koje turisti pretežito putuju osobnim automobilom, to su ovi prateći uslužni objekti za hrvatski turizam mnogo značajniji od pozornosti koja im se u turističkom sektoru Hrvatske sada pridaje. Njihova važnost je proporcionalno manja u nešto udaljenijim konkurenčkim zemljama (Grčka, osobito Turska) pa ih nema potrebe posebno uspoređivati.

PRIKAZ POSTOJEĆEG STANJA

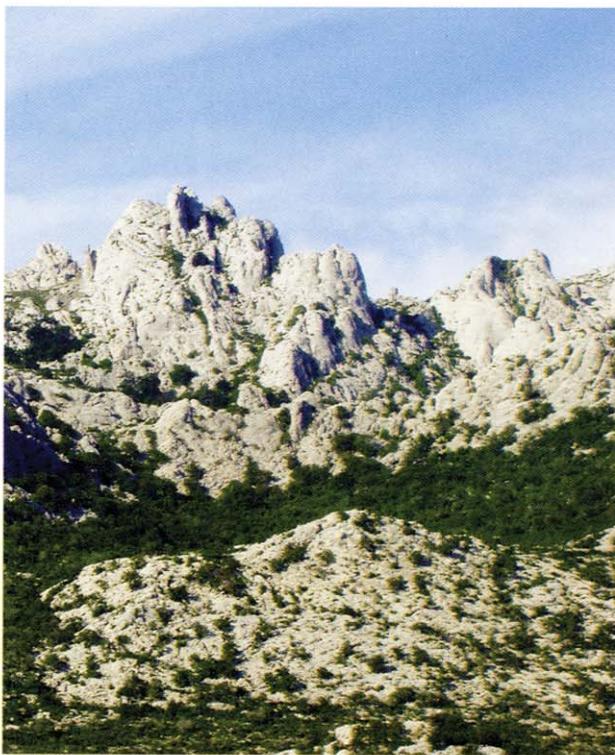
Za razumijevanje postojećeg stanja, njegovog konkurenčkog vrednovanja, a osobito za planiranje daljnog razvoja, osobito u smislu racionalnog praćenja turističkih i cestovnih trendova, potrebno je upoznati ključne faze razvoja PUO-a u Hrvatskoj. Na području Hrvatske, kao i ostalom dijelu Europe, razvoj automobilskog prometa, od samih početaka je izvorno ovisio o opskrbi vozila gorivom, pa su dugo vremena benzinske postaje bile ključni, u pravilu jedini prateći uslužni objekti, ne samo uz hrvatske ceste. Intenzivni gospodarski razvoj i naglašeni razvoj turizma od sredine prošlog stoljeća, poticali su razvoj i osuvremenjivanje cestovne mreže uz koju su se, po potrebi, bez posebnog plana, gradili PUO-i sa sve većom paletom usluga, primjerenoj za potrebe stranih ali i domaćih turista.

U tome su se izdvajali osmišljeno izgrađeni PUO-i uz novosagrađenu magistralnu cestu od Zagreba do Beograda. I nakon 50 godina, jedan od njih, „Stari hrastovi“ kod Popovače, može predstavljati uzor novim odmorištima uz hrvatske autoceste, bar kada su u pitanju njihovo planiranje, programiranje, lociranje, oblikovanje i prije svega njihova kompleksna turistička funkcija.

Naime, ovaj je PUO, obzirno smješten u drevnu hrastovu šumu, izgrađen od hrastova drveta, oblikovan u stilu tradicijske posavske kuće (hrvatske korablj), turistima rječito govorio o zemlji i kraju kojim oni putuju. Osim toga, valja podsjetiti da su tada domaće auto karte tada, u pravilu, sadržavale podatke o razmještaju i radnom vremenu benzinskih postaja, što je bilo od ogromne važnosti za lagodnije putovanje turista po ovim krajevima.

Novu etapu u izgradnji PUO-a obilježio je početak izgradnje mreže hrvatskih autocesta 70 -ih godina prošlog stoljeća. Od tada se stvara jaz između PUO-a na autocestama, koje se naziva odmorištima, i PUO-a uz ostale ceste u Hrvatskoj. Prvi se grade planski, a drugi stihijski. Stoga se argumentirano može procjenjivati samo postojeće stanje odmorišta uz hrvatske autoceste. Nadalje, i među odmorištima uz autoceste dolazi do podjele, na ona koja sadrže blok benzinske crpke (agregati za gorivo) i ona, koja zbog lokacije u zaštićenim i ekološki osjetljivim područjima, ne nude naftne derive.

Prema posljednjem Nacionalnom izješču Hrvatske udruge koncesionara autocesta (HUKA) za 2010. godinu, hrvatske autoceste na svojoj



Na trasi autoceste A1 (Južni Velebit), dobro su došle Tulove grede kao atraktivni turistički okvir.

dužini od 1.240 km, što za jednosmjerno kretanje vozila (u dvostrukoj dužini), iznosi 2.480 km, raspolaže s ukupno 124 odmorišta, prosječno svakih 20 km, 75 benzinskih postaja, svakih 31 km, 90 cafe barova, prosječno svakih 28 km, 118 parkirališta za kamione, prosječno svakih 18 km, 17 restorana, prosječno na svakih 138 km i 7 hotela, prosječno na svakih 354 km. Statistički gledano, s obzirom da je veliki dio mreže hrvatskih autocesta samo sezonski opterećen, broj ključnih sadržaja PUO-a po jedinici dužine autoceste, stoji uz bok europskih konkurenčkih turističkih zemalja sa sustavom autocesta na kojima se naplaćuje cestarina, a u nekima ih i premašuje.

To su prije svega prosječne udaljenosti između odmorišta, između benzinskih postaja i između cafe barova. Međutim, navedeni veliki prosječni razmak između pratećih uslužnih sadržaja koji pružaju složenije ugostiteljske usluge, što kod restorana iznosi 138 km a kod hotela 354 km, tek je jedan dio turističkih nedostataka koje iskazuje hrvatska mreža PUO-a u odnosu na konkurenčne zemlje. Naime, lokacije ovih objekata u Hrvatskoj, osobito u odnosu na udobno, ugodno i atraktivno okruženje, nisu u optimalnom suglasju s onim što suvremeni turisti očekuju, a konkurenčke zemlje nude.

RAZVOJ I VREDNOVANJE PRATEĆIH USLUŽNIH OBJEKATA

Hrvatska je pri izgradnji svoje, gotovo u cijelosti nove, prostorno potpuno neopterećene mreže autocesta, propustila prigodu da turistički optimalno vrednuje PUO-e na njima. Odmorišta uz autoceste, kao ključni okvir za sve prateće uslužne sadržaje, besčutno su locirana, programirana i oblikovana, isključivo prema kvantitativnim inženjerskim standardima minimalnih udaljenosti između pratećih uslužnih sadržaja i nehumanih izduženih građevinskih parcela, u stresnoj zoni duž prometnice.

Turistički transferi

CIM posebno izdanje god. 57 | br.1-6 | Zagreb, siječanj / prosinac 2011.



Na odmorištu autoceste Zagreb – Split. Nekoliko stotina „bajkera“ na jednom mjestu sanjaju svoj „bajkerski“ san



Most autoceste A1 preko rijeke Krke - dio rijeke Krke sa Skradinom u pozadini

Potpuno su izostali kvalitativni humani standardi, osobito oni koji podižu kvalitetu turističkog doživljaja putnika i oni koji osiguravaju promociju usputnih turističkih atrakcija i destinacija te zemlje kao celine.

Ovaj problem je uočen već na samom kraju 80-ih godina prošlog stoljeća kada je SIZ za ceste Hrvatske povjerio Institutu za turizam izradu studije Raspored i sadržaj pratećih uslužnih objekata na cestovnom pravcu M-1 u Hrvatskoj te upravljanje cestom kao sistemom ponude, za što se zalagao tadašnji tajnik SIZ-a Ljubomir Trgo.

Za potrebe ove studije izvršeno je terensko istraživanje na spomenutom cestovnom pravcu kao i u 7 referentnih europskih zemalja (Italija, Francuska, Belgija, Luksemburg, Njemačka, Austrija i Slovenija). Za stvaranje teorijskog modela na koji bi se trebalo oslanjati podizanje PUO-a uz buduće hrvatske autoceste, od posebne su važnosti bila iskustva spomenutih zemalja i potpuno nove spoznaje.

Prva je bila da Hrvatska pripada skupini europskih zemalja koja se odlučila za sustav autocesta s naplatom cestarine te da PUO-e uz njih treba podizati na iskustvima što ih imaju Francuska i Italija, a ne na iskustvima Njemačke, koja nema sustav naplate cestarine, a što je u Hrvatskoj ranije bilo pravilo.

Europska udruga koncesionara autocesta s naplatom cestarine (ASE-CAP), kojoj pripadaju i hrvatski koncesionari autocesta, već je tada kodificirala neka svoja načela o PUO-a, a osnovno je načelo da je glavna zadaća PUO-a pružiti uvjete za optimalni fizički i psihički odmor vozačima i ostalim putnicima što je i jedan od ključnih uvjeta sigurnosti vožnje na autocesti. Iz toga proizlazi i drugo načelo prema kojem se odmor putnika ne može zadovoljavajuće odvijati u stresnoj zoni odmorišta, t.j. u pojasu duž prometnice, kao niti na neprimjerenou koncipiranom i izvedenom odmorištu. Posebna se pozornost posvećuje turističkim atrakcijama na odmorištu ili u njegovoj blizini, do kojih se dolazi pomoću pješačkog prolaza „kroz žicu“ ili se njima obogaćuje panorama.

U Francuskoj je odavno prihvaćena praksa da uloga projektanata autoceste završava s definiranjem trase i čorišta na njoj, a da poseban interdisciplinarni tim, poglavito glede turističke atraktivnosti pružanja trase i prometnih normi, odabire konačnu lokaciju PUO-a te određuje njegov sadržaj, organizaciju, uvjete oblikovanja te veličinu i oblik parcele.

Iskustva Francuske su najbogatija jer su njene autoceste i PUO-i relativno novijeg datuma pa je tamo suvremeni pristup podizanju PUO-a bilo lakše primijeniti nego li u Italiji, čije su autoceste relativno stare, a PUO-i petrificirani unutar urbanih struktura koje su se oko njih u međuvremenu razvile. Italija je posebnim projektom, u posljednjih 10 godina, učinila ogroman napor da svoje PUO-e, koliko-toliko uskladi s njihovim novim zadaćama, međutim, s ograničenim rezultatom zbog njihovih relativno malih građevnih parcela koje su sada zarobljene novonastalim fizičkim i imovinsko-pravnim ljušturama.

STUDIJA JE DOVRŠENA I USVOJENA 1990. GODINE.

Osim konkretnog prijedloga za opremanje autoceste punog profila od Bregane do Lipovca PUO-a, studija je sadržavala sve ključne elemente modela po kojima se u Europi opremanju PUO-i uz autoceste s naplatom cestarine. Budući da je ova studija predana na korištenje naručitelju, Republičkom SIZ-u za ceste Hrvatske, tadašnjem vrhovnom organu za politiku upravljanja cestama i autocestama, to su sve strukture koje su upravljale izgradnjom autocesta imale na raspolaganju rezultate istraživanja ove studije, s naglaskom na iskustva europskih zemalja sa sustavom autocesta s naplatom cestarine. Stoga, poslije ove studije nije moglo biti isprike za kasnije počinjene greške u vezi s odmorištima na autocestama Hrvatske.

Suprotno u Studiji izloženom europskom pristupu podizanju PUO-a uz autoceste s naplatom cestarine i mimo njenih prepiska, u Hrvatskoj je, nejasno od koga i gdje je „donesen standard“ koji određuje 4 tipa PUO-a uz autoceste i brze ceste, s obveznim izduženim oblikom njihovog rasprostiranja u stresnoj zoni uz prometnicu i obveznim međusobnim udaljenostima, čijeg se autorstva sada svi odriču.

Na takvim se odmorištima ne osiguravaju, a u pravilu se ni ne mogu osigurati cijeloviti uvjeti za integralni odmor niti za odgovarajuće informiranje putnika. Osim toga, taj je standard apliciran na sve trase planiranih autocesta u Hrvatskoj, uz mehaničku primjenu standardiziranih udaljenosti, tako da, u pravilu, ovi PUO-i padaju na turistički neatraktivne lokacije. Nadalje, u konceptualnom dijelu planiranja lokacija i programa PUO-a, nisu uključeni, ili bar ne u cijelosti, lokalna zajednica, zavodi za prostorno planiranje (državni i županijski), a niti turističko gospodarstvo.

Lokacije PUO-a se ne unose u županijske prostorne planove niti su predmet dugoročnih planova razvoja turizma turističkih destinacija kroz koje autocesta prolazi. Stoga se već na razini projekta za otkup zemljišta potrebnog za izgradnju autoceste, zasnovanog na prethodnim zabludama, sankcioniraju urođene mane hrvatske prakse podizanja PUO-a, koje je kasnije nemoguće ispraviti. Tu su korijeni polovične konkurentnosti PUO-a, poglavito na hrvatskim autocestama jer s obzirom na prirodne ljepote i prednosti izgradnje potpuno nove mreže autocesta ta je konkurentnost trebala biti apsolutna.

Potrebe za promjenom ovakvog stanja iskazane su 1998. godine od strane Odjela pratećih djelatnosti Hrvatske uprave za ceste, izradom Pretpostavki za izradu studije pratećih uslužnih objekata na državnim cestama u Republici Hrvatskoj, u kojima se naglašava potreba za onim rješenjima koja osiguravaju humanizaciju putovanja i optimalni gospodarski učinak.

Pretvaranje putovanja u turistički doživljaj te korištenje servisnih zona za promociju kraja kroz koji cesta prolazi, ali i cijele turističke ponude Hrvatske, koje prema tim pretpostavkama treba biti dugoročni strateški cilj opremanja državnih cesta odgovarajućim brojem PUO-a, optimalno raspoređenih te sadržajno i oblikovno programiranih u skladu s navedenim ciljevima, ostao je uzaludni argumentirani poziv na istraživanje problematike PUO-a uz državne ceste u Hrvatskoj.

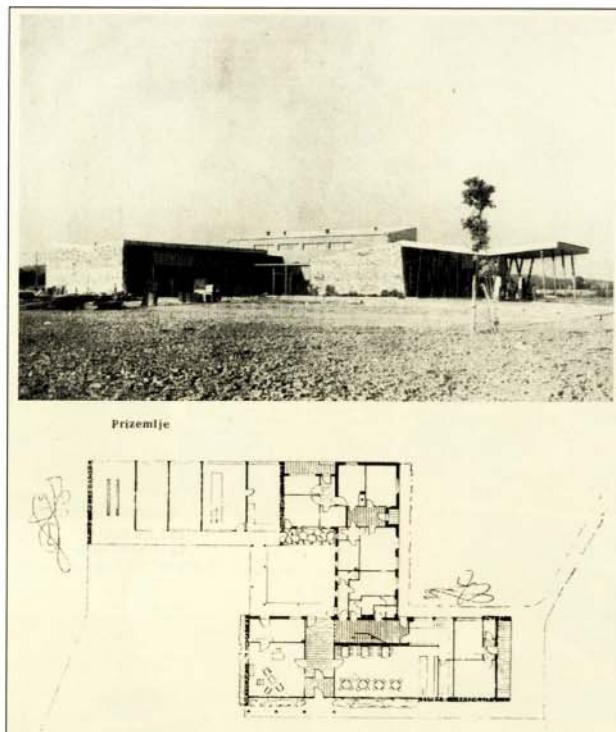
NEDOVOLJNO «PROSTORA» ZA STVARNA POBOLJŠANJA

Godina 2003. kao da je probudila stručnu savjest na temu PUO-a. U Zagrebu je krajem prethodne godine (5. i 6. prosinca 2002.) održan ugledni i kompetentni stručni skup o PUO-a, Okrugli stol „Prateći uslužni objekti uz ceste u Hrvatskoj“, u organizaciji Instituta za turizam i Hrvatskog društva za ceste Via Vita, na kojem su iznesene sve bitne spoznaje o potrebnom načinu podizanja PUO-a na hrvatskim cestama. Nadalje, u Urbanističkom institutu Hrvatske d.d., izrađena su dva elaborata „Recenzija projekta sadržaja PUO-a na autocesti Bosiljevo – Sveti Rok – Split“, 2003 i „Studija obnove sadržaja PUO-a na autocesti Zagreb – Lipovac“.

Iako su obje studije proklamirale najsvremenije kriterije za lokacije i tipove PUO-a, primjerice, sigurnost putovanja, potrebe putnika i vozila, dodatne zadaće, strukturu zona usluga, etapnu realizaciju, minimalnu udaljenost pojedinih sadržaja, usluge autoceste kao celine, utjecaj turističkih atrakcija, prostornu organizaciju, oblikovanje i gospodarenje, ranije „zacementirana“ tipologija PUO-a (ABCD) s izduženim parcelama u stresnoj zoni, nije davala velikog manevarskog prostora za istinska poboljšanja.

Osim toga, u vrijeme kada je ekspertni tim prve studije obilazio trasu od Bosiljeva do Dugopolja (početak 2003), radovi su na trasi poodmakli, osobito u probijanju tunela i usjeka te izvedbi nasipa. Koncepcija izvođenja zemljanih radova nije osobito vodila računa o potrebama izvrsnosti PUO-a koji će se podizati na trasi. Iznimku je činila dionica na kojoj se nalazio most preko Krke, jer je ona u promet puštena kasnije, što je omogućilo poboljšanje lokacije odmorišta Krka. Nažalost, na terenu je, što se tiče odmorišta uz autocete, i dalje teklo sve po starom.

Najava izrade studije Hrvatskih autocesta o odmorištima novih autocesta, iz 2005. godine, nije realizirana. U međuvremenu je, kako bi se sustigli obećani rokovi, u dobroj vjeri izrađen „Prijedlog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste“ (rad autora), koji je ostao tek znanstveno stručni doprinos ovoj temi i pomagalo za edukaciju prometnih stručnjaka, što u praksi i nije dovelo do nekih bitnih poboljšanja. Tako je kod izgradnje sljedeće di-



Auto-servisna stanica Novska s početka 50-ih godina na magistralnoj cesti Zagreb - Beograd, tlocrt prizemlja i vanjski izgled.

Izvor: Servisni i saobraćajni objekti na autoputu Zagreb - Beograd (1953) Arhitektura, vol. 07., br. 3

onice autoceste A1, Dugopolje-Šestanovac neobjasnivo izostavljena lokacija odmorišta „Cetina“, iako su pripreme za njenu izgradnju kod mosta preko istoimene rijeke, već ranije krenule, potaknute dobrim iskustvima odmorišta Krka.

Nakon toga, tema PUO-a na hrvatskim autocestama i ostalim cestama, u stručnoj javnosti se aktualizirala povremeno. Tu valja spomenuti Četvrti hrvatski kongres o cestama, u okviru kojega je održan Okrugli stol „Razvoj pratećih i uslužnih objekata u funkciji korisnika cesta“, Cavtat-Dubrovnik, 28.-31. listopada 2007. na kojem su još jednom pretresene ranije spoznaje o PUO-a.

Možemo zaključiti da kako god dugo još trajala izgradnja mreže hrvatskih autocesta, da se ona neumitno približava svom dovršetku, s odmorištima kakva zaslужujemo, koja ćemo, prema talijanskom iskustvu, na svoj način, skupo „krpati“ kada za to dode vrijeme.

U Hrvatskoj još veći problem predstavljaju PUO-i izvan autocesta, osobito uz državne ceste, koji značajno zaostaju za praksom razvijenih europskih zemalja, kako u programskom tako i organizacijskom, oblikovnom i lokacijskom smislu. Uz pojedine važne državne ceste, benzinske postaje su rijetke i ne rade puna 24 sata, kao što je to slučaj izvan sezone na nekim dijelovima na Jadranskoj magistrali. Usprkos svemu tome, u praksi izgradnje ovih PUO-a, u najnovije vrijeme mogu se prepoznati i neki pozitivni pomaci.

SVE SE VIŠE SE AFIRMIRAJU BENZINSKE POSTAJE

Sadrže agregate za gorivo, trgovinu i sanitarni čvor, kojima se u pravilu pridodaje cafe bar, osobito ako benzinska postaja radi 24 sata. Takvi objekti značajno pridonose standardu putovanja putnika na ce-

Turistički transferi

CIM posebno izdanje god. 57 | br.1-6 | Zagreb, siječanj / prosinac 2011.



Motel Maslenica s „crvenim“ masleničkim mostom na Jadranskoj magistrali Objekt su podigle NP Plitvice 80-ih godina prošlog stoljeća, sada izvan prometne funkcije.

stama uz koje prolaze, ali i standardu života lokalnog stanovništva koje tim objektima gravitira.

Valja se podsjetiti da su i prije Domovinskog rata postojala uspješna iskustva u podizanju pratećih uslužnih objekata uz državne, tada magistralne ceste. Impresivna su lokacijska, programska, organizacijska i oblikovna rješenja PUO-a uz t.zv. „Autoput“ Zagreb - Beograd, na samom početku pedesetih godina prošlog stoljeća, Slavonski Brod, Novska i Popovača, koja su izradili arhitekti M. Marasović i Ž. Vincenc, prikazani u časopisima Gradevinar (1952) i Arhitektura (1953). Kasni-



Restoran na odmorištu Dobra-zapad s info-panom Turističke zajednice Karlovačke županije

je, u osamdesetim godinama, izdvajaju se PUO-i poduzeća Nacionalni park "Plitvice".

Ovo poduzeće je takve objekte podiglo uz Zagrebačku obilaznicu, te na lokacijama Grabovac i Borje uz državnu cestu Zagreb-Split te Ma-slenica, na Jadranskoj magistrali kod „crvenog“ masleničkog mosta. Odabir lokacija i struktura ponude u ovim pratećim uslužnim objekti-ma, ravna onima uz talijanske autoceste, može poslužiti kao putokaz pri rješavanju sličnih suvremenih zadaća uz ostale državne ceste. Ovi objekti su u to vrijeme sigurno bili konkurentni u europskim razmje-riima. Svojevrsnu senzaciju je u to vrijeme predstavljao i PUO Tunel Učka na zapadnom portalu istoimenog tunela. U novije vrijeme, kao primjer, može poslužiti nova prateća uslužna aglomeracija Kunjevci, uz državnu cestu između Županje i Vinkovaca.

Nova serija propuštenih prilika kod lociranja, organizacije, opremanja i oblikovanja PUO-a, prijeti nam kod predstojeće značajnije izgradnje novih brzih cesta i kod izmještanja dijelova nekih državnih cesta čije su trase djelomično prometno obezvrijedene s višegodišnjom nepri-mjenom usputnom izgradnjom, primjerice dijelovi Jadranske i Po-dravske magistrale.

NEKE PROPUŠTENE PRILIKE

Ako već moramo skupo učiti na vlastitim greškama, onda je te greške potrebno poučiti i obznaniti, kako ih ubuduće ne bi morali ponavljati i još ih jednom skupo plaćati. S obzirom na veličinu uloga, bilo bi za očekivati da se ovoj zadaći pristupi sustavno, da joj se posveti poseban projekt i za njega osiguraju odgovarajuća sredstva, što u praksi nije slučaj. Ovako, izbor je jedino mogao biti prepušten autoru.

Osim spomenutih općih i rutinskih promašaja kod opremanja hrvatskih autocesta PUO-a, postoje i kapitalni promašaji, koji su, poput arheoloških tajni, ostali stihiski, a možda i smišljeno, zatrpani pod slojevima neodgovornosti različite provenijencije, kako s prometne tako i s turističke strane. Zauvijek je propuštana prilika da se i kroz odmorišta uz hrvatske autoceste izravno afirmiraju najznačajnije us-putne turističke atrakcije i usputne turističke destinacije. Zaboravlja se, primjerice, da autocesta A1 nije samo autocesta Zagreb-Dubrovnik, već da je to dio „Jadransko-jonske autoceste“ s odredištem u Grčkoj, što ove promašaje čini još težima.

Zanemarene su osnovne spoznaje o sadržaju i značajkama odmorišta na autocestama, kao što je primjerice antistresni tampon prema prometnici, blok benzinske crpke (agregati za točenje goriva, trgovinu, cafe-bar, sanitарne prostorije), zeleno parkiralište, integralni odmor (uređeno zelenilo za boravak putnika, sanitarni blok, urbana oprema, opcionalno pik-nik zona i ponuda prehrane) te turističke atrakcije/ atraktivnosti (unutar odmorišta, uz ogradu odmorišta - pješački pro-laz kroz „žicu“, te na panorami vidljivoj s vidikovca na odmorištu). Turističko prometne značajke koje bi moralo imati odmorište uz auto-ceste, detaljno su prikazane u spominjanom „Prijedlogu modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste.“

Iako promašaji glede odmorišta na trasi autoceste A1 nisu jedini na hrvatskim autocestama, oni su među svim PUO-a najznačajniji zbog izrazite turističke uloge i atraktivnosti ove autocesta. Stoga će se u nastavku, prikazati odabrani primjeri propuštenih prilika u kreiranju odmorišta uz autocestu A1, kao što su odmorišta Dobra, Zir, Maru-ne, Krka i Cetina te čvorišta u gravitaciji NP Plitvička jezera. Odabir i procjena primjera koji se navode u nastavku su osobni, a temelje se na spoznajama autora iz osobnog sudjelovanja u nizu istraživanja PUO-a na europskim autocestama s naplatom cestarine te s hrvatskih

autocesta i državnih cesta, o čemu svjedoče odgovarajuće studije te članci, od kojih je samo u časopisu Ceste i mostovi, od 2003. do 2010. godine objavljeno njih 14.

I na drugim dijelovima mreže hrvatskih autocesta ima sličnih primjera, koji nisu u skladu s poželjnim postavkama dobre prakse, kao što je, primjerice slučaj odmorišta Ravna Gora na autocesti Zagreb-Rijeka, gdje su svi sadržaji, osim parkiranja, ugurani na 100% izgrađeni otok u moru parkirališta koje ga okružuje (blok benzinske crpke, restoran i drugi ugostiteljski sadržaji te sanitarni blok) što nudi doživljaj zagrebačkog autobusnog kolodvora.

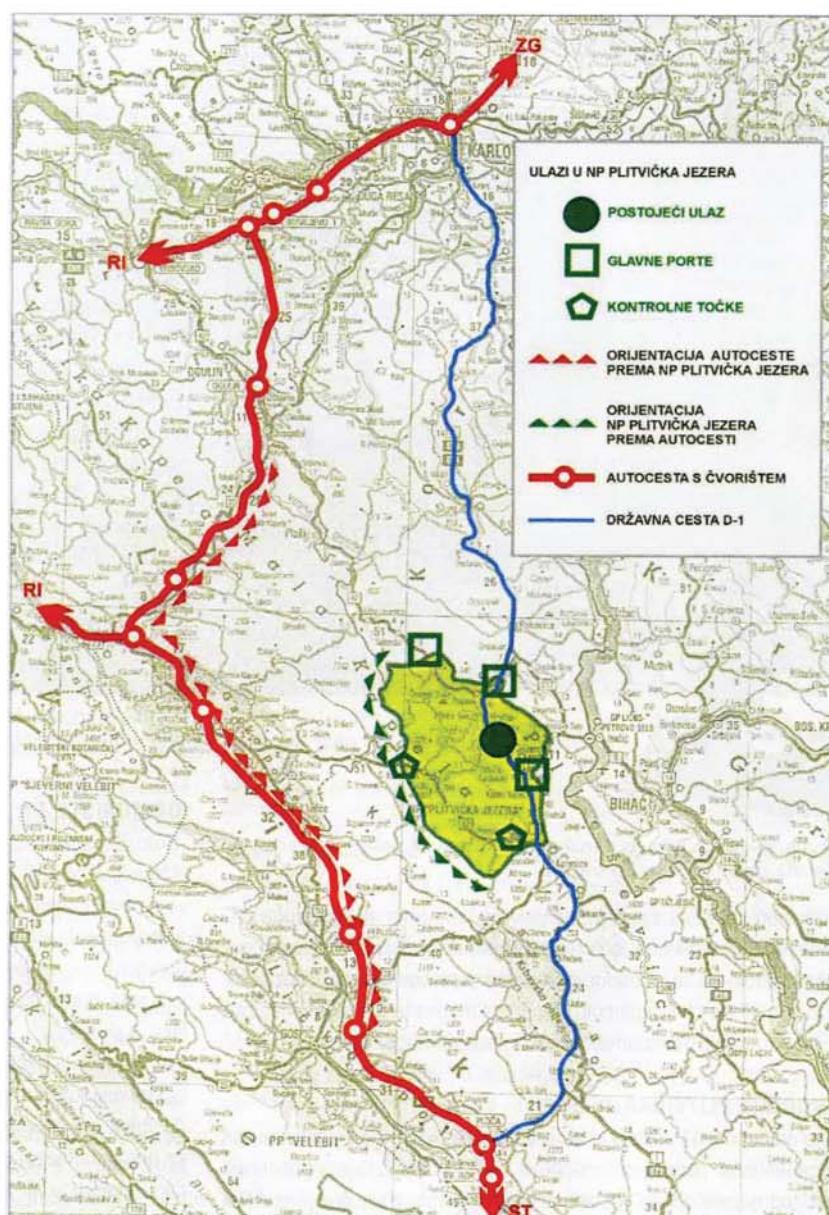
ODMORIŠTE DOBRA

Na preliminarnom sastanku eksperata koji su izradili spominjanu „Recenziju projekata sadržaja PUO-a na autocesti Bosiljevo – Sveti Rok – Split” (2003), jedan od sudionika je ustvrdio kako odmorište Dobra treba preuzeti funkciju „zaslona (ekran)” na kojem će se turistima pružati kolaž svih bitnih informacija o Lici, te kako stoga ovo odmorište valja nazvati „Portom (vrata) Like”.

Time je odmorištu Dobra namijenjena jedna od mogućih dodatnih funkcija u okviru cjelokupne hrvatske mreže autocesta, što navodi na pomisao o novom sustavu tematskih porta-odmorišta, primjerice, odmorište Marune kao „Porta Dalmacije”, odmorište Tunel Učka (zapadni portal), kao „Porta Istre”, ili odmorište Spačva kao „Istočna porta Hrvatske”. Na zapadnom ulazu u grad Rijeku u tom smislu već postoji odmorište sličnog naziva „Vrata Jadrana”, nažalost, lokacija mu je silom prilika opterećena s vrlo malom površinom zemljišta i nedostatkom lokalne turističke atrakcija.

Odmorište Dobra je standardno, europski uređeno, obostrano, ali međusobno nepovezano odmorište, s udvojenim blokom benzinske crpke (cafe-bar, trgovina, sanitarna prostorije), parkiralištem i restoranom. Turistički info pano, doduše samo na zapadnom odmorištu, predstavlja vrijednu iznimku među odmorištima uz hrvatske autoceste.

Međutim, ovdje nedostaju uvjeti za integralni odmor, koji čini uređeno zelenilo za boravak putnika na otvorenom i opuštajuće zdravo okruženje, zatim izdvojeni sanitarni blok za putnike koji ne koriste blok benzinske crpke i restoran. Također, nedostaju turističke atrakcije/atraktivnosti, kako one unutar odmorišta, uz ogradu odmorišta ili na panorami vidljivoj s odmorišta (obris Kleka). Od



Shematski prikaz odnosa trase autoceste A1 i NP Plitvička jezera

funkcije „Turističkog zaslona Like” nije ništa zastupljeno, spomenuti info-pano odnosi se samo na Karlovačku županiju.

Odmorište Dobra je trebalo biti koncipirano kao jednostrano (Dobra-zaapd), za oba smjera. Time bi se, između ostalog, troškovi usluge prehrane radikalno smanjili, jer bi umjesto sadašnja dva restorana mogao poslovati samo jedan, zajednički za oba smjera, ali bila bi potrebna samo jedna zona za integralni odmor, jedan sanitarni blok, jedna pik-nik zona, ali i samo jedan blok benzinske crpke.

Uz bogatije sadržaje i bolji ukupni komfort putnika imalo bi smisla proširiti informativ-

ne sadržaje, primjerice, na razinu „posjetiteljskog centra (visitor center)”. Zapadno orijentirano jedinstveno odmorište imalo bi slobodan pogled na atraktivni i karakteristični obris planine Klek, koji bi se u odgovarajućem materijalu interpretacijski mogao ponoviti na samom odmorištu, kao što su to činili pripadnici plemena Inka u kamenu, opnašajući karakteristične obrise svojih svetih planina vidljivih iz legendarnog grada Machu Picchu, kada su u istočnim Andama u Peruu podizali taj grad.

Za takav, i kreativno još prošireniji program za odmorište Dobra-zapad, svakako bi treba-

Turistički transferi

CIM posebno izdanje god. 57 | br.1-6 | Zagreb, siječanj / prosinac 2011.



Divlje životinje Like iz okruženja u kojem se nalazi Restoran Macola na odmorištu Zir-zapad.

Ia znatno veća, ali samo jedna parcela, koja ima složeniji i ne duž prometnice izduženi oblik. Porast troškova zbog toga bi bio zanemariv, pod uvjetom da su pripreme bile izvršene pravovremeno, kako bi otok zemljišta za takvu parcelu odmorišta mogao teći u istom postupku s ostalim zemljištem potrebnim za izgradnju autoceste.

ČVORIŠTE PLITVIČKA JEZERA

Dio autoceste A1 kroz Liku, između Gackog polja i Zira, prolazi naoko nezanimljivim područjem, međutim, to je područje kojem gravitiraju neki od najznačajnijih zaštićenih područja Hrvatske, primjerice Nacionalni park Sjeverni Velebit, Park prirode Velebit, Nacionalni park Paklenica, ali i Nacionalni park Plitvička jezera. Pri tome valja izdvojiti NP Plitvička jezera, jer se kao jedini hrvatski nacionalni park nalazi na UNESCO-voj listi zaštićene prirodne i kulturne baštine, a broj posjetitelja se primiče jednom milijunu godišnje. Uspinkos tome, turisti koji žele posjetiti ovaj nacionalni park, nalaze se u silnoj neprilici kod odabira automobilske rute do ulaza u ovaj nacionalni park, a što ne pridonosi konkurentnosti hrvatskih autocesta.

Uprkos činjenici da ova autocesta zapadnu granicu NP Plitvička jezera prati u dužini preko 30 km, na udaljenosti 12 do 18 km, za pristup ulazu u nacionalni park, od autoceste A1 potrebno je prevaliti cca 90 km od čvorišta Karlovac, a cca 70 km od čvorišta Gornja Ploča, ili pak tek nešto manje od čvorišta Otočac, ali ovaj put cestom koja dijelom prolazi zaštićenim područjem nacionalnog parka. Iako je iz Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske (1997) bilo vidljivo da Autocesta Zagreb - Split, u širokom luku zaobilazi postojeći (istočni) ulaz u NP Plitvička Jezera, ništa nije pravovremeno poduzeto da se paralelno istraži mogućnost otvaranja zapadnog ulaza u Park i izabere

takva lokacija čvorišta na autocesti koja bi ovom nacionalnom parku omogućila odgovarajući pristup s autoceste A1 priključnom cestom, dugom 20 i 30 km.

Za NP Plitvička jezera ni do danas nisu istraženi problemi kojima Parku donose stalni porast broja posjetitelja zbog ograničenog nosivog kapaciteta (carrying capacity) područja koje se po sadašnjem sustavu posjećivanja jedino obilazi. Na nekim dijelovima zaštićene prirode u ovom nacionalnom parku već je dosegnuta granica saturacije, što dovodi do smanjenja kvalitete turističkog doživljaja posjetitelja, te se na tim lokacijama mogu zamijetiti i tragovi degradacije prirode. NP Plitvička jezera, nažalost, nije koristio iskustva NP Krka koji je iz predestrožnosti zbog stalnog porasta broja posjetitelja, iako je po tome osjetno zaostajao za prvim nacionalnim parkom, dao već 2003. godine izraditi studiju koja će ponuditi rješenja putem rasterećenja središnjeg dijela Parka aktiviranjem njegovog cijelog područja i otvaranjem više ulaza u Park.

Kolateralni pozitivni učinak ovog istraživanja bilo je kilometarsko premještanje odmorišta Krka na autocesti A1 na znatno atraktivniju lokaciju na samoj obali rijeke Krke.

Ovako je NP Plitvička jezera, zato što nisu pravovremeno utvrđeni novi sustav posjećivanja i lokacija zapadnog ulaza (porte) i što se pravovremeno nije argumentirano inzistiralo na preslagivanju sustava čvorišta na autocesti A1, dugoročno osuden na nekomformni automobilski prilaz turista s autoceste.

ODMORIŠTE ZIR

Brdo Zir, slikovita geomorfološka tvorevina, neočekivani stjenovit, djelomično obrasli otok nasred Ličkog polja, najfascinantnija je pojava na ovom dijelu autoceste A1. Ona iz vidokruga putnika ne nestaje tijekom dvadesetak kilometara vožnje ovom prometnicom. Ipak, za domaći živalj, uz ovu geomorfološku pojavu vezana je tek folklorno iskazana predodžba ličkog blagostanja u uzrečici „Da je mlika k'o Lika, a sir k'o Zir“.

Što se više približavaju Ziru, putnici „isčitavaju“ njegove stjenovite oblike koji golicaju njihovu značajlu i potiču da im se bliže i da ih obidu. Riječ je o dobrom signalu za donošenje odluke o putnom predahu. Za one koji dolaze iz smjera Zagreba, uskoro se javlja i prigoda za predah, odmorište Zir-zapad (jug). Na raspolaganju im stoji parkiralište koje nije „zeleno“, blok benzinske crpke, i kasnije izgrađen veliki restoranski kompleks (Macola) s regionalnim obilježjima unutrašnjosti u koji je ugrađen respektabilan sanitarni blok.

Nedostaju uvjeti za integralni odmor, koji čine bi trebalo činiti uređeno zelenilo za boravak putnika na otvorenom i za opuštajuće zdravo okruženje, a nedostaju i turističke atrakcije/atraktivnosti, kako one unutar odmorišta, uz ogradu odmorišta ili na značajnijoj panorami prezentiranoj s odmorišta. Brdo Zir je od ove lokacije udaljeno 2 km pa je za posjetitelje odmorišta Zir-zapad ostalo izvan fizičkog dohvata.

Putnici koji se autocestom približavaju Ziru iz smjera Splita ostaju zbungjeni, jer kad su mu najbliže, pozornost moraju usredotočiti na prolaz kroz čvorište Gornja Ploča, a zaustaviti se mogu tek na komplementarnom odmorištu Zir-istok, na udaljenosti također od 2 km. Toliko o turističkoj atraktivnosti ovog odmorišta. Međutim, na ovom odmorištu putnici neće moći koristiti usluge restorana i drugih sadržaja kakvi se nalaze na odmorištu preko puta, s kojim nisu povezani.

Osim toga, ovo se odmorište proteže u stresnoj zoni duž prometnice i nema mogućnosti proširenja po dubini. A da li je moglo biti drugačije? Da, samo je ovu problematiku trebalo, i to pravovremeno, rješavati.



Pogled na Odmorište Marune kuda prolazi dio izmještene povjesne ceste Lovinac (Sv. Rok) – Obrovac

Primjerice, jednostranim odmorištem za oba smjera, južno od čvorišta Gornja Ploča, bliže Ziru, koji bi putnici tada mogli i posjetiti prelaskom „žice“ pješke.

ODMORIŠTE MARUNE

Prostor odmorišta Marune na autocesti Zagreb-Ploče (A1). To je dramatična scenografija, koju kreiraju stijene Tulovih Greda iznad južnog portala tunela Sv. Rok, iznad kojeg je u ove stijene uklesana povjesna cesta s legendarnom carskom porukom „kilu zlata za kilu kamena“, što govori o težini gradičinskog poduhvata na ovoj povjesnoj cesti. Tu se pri vrhu, među kraškim geomorfološkim ukrasima, krije filmski i jedini grob planetarno poznatog indijanskog poglavice Winnetoua, glavnog lika iz istoimenog romana Karla Maya, junaka iz petnaestak cjelovečernjih filmova, pretežito snimljenih u Hrvatskoj. Osim toga, s ovog se mjesta, po izlazu iz tunela, putnicima prvi puta otvara raskošan pogled na Jadransko more, ali, tu se „otvaraju“ vrata cijele Dalmacije. Sve to, i još toga, na ovoj lokaciji nudi osnovu i okvir za podizanje odmorišta iz snova, prepoznatljivog u široj regiji.

Primjerice, podno i ispred tunelskog portala nanovo se modelira teren od goleme mase iskopanog tunelskog kamenja – to je iznimna prigoda za novo, umjetničko i funkcionalno oblikovanje neizbjegno ranjenog krajolika kod izgradnje ovako velikih infrastrukturnih radova. To je prigoda za stvaranje nekonvencionalnog umjetničkog djela na otvorenom. S funkcionalnog gledišta, na taj bi se način poglavito zaštitili vitalni dijelovi odmorišta od bure, koja je ovdje česta i snažna.

Restorani, smještajni objekti i prostori za boravak na otvorenom bili bi zaklonjeni sa sjeverne strane a otvoreni prema jugu, s pogledom na more. Dio odmorišta uz sjeveroistočnu ogradu imao bi veliko parkiralište uz koje se nalazi pješačka kontrolirana porta kroz koju turisti izlaze „izvan žice“ ostavljajući svoj automobil na odmorištu.

Tu bi izbor bio velik: vožnja tipičnim kolima osvajača Divljeg zapada na Tulove grede, pješačenje do Winnetouovog groba, iznajmljivanje brdskog bicikla ili terenskog vozila za kretanje po ovom dijelu Vele-

bita. Cijelo bi odmorište predstavljalo simboličku „Porta Dalmacije“ – „displej“ na kojem se predstavlja „Jug Hrvatske“, posjetiteljski (visitor) centar na temu probroja tunela „Sv. Rok“, zatim Velebita kao hrvatskog Olimpa te na kraju, cijele Dalmacije.

Dio tog predstavljanja bio bi terenski, krajobrazni od kama i raslinja, po uzoru na djela arhitekta Bašića, poput spomenika poginulim vatrogascima na Kornatima, Morskih orgulja i Pozdrava suncu u Zadru.

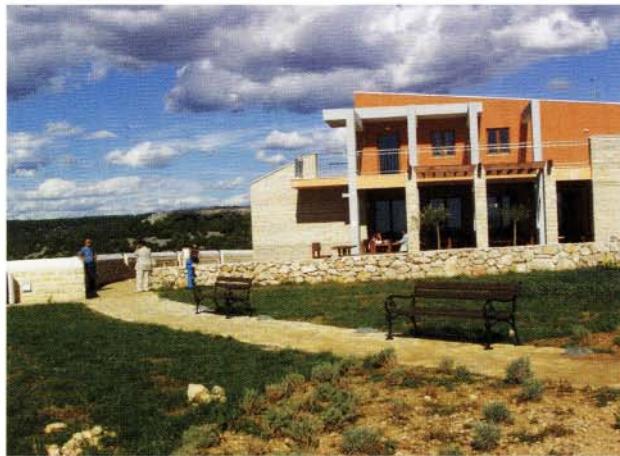
Međutim, stvarnost i realizacija ovog odmorišta su sasvim drugačiji. Putnika na ovom odmorištu dočekuje mjesec dana pejzaž nastao stihiskim nasipavanjem iskopanog kamenog materijala iz tunelskih cjevi, „oplemenjen“ tek s nešto asfalta na tamošnjim parkiralištima. K tome, to je tipična vjetrometina na kojoj se za burnih dana ne može izdržati, koji pravo zadovoljstvo pruža tek za vedri i mirnih dana bez vjetra.



Za lijepa vremena novi hotel na odmorištu pruža poseban turistički ugodaj

Turistički transferi

CIM posebno izdanje god. 57 | br.1-6 | Zagreb, siječanj / prosinac 2011.



Restoran na odmorištu S terase nema pogleda na krajobraz Skradina ili Prokljanskog jezera.

Programiranje i projektiranje odmorišta Marune, osobito modeliranje terena ispred južnog portala tunela Sv. Rok, radovi na papiru, trebali su biti obavljeni i dovršeni prije početka bušenja tunelskih cijevi, kako bi se kreativno mogao iskoristiti iskop stijenske mase koja će se tu pojaviti. S druge strane, naknadno podizanje hotela na ovom odmorištu i način uređenja njegova okoliša, zbog višestruke osjetljivosti ovog zahvata, trebalo je izvesti na osnovi rezultata javnog arhitektonsko-urbanističkog natječaja.

ODMORIŠTE KRKA

Putnicima, bez obzira iz kojeg se smjera približavali odmorištu Krka na autocesti A1, ništa u krajoliku ne nagovještava susret s prvorazrednom turističkom atrakcijom kao što je to ranije u slučaju odmorišta Žir i Marune, vidljivih i s desetak kilometara udaljenosti. Stoga će neobavješteni putnici koji putuju samo uz pomoć auto karte, ravnodušno prožići dalje, jer im standardna prometna najava odmorišta Krka ne govori ništa posebno.

Međutim, valja promatrati ozarena lica putnika, koji su se sasvim slučajno zaustavili na odmorištu Krka, bez obzira bilo to sjeverno ili južno, jer su međusobno povezana pješačkim koridorom. Tu ih dočekuje raskošno mediteransko bilje kojim je značajki ozelenjeno odmorište. Parkirališta na samom rubu kanjona rijeke Krke završavaju pješačkim



Na ovom je mjestu trebalo izvesti ugostiteljsko-turistički objekt u skladu s krajolikom i građevinom mosta. (Skica kao okvir za jedno od rješenja, ostaklena konstrukcija neograničenog vidokruga).

pojasom, duž kojeg se proteže kamena ograda sa sustavom vidikovaca, s kojih se pruža neočekivan i iznimno pogled na kanjon rijeke Krke, na Prokljansko jezero na jugu, a na sjeveru povijesni grad Skradin, marinu ispred njega i na jedan od glavnih ulaza u Nacionalni park Krka.

Razdragani putnici, međutim, uzalud traže primjerene informacije o svemu ovom što vide. Samo u jednom zakutku odmorišta izvješen je ormarić s nekoliko fotografija NP Krka, a na jednom vidikovcu je postavljena karta zaštićenog dijela prirode koji se nalazi ispod njega. Nema tiskanih promotivnih materijala ni dugih informacija o NP Krka, o katedrali Sv. Jakova (UNESCO) u Šibeniku, o turističkim znamenitostima cijele Šibensko-kninske županije, niti o biserima cijele Dalmacije.

Sljedeći šok putnici doživljavaju kad se žele opustiti i razgaliti na terasi ili u restoranu pratećeg uslužnog objekta, u kojem se poslužuje izvrsna kava, brza hrana i posebno dalmatinske delicije. Naime, kada oni traže poticajno odmorišno okruženje, poglavito pogled na prirodne ljepote koje okružuju odmorište, oni nailaze na graditeljska rješenja zlobnika, koji im iz neznanih razloga želi uskratiti vizualni kontakt s okolnim turističkim atrakcijama u vrijeme njihove konzumacije jela i pića.

S terase se ne pruža nikakav pogled, a unutrašnji prostori su introvertirani, „bez pogleda“ na krajolik, nalik na rješenja karakteristična za



Kanjon Cetine uz odmorište Cetina, mogao je između ostalog nuditi avanturistički „kanjoning“. Fotografija koja krasí Štajersko alpinističko društvo u Grazu: kretanje po „sajlama“ iznad ponora.



Odmorišta Modruš, Marune i Krka na kojima se putnici informiraju o usputnim turističkim atrakcijama

pivnice i konobe. Svega s 3 (slovima tri) stolca, na prvom katu restorana, putnici mogu promatrati rijeku Krku i njene igrarije.

Tko je projektirao ovaj objekt i „usrećio“ posjetitelje, ali i ugostitelja koji ga takvog mora profitabilno koristiti? Teško je vjerovati da je to bio arhitekt.

Sudeći po reakcijama posjetitelja, u konkurenckom smislu lokacija odmorišta Krka predstavlja pun pogodak. Zanimljivo je da je ova lokacija odabrana stjecajem niza sretnih okolnosti a nikako kao rezultat primjene mjerila po kojima se na hrvatskim autocestama lociraju odmorišta. Zapravo, po tim mjerilima ovo se odmorište trebalo izgraditi 1 km istočnije od obale Krke, na potpuno neutaktivnoj lokaciji, obrazloži crnogoricom, bez ikakvog pogleda.

Priča počinje 2002. godine kada Javna ustanova NP Krka, za razliku od NP Plitvička jezera, postaje zabrinuta zbog stalnog i naglog porasta broja posjetitelja, koji bi, ako se pravovremeno ne poduzmu odgovarajuće mјere, u dogledno vrijeme mogli izazvati degradaciju temeljnog fenomena nacionalnog parkom. Stoga je zarana od Instituta za turizam naručila studiju pod naslovom „Turistička valorizacija NP Krka“, koja je dovršena 2003. godine

Za te potrebe u dijelu ove studije istraživani su mogući novi ulazi i cestovni prilazi Parku, mogućnost cestovnog obilaska njegovog i mogući pravci dolaska posjetitelja, što je uključivalo i analizu mogućih dolazaka turista s tek planiranih čvorишta na autocesti (Šibenik i Skradin), ali i planiranu lokaciju odmorišta između njih. Eksperti Instituta za turizam i JU NP Krka, već su 2002. Godine obišli potencijalnu lokaciju odmorišta na obali Krke.

Gotov i argumentiran prijedlog za novu lokaciju odmorišta Krka iz studije koju je naručila JU NP Krka, dočekao je povjerenstvo autora recenzije projekata PUO-a na trasi autoceste od Bosiljeva do Dugopolja, koje mu je dalo apsolutnu podršku, a investitor autoceste prihvatio.

Odmorište je 2005. godine otvoreno s autocestom na novoj lokaciji. Uspješno riješena lokacija, ostavila je po strani bitku za građevinu koja se trebala izgraditi na ovom odmorištu, koja je trebala biti na razini kvalitete lokacije, od čega daleko zaostaje, što tek sada u cijelosti dolazi na vidjelo.

ODMORIŠTE CETINA

Dobar uspjeh koji je polučio koncept odmorišta Krka, gotovo se prešutno nametnuo kao koncept za odmorište Cetina. To se može zaključiti iz činjenice da je na terenu, pri izvođenju zemljanih radova radio-nici trase A1 od Dugopolja do Šestanovca, uz Cetinu već bio izведен zaaranvati plato za odmorište, a kod asfaltiranja kolnika i priklučak odmorišta.

Razmatrana je i mogućnost specijalizacije turističke ponude odmorišta Cetina, s jedne strane, to bi bile građevine u tradicijskom stilu „Tradicionalno selo Dalmatinske zagore“ s lokalnim specijalitetima, a s druge strane, tu bi bilo polazište za sudionike avanturnističkog turizma, primjerice „kanjoning“ i slično Ništa od toga nije realizirano.

ODMORIŠTA NA AUTOKARTAMA HRVATSKE

Prema interaktivnoj karti HAK-a, na njegovim web stranicama, na području Hrvatske se izdvajaju benzinske crpke INA-e, OMW-a, i Tifona. Od standardnih auto karti koje prikazuju područje Hrvatske (1:500000), posebno valja izdvojiti izdanja „Auto karte Trsat“ (Trsat Polo d.o.o.). Ove karte po zastupljenosti na tržištu, neformalno predstavljaju hrvatsko nacionalno izdanje auto karata.

Stoga se upravo ovom publikacijom, koja pruža ključne informacije o standardu putovanja automobilom, najčešće koriste strani i domaći turisti te drugi putnici koji automobilom putuju Hrvatskom. I dok su ove karte, što se tiče općih informacija koje takva karta treba pružiti automobilistima, na europskoj razini, dotele u njima o PUO-a, osobito o odmorištima uz autoceste, nema ni znaka ni riječi.

To nije propust ovog izdavača, izostanak informacija o odmorištima uz autoceste i drugim PUO-a, samo je odraz odnosa prema PUO-a onih koji su po svojoj funkciji pozvani da brinu o njima, što podrazumijeva i distribuiranje potrebnih informacija. Očito da kartografi nisu dobili odgovarajuće ulazne podatke, ako oni uopće mogu postojati, kad su lociranje, programiranje, organizacija i oblikovanje tekli stihijski, mimo zajedničkih turističkih kriterija.

Pravo je pitanje kako je moguće da turistička Hrvatska do sada nije uopće primijetila ni reagirala na ovaj nedostatak, koji itekako utječe na mogućnost informiranja turista, na njihovo lagodno putovanje do njihovih odredišta, na doprinos kvaliteti njihovog turističkog doživljaja i, konačno, konkurentnost hrvatskog turizma u cjelini.

Spomenuta interaktivna karta HAK-a, nudi lokacije blokova benzinskih crpki s imenom pripadajuće naftne kompanije, a da se ne spominje ime odmorišta na kojem se on nalazi niti drugih pratećih sadržaja na odmorištu. Odmorišta, na kojima nisu izgradene benzinske crpke, primjerice, odmorišta Gacka, Marune i Krka, ne sadrže u toj karti nikakve konkretne turistički relevantne podatke. Na osnovi značajki spomenute auto karte i interaktivne karte može se samo prepostaviti koliko hrvatski turizam gubi zbog takvog ignoriranja odmorišta na autocestama i drugih PUO-a.

Mnogi će smatrati da je nedostatak podataka o PUO-a na auto kartama beznačajan jer postoje brojni drugi mediji za ove informacije, primjerice podaci ugrađeni u uređaje za cestovnu navigaciju, što može biti samo djelomično točno jer, s jedne strane, dok ima dovoljan broj kupaca za auto karte dotele postoji obveza da se oni odgovarajuće informiraju o lokaciji sadržaju PUO-a na cestama u Hrvatskoj, a s druge strane, još uvijek nisu obavljena odgovarajuća istraživanja o tome što od podataka o PUO-u u Hrvatskoj sadrži spomenuti navigacijski sustav.

ŠIRE TURISTIČKE INFORMACIJE

očeno je da se na PUO-a ne može naći na suvisle turističke informacije. Iznimku čine tek info-panoi s pripadajućim turističkim kartama, primjerice odmorište Ljubešćica (Novi Marof) te odmorišta Dobra, Modruš i Marune (autocesta A1), ključnim dalmatinskim atrakcijama. Odmorišta na autocestama i PUO-i uz druge hrvatske cestovne prometnice, turistički ne mogu komunicirati sa svojim posjetiteljima iako mantra o važnosti promidžbe, prezentacije i interpretacije hrvatskih turističkih privlačnosti, (atrakcija, znamenitosti, ljepota itd.) nikako ne silazi s usta hrvatskih turističkih djelatnika.

Autor nije naišao ni na jedan primjer promidžbe turističke destinacije na pripadajućem odmorištu, a detaljni podaci o tome ne postoje, jer istraživanje takve vrste u Hrvatskoj nitko ne naručuje, pa je ovu problematiku potrebitno ilustrirati s inozemnim primjerima.

Odmorišta uz francuske autoceste sadrže neki oblik turističkog biroa i čitav sustav promotivnih informacija o turističkim destinacijama kojima autocesta prolazi. Osim žive riječi, na tim se odmorištima nalazi sva sile info-panoa s turističkim informacijama, kao i tiskanih promotivnih materija i suvenira. No da bi se vidio zoran primjer kako turizam koristi odmorišta za prezentaciju i promidžbu kraja kroz koji

Turistički transferi

CIM posebno izdanje god. 57 | br.1-6 | Zagreb, siječanj / prosinac 2011.



autocesta prolazi, ne mora se putovati u Francusku, to se može vidjeti u susjednoj Sloveniji, na odmorištu Lom-zapad, desetak km prije čvorišta Postojna. Na primjerenom mjestu na odmorištu postavljen je veliki pano s fotografijom koji prikazuje karakterističnu fotografiju Postojnske jame sa sloganom:

„Postojnska jama, jedina špolja na svijet s vlakicem“.

Uz fotografiju je prislonjeno postolje vagona legendarnog vlakica sa sjedalima u prirodnoj veličini, na koji se podjednako penju djeca i odrasli. Evo djelomičnog fizičkog turističkog iskustva, na tragu autentičnog. Ipak su propaganda i reklama veliko umijeće pa i svojevrsna primijenjena umjetnost. Ovi će turisti, poslije ovog iskustva na odmorištu, sasvim drugačije reagirati kad ugledaju najavu odmorišta Postojna.

U potrazi za načinom animiranja, osobito stranih turista, Hrvatska turistička zajednica je imala nekoliko ciljanih akcija. Jedna od njih, pod nazivom „Pogledaj oko sebe, doma je najljepše. (Look around – find your best way)“, rezultirala je tiskanjem turističke karte koja između ostalog detaljnije prikazuje deset prostorno-turističkih cjelina Hrvatske, od kojih svaka ističe po 6 najvažnijih turističkih atrakcija. Inzistiranje na istom broju atrakcija za svaku spomenutu cjelinu, bio je vjerojatno razlog da je u sjeverno-hrvatskoj cjelini izostavljena Marija Bistrica, hrvatsko nacionalno svetište, koje godišnje pohodi do 800000 posjetitelja.

Bez obzira na to, ovo je ipak publikacija se elementarnim podacima o ključnim turističkim atrakcijama koje se turistima preporučuju za obilazak prilikom putovanja automobilom kroz Hrvatski. Za korištenje ovih preporuka u praksi na terenu, uz ceste, mora biti mora biti korektno izvedena standardna turistička signalizacija, ali i na svim odmorištima i PUO-a, mora biti sustav koji informira i animira posjetitelje da posjete neku od turističkih atrakcija predviđenih iz ovog projekta ili neku drugu, naoko manje važnu.

Da podatak bude potpun, a situacija grotesktnija, treba znati da je navedena akcija HTZ-a dio šireg projekta „Projekt podizanja razine konkurentnosti turističkih sadržaja uz glavne cestovne prometnice Republike“, koji je po narudžbi Ministarstva mora, turizma, prometa i razvijka izrađen 2006. godine. U tom projektu izričito piše da je promidžbu i informacije o ovisadžajim, između ostalog potrebitno obaviti i putem „Benzinskih postaja koje se nalaze u sklopu pratećih uslužnih objekata na autocesti (str. 163).

ZAKLJUČAK

Uvodno izneseni kvantitativni pokazatelji o dužini hrvatskih autocesta i broju PUO-a uz njih, predstavljaju Hrvatsku kao ravноправnog takmaca konkurenčkim zemljama u koje znatan broj turista na odmor dolazi

osobnim automobilom. Isto se odnosi na higijenske i druge uslužne standarde, ne samo na odmorištima uz autoceste, već i u PUO-a uz pretežiti dio ostalih hrvatskih cesta.

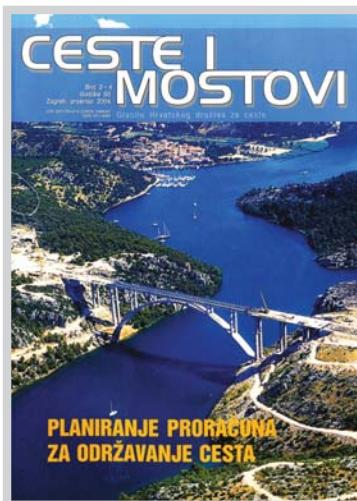
S tim rezultatima, možemo biti vrlo zadovoljni jer smo po tom pitanju konkurentni na europskom turističkom tržištu. Međutim, kada je riječ o kvalitativnim pokazateljima, o humanom aspektu ponude PUO-a, o kojima u Nacionalnom izvješću za 2010. nema podataka, situacija je mnogo nepovoljnija za Hrvatsku.

S turističkog gledišta, Hrvatska je kod izgradnje svojih autocesta propustila veliku priliku da svoja odmorišta na njima iskoristi kao respektabilni turistički resurs, kao vrlo vrijedne kompleksne turističke atrakcije, te da na tom području postane izrazito konkurentna, jer je riječ o iznimnoj slobodi koju je pružala izgradnja potpuno nove, ničim opterećene, mreže hrvatskih autocesta, s jedne strane, te o izrazito privlačnoj prirodnoj i kulturnoj baštini koja prati nove prometnice, s druge strane.

IZVORI

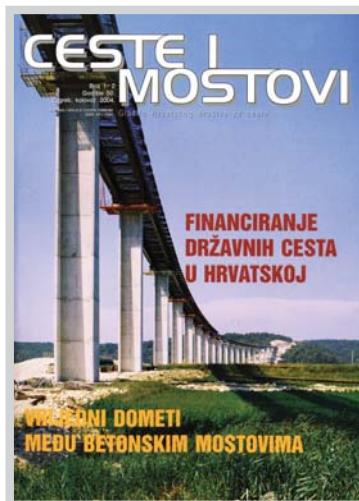
- Dejanović M. (2008) Putovima Petra Zoranića Ninjanina, Ceste i mostovi, vol. 54., br. 5, str. 88-95.
- Kušen, E. (1991) Autocesta – zrcalo zemlje, Ugostiteljstvo i turizam, vol. , br. 1-2. str. 68.
- Kušen, E. (1991) Autocesta kao turističko odredište, Ugostiteljstvo i turizam, vol. br. 3, str. 91.
- Kušen, E. (1999) Prateći objekti uz autoceste, Ugostiteljstvo i turizam, vol. . br. 11, str. 14-17.
- Kušen, E. (2003) Značenje lokacije pratećih uslužnih objekata – domaća i inozemna iskustva, Ceste i mostovi, vol. 49., br. 1-2, str. 17-22.
- Kušen, E. (2003) Prateći uslužni objekti uz autocestu Zagreb – Split, Ceste i mostovi, vol. 49., br. 5-6, str. 54-60.
- Kušen, E. (2003) Žrelac, drugačiji pogled na jedan most, Ceste i mostovi, vol. 49., br. 7-8, str. 10-15.
- Kušen, E. (2003) Čvorišta na autocesti kao tektonske promjene, Ceste i mostovi, vol. 49., br. 11-12. Str. 104-110.
- Kušen, E. (2004) Biciklističke staze, planinarski putovi i vinske ceste, Ceste i mostovi, vol. 50. Br. 3-4, str. 91-101.
- Kušen, E. (2005?) Cestovni obilazak Nacionalnog parka Krka, Ceste i mostovi, vol. 51., br. 1-2, str. 24-32
- Kušen, E. (2006) Prijedlog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste, Ceste i mostovi, vol. 52., br. 1-6, str. 121-133.
- Kušen, E. (2006) Aktualnost prvih istraživanja na cestovnom pravcu Bregana – Lipovac, Ceste i mostovi, vol. 52. br. 7-9. str. 77-83.
- Kušen, E. (2006) Prateći uslužni objekti izvan autocesta, Ceste i mostovi, vol. 52., br. 10-12. str. -100-104.
- Kušen, E. (2007) Antičke ceste kao osnova razvoja turizma – Benkovački miljokazi, Ceste i mostovi, vol. 53., br. 4. str. 94-100.
- Kušen, E. (2007) Razvoj pratećih i uslužnih djelatnosti u funkciji korisnika cesta, Ceste i mostovi, vol. 53., br. 6. str. 74-80.
- Kušen, E. (2009) Drevna Lujzijana, turistički bend 21. Stoljeća, Ceste i mostovi, vol. 55. Br. 2, str. 68-81
- Kušen, E. (2009) Veliko pospremanje na odmorištima talijanskih autocesta, Ceste i mostovi, vol. 55., br. 3. Str. 94-97.
- Kušen, E. (2010) „Zeleni put“, hrvatska ekološka magistrala, Ceste i mostovi, vol. 56., br. 1, str. 68-73.
- Kušen, E. (2011) Prateći uslužni objekti – konkurentnost, autorski rukopis za potrebu dokumenta „Glavni plan i Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske“ (Izvještaj 4. Čimbenici razvoja turizma u RH), u izradi Instituta za turizam, Zagreb.
- Lamer, S. (1952) Izgradnja servisnih stanica za motorna vozila, Gradevinar, vol. 04. br. 9-10. str. 52-59.
- Marasović, M. i Vincek, Ž. (1953): Servisni i saobraćajni objekti na autoputu Zagreb–Beograd, Arhitektura, vol. 07., br. 3. str. 22-27.
- Pogledaj oko sebe, doma je najljepše – turistička karta (2009) Hrvatska turistička zajednica, Zagreb.
- Projekt podizanja razine konkurenčnosti turističkih sadržaja uz glavne cestovne prometnice Republike Hrvatske (2006) Ministarstva mora, turizma, prometa i razvijka, Zagreb.
- Recenzija projekta sadržaja PUO-a na autocesti Bosiljevo – Sveti Rok – Split, (2003) Urbanistički institut Hrvatske, Zagreb.
- Studija obnove sadržaja PUO-a na autocesti Zagreb – Lipovac" (2003) Urbanistički institut Hrvatske, Zagreb.

4. ČLANCI O TURISTIČKIM STAZAMA, PUTOVIMA I CESTAMA



(2004b) vol. 50. br. 3-4. str. 91-102.

- 4.1.** Biciklističke staze, planinarski putovi i vinske ceste



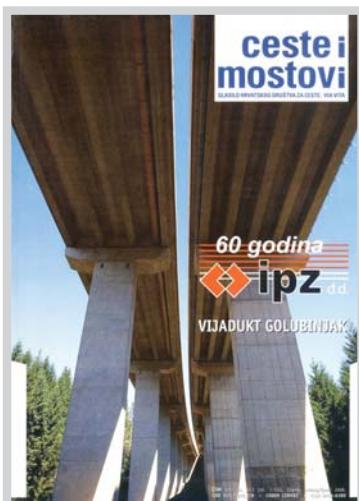
CIM (2004) vol. 50. br. 1-2. str. 24-32.

- 4.4.** Cestovni obilazak Nacionalnog parka Krka



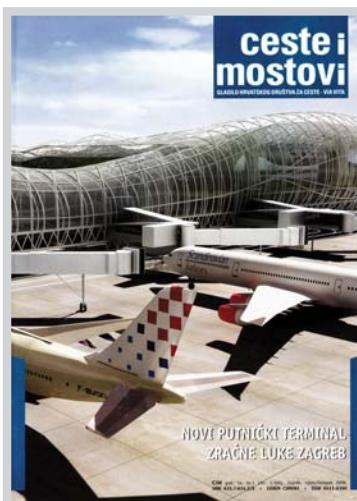
CIM (2010a) vol. 56. br. 1. str. 68-73.

- 4.2.** "Zeleni put", hrvatska ekološka magistrala



CIM (2008) vol. 54. br. 3. str. 90-98.

- 4.5.** Stepinčev hodočasnički put, privlačan vjerski i turistički itinerar



CIM (2008) vol. 54. br. 5. str. 88-95.

- 4.3.** Putovima Petra Zoranića Ninjanina
(Autorica: mr. sc. M. Dejanović)

CESTE I MOSTOVI

Broj 3-4
Godište 50.
Zagreb, prosinac 2004.

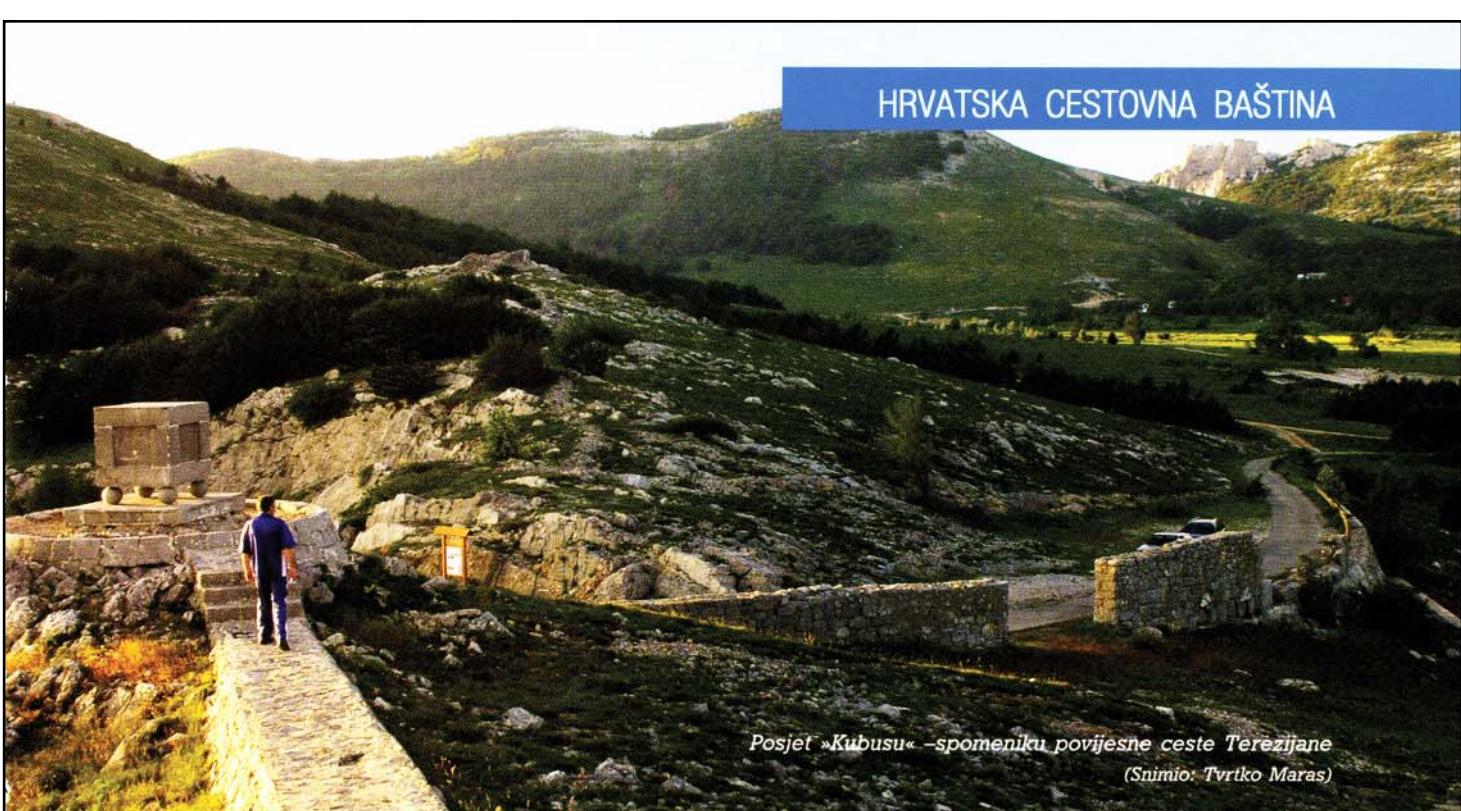
UDK 625.7:624.2/8 CODEN CSMVB2
ISSN 0411-6380

Glasilo Hrvatskog društva za ceste



**PLANIRANJE PRORAČUNA
ZA ODRŽAVANJE CESTA**

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA



Biciklističke staze, planinarski putovi i vinske ceste

Dr. sc. Eduard Kušen

Institut za turizam, Zagreb

Zapostavljanje pješačkog, biciklističkog, jahaćeg i drugog prometa na »nemotorni« pogon ima za posljedicu smanjenje dijela turističke atraktivnosti Lijepe naše

Unas se neopravданo zazire od prometnika kojima se služe pješaci, biciklisti, konjanici i zaprežna vozila. U pravilu, u nas samo prometnice namijenjene motornim vozilima, čemu valja pridodati trajektne luke i trajektne linije kao produžetak cestovnog prometa, uživaju finansijsku i normativnu potporu politike i struke te pozornost medija. Zbog takvog se odnosa prema prometnicama koje ne služe motornim vozilima nepotrebno troši sve više i sve skuplje energije, opterećuje okoliš, degradira prostor i smanjuje kvaliteta života stanovništva, što, samo po sebi, predstavlja potpuno novu temu u odnosu na turistički segment koji se predstavlja u nastavku.

Suprotno tome, na svjetskom turističkom tržištu naglo se povećava zanimanje za prometnice koje su namijenjene kretanju pješaka, biciklista, konjanika te prometala od posebnoga turističkog interesa. Takve prometnice i pripadajući turistički itinerari, postaju turistička atrakcija i nezaobilazan dio turističke ponude. U turizmu se je afirmirala atrakcijska kategorija turističkih prometnica. Hrvatska, kao etablirana europska turistička zemљa, ne smije ignorirati te pojave koje su sve izraženije na svjetskom, osobito europskom turističkom tržištu.

Turističke staze, putovi i ceste na taj način postaju i stručni prometni izazov. O njima se u nas, na toj razini, gotovo i nije pisalo. Valja podsjetiti na to da je Hrvatska bila

među prvim evropskim zemljama koje su prije stotinu godina počele masovno trasirati i obilježavati svoje planinarske putove te da je u to vrijeme imala i vrlo razvijenu, iako neobilježenu, mrežu hodočasničkih (romarskih) putova. U blizini tadašnjih mondenih lječilišnih mjesta bila je razvijena mreža zdravstveno-rekreacijskih putova i staza. Primjerice, u Opatiji na prijelazu 19. i 20. stoljeća, u tom smislu, valja izdvojiti pješačke putove Opatija - Veprinac, Opatija - Kastav te legendarni lungomare Volosko - Opatija - Lovran. Isto tako i u isto vrijeme, u okolini mnogih vlastelinskih dvoraca i turističkih mjesta bili su ustanovljeni konjički (jahački) putovi.

Kao skroman prinos rasvjetljavanju ove teme, u nastavku se ob-

CESTE I
MOSTOVI

91

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA

razlažu turističku atraktivnost turističkih staza, putova i cesta te njihova funkcionalna klasifikacija i rezultati konkretnih istraživanja te praktične aplikacije njihovih rezultata na pojedine dijelove Hrvatske, koji su u posljednje četiri godine provedene u Institutu za turizam u Zagrebu.

2. Okvir osnovne funkcionalne klasifikacije turističkih atrakcija

Uredeni sustavi pješačkih staza, biciklističkih staza i putova, konjičkih putova, "zelenih" putova, vinskih staza i cesta, panoramskih cesta, kulturnih putova (itinerara) te sličnih prometnica, sve više dobivaju značenje turističkih atrakcija, koje mogu bitno obogatiti turistički proizvod određene turističke destinacije. Budući da su turističke atrakcije, a ne ugostiteljski objekti, bitan razlog za dolazak turista i dnevnih posjetitelja u određenu turističku destinaciju i budući da upravo turističke atrakcije predstavljaju temeljni turistički resurs, "sirovinu" za stvaranje destinacijskoga turističkog proizvoda, o čemu i uža turistička struka vodi pre malo računa, to je za razvoj turizma nezaobilazna cjelokupna skrb o turističkoj atrakcijskoj osnovi u svakoj turističkoj destinaciji.

Skrb o turističkoj atrakcijskoj osnovi poglavito sadrži prepoznavanje (identifikaciju) potencijalnih i realnih turističkih atrakcija, njihovo zapisivanje u odgovarajući sustav podataka (evidenciju), njihovo razvojno i marketinško vrednovanje (evaluaciju), njihovu zaštitu od uništenja i neracionalnog korištenja (protekciju) te stvaranje uvjeta za pružanje raspoloživih podataka o turističkim atrakcijama svima zainteresiranim.

Pokazalo se da je za tako zahtjevnu skrb o turističkim atrakcijama, prvo potrebno osigurati funkcionalnu klasifikaciju turističkih atrakcija jer je njihova, sada uobičajena podjela na prirodne i kulturne atrakcije formalna i potpuno nedostatna. Osnovna funkcionalna klasifikacija turističkih atrakcija¹ pod brojem 14. na slici 1., kao zasebnu vrstu turističkih atrakcija, sadrži *Turističke staze, putove i ceste*, koji su dodatno grupno

određeni kao *stvorene, doradene, pretežito dokoličarske i materijalne turističke atrakcije*.

3. Detaljna klasifikacija

Osnovna funkcionalna klasifikacija turističkih atrakcija iz slike 1. dalje je, u prilogu njenoj detaljnoj klasifikaciji, podijeljena na prometnice koje služe hodanju, vožnji biciklom, jahanju, kretanju čamaca i brodica, specijalnom kretanju motornih vozila i mješovitom kretanju. Tijekom istraživanja *Oblika kretanja posjetitelja* u okviru izrade studija *Sustava obilježavanja i interpretacije turističkih atrakcija pojedinih županija*², produbljena je i detaljna klasifikacija turističkih staza, putova i cesta.

Za kretanje turista i dnevnih posjetitelja (izletnika) na području hrvatskih županija tijekom istraživanja razrađen je poseban teorijski model, koji sadrži:

- opće aspekte kretanja posjetitelja
- kretanje posjetitelja motornim prometalom

Opći aspekti kretanja posjetitelja podijeljeni su u tri vrste:

1. s obzirom na **vrstu energije** korištenu za kretanje:

- **motorni pogon** (osobni automobil, autobus, vlak i brod te, uvjetno, vožnja kočijom, kao i druga slična prijevozna sredstva)
- **nemotorni pogon** (pješačenje, vožnja bicikla, jahanje konja i magaraca, skijanje, sanjkanje, penjanje stijenom, jedrenje padobranom i zmajem, veslanje i sl.)

2. s obzirom na **svrhu** kretanja:

- **komunikacijsku** (tranzit i pri-laz)
- **atrakcijsku** (sportska rekreacija i obilazak)

3. s obzirom na **područje** kretanja:

- **ruralno** područje
- **urbano** područje
- **zaštićeni dijelovi prirode** (nacionalni parkovi, parkovi prirode i sl.)
- **turistički kompleksi**.

Na osnovi navedenog modela, strukturiran je sljedeći mogući način kretanja posjetitelja motornim prometalom:

1. putnički automobil

- osobni, taksi, rent-a-car

2. autobus

- povremeni prijevoz (charter)
- redovni prijevoz (linijski)

3. željezница

- povremeni prijevoz (charter)
- redovni prijevoz (linijski)

4. brodovi

- trajekti
- putnički brodovi
- jahte
 - iznajmljene
 - osobne

5. avioni

- veliki putnički avioni
 - redovni prijevoz (linijski)
 - povremeni prijevoz (charter)
- mali putnički avioni
 - osobni
 - taxi

6. ostala motorna prometala

- panoramski vlakovi
- vlakici
- kočije (uvjetno motorna)
- panoramski brodovi
- brodice
- avioni i helikopteri za panoramsko razgledavanje
- zmajevi s motorom itd.

Na osnovi prethodnih dviju klasifikacija, temelji se sljedeća detaljna podjela turističkih staza, putova i cesta, koja zbog toga ima ponešto složeniji oblik, s podjelom na turističke prometnice, itinerare i linije (pravce), kojima se kreću posjetitelji na motorni i nemotorni pogon, pretežito u ruralnom prostoru:

¹ Tablični prikaz "Osnovne funkcionalne klasifikacije turističkih atrakcija" na 16 vrsta, predstavlja višedimenzionalni sustav u kojem su, primarno, poredane pojedine vrste turističkih atrakcija prema približnom redoslijedu njihova nastanka. Takav poredak, također, omogućava njihovo sekundarno grupiranje na prirodne i od ljudi stvorene, na izvorne i doradene, na pretežito dokoličarske i nedokoličarske te na materijalne i nematerijalne turističke atrakcije. Izvor: Kušen, E. (2002) Turistička atrakcijska osnova, Institut za turizam, Zagreb, str. 62.

² U međuvremenu su takve studije izrađene za Varaždinsku županiju (1999), Krapinsko-zagorsku županiju (2003), Karlovačku županiju (2003), Međimursku županiju (2003), Zagrebačku županiju (2003), Dubrovačko-neretvansku županiju (2003), Zadarsku županiju (2003), Primorsko-goransku županiju (2003), Šibensko-kninsku županiju (2004), a u tijeku je izrada studije za Osječko-baranjsku županiju.

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA

BR.	OSNOVNE VRSTE ATRAKCIJA	PRIPADAJUĆI MOTIV/AKTIVNOST	GRUPE ATRAKCIJA
1.	GEOLOŠKE ZNAČAJKE PROSTORA	<ul style="list-style-type: none"> • SPORTSKA REKREACIJA • DOKOLIČARSKA EDUKACIJA** • ZADOVOLJSTVO • NEDOKOLIČARSKI MOTIVI*** • ODMOR I OPORAVAK 	PRIRODNE
2.	KLIMA	<ul style="list-style-type: none"> • SPORTSKA REKREACIJA • ZADOVOLJSTVO • NEDOKOLIČARSKI MOTIVI • ODMOR I OPORAVAK 	IZVORNE
3.	VODA	<ul style="list-style-type: none"> • SPORTSKA REKREACIJA • DOKOLIČARSKA EDUKACIJA • ZADOVOLJSTVO • NEDOKOLIČARSKI MOTIVI • ODMOR I OPORAVAK 	MATERIJALNE
4.	BILJNI SVIJET	<ul style="list-style-type: none"> • DOKOLIČARSKA EDUKACIJA • ZADOVOLJSTVO • NEDOKOLIČARSKI MOTIVI • DOKOLIČARSKA EDUKACIJA • ZADOVOLJSTVO • SPORTSKA REKREACIJA • NEDOKOLIČARSKI MOTIVI • DOKOLIČARSKA EDUKACIJA 	PRETEŽITO DOKOLIČARSKIE
5.	ŽIVOTINJSKI SVIJET	<ul style="list-style-type: none"> • DOKOLIČARSKA EDUKACIJA • ZADOVOLJSTVO • SPORTSKA REKREACIJA • NEDOKOLIČARSKI MOTIVI • DOKOLIČARSKA EDUKACIJA 	NEMATER.
6.	ZAŠTIĆENA PRIRODNA BAŠTINA	<ul style="list-style-type: none"> • ZADOVOLJSTVO • SPORTSKA REKREACIJA • NEDOKOLIČARSKI MOTIVI 	MATERIJALNE
7.	ZAŠTIĆENA KULTURNO-POVIJESNA BAŠTINA	<ul style="list-style-type: none"> • DOKOLIČARSKA EDUKACIJA • ZADOVOLJSTVO • NEDOKOLIČARSKI MOTIVI 	STVORENE
8.	KULTURA ŽIVOTA I RADA	<ul style="list-style-type: none"> • DOKOLIČARSKA EDUKACIJA • ZADOVOLJSTVO • NEDOKOLIČARSKI MOTIVI 	DORAĐENE
9.	ZNAMENITE OSOBE I POVIJESNI DOGAĐAJI	<ul style="list-style-type: none"> • DOKOLIČARSKA EDUKACIJA • NEDOKOLIČARSKI MOTIVI 	MATERIJALNE
10.	MANIFESTACIJE	<ul style="list-style-type: none"> • ZADOVOLJSTVO • DOKOLIČARSKA EDUKACIJA • NEDOKOLIČARSKI MOTIVI 	ND*
11.	KULTURNE I VJERSKE USTANOVE	<ul style="list-style-type: none"> • ZADOVOLJSTVO • DOKOLIČARSKA EDUKACIJA • NEDOKOLIČARSKI MOTIVI 	
12.	PRIRODNA LJEČILIŠTA	<ul style="list-style-type: none"> • ODMOR I OPORAVAK • SPORTSKA REKREACIJA • ZADOVOLJSTVO • NEDOKOLIČARSKI MOTIVI 	
13.	SPORTSKO-REKREACIJSKE GRAĐEVINE I TERENI	<ul style="list-style-type: none"> • SPORTSKA REKREACIJA • ZADOVOLJSTVO • NEDOKOLIČARSKI MOTIVI 	
14.	TURISTIČKE STAZE, PUTOVI I CESTE	<ul style="list-style-type: none"> • SPORTSKA REKREACIJA • ODMOR I OPORAVAK • DOKOLIČARSKA EDUKACIJA • ZADOVOLJSTVO • NEDOKOLIČARSKI MOTIVI 	
15.	ATRAKCIJE ZBOG ATRAKCIJA	<ul style="list-style-type: none"> • SPORTSKA REKREACIJA • DOKOLIČARSKA EDUKACIJA • ZADOVOLJSTVO 	
16.	TURISTIČKE PARAATRAKCIJE	NEDOKOLIČARSKI MOTIVI	

* NEDOKOLIČARSKIE ATRAKCIJE (PARAATRAKCIJE)

**Obrazovanje isključivo zbog osobnog zadovoljstva

***Redovno obrazovanje nezavrsna putovanja ili prevoz transkit i sl.

Slika 1. Osnovna funkcionalna klasifikacija turističkih atrakcija (Autor: E. Kušen)

Izvor: Kušen, E. (2002) Turistička atrakcijska osnova, Institut za turizam, Zagreb.

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA

HR

Kulturni putovi

Rangerov lepoglavski put

VEZA:
RANGEROV HRVATSKO-SLOVENSKI PUT

HRVATSKA

Dobro došli!

Upozorenje: crkve Rangerovog lepoglavskog puta mogu se razgledati iznutra samo uz predhodnu najavu i dogovor.
 Informacije: Ured Turističke zajednice Lepoglava,
 Radnim danom od 9 - 14 sati. Telefon: + 385 + (042) 791-670
 42250 LEPOGLAVA, Trg Prvog hrvatskog sveučilišta 3.
 Izdavač: Turistička zajednica Lepoglave, 1996
 Projekt: E. Kušen. Foto: M. Čolić. Priprema: Mdva. Tisk: Letis

Slika 2. Automobilski turistički put "Rangerov lepoglavski put"
 Izvor: Prospekt "Rangerov lepoglavski put", Turistička zajednica Lepoglave, Lepoglava, 1996.

A. za kretanje motornim prometom

1. Za osobne automobile i autobuse

- panoramske ceste
- automobilski turistički putovi
- turističke vinske ceste
- automobilski turistički itinerari

2. Za ostala motorna prometala

- linije panoramskih vlakova
- linije vlaka
- linije za kočije (uvjetno motorno vozilo)
- linije panoramskih brodova
- linije turističkih brodica
- uzletišta za panoramske avione i helikoptere
- uzletišta za zmajeve s motorom
- uzletišta za balone na topli zrak

B. za ostala kretanja

1. pješački putovi

- planinarski putovi
- speleološki putovi
- romarski (hodočasnički) putovi
- kulturni putovi
- vinske staze
- poučne staze
- zdravstveno-rekreacijski putovi i staze
- ostali pješački putovi i staze

2. biciklistički putovi i staze

- komunikacijski biciklistički itinerari
- atrakcijski biciklistički itinerari

3. ostali putovi i staze

- konjičke staze

- skijaške staze (skijaško trčanje, turno skijanje)
- penjački smjerovi
- veslački smjerovi
- uzletišta zmajeva i padobrana

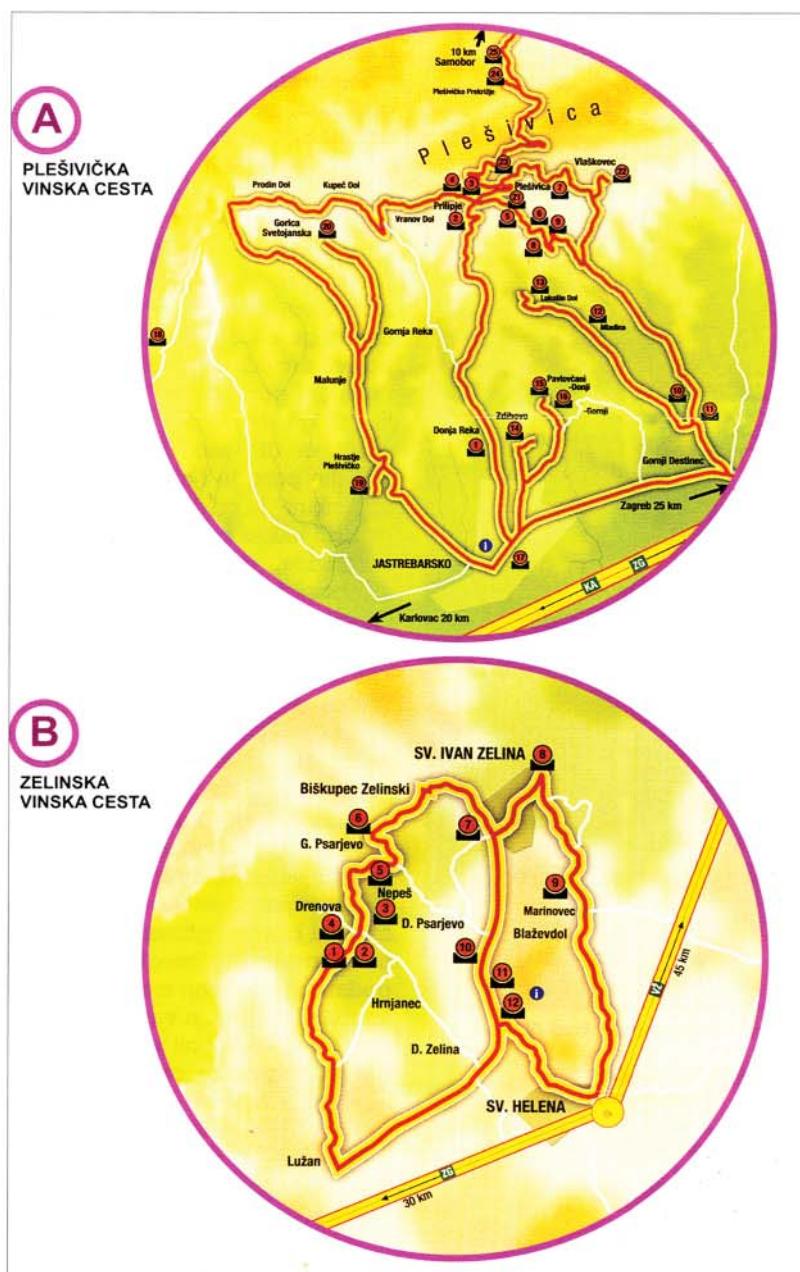
4. "Zeleni putovi"

- splet pješačkih, biciklističkih, konjičkih i veslačkih putova i staza

4. Turističke staze, putovi i ceste kao turistički proizvodi

Svaka prava turistička staza, put ili cesta predstavlja turistički proizvod. Stoga oni moraju biti stručno utemeljeni i institucionalizirani. Prije svega, takav turistički proizvod mora imati svog nositelja, u pravilu

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA

*Slika 3. Shematski prikaz "plešivičke" i "zelinske" vinske ceste*

Izvor: Sustav obilježavanja i interpretacije turističkih atrakcija Zagrebačke županije, Institut za turizam, Zagreb, 2003., str. 49

udrugu, koja brine o njegovu planiranju, projektiranju, uređenju, opremanju, obilježavanju, promoviranju i održavanju. Te turističke prometnice i itinerari nisu još standar-dizirani pa na tom području vlada veliko šarenilo, osobito glede njihova obilježavanja, pri čemu su jedino za obilježavanje planinarski putevi utvrđeni čvrsti standardi.

U našim prostorima, neki turistički putovi imaju tradiciju preko

sto godina, dok su drugi tek u fazi nastajanja, što izaziva sadržajne i terminološke nejasnoće. Stoga će se u nastavku navesti nekoliko natuknica, koje bi u takvim slučajevima mogle biti od pomoći.

Svaka tehnički ispravna cesta može zadovoljiti tranzitne potrebe turista i izletnika, ali samo neke od cesta, koje prolaze kroz slikovite predjele, mogu dobiti atribut **panoramske ceste**. Uz takve ceste

valja urediti stajališta automobila pokraj vidikovaca te pokraj eventualnih usputnih izvora i drugih turističkih atrakcija te uz njih postaviti interpretacijske ploče. Nadalje, panoramsku cestu valja odgovarajuće obilježiti, unijeti u turističke karte i za nju tiskati odgovarajući promotivni materijal.

Automobilski turistički putovi smatraju se tematskim turističkim putovima (kulturna, povijest, priroda, rekreacija i sl.), koji se kontinuirano i sustavno obilježavaju za potrebe obilaska osobnim automobilem te se razlikuju od automobilskih turističkih itinerara. Kao primjer, navodi se Rangerov lepoglavski put (slika 2.) koji obuhvaća obilazak automobilem pet crkava u Lepoglavi i okolicu što ih je oslikao poznati barokni slikar Ivan Ranger.

Vinske turističke ceste su u Europi rasprostranjena vrsta automobilskih turističkih putova pa se zbog toga one ovdje posebno izdvajaju. Za osnivanje svake nove vinske ceste, kao i za daljnje održavanje postojećih, treba izraditi odgovarajući projekt. Ploča na početku vinske ceste predstavlja simboličnu portu vinske ceste te mora objediniti dvije funkcije – logo s tekstrom dobrodošlice i plan kretanja područjem vinske ceste.

Automobilski turistički itinerari predstavljaju tematske programe automobilskog obilaska određenih vrsta turističkih atrakcija, kao primjeric:

- dvorci i perivoji
- sakralni spomenici kulture
- očuvane urbane i ruralne cjeline
- crkvice na vrhovima brežuljaka (vidikovci)
- arheološka nalazišta
- »kulturne inspekcije«
- zaštićeni dijelovi prirode
- ribnjaci
- geomorfološki objekti
- vidikovci
- planinarski domovi dostupni automobilom
- mlinovi - vodenice
- očuvana ruralna arhitektura
- muzeji i galerije
- opći kulturni itinerari
- radionice starih obrta
- svetišta i prošteništa
- vinski podrumi

Hrvatska cestovna baština



Slika 4. Obilježavanje početaka skromne vinske ceste kod Novog Vinodolskog

Foto: E. Kušen (Primorsko-goranska, str. 66)

- rekreacijska područja
- stijene za penjanje
- memorijalni objekti i područja i slično.

Riječ je o obilasku turističkih atrakcija nacionalne i županijske, a ponekad i niže razine. Ti se itinerari posebno ne obilježavaju, ali na cestama mora postojati dovoljno odgovarajućih oznaka standardne signalizacije, koje omogućavaju nesmetanu realizaciju tih itinerara. Uz lokalitete koji se posjećuju moraju biti postavljene interpretacijske ploče. Svaki automobilski turistički itinerar predstavlja mali projekt koji valja uobličiti u prospekt ili samo letak koji obvezno sadrži naslov itinerara, kartografski prikaz kretanja, opis značajki lokaliteta koji se obilaze, pregled usputnih ugostiteljskih i drugih ser-

visnih sadržaja te druge korisne informacije.

Panoramski brodovi su u drugim zemljama uobičajeni te plove uz značajnija turistička mjesta po moru, jezerima i rijekama. Hrvatska za njih ima odlične uvjete – more, Dunav, Savu i Dravu.

Prijevoz posjetitelja **brodicama** predstavlja dugotrajnju pojavu na hrvatskom primorskom prostoru i ima dugu tradiciju. Međutim, ta se pojava previda i zanemaruje. Takva kretanja gostiju po užoj i široj turističkoj destinaciji predstavljaju značajan dio turističke izvanpansionske ponude i čine boravak sa držajnjim i privlačnjim. Postoje različiti nazivi za takva plovila, kao primjerice, »morski taxi«, »morski autobus« i sl. Veličina i udobnost tih brodova međusobno se znatno razlikuju. U očekivanju primjerenije klasifikacije tih plovila u nastavku će se za sva ta plovila, koristiti naziv »brodica«. Na slici 5. prikazan je, primjerice, itinerar oplovljavanja otoka Raba brodicom.

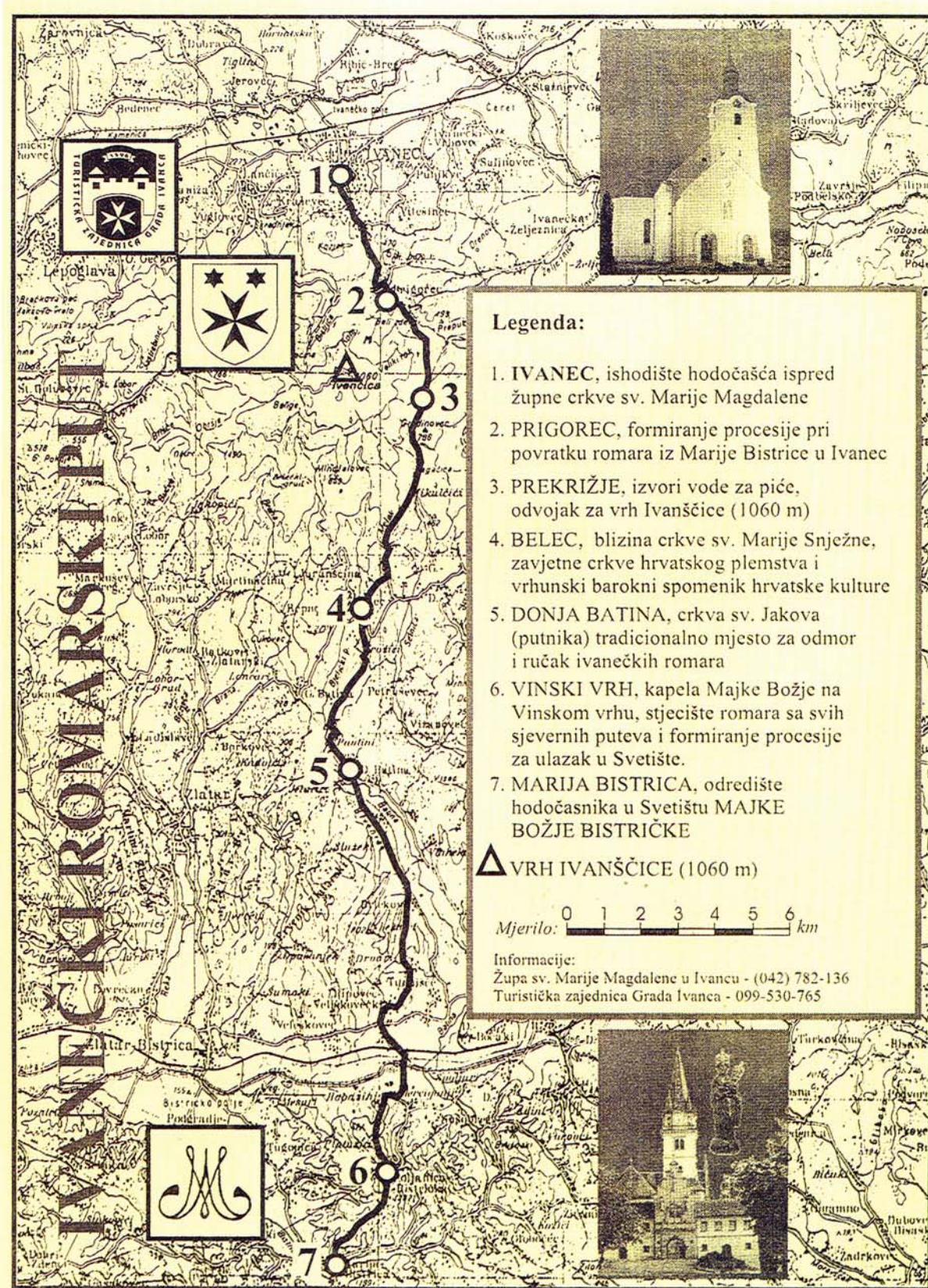
Planinarski putovi su se u Hrvatskoj počeli trasirati pred sam kraj 19. stoljeća, zatim su se nastavili razvijati između dva svjetska rata, da bi svoj optimum, s obzirom na okruženje, dosegli pedesetih godina dvadesetog stoljeća. Danas su manjim dijelom zapušteni, osobito oni dijelovi koji se podudaraju s moderniziranim cestama. Što se



Slika 5. Primjer itinerara za plovidbu brodicom oko otoka Raba prikazan na panou u luci

Foto: E. Kušen (Primorsko-goranska, str. 70.)

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA



Slika 6. Hodočasnički put "Ivanečki romarski put"

Izvor: Letak "Ivanečki romarski put", Turistička zajednica Grada Ivance, Ivanec, 1999.

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA

tiće obilježavanja planinarskih putova, može se konstatirati da je, s turističkog aspekta zadovoljavajuća postojeća tradicionalna planinarska tehnika obilježavanja (postoji poseban pravilnik za planinarske markacije).

Speleološki putovi povezuju ishodišta na prilaznim cestama sa speleološkim objektima do kojih treba stići pješke. Za obilježavanje takvih putova postoje uobičajene speleološke markacije, na svjetloplavom krugu nalazi se manji bijeli krug.

U Europi se ponovno oživljavaju tradicijski ***hodočasnički putovi***. Najpoznatiji od njih su oni koji se slijevaju u španjolsko svetište Santiago de Compostela, čiji samo jedan kрак, do francuske granice, iznosi oko 700 km, a neki pješke do tog odredišta putuju čak iz Pariza.

Također, povodom proslave »Velikog jubileja 2000« u Rimu, oživljen je splet hodočasničkih putova u sjevernom i srednjem dijelu Italije.

Potreba za hodočasničkim pješačkim putovima u razvijenim europskim zemljama ima dublju vjersku, civilizacijsku i kulurološku podlogu, što znači i turističku važnost u najširem pristupu. Prvi obilježeni hodočasnički put u Hrvatskoj je "Ivanečki romarski put" kojim hodočasnici tradicionalno prolaze od Ivanca do Marije Bistriće (slike 6. i 7.)

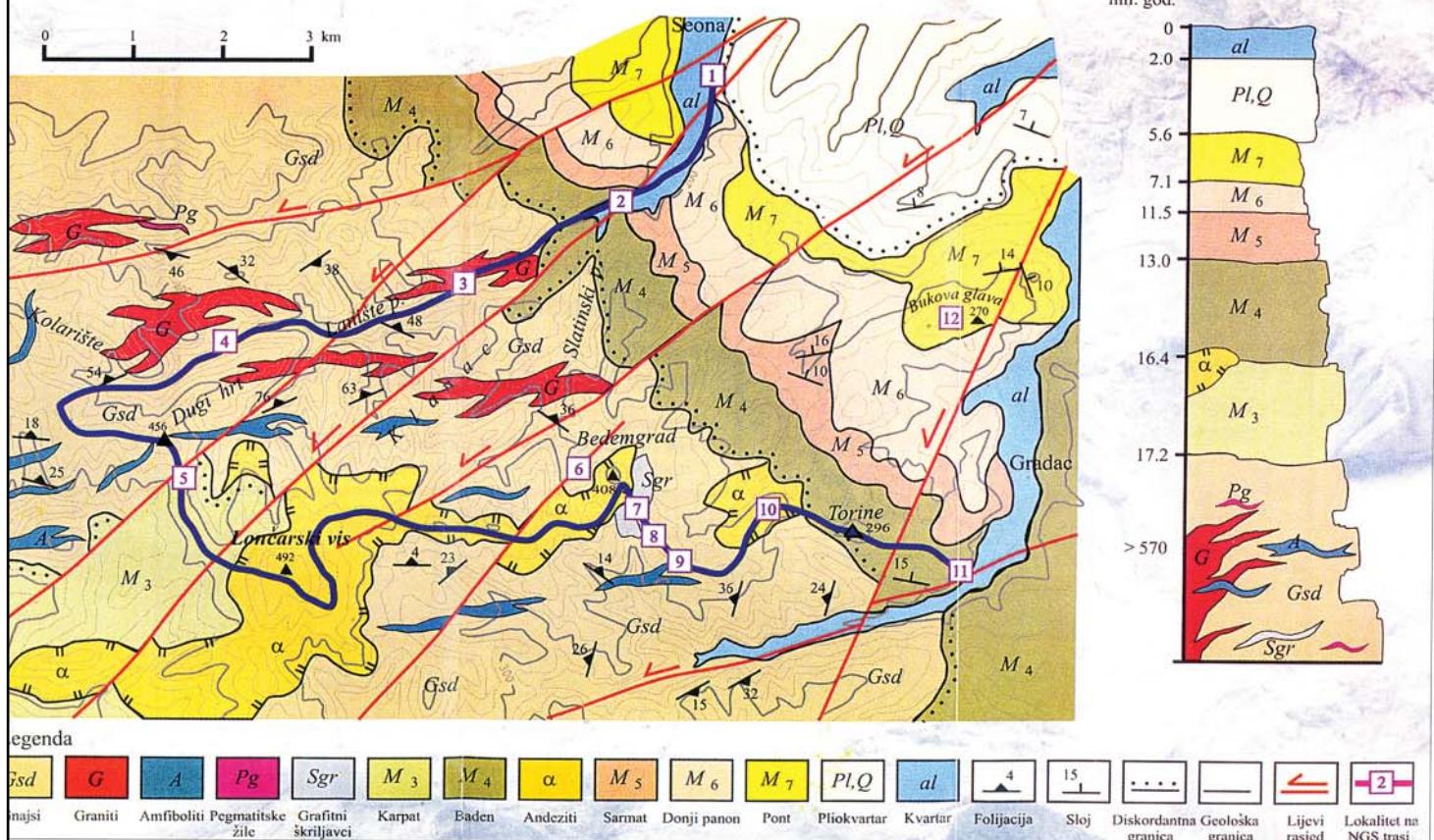


Slika 7. Početna oznaka "Ivanečkog romarskog puta" kod župne crkve u Ivancu.

Foto: E. Kušen

vis. Inicijativa za kulturne puteve i staze u pravilu dolazi od ljudi koji se bave zaštitom spomenika kulture ili iz obrazovnih institucija i muzeja.

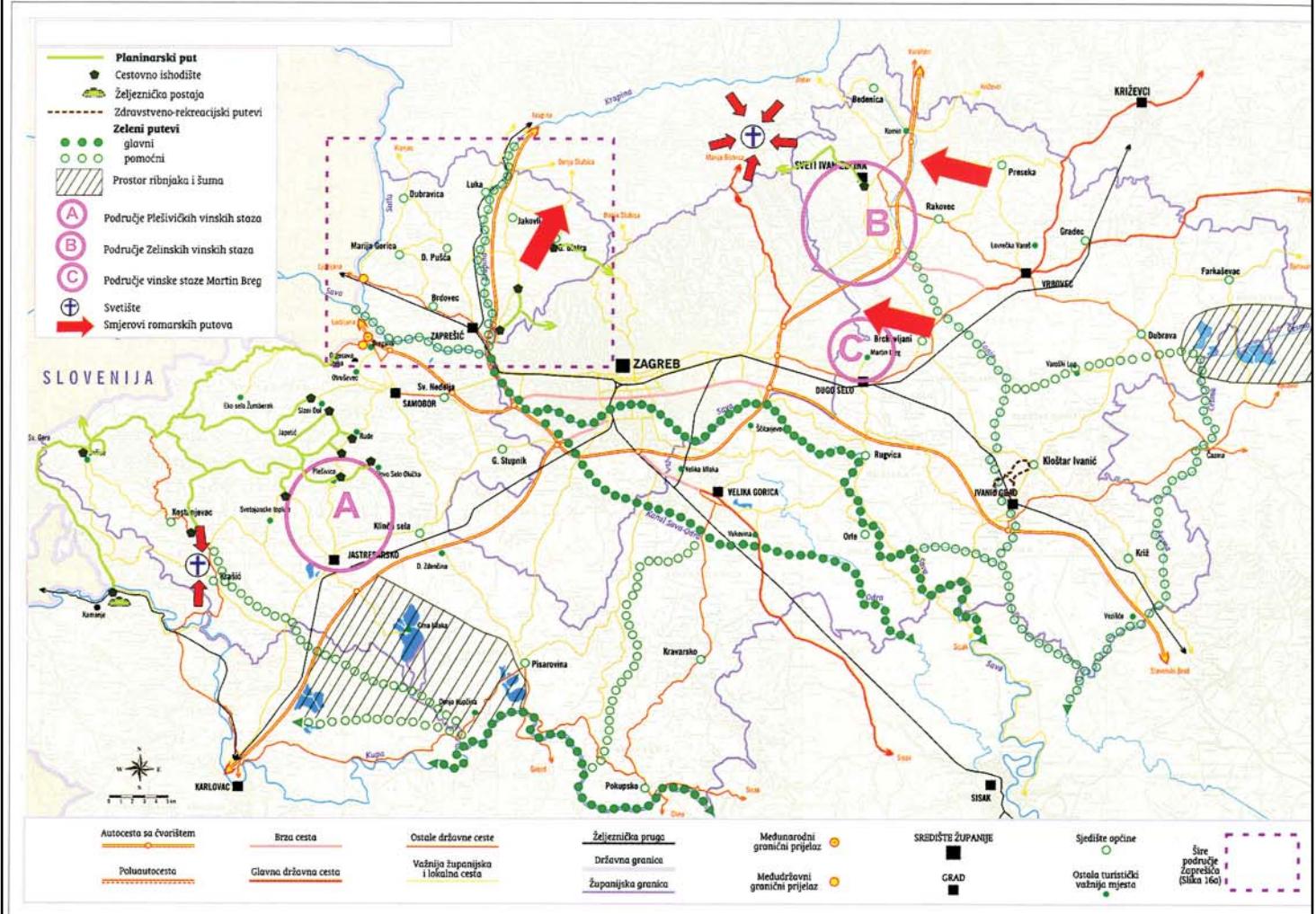
Geološka karta područja NGS



Slika 8. Primjer poučne staze "Našička geološka staza"

Izvor: Vodič "Našička geološka staza", Planinarsko društvo "Krnđija" Našice i Zavod za naravne znamenitosti i turizam Republike Hrvatske, 2000.

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA



Slika 9. Prijedlog zelenih putova s ostalim sustavima nemotornoga kretanja na području Zagrebačke županije i Grada Zagreba

Izvor: Sustav obilježavanja i interpretacije turističkih atrakcija Zagrebačke županije, Institut za turizam, Zagreb, 2003., str. 54.

Vinska staza je pješačka inačica vinske ceste, a poglavito služi za pješačenje vinorodnim krajem gostiju koji u njemu borave ili ga samo izletnički posjećuju. Vinska staza, osim osnovne enogastronomске, objedinjuje nekoliko funkcija, kao što su osobito sportsko-rekreacijska i edukacijska funkcija. Zbog toga ona većim dijelom prolazi stazama i puteljcima koji obiluju vidikovcima, različitim sadržajima lokalne i regionalne prirodne i kulturne baštine te sadržajima kulture života i rada lokalnog stanovništva.

Za organiziranje **poučne staze** potrebno je prethodno izraditi odgovarajući elaborat, jer se radi o

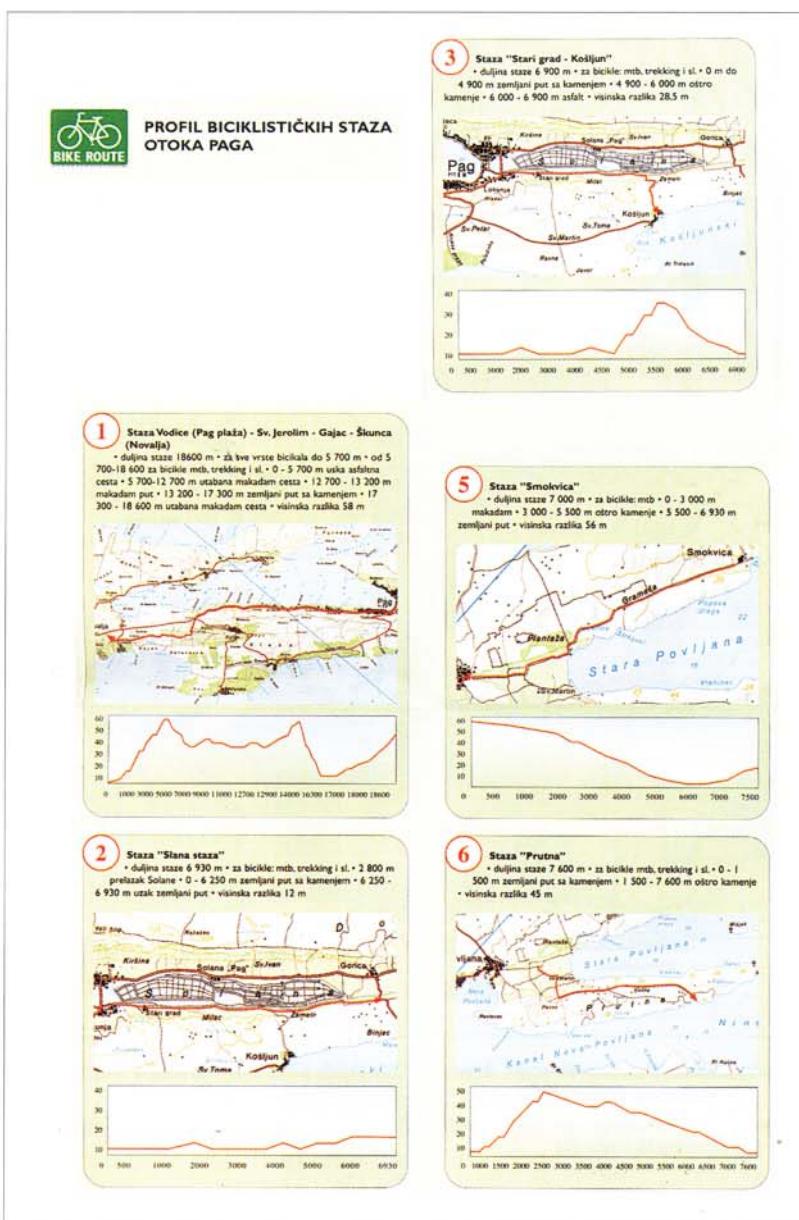
edukacijskom objektu vezanom uz određenu temu, prirode ili društva. Sustav obilaska poučne staze, njeno obilježavanje i osobito interpretacija njenih sastavnica, rješavaju se spomenutim elaboratom. Za primjer se na slici 8. prikazuje poučna staza na geološku temu "Našička geološka staza".

Prema teorijskim postavkama, osobito američkoj praksi, **zeleni putovi** nisu prilagodene cestovne prometnice za kretanje pješaka i biciklista, nego autonomni pojasevi zelenila, koji izlaze iz središta gradova i u kojima se isprepliću staze i putovi za pješake, bicikliste, konjanike pa i veslače ako zeleni put sadrži i vodene površine.

U Europi je ta definicija reducirana na obvezu da su »zeleni putovi« namijenjeni isključivo nemotornom kretanju posjetitelja. To su strukture velikih mjerila i ovise o očuvanim prirodnim koridorima. Na slici 9. pokazana je analiza mogućnosti organiziranja i uređenja zelenih putova na području Zagrebačke županije i Grada Zagreba.

Pod uobičajenim nazivom **biciklističke staze** razumijevaju se posebno izvedene prometnice namijenjene isključivo kretanju bicikala. One se, u pravilu grade u blizini većih gradova ili u okviru sportsko-rekreacijskih kompleksa, te predstavljaju najsigurnije dioni-

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA



Slika 10. Profili biciklističkih staza otoka Paga

Izvor: Sustav obilježavanja i interpretacije turističkih atrakcija Zadarske županije, Institut za turizam, Zagreb, 2003., str. 73.

ce u okviru cijelovitih turističkih biciklističkih itinerara.

U **biciklističke itinerare** pak, osim biciklističkih staza, integriraju se ceste sa slabijim automobilskim prometom, poljski i šumske putevi te različite vrste pješačkih putova i staza. To ne podrazumijeva puštanje vozača brdskih bicikala na uske planinarske staze ili na druge pješačke staze i puteve gdje bi se na taj način mogla ugroziti sigurnost pješaka. S obzirom na osnovne turističke funkcije koje

mogu imati, biciklistički itinerari se dijele u dvije osnovne skupine:

- komunikacijski (tranzitni) biciklistički itinerari i
- atrakcijski (rekreacijski) biciklistički itinerari.

Međunarodni biciklistički itinerari, koji prolaze Hrvatskom, na vrlo globalnoj su razini, utvrđeni u okviru posebnog izvještaja RZ Alpe-Jadran 1992. godine. Međutim, ti itinerari danas više nisu aktualni jer prolaze i dijelovima vrlo frekventnih državnih cesta. Ti se

biciklistički pravci, u kasnijem postupku, moraju, na razini trasa, aplicirati uz konkretne ceste i na konkretne biciklističke i pješačke staze i puteve te odgovarajuće obilježiti.

Bicikliste na komunikacijskim itinerarima valja obavijestiti o tome gdje se nalazi mehaničar za bicikle, izvore vode, zdenci i javne slavine s pitkom vodom, bitni prometni punktovi i prigodne atrakcije. Posebno treba obilježiti punktove na kojima trasa mijenja vrstu prometnice.

Atrakcijski biciklistički itinerari su konkretne trase, koje često predstavljaju motiv dolaska i izravno služe turističkim aktivnostima. To se prije svega odnosi na sportsku rekreaciju u atraktivnom ambijentu, koja istodobno čini dio sustava kretanja posjetitelja. U pravilu, atrakcijski biciklistički itinerari su osnovica turističkog doživljaja, zbog kojih bicikлизmu skloni turisti uopće dolaze u neko područje.

Do ishodišta takvih itinerara bicikli se dovoze osobnim automobilom ili se njihova ishodišta nalaze u posudionicama bicikla, do kojih turisti stižu osobnim ili javnim prijevozom. Atrakcijski biciklistički itinerari organiziraju se kao biciklističke trase, za koje se koriste:

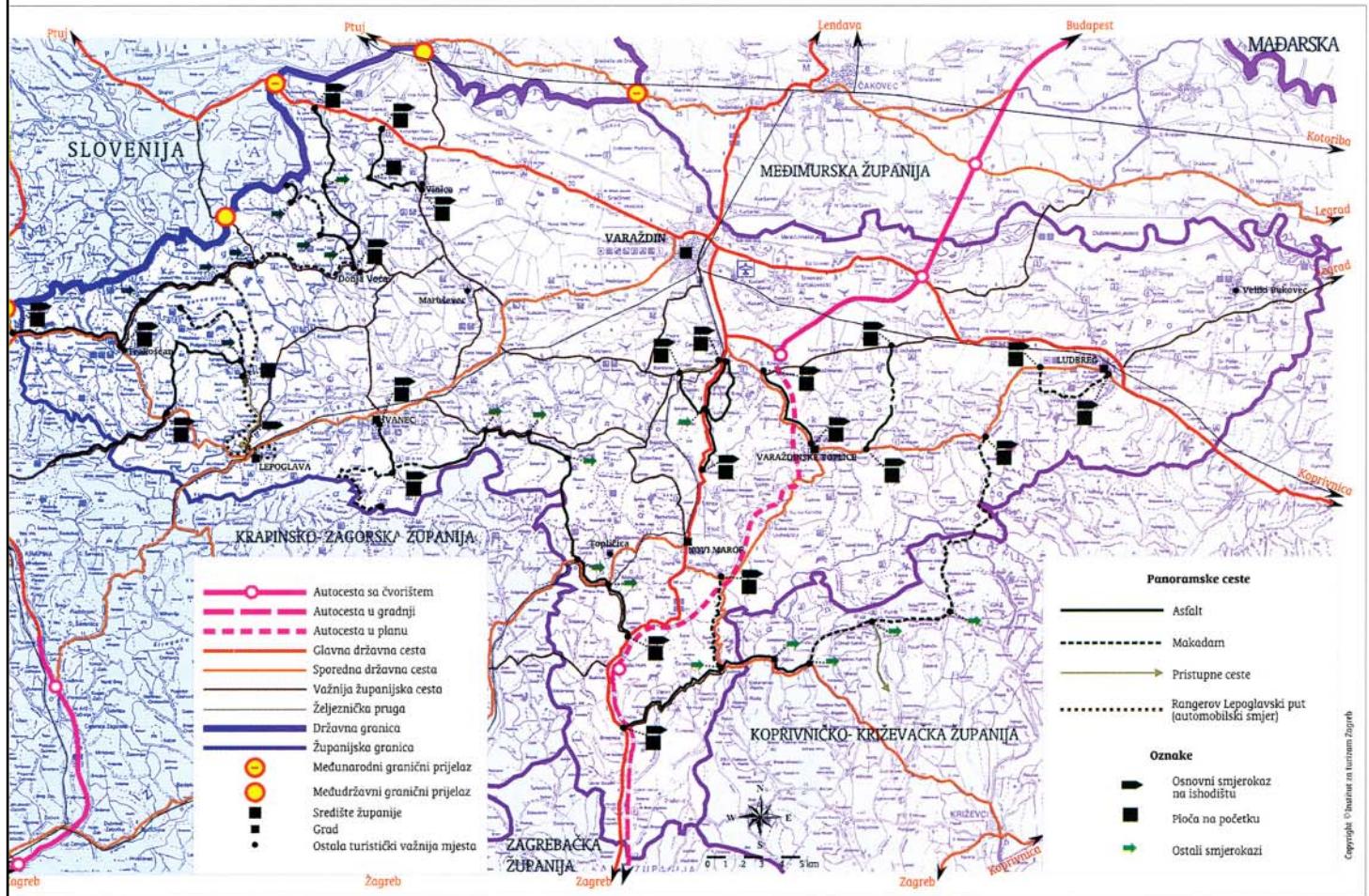
- ceste s vrlo rijetkim automobilskim prometom,
- poljski putovi,
- šumske ceste,
- posebno izgrađene biciklističke staze,
- pješačke staze i putevi (samo uz posebne uvjete).

Na pješačkim stazama i putovima, biciklisti se mogu kretati samo prema propisanim pravilima, pod uvjetom da je takvo što uopće dozvoljeno. Trase ove vrste biciklističkih turističkih itinerara moraju biti temeljito obilježene odgovarajućim znakovima, smjerokazima, i informacijskim pločama o biciklističkoj suprastrukturi. Obilježavanje biciklističkih prometnica i itinerara kod nas nije još standardizirano pa se na slici 11. prikazuje jedno od mogućih rješenja.

Ovi se itinerari dijele i prema težini biciklističke vožnje, odnosno prema vrsti bicikla koji se koriste:

- **rekreacijska vožnja**, standardni višebrzinski bicikli za asfaltirane staze, puteve i ceste te

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA



Slika 12. Prijedlog sustava panoramskih cesta Varaždinske županije

Izvor: Sustav obilježavanja i interpretacije turističkih atrakcija Varaždinske županije, Institut za turizam, Zagreb, 1999., str. 31.

- *avanturistička vožnja*, terenski bicikli (mountain bike) za brdske i druge neuređene staze i putove.

Skijaške staze valja podijeliti na skijaške piste i staze za skijaško trčanje, ali u novije vrijeme u razvijenim zemljama sve veću popularnost doživljava *turno-skijanje*. Staze za skijaško trčanje, iako se mogu u sezoni snijega urediti na gorskom dijelu cijele zemlje, predmet su lokalnog organiziranja i korištenja. Turno-skijanje, kao i planinarenje, zahtijeva veća prostranstva.

5. Županijski planovi

U velikoj turističkoj destinaciji, kao što je primjerice područje županije, u pravilu se pojavljuje veći broj turističkih staza, putova i cesta koji svojom brojnošću i međusobnim prožimanjem, pozitivno sinergično djeluju na ukupnu

atraktivnost županije. Svaka županija, s obzirom na svoje geografske značajke, ima u tom smislu druga rješenja, što se u nastavku ilustrira primjerom Varaždinske i Primorsko-goranske županije, na slikama 12. i 13.

6. Zaključak

Turističke staze, putovi i ceste turističke su atrakcije i zbog toga su od vitalne važnosti za turističko gospodarstvo, međutim, to su i prometnice kojima treba i pomoći prometnih stručnjaka.

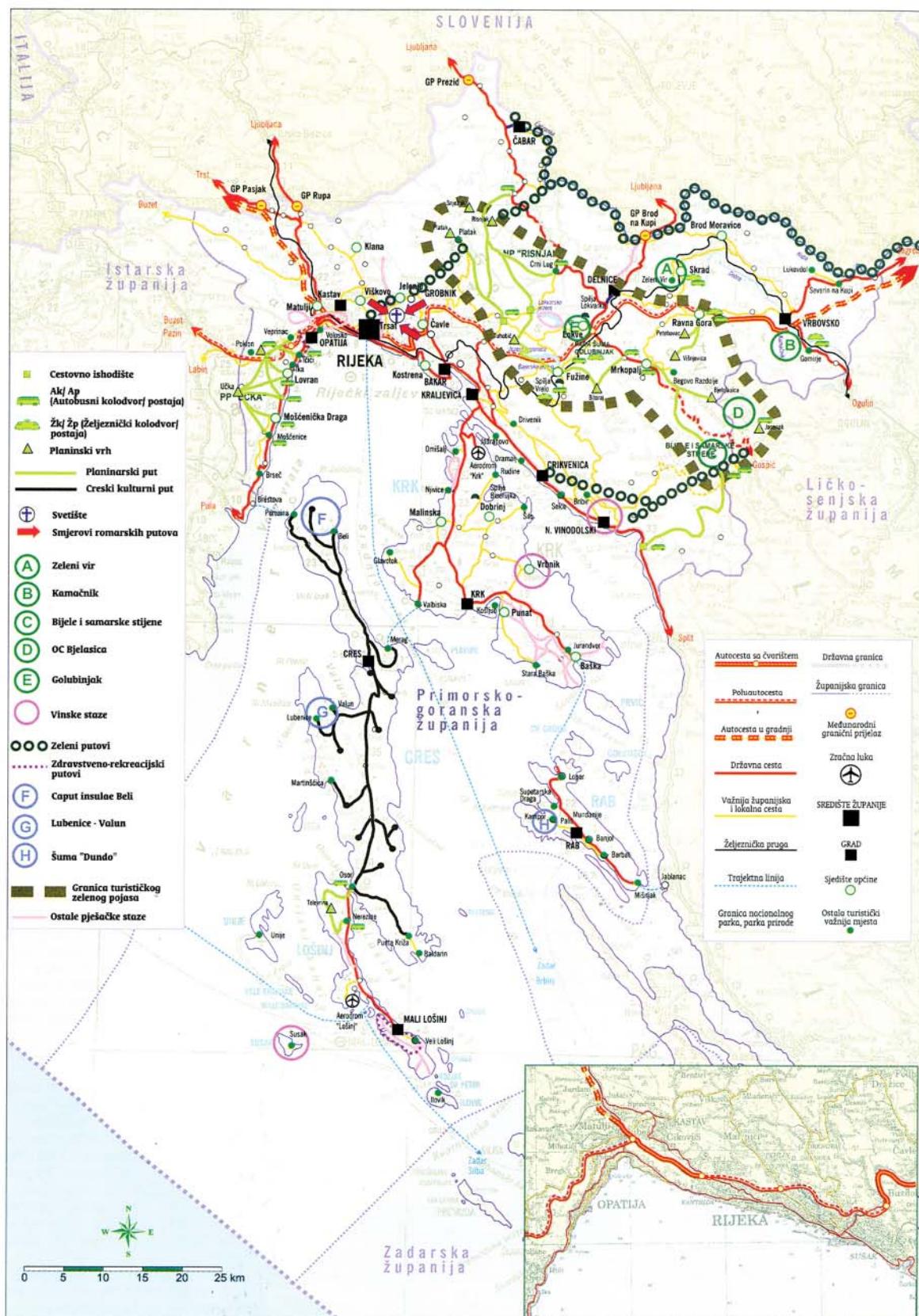
Literatura

- Little, C.E. (1990) Greenways for America, The Johns Hopkins University Press, Baltimore and London.
 - Kušen, E. (1990) Greenways - zeleni putovi u budućnost, Ugostiteljstvo i turizam, vol. 38., br. 1, Zagreb, str. 51.
 - Biciklističke prometnice (1991) Radna zajednica Alpe-Jadran, I. komisija za

prostorno uređenje i zaštitu okoliša, izdanje na hrvatskom jeziku, Ministarstvo graditeljstva i zaštite okoliša Republike Hrvatske, Zagreb.

- Kušen, E. (1994) Bicikl, prometno i rekreacijsko sredstvo, Turizam, vol. 42. br. 11-12., Zagreb, str. 203-208.
 - Klarić, Z., Kušen, E. (1999) Sustav obilježavanja i interpretacije turističkih atrakcija Varaždinske županije, Institut za turizam, Zagreb.
 - Poljak, Ž. (2001) Hrvatske planine, Golden marketing, Zagreb.
 - Kušen, E. (2002) Turistička atrakcijska osnova, Institut za turizam, Zagreb.
 - Klarić, Z., Kušen, E., Kovačević, M. (2003) Sustav obilježavanja i interpretacije turističkih atrakcija Zagrebačke županije, Institut za turizam, Zagreb.
 - Klarić, Z., Kušen, E., Kovačević, M. (2003) Sustav obilježavanja i interpretacije turističkih atrakcija Primorsko-goranske županije, Institut za turizam, Zagreb.
 - Klarić, Z., Kušen, E., Kovačević, M. (2003) Sustav obilježavanja i interpretacije turističkih atrakcija Zadarske županije, Institut za turizam, Zagreb
 - The European Greenways, Good Practice Guide (2003) European Commission, <http://www.aevv-egwa.org>

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA



*Slika 13. Prijedlog sustava pješačkih turističkih putova u Primorsko-goranskoj županiji
Izvor: Sustav obilježavanja i interpretacije turističkih atrakcija Primorsko-goranske županije, Institut za turizam,
Zagreb, 2003., str. 73.*

102

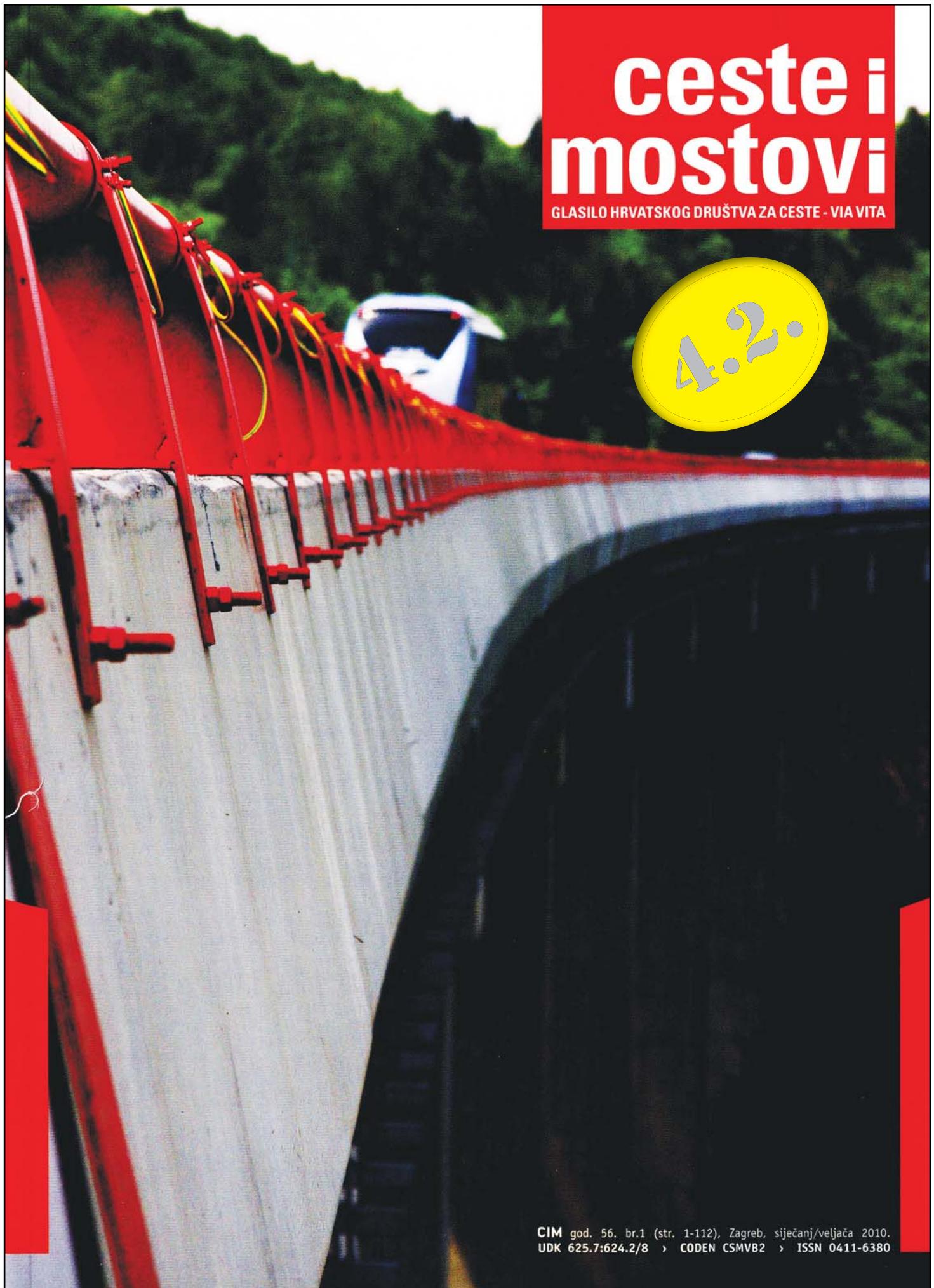
CESTE I MOSTOVI

ceste i mostovi

GLASILO HRVATSKOG DRUŠTVA ZA CESTE - VIA VITA

4.2.

CIM god. 56. br.1 (str. 1-112), Zagreb, siječanj/veljača 2010.
UDK 625.7:624.2/8 > CODEN CSMVB2 > ISSN 0411-6380

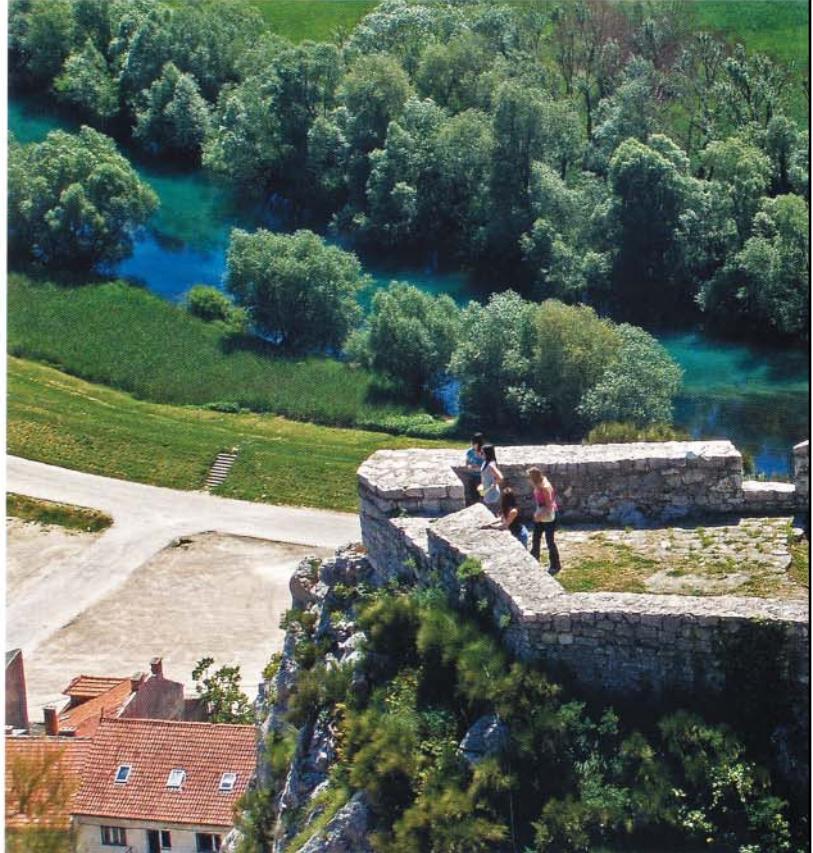


ZAŠTITA OKOLIŠA

Stručni članak / Professional paper
UDK 625.711:634.0.1

dr. sc. Eduard Kušen, dipl. ing. arh.

“ZELENI PUT”, HRVATSKA EKOLOŠKA MAGISTRALA



Podno Kninske tvrđave

68

Sažetak

U razvijenim zapadnim zemljama, osobito u SAD, „zeleni putovi“ se uređuju kao sredstvo povezivanja zelenih površina u gradovima sa slobodnim izvogradskim pre-djelima. U Hrvatskoj je posljednjih deset godina pripreman sličan projekt pod nazivom „Zeleni put“ - hrvatska ekološka magistrala, koji bi trebao povezati slovensku granicu kod Zaprešića s morskim priobaljem kod Šibenika.

CIM god. 56. br. 1 (str. 68-73), Zagreb, siječanj/veljača 2010.

1. Uvod

„Zeleni putovi“ su koridori koji povezuju zelene površine u gradovima poglavito s izvogradskim slobodnim prostorom, u kojima se višezačno isprepliću rekreacijska, prometna i zaštitna (priroda, krajobraz, spomenici prirode i spomenici kulture) namjena. Riječ je o ozelenjenim koridorima uzduž vodotoka, narušenih prometnicama i prirodnih prolaza koji dočiju prirodne i kulturne atrakcije.

Oni predstavljaju pojas kojim prolazi splet različitih turističkih prometnica, primjerice, pješačkih, biciklističkih, konjičkih, veslačkih, prometnica za zaprežna vozila i slično, ali nikako za vozila na motorni pogon.

„Zeleni put“ („Green way“), u pravilu se razvija uz logistički put, kojim mogu pristupiti interventna vozila, poglavito vozila prve (medicinske) pomoći. Čine ga pješačke, biciklističke ili konjičke prometne trake, odnosno odvojene pješačke, biciklističke, konjičke ili veslačke staze. U pojasu „Zelenog puta“ se nalaze i potrebitni logistički sadržaji, pojedinačni sportsko-rekreacijski sadržaji, različite usputne turističke atrakcije, odmorišta i zelene oaze, razmješteni prema značajkama prostora i prema procijenjenim neophodnim međusobnim minimalnim udaljenostima.

U Hrvatskoj je 2009. godine završena studija za osnivanje i uređenje prvog hrvatskog zelenog puta, studija Sportsko-rekreacijski sadržaji i programi uz trasu „Zeleni put“, hrvatska ekološka magistrala.

2. Ideja o hrvatskom „Zelenom putu“

Ideja o projektu „Zeleni put“ u Hrvatskoj, sada već ima i svoju povijest, od osnivanja udruge „Zeleni put“ (2000) i koncipiranja sinopsisa za razradu projekta spleta turističkih staza koje povezuju kontinentalnu i primorsku Hrvatsku, s ambicijama proširenja na Sloveniju i Bosnu i Hercegovinu, pa do sadašnjih konkretnih akcija u



tijeku, od kojih se posebno naglašava utvrđivanje konačne glavne trase "Zelenog puta", hrvatske ekološke transverzale.

Tijekom 2002. Udruga je ostvarila niz kontakata s dijelom relevantnih predstavnika na terenu središnje Hrvatske i Unsko-sanskog kantona u BiH-a, koji su rezultirali izrazima podrške ali i konkretnim prijedlozima trasa „Zelenog puta“ preko njihovog područja.

Cilj projekta je uspostaviti sportsko-turistički put kontinentalno-mediterranska Hrvatska, koji bi većim dijelom prolazio kroz područje od posebne državne skrbi Republike Hrvatske. Temeljna ideja je definirati trasu puta koristeci postojeće neasfaltirane (makadamske) seoske putove, šumske staze i riječne nasipe. Potom bi se kretalo pješice i ekološki prihvatljivim prijevoznim sredstvima – biciklima, konjima i kočijama.

Isto tako, cilj je potaknuti gospodarski razvoj (temeljen na znanstveno-razvojnim projektima) krajeva kroz koje put prolazi, osmišljanjem ponude karakterističnih autohtonih proizvoda i usluga.

„Zeleni put“ je multidisciplinarni projekt eko-edukativno-turističko-sportskog spleta staza koje prolaze kroz različite geografske i klimatske zone na kojem će se korisnici upoznati s izuzetnom etnografskom, kulturnom, biološkom i krajobraznom raznolikošću ovog dijela Europe. Definirana trasa puta uključuje svojim značajnim dijelom nerazvijene i izolirane krajeve Hrvatske, omogućujući lokalnom stanovništvu da postanu aktivni subjekti, pridonoseći cjelini sadržaja proizvodnjom i prodajom autohtonih proizvoda i usluga uz vrednovanje i poštivanje kulturno-povijesnog nasljeđa krajeva kroz koje prolazi.

Približno na svakih dvadesetak kilometara predviđana su odmorišta s prenoćištimi i prehranom kao i sa skloništima za životinje, što će dodatno motivirati lokalno stanovništvo da razvija i koristi svoje kapacitete za turističku ponudu (seoski turizam). Na taj će se način potaknuti i obnavljanje zapuštenih starih objekata s ciljem njihove rekonstrukcije, očuvanja i doživljaja autohtone arhitekture (kako se nekad živjelo).

Svi novoizgrađeni i obnovljeni objekti bili bi uklopljeni u prirodnji okoliš s inovativnim rješenjem očuvanja okoliša i održivog razvoja, čime bi se i lokalnom stanovništvu pokazala prednost korištenja prirodnih resursa (izvori pitke vode, korištenje solarnih kolektora, korištenje otpadne biomase, sl.) i mogućnosti njihova očuvanja. U sklopu odmorišta formirali bi se informativno-obrazovni centri kao i centri ekološke (organske) poljoprivrede.

3. Prilog definiranju "Zelenih putova" u Hrvatskoj

Tek kada se pristupilo utvrđivanju trase postalо je jasno da za tu zadaću nije dovoljna primjena nekoliko opće dostupnih definicija i objašnjenja koja se za ovu vrstu prometnica nude. Odmah valja naglasiti da "Zeleni put" nije turistički itinerer, već kontinuirana turistička tematska prometnica za kretanje pješaka, biciklista, jahača, veslača i drugih posjetitelja na nemotorni pogon.

3.1 Odnos "Zelenog puta" i cestovne mreže

S jedne strane, "Zeleni put" obuhvaća kretanje posjetitelja, pješke, na biciklu, konju ili magarcu te kočijom ili čamcem na vesla, a nikako motornim vozilima (automobil, motor i slično), s druge strane, na terenu za pješačko-biciklističko-jahački promet, u pravilu, ne postoje specijalizirane prometnice, niti je realno za očekivati da će se takove urediti (potrebno je posebno zemljiste - posebna katastarska čestica te opsežni i skupi građevinski radovi).

- Mnogo je izglednije da će za takove svrhe poslužiti uredeni poljoprivredni putovi, uredeni šumski putovi i ceste, vodoprovredne prometnice, lokalne i pojedine županijske ceste s malim automobilskim prometom.
- Ovi putovi i ceste, s malim motornim prometom, su za funkciranje "Zelenog puta" važni iz dva razloga, da optimalno pogoduju kretanju pješaka, biciklista, jahača, veslača i zaprežnih vozila – kočija, ali istovremeno da pružaju logističku potporu "Zelenom putu", primjerice, za slučaj potrebe dolaska motornih servisnih vozila, poglavito hitne medicinske pomoći, ali i za opskrbu odmorišta.
- Mreža ovih putova i cesta je oslonjena na viši cestovni sustav te pruža velike mogućnosti za priključivanje na javni cestovni sustav i za etapno obilaženje "Zelenog puta".



Rimski Burnum kod Ivoševaca – NP Krka

ZAŠTITA OKOLIŠA



Savski nasip kod Zaprešića



Rastoke kod Slunja



Samoborski Otok – skela na Savi



Rafting na Savi kod Podsuseva

d. Zaključak: Trasu "Zelenog puta" čini niz dijelova odabranih prometnica, koje mogu služiti za kretanje posjetitelja po načelima "Zelenog puta". Glavna trasa "Zelenog puta" mora biti izravno oslonjena na mrežu uredenih rekreacijskih putova (u nacionalnim parkovima, park šumama i drugim dijelovima zaštićene prirode te javnih parkova, sportsko-rekreacijskih kompleksa i turističkih kompleksa), uredenih poljskih putova, uredenih šumskeputova ili cesta, vodoprivrednih prometnica (uz rijeke, kanale, jezera), lokalnih cesta ili iznimno županijskih cesta s malim prometom motornih vozila.

Trasa "Zelenog puta" (odabrana prometnica) mora biti putem topografskih elemenata ucrtana u topografsku kartu mjerila 1:25000 (ili 1:10000, odnosno 1:5000), i tekstualno obrazložena tako da se kasnije može nedvojbeno utvrditi njen položaj na katastarskim planovima i kartama.

3.2 Odnos "Zelenog puta" prema značajkama i lokaciji okolnih turističkih atrakcija.

Glavna trasa "Zelenog puta" mora se jasno odrediti prema turističkoj atraktivnosti kraja kroz koji prolazi, kako tematski tako i prema položaju pojedinih turističkih atrakcija.

3.3 Tematski

- Prema prirodi "Zelenog puta", ekološke značajke prostora imat će najveći utjecaj na određivanje trase "Zelenog puta".
- Sličan utjecaj na trasu "Zelenog puta" će imati sportsko-rekreacijske značajke prostora s obzirom na mogućnosti kretanja posjetitelja.
- Neizravan utjecaj će imati turističke atrakcije koje predstavljaju kulturnu i prirodnu baštinu te postojeća i planirana usputna logistika, sportsko-rekreacijska, prometna i turističko-ugostiteljska.

ju kulturnu i prirodnu baštinu te postojeća i planirana usputna logistika, sportsko-rekreacijska, prometna i turističko-ugostiteljska.

3.4 Lokacijski

- Sadržaji koji se nalaze unutar pojasa "Zelenog puta" širokog 500 m, na svaku stranu od odabrane prometnice, smatraju se izravnim dijelom "Zelenog puta".
- Turističke atrakcije i turističko-ugostiteljski servisi, koji se nalaze na udaljenosti manjoj od 3 km od trase "Zelenog puta" smatraju se širim pojasmom "Zelenog puta", a na glavnu trasu "Zelenog puta" mogu biti spojeni odvojkom "Zelenog puta", te samo pješačkom, biciklističkom, jahačkom ili veslačkom stazom.
- Turističke atrakcije udaljene od 3 do 20 km od trase "Zelenog puta" smatraju se utjecajnim područjem "Zelenog puta", i s Glavnom trasom "Zelenog puta" mogu se povezivati samo odvojkom trase "Zelenog puta".
- Na "Zeleni put" mogu se priključiti i novi »zeleni putovi« sa svojim glavnim trasama, ali i pojedine samostalne pješačke, biciklističke ili jahačke staze.

3.5 Prostorno-planski

- Usklađenost s prostornim planovima
- Usklađenost s urbanističkim planovima

4. Rasplitanje "Zelenog puta"

"Zeleni put" minimalno sadrži odabrano prometnicu po kojoj se može odvijati pješački, biciklistički i jahački promet, međutim,

u pravilu, "Zeleni put" je splet koji se na pojedinim dijelovima može rasplitati na posebne pješačke, biciklističke ili jahačke staze, koje prate glavnu trasu, a može imati alternativne paralelne smjerove ili odvojke kompletnih trasa "Zelenog puta" odnosno pojedinih staza.

U pojasu ili širem pojasu "Zelenog puta" mogu se nalaziti i paralelne veslačke staze na usputnim vodotocima. To osobito ovisi o značajkama prostora određenog dijela trase "Zelenog puta", kao i o pojedinim atrakcijskim i logističkim sadržajima na "Zelenom putu".

5. Odmorišta na "Zelenom putu"

Predstavljaju uređeno zemljište namjerno odmor posjetitelja "Zelenog puta", minimlno sa skloništem od vremenskih nepogoda, pitkom vodom i zahodom, na međusobnim udaljenostima od 10 do 15 km, kada se radi o približno ravnom terenu, a na udaljenosti 2 do 4 sata hoda na brdovitom području.

6. Moguće sastavnice "Zelenog puta"

Moguće sastavnice "Zelenog puta" su prikazane na priloženom teorijskom modelu na slici 1.

6.1 Glavna trasa "Zelenog puta"

- Logistički put/cesta (crvena crta)
 - Pješačko-biciklističko-jahačka traka uz ili preko logističkog puta/ceste ili uz njih (niz zelenih ispunjenih kružića)
- 6.2 Glavni pojas "Zelenog puta" (1) – 500 m obostrano, ukupno 1000 m
- 6.3 Širi pojas "Zelenog puta" (2) – 3 km obostrano, ukupno 6 km
- 6.4 Utjecajno područje (3) – 20 km obostrano, ukupno 40 km
- 6.5 Odmorište – narančasti polukrug
- 6.6 Turistička atrakcija – crveni krug
- 6.7 Odvojak trase "Zelenog puta" istih sastavnica kao i glavna trasa
- 6.8 Pješačka, biciklistička ili jahačka staza (odvojak) – zeleni prazni kružići
- 6.9 Veslačka staza (odvojak) – plavi prazni kružići
- 6.10 Zelena oaza – posjetiteljski centar – visitor center "Zelenog puta"
- 6.11 Planirani sportsko-rekreacijski sadržaji

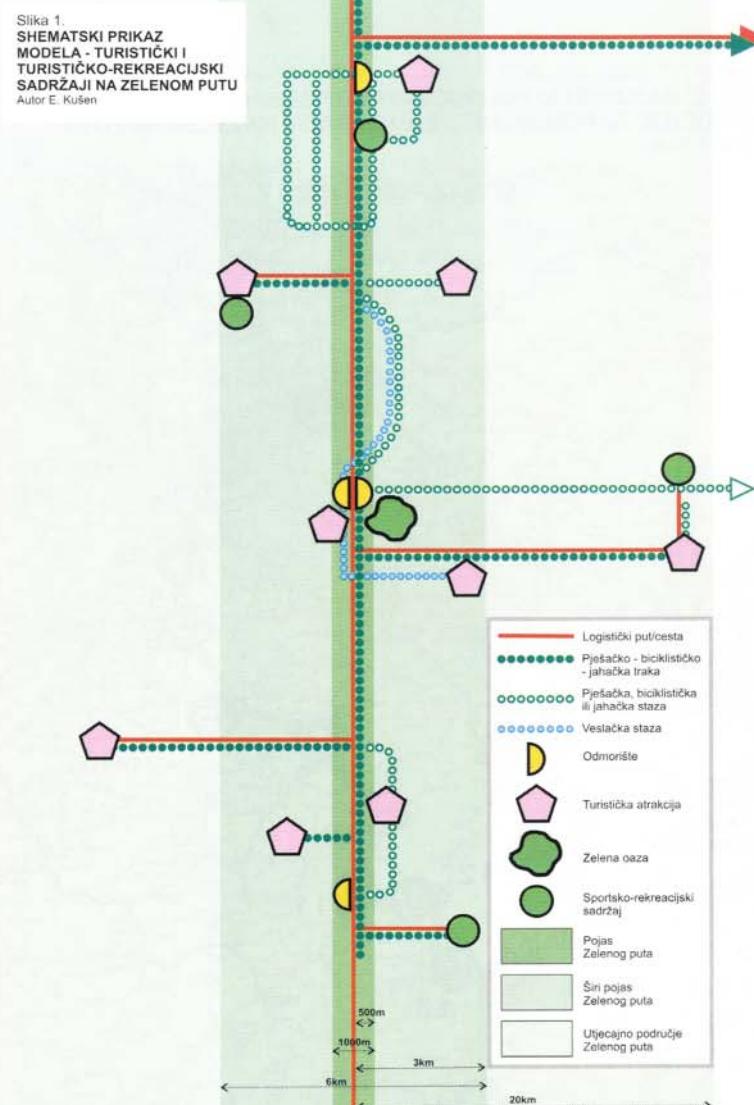
7. Kriteriji za utvrđivanje glavne trase "Zelenog puta"

Osnovni

- Ekološke značajke prostora
- Mogućnosti kretanja posjetitelja
- Sportsko-rekreacijske značajke prostora

Baština

- Sastavnice prirodne baštine (poglavitno zaštićeni dijelovi prirode)
- Sastavnice kulturno povijesne baštine (poglavitno zaštićena kulturna dobra)



Slika 1. Shematski prikaz modela turističkih i turističko-rekreacijskih sadržaja na zelenom putu
(Avtor: E. Kušen)

Izvor: Bartoluci et al. (2009) Studija Sportsko-rekreacijski sadržaji i programi uz trasu "Zeleni put – hrvatska ekološka magistrala", Institut za istraživanje i razvoj održivih eko sustava, Zagreb, Prilog III, str. 37.

Logistika (postojeća i planirana)

- Sportsko-rekreacijska logistika
- Prometna logistika
- Turističko-ugostiteljska logistika

Prezentacija i obavljanje

- Signalizacija
- Autonomna
- Smeda
- Interpretacija
- Promocija
- Letak
- Turistička karta
- Vodič
- Nosači zvuka i slike

ZAŠTITA OKOLIŠA

Slika 2. RAZMJЕŠTAJ PODRUČJA PREDVIĐENIH ZA MOGUĆE UREĐENJE ILI PODIZANJE „ZELENIH OAZA“ NA ZELENOM PUTU
Autor: E. Kušen



Slika 2. Razmještaj područja predviđenih za moguće uređenje ili podizanje zelenih oaza na "Zelenom putu" ("Zeleni put" – hrvatska ekološka magistrala) (Autor: E. Kušen)
Izvor: Bartoluci et al. (2009) op.cit. prilog IV. str. 39.



Roški slap – NP Krka



Tulove Grede – Južni Velebit

8. Ekološke značajke prostora i mogućnosti kretanja posjetitelja

Glavnu trasu "Zelenog puta" utvrđuju stručnjaci za biološke značajke i njima pripada potpuna nezavisnost. Oni rade inventarizaciju i biološko vrednovanje prostornih na idejno prepostavljenoj trasi "Zelenog puta". Prepostavlja se da bi se ekološke značajke prostora poglavito odnosile na

- Biološku raznolikost
- Krajobraznu raznolikost
- Uprista ekološke ravnoteže i
- Ekološku mrežu Hrvatske.

U drugoj iterakciji oni odabранe «ekološke» sastavnice prostora kontinuirano povezuju mogućim sustavom kretanja posjetitelja uz pomoć uređenih poljoprivrednih, šumskih, vodoprivrednih, parkovnih i turističkih prometnica te lokalnih i određenih županijskih cesta, koje će poglavito koristiti pješaci, biciklisti, jahači, veslači i zaprežna vozila.

- Sportska rekreacija
- Sportsko-rekreacijske dimenzije "Zelenog puta" su slojevite:

Sportsko-rekreacijska dimenzija samog kretanja trasom "Zelenog puta"

- pješačenje
- vožnja bicikla
- jahanje konja ili magarca
- veslanje

Sportsko-rekreacijske atrakcije u širem pojasu i utjecajnom području "Zelenog puta"

- Dostupne prirodne sportsko-rekreacijske atrakcije
- Postojeći sportsko-rekreacijski objekti i građevine
- Postojeći sportsko-rekreacijski kompleksi
- Planirana sportsko-rekreacijska logistika

9. Prijedlog trase "Zelenog puta"

Okosnicu trase čine reperi "Zelenog puta", koji određuju njegov shematski prikaz: Harmica, Bregana, Samoborski Otok, Leskovec, Hotnja, Prijelaz Kupe, Blatuša, Petrova gora, Krstinja, Slunj, Grabovac, Lička Jesenica, Vrhovine, Sinac, Smiljan, Lički Novi, Sv. Rok, Mali Alan, Paklenica, Jesenice, Obrovac, Manastir Krupa, Zrmanja Vrelo, Utvrda Zvonograd, Knin, Ivoševci, Kistanje, Skradin, Prokljan, Zaton i Šibenik.

U blizini glavne trase "Zelenog puta" nalaze značajnija mjesta i gradovi: Samobor, Zaprešić, Zagreb/Jarun, Velika Gorica, Pokupsko, Topusko, Slunj, Rakovica, Saborsko, Ličko Lešće, Gospic, Gračac, Starigrad/Paklenica, Ervenik, Knin, Drniš i Šibenik, te temeljne atrakcije zaštićene prirodne baštine: nacionalni parkovi (NP Plitvička jezera, NP Krka, NP Paklenica, NP Sjeverni Velebit) i parkovi prirode (PP Velebit, PP Lonjsko polje, PP Medvednica, PP Žumberak – Samoborsko gorje, PP Vransko jezero).

10. Zaključak

Stvorene su istraživačke prepostavke za fizičku realizaciju prvog hrvatskog zelenog puta koji bi povezivao kontinentalnu i primorsku Hrvatsku. Realizacija svake njegove dionice od velikog je značenja, jer se na svakoj od njih može ispuniti većina od postavljenih zadatača, za koje nije nužno završiti cjelinu.

Literatura

Bartoluci et al. (2009) Studija Sportsko-rekreacijski sadržaji i programi uz trasu "Zeleni put" – hrvatska ekološka magistrala, Institut za istraživanje i razvoj održivih eko sustava, Zagreb.

Kušen, E. (2002) Turistička atrakcijska osnova, Institut za turizam, Zagreb.
Sustav obilježavanja i interpretacije turističkih atrakcija Zagrebačke županije (2003) Institut za turizam, Zagreb.

SUMMARY

dr. sc. Eduard Kušen, dipl. ing. arh.

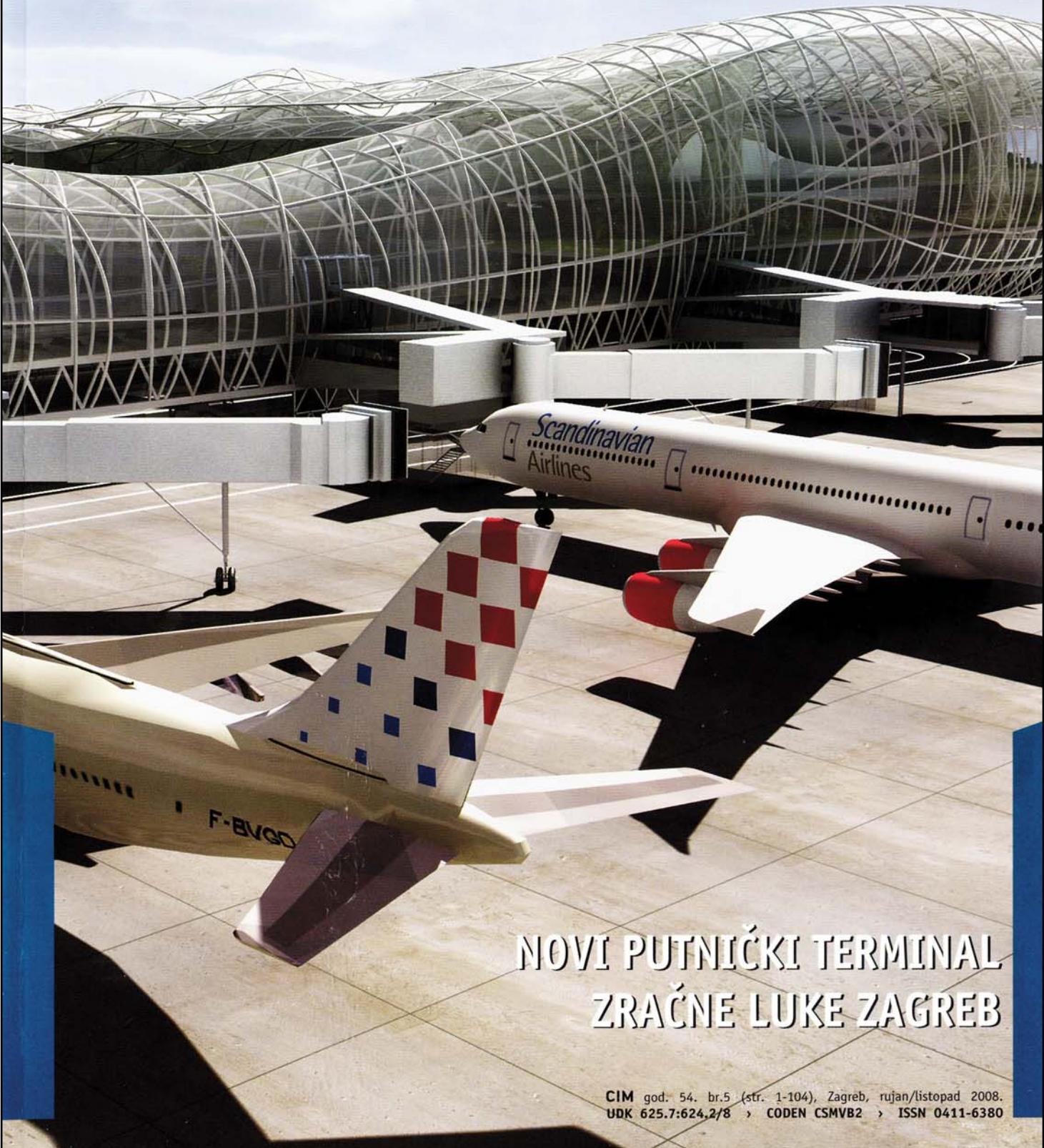
„Green pathway“ – Croatian Environmental Artery

In developed countries of the West, especially in USA, „green pathways“ are developed to connect green areas in cities with rural landscapes. A similar project has been developed in Croatia in the last ten years. The „Green Pathway – Croatian Environmental Artery“ has been designed as a green corridor stretching from the border with Slovenia near Zaprešić across Croatia to the coastal region near Šibenik.



ceste i mostovi

GLASILO HRVATSKOG DRUŠTVA ZA CESTE - VIA VITA



CIM god. 54. br.5 (str. 1-104), Zagreb, rujan/listopad 2008.
UDK 625.7:624.2/8 > CODEN CSMVB2 > ISSN 0411-6380

**UZ PETSTOTU OBLJETNICU ROĐENJA
HRVATSKOG PUTOPISCA**

PUTOVIMA PETRA ZORANIĆA NINJANINA



Marija Dejanović,
autorica i urednica projekta

88

CIM god. 54, br. 5 (str. 88-95) Zagreb, rujan/istopad 2008.

Turističko-kulturološki itinerar „Putovima Petra Zoranića Ninjanina“ preuzet je iz njegova putopisnog romana Planine (1569.), koji opisuje zamišljeno putovanje sjevernom Dalmacijom, Velebitom, Likom i Dinarom. Postavlja se pitanje potiče li taj dragocjeni turistički „proizvod“ zanimanje putničkih agencija i vodiča s područja Zadarske, Ličko-senjske i Šibensko-kninske županije. Iako ih je većina upoznata s ovim knjiškim itinerarom samo su neki spremni na promjene u svojoj ustaljenoj turističkoj prezentaciji.

Uvod

Povijesne ceste sve više postaju turističke atrakcije, turistički program i svojevrsne putničke destinacije. To ovisi o izboru turističke interpretacije kakva će se turistička ponuda na njima oblikovati. Mogućnosti su različite, od toga da ceste budu samo okvir nekog privlačnog itinerara kroz prostor kojim ona prolazi pa do toga da se neka prometnica opremi kao turistička atrakcija. Osim toga, proširuje se osnovica za oblikovanje turističkih itinerara od tradicijskih pješačkih putova do karavanskih putova.

Drevni „Put svile“ koji je tijekom povijesti vodio iz Europe u Aziju ili pak „JantarSKI put“, koji je povezivao Baltik sa Sredozemljem, počinju opet biti sve veći izazov za kreiranje različitih „tematskih“ itinerara, među kojima se posebno profiliraju „kulturološki putovi“. U nekim slučajevima za slična putovanja koriste se i brodice koje plove rijekama, jezerima i uz morsku obalu.

U Hrvatskoj je na tome tragu, za kreiranje osebujnog turističkog itinerara (kulturnog puta) iskorišteno povijesno književno djelo, roman „Planine“ Petra Zoranića Ninjanina, tiskanog 1569. godine.

Već postoje primjeri u Europi gdje su književna djela poslužila u oblikovanju novih turističkih programa. Jedan takav primjer je u gradu Canterburyju u Engleskoj. Engleski pisac Geoffrey Chaucer napisao je "Priče iz Canterburyja" gdje je opisao život Engleske u 14. stoljeću, a djelo je inspiriralo kreatora i stvoren je poznati turistički program koji zbog svoje neobičnosti privlači turiste.

Turisti posjećuju muzej odnosno kuću u kojoj su oživotvoreni prizori iz života tog grada u prošlosti. Putopisni roman Petra Zoranića Planine promatran s turističkog stajališta predstavlja prvi turistički vodič u Hrvatskoj. Djelo je pružilo snažnu inspiraciju i postalo okosnica razvoja novog turističkog putovanja kojeg razvija Turistička zajednica grada Nina pod nazivom Putovima Petra Zoranića Ninjanina.

Naziv itinerara nastao je prema punom naslovu djela koji glasi: Planine ke zd(a) rže u sebi pisni pete po pastirih, pripovisti i pritvori junakov i de(i)klic i mnoge ostale stvari složene po Petru Zoraniću Ninjaninu.

U radu se donosi analiza razvojnog projekta koji svojim zemljopisnim okvirom obuhvaća Zadarsku, Ličko-senjsku i Šibensko-kninsku županiju, problemi koji se pojavljuju te ponuđena rješenja koja nastaju u trenutnoj fazi projekta.

Metodologija

Cilj ovog rada je analizirati prospektivni materijal i razvojni projekt "Putovima Petra Zoranića Ninjanina", utvrditi jesu li turističke agencije informirane o novom turističkom putovanju, je li se pojavio interes istih za uključivanjem ovog tematskog puta u turističku ponudu. Odgovori na ova pitanja će se istražiti u arhivi Turističke zajednice grada Nina, gdje ćemo dobiti podatke o broju ostvarenih kontakata agencija koje su tražile više podataka u interesu oblikovanja itinerera.



Donji gradski most u Ninu



Karta putovanja

Zbog istraživanja stavova vodiča o novom turističkom putovanju organizirani su susreti vodiča u Ninu. Vodiči se smatraju važnim promotorima turizma i njihovi su stavovi važni pri ocjeni novog itinerara, jer će upravo oni voditi grupe na tom putovanju kada ga turističke agencije uvrste u ponudu.

Prigodom susreta vodiča, u skupini od 19 sudionika proveden je grupni intervju 3. studenog 2008. Uzorak ispitanika je bio slučajan buduci da su na susrete vodiča pozvani svi aktivni vodiči Zadarske županije, a odazvali su se oni koji tu večer nisu imali poslovne obveze. U skupini je bilo 4 muškarca i 15 žena. Mlađe osobe su bile zastupljene 68%, dok je 32% vodiča bilo iznad 50 godina starosti.

Sadržaj djela kao okvir turističkog putovanja

Roman Planine često je predmet analize, obrađuju ga profesori u okviru nastavnog procesa hrvatskog jezika, predmetom je rasprava mnogih književnika, važno je djelo u srednjoškolskoj literaturi i na studiju kroatistike. Često je tema likovnih djela, a ponekad i likovnih kolonija.

Jedna u nizu poznatih organizirana je u Ninu 11.svibnja 2007. godine na kojoj je sudjelovalo oko sedamdeset umjetnika iz zemlje i svijeta. Mjesec je odabran kao simbolika buduci da je Zoranica djelo započeo pisati u svibnju. Planine Petra Zoranice su pastirsko-alegorijski roman pisan u prozi i stihovima u kojem pjesnik nastoji pobuditi kod svojih sunarodnjaka ljubav prema rodnom kraju, prema hrvatskoj domovini i prema hrvatskom narodu.

Uloga putnika-pripovjedača

Svijest o turskoj opasnosti nadahnula je i Zoranicevo djelo te ga je prožela domoljubnim zanosom, pred kojim se povlače sve pjesnikove osobne brige, nevolje i želje. Prilično realistično opisuje nesreće koje su snašle naš narod turskom provalom i tješi svoje sunarodnjake koji su mudri i učeni. U romanu Petar Zoranica ima ulogu putnika pripovjedača. Pjesnik Zoranica je svoj put geografski postavio u slijedeće okvire: Nin - područje Velebita, Paklenica - Like - Dinara - Šibenik - Nin. Na svom beznadnom lutanju ninskom okolicom slavni pjesnik Zoran susreo je vilu Hrvaticu koja mu je uputila oštari prijekor zbog beskorisnog lutanja punih sedam godina s mislima na neuzvraćenu ljubav, pored egzistencijalno ugrožene domovine.

Kao učen čovjek, rekla mu je vila, dobro zna kako su grčki pjesnici i pretjerujući u svojim književnim djelima proslavili svaki kamen i grm, a naši krajevi, možda i ljepši od grčkih, zbog nebrige domaćih učenih ljudi ostaju gluhi i zapanuti. Zbog vilina prijekora pisac je odlučio pisati i poput negađasnijih grčkih pjesnika proslavljati rodne krajeve.

Okosnicu fabule čini pjesnikovo fiktivno sedmodnevno putovanje po hrvatskoj domovini, koje poduzima kako bi zaboravio nesretnu ljubav i opjevao i proslavljao domaće gradove, naselja, rijeke, planine, šume, polja, izvore, bunare i prirodne pojave - proslavio svoju domovinu.

Opisuje prirodne ljepote svojeg krajolika i bilježi mnoge toponime koji su se zadržali do danas. Planine su alegorija, one su san, prenesene u Zoranov fiktivni put od Nina morem do ispod Velebita, a otud uzbrdo, Paklenicom, preko Velebita pa do Like prema Dinari, da bi se rijekom Krkom spustio do Šibenika i otuda morem natrag kući do Nina.

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA

LIK I DJELO PETRA ZORANIĆA NINJANINA

Petar Zoranić Ninjanin, rodio se 1508. god. u Zadru. Autor je prvog hrvatskog romana Planine kojem je posvetu napisao u gradu Ninu 20. rujna 1536. god., a djelo posvetio časnom ninskom kanoniku Mateju Matijeviću. To je bilo vrijeme, kad su Turci duboko zašli u naše krajeve poslije Bitke na Mohaču i prve opsade Beča. O Zoranićevom životu znamo vrlo malo.

Bio je potomak stare plemećke obitelji Tetačić iz Nina koja se pred kraj petnaestoga stoljeća zbog malarije i pred Turcima sklonila u Zadar. U to vrijeme njegova majka Elizabeta očekivala je dijete. Najraniji podatak o njegovu životu potječe tek iz 1531., kad je bio ninski notar, pravnik, sudski pisar, što upućuje da je morao završiti studij pravnih znanosti, vjerojatno u Padovi.

Godine 1543. imamo i posljednji pisani podatak iz Zoranićeva života u jednoj ispravi o posjedu u Privlaci. Godine 1569. tiskan je pustolovni roman ninsko-zadarskog pjesnika pod nazivom Planine, a u dopuštenju za tiskanje spominje se uz autorovo ime oznaka «messer» (gospodin) što upućuje na to da je Zoranić mogao biti još živ jer se takva oznaka obično pridavala živim ljudima.

"Lijek" za nesretnu ljubav

Putovanje započinje jednog proljetnog jutra u Ninu, na Vodicama jedan kilometar zapadnije od starog dijela gradića. Tu susreće vilu Zoricu koja mu je savjetovala da otide u planine vilenici Dinari po lijek za nesretnu ljubav. Vila Milost prenijela je Zorana „na zlatnoj jabuci“ preko mora podno planina do mjesta gdje se danas nalazi Starigrad. Nastavio je put Pakleničkom usjeklinom i tu saznaje priču o Buri, djevojci po kojoj je ovaj vjetar dobio ime. Preko Velebita nastavlja put u južnu Liku. Ostao je tri dana u društvu pastira, koji simboliziraju narod, slušajući njihove priповijesti.

Zatim nastavlja put na Dinaru gdje je bio izlječen od ljubavnih jada. Tamo je usnuo neobičan san "Perivoj od slave". U snu je sreo mnogobrojne vile, od kojih je prepoznao Latinku, Grkinju i Kaldejku, koje su imale u krilu puno jabuka, a mlada vila Hrvatica je imala u krilu mali broj jabuka. Bio je sav sretan jer je na jednoj jabuci pročitao svoje ime i početak naziva djela Planine.

Vila mu protumači da jabuke predstavljaju pisce i djela nekog naroda i da joj je jako žao što hrvatski jezik ima malo pisaca. U zoru šestog dana susreo je vilu Krku koja ga je pratila pored tada srušenih gradova Knina i Skradina i dolazi do Šibenika. Tu mu dolazi prva vila koja ga je pratila na putovanju te ga prenosi od Šibenika, pored Zadra i ostavlja kod Dražnika, mjesto gdje se danas nalazi poznati kamp Zaton.

Odlazi na majčin grob u Ninu i prisustvuje komemoraciji smrti pastira biskupa Jurja Divnića. Šetajući se krajem susretne čudnovatog "mlinara" koji u žrvnju melje sela i gradove, slavne i neslavne ljudi, sve što mu dopadne gigantskih ruku što je simbol prolaznosti.

Na kraju ima viziju, na oblaku su se ukazali, u sredini vila Istina, desno od vile pojavljuje se sv. Jeronim, simbol hrvatske pismenosti,

a lijevo biskup Divnić, simbol obrane od Turaka. Zoranić im obećava da će se ostaviti pjevanja o zemaljskoj ljubavi te od sada slijediti put Božje ljubavi. Pjesnik sedmi dan i počiva u baštini kako on naziva voljeni grad Nin.

Studijsko putovanje putovima Petra Zoranića

Ovaj kulturno-istorijski put ima za cilj ponuditi turistima zanimljivo tematsko putovanje na kojemu će upoznati prirodne, kulturne i povijesne atrakcije Zadarske, Ličko-senjske i Šibensko-kninske županije. Prigodom obilaska krajolika i planina kojeg se prepričava organizirati u pratinji vodiča, koji bi zbog jedinstvenog doživljaja trebali biti odjeveni u vile i vilenjake, turisti će imati prigode upoznati prirodne i kulturne ljepote gradova iz davnina, kako ih spominje pjesnik te floru i faunu krajolika mora i kopna: Velebita, Like, kanjona Krke, priobalja i otoka.

Polazišna točka itinerara važna za individualno istraživanje krajolika ili organizirani grupni obilazak prostora bila bi u Ninu, u parku Petra Zoranića. Obavezan je posjet mikro-lokaliteta Vodice zapadno od centra drevnog gradića. Tamo je slavni pjesnik započeo putovanje opjevano u romanu "Planine". Budući da je pjesnika "vila na zlatnoj jabuci" prenijela morem do ispod Velebita idealno bi bilo organizirati prijevoz ispod Paškog mosta, brodom do Starigrada.

Takva organizacija putovanja je zahtjevna zbog čestih udara bure u zimskim mjesecima, koji znaju biti olujne jačine upravo na tom području. Kao alternativu predlaže se prijevoz autobusom od Nina do opisane destinacije.

Nastavak putovanja uključuje pješačenje u Nacionalni park Paklenicu, noćenje u planinarskom domu, nastavak putovanja po Parku prirode Velebit do Nacionalnog parka Sjeverni Velebit

Put dalje vodi preko Like, do Lovinca i Gračaca gdje je također moguće prenoći. Nastavak slijedi na Dinaru, iako se prepričava provjera mogućnosti okrijepe i smještaja u planinarskom domu Brezovac. Nakon toga predviđeno je spuštanje s planina, putem pored ili do Knina, zatim rijekom Krkom, pored Skradina i Šibenika i otuda morem kraj Zadra do Nina.

Kulturno-istorijski put Petra Zoranića Ninjanina se postupno oblikuje. Podaci u vezi turističke ponude, popis agencija, smještaja i ugostiteljskih objekata na području triju županija prikazani su u prospektivnom materijalu.

Prema Kušenu svaka prava turistička staza, put ili cesta predstavlja turistički program. Stoga oni moraju biti stručno utemeljeni i institucionalizirani. Prije svega, takav turistički program mora imati svog nositelja, u pravilu udrugu, koja brine o njegovu planiranju, projektiranju, uređenju, opremanju, obilježavanju, promoviranju i održavanju.

Te turističke prometnice i itinerari nisu još standardizirani pa na tom području vlada veliko šarenilo, osobito glede njihova obilježavanja, pri čemu su jedino za obilježavanje planinarskih putova utvrđeni čvrsti standardi (Kušen, 2004:94-95).

Toponiimi u djelu, koji su u upotrebi i danas

Obrađeni su toponimi mnogih zemljopisnih lokaliteta koji predstavljaju prirodnu baštinu, u turističkom smislu prirodne atrakcije, a zadržali su svoje nazive i upotrebu do današnjih dana. Navode se slijedeći pojmovi: Paklenička usjeklina, Velebit, Lika, Dinar, rijeka Krka i dr. Zatim su opisani poznati gradovi i mjesta: Nin, Privlaka, Knin, Skradin, Šibenik i Zadar.

Tu se nalaze poznati nazivi biljnog svijeta: ljiljan, jagoda, ruža, jela, bosiljak i ljubičica, te pojave koje i danas izazivaju pozornost



Naslovica djela Planine



Mjesni glumac u ulozi Petra Zoranića dočekuje goste na ulazu u kraljevski Nin

romantičara i avanturista kao što su bura, vječno osunčani Zadar i zvjezdane noći. Roman Planine donosi mnogobrojne priče o postanku poznatih izvora vode kao što su bunari Sokolar i Novak u Privlaci, zatim uvala Dražnik u Zatonu, izvor Fontana u Zadru, dok uzvisina Mramor i bunar Paprat nisu locirani.

Djelo je puno simbola kao npr. vrvlje koje predstavljaju izvore, iako se i danas u Dalmaciji izvori često nazivaju vrvljama. Vukovi u putopisnom romanu simboliziraju Turke pred kojima prijeti opasnost, a pastiri predstavljaju narod. Jabuke simboliziraju izdana književna djela, a ljljan grb porodice Zoranić.

Opjevani Perivoj od Slave predstavlja siromaštvo hrvatske književnosti na narodnom jeziku pritisnuto talijanskim jezikom koji se više upotrebljavao u vrijeme pisanja romana Planine u književnim krugovima Zadra i Dalmacije. Zanimljivi likovi su vile i vilenice koje Zoranić navodi u romanu, a one mu služe poput turističkih vodiča te ga prenose najprije «na zlatnoj jabuci», a na kraju romana vozi ga vila Milost brodom iz Šibenika, kraj Zadra, te iskrcava u uvali Dražnik. Nazivi vila su Zorica, Milost, Svist, Dinara, Krka, Latinka, Grkinja, Kaldejka, Hrvatica, Slava, Istina, Mara, Jela, Sava.

Neke vile nose poznata ženska imena, neke važne ljudske osobine, a neke nazive poznatih naroda. U nastavku slijedi opis destinacija koje je opjevao Petar Zoranić u svom djelu Planine. Neprocjenjivo prirodno i kulturno bogatstvo leži tu i čeka turiste koji ga obilaze i zadivljeno nose sa sobom lijepu impresiju. Mnogobrojni putovi, biciklistički, pješački i oni automobilski pružaju mogućnost da se te destinacije u turističkom obilasku istraže. Sve su ove destinacije na međusobnoj udaljenosti oko jedan sat vožnje automobilom i povezane su modernim i uredenim prometnicama.

Nin kao hrvatski Betlehem

S mješten je 14 km sjeverozapadno od Zadra. Stari grad nalazi se na povijesnom otočiću, promjera svega 500m koji je spojen s kopnjem s dva kamena mosta. Okružuju ga duge i lijepo pješčane plaže sa zapadne strane, a s istočne se prostiru polja Solane. Grad slavne prošlosti star je oko 3000 godina i spada u skupinu najstarijih gradova na istočnoj obali Jadrana. Povijest ovđe priča gotovo na svakom koraku.

Utemeljili su ga Liburni u 9. st. pr.Kr koji su tu imali jako pomorsko i trgovačko središte. Na području gdje se danas nalazi poznati kamp Zaton nalazila se antička luka drevnog Nina, tadašnje Aenone, čiji su ostaci u moru vidljivi još i danas (1.st.). U rimska doba postaje značajan municipij. Iz tog razdoblja potječu ostaci najvećeg antičkog hrama u Dalmaciji (1.st.), mozaici u podu rimskog domusa, kipovi rimskih imperatora i dr.

Nin je kolijevka hrvatske države. Bio je prvo političko, vjersko i kulturno središte srednjovjekovne Hrvatske. Nin je poznat kao najstariji hrvatski kraljevski grad, stalna ili povremena prijestolnica hrvatskih narodnih vladara: knez Višeslav i Branimir, kralj Tomislav, Petar Krešimir IV, Zvonimir i dr. Značajni su ninski biskupi među kojima se najviše ističe Grgur Ninski, borac za očuvanje hrvatskog narodnog pisma glagoljice.

Bogati nalazi mogu se razgledati u Muzeju ninskih starina gdje se nalaze dva originalna starohrvatska broda Condure Croatice (11.st.) i rekonstrukcija dijela broda Serilie Liburnice (1.st.). Razgledati se može župnu crkvu sv. Anselma (6.-18.st.), romanički zvonik, crkvu sv. Ambroza (13.st.), predromaničku crkvu sv. Križa (9.st.) zvanu najmanjom katedralom na svijetu, brončane statue biskupa Grgura Ninskog i kneza Branimira, crkvenu riznicu Zlatno i srebro grada Nina, zatim krunidbenu crkvu sv. Nikole (11.-12.st.), udaljenu od otočića jedan kilometar južnije, u krunidbenom polju.

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA



Poziv na foto-safari džipom po Velebitu



Stara cesta preko Tulovih greda

U okolini je razgranata mreža biciklističkih staza u dužini od 110 km. Mnogi poljski putovi služe kao pješačke staze, a najpoznatija pješačka dionica je od Nina do otočića Gospe od Žečevoa u dužini od 13 km, za koju treba upotrijebiti 2-3 sata laganog hoda. Uz prometnicu do Zadra uredena je lijepa green line biciklistička staza koja je ove sezone puštena u promet.

Starigrad na temeljima antičkog Argyruntuma.

Starigrad Paklenica u današnje je vrijeme središte Rivijere Paklenica. Život mještana neraskidivo je vezan uz planinu. Velebit skriva mnoge zaseoke na čijim ognjištima možete probati čari autohtone kuhinje, a u nekima od njih i provesti cijeli odmor u duhu prošlosti. Povijest je ovdje ostavila mnoge tragove: bogatu ostavštinu predmeta iz antičkog doba, utvrde Paklaric i Večka kula iz doba prodora Turaka, starohrvatsku crkvu sv. Petra te Mirila, kamena spomen-znamenja vezana uz nekadašnje pogrebne običaje lokalnog stanovništva koja su svojevrstan fenomen ovog kraja.

Na području Starigrada i Jasenica razvijena je mreža biciklističkih staza.

Nacionalni park Paklenica

Između najvišeg vrhunca Velebita i obale Jadranskog mora, na površini od 95 km, prostire se Nacionalni park Paklenica. Raspolože s preko 150 km uredenih planinarskih putova i staza, od onih turističkih, laganih pa sve do najzahtjevnijih koje vode do najviših vrhova Velebita (Vaganski vrh 1.758m, Sveti brdo 1.753m).

Najatraktivnije obilježje daju mu kanjoni Velike i Male Paklenice, čije su okomite litice visoke i preko 400 m, učinile Paklenicu svjetski poznatim alpinističkim odredištem. Vrijedna posjeta, uz stručno vodenje je špilja Manita peć. Stare bukove šume, drugi po veličini rezervat crnog bora u Europi, tajanstvene špilje, endemično bilje, velik broj životinjskih vrsta oplemenjuju ovaj ikonski prirodni ambijent.

Nacionalni park Sjeverni Velebit

Ovo je područje proglašeno nacionalnim parkom zbog izrazite raznolikosti krških fenomena, bogatstva živog svijeta i iznimnih prirodnih

nih ljepota na relativno malom prostoru. Površina parka iznosi 109 km², a unutar istog nalaze se strogi rezervati Hajdučki i Rožanski kukovi, koji predstavljaju specifičan geomorfološki fenomen na kojemu je do sada otkriveno više od 150 jama, od kojih je najpoznatija Lukina jama, jedna od najdubljih u svijetu. U sklopu parka nalaze se još botanički rezervat "Visibaba", u kojem se nalazi najveće nalazište endemične hrvatske sibireje (Sibiraea altaiensis ssp. croatica), te botanički rezervat Zavižan-Balinovac-Velika kosa, koji se ističe bogatstvom visokoplaninske flore.

Park je ispresjecan brojnim planinarskim stazama, od kojih je najpoznatija Premužičeva staza. Prolazi kroz najljepše i najzanimljivije dijelove sjevernog Velebita. S planinskih vrhunaca pruža se prekrasan pogled na Jadransko more, Ninski zaljev i otoke Pag, Rab, Goli, Prvić i Krk, te na ličko zalede s kontinentalne strane.

Prirodni park Velebit

se Nalazi se na najvećoj hrvatskoj planini (2274 km²), koja je duboko utkana u prostor, život i svijest ovdašnjeg naroda. Zbog dojmljive ljepote krajolika, raznolikosti reljefnih oblika, flore i faune te nedirnute prirode, proglašena je Parkom prirode. O stoljecima čovjekova suživota s tom mitskom planinom svjedoče mnogobrojne planinske staze, p ovijesne gradevine, stare kraljevske ceste, utvrde i sakralni spomenici. Sazdana od krša, planina Velebit obiluje spiljama, a u speleološku avanturu povest će vas stručni vodići. Postoje mnogobrojne špilje dostupne posjetiteljima, atraktivne zbog raznolikosti oblika i bogatstva sigastih ukrasa i drugih špiljskih tvorevinu. I na širem području Parka prirode Velebit cijeli je niz atraktivnih lokaliteta do kojih vode uređene područne staze.

Lika pokrivena kršom

Obuhvaća prostor od Male Kapele na sjeveru pa sve do Gračaca na jugu. Unutar planinskih okvira nalaze se plodna polja koja opskrbljuju potrebe turizma na Jadranu od kojih su najpoznatija Ličko polje, Gacko polje i Krbavsko polje. Imena su dobila po ličkim rijeckama ponornicama.



Trag autoseste u Velebitu



Penjalište kod ulaza u NP „Paklenica“

Cijeli taj prostor ima karakteristike pokrivenog krša u čijem se krajoliku izmjenjuju tamniji i svjetlijii zeleni tonovi šuma i livađa, dopadljivo upotpunjeni plavetnilom površinskih voda, dok krško podzemlje obiluje bogatstvom speleoloških objekata. Tu se nalazi četvrtina od ukupnog broja špilja zaštićenih kao geomorfološki spomenici prirode u Hrvatskoj - posebno se ističe špiljski park Grabovača sa Samogradskom špiljom kraj Perušića. U Perušiću se ističe jedina preostala turska kula u Lici iz 16. stoljeća.

Lovinac postojbina Japoda

Smjestio se na jugoistoku najvećeg hrvatskog kraškog polja, Ličkog polja. U stara doba vodili su tuda preko Velebita najkraci trgovacki putovi od mora prema unutrašnjosti. Čovjek se na ovom području javlja kao lovac na pećinskog medvjeda u obližnjim Cerovačkim pećinama u Velebitu. U povijesnim vrelima nalazimo podatke da ovo područje nastanjuje ilirsko pleme Japoda. U antičkim izvorima opisuju se njihove borbe s Rimljanim koje su počele 126. godine prije Krista.

Gračac u udolini Velebita.

Tu se nalaze tragovi srednjovjekovnoga grada na Gradini blizu današnje katoličke crkve. Tu je nekada bilo sjedište stare otučke župe. Najraniji spomen grada spominje se god. 1302. Godine 1509. bio je u posjedu Ivana Karlovića, a 1527.-1687. pod turskom vlašću. Barokna župna crkva sv. Jurja iz 18. st. stradala je u Drugom svjetskom ratu.

Okolica Gračaca je pogodna za lov. Može se organizirano pohoditi Velebit preko prilaza od kojih su najpoznatiji Gračac-Cerovačke spilje (1,50 h) i Gračac-Prezid-Crnopac (2 h). Posebnu atrakciju predstavljaju Cerovečke pećine, udaljene samo 4 km od Gračaca, zaštićeni geomorfološki spomenik prirode, uredene za turistički obilazak.

Knin u okrilju Krke

Leži nedaleko od izvora rijeke, na tromeđi Bosne, Like i Dalmacije, na križanju važnih putova koji vode u unutrašnjost Hrvatske i prema moru zbog čega je često i nazivan "Ključem Hrvatske" i

„Vratima Dalmacije“. U pisanim izvorima ime Knin prvi put se javlja sredinom 10. stoljeća u ispravi kralja Krešimira I., i to kao Tignino castro. U 10. i 11. stoljeću stari grad je bio jedna od povremenih prijestolnica hrvatskih vladara.

U drugoj polovici 11. stoljeća hrvatski kralj Dmitar Zvonimir učinio ga je stalnom prijestolnicom Hrvatske države te se i naziva Zvonimirovim gradom. Godine 1040. osnovana je Kninska biskupija. Dolaskom u ovaj grad, zaljubljenici u prirodu mogu planinariti na najviši vrh Hrvatske na Dinari (1831 n/m).

Dinara, prirodna granica između Hrvatske i Bosne.

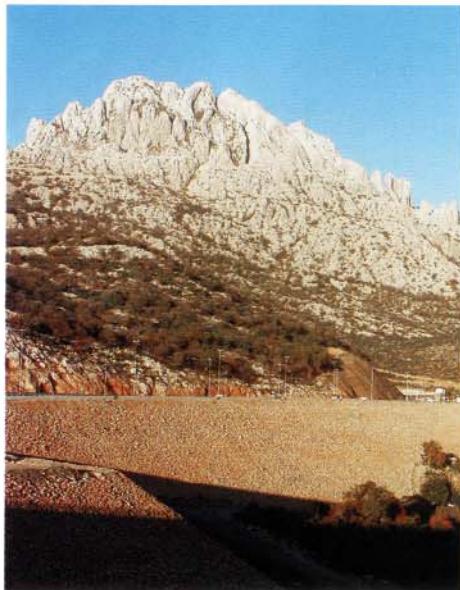
Dijeli dva klimatski različita područja – sredozemno i kontinentalno. Iznad samog Knina izdiže se najviši vrh u Hrvatskoj na Dinari (Sinijal) 1831 m/nm. Na jugozapadu je Kninsko polje, a masiv završava mjestom na kojem se u izvor Krke ulijeva Krčić. Na suprotnoj strani masiv završava jednakov nevjerljivo: dubokim i snažnim izvorima rijeke Cetine u blizini kojih je ulaz u 2080 m duboku Gospodsku pećinu, na kraju koje je podzemno jezero.

Dinara je nenaseljena, a njen spektakularno obilježje je najduža stijena u Hrvatskoj. Stijena je duga čak šest kilometara. U podnožju stijene je krška visoravan koja se spušta do ceste uz koju teče Krčić. Kanjon Krčića je izuzetno atraktivn. U podnožju Dinare izgrađen je planinarski dom Brezovac (1050 m/nm) u prekrasnoj bukovoj šumi, kapaciteta 50 ležajeva s kuhinjom. Neki dijelovi Dinare su opasni za individualno razgledavanje zbog zaoštala mina iz Domovinskog rata, pa se preporuča oprez i organizirani obilazak i razgled.

Skradin, privlačna turistička destinacija

Graniči rijekom Krkom, te Visovačkim i Prokljanskim jezerom, koja su zapravo potopljena proširenja doline Krke. Skradin je privlačna turistička destinacija čiju ljepotu krune tri najatraktivnija izletišta, slapovi Skradinskog buka i Roški slap sa starodrevnim mlinicama i vodenicama, a jednakov tako i franjevački otočić Visovac sa zavjetnim svetištem Gospe Visovačke, bogatom knjižnicom i kulturno - umjetničkom riznicom. U okolini su razvijene biciklističke staze.

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA



Nove ceste u smjeru Velebita



Prilaz Parku prirode „Vransko jezero“

Nacionalni park Krka

Rijeka Krka izvire u podnožju planine Dinare 3,5 km sjeveroistočno od Knina podno 22m visokog, zimi bučnog, a ljeti bezvodnog Topoljskog slapa. Teče u vrlo krševitom predjelu Dalmacije te kao pupčana vrpca neraskidivo veže Knin i Šibenik. Ta čudesna rijeka pruža nam obilje prirodnih ljepota, znanstvenih nepoznаница, značajnih kulturno-povijesnih mjeseta i oblika iskorištavanja njezine nepresušne vode u kamenitom i ljeti bezvodnom kraju. Zahvaljujući sedrenim barijerama i stalnom procesu osedravanja rijeke Krka danas predstavlja prirodnji krški fenomen.

U samom središtu Nacionalnog parka Krka nalazi se franjevački samostan smješten na otočiću Visovcu.

Šibenik, središnjica hrvatskog Jadran

Smješten je u slikovitom, razvedenom zaljevu u koji utječe Krka, jedna od najljepših kraških rijeka Hrvatske. Otočni dio sastoji se od 242 otoka, otočića i nadmorska grebena. Taj se arhipelag nalazi pretežno u sjeverozapadnom dijelu šibenskog akvatorija, ističe se razvedenošću, ogoljelošću svojih površina i slabom naseljenošću - u šibenskom području svega je 10 otočkih naselja.

Nakon hrvatskih narodnih vladara, hrvatsko-ugarskih i povremene vladavine Venecije, u 15. stoljeću dolazi pod 400-godišnju vlast Venecije, a iz tog razdoblja potječe i najznačajniji kulturno-povijesni spomenik Šibenika - poznata šibenska katedrala sv. Jakova, građena u 15. i 16. stoljeću. Godine 1797. Šibenik ulazi u sastav Habsburške monarhije, uz kratkotrajanu vlast Francuske u vrijeme Napoleona, ostaje u njenom sastavu sve do 1918. godine.

Zadar ovjenčan otocima

Ima bogato zalede i zaštićenu luku. Rušen u ratovima i potresima te iznova građen; grad koji pljeni svojom bogatom kulturnom baštinom. Prvi pisani spomen o životu naselja Jadera s područja današnjeg Zadra zabilježili su i prvi stanovnici, pleme Liburna u 4. st. pr. Kr. Naselje se razvija kroz stoljeća sve dok ne poprima karakter grada pod vladavinom Rimljana u 2. stoljeću.

Prolazeći povijesni put mijenja imena, da bi početkom 7. st. Zara postala glavnim gradom Dalmacije i upravno središte bi-

zantskog temata. Tisućljetni Zadar je uvijek bio zanimljiv zbog svog strateškog položaja u centru Dalmacije pa se tu kroz stoljeća bilježi izmjena mnogih vladara: Liburna, Rimljana, hrvatsko-ugarskih kraljeva, zatim četiristogodišnja vladavina Mlečana koja je ostavila neizbrisive tragove kroz izuzetno vrijedne spomenike, zatim Napoleona, austrijske i talijanske vladavine, pripojenja Federativnoj Jugoslaviji do današnjeg doba. Usljed takvih povijesnih promjena Zadar konstantno mijenja izgled i funkciju grada. Stoljećima glavni grad Dalmacije, a danas centar regije, grad je s bogatom spomeničkom baštinom.

Zadar je grad izuzetno vrijedne spomeničke baštine, razvijene hotelске i nautičke ponude, grad mladih, grad košarke i morskih sportova. Zalasci sunca u Zadru proglašeni su najljepšima na svijetu. Zadar je grad mnogobrojnih atrakcija od kojih je vrijedno istaknuti morske orgulje na Poluotoku

Rezultati istraživanja

U okviru prospektognog materijala "Putovima Petra Zoranića Ninjanina" specificirane su i promovirane adrese 38 agencija iz svih destinacija koje su obuhvaćene putovanjem.

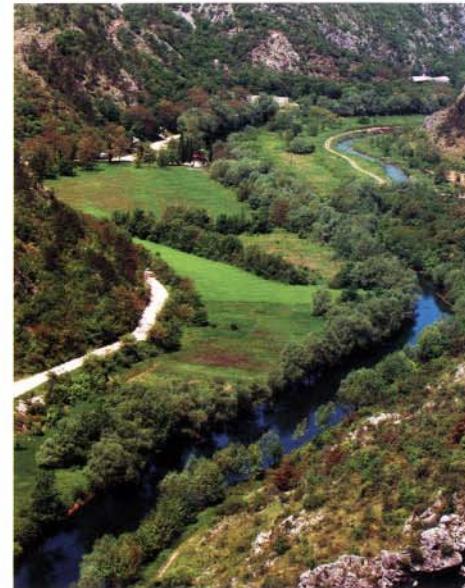
Na temelju analize podataka o interesu turističkih agencija za novi tematski put potražili smo podatke u arhivi Turističke zajednice. Sve agencije iz Zadarske, Ličko-senjske i Šibensko-kninske županije primile su prospektni materijal putem pošte. Informacije o provođenju projekta iz Nina se kontinuirano šalju putem e-mail pošte, s ciljem poticanja interesa i mogućnosti korištenja itinerera.

Do sada je samo jedna agencija prepoznala da je tema putovanja privlačna i ponudeni prospektni materijal izdan od strane Turističke zajednice grada Nina koristan u formiranju turističke ponude. Vlasnička agencija je ponudila školama novi itinerar, koji je prihvaćen i tijekom lipnja su pokrenuti prvi izleti. Agencija Gackatoursa iz Otočca.

Kulturološki put Zoranićevim tragovima ima karakter avanturizma, a takav osjećaj ima svaka grupa turista na ulazu u Nacionalni park Paklenica (izazvane su emocije osjećaja minijaturnosti i beznajdnosti u prostoru i u odnosu na prirodu).



Autobus je stigao do antičkog portala u Nacionalnom parku „Krka“



Uz rijeku Krku vidi se i stara cesta

Zaključak

Hrvatski turizam je u kritičnoj fazi razvijatka, a zbog globalnih utjecaja potrebno ga je kontinuirano razvijati i unaprjeđivati. Turistička ponuda koja nudi aktivni odmor poput biciklističkih, pješačkih i kognitivnih staza jako je popularna u Europi i u Hrvatskoj.

Posebna se pozornost posvećuje razvoju novih tematskih putova, poput vinskih, maslinskih i dr., a koji u svom itineraru donose određenu priču. Projekt "Putovima Petra Zoranića Ninjanina" pojavio se promocijskim materijalima na turističkom tržištu u 2008. godini. Pobudio je interes tek jedne agencije koja ga koristi u turističkoj ponudi izleta. Sigurno će promocijsko putovanje koje će se održati krajem studenog ove godine, a u čije oblikovanje su uključeni vodiči Zadarske regije, potaknuti druge agencije da u ponudu izleta uključe ovo jedinstveno literarno putovanje u hrvatskom turizmu.

Itinerar je u fazi oblikovanja te iako izaziva pozornost turističkih krugova, istovremeno izaziva sadržajne nejasnoće. Agencije koje su nositelji ponude novog itinerara, pokazuju samo formalno zanimanje. Kako se jedan dio puta odnosi na već gotove turističke programe, agencijama je lakše nuditi tzv. utabane staze nego ulagati vrijeme i novac u promidžbu novog i privlačnog, ali turistički neiskušanog itinerera.

Literatura

- Alfier, D. (1994). Turizam, izbor radova, Institut za turizam, Zagreb
 Briggs, S. (1997). Successful Tourism Marketing, Kogan Page, London
 Čorak, S., et al. (2006) Hrvatski turizam, plavo, bijelo, zeleno, Institut za turizam, Zagreb
 Državni zavod za statistiku RH (2006) Posjetitelji važnijih turističkih znamenitosti i atrakcija. Priopćenje broj 4.4.8/4. od 24.2.2006.
 Dulčić, A. (2001). Upravljanje razvojem turizma, Mate, Zagreb
 Eglior, P. i Langeard, E. (1999). Marketing usluga, Vitagraf d.o.o. Rijeka
 Halmi, A. (2004). Strategije kvalitativnih istraživanja u primjenjenim društvenim znanostima, Naklada Slap, Jastrebarsko
 Jadrešić, V. (2001). Turizam u interdisciplinarnoj teoriji i primjeni, Školska knjiga, Zagreb
 Klarić V. (2006) Zajednica kulturnog turizma i kulturne rute. 4. turistički forum kontinentalne Hrvatske: Hrvatske kulturne rute u odnosu na europske kulturne rute. Turistička zajednica Vukovarsko-srijemske županije i HGK Županijska komora Vukovar, 18-19.svibanj 2006. Vukovar
 Klarić V. i Laszlo Ž. (2005) Djelovanje Sekcije kulturnog turizma HMD-a i Zajednice kulturnog turizma HGK. U: Katić T. (Ed.) 8. seminar Arhivi, knjižnice, muzeji: Mogućnost suradnje u okruženju globalne informacijske infrastrukture. Zagreb: Hrvatsko knjižničarsko društvo

- Klarić, Z., Kušen, E., Kovačević, M. (2003) Sustav obilježavanja i interpretacije turističkih atrakcija Zadarske županije, Institut za turizam, Zagreb
 Koščak M. (2000) Heritage Trails Through Dolenjska and Bela Krajina in South-East Slovenia – M. Bordering Region Between Slovenia and Croatia. Tourism, 48 (4), 361-366.
 Kušen, E. (2004) Biciklističke staze, planinarski putovi i vinske ceste, Ceste i mostovi, god.50.br.3-4 (91-102), Zagreb
 Kušen, E. i Tomljenović, R.(2007) Antičke ceste-okošnica razvoja turizma Benkovacki miljokazi, Ceste i mostovi, god.53.br.3(str.1-4), Zagreb
 Kušen, E. (2002) Turistička atrakcijska osnova, Institut za turizam, Zagreb
 Magaš, D. (2003). Management turističke organizacije i destinacije, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija
 Malic-Limari S., Želle M. i Franković M. (2006) Razvoj turističke infrastrukture poučne staze u zaštićenim područjima. 4. turistički forum kontinentalne Hrvatske: Hrvatske kulturne rute u odnosu na europske kulturne rute. Turistička zajednica Vukovarsko-srijemske županije i HGK Županijska komora Vukovar, 18-19.svibanj 2006. Vukovar
 Petrović-Leš T. i Pletenec T. (2006) Zbornik radova: Etnologija i kulturni turizam. Zagreb: Filozofski fakultet – Odjel za etnologiju i kulturnu antropologiju
 Richards, B. (1997). Marketing turističkih atrakcija, festivala i posebnih događanja, Potecon, Zagreb
 Senečić, J., Vučović, B. (1997). Marketing u turizmu, Mikrorad d.o.o., Zagreb
 Ured za kulturni turizam (2007) Izvješće o radu Ureda za kulturni turizam za 2006. godinu. Zagreb: Hrvatska turistička zajednica
 Weber, S., Boranic, S. (2000) Marketing u turizmu, Vadea, Varaždin
 WTO, (1993) Sustainable tourism development, Guide for local planers, Madrid
 WTO, (1995) What tourism managers need to know, A practical guide to the development and use of indicators of sustainable tourism, Madrid
 Zelenika, R. (2007) Znanje – temelj društva blagostanja: obrazovna i znanstvena industrija, Ekonomski fakultet, Rijeka

Popis fotografija:

Zemljopisni okvir itinerara prvog hrvatskog romana - karta područja

Izvor: Prospekt "Putovima Petra Zoranića Ninjanina", Turistička zajednica grada Nina, Nin,

Slika: Naslovica djela "Planine"

Slika: Donji gradski most u Ninu

Izvor: Arhiva Turističke zajednice grada Nina

Glimac - Petar Zoranić dočekuje goste na ulazu u kraljevski Nin

Izvor: Arhiva Turističke zajednice grada Nina

CESTE I MOSTOVI

Broj 1-2
Godište 50.
Zagreb, kolovoz 2004.

UDK 625.7:624.2/8 CODEN CSMVB2
ISSN 0411-6380

Glasilo Hrvatskog društva za ceste

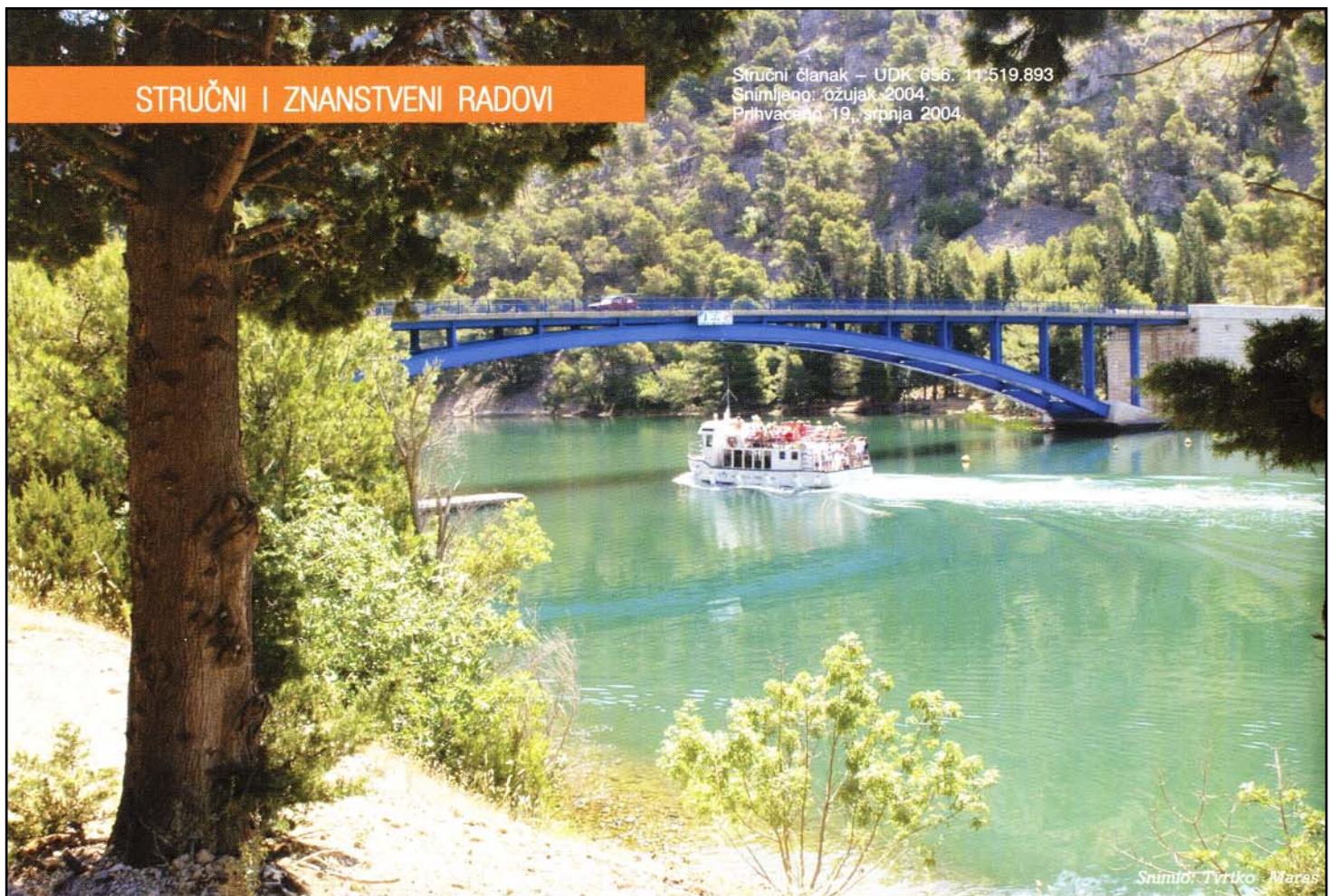


FINANCIRANJE DRŽAVNIH CESTA U HRVATSKOJ

VRIJEDNI DOMETI MEĐU BETONSKIM MOSTOVIMA

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI

Stručni članak – UDK 656.11-519.893
 Snimljeno: ožujak 2004.
 Prihvaćeno: 19. srpnja 2004.



Snimio: Tvrko Mares

Cestovni obilazak Nacionalnog parka Krka

Dr. sc. Eduard Kušen

Institut za turizam, Zagreb

Sažetak

Postojeći sustav posjećivanja Nacionalnog parka Krka, temelji se gotovo isključivo na korištenju plovila, čije je opterećenje dovedeno do granice izdržljivosti. Rješenje za poboljšanje protočnosti gostiju kroz Nacionalni park, ali i za aktiviranje njegovih nedostupnih dijelova, pronađeno je u komplementarnom cestovnom sustavu njegova posjećivanja.

Autor je članak tematski strukturirao kao: postojeći cestovni sustav Nacionalnog parka i pripadajuće prostrane razvojno-zaštitne tampon-zone, turistička atrakcijska osnova oba područja, postojeći sustav posjećivanja Nacionalnog parka i model zajedničke turističke prostorne organizacije oba područja.

Nacionalni park Krka je po broju posjetitelja drugi nacionalni park u Hrvatskoj, odmah iza NP Plitvička jezera, a prvi po njihovom godišnjem procenualnom porastu nakon Dalmatinskog rata. Međutim, sudeći po brojnosti turističkih atrakcija unutar granica NP Krka i mogućnosti opsežne i raznovrsne organizacije njegova posjećivanja te interesa na turističkom tržištu za ovu vrstu prirodne baštine, ovaj bi nacionalni park u perspektivi mogao u Hrvatskoj preuzeti vodeće mjesto i po broju posjetitelja.

Broj posjetitelja NP Krka približava se brojci od 600.000 posjetitelja godišnje, koja se očekuje

već u 2004. godini. Budući da ovoliki broj nagovještava skoru saturaciju u okviru sadašnjeg načina posjećivanja, zasnovanog isključivo na korištenju plovila, nametnula se potreba za osmišljavanjem novog sustava posjećivanja NP Krka, a koji bi se temeljio na kombinaciji vodenog i cestovnog obilaska. Naime, dalnjim povećanjem broja posjetitelja stvaraju se gotovo nepremostive organizacijsko-tehnološke prepreke za posjećivanje tog zaštićenog dijela prirode. Tako nastali problemi se ne mogu riješiti na tradicijski način obilaska niti unutar njegovih administrativnih granica Nacionalnog parka.

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI

Neravnomjerno raspoređeno posjećivanje

- * Zona Skradinskog buka već je dosegla granicu saturacije;
- * Otočić Visovac, s franjevačkim samostanom, je pred saturacijom;
- * Zona Roškog slapa je nedovoljno iskorištena;
- * Manastir Krka (Sv. Arhanđel) tek se uvodi u sustav posjećivanja;
- * Zona Burnum, arheološki lokalitet rimskog kastruma, Manjolovački slapovi i Brljensko jezero, predstavljaju iznimnu potencijalnu turističku atrakciju koja je nedostupna vodenim putem, a nije ni pripremljena za turistički obilazak;
- * Postoji još niz potencijalnih turističkih atrakcija na području Nacionalnog parka, koje nisu dostupne u postojećem sustavu posjećivanja.

Postojeći sustav posjećivanja se temelji isključivo na korištenju plovila, s beznačajnom iznimkom korištenja autobusa na kratkoj liniji, ulaz Lozovac – Skradinski buk te pješačkog puta Skradin – Skradinski buk;

* Sustav posjećivanja ne omogućava obilazak svih reprezentativnih dijelova Nacionalnog parka u jednom danu, niti skrbi o primjerenom smještaju (noćenju) posjetitelja u relativnoj blizini njegovih granica;

* Lokalitet *Iznad Stinica*, najatraktivniji vidikovac na otok Visovac i Visovačko jezero, s prostorom za velike predstave s povijesnim i vjerskim obilježjima, nije još utvrđen kao turistička atrakcija.

Rješenje tih problema ponuđeno je u studiji *Turistička valorizacija Nacionalnog parka Krka*, koja je 2003. godine izrađena u Institutu za turizam¹ u Zagrebu. Granicama Nacionalnog parka obuhvaćen je najvredniji dio toka rijeke Krke, od njezinog utoka u kanjon, na zapadnom dijelu Kninskog polja, do Skradinskog mosta, te donji tok rijeke Čikole. NP "Krka" je smješten u Šibensko-kninskoj županiji i obuhvaća površinu od 109 km².

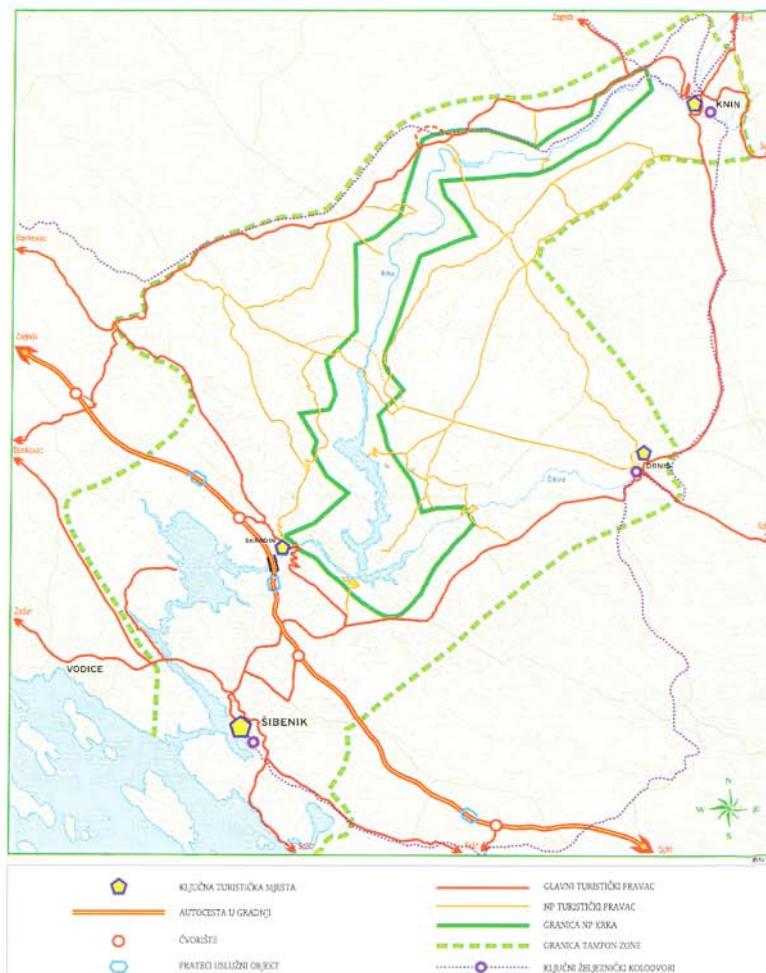
Unutar granica Parka kretanje posjetitelja je ograničeno i nadzirano. Sustav korištenja plovila rijekom Krkom za turistički obilazak iscrpio je sve plovne mogućnosti, a unutar vrlo uskog pojasa uz rijeku, što ga čine granice Nacionalnog parka, nemoguće je organizirati potreban kopneni, pretežito cestovni sustav posjećivanja.

Sve analize postojećeg sustava unutarnjeg kretanja posjetitelja u Nacionalnom parku, analize postojećeg sustava ulaza (porti) u Nacionalni park kao i sustava "porti" iz *Prijedloga Prostornog plana NP KRKA*², analize sustava kretanja turista Šibensko-kninskom županijom, osobito glede položaja čvorista i lokacije servisnih zona (PUO – prateći uslužni objekti) na autocesti u gradnji (Zagreb – Split) na području Šibensko-kninske županije, analize mogućnosti smještaja višednevnih posjetitelja Nacionalnog parka te analize trendova u upravljanju nacionalnim parkovima u svijetu, osobito tržišne analize, upućuju na jedinstveno rješenje pretežitog dijela navedenih problema; utvrđivanjem posebne razvojno-zaštitne tampon-zone oko cijelog područja NP "Krka". Za osnivanje tampon-zone oko NP

"Krka" postoji više razloga, od kojih se ovdje navode dva najbitnija za sustav posjećivanja. Ovu sugestiju je prihvatio investitor te približio PUO "Krka" mostu preko rijeke Krke, kako je to prikazano na Slici 1a.

Organizacijsko-tehnološki. To je prostor u kojem se može organizirati proširen sustav posjećivanja Nacionalnog parka korištenjem autobusa, osobnih automobila, turističkih "vlaka", konja i magaraca, bicikla te pješačenja, sve s potrebnom prometnom infrastrukturom (ceste, putovi, staze, parkirališta, staje i dr.)

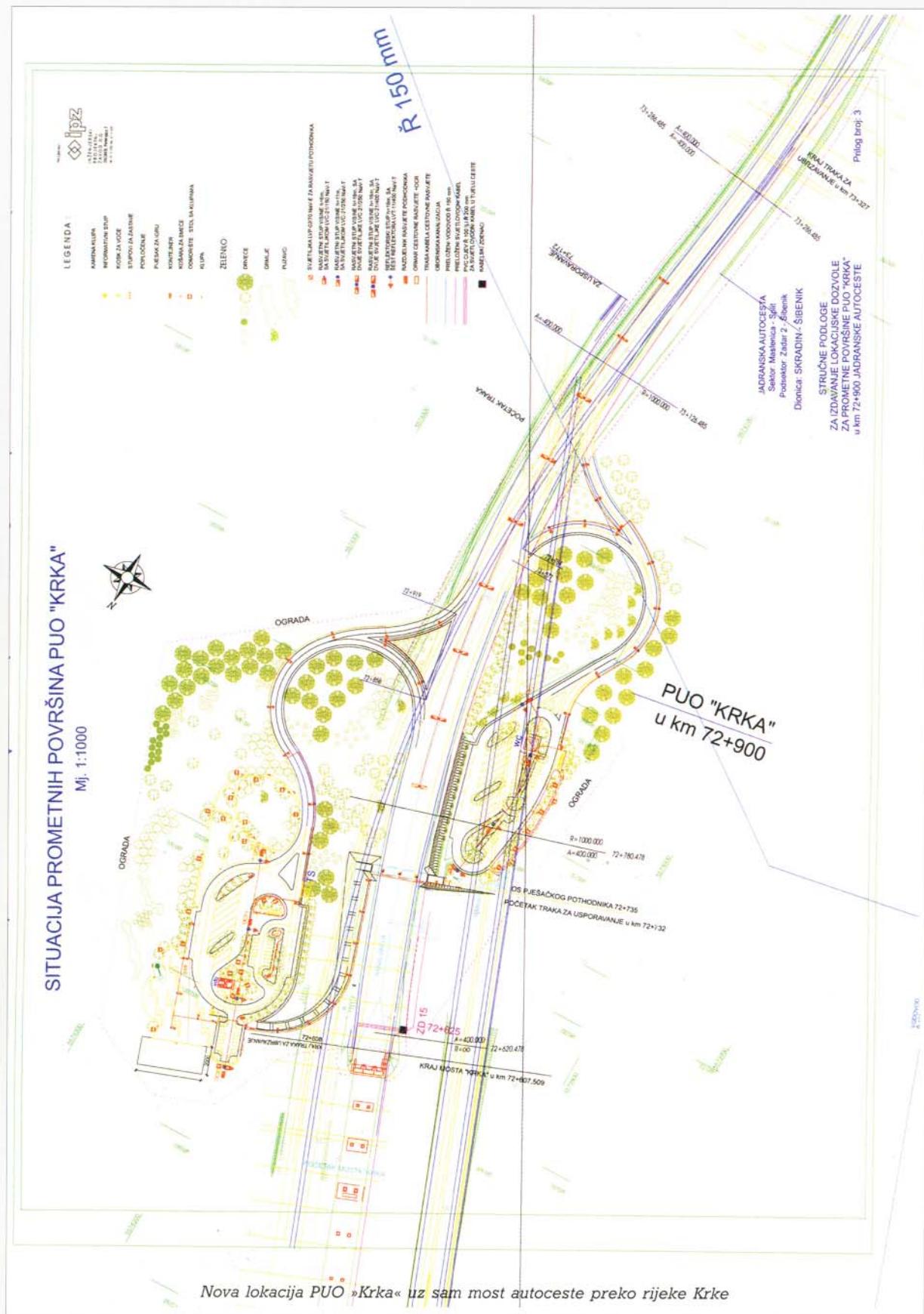
Turističko-gospodarski. To je prostor u kojem se oblikuju i pružaju turističko-ugostiteljske usluge, koje se ne mogu ili ne smiju pružati unutar granica Nacionalnog parka, a bez kojih on ne bi mogao funkcionirati. Osim toga, u



Slika 1. Granice NP Krka i granice razvojno-zaštitne tampon-zone s ključnim turističkim cestovnim pravcima

(1) Izvor: Turistička valorizacija Nacionalnog parka KRKA (2003) Institut za turizam, Zagreb, str. 7.

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI



STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI

toj je zoni moguće, turističkom infrastrukturom i instrumentima, zahvatiti korisnost prirodnih ljepota (turistička seljačka gospodarstva, sobe i kuće za iznajmljivanje, hoteli do 50 postelja, apartmani, kampovi, restorani, konobe, barovi, trgovine, iznajmljivanje bicikla i konja, usluge turističkih vodiča i sl.).

Na slici 1. prikazane su granice Nacionalnog parka Krka i granice njegove razvojno-zaštitne tampon-zone, utvrđene zone koja se pruža cijelim tokom rijeke Krke, od njezina izvora iznad Knina, do ušća kod Šibenika, a turistički potrebne funkcionalne širine.

U nastavku će se pitanje cestovnog obilaska Nacionalnog parka Krka prikazati kroz četiri tematske cjeline: Cestovni sustav, Turistička atrakcijska osnova, Postojeći sustav posjećivanja i Model turističke prostorne organizacije.

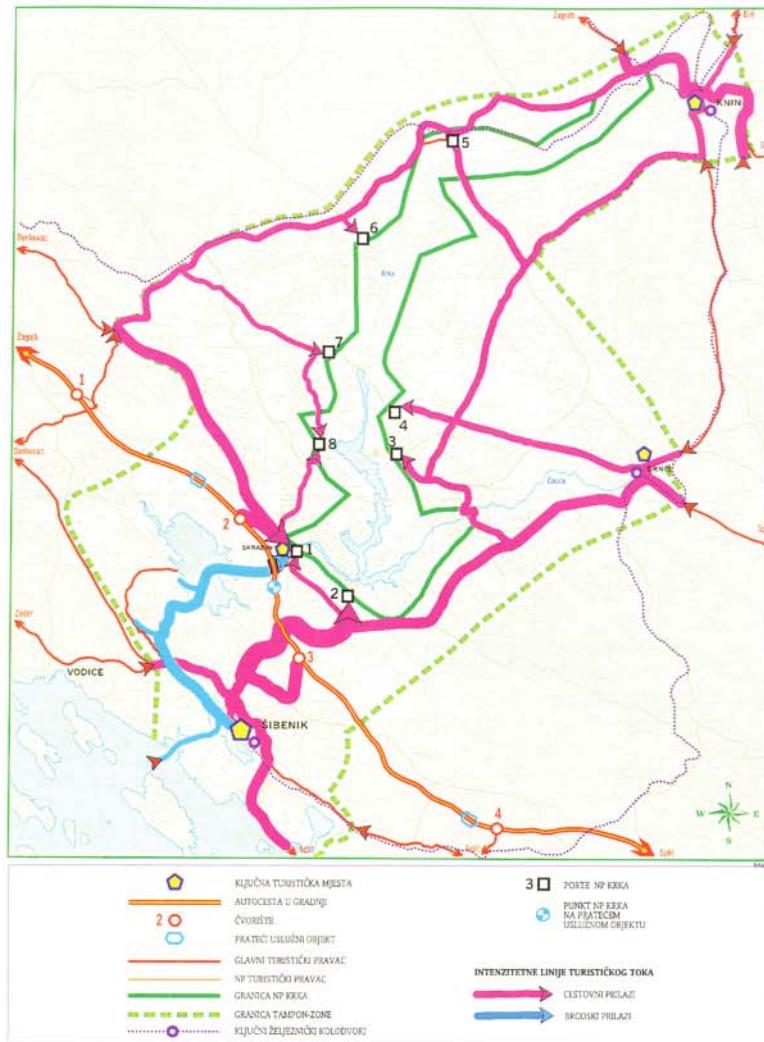
Ključni turistički cestovni pravci

Cestovni sustav na području Šibensko-kninske županije (postojeći ili u izgradnji) bitan je za stvaranje kompleksnog sustava posjećivanja Nacionalnog parka Krka iz dva razloga. S jedne strane, za cijelokupni cestovni prilaz gostiju Nacionalnom parku, a s druge strane, za kopneni kretanje posjetitelja područjem Nacionalnog parka i područjem tampon-zone.

U tom smislu, postojeći sustav cesta i autoputeva u izgradnji posebno se vrednuje s turističkog gladišta za područje Nacionalnog parka i razvojno-zaštitne tampon-zone i samo se djelomično poklapa sa službenom prometnom kategorizacijom, kako je to prikazano na slici 1.

Nema dvojbe o prometnom primatu Autoceste Zagreb – Split, na dijelu kojim ona prolazi kroz tampon-zonu. Riječ je o međunarodnom dužobalnom cestovnom pravcu sjeverozapad-jugoistok velike propusne moći, čija se gradnja nalazi pred završetkom. Ova autocesta gotovo dodiruje južnu granicu Nacionalnog parka Krka, odmah ispod Skradina. Na njoj se, za prilaz Nacionalnom parku, nalazi nekoliko vrlo značajnih objekata. Od zapada prema istoku, to su čvoriste Skradin, most Krka, odmorište (PUO) Krka i čvoriste Šibenik.

Oba su čvorista (Skradin i Šibenik) vrlo pogodna za pristup glavnim ulazima (portama) Nacionalnog par-



Slika 2. Shematski prikaz ključnih cestovnih pravaca te intenzitetnih linija očekivanih prilaza posjetitelja portama NP KRKA na glavnim cestovnim i vodenim prilaznim pravcima

(61) Izvor: Turistička valorizacija Nacionalnog parka KRKA, ibid., str. 116



Slika 3. Most preko rijeke Čikole, na cesti koja povezuje Pakovo selo i Drinovce uz sam rub Nacionalnog parka

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI

ka te će završetkom autoceste preuzeti ključnu ulogu pri dolasku njegovih posjetitelja (Slika 2.). Odmorište Krka, planirano podalje od mosta preko Krke, valjalo bi približiti samom mostu, što bi bilo od interesa za NP Krka (njegova promocija), ali i za autocestu kao cijelinu (atraktivnost i udobnost putovanja, osobito odmor putnika), na što je upozorenio u studiji Urbanističkog instituta Hrvatske d.d. (2003).³

Za isti smjer, sjeverozapad-jugostok, i dalje će ostati važna postojeća dužobalna cesta (*Jadranska magistrala*), na potezu Zadar – Šibenik – Split, s glavnim pristupom Nacionalnom parku Krka preko odvojka u Šibeniku te državna cesta Gračac – Knin – Sinj – Split s glavnim pristupom Nacionalnom parku preko odvojka u Kninu. Oba odvojka povezuje državna cesta Knin – Dmiš – Šibenik, koja služi za glavni pristup Nacionalnom parku i za dostupnost posjetitelja svim njegovim istočnim portama.

Znatno slabije je prometno artikuliran cestovni pravac koji sa zapadne strane Nacionalnog parka, preko Kistanja, povezuje Knin i Šibenik te osigurava prilaz njegovim zapadnim portama. Na kraju, valja naglasiti važnost poprečnog cestovnog pravca preko skradinskog mosta i Skradina, koji povezuje istočnu i zapadnu vezu Knina i Šibenika (Gradina – Skradin – Bribirske Mostine).

Osim spomenutih glavnih turističkih cestovnih pravaca, koji služe za regionalni pristup Nacionalnom parku, posebno su vrednovani cestovni pravci niže razine, koji služe povezivanju glavnih turističkih cestovnih pravaca s ulazima Nacionalnog parka, s jedne strane, te za sustav njegovog cestovnog obilaska, s druge strane. Tu se na prvom mjestu nalaze dva povjesna cestovna pravca, koji prelaze rijeku Krku unutar granica Nacionalnog parka, Dmiš – Roški slap – Đevrske i Dmiš – Brljenjsko jezero – Burnum – Kistanje. Most na Roškom slapi je ekološki vrlo osjetljiv pa njime mogu prolaziti samo osobna vozila. Stoga je uzvodno od Roškog slapa planirana izgradnja novog mosta.

Za sustav cestovnog obilaska Nacionalnog parka, izravno su važne ceste nižih razina, koje istočno od Nacionalnog parka povezuju naselja Pakovo Selo, Drinovce, Širitovce, Bogović, Matovo,

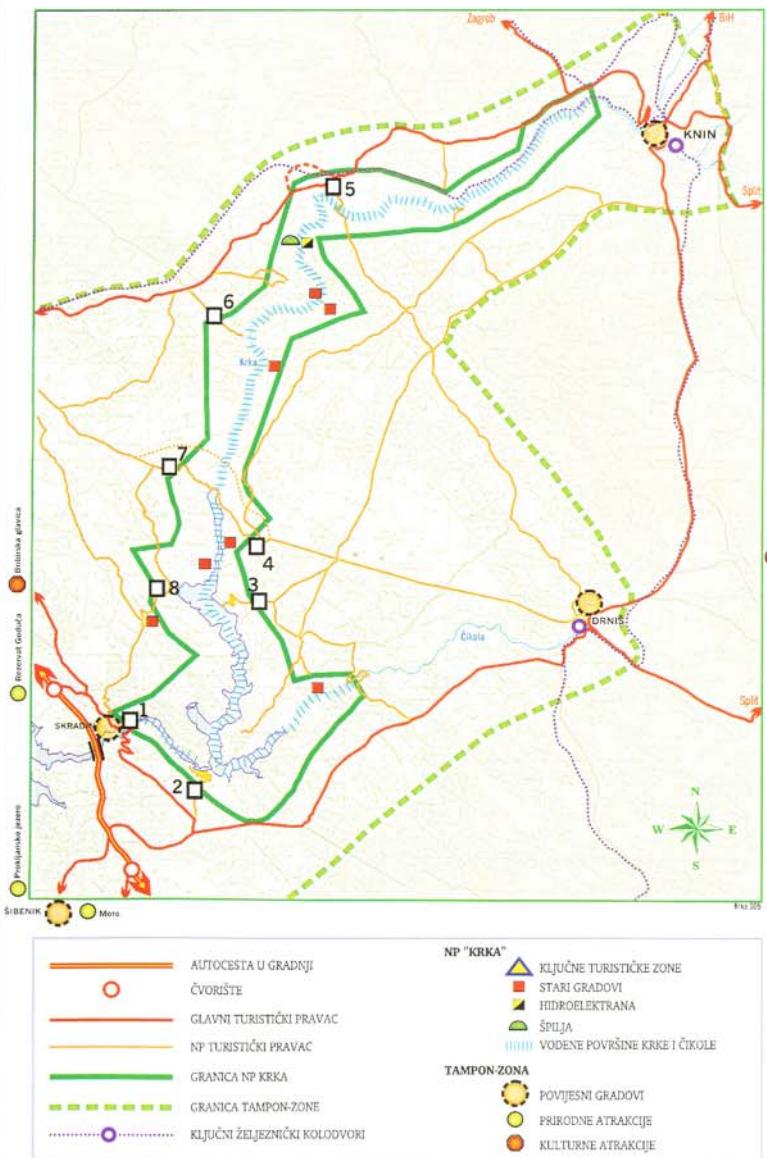
(Oklaj) Čitluk i Puljane, a zapadno od Nacionalnog parka povezuju naselja Dubravice, Rupe (Bratiškoviće), Laškovicu i Kistanje. Tome treba pridodati i novosagrađenu cestu od Brištana do Stinica, lokaliteta koji se nalaze na samoj obali Krke, nasuprot Visovca i unutar granica Nacionalnog parka.

Spomenuti povjesni cestovni pravci i objekti na njima, nastajali su od antičkih vremena do danas, te su dio vrijedne i bogate graditeljske baštine ovog prostora. Oni spadaju u atracijsku osnovu Nacionalnog parka i tampon-zone, zbog čega zaslužuju zaseban osvrт i obradu.

Na ključne turističke cestovne pravce iz slike 1. projicirane su intenzitetne linije očekivanog pro-

meta u slučaju otvaranja 8 ulaznih porti u Nacionalni park, kako je to prikazano na slici 2. Broj i lokacija spomenutih porti Nacionalnog parka rezultat su višegodišnjih istraživanja.

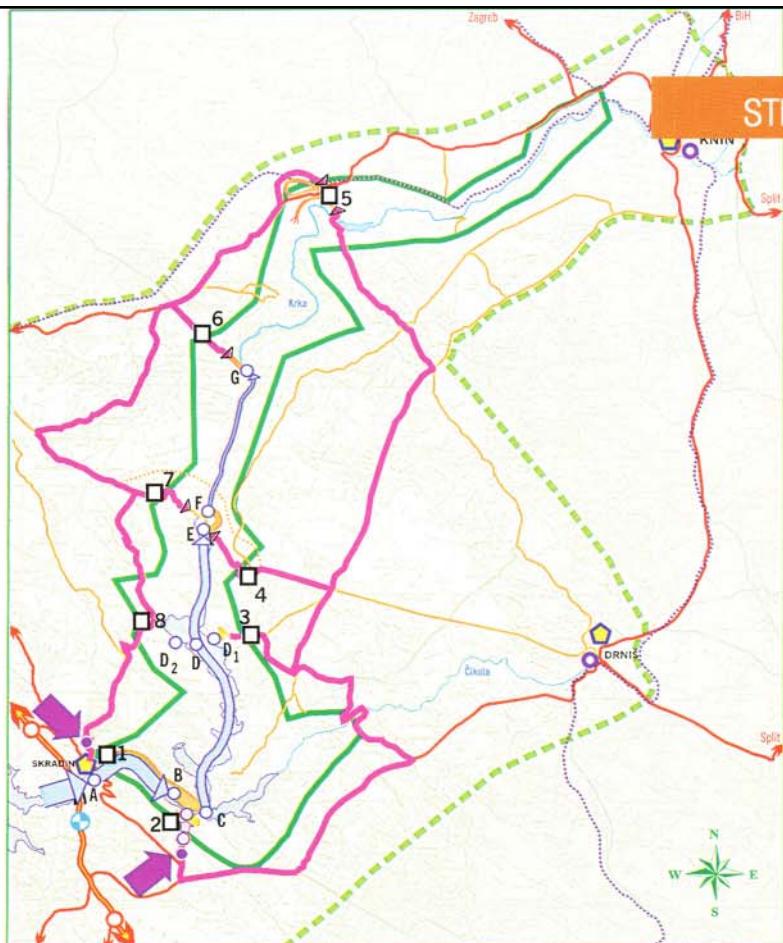
Prema izvršenim procjenama prilaznog intenziteta izdvajaju se *Porta 1*, kod Skradina, do koje pristižu posjetitelji motornim vozilima s čvorišta Skradin na Autocesti Zagreb – Split, zatim cestom od Bribirske Mostine (zapadna obilaznica Nacionalnog parka) i brodovima rijekom Krkom iz pravca Šibenika, te *Porta 2*, na Lozovcu, do koje pristižu posjetitelji motornim vozilima s čvorišta Šibenik na Autocesti Zagreb – Split, zatim Jadranskom magistralom od odvojka u Šibeniku, te državnom cestom Gračac – Knin – Sinj od odvojka u Kninu.



CESTE I MOSTOVI

4.4. Cestovni obilazak Nacionalnog parka Krka

CIM (2004) vol. 50. br. 1-2. str. 24-32.



KLJUČNA TURISTIČKA MJESTA	3 □ MOGUĆE PORTE NP KRKA	GLAVNI PRAVCI DOLASKA AUTOM
AUTOCESTA U GRADNJI	4 PUNKT NP KRKA NA PRATEĆEM USLUŽNOM OBJektU	GLAVNI PRAVCI DOLASKA BRODM
ČVORIŠTE	5 LUČICE NP KRKA	
GLAVNI TURISTIČKI PRAVAC	6 AUTOBUSNA POSTAJA NP KRKA	
NP TURISTIČKI PRAVAC	7 VANJSKA AUTOBUSNA POSTAJA NP KRKA	
GRANICA NP KRKA	8 PRIJEVOZ PLOVILOM	
GRANICA TAMPON-ZONE	9 AUTOBUSNA PREMOSNICA ILI ŽIČARA	
KLJUČNI ŽELJEZNIČKI KOLODVORI	10 KRETANJE PJEŠAKA	
	11 PRIJEVOZ AUTOBUSOM	

Slika 4. Klijenčni dio atrakcijske osnove NP Krka

(21) Izvor: Turistička valorizacija Nacionalnog parka KRKA, ibid. str. 39.

Procjenjuje se da će izravni pri-laz posjetitelja s klijenčnih cestovnih pravaca ostalim portama Nacionalnog parka (3 – 8) biti znatno manji, ali da će na tim portama biti značajniji broj posjetitelja koji će do njih stizati unutarnjim cestovnim prometom.

Turistička atrakcijska osnova

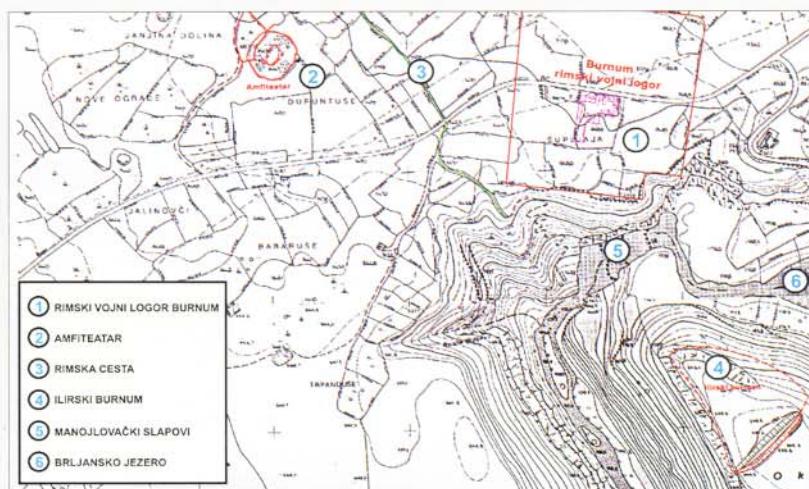
Valja naglasiti da na nacionalnoj i regionalnoj razini Nacionalni park Krka, kao cjelina, predstavlja međunarodnu turističku atrakciju. Međutim, za potrebe planiranja razvoja turizma u tom nacionalnom parku, osobito sustava kretanja posjetitelja, potrebno je podrobnije razložiti turističku atrakcijsku osnovu u samom Nacionalnom parku, na klijenčne turističke atrakcije standardnog kretanja posjetitelja i osta-

le turističke atrakcije te na turističku atrakcijsku osnovu koja se nalazi u funkcionalnom okruženju, tampon-zoni (Slika 4.).

Turističku privlačnost pretežitog toka rijeke Krke i prije nego što je taj dio proglašen nacionalnim parkom, činila je vrhunska prirodna i kulturna baština. Na prvom mjestu to su od prirodnih turističkih atrakcija bili Skradinski buk i Roški slap, a od kulturnih turističkih atrakcija samostan Visovac i manastir Krka (Sv. Arhanđel). Obilaskom tih atrakcija brodom, govo-vo se nije isticalo da su prirodne atrakcije također i dijelovi vodenih površina sa svojim slikovitim, manje ili više strmim obalama pa i kanjonima. To je tok rijeke Krke od Skradina do Skradinskog buka, od Skradinskog buka do Roškog slapa te od Roškog slapa do manastira Krka. Te su turističke atrakcije činile, a i danas čine, osnovicu za veći obilazak posjetitelja.

Tek u novije vrijeme može se naslutiti, jer još nisu dovršena arheološka istraživanja, da je na pomo-ru nova turistička atrakcija, arheološko nalazište Burnum, ostatak rimskog kastruma, s okolnim po-tencijalnim turističkim atrakcijama (Manojlovački slapovi i Brljensko jezero), koji bi mogli biti podjednako privlačni kao i prethodno spomenute turističke atrakcije pod uvjetom da se ovaj lokalitet učini turistički dostupnim (Slika 5.).

Sve navedene atrakcije prirodne i kulturne baštine (Skradinski buk,



Slika 5. Kompleks Burnum (arheološko nalazište, Manojlovački slapovi, Brljansko jezero) predstavlja vrlo značajnu potencijalnu turističku atrakciju NP Krka

(8) str. 27. Izvor: Elaborat i program valorizacije istraživanja arheološkog kompleksa Burnum u NP KRKA, Gradski muzej Drniš, Ministarstvo zaštite okoliša i prostornog uredjenja, Zagreb, 2002., topografska karta.

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI



Foto: E. Kušen

Roški slap, ostali dio rijeke Krke s pripadajućom obalom, od Skradinskog mosta do Skradinskog buka, od Skradinskog buka do Roškog slapa te od Roškog slapa do manastira Krka, samostan Visovac, manastir Krka i budući arheološki park Burnum, kao atrakcijsku osnovu za standardni obilazak posjetitelja tretira i ranije spomenuti Prijedlog Prostornog plana NP Krka.

U međuvremenu se afirmirao još jedan atraktivni lokalitet kojega bi trebalo uvrstiti među ključne turističke atrakcije za standardni obilazak Nacionalnog parka. Naime, probijanjem ceste za potrebe istočnog prilaza Visovcu, turistički je valoriziran dio platoa *Iznad Stinica*, kao najljepši vidikovac na ovaj otočić s franjevačkim samostanom. Uz vidikovac se nalazi prostrani kameni plato s inicijalnim povijesnim i hodočasničkim znamenjima (kip hrvatskog kralja Petra Svačića, rođenog u obližnjoj utvrdi Kamičak te brončani reljef Gospe Visovačke), primjereni dramatični okvir za ljetne kazališne predstave i koncerte, što se u međuvremenu već i potvrdilo (Slika 6.). To je ujedno i lokacija jednog od glavnih ulaza u NP Krku – "Porta 3", uz koju se treba osigurati potrebna turistička logistika, osobito vrlo veliko parkirište. Navedeni lokaliteti i zone, u pravilu, imaju složenu atrakcijsku strukturu i zaseban, interni sustav kretanja posjetitelja.

U tampon-zoni NP Krka, izdvajaju se četiri značajna hrvatska povjesna grada, Šibenik, Skradin, Knin i Drniš, koji su zbog svojih povijesnih, kulturnih i osobito umjetničkih značajki, osnovica razvoja kulturnog i gradskog turizma u okruženju NP Krka, ali i maritimnog turizma Šibenske rivijere.

U tampon-zoni se nalaze mnogobrojne prirodne ljepote, kao što su primjerice mnogi geomorfološki oblici u cjeleovitom krškom području, zanimljiv kulturni pejsaž, ali i vrlo značajne strukturne prirodne sastavnice: estuarij rijeke Krke (od ušća do Skradinskog buka), s Prokljanskim jezerom i ornitološkim rezervatom Guduča te pripadajući dio Jadranskog mora, ali isto tako i vrelo Krke sa slapom Krčićem.

Postojeći sustav posjećivanja

Postojeći sustav posjećivanja NP Krka (Slika 7.), rezultat je stalnog unapređenja sustava koji se početno temeljio na internom plovnom putu Skradin – Skradinski buk – Visovac – Roški slap – manastir Krka. Taj sustav sadrži dvije *porte*, Skradin (voden i pješački ulaz) i Lozovac (autobusni i pješački ulaz). Broj posjetitelja, koji se priključuju na sustav posjećivanja NP

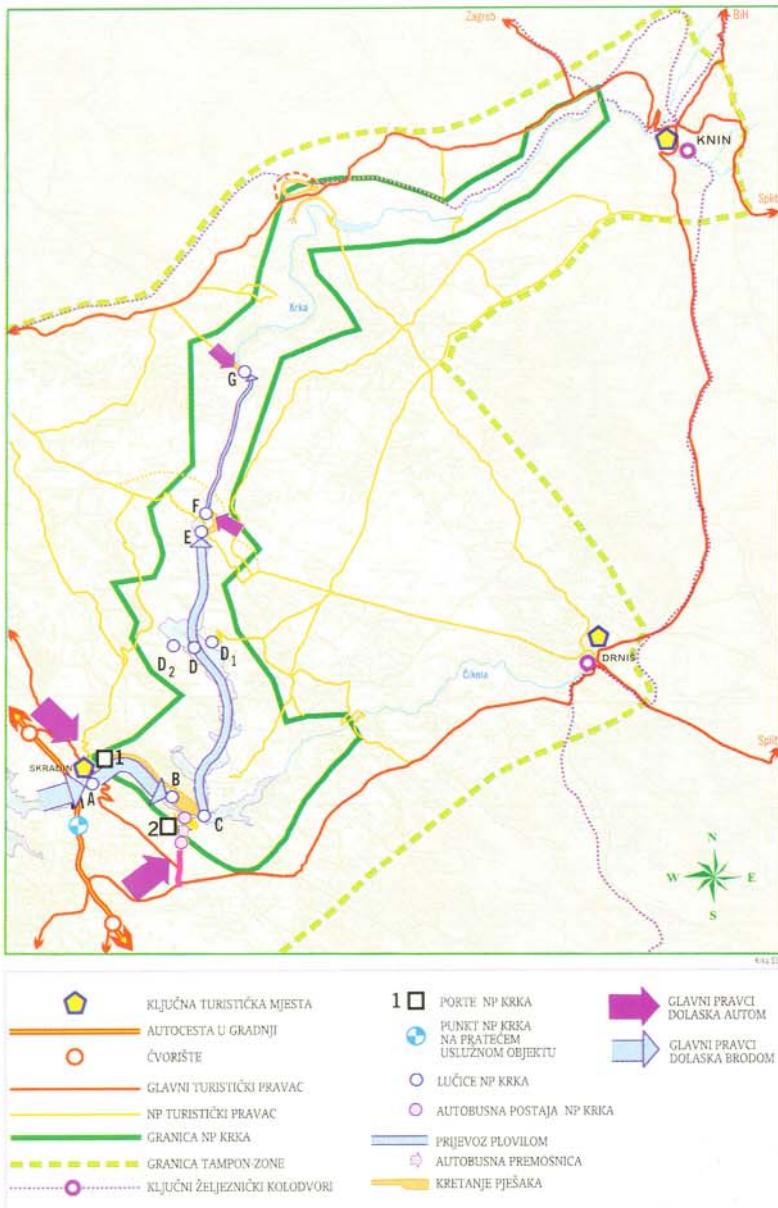
Krka dolaskom osobnim automobilom do Roškog slapa i do manastira Krka beznačajan je u odnosu na ukupni broj posjetitelja Nacionalnog parka. Spomenuti model, temeljen samo na kretanju posjetitelja unutar granica Nacionalnog parka pomoću plovila, oslonjen na dvije ekipirane *porte*, nemoguće je dalje nadograđivati iz više razloga.

Navedeni sustav posjećivanja je potpuno introvertiran, okrenut prostoru unutar granica Nacionalnog parka. Vanjski prilazi Nacionalnom parku, preko afirmiranih porta, razvijaju se stihjski. Do porte kod Skradina stiže se plovilima i vozilima, do porte na Lozovcu stiže se samo vozilima. Neke buduće porte mogu se naslutiti na prilazu Roškom slapu i prilazu manastiru Krka, međutim, one su još nedovoljne.

Sadašnji sustav posjećivanja, u stvarnosti temeljen na samo dva ulaza, uz maksimalna dotjerivanja, može se povećati najviše za 30%. Za znatnije povećanje kapaciteta



STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI



Slika 7. Postojeći sustav kretanja posjetitelja NP Krka

(67) Izvor: Turistička valorizacija Nacionalnog parka Krka, ibid. str. 111

treba radikalno promijeniti koncept posjećivanja Nacionalnog parka tako da se masovno organizirano posjećivanje proširi na kombinaciju s korištenjem motornih cestovnih vozila u njegovom funkcionalnom okružju (tampon-zona), čime bi se broj posjetitelja mogao udvostručiti.

Model turističke prostorne organizacije

Na osnovi naprijed opisanih istraživanja te dobivenih nalaza i zaključaka proizlazi zajednička nova koncepcija turističke prostorne organizacije područja NP Krka i

tampon-zone, koje omogućavaju značajnu izmjenu sadašnjeg sustava posjećivanja i u budućnosti dosizanje brojke od milijun posjetitelja godišnje. Novi model turističke prostorne organizacije NP Krka sastoji se od više međusobno povezanih i uskladenih sustava koji ga prostorno određuju kao cjelinu prikazanu na slici 8.

Takav zajedničku cjelinu čine prikladni vodenim, cestovnim i željezničkim sustavima sljedećih sastavnica:

- Vodeni prilaz: Jadransko more, Šibenik (Zaton, Raslina) – porta (1) Skradin
- Prvi cestovni prilaz: čvoriste (2) na autocesti, priključak od

Benkovca – porta (1) Skradin i porte (8, 7, 6 i 5)

- Drugi cestovni prilaz: čvoriste (3) na autocesti, priključak iz Šibenika i Jadranske magistrale – porta (2) Lozovac i porte (3 i 4)

- Ostali cestovni prilazi iz smjera Zagreba, Splita i BiH – sve porte NP "Krka"

- Željeznički prilazi: čija su ishodišta kolodvori Šibenik, Knin i Drniš – sve porte.

Sustav kretanja posjetitelja područjem Nacionalnog parka i u tampon-zoni, već je uvodno anticipiran, te je obilježio i odredio značajke novog zajedničkog turističkog proizvoda Nacionalnog parka i okolne tampon-zone. Zbog svojih izrazito prostornih značajki, sustav kretanja posjetitelja bitno određuje i cijelokupni model turističke prostorne organizacije unutar navedenog zahvata.

Unapređuje se postojeći sustav kretanja posjetitelja plovilima, osobito glede poboljšanja pristupačnosti i sigurnosti starijih osoba, male djece i hendikepiranih osoba:

- * Skradin – Skradinski buk
- * Skradinski buk – Visovac (Stnice i Visovac-zapad) – Roški slap
- * Roški slap – manastir Krka (Sv. Arhangel).

Za pješačko svladavanje Skradinskog buka primjenjuje se sustav atraktivnih drvenih rampi (mostića) ili mehanička naprava, što osobito omogućava kretanje starijih osoba, male djece i hendikepiranih osoba. Isto se primjenjuje za uređenje pješačke staze Skradinski buk – Gornja lučica Skradinskog buka.

Interni autobusni sustav Lozovac – Skradinski buk (razvodnica) se unapređuje ili zamjenjuje odgovarajućom žičarom. Alternativno pješačko kretanje zainteresiranih posjetitelja u standardnom obilasku zadržava se na relacijama Skradin – Skradinski buk, Lozovac – Skradinski buk te Roški slap: Donja lučica – Gornja lučica.

Bitnu novost predstavlja uvođenje organiziranog autobusnog (autobus ili minibus) prijevoza posjetitelja, kako u Nacionalnom parku tako i u tampon-zoni. To je podsustav koji ima dva ishodišta (okretišta) iz kojih motorna cestovna vozila razvoze posjetitelje do porti ili ključnih turističkih atrakcija. Ta su ishodišta smještena u Skradinu i Lozovcu u okviru cijelovitog sustava prihvata i distribucije prispjelih posjetitelja.

Moguće su i modifikacije standardnog obilaska, primjerice, detaljnije razgledavanje obale iz stan-

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI

dardnog plovila (ušće Čikole, uvala Podbare i sl.), ili mijenjanje autobusne rute organiziranog prijevoza do nekih turističkih atrakcija u tampon-zoni (Bribirska Glavica, ornito-loški rezervat Guduća i sl.).

Na osnovi otprije iznesenih analiza i utvrđenih pretpostavki, procjenjuje se da je najveći prihvatni kapacitet NP Krka:

* godišnji – do 1.000.000 jedno-dnevnih posjetitelja

* dnevni – do 20.000 posjetitelja na dan.

Najveće dnevno turističko opterećenje, a slijedom toga i godišnje u standardnoj turističkoj sezoni, može se ostvariti bez štetnih posljedica samo u okviru održivog razvoja turizma u Nacionalnom parku Krka te osiguranjem otprije iznesenih pretpostavki i uvjeta. Istovremeno, na osnovi tih podataka Javne ustanove NP Krka, prema potrebi, može razraditi režime ulaska posjetitelja u Nacionalni park, primjerice dnevnim limitima, najavama posjeta, rezervacijama ulaznica i drugim mjerama.

Zaključak

Istraživanja mogućnosti modeliranja turističkog posjećivanja određenog nacionalnog parka na slučaju Nacionalnog parka Krka, pokazala su da cestovna komponenta obilaska nacionalnog parka može biti nezamjenjiva. Međutim, da bi se došlo do optimalnog rješenja za utvrđivanje potreba i mogućnosti primjene cestovnog posjećivanja nekih nacionalnih parkova, potrebno je vrlo disciplinirano provesti odgovarajući istraživački postupak.

A ROAD TOUR OF NATIONAL PARK KRKA

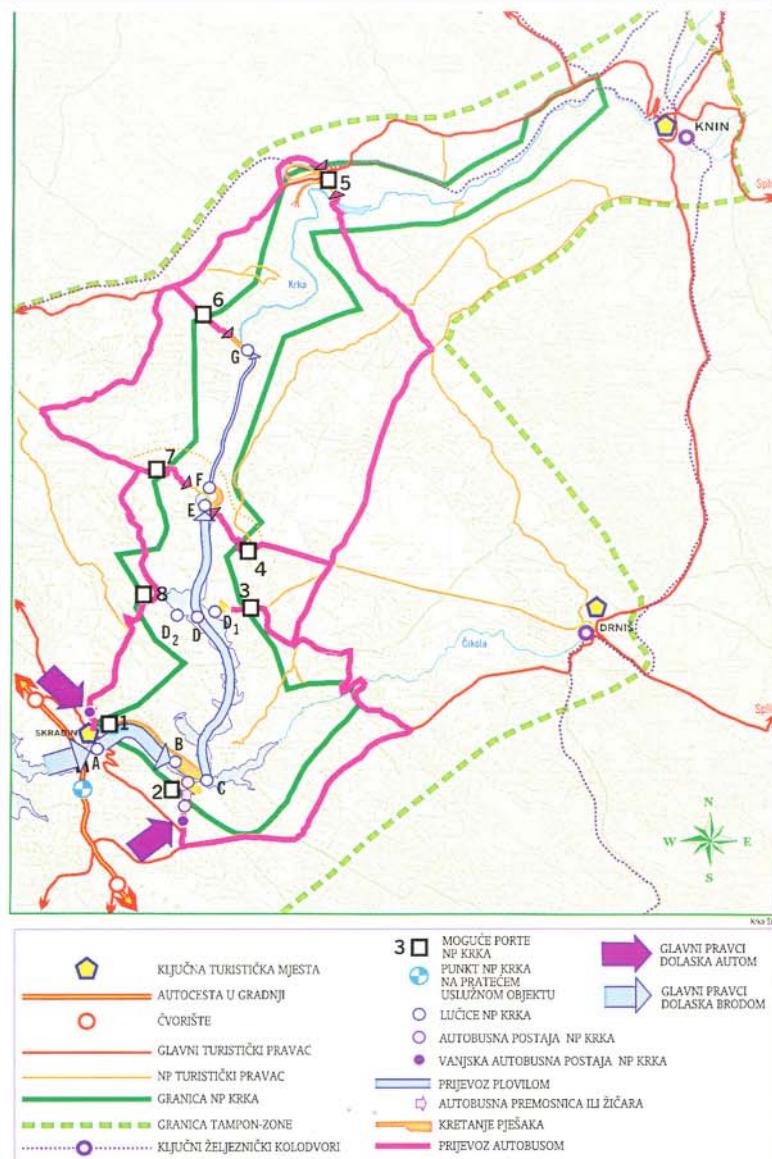
Summary

The existing system of visiting the National Park Krka, is based almost exclusively on the use of boats, which have been loaded almost over the limit. The solution for improved flows of visitors through the National park but also for activation of currently inaccessible parts, has been found in complementary system of the National Park and corresponding development-protection buffer zones, appeal of both areas to tourists, the existing system of visiting the National Park and model of touristic integration of components in both areas.

¹ Kušen, E., Hendija, Z. i Klarić, Z. (2003) Turistička valorizacija Nacionalnog parka KRKA, Institut za turizam, Zagreb.

² Prijedlog Prostornog plana Nacionalnog parka "Krka" (2003.), Zavod za urbanizam Arhitektonskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb.

³ Recenzija projekta sadržaja PUO na Autocesti Bosiljevo - Sveti Rok - Split (2003) Urbanistički institut Hrvatske d.d., Zagreb.



Slika 8. Koncept sustava organiziranog vodenog i cestovnog prijevoza posjetitelja NP Krka

(63) Izvor: Turistička valorizacija Nacionalnog parka Krka, ibid. str. 122.

Literatura

Korištena literatura i dokumentacija

1. Bralić, I. (1991.) Nacionalni parkovi Hrvatske, Školska knjiga, Zagreb.
2. Dadić, I. (2001.) Prometni projekt turističko-informativne signalizacije za Nacionalni park "Krka", Institut prometa i veza, Zagreb.
3. Ferić, S. (2000.) Krka, Vodič rijekom Krkom i Nacionalni park "Krka", JU Nacionalni park "Krka", Šibenik.
4. Kušen, E. (2002.) Turistička atrakcijska osnova, Institut za turizam, Zagreb.
5. Kušen, E., Hendija, Z. i Klarić, Z. (2003.), Turistička valorizacija Nacionalnog parka Krka, Institut za turizam, Zagreb.
6. Prethodna analiza ekonomске opravdanosti i izgradnje turističkih objekata na području NP "Krka" (1989), Institut za turizam, Zagreb.
7. Prijedlog prostornog plana NP "Krka" (2003.), Ministarstvo zaštite okoliša i prostornog uređenja i Zavod za urbanizam Arhitektonskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb.
8. Prostorni plan Nacionalnog parka "Krka" (1990.), Zavod za urbanizam Arhitektonskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb.
9. Prostorni plan Šibensko-kninske županije (2001.), Zavod za prostorno uređenje, URBING.
10. Recenzija projekta sadržaja PUO na Autocesti Bosiljevo – Sveti Rok – Split (2003.), Urbanistički institut Hrvatske d.d., Zagreb.

ceste i mostovi

GLASILO HRVATSKOG DRUŠTVA ZA CESTE - VIA VITA

60 godina



VIJADUKT GOLUBINJAK

CIM god. 54. br.3 (str. 1-112), Zagreb, izvibanj/lipanj 2008.
UDK 625.7:624.2/8 > CODEN CSMVB2 > ISSN 0411-6380

dr.sc. Eduard Kušen
Institut za turizam, Zagreb

STEPINČEV HODOČASNIČKI PUT, PRIVLAČAN VJERSKI I TURISTIČKI ITINERAR

90 "Stepinčev put", koji se sastoji od "Stepinčevog hodočasničkog puta" i "Stepinčevog hrvatskog četverokuta", određen je s četiri repera na prostoru Lijepe naše, koji su za blaženog kardinala Alojzija Stepinca imali naročitu važnost. To je Krašić, rodno i smrtno mjesto Blaženika, zatim Zagreb, u kojem je djelovao kao nadbiskup, Lepoglava, u kojoj je proveo godine zatvora, i Marija Bistrica, u kojoj ga je Sveti otac proglašio Blaženim.

1. Uvod

Hodočasnički putovi, koji vode u hrvatska svetišta stari su više stotina godina, iako posebno neobilježeni, duboko su urezani u pamčenje vjernika. Ti su putovi sve do nedavno bili uglavnom obrasli i pomalo zaboravljeni. Međutim, na drugom kraju Europe, primjerice, u Španjolskoj, jednostavno cvjeta hodanje sustavom hodočasničkih putova koji vode do Santiaga de Compostola u Španjolskoj, dužine od nekoliko tisuća kilometara.

Najpoznatiji je krak tog sustava, koji to svetište povezuje s francusko-španjolskom granicom, a njegova dužina iznosi blizu 800 km. Pješači se iz vjerskih pobuda, zbog zavjeta, pokore, ali i znatiželje, sportske rekreacije, "traženja samoga sebe".

U tom pogledu, u Hrvatskoj se javio niz inicijativa za ponovno oživljavanje tradicijskih hodočasničkih putova, uglavnom vezanih uz marijanska svetišta, primjerice u Mariji Bistrici, na Trsatu (Rijeku), u Sinju, Voćinu, Aljmašu. Postoje poticaji i za osnivanje novih hodočasničkih putova. Pri tome podjednaku zainteresiranost za hodočasničke putove iskazuju turističke i vjerske strukture.

U širem smislu, hodočasnički putovi se smatraju i kulturnim putovima, kako s gledišta vjere tako kulture i turizma. Postoje različite poticajne akcije za razvoj turističkih staza, putova i cesta, pa tako i hodočasničkih putova, kako od strane turizma, tako i od strane poljoprivrede putem regionalnog razvoja ruralnog prostora, kako u zemlji tako i u prekograničnoj suradnji.

Jedan od takvih projekata osobito podržava Ministarstvo turizma Republike Hrvatske. Riječ je o projektu „Stepinčev put“ koji se sastoji od četiri Stepinčeve vjersko-turističke destinacije (Krašić, Zagreb, Marija Bistrica i Lepoglava). Jedan put su međusobno kontinuirano povezane pješačkom prometnicom kao „Stepinčev hodočasnički put“, a drugi put svojevrsnim itinerarom kao „Stepinčev hrvatski četverokut“. Pri tome se „Stepinčev hodočasnički put“ vodi tradicijskim marijanskim putovima Majke Božje Bistrice, a samo manjim dijelom, u okolini Krašića, noviformiranim Krašičkim hodočasničkim putovima.

Turističke prometnice, osobito pješačke, pa tako i „Stepinčev hodočasnički put“ traže odgovoran pristup njihovu osnivanju, osobito izboru trase, pratećim uslužnim objektima i sustavu obilježavanja. Iako su njihovi tehnički problemi beznačjni oni imaju veliku socio-kulturnu važnost.

2. Idejni program

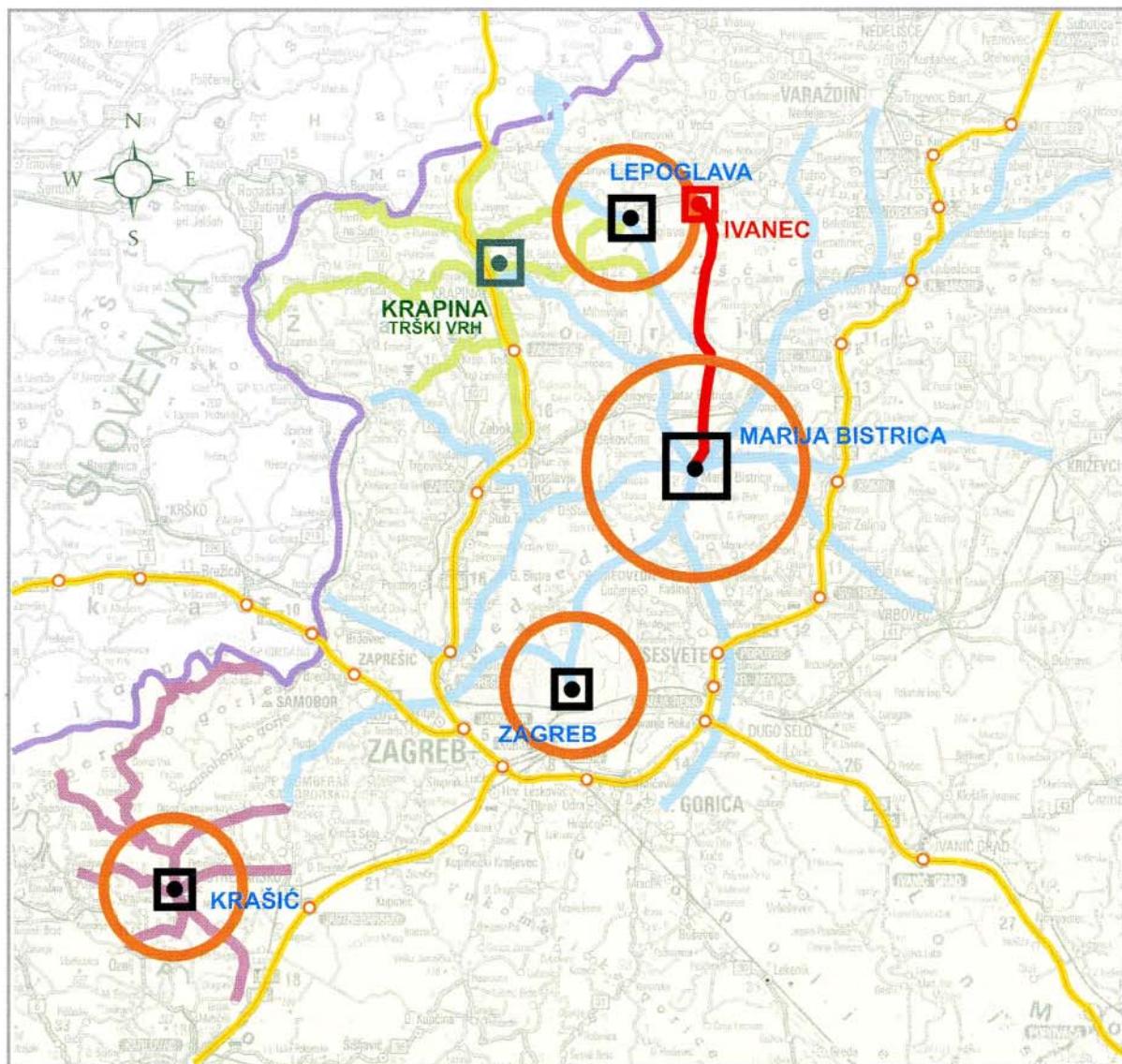
Prve akcije na projektu „Stepinčev put“ započele su izradom Idejnog programa, kojega je izradila Turistička zajednica općine Marija Bistrica 2006. godine. Sadržavao je dva dijela: (1) „Stepinčev put“ i (2) ostale hodočasničke putove. Prema tom programu, „Stepinčev put“ bi povezao mesta Krašić, Zagreb (Kaptol), Marija Bistrica i Lepoglava, a realizirao bi se etapno. Ostali hodočasnički putovi bi se utvrdili kasnije, a povezivali bi osnovni put s mjestima od važnosti za život i rad Blaženog Alojzija Stepinca.

Osnovni ciljevi Programa zahtijevaju odgovarajuću metodu rada:

- Stvoriti hodočasničke putove za sve štovatelje Majke Božje kao "Kraljice Hrvata", koja se s posebnom ljubavlju štuje u Hrvatskom nacionalnom svetištu Majke Božje Bistrice.
- Odati posebno priznanje bistričkom hodočasniku kardinalu Stepincu, koji je zbog svoje privrženosti Majci Božjoj Bistričkoj proglašen blaženim u Mariji Bistrici
- Omogućiti povezivanje s ostalim svetištima u Hrvatskoj i izvan nje.

3. Metodološki pristup

Podjela Projekta „Stepinčev put“ na dvije ravnopravne sastavnice u ponudi hodočasničkog i vjerskog turizma, (1) na turističku kontinuiranu pješačku prometnicu „Stepinčev hodočasnički put“ (Krašić-Zagreb-Marija Bistrica-Lepoglava), i na turistički itinerar „Stepinčev hrvatski četverokut“ (Krašić, Zagreb (Kaptol), Marija Bistrica i Lepoglava), u skladu je s navedenim svjetskim turističkim, kulturnim i civilizacijskim trendovima.



Legenda:

- Državna granica
- Autoceste
- KRAŠIĆ** Važnija naselja na hodočasničkim putovima
- IVANEČKI ROMARSKI PUT**
- Krašički hodočasnički putevi
- Bistrički hodočasnički putevi
- Krapinski hodočasnički putevi

- STEPINČEVE VJERSKO-TURISTIČKE DESTINACIJE
- TRŠKI VRH - KRAPINA - ISHODIŠTE KRAPINSKIH HODOČASNIČKIH PUTOVA
- IVANEC - ISHODIŠTE IVANEČKOG ROMARSKOG PUTOA

Slika 1. Shematski prikaz poznatih i prepostavljenih bistrčkih i drugih hodočasničkih putova

Stepinčev hodočasnički put namijenjen je hodočasnicima, izletnicima i turistima, koji žele tradicijskim bistrčkim marijanskim hodočasničkim putovima i novoustrojenim krašičkim hodočasničkim putovima, pješke proputovati relaciju od Krašića, preko Zagreba i Marije Bistrice do Lepoglave, možda i obrnuto, te pohoditi važne sadržaje vezane uz Blaženika Alojzija Stepinca i Majku Božju

Bistrčku, osobito u spomenuta četiri turistička i vjerska središta (svetišta ili prošeništa).

“Stepinčev hrvatski četverokut” namijenjen je vjernicima, izletnicima i turistima, koji žele autobusom, automobilom ili na drugi način, prema vlastitom rasporedu, pohoditi četiri ključna mesta u Hrvatskoj, značajno vezana uz boravak i aktivnosti Blaženika Alojzi-

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA

ja Stepinca. To je tematski vjersko-turistički itinerar koji poglavito sadrži obilazak Stepinčevih vjersko-turističkih destinacija (Krašić, Zagreb (Kaptol), Mariju Bistrigu i Lepoglavu).

Koncepcija projekta "Stepinčev put" se poglavito oslanja na štovanje Majke Božje Bistričke i njenih tradicijskih hodočasničkih putova, te na život i djela Blaženika Alojzija Stepinca; na Stepinčeve vjersko-turističke destinacije i pripadajuće tradicijske hodočasničke pješačke prometnice i na kraju, na do sada stečena iskustva u oživljavanju hodočasničkih pješačenja. Općenito na posjećivanje marijanskih svetišta, koja su ponekad i zajedničke Stepinčeve vjersko-turističke destinacije.

4. Bistrički tradicijski hodočasnički (romarski) putovi i štovanje Majke Božje Bistričke

Pri spomenu grada Marije Bistrice, svatko će prvo pomisliti na hodočašća čudotvornoj Majci Božjoj Bistričkoj. Godišnje Mariju Bistrigu pohodi oko 800.000 hodočasnika. Svi oni dolaze radi duhovne obnove, zavjetovanja Majci Božjoj, radi zahvale za uslišane molitve ili samo da se poklone "Kraljici Hrvata". Svetište Majke Božje Bistričke ima kroz vjekove važno središnje mjesto u vjerskom životu hrvatskog naroda.

Naselje Bistrica prvi put se spominje 1209. godine, kao posjed kojega hrvatsko-ugarski kralj Andrija II vraća županu Vratislavu, a ime Marija Bistrica pojavljuje se u 18. stoljeću vezujući se uz otkriće čudesnog kipa Majke Božje. Župna crkva koja je do tada bila posvećena Sv.Petri i Pavlu, nakon tog otkrića, u istom stoljeću, posvećuje se Blaženoj Djevici Mariji.

Hrvatski Sabor 1715. godine podiže zavjetni oltar, a 1731. godine biskup Branjug posvećuje novu crkvu i mijenja ime naselja u Marija Bistrica. Današnji izgled crkveni kompleks dobiva 1883. godine nakon velike obnove po projektu arhitekta Hermana Bolea, a na uređenju rade najpoznatiji hrvatski umjetnici. Papa Pio XI. dodijelio je 1923. godine svetištu naslov Male bazilike (basilica minor).

Zlatne krune daruju 1935. godine nadbiskupi Bauer i Stepinac u ime Hrvatskog naroda. Zbog svog vjerskog i nacionalnog značaja Marija Bistrica je od strane Hrvatske biskupske konferencije proglašena Hrvatskim nacionalnim svetištem Majke Božje Bistričke 1971. godine, a 13. srpnja, odreduje blagdanom Majke Božje Bistričke. Na proslavu 300 godišnjice svetišta i 1300. godišnjice pokrštenja Hrvata, 9. rujna 1984. godine okupilo se na Nacionalnom euharistijskom kongresu 400000 vjernika.

Najznačajniji dan u povijesti Marije Bistrice, nakon našašća kipa 1684. godine, je 3. listopada 1998. godine, kada je Papa Ivan Pavao II. posjetio Mariju Bistrigu i proglašio blaženim pokojnog zagrebačkog nadbiskupa i bistričkog hodočasnika kardinala Alojzija Stepinca.

Najveća mreža hodočasničkih putova u Hrvatskoj, razvila se tijekom posljednjih 300 godina u širem okruženju Svetišta Majke Božje Bistričke u Mariji Bistrici (sjeverozapadni dio Hrvatske). Vrhunac uporabe i razvoja, bistrički hodočasnički putovi su dosegli u razdoblju između dva svjetska rata, da bi nakon Drugog svjetskog rata njihovo korištenje gotovo zamrlo, što zbog političkih razloga, što zbog mogućnosti lagodnijeg putovanja u Mariju Bistrigu, autobusom i osobnim automobilom.

Teško je više utvrditi sve tradicijske bistričke hodočasničke puteve, ne samo zato što su obrasli, već i stoga što su se sustavi lokalnih cesta promijenili i proširili, ali ponajviše stoga što su mnoga slobodna područja pretvorena u građevinska područja, i izgrađena, osobito na periferiji i okolici Zagreba, a stare mreže lokalnih putova

u ruralnom prostoru razorili su veliki infrastrukturni sustavi.

Ipak, valjalo bi utvrditi one dijelove bistričkih tradicijskih hodočasničkih putova, koji se mogu ponovno koristiti, a zatim, kreativno oblikovati njihove dijelove koji nedostaju. Pritom se osobite teškoće očekuju na dijelu ulaska hodočasnika u Zagreb, od strane Medvednice sve do Kaptola, kao i nastavak, od Kaptola prema Šestinama i dalje podsljemenskom zonom do Podsuseda, prema Samoboru, i dalje, u smjeru Krašića. U međuvremenu, treba kartografski procijeniti glavne smjerove kretanja hodočasnika od Marije Bistrice u okolini prostora, kako je to prikazano na slici 1., od kojih će se odabratiti oni koji zadovoljavaju kriterije Stepinčevog puta.

5. Stepinčeve vjersko-turističke destinacije

"Stepinčev put", koji se sastoji od "Stepinčevog hodočasničkog puta" i "Stepinčevog hrvatskog četverokuta", određen je s četiri repera u prostoru Hrvatske, koji su za blaženog kardinala Alojzija Stepinca imali posebnu važnost. To su Krašić, rodno i smrtno mjesto Blaženika, Zagreb, u kojem je djelovao kao nadbiskup, Lepoglava, u kojoj je proveo godine zatvora, i Marija Bistrica, u kojoj ga je Papa proglašio Blaženim, ali s kojom ga vežu i mnogi drugi događaji.

To su Stepinčeve vjersko-turističke destinacije, koje treba propisati glede njihove:

- Materijalne i nematerijalne povezanosti sa životom i radom Blaženika
- Turističke pristupačnosti sadržajima vezanim uz život i rad Blaženika
- Općeg odnosa (orientacije) prema razvoju vjerskog turizma (vjera, umjetnost i kultura) u turističkoj destinaciji.
- Eventualne povezanosti s temama veznim uz BDM
- Planske orientacije na razvoj turizma.

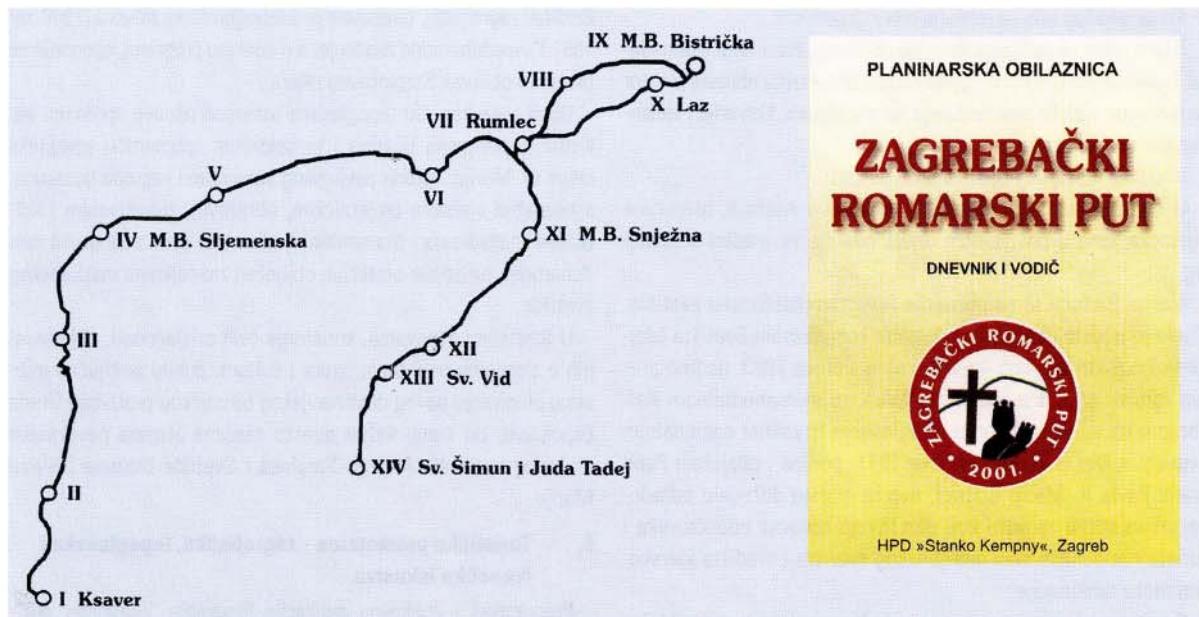
Navedene turističko-vjerske destinacije su različite veličine i različito turistički razvijene.

Selo Krašić, sjedište istoimene općine, udaljeno je 20 km od mikroregionalnog središta Jastrebarsko, a 56 km od Zagreba. Tek se nakon Domovinskog rata počelo uređivati i komunalno opremati. U susjednom selu Brezariću rodio se 1898. godine zagrebački nadbiskup i kardinal, a posmrtno i blaženik Alojzije Stepinac. Kršten je u župnoj crkvi Sv. Trojstva u Krašiću, tamo je služio svoju prvu svećenu misu, a od 1951. godine, u kućnom pritvoru, tu je proveo ostatak života i umro 1960. godine.

U na prvom katu kurije župnog dvora u Krašiću, uređene su dvije spomen sobe u kojima je preminuo Blaženik. Prostorije su namještene izvornim namještajem i opremom, kojima se služio Blaženik u posljednjim godinama života. To je ključni vjersko-turistički sadržaj u Krašiću vezan uz Blaženika.

Župna crkva, u kojoj je kardinal Stepinac služio svetu misu je druga vjersko-turistička atrakcija u Krašiću. Ispred ove crkve je postavljen spomenik Blaženiku. U etnografskoj zbirci u Krašiću, smještenoj u izvornoj drvenoj posavskoj kući ima zanimljivih izložaka vezanih uz život i rad Blaženika, primjerice velika fotografija skupa uglednika koji su pratili zagrebačkog nadbiskupa u Rim 1939. godine.

U tijeku procesa beatifikacije kardinala Alojzija Stepinca u Rimu, pristupilo se postupnom uređenju naselja Krašić i Brezarić, koje je započelo opsežnim pripremama (1993), za početak izradom studije Potrebe i mogućnosti uređenja naselja Krašić i Brezarić. Studija je završena dvije godine kasnije, a sadržavala je i poglavje Mogućnosti razvitka vjerskog turizma u Krašiću. Ovo poglavje je bilo osobito vezano za život i rad Blaženika u Krašiću, na čemu je temeljen i prijedlog koncepta urbanističkog rješenja Krašića i Brezarića:



Slika 2. Skica trase planinarske obilaznice "Zagrebački romarski put"



Slika 3. Rangerov lepoglavski put



Auf Rangers
Künstlerpfaden
um Lepoglava

VERBINDUNG:
AUF RANGERS KROATISCH-SLOWENISCHEN
KÜNSTLERPFADEN

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA

Svi se sadržaji nižu uz osobinu crkva-drveni križ:

Župna crkva na uzdignutom zelenom platou, župni dvor s pripadajućim dvorištem (parkom), objekt centra za duhovnu obnovu, prostor za masovne vjerske manifestacije na otvorenom, Kalvarija i vidikovac kod drvenog križa.

Ishodište krašičkih hodočasničkih putova.

U međuvremenu je izgrađena obilaznica Krašića, osigurana pješačka zona u povijesnom dijelu naselja te ureden središnji trg.

Marija Bistrica je najpoznatije hrvatsko marijansko svetište. Cijelo je mjesto obilježeno crkvenim kompleksom Svetišta Majke Božje Bistrice, koji današnji oblik dobiva 1883. godine prema zamisli arhitekta Hermana Bolea, te monumentalnom Kalvarijom na susjednom brdu. Proglašenje Hrvatskim nacionalnim svetištem Majke Božje Bistrice 1971. godine i posjetom Pape Ivana Pavla II. Mariji Bistrici, ovo je mjesto doživjelo određene urbanističke zahvate koji olakšavaju boravak hodočasnika i turista i pridonose slici marijanskog svetišta i središta vjersko-turističke destinacije.

Sve izravne i neizravne veze između Nacionallnog svetišta Majke Božje Bistrice i Blaženog kardinala Alojzija Stepinca, nisu u cijelosti još proučene, vrednovane i široko obznanjene, ali su brojne. Ovdje se navode tek neke, općepoznate:

- Mjesto proglašenja kardinala Alojzija Stepinca blaženim po Papi Ivanu Pavlu II., što je obilježeno kamenim poprsjem Blaženika.
- Mjesto u kojem je nadbiskup zagrebački Alojzije Stepinac organizirao naknadnu proslavu 1000 godina Hrvatskog kraljevstva
- Mjesto do kojeg je zagrebački nadbiskup Alojzije Stepinac, svake godine, od 1934. do 1946. godine, predvodio hodočašće preko Medvednice i natrag. hodočastio (pješačio) iz Zagreba (Kaptol) do Svetišta Majke Božje bistrice
- Tu se nalazi zlatna kruna, koju za kip Majke Božje Bistrice, daruju nadbiskupi Bauer i Stepinac.
- Prema ideji zagrebačkog nadbiskupa Alojzija Stepinca o samostanu Bosonogih sestara karmeličanki iz 1941. godine, u Mariji Bistrice isti je graden od 1995. godine i predan na uporabu za Stepinčeve beatifikacije 1998. godine.

Raste broj obiteljskih hodočasnika, posebice vikendom. Na temu vjerskog i hodočasničkog turizma valjalo bi istražiti sve mogućnosti njihovog razvoja s obzirom na bogatstvo turističke atrakcijske osnove Marije Bistrice, ne samo središta Općine već i cijele turističke destinacije.

Uz višestoljetni razvoj hodočasničkog turizma razvili su se tradicijski obrti, od kojih su se neki održali do današnjih dana, čime obogačuju turističku atraktivnost Marije Bistrice, kako svojim radom i pojavnosću, tako i svojim proizvodima, koji ujedno nose značajke vrlo kvalitetnih turističkih suvenira, kao što su primjerice, licitari, medičari, lončari, kovači i proizvodači karakterističnih dječjih igračaka. Tu postoje još i proizvodači sakralnih suvenira od drva, gipsa i metala.

U ovoj turističkoj destinaciji postoji i druga turističko-ugostiteljska ponuda (smještaj, jelo i piće, izdvojene turističke atrakcije te pješačke i biciklističke staze).

Lepoglava. U Strateškim osnovama razvoja turizma Općine (sada Grada) Lepoglave (1996), kao dio lepoglavske turističke resursne osnove, u odjeljku znameniti ljudi, navodi se: "Alojzije Stepinac,

kardinal zagrebački, tamnovao je u lepoglavskom zatvoru (1946. do 1951.)", međunarodno značenje, a u odjeljku programi, spominje se planirani obilazak Stepinčevog oltara.

Osim toga kao dio lepoglavske resursne osnove spominju se: Kulturno-povijesna baština i to sakralna: spomenički kompleks crkve sv. Marije, zgrada pavlinskog samostana i zgrada gostinjaca, s poznatim vjerskim umjetničkim, obrazovnim, znanstvenim i kulturnim značajkama i znamenitim ljudima, sa svim atributima međunarodne turističke atrakcije, obilježen značajkama marijanskog svetišta.

U Stratešim osnovama, korištenje ovih privlačnosti, objedinjenih u sintagmu umjetnost, vjera i kultura, dobilo je ključno mjesto u planiranju novog destinacijskog turističkog proizvoda Grada Lepoglave, pri čemu važno mjesto zauzima životna povezanost blaženog kardinala Alojzija Stepinca i Svetište Blažene Djevice Marije.

6. Turističke prometnice - zagrebačka, lepoglavska i ivanečka iskustva

Programska i oblikovna aplikacija Programa "Stepničev put", nema izravnog metodološkog rješenja za prostor na potezu Krašić-Zagreb-Marija Bistrica-Lepoglava, međutim, tu postoje određena poučna parcijalna rješenja, koja će se izložiti u nastavku.

Suvremena zagrebačka bistrička hodočašća

Živa planinarska aktivnost između Zagreba i cijele Medvednice zapravo, u posljednjih stotinu godina nije prekidana pa je logično da su održavane pješačke veze Zageba sa sjevernim planinarskim ishodištima, od Bistre, Stubičkih Toplica, Gornje i Donje Stubice, do Marije Bistrice. Stoga je prirodno da se nakon Domovinskog rata, hodočasnički aktivirao upravo ovaj dio cjelovitog sustava bistričkih tradicijskih hodočasničkih putova.

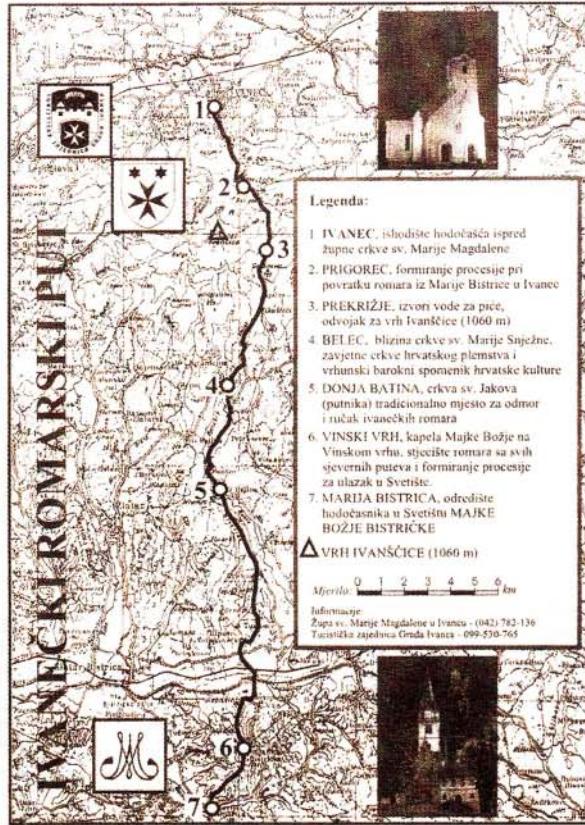
Hrvatsko planinarsko društvo "Stanko Kempny" održava od 1994. godine trodnevno hodočašće iz Zagreba u Mariju Bistricu i natrag, drugog vikenda u rujnu, pod nazivom "Zagrebački planinarski križni put". Na noćnom pohodu do Marije Bistrice, 1998. godine, prigodom beatifikacije blaženog Alojzija Stepinca, sudjelovalo je više od tri tisuće hodočasnika.

Obilaznica "Zagrebački romarski put" osnovana je u lipnju 2001. godine, u znak sjećanja na Blaženog Alojzija Stepinca, a vodi putom kojim je on hodočastio. Postojeće postaje križnog puta su ostale kontrolne točke obilaznice. Na taj se način može hodočastiti (iz Zagreba) u Mariju Bistricu, kada to dozvoljavaju vremenske prilike.

Rangerov lepoglavski put

Turistička zajednica Lepoglave je 1996. godine djelomično realizirala projekt "Rangerov lepoglavski put". Naime, na području općine se nalazi 5 sakralnih objekta, koje je oslikao barokni slikar Ivan Kristijan Ranger, lepoglavski pavlin rodom iz Tirola.

Ovim projektom se je turističkom prometnicom povezalo pet sakralnih objekata sa slikama slavnog autora, to su Župna crkva Uzašača BDM u Lepoglavi, kapela Sv. Ivana na Gorici, kapela Sv. Jurja u Lepoglavskoj Purgi, kapela Sv. Helene kod Kamenice i Župna crkva u Višnjici. Zapravo se radi o dvije alternativne turističke prometnice, jedna pješačka (hodočasnička) i druga cestovna (automobilska). Pješačka trasa bila je obilježena inverznim planinarskim znakom (crvena boja u sredini, a bijela obodno).



Slika 4. Prikaz antičkog hodočasničkog puta na ulazu u rim povodom svete godine (2000) i prikaz ivanečkog romarskog puta (1998) povodom posjete pape Ivana Pavla II. Mariji Bistrici

Pouke iz projekta «Ivanečki romarski put» (1998)

Prva obnova jednog od krakova povijesnog sustava "bistričkih" hodočasničkih (romarskih) putova odvijala se prije gotovo 10 godina na ruti Ivanec – Marija Bistrica, u okviru zasebnog istraživanja. U skladu s dokumentima iz 1997. godine, koji su se temeljili na tim istraživanjima, Turistička zajednica Grada Ivance podržala je projekt "Ivanečki romarski put" (1998) u čast posjeti pape Ivana Pavla II. Mariji Bistrici, i financirala pojedine aktivnosti na njemu.

Tom je prigodom doneseno nekoliko bitnih metodoloških odluka, koje su odredile tok dalnjih radova. Detaljni opis ovog poduhvata, ima zadataču da objasni izazove koji će se javljati i prigodom obnove cijelokupnog sustava »bistričkih« hodočasničkih putova te da ukaže na konkretna rješenja:

- Odlučeno je da "Ivanečki romarski put" mora prolaziti tradicijskom trasom od tradicijskog mjesta polaska hodočasnika u Ivancu do tradicijskog mjesta njihova dolaska u Mariju Bistrigu
- Utvrđivanje povijesne trase bilo je povjerenio planinarskom društvu "HPD Ivančica" iz Ivance,
- Cijela tradicijska trasa hodočasničkog puta je propješaćena i korigirana prema primjedbama iz prigodnih intervjuja, koji su vodeni s najstarijim mještanima iz njene gravitacije, te kartirana (unesena u raspoložive toografske karte).
- Kreiranje znaka kojim će se obilježiti ovaj hodočasnički put (na ogradama, stupovima, stablima, zidovima)
- Obilježavanje je izvršeno u čast posjeti Pape Ivana Pavla II. Hrvatskoj 1998. godine. Obilježavanje su izveli članovi "HPD Ivančica" iz Ivance

Tiskanje letka i plakata

7. Konačni izbor trase "Stepinčevog hodočasničkog puta"

Kriteriji za izbor trase "Stepinčevog hodočasničkog puta"

Stepinčev hodočasnički put treba pješačkom trasom kontinuirano povezati četiri Stepinčeve vjersko-turističke destinacije: Krašić, Zagreb (Kaptol), Mariju Bistrigu i Lepogalvu.

Trasa Stepinčevog hodočasničkog puta se kreativno polaže preko odgovarajućih krakova sustava tradicijskih bistričkih hodočasničkih putova i preko novokreiranih krašičkih hodočasničkih putova. Za načelni izbor trase Stepinčevog hodočasničkog puta koristi se slika 1. na kojoj su shematski prikazani glavni tradicijski pravci kretanja hodočasnika prema Mariji Bistrici, prema Krapini i novokreirani pravci kretanja hodočasnika prema Krašiću.

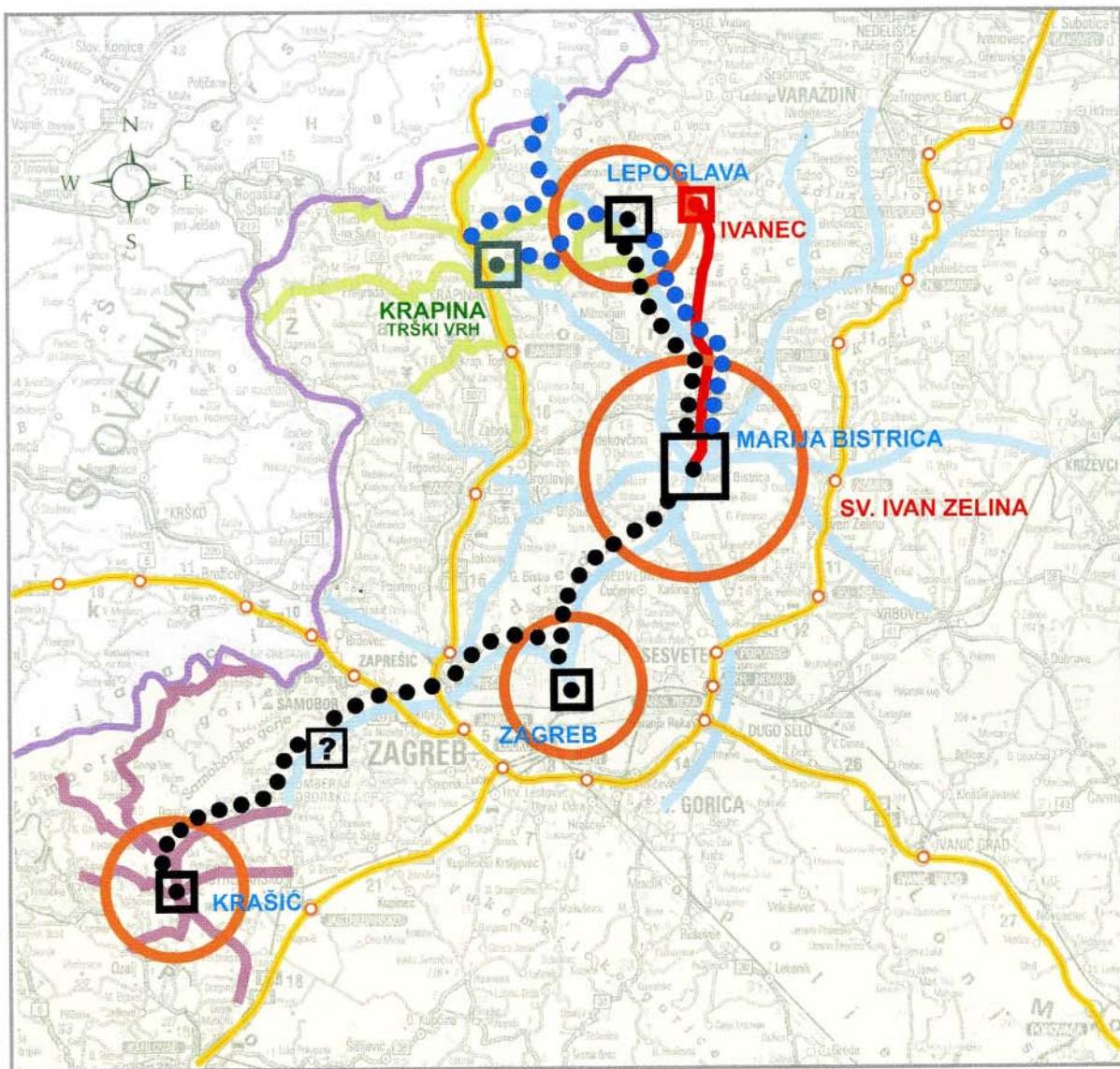
Između dvije Stepinčeve vjersko-turističke destinacije utvrđuje se samo jedna trasa Stepinčevog hodočasničkog puta, koja služi za kretanje hodočasnika i turista u jednom smjeru ili podjednako za njihov odlazak ili povratak.

Osnovica utvrđivanja posebnih sadržaja na tresi odnosi se poglavito na tradicijske sadržaje vezane uz kretanje hodočasnika, lokacije vezane uz Blaženog Alojzija Stepinca, sakralne spomenike kulture te uz primjerene sadržaje turističke atraktivnosti i logistike.

Tradicijski bistrički hodočasnički putovi, po kojima bi se položila trasa Stepinčevog hodočasničkog puta, prvo se moraju utvrditi na terenu, putem razgovora sa starijim ljudima iz tog kraja, koji su njima hodočastili u Mariju Bistrigu.

Tako provjerene trase treba unijeti u skice, koje će se koristiti kod markiranja. To je najzahtjevniji i najopsežniji dio ove zadaće. Ne može biti niti govora o fizičkom obilježavanju na terenu dok se

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA



Legenda:

- Državna granica
- Autoceste
- KRAŠIĆ** Važnija naselja na hodočasničkim putovima
- IVANEČKI ROMARSKI PUT
- KRAŠIČKI HODOČASNIČKI PUTOVI
- BISTRičKI HODOČASNIČKI PUTOVI
- KRAPINSKI HODOČASNIČKI PUTOVI
- STEPINČEV HODOČASNIČKI PUT
- MEĐUNARODNI MARIJANSKI HODOČASNIČKI PUT:
MARIJA BISTRICA (HR) - MARIAZELL (A)
- STEPINČEVE VJERSKO-TURISTIČKE DESTINACIJE
- TRŠKI VRH - KRAPINA - ISHODIŠTE KRAPINSKIH HODOČASNIČKIH PUTOVA
- IVANEC - ISHODIŠTE IVANEČKOG ROMARSKOG puta
- ? PROSTOR MOGUĆEG NOĆENJA

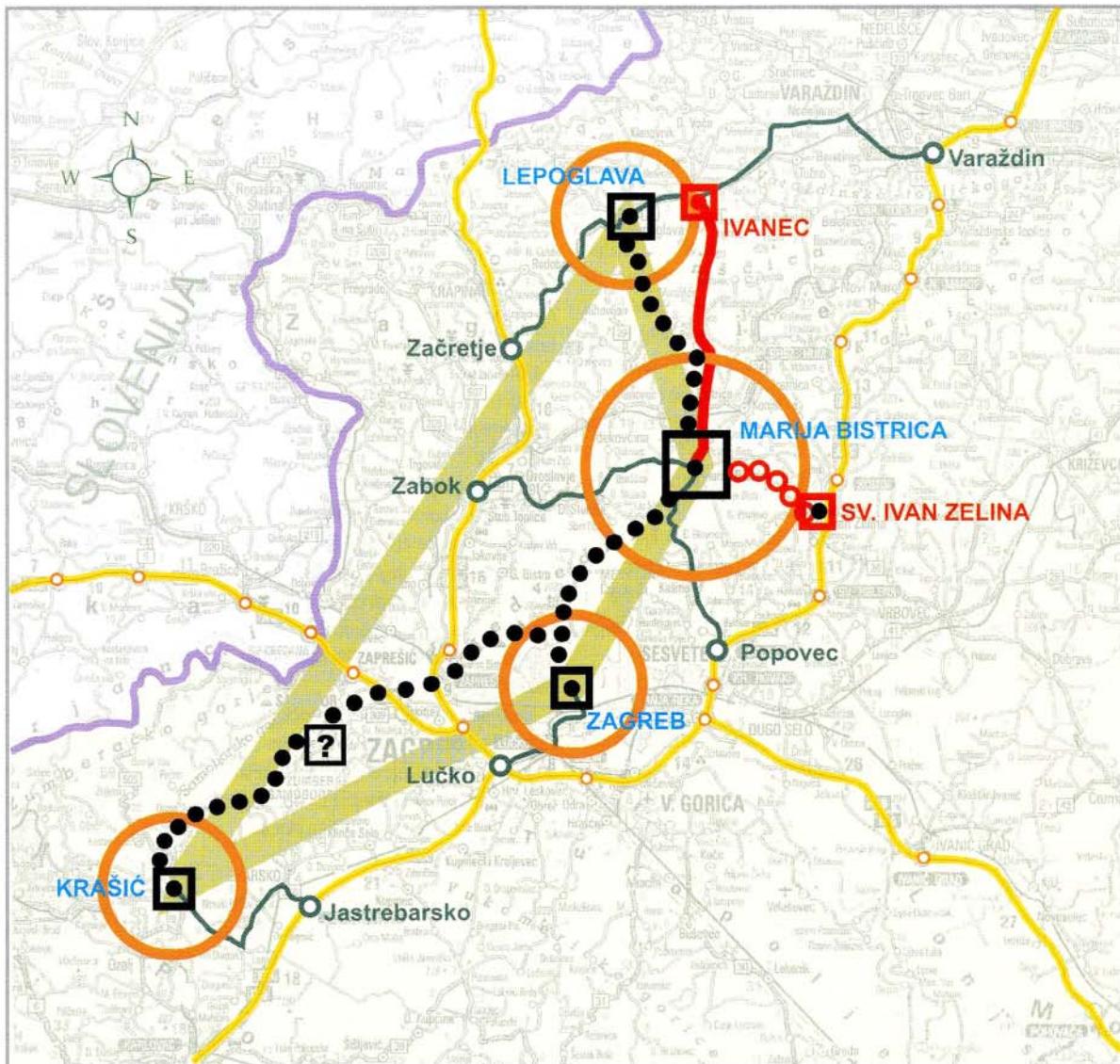
Slika 5. Shematski prikaz planirane trase "Stepinčevog hodočasničkog puta" i mogućeg "Međunarodnog marijanskog hodočasničkog puta Marija Bistrica – Mariazell"

do kraja ne utvrdi i kartira odabранa trasa bistričkih hodočasničkih putova i ne napravi skica obilježavanja, koja sadrži dio kojim se postavljaju hodočasnički znakovi te lokacije na kojima se postavljaju posebne informacijske ploče i smjerokazi.

Na krašičkom području, prema koncepciji razvoja vjerskog turizma u Krašiću i okolicu, prvo treba osmislići sustav krašičkih ho-

dočasničkih putova, kako bi se mogao izvršiti izbor kraka kojim će prolaziti Stepinčev Hodočasnički put.

Osmišljavanje sustava krašičkih hodočasničkih putova je također opsežan posao, kojega moraju obaviti kompetentni ljudi, dobri poznavatelji krašičkog kraja. Posebnu pozornost valja posvetiti krajnjoj točki kraka bistričkih hodočasničkih putova u smjeru Krašića.



Legenda:

- Državna granica
- Autoceste
- Ishodišta na Autocesti
- Cestovni prilazi
- Stepinčev hrvatski četverokut
- KRAŠIĆ** Važnija naselja na hodočasničkim putovima
- IVANEČKI ROMARSKI PUT**
- STEPINČEV HODOČASNIČKI PUT
- ZELINSKI ROMARSKI PUT
- STEPINČEVE VJERSKO-TURISTIČKE DESTINACIJE**
- SV. IVAN ZELINA ISHODIŠTE ZELINSKOG ROMARSKOG PUTOA**
- IVANEC - ISHODIŠTE IVANEČKOG ROMARSKOG PUTOA**
- PROSTOR MOGUĆEG NOĆENJA**
- ?

Slika 6. Shematski prikaz stepinčevog i ostalih hodočasničkih putova s prilazima od najbližih čvorista na autocesti

Naime, nije do kraja istraženo do kuda je on sezao prema jugozapadu, no svakako do te točke treba sezati krak novokreiranog sustava krašičkih hodočasničkih putova kojim će se položiti dio Stelinčevog hodočasničkog puta.

Negdje oko polovice Stepinčevog hodočasničkog puta između Krašića i Zagreba, koji je znatno duži od druga dva dijela, Zagreb-

Marija Bistrica i Marija Bistrica-Lepoglava, valja promišljati o potrebi mogućeg noćenja.

Završnice "Stepinčevog hodočasničkog puta" unutar središta Stepinčevih vjersko-turističkih destinacija, valja posebno osmislati kako bi se pristupi i označavanje proveli u skladu s urbanim značajkama toga mesta.

4.5. Stepinčev hodočasnički put, privlačan vjerski i turistički itinerar

CIM (2008) vol. 54. br. 3. str. 90-98.

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA

Aplikacija kriterija za trasu Stepinčevog hodočasničkog puta

Trasa Stepinčevog hodočasničkog puta programski povezuje četiri Stepinčeve hodočasničke destinacije (Krašić, Zagreb-Kaptol, Marija Bistrica i Lepoglava), a pretežitim dijelom prolazi prepostavljenim tradicijskim bistričkim hodočasničkim putovima i prepostavljenim Krašičkim hodočasničkim putovima koji se tek trebaju osmisliti, kako je to prikazano na slici 5.

- Najbliže realizaciji je dionica Stepinčevog hodočasničkog puta od Marije Bistrice do Lepoglave. Ona dijelom prolazi već postojećim Ivanečkim romarskim putom, na relaciji od Marije Bistrice do Donje Batine (Belca). Taj dio je istražen i označen (djelomično ga treba dopuniti i obnoviti). Nakon toga se Stepinčev hodočasnički put odvaja prema Loboru (Majka Božja Gorska) i preko zapadnog prijevoja u trupu gore Ivančice, prelazi u grad Lepoglavu.
- Prioritet u istraživanju i realizaciji ima dionica od Marije Bistrice do Zagreba, koja od Marije Bistrice kreće put Laza i dalje preko Medvednice do Kaptola u Zagrebu (Blaženikov grob i muzej). Postoji mogućnost da postojeća trasa, uređivana u novije doba, djelomično nije autentična, a dijelom ju treba izmjestiti iz objektivnih razloga pa to treba naknadno istražiti. Posebnu pozornost treba posloniti djelima crkvama i jednoj kapeliči, crkvama Majke božje od Kamenih vrata i Majke Božje Remetske te kapelicama Majke Božje Sljemenske Majke Božje Snježne.
- Najslожenija dionica je ona od Zagreba do Krašića, jer prolazi i jednim krakom Krašičkog hodočasničkog puta, čija mreža još u cijelosti nije kreirana, a dijelom krajnjim jugozapadnim krakom tradicijskih Bistričkih hodočasničkih putova, o kojem se, za sada, ima malo spoznaja.
- Prepostavlja se da bi od Kaptola hodočasnike valjalo prvo vratiti u podsljemensku zonu, i preko Šestina uputiti prema Podsusedu i podsusedskom mostu, zatim prema Svetoj Nedjelji, Samoboru, do Plješevice, gdje bi se put nastavio Krašičkim hodočasničkim putom, preko Dola do Krašića. Zbog dužine ovog dijela Puta, mora se ispitati potreba i mogućnost noćenja, negdje na polovici udaljenosti između Krašića i Zagreba.

Usputni proizvod ove analize tradicijskih bistričkih i drugih hodočasničkih putova u sjeverozapadnom dijelu Hrvatske na osnovu hodočasničkih mreža, koja je prikazana na slici 2., projiciran je možebitni Međunarodni marijanski hodočasnički put Marija Bistrica - Marizell, koji bi Mariju Bistrigu povezao s drugim značajnijim marijanskim svetištima u sjeverozapadnoj Hrvatskoj (Belec, Lobar, Lepoglava, Trški vrh, Bednja) i dalje u Sloveniji (Ptujska Gora) te u Austriji (Mariazell), kako je to prikazano na slici 3.

Dakako da bi se ovaj međunarodni marijanski hodočasnički put (Marija Bistrica - Marijazzell) mogao nastaviti i do drugih marijanskih svetišta u Hrvatskoj. Međutim, to je tema za novi projekt te će u nastavku biti obradivan samo Stepinčev hodočasnički put.

7. "Stepinčev hrvatski četverokut"

"Stepinčev hrvatski četverokut" je turistički (tematski) itinerar, koji sadrži četiri značajne turističke atrakcije od nacionalne važnosti (Stepinčeve vjersko-turističke destinacije) u Hrvatskoj, uz koje je najsnaznije povezan životni put Blaženog Alojzija Stepinca. To su Krašić, Zagreb, Marija Bistrica i Lepoglava.

Tema ovog turističkog itinerara je obilazak (autobusom ili osobnim automobilom) četiri Stepinčeve vjersko-turističke destinacije (turistički motiv: vjera, umjetnost i kultura) s osobitom naglaskom na lokaliteti i objekte vezane uz život i rad Blaženika.

Svaka od ove četiri destinacije mora biti osmišljena i realizirana kao cjelovit turističko-destinacijski proizvod, koji sadrži turističke atrakcije vezane uz Blaženog Alojzija Stepinca te druge marijanske i općenito

vjerske sadržaje. Osim toga, takav turistički proizvod treba sadržavati i druge, osobito komplementarne turističke atrakcije te odgovarajuće receptivne i komunikativne sadržaje.

8. Obilježavanje destinacija

Od posebne je važnosti da su središta ovih vjersko-turističkih destinacija dobro obilježena kao dio Stepinčevog hodočasničkog puta i kao ishodišta za njegove pojedine dionice. Svako ovo turističko središte treba imati svoju turističku kartu iz koje je jasno vidljivo, koji se turistički sadržaji (turističke atrakcije i ugostiteljski sadržaji) tu nalaze te kako do njih doći.

Sredom (cestovnom) signalizacijom, Stepinčeva vjersko-turistička destinacija obilježava se od najbližeg čvorišta na autocesti do pojedinog ishodišta određene dionice Stepinčevog hodočasničkog puta. Na ulazu u središte Stepinčeve vjersko-turističke destinacije, ističe se posebna ploča dobrodošlice s naglaskom na Stepinčevu vjersko-turističku destinaciju i Stepinčev hodočasnički put.

Na ključnim mjestima u turističkoj destinaciji postavlja se turistička karta (plan) cijele Stepinčeve vjersko-turističke destinacije. Po potrebi, dodatno se postavljaju smjerokazi do ključnih turističkih atrakcija. Svaka se ključna turistička atrakcija u destinaciji mora se obilježiti i opremiti s odgovarajućim interpretacijskim pločama.

9. Zaključak

Budući da je riječ o povijesnoj, kulturnoj i vjerskoj temi, ovaj se projekt nije mogao svesti tek na puko tehničko uređenje i obilježavanje jedne pješačke prometnice i četiri turističke destinacije. Presudno je bilo sačuvati tragove bistričkih tradicijskih hodočasničkih putova i odgovarajuće kulturno-povijesne značajke ovog dijela Hrvatske.

Izlagoeni su ključni podaci gledje ldejnog projekta "Stepinčevog puta", osnovni podaci o bistričkim tradicijskim hodočasničkim putovima i o štovanju Majke Božje Bistrice, bitni podaci o Blaženom Alojziju Stepincu, pregled i značajke Stepinčevih vjersko-turističkih destinacija, podaci o turističkim prometnicama i turističkim itinerarima važnim za Stepinčev put. Na osnovi tih iskustava, izvršen je izbor trase Stepinčevog hodočasničkog puta te izrađena Koncepcija razvoja Stepinčevog puta.

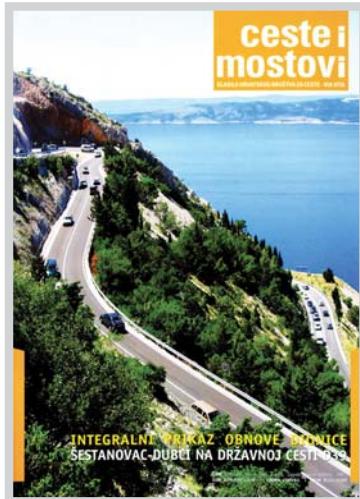
Literatura

1. Fra Petar Lubina (1995) Marijanska Hrvatska, „Marija“, Vjerski list za Marijine štovatelje, Split.
2. Kušen, E. (2002) Turistička atrakcijska osnova, Institut za turizam, Zagreb.
3. „Svi puteljci vode u Mariju Bistrici...“ (2007) Turistička zajednica Općine Marija Bistrica, Marija Bistrica.
4. Kišček (2003) Blaženi kardinal Alojzije Stepinac – Put mučeništva, prospekt, Župni ured Lepoglava, Lepoglava.
5. Kušen, E. et al (1995) Potrebe i mogućnosti uređenja naselja Krašić i Brezarić, Institut za turizam, Zagreb.
6. Cetinski, V. i Kušen, E. (1996) Strateške osnove razvoja turizma Općine Lepoglava, TZ Očine Lepoglava, Lepoglava.
7. Dnevniku i vodiču planinarske obilaznice «Zagrebački romarski put» (2004) HPD Stanko Kempry, Zagreb.
8. Prijedlog „STEPINČEV PUT – ostali hodočasnički putovi“ izradio je 2007. godine Grad Sv. Ivan Zelina.
9. Kušen, E. (1996) Rangerov lepoglavski put, prospekt, TZ Lepoglava, Lepoglava.
10. Kušen, E. (1999) Metodologija prostorne valorizacije turističkih privlačnosti, doktorska disertacija, Arhitektonski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb.
11. Cetinski, V. i Kušen, E. (1997) Strateške osnove razvoja turizma Grada Ivance, TZ Grada Ivance.
12. Alekса Benigara (1993) Alojzije Stepinac, hrvatski kardinal, Zagreb.



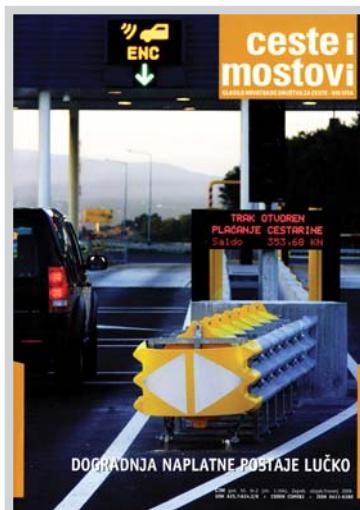
Stika 7. Nacrt oznake za marijanske putove s dodatkom velikog slova S za stepinčev hodočasnički put

5. ČLANCI O CESTOVNIM TURISTIČKIM PROIZVODIMA



CIM (2007a) vol. 53, br. 4, str. 94-100.

5.1. Antičke ceste kao okosnica razvoja turizma – Benkovački miljokazi



CIM (2009) vol. 55, br. 2, str. 68-81.

5.2. Drevna Lujzijana, turistički brend 21. stoljeća (u suradnji s dr. sc. R. Tomljenović).



ceste i mostovi

GLASILO HRVATSKOG DRUŠTVA ZA CESTE - VIA VITA

INTEGRALNI PRIKAZ OBNOVE DIONICE ŠESTANOVAC-DUBCI NA DRŽAVNOJ CESTI D39

CIM god. 53. br. 4 (str. 1-112), Zagreb, srpanj/kolovoz 2007.
UDK 625.7:624.2/8 CODEN CSMVB2 ISSN 0411-6380

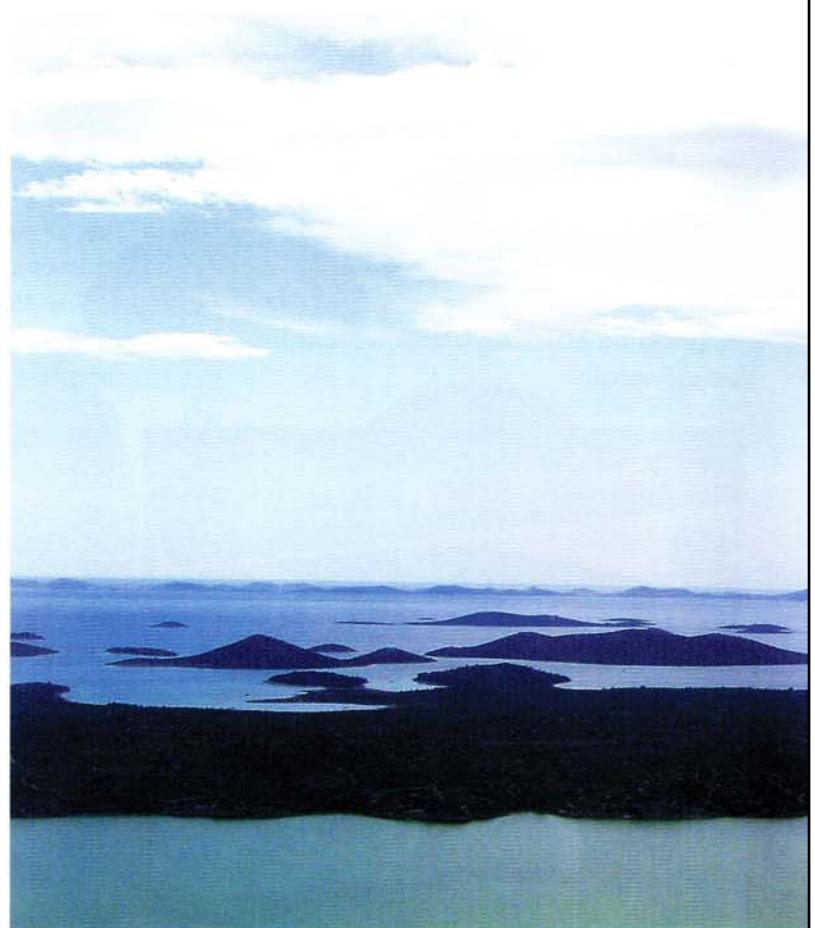
dr. sc. Eduard Kušen
dr. sc. Renata Tomljenović
Institut za turizam - Zagreb

ANTIČKE CESTE OKOSNICA SU RAZVOJA TURIZMA - BENKOVAČKI MILJOKAZI

94

Do puštanja u promet čvorišta Benkovac na autocesti Zagreb - Split, percepcija o turističkoj i prometnoj važnosti Bukovice i Ravnih kotara, zaledu dvaju velikih hrvatskih povijesnih gradova, Šibenika i Zadra, nije bila zavidna. Ustaljeni stereotipovi o neatraktivnosti ovog područja, mijenjaju se i ispravljaju sporo i nakon prolaska nove autoceste.

CIM god. 53., br. 4 (str. 94-100), Zagreb, srpanj/kolovoza 2007.



Krajolik Vranskog jezera i Kornatskog otočja

Uvod

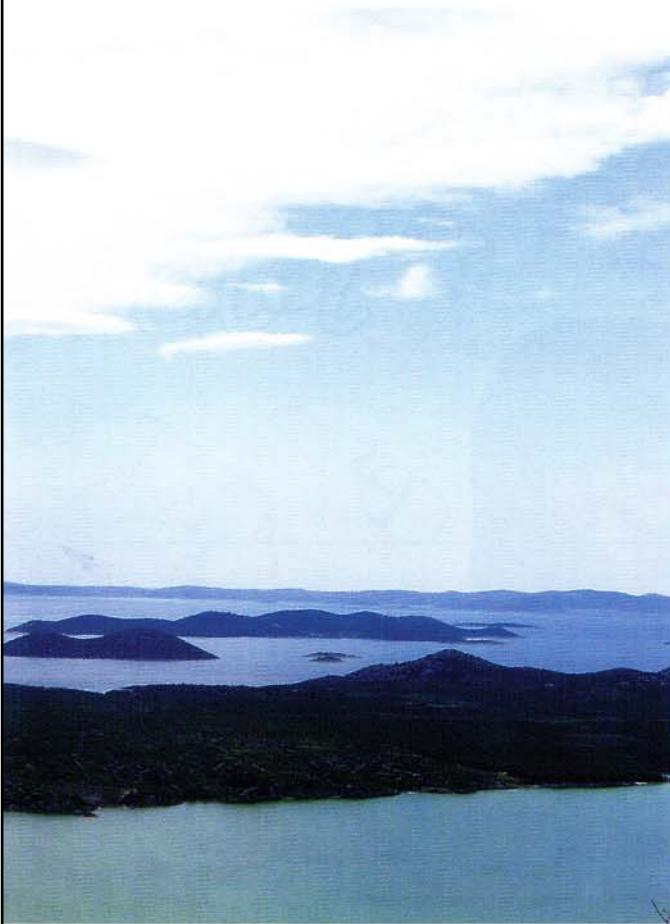
Potreba turističkih mjesto na morskoj obali Zadarske i Šibensko-kninske županije da se turistički razvija i njihovo zalede, poglavito u svrhu obogaćivanja njihove kupališne odmorišne ponude, kakvu sve više zahtjeva novi i reformirani masovni turizam, pripomogla je odluci Grada Benkovca da svoje gospodarstvo sektorski obogati specifičnom turističkom ponudom. U tom smislu je 2005. godine Institut za turizam dovršio Plan razvoja turizma osnovne turističke destinacije Benkovac (područje Grada Benkovca).

Godinu dana poslije, 2006. godine, Institut za turizam je izradio Lokalni master plan turizma Parka prirode "Vransko jezero" i njegove okolice, kojim je obuhvaćeno područje ovog parka prirode i tampon zona oko njega, u kojoj se nalaze naselja najože vezana uz Vransko jezero (Vrana, Radašinovac, Banjevci, Kašić, Drage i Pakoštane). Ova dva elaborata se na jednom dijelu preklapaju a zajedno čine specifičnu turističku cjelinu.

Navedenim je istraživanjima utvrđeno da je riječ o turistički vrlo privlačnom području, punom potencijalnih turističkih atrakcija te da su među njima kulturnopovijesne atrakcije od osobite važnosti. Tako je, primjerice, među njima i bogati povijesni sustav rimske cesta, koji je u konačnici kreiranja destinacijskog turističkog proizvoda odabran kao okosnica organizacije i prezentacije cijelokupne turističke ponude ovog područja, označen sintagmom Benkovački miljokazi.

Benkovac u širem turističkom okruženju

Smješten na dodiru plodnih Ravnih kotara i brdovite, kamenite Bukovice, Benkovac, administrativno u Zadarskoj županiji, u zaledu je dva značajna urbana centra sjeverne Dalmacije - Zadra i Šibenika te područja intenzivne turističke



aktivnosti tijekom ljetnih mjeseci. Takav prometni položaj nudi izrazitu prednost Benkovcu time što je istovremeno „blizu i daleko”, odnosno blizu je žarišta turističke potražnje, a dovoljno daleko od uobičajene žege i vreve koja vlada u turističkim odredištima na obali. Specifičan geoprometni položaj u zelenom, ljeti znatno ugodnijem i mirnijem zaleđu od vreve koja vlada na obali, glavni je atribut turističke privlačnosti Benkova.

U posljednjih tridesetak godina burnog razvoja maritimnog (masovnog) turizma na obližnjoj morskoj obali, grad Benkovac, sa svojom okolicom, ostao je izvan navedenih turističkih tokova. Benkovac je dijelio sudbinu cjelokupnog zaleđa hrvatske morske obale. Ipak, promjene koje su se dogodile na europskom turističkom tržištu u posljednjih petnaestak godina traže u priobalju slojevitiju i sadržajniju turističku ponudu.

U tom smislu, u Hrvatskoj je prva odgovorila Istra aktiviranjem velikog dijela turističkih resursa u svom središnjem dijelu. Primjer Istre slikovito pokazuje da organiziranom ponudom zalede Jadranske obale može postati vrlo atraktivan turistički prostor. Sličan potencijal ima i zalede sjeverne i srednje Dalmacije, osobito područje grada Benkova.

Osnovna turistička destinacija Benkovac, kao dio turističkih destinacija višeg reda, Zadarske županije i Sjeverne Dalmacije, predstavlja vrlo atraktivni interaktivni turistički prostor. To je prostor Zadarske i Šibensko-kninske županije koji sadrži znatan broj vrhunskih turističkih atrakcija od međunarodne važnosti.

To su, primjerice, tri nacionalna parka (Krka, Kornati i Paklenica), tri parka prirode (Velebit, Telašćica i Vransko jezero), jednog kandidata za park prirode (Prokljansko jezero), Jadransko more, dva kulturno-povijesna središta (Zadar i Šibenik), dva povijesna hrvatska kraljevska grada (Knin i Nin), četiri velika arheološka nalazišta (Asseria/Podgrađe, Bribirska Glavica, Burnum/Ivoševci i Danilo) i bogat mrežu rimske cesta.

Zračna udaljenost između Benkovca (Slika 1.), kao središta osnovne turističke destinacije, i obližnjih turističkih atrakcija od međunarodne važnosti, prikazana je u Tablici 1.

Potrebno je posebnu pažnju obraditi na blizinu četiri značajna arheološka nalazišta: Aseriju, Bribirsku Glavicu, Burnum i Danilo što otvara mogućnost Benkovcu da postane ishodište zanimljivog tematskog kulturnog puta vezanog uz vrlo značajna arheološka nalazišta u morskom zaledu Sjeverne Dalmacije, sa sljedećim itinererom i oznakama njihove medusobne zračne udaljenosti: Benkovac - 5 km - Aserija - 17 km - Bribirska Glavica - 17 km - Burnum - 28 km - Danilo.

Prometno okruženje Benkovca

Cestovni promet

Iako je prva asfaltirana hrvatska dužobalna cesta, tzv. Jadranska magistrala, uglavnom slijedila obalnu liniju i na taj način zaobišla Benkovac, ipak se je nešto kasnije izgradio cestovni prečac od Obrovca do Šibenskog mosta, koji je koristio veći dio automobilista na relaciji Zagreb - Split - Dubrovnik. Međutim, u najnovije vrijeme je kraj Benkovca prošla trasa nove autoceste, a uz sam Benkovac izgrađeno je čvoriste na toj autocesti. Tako je Benkovac postao ključna točka na dva europska autocestovna pravca: (Graz) - Zagreb - Žuta Lokva - Benkovac - Split - Dubrovnik - (Solun) i (Trst) - Rijeka - Žuta Lokva - Benkovac - Split - Dubrovnik - (Solun).

Na regionalnoj razini Benkovcem prolaze dva važna cestovna pravca, ranije spominjani Obrovac - Benkovac - Šibenik te Zadar - Benkovac - Knin. Svi su ti cestovni pravci vrlo značajni za kretanje turista. Na lokalnoj razini valja istaknuti dodatne benkovačke izletničke ceste: Pakoštane - Vrana - Benkovac - Medviđa - Krupa - priklučak ispod Prezida te Obrovac - Medviđa - Kistanje.

Cestovni promet u doba antike

Slična prometna valorizacija benkovačkog kraja, samo sa sjecištem kod Aserije nedaleko Benkovca, već je videna u antičko doba (Slika 1.). Naime, rimske ceste su se zrakasto širile od Asserie (Podgrađe) prema Iaderi (Zadar), prema Burnumu (Ivoševci), prema Scardoni (Skradinu), prema Sidroni i dalje prema Smokovcu, prema Pakoštanima te prema Cvijinoj gradini i dalje prema Velebitu.

Pomorski i zračni promet

U Zadru i Šibeniku postoje međunarodne putničke luke, danas afirmirane u putničkom brodskom prometu od Pule do Dubrovnika, s tim da je luka Zadar vrlo kvalitetno povezana i sa susjednom Italijom preko luke u Anconi. Predstoji značajan razvoj brodskog putničkog prometa na Jadranu, osobito na kružnim putovanjima. Zadarska putnička luka je od Benkovca udaljena svega 30 km zračne linije. Do zadarske međunarodne zračne luke (Zemunik) ta je udaljenost od Benkovca i manja, i iznosi 23 km zračne udaljenosti.

E. KUŠEN ET AL.: BENKOVAČKI MILJOKAZI

Vrsta atrakcije	Atrakcije	Zračna udaljenost od Benkovca (km)
Nacionalni parkovi	Krka	30
	Kornati	33
	Paklenica	30
Parkovi prirode	Velebit	23
	Telašćica	33
	Vransko jezero	12
Kandidat za park prirode	Prokljansko jezero	25
Jadransko more, putem značajnijih kupališnih središta	Donji Karin, u sastavu Grada Benkovca	10
	Posedarje	20
	Zaton	40
	Sukošan	24
	Sv. Filip i Jakov	17
	Biograd n/m	18
	Pakoštane	17
	Pirovac	25
	Murter	25
	Vodice	33
Kulturno-povijesna središta	Zadar	30
Hrvatski povijesni kraljevski gradovi	Šibenik	38
	Knin	45
Velika arheološka nalazišta	Nin	42
	Aserija	5
	Bribirska Glavica	22
	Burnum	33
	Danilo	65

Tablica 1. Zračna udaljenost Benkovca i obližnjih turističkih atrakcija

Željeznički promet

Kroz Benkovec prolazi i željeznička pruga Knin - Zadar (odvojak pruge Zagreb - Split). U svjetlu europskih prometnih trendova i njihovih iskustva i akcija u korištenju željeznice u transportu putnika, valja na tom polju očekivati dogledne drastične promjene i u Hrvatskoj, prije svega izgradnju dužobalnog željezničkog pravca od Rijeke do Dubrovnika, što samo naglašava višežnačnu prometnu važnost Benkovca u budućnosti.

Odmorište uz autocestu Zagreb - Split

Zapadno od čvorišta Benkovec, uz autocestu Zagreb - Split, izgrađeno je odmorište Nadin, nažalost, na turistički potpuno bezličnoj lokaciji, iako se oko 2 km ranije nalazi mali kompleks od dvije turističke atrakcije, utvrde Kličevice (14. stoljeće) i kanjona Kličevice, koje su, prema francuskim načelima o lociranju takvih odmorišta, mogle turistički obogatiti ovo odmorište (slike 3. i 4.).

Turistička atrakcijska osnovica Grada Benkovca

Turistička atrakcijska osnovica osnovne turističke destinacije Benkovec, sastavljena je od niza raznovrsnih i osobujnih manjih turističkih atrakcija od kojih se «sitnim vezom» može stvoriti zanimljiv turistički proizvod, međutim, na ovom području se nalazi i nekoliko turističkih atrakcija od nacionalne vrijednosti, kao što su to, primjerice, Park prirode Vransko jezero, obala Karinskog mora i arheološka zona Aserija.

Vransko jezero je zbog svojih osobitih prirodnih vrijednosti proglašeno parkom prirode 1999. godine. To je najveće prirodno jezero u Hrvatskoj sa vrlo značajnim ptičjim rezervatom.

Arheološki lokalitet Aserija - Podgrađe nalazi se 6 km istočno od Benkoveca. Tu je nastalo naselje već u predrimskom periodu. Taj, po svemu sudeći moćni liburnski gradić, u vrijeme antika prerasta u grad s municipalnom upravom. Aserija je dakle kontinuirano naseljena od prapovijesti do kasne antike, a možda i u ranom srednjem vijeku. Svoj najveći procvat u antičkom razdoblju, Aserija doživljava u 1. i 2. stoljeću poslije Krista, kada se svrstava među najistaknutije centre antičke Liburnije (slika 5.)

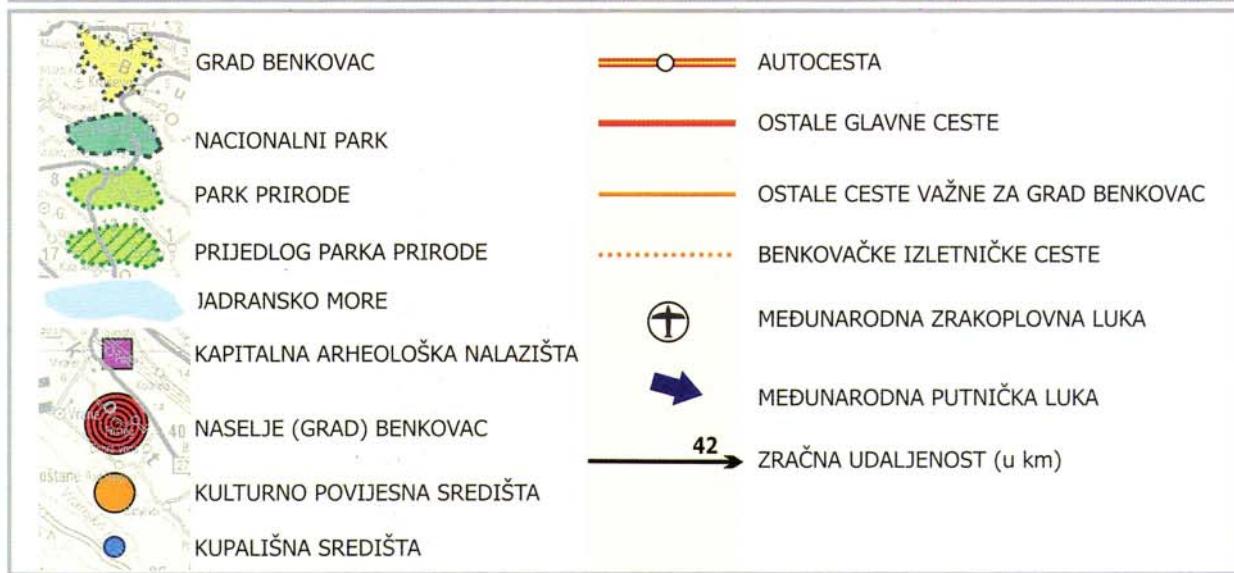
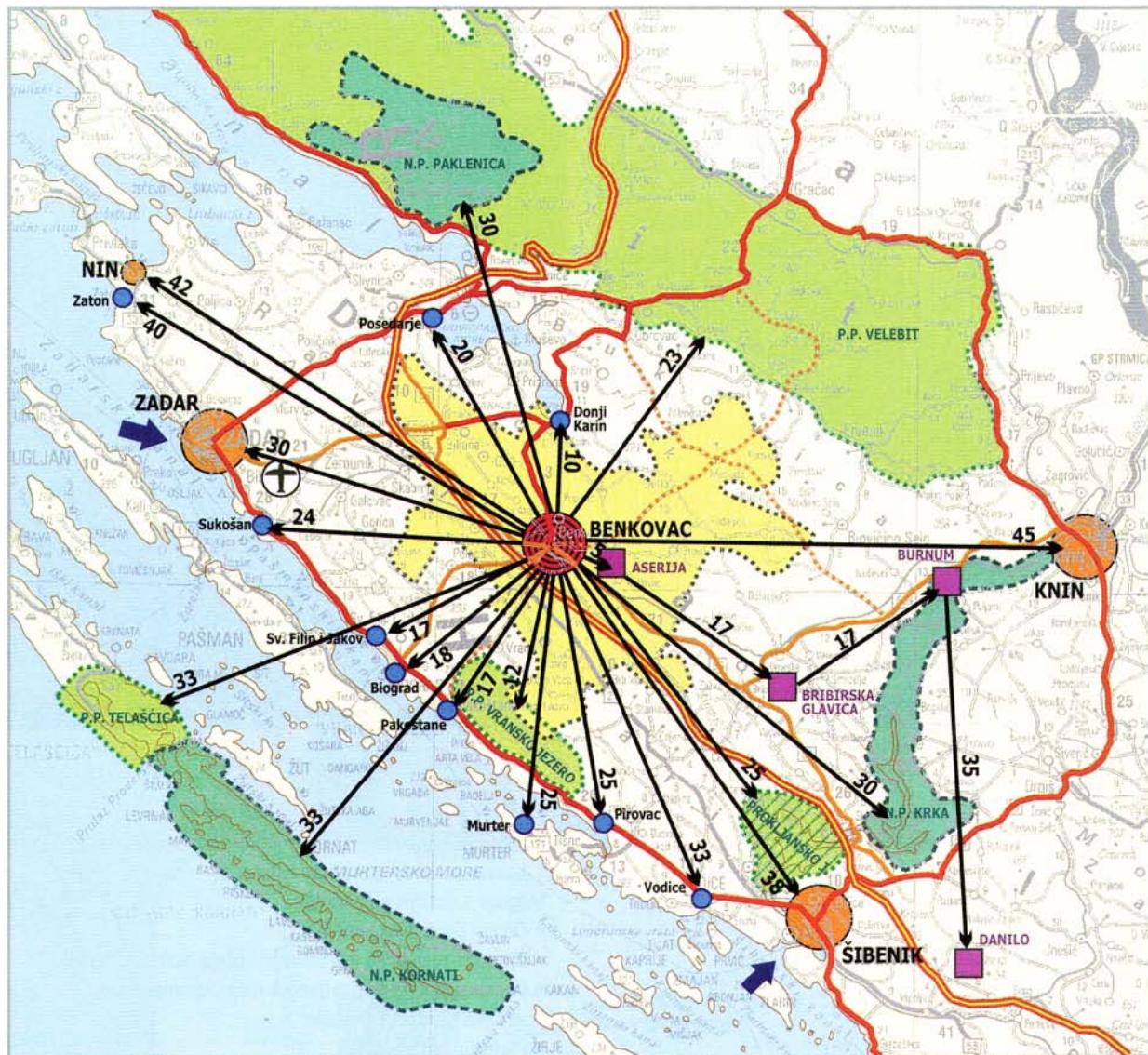
Posebno valja izdvojiti turističke atrakcije tipa "kultura života i rada", obilježenih plodnošću Ravnih kotara ili privlačnom surovošću Bukovice (slika 6.).

Konceptacija turističke prostorne organizacije destinacije Benkovec

S obzirom na heterogenost turističke atrakcijske osnove područja grada Benkoveca, definiranje funkcionalnih prostornih cjelina mehanizam je kojim se potencijalne atrakcije sistematski prikazuju te se njihovom stavljanju u turističku funkciju može sustavno pristupiti čime se postiže sinteza turističke atrakcijske osnove grada Benkoveca koju valja razmatrati na dvije razine, kroz:

- A)stvaranje zasebnih funkcionalnih cjelina i
- B)na razini cijele turističke destinacije.

Pojedinačne turističke atrakcije svojim odnosom prema susjednim turističkim atrakcijama mogu polučiti sinergijski učinak ako stvaraju atraktivnu zajedničku cjelinu. Analiza turističke atrakcijske osnove grada Benkoveca je pokazala je da se područje grada Benkoveca može promatrati u sklopu deset atraktivnih cjelina na različitim razinama (Slika 7.):



Približna zračna udaljenost između Benkovca i susjednih turističkih atrakcija

97

CIM god. 53., br. 4. (str. 94-100), Zagreb, srpanj/kolovoz 2007.

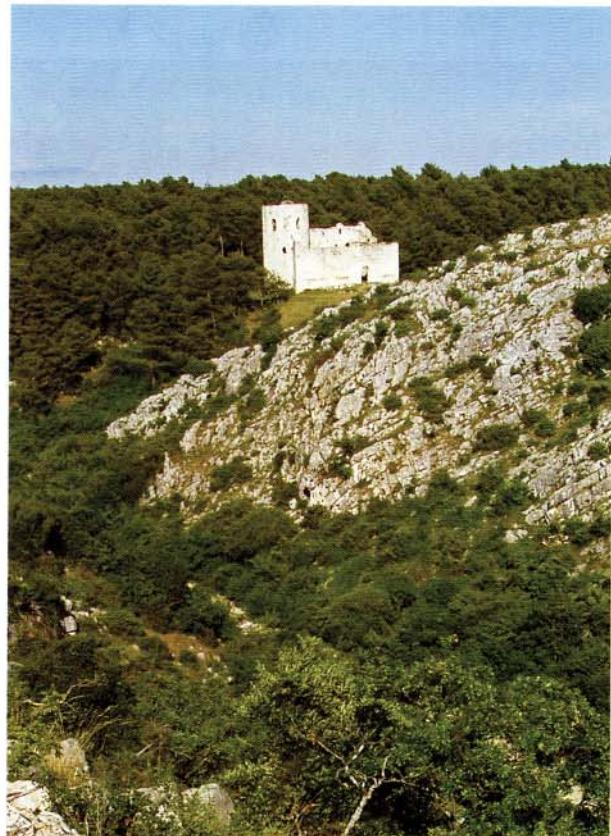
5.1. Antičke ceste kao okosnica razvoja turizma – Benkovački miljokazi,

CIM (2007a) vol. 53. br. 4. str. 94-100.

E. KUŠEN ET AL.: BENKOVAČKI MILJOKAZI



Karta rimskih cesta oko Aserije



Pogled na utvrdu i kanjon Kličevica s autoceste.

Turističko središte Benkovac - Aserija

- A. Obala Karinskog mora
- B. Park prirode «Vransko jezero»
- C. Kličevica
- D. Benkovačko-smilčičko vinogorje
- E. Benkovački kamenolomi
- F. Bujični kanjoni
- G. Ravnici kotari
- H. Bukovica
- I. Antički putovi baštine Benkovački miljokazi

Antički putovi baštine - Benkovački miljokazi

Kao što je ilustrirano Slikom 7, obuhvaća trase, poglavito glavnih rimskih cesta koje su se spajale kod Aserije odnosno Benkovca, pripadajuće spomenike kulture i bipolarno turističko ishodište (Kaštel u Benkovcu i Aseria Nuova):

- Magistralne trase: Aserija - Skradin; Aserija - Ivoševci; Aserija - Smokovac; Aserija - Cvijina Gradina; Aserija - Zadar; Aserija - Pakoštane (kulturno-povijesna baština)
- Lokalne trase: Aserija - Donji Karin (kulturno-povijesna baština)
- Antička arheološka nalazišta, primjerice, Sidrona, Nedium, Corinium i drugi (kulturno-povijesna baština)
- Ostali spomenici iz različitih razdoblja u blizini navedenih trasa (kulturno-povijesna baština)
- Kaštel u Benkovcu: ishodište puta i priprema za put (turističke staze, putovi i ceste te kulturne i vjerske usstanove).
- Aserija, najznačajnija postaja na Antičkom putu baštine (kulturno-povijesna baština)

- Aseria Nuova (atrakcija zbog atrakcije, turističke staze putovi i ceste te kulturne i vjerske ustanove)

Moguce turističke aktivnosti

- Odmor i oporavak (šetnja)
- Sportska rekreacija (pješačenje, vožnja bicikla, jahanje)
- Dokoličarska edukacija (promatranje, spoznavanje) Boravišno-izletničke značajke
- Pretežito vizitacijske
- Osiguranje turističke dostupnosti
- Potrebna je detaljna razrada sustava turističke pristupačnosti ovoj ključnoj turističkoj cjelini
- Ključne napomene:
- o Fazna realizacija
- o U prvoj fazi minimalističko uređenje za početno funkcioniranje sustava i istraživanje podloga cijelog sustava
- o Identifikacija trasa rimskih cesta
- o Utvrđivanje spomeničkih lokaliteta
- o Funkcionalno u ređenje Kaštela za ishodišnu funkciju Pute
- o Tiskanje prospekata s kartom trase
- o Obilježavanje trase

Uz antičke ceste, na benkovačkom i širem području, postavljeni su karakteristični kameni miljokazi. Nedavno, 2005. godine, u obližnjem Skradinu otkriveni su primjerici kamenih antičkih miljokaza.

Park prirode Vransko jezero

Područje Grada Benkovca obuhvaća segment sjeverne obale Vranskog jezera, gdje se nalazi i Kamenjak, jedan od najljepših hrvatskih vidikovaca, s pogledom na Vransko jezero te na očuvanu jadransku obalu i Nacionalni park Kornate. Ovaj vidikovac, dostupan automobilom,



Utvrda Kličevica



Zidine Aserije

postaje sve privlačnija turistička atrakcija, pa zbog njega putnici s autoceste Zagreb-Split sve češće silaze na čvorištu Benkovac.

Istraživanja su pokazala da se uvijek uznačajnije objekte zaštićene prirode kao što su nacionalni parkovi i parkovi prirode spontano javlja pojas u kojem ovi objekti induciraju posebne pogodnosti za razvoj turizma. To može biti od velike koristi za lokalno stanovništvo i za održivost zaštićenog dijela prirode, ali samo ukoliko se ova interakcija ne odvija stihijički, već planski. Stoga je potrebno utvrditi funkcionalne granice ovakve tampon zone u skladu s ciljevima i načelima upravljanja i uređenja zaštićenog dijela prirode, ali i u skladu s interesima lokalnog stanovništva koje tu živi.

Funkcionalna granica zaštitno-razvojne tamponzone Parka prikazana je na Slici 2. Ona se temelji na turističkom vrednovanju cesta i mesta u izravnoj okolini Parka prirode po načelu da sve prometnice u Parku prirode i u tampon zoni te naseljena mjesta u tampon zoni ubuduce čine jedinstven sustav turističkog posjećivanja.

Tampon zona sastoji se od dva bitno različita dijela:

- priobalnog, turistički dobro razvijenog i orientiranog na atraktivnost mora i morske obale, te kopnenog, turistički slabo razvijenog i izrazito ruralnih značajki.

Vrednovanje cesta se temelji na traženju najbližeg zatvorenog kruga obodnih cesta oko Parka prirode, koji će, s jedne strane, omogućiti ulijevanje svih glavnih prilaznih pravaca a, s druge strane, omogućiti ulaz u Park prirode na više ulaznih porti. Takav zatvoren krug čini:

- dio Jadranske magistrale od Pirovca do Pakoštana, cesta od Pakoštana do Vrane te ceste koje spajaju Vranu i Pirovac preko Radošinovaca, Banjevac i Kašića.

U taj cestovni krug se ulijevaju:

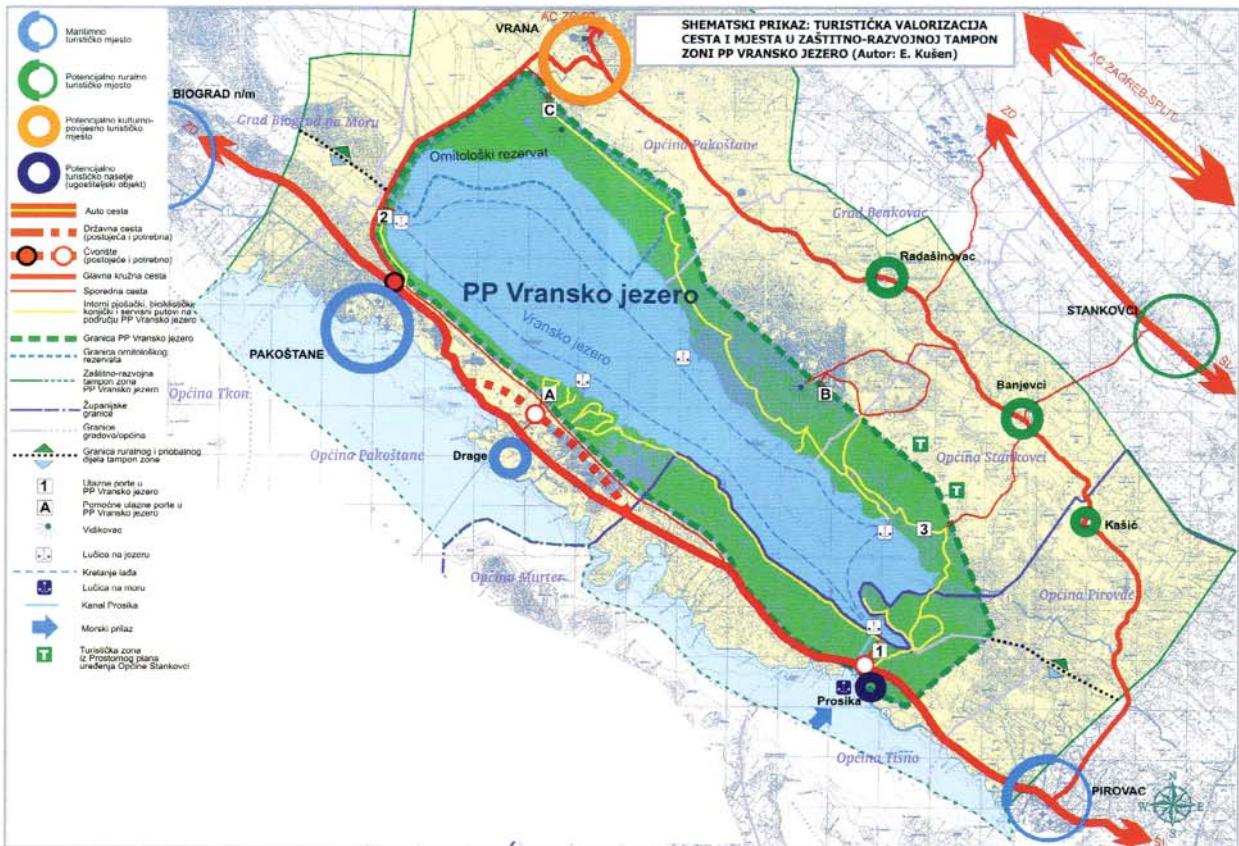
- Jadranska magistrala iz smjera Zadra u Pakoštana i iz smjera Šibenika u Pirovcu;
- cesta iz smjera čvorišta Benkovac (autocesta Zagreb - Split), u Vrani
- sporedna spojna cesta od Stankovaca (državna cesta Zadar - Šibenik), u Banjevcima.

Utvrđeno je da je za povezivanje Parka prirode i spomenutog zatvorenog cestovnog obodnog kruga osobito važna sporedna, pretežito makadamska cesta koja povezuje zaselak Bakovići na sjevernom dijelu spomenutog cestovnog kruga s vidikovcem Kamenjak te cesta koja povezuje Banjevice sa zaseokom Banjevački Stanovi, odnosno s potencijalnom trećom ulaznom portom Parka prirode na njegovoj sjevernoj strani.

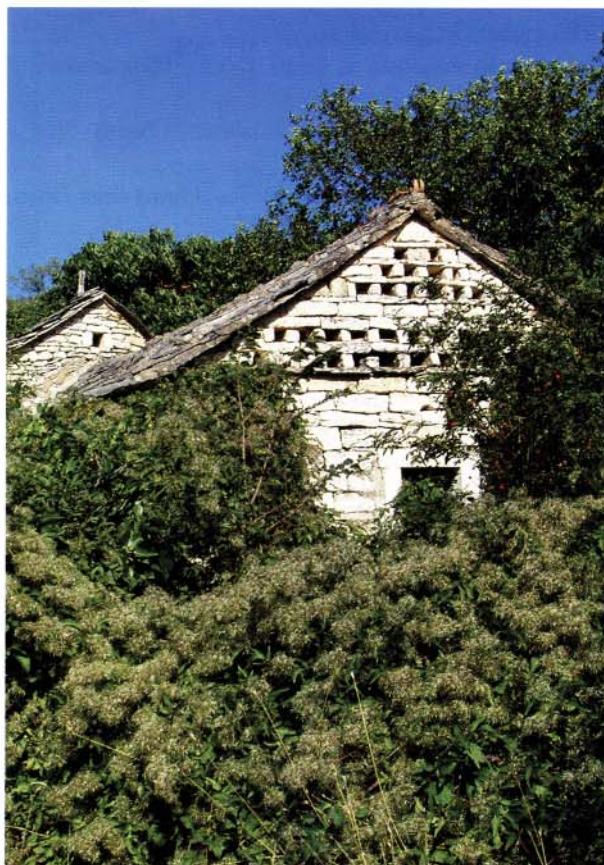
Prilaz sa cestovnog kruga do prve ulazne porte nalazi se kod kanala Prosika, a do druge ulazne porte sjeverno od Pakoštana (autokamp). Na spomenuta tri ulaza naslanja se sustav unutarnjih prometnica Parka prirode kao i sustav pješačkih, biciklističkih, konjičkih i servisnih puteva.

Analizom poželjnih ulaza u Park izdvojile su se tri glavne ulazne porte: Prosika, Crkvine i Banjevački stanovi te tri pomoćne ulazne porte: Drage, Kamenjak i Sveta Nedjelja/Vrana, s time da se ulaz Drage može lako preseliti u kategoriju standardne ulazne porte. Osim toga, za skretanje u dvije porte - Prosika i Drage - treba na Jadranskoj magistrali (uključujući i planirano obilaznicu oko Draga) urediti čvorišta (denivelirano ili rotor).

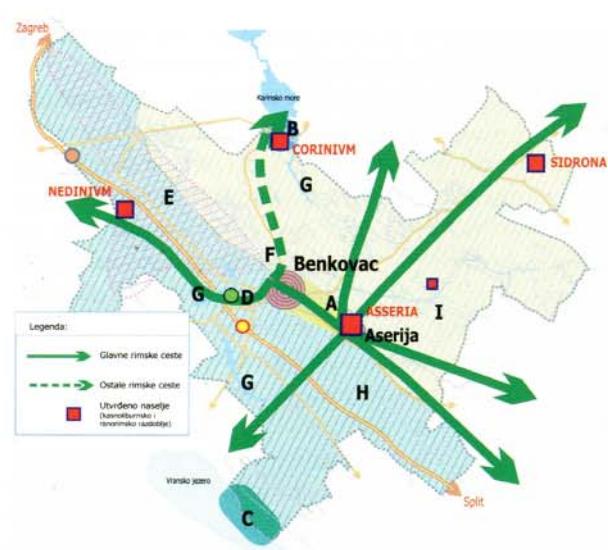
E. KUŠEN ET AL.: BENKOVAČKI MILJOKAZI



Turistička valorizacija cesta i mjesta u zaštitno-razvojnoj zoni Parka prirode Vransko jezero



100



Prikaz antičkih putova baštine - Benkovački miljokazi

Zaključak

Nove autoceste, svojim trasama, snažno utječu na gospodarski, osobito turistički razvoj kraja kojim prolaze, a svojim graditeljskim zahvatima često otkrivaju ili podsjećaju na milenijske sustave antičkih cesta, koji mogu sami po sebi obogatiti koncept razvoja turizma u tom kraju. Sve rafiniraniji turistički proizvodi sve više inspiraciju za svoj sadržaj i oblik nalaze i u povijesnoj „cestarskoj baštini“, kao štosu to povijesne ceste, putovi baštine, te panoramske i druge turističke ceste.

Tradicijska gradnja (Medveda)

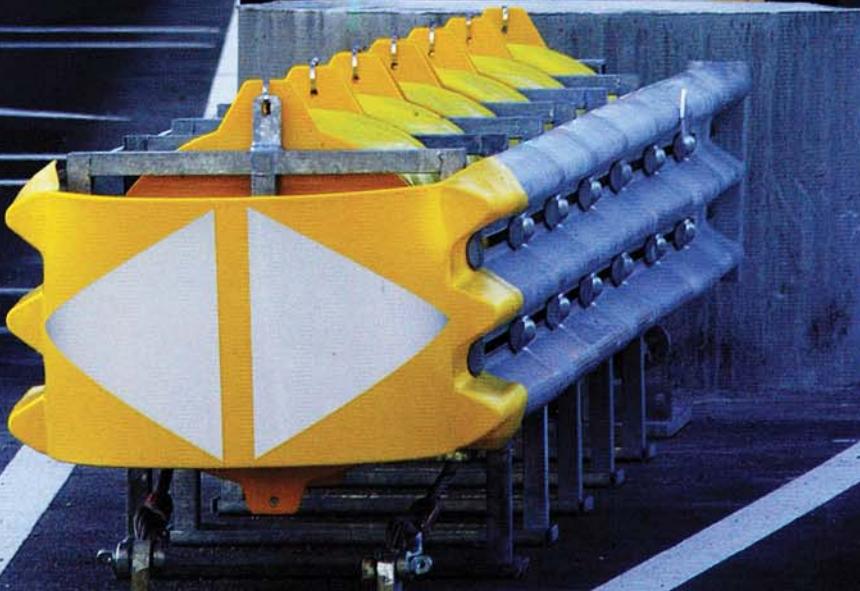


ceste i mostovi

GLASILO HRVATSKOG DRUŠTVA ZA CESTE - VIA VITA



TRAK OTVOREN
PLAĆANJE CESTARINE
Saldo 353,68 KN



DOGRADNJA NAPLATNE POSTAJE LUČKO

CIM god. 55. br.2 (str. 1-104), Zagreb, ožujak/travanj 2009.
UDK 625.7:624.2/8 > CODEN CSMVB2 > ISSN 0411-6380

Dr.sc. Eduard Kušen
 Dr.sc. Renata Tomljenović
 Institut za turizam, Zagreb

DREVNA LUJZIJANA, TURISTIČKI BRENĐ 21. STOLJEĆA

U članku su prikazani rezultati prvog gospodarskog vrednovanja legendarne ceste Lujzijane u okviru njenog korištenja u kompleksnoj turističkoj ponudi; jednom, kao povijesne ceste u užem smislu, a drugi put, kao pojmove ruralne destinacije, koja se uz nju razvija. Prikazana je i evaluacija svih atrakcija i ostalih resursa na trasi kao i u njezinom širem okruženju, te vizija i tržišno pozicioniranje tog novog "turističkog proizvoda".

68

CIM god. 55, br. 2 (str. 68-81), Zagreb, ožujak/travanj 2009.



Na povijesnoj trasi Lujzijane ispod Trsata već je označeno raskrižje pješačkih putova

1. Uvod

Povijesna cesta Lujzijana, koja je između Rijeke i Karlovca građena od 1803. do 1811. godine, pobuduje veliku pozornost prometnih i turističkih stručnjaka kao važan dio hrvatske cestovne i kulturno-povijesne baštine. Iako su o ovoj potencijalnoj turističkoj atrakciji objavljeni brojni napis, istraživanja o mogućnostima razvoja konkretnog "turističkog proizvoda" na toj osnovici do nedavno nije bilo.

U tom smislu, novost predstavlja upravo turističko vrednovanje Lujzijane, provedeno u Institutu za turizam u Zagrebu, tijekom 2007. i 2008. godine, u okviru projekta: Lujzijana kao kulturno-povijesna atrakcija, koje je naručila udružica Lujzijana.

Institut za turizam dobio je zadatak da osmisli prometni koridor Lujzijane (od Opatije do Karlovca), kao jedinstvenu okosnicu oko koje se funkcionalno nižu pojedine dijelove; da identificira turističke cjeline – autonomne sastavnice ponude (atrakcije, destinacije), koje su unutar sebe same gospodarski, društveno i prostorno uravnotežene, te konačno; da izdvoji tri do četiri cjeline (na osnovi tržišne spremnosti atrakcija te spremnosti suradnje lokalne zajednice u realiziranju projekta) te za njih definira detaljni akcijski plan.

Projekt obuhvaća nekoliko prepoznatljivih cjelina: Lujzijana - hrvatska povijesna cesta; Lujzijana resursna i atrakcijska osnova. Zatim procjena potražnje za ovakvim "turističkim proizvodom", sinteza atrakcijske osnove te koncepcija razvoja turizma. Ovom prigodom će se prikazati manje poznati nalazi turističkog vrednovanja hrvatske povijesne ceste Lujzijane, kako s aspekta samostalne atrakcije tako i s aspekta njene uloge u razvoju turizma u okolnom ruralnom prostoru.

Naime, jedan od projekata, koji bi mogao potaknuti brži razvoj Gorskog Kotara te objediniti njegove prirodne i kulturne atrakcije je re-posicioniranje državne ceste Karlovac - Rijeka, koja počiva na povijesnoj Lujzijani, u turističku prometnicu, kapitalizirajući pri tome na povijesti prometovanja kroz Gorski Kotar i društveno-ekonomskom procvatu uvjetovanom prometnim razvojem.

Ideju turističkog i kulturnog vrednovanja Lujzijane pokrenula je Udružica za regionalni razvoj „Lujzijana“, prepoznajući da vrednovanje ove prometnice te šireg

prostora kroz koji prolazi može poslužiti za bolje tržišno pozicioniranje Gorskog Kotara te za sustavnije organiziranje ponude u ovoj mikro-regiji s ciljem generiranja većeg turističkog prometa koji bi potaknuo malo i srednje poduzetništvo u turizmu, otvorio nova radna mjesta, smanjio osjećaj izoliranosti stanovnika Gorskog Kotara te afirmirao njihov kulturni identitet. Time bi se, u konačnici, poboljšala sveukupna kvaliteta života ovdašnjih stanovnika

Ovaj se plan odnosi na područje uzduž stare Lujzijanske i Karolinske ceste, koje se proteže od priobalnog dijela (Rijeke i Bakra) do Karlovca. Planski prostor obuhvaća gradove Rijeku, Bakar i Karlovac te ruralni prostor između ovih polova trase, uključujući sljedeće administrativne cjeline (gradove i općine):

- Čavle, Fužine, Lokve, Čabar, Delnice, Mrkopalj, Ravna Gora, Skrad, Brod Moravice i Vrbovsko u Primorsko-goranskoj županiji, te
 - Bosiljevo, Netretić i Dugu Resu u Karlovačkoj županiji.
- Potencijali Lujzijane za razvoj turizma vrednovani su kroz:
- Suvremenu prometnu dostupnost trasi Lujzijane
 - Atraktivnost Lujzijane kao cjeline
 - Materijalne atrakcijske sastavnice Lujzijane
 - Potencijalne i realne atrakcije uz trasu Lujzijane
 - Turistička mjesta neposredno uz trasu Lujzijane
 - Pojedinačne atrakcije u širem okruženju

2. Suvremena prometna dostupnost trasi Lujzijane

Trasa Lujzijane, po cijeloj svojoj dužini ima gotovo savršeni cestovni prometni servis. Riječ je o autocesti Zagreb - Rijeka, koja je dobila puni profil, prometni servis, koji joj omogućava pristup po cijeloj dužini zbog brojnih i prikladnih čvorišta na autocesti. Osim toga, sustav odmorišta i cestovne signalizacije na autocesti može ovoj atrakciji (Hrvatska povjesna cesta Lujzijana) dati snažnu informacijsku i promidžbenu podršku.

Uostalom, pretežiti dio Lujzijane je osuvenljena, tehnički obnovljena državna cesta, istovremeno atrakcija i kvalitetna prometnica. Željezница, koja Lujziju prati na oko polovici njene dužine, iako u Hrvatskoj zapostavljena, prema europskim trendovima, može biti od važnosti i za obilazak Lujzijane, putem sustava svojih postaja.

Pregled pogodnosti prometne dostupnosti

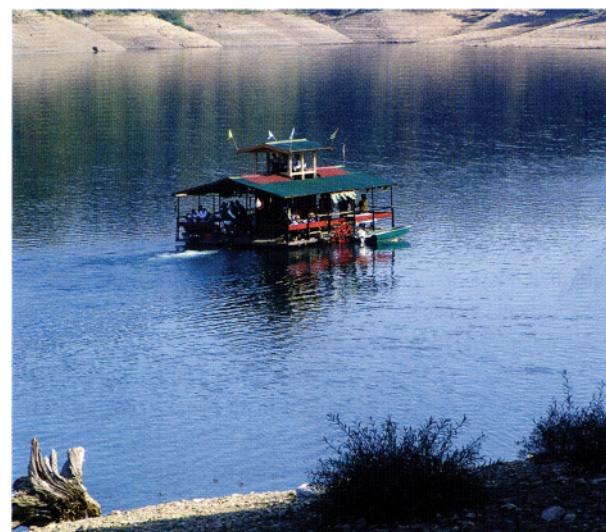
1. Autocesta Zagreb - Rijeka
 - a. Čvorišta - Pristup za motorizirane posjetitelje
 - b. Odmorišta na autocesti
- Ugostiteljske usluge, informiranje i animiranje tranzitnih putnika
2. Željezničke postaje na pruzi Karlovac - Rijeka (prati Lujziju do polovice koridora)
 - a. Pristup za bicikliste i pješake
 - b. Priključak kapilarnog lokalnog prometa

3. Atraktivnost Lujzijane kao cjeline

Lujzijana je izvorno građena kao suvremena cesta, od Karlovca do Rijeke, početno za kolski promet (zaprežna kola i kočije), a stotinu godina kasnije se počela koristiti za automobilski promet. U posljednjih 200-tinjak godina, ona je doživjela određene nebitne korekcije. Odmah u početku, izgrađen je od Gornjeg Jelenja do luke Bakar poseban odvojak Lujzijane, a odvojci Lujzijane su izgra-



Zimska idila



Splav na Kupi



Bakarski zaljev

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA

đeni ili rekonstruirani do Bosiljeva, Ravne Gore, Mrkoplja i Fužina, važnih mjesta na Karolini.

Prije pedesetak godina došlo je do posljednje promjene na Lujziji - izmještena su dva dijela izvorne trase Lujzijane, iz Netretića preko Duge Rese i Mrzle Vodice te južno od Lokava i Lokvarskog jezera. Iako nije bio doslovni dio Lujzijane, cestovni priključak Čabar-Delnice, u razdoblju do izgradnje željeznice, gospodarski je s Lujzijanom činio jedinstvenu cjelinu.

Ova cesta, građena prije 200 godina, je važan dio hrvatske cestovne baštine, koji je još uvijek u uporabi, i koji, po izgradnji autoceste Zagreb -Rijeka, dobiva mirniji automobilski promet, po mjeri turističkog korištenja. Kao što je već rečeno u prethodnom poglavljiju, Lujzijana je sama po sebi velika atrakcija, koja se sastoji od niza parcijalnih, materijalnih i nematerijalnih atrakcija vezanih uz njenu gradnju ili korištenje, od kojih je neke moguće već sada razgledavati i upoznati, a neke su samo potencijalne atrakcije koje tek treba privesti turističkoj uporabi.

Međutim, na samoj Lujziji postoji i niz atrakcija, realnih i potencijalnih, koje nisu izravni dio cestovne graditeljske baštine, ali snažno utječu na kvalitet turističkog doživljaja pri kretanju Lujzijanom ili zaustavljanja uz nju. Nadalje, u gravitaciji Lujzijane, turistički se artikulirao njen širi turistički prostor, pojas u kojem se nalaze brojne atrakcije, koje s Lujzijanom mogu činiti posebnu ruralnu destinaciju.

Stoga se nude dva paralelna rješenja:

- Lujzijana kao turistička prometnica

Riječ je o Lujziji u užem smislu turističke prometnice, odnosno graditeljske i turističko-prometne atrakcija, s naglašenom ulogom cestovne građevne baštine. Njen je obilazak moguć: kočjom, specijaliziranim motornim vozilom (vlakić i slično), autobusom, osobnim automobilom i biciklom.

- Lujzijana kao turistički tematski itinerar

Ovdje je riječ o Lujziji u širem smislu, gdje se objedinjavaju turističke atrakcije na turističkoj cesti i u njenom gravitacijskom pojasu. Obilazak je moguć automobilom, autobusom, biciklom, na pojedinih dijelova pješke, na konju, a zimi na skijama.

4. Materijalne sastavnice Lujzijane

Same materijalne sastavnice Lujzijane čine njezina trasa s dva pola na krajevima – Jadranski (Rijeka) te panonski (Karlovac). Tijekom svoje modernizacije 1950-tih godina izvorna trasa Lujzijane je promijenjena, pa tako govorimo o dva povijesna otklona - s Netretića trasa je usmjerena preko Duge Rese, te drugi s Mrzle Vodice na jug (ispod jezera Lokvarka). Cesta je imala i važan gospodarski odvojak prema Čabru te kod Netretića prema Metliku, dok je na četiri mjesta bila spojena s Karolinom: iz Kupjaka za Ravnu Goru, iz Sopača za Sunger, Mrkopalj i Fužine, s Gornjeg Jelenja za Meju i Bakar, te iz Bosanaca za Bosiljevo.

Na samoj trasi vidljive su brojne graditeljske atrakcije, sačuvane u većoj ili manjoj mjeri: miljokazi (obilježavanje u poštanskim miljama), krajputaši, mostovi, podzidi, kolobrani, usjeci, cisterne, ostali građevni elementi, te aleje idrvoredi.

Tu su još i prateći uslužni objekti koje su činile mitnice ili malte koje nisu sačuvane, ali koje je moguće rekonstruirati prema stariim fotografijama i zapisima, te ugostiteljski objekti od kojih je svega nekoliko ostalo donekle sačuvano.

U nastavku se daje pregled potencijalnih i realnih atrakcija, koje valja posjetiti za vrijeme kretanja po izvornoj trasi Lujzijane.

Ishodište

Ishodište-Rijeka

Odredište

Odredište – Karlovac

Miljokazi i obelisci

- Lišćevica podno Čavli, u obliku piramide
- Grobničko polje
- Kamenjak
- Mrzla Vodica
- Homer (premješten kod OŠ Lokve)
- Delnice
- Gornja Dobra
- Nadvučnik
- Prilišće

Ocjena turističke atraktivnosti:

Unatoč činjenici da je sačuvano tek devet (od 18) miljokaza, većinu valja restaurirati i konzervirati. Pored toga, vrlo često su u neprikladnom okružju, što znači da su u neposrednoj blizini suvremenih gradevin, da oko njih nema dovoljno pristupnog prostora, te da su relativno teško pristupačna zbog nedostatka prilaza i parkirališnog prostora.

Svakako, posjetitelje treba usmjeriti prema onima oko kojih se može odmah planirati zaustavljanje, a za ostale valja promisliti o uređenju njihova okružja te planirati okolni prostor za sigurno zaustavljanje.

Visinari

- Veliki Vodenjak
- Gornje Jelenje
- Ravno Podolje

Ocjena turističke atraktivnosti:

Kao i u slučaju miljokaza, visinare također treba što hitnije restaurirati i zaštiti, te im osigurati pristup kao i uređiti prostor oko njih.

Mostovi

- Grobnik
- Svođeni mostovi od klesanog kamena preko Male Vode kraj Lokava i Velike vode u Mrzloj Vodici
- Carev most (Homer, potopljen Lokvarskim jezerom)
- Šubetov most kod Delnica
- Drveni gredni most preko rijeke Dobre u Stativima (1881. izgrađen od kamena)

Ocjena turističke atraktivnosti

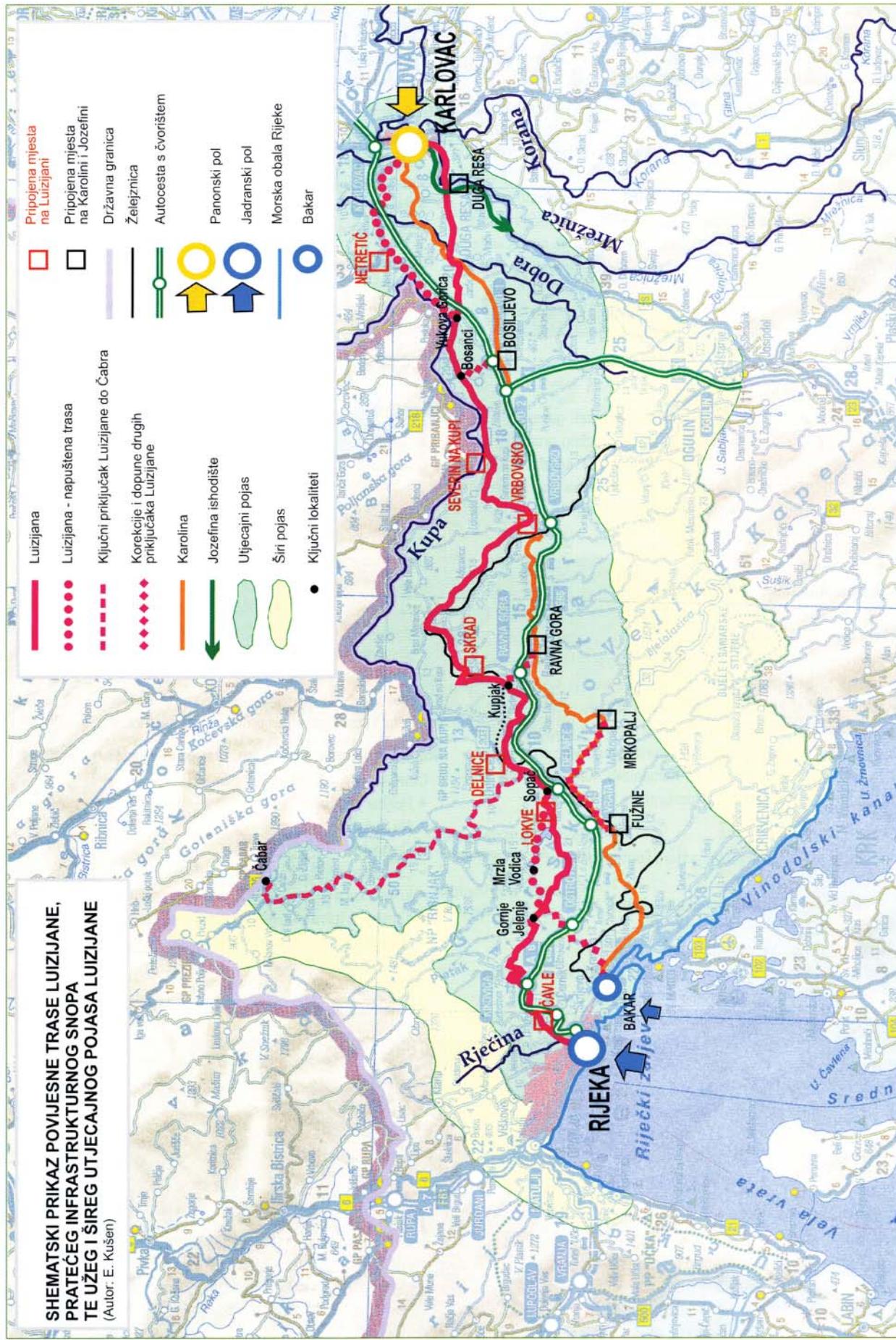
Ovi su mostovi svjedočanstvo visokog stupnja zanatstva kojeg su posjedovali ondašnji majstori angažirani na gradnji Lujzijane. Međutim, valja urediti njihov okoliš (neka od ovih mjesta pretvorena su u divlja odlagališta otpada), pristup te postaviti interpretacijske ploče kod ovih važnijih mostova, dok na ostale skrenuti posjetiteljima pažnju u tiskanom ili audio-vodiču.

Podzidi i potporni zidovi

- Potporni zidovi nad kanjonom Rječine
- Podzidani zavoj Cirkles kod Kamenjaka

Ocjena turističke atraktivnosti:

I potporni zidovi u kanjonu Rječine te podzidani zavoj Cirkles iznimno su impozantni građevinski elementi. U kanjonu Rječine može ih se razgledati s markirane planinarske staze (ulaz oko Banskih vrata). Staza se spušta i podno podzida na Cirklu kod Kamenjaka. Potrebitno je osigurati parkiralište, te osobito kod kanjona Rječine osigurati sigurnost posjetitelja. Također, potrebitno je očistiti okoliš s obzirom da su obje lokacije zagađene raznim otpadom. Bilo bi poželjno postaviti interpretacijske ploče.



5.2. Drevna Lujzijana, turistički brand 21. stoljeća (u suradnji s dr. sc. R. Tomljenović),

CIM (2009) vol. 55. br. 2. str. 68-81.

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA

Burobrani

- Na dionici Gornje Jelenje – Grobničko polje
- Kamenjak – Škrbutnjak (mjesto gdje se rađa bura)

Ocjena turističke atraktivnosti:

Ovi su burobrani u dobrom stanju, međutim kao atrakcija teško da su vrijedni posebnog saustavljanja. Na Kamenjaku, s obzirom na koncentraciju atrakcija vezanih uz samu Lujzijanu, valjalo bi osmislići detaljniju interpretaciju, te posjetiteljima skrenuti pažnju na burobrane, a u tu priču uvezati i Škrbutnjak kao mjesto gdje se 'rađa bura', koju valja doživjeti za burovita vremena. Stoga na Škrbutnjaku valja osigurati odgovarajuće parkiralište i, potencijalno, demarkirati prostor na kojem se 'rađa bura', čime se kreira poseban doživljaj za posjetitelje.

Nasjeci

- Banska vrata iznad Rijeke i Rječine
- U strmoj stijeni Kuk kod Skrade

Ocjena turističke atraktivnosti:

Iako idealno uporište za priču o požrtvovanosti generala Vukovica i njegovih graditelja, Banska vrata su, zbog prometa, teže pristupačna i prometa, nesigurna za obilazak. Predlaže se da se interpretiraju u okviru priče o potpornim zidovima nad kanjonom Rječine, te u vodičima (tiskanim i audio/vizualnim).

Cisterne

- Kamenjak

Ocjena turističke atraktivnosti:

Ova cisterna, zajedno s ostacima konačista te cijelokupnom koncentracijom atrakcija na Kamenjaku, je svakako interesantna. Iako bi potencijalno restauriranje jedne od štacija bila iznimno važno za podizanje turističke atraktivnosti Lujzijane, ova je lokacija u tom smislu ograničena konfiguracijom terena. Stoga se predlaže da se ovaj prostor očisti od korova, gradevine konzerviraju, te postavi interpretacijska ploča s pričom o štacijama (eventualno crtežom kako je to nekada izgledalo) i vodi na Kamenjaku. Kao i u slučaju svih ostalih atrakcija, valja planirati parkiralište i pristup.

Aleje/dvoredi

- Rijeka – dvored platana uz staro korito Rječine
- Čavli – aleja od 1 km
- Grobnik – obostrani dvored jablanova (3 km)
- Karlovac – Marmontova aleja

Ocjena turističke atraktivnosti:

Dvoredi i aleje svakako svjedoče o visokom stupnju svijesti uprave Društva o estetskim aspektima ceste. Važnost ovih

spomenika hortikulture prepoznata je i danas, te je tako jedna od platana uz staro korito Rječine pod zaštitom, kao i cijela Mamontova aleja u Karlovcu. Obostrani dvored jablana na Grobničkom polju uglavnom je devastiran, te bi valjalo ovaj dvored obnoviti. Dvoredi sami po sebi nisu atrakcije vrijedne posebnog zaustavljanja, međutim s obzirom da su oni na ishodištu i odredištu Lujzijane, valja ih tretirati kao svojevrsne markere koji obilježavaju dvije krajne točke Lujzijane te kreiraju osjećaj početka i kraja putovanja.

Vidikovci

- Kamenjak
- Ravno Podolje (7??m)
- Vodenjak (847 m)

Ocjena turističke atraktivnosti:

Vidikovci su izvanredna mjesta za zaustavljanje na Lujzijani. Što-

više, neki su vidikovci već uređeni (klube, interpretacijske ploče), dok druge tek valja urediti i, po potrebi postaviti

interpretaciju vizure. Valja ih na vrijeme signalizirati posjetiteljima, te eventualno označiti kao idealna mjesta za fotografiranje.

Mitnice

Glavne:

- Orešovica i Meja za riječko područje
- Delnice za delničko područje
- Severin za vrbovsko područje
- Gornje Stative za Karlovačko područje

Sporedne:

- Kamenjak
- Gornje Jelenje
- Osoj
- Mrzla Vodica
- Mala voda (Lokve)
- Sopač
- Zalesina
- Skrad
- Vučinić selo
- Močila
- Vukova Gorica
- Netretić

Ocjena turističke atraktivnosti:

U ovom slučaju govorimo tek o potencijalnim atrakcijama, jer njih na trasi Lujzijane više nema. Međutim, smatramo da bi mitnice sa svim svojim popratnim sadržajima (konačistima, odmoristima za konje, gostonicama, kolarskim radionicama, trgovinama) bile idealne polazište/inspiracija za izgradnju svojevrsnog tematskog parka s muzejskim, zabavnim, trgovalskim i ugostiteljskim sadržajem, kao centralnim punktom za posjetitelje ovog turističkog puta.

Štacie (gostione, konačista, zamjena zaprega, radionice)

Optimalno svakih 5 milja:

- Holjber kod Bakra
- Na Sušaku
- Orešovica,
- Čavli (obnovljena Čebuharova kuća)
- Kikova kuća (sjeveroistok Grobničkog polja)
- Kamenjak (prva štacija, najveće konačiste na Lujzijani),
- Lepenice (gospodska gostionica Tijana)
- Škrbutnjak (druga štacija),
- Gornje Jelenje
- na samotnim mjestima u okolini Lokvi (Sopač, Mala Voda, Mrzla Vodica, Osoj)
- Delnice
- Zalesina
- Skrad (nasuprot kuće Lončarić dugačka 2-katna zgrada – staje za odmor konja)
- Severin na Kupi
- Vukova Gorica
- Modrušpotok
- Netretić
- Stative
- Berlin

Ocjena turističke atraktivnosti:

Od ovih konačista i gostionica ostalo je vrlo malo. U Čavlima je obnovljena tzv. Čebuhareva kuća (na slici, uredi općine i knjižnica),



Mitnica u Severinu sa svojim „naplatnim kućicama“
o naplati cestarine na Lujzijani (s naslovne strane
novog izdanja Strohalove knjige)



Drvored uz Rječinu

te je nekoliko kuća iz tog vremena pod zaštitom, što bi valjalo staviti u funkciju obilaska Lujzijane. Ostaci štacije nalaze se na Kamenjaku i Gornjem Jelenju, te je u Skradu zgrada koja se koristila za odmor konja. U svakom slučaju, ove bi objekte valjalo označiti, te na interpretacijskim pločama dočarati kako je to izgledalo u vrijeme najvećeg prometovanja Lujzijanom.

5. Potencijalne i realne turističke atrakcije uz trasu Lujzijane

Osim turističkih atrakcija na samoj trasi i izravno vezanih uz trasu postoje i ostali turistički resursi, stvoreni u novije doba koji mogu znatno utjecati na stvaranje Lujzijane kao turističke prometnice. To su, s jedne strane, suvremene prometnice, koje osiguravaju brzu i lagodnu dostupnost svim dijelovima Lujzijane, i drugo, razvijena turističko-ugostiteljska logistika u njenom okruženju. Stoga ovaj pregled obuhvaća:

- turističke atrakcije (potencijalne i realne) uz trasu Lujzijane
- turističkih mjeseta

Ulaz u kanjon Rječine

Pored toga što je kanjon Rječine interesantan zbog graditeljske baštine same Lujzijane, on je prošaran pješačkim stazama te je u njegovom podnožju zatvorena tvornica papira, koja je izuzetan primjer industrijske graditeljske baštine. Pješačke staze povezuju također kanjon Rječine s Trsatom, kao i izvorom same Rječine.

Trsat

Trsat sa Lujzijanom i Karolinom povezuju trsatske stube, koje počinje kod mosta preko Rječine, na mjestu gdje se Lujzijana i Karolina razdvajaju. Na Trsatu je najstarije marijansko svetište u Hrvatskoj, te restaurirana Trsatska gradina. Pored cestovnog pristupa, na Trsat može se doći i stubama.

Lokvarsко jezero

Lokvarsко jezero je akumulacijsko jezero napravljeno izgradnjom brane 1954., na čijem dnu je i jedan dio trase Lujzijane, uključujući i Carev most. Tijekom isušivanja jezera vidi se potopljena Lujzijana te most. Iako umjetno, jezero se savršeno uklopilo u prirodni ambijent koji ga okružuje. Uz jezero su biciklističke i pješačke staze gdje se organizira i sportsko-rekreativna manifestacija „Biciklom/pješice oko jezera“. Neposredno na jezeru su dva ugostiteljska objekta: Carev Most - gostonica u Mrzloj Vodići, te bistro Jezero, u okolini Lokvi.

Spilja Lokvarka

Ovo je najdulja spilja u Hrvatskoj uređena za turistički posjet. Spilja je dugačka 1200 metara, a za posjete su uređene tri galerije (900 m). Otkrivena je 1912. godine, te već 1935. godine elektrificirana. Zaštićen je spomenik prirode zbog bogatstva i raznolikosti svog podzemnog svijeta.

Golubinjak

Ovu park šumu koja se proteže na 51 ha, počeli su Lokvarci uređivati već početkom prošlog stoljeća. Uređene su šetnice, vidikovci, prostori za sport i rekreaciju. Od pojedinačnih atrakcija tu se ističu Golubinja i Ledena spilja te divovska jela stara 200 godina, koju zovu Kraljicom šume. Golubinjakom prolazi još vidljiv stari frankopanski karavanski put iz 15. stoljeća. Također, ovdje se nalazi i park skulptura, gdje su između ostalog, izložene skulpture nastale u sklopu Goranske kiparske radionice. Uređeni su sportsko-rekreativni tereni (nogomet, odbojka), a moguće je iznajmiti roštilj, bočalište, bicikle i šahovske garniture.

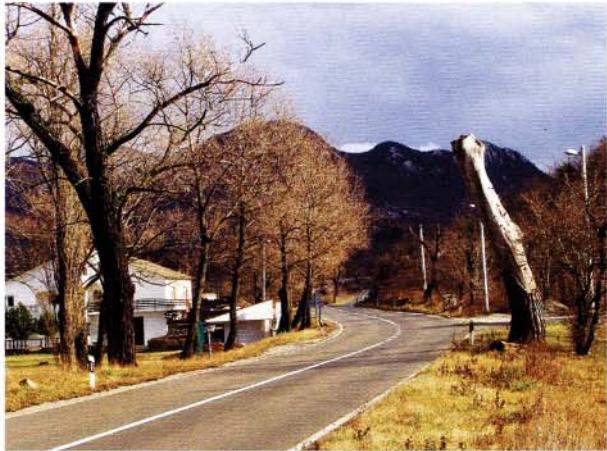
Park šuma Japlenski vrh

Ovo zaštićeno prirodno područje proteže se na 170 ha, s vrhom od 842 mnv. Izuzetno je pristupačno - staze polaze iz delničkog parka u centru mjesta. Osim pješice iz centra Delnica, u park-šumu može se doći i automobilom. U park-šumu je smještajno-ugostiteljski objekt „Lovački dom“ s malim zoo lovačke divljači. Nadomak Lovačkom domu je i stara skijaška skakaonica duga 70 m izgrađena još 1934., koju Delničari koriste u vrijeme maškara (veljača) za maškarane skokove, dok delnički trubač u 18 sati s nje izvodi šest prigodnih skladbi tijekom ljetnih večeri.

Petehovac

Ovo je zaštićeni krajolik, kojeg su lokalni planinari uredili za posjet još 1950-tih kada su tamо izgradili planinarski dom. Ova valovita šumska visoravan postala je središte zimskog turizma 1970-tih, kada je ovdje uređeno 1 km skijaške staze s vućicom. Staza je dugačka 350 m, s vućnicom, koja je idealna za početnike, a organizira se i noćno skijanje. Delničani su s Petehovcem emocionalno vezani i stoga što su na Petehovcu, još početkom 20. stoljeća imali svoje ljetne stanove za ispašu stoke (današnje vikend naselje Polane). Uspon na Petehovac iz Delnica traje 2 sata, ili 6 km automobilom. Tamo je potpuno renoviran i suvremeno uređen smještajno-ugostiteljski objekt „Petehovec“

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA



Drvored jablana preko Grobničkog polja



Marmontova aleja u Karlovcu

Zeleni vir i Vražji prolaz

Ovo je geomorfološki rezervat kojeg čini Zeleni vir - snažan izvor i slap visok 70 m, te 800 m dugačak kanjon potoka Jasle – Vražji prolaz. Kanjon je izuzetno uzak, ponegdje jedva 2 metra, a posjet kanjonu omogućuje sustav stepenica i mostića, koji je prvotno sagrađen 1934. Staza zavržava na kraju kanjona, ulazom u spilju Muževa hiža, gdje se, prema legendi, sakrivaо puk ovih krajeva za vrijeme turskih provala. Zeleni vir je snažan izvor na dnu plitke, prostrane spilje nad čijim su se ulazom nadvile okomite stijene visoke 70 m, niz koje se ruši slap.

Kamačnik

Kanjon Kamačnika zaštićen je prirodnji krajolik „pun divlje romantičke“ kako ga opisuje Poljak, u svom hrvatskom planinarskom vodiču. Kanjon je dugačak 3 km te završava kraškim vrelom Kamačnika. Posjet omogućuju pješački put, drveni mostići i galerije izgrađeni 1961. godine. Na ulazu u kanjon je ugostiteljski objekt. Nad kanjonom se nadvila autocesta Zagreb-Rijeka, koja je posebno konstruirana kako njezine slivne vode ne bi zagađivale kanjon.

Lukovdol

Poznat je kao rodno mjesto pjesnika Ivana Gorana Kovačića te mjesto literarnog festivala "Goranovo proljeće". Hrvatski povijesni muzej upravlja Memorijalnim muzejom I. G. Kovačića u rođnoj kući pjesnika. Suvremeni postav sastavljen je od pet zbirk (Goran i Lukovdol, Goran kao književnik i novinar, Goran u partizanima, Goran Lukovdol te Goranovo proljeće). Muzej je otvoren cijeli dan (10 do 17 h) utorkom, srijedom, petkom i subotom, te prijepodne (10 do 14 h) četvrtkom i nedjeljom. U Lukovdolu je i Crkva Sv. Marije na nebo uzete, koja je prije nekoliko godina dobila nagradu HTZ-a za najljepše uređeni sakralni objekt kontinentalne Hrvatske. Sam Lukovdol je prekrasno goransko naselje amfiteatralnog oblika.

Frankopanski dvorac – Severin

Kaštel (dvor) s parkom u Severinu na Kupi bio je posjed stare plemećke obitelji Frankopana, a spominje se 1558. godine. Dvorac je jednokatan, četverokutnog tlocrta s cilindričnim vanjskim uglovnim kulama te unutrašnjim dvorištem i hodnicima s arkadama. Svoj je barokni izgled dobio 1803. godine kada ga je tadašnji vlasnik, grof Oršia, temeljito renovirao. Dvorac i park su pod zaštitom. Severinski dvor, bilježi Strohal, dugo je bio mjesto okupljanja hrvatskih rodoljuba i književnika, koji su ovdje provodili cijele mjesecce.

6. Turistička mjesta neposredno uz trasu Lujzijane**Rijeka**

U Rijeci se nalazi pet muzeja, petnaestak izložbenih prostora, Hrvatsko narodno kazalište. Razgled užeg središta grada organiziran je putem tzv. "turističke magistrale", koja objedinjuje 17 gradskih atrakcija, a od prošle godine uveden je i turistički autobus. U Rijeci se organiziraju brojna događanja, od kojih je najpoznatiji Riječki karneval (veljača) te Riječko kulturno ljetno.

Posebno, u kontekstu ovog projekta, valja izdvojiti

Ulica Fiumare – kao početak Lujzijane. Ulica ide uz Rječinu, ima uređenu šetnicu, drvored platana, te niz klasicističkih palača.

Bakar

Turistički resursi

Grad Bakar je jedno od ishodišta putovanja Lujzijanom. Središte Bakra ima niz značajnih građevina od kojih valja izdvojiti:

- Povijesnu jezgru Bakra – zaštićena je kao kulturno dobro još 1968. godine, a sastoji se od gornjeg grada s Kaštelom koji datira iz doba frankopana iako je doživio brojne promjene (devastiran) te donjem dijelu - Zagrada i Primorja, koji su nastali razvojem pomorstva i trgovine
- Župnu crkvu Sv. Andrije apostola - najveća i najstarija crkva u Bakru, te treća po veličini kasno-barokna crkva u Hrvatskoj izgrađena 1850. godine, u kojoj je devet oltara, kripte s 85 niša gdje su sahranjeni bakarski uglednici te zvonik iz 1710. godine.

Čavle

Turistički resursi

Nekoliko je istaknutih turističkih resursa na području općine Čavli:

- Autodrom Grobnik i Aerodrom koji čekaju revitalizaciju, iako su auto-moto događanja na Grobniku uvijek dobro posjećena, a to je i jedna od ciljnih skupina Lujzijane kao atrakcije
- Grobnik – povijesna cjelina s frakopanskim kaštelom
- tradicijske kuće pod zaštitom u Čavlima – na kućnom broju 70, 202 i 206.
- Dvorac Meyer s ostatkom nekadašnjeg grobničkog jezera

Lokve

Turistički resursi

Lokve su tipično goransko naselje koji svoju ponudu oslanja na prirodne resurse (već opisani Lokvarska jezera, špilja Lokvarka te

park-šuma Golubinjak), a od ostalih mjesta za posjetiti su:

- Muzej žaba
- Zavičajna zbirka o kojoj skrbi Udruga lokvarske starine koja njeguje i istražuje kulturno-povijesnu baštinu Lokvi

Delnice

Turistički resursi

Delnice svoju ponudu grade i na prirodnom bogatstvu, od kojih smo već istakli kao pojedinačne atrakcije Japljenski vrhi i Petehovac. Od pojedinačnih atrakcija tu se još ističe:

- kuća Rački – restaurirana kuća/spomenik kulture stara oko 200 do 300 godina, s etnografskim postavom koji govori o staroj graditeljskoj baštini Delnice te organizaciji doma.

Skrad

Turistički resursi

Pored Zelenog vira i Vražjeg prolaza, koji su izdvojene zasebne atrakcije Lujzijane, u Skradu je zanimljiva:

- Kuća Lončarić – spomenik gradanske arhitekture, koja datira iz 1820-tih, u kojoj je bila gostonica, a njoj nasuprot je dugačka zgrada iz 1842. godine, gdje su bile staje za odmor konja. Pola je ove kuće srušeno kada se gradila benzinska stanica, a u ostaku su cafe-bar i trgovina.
- Skradski vrh – dominira svojim stožastim oblikom ovim djelom Gorskog kotara te ga karakterizira koncentracija prirodnih fenomena na malom prostoru (osobito Kicljove jame i njihova okolica rastrgnutih stijena, žlijebova i pećina). Uspon na vrh traje sat vremena, a staza je dobro markirana.

Skradska draga – sportsko rekreacijski centar sa sportskim terenima (nogomet, bočalište), koje je ishodište pohoda na vidikovce Perić i Kavranovu stijenu.

Vrbovsko

Turistički resursi

Pored već izdvojenog kanjona Kamačnika, te Lukovdola i frankopanskog dvorca u Severinu, u Vrbovskom i njegovoj okolini od interesa su:

- Crkva sv. Ivana Nepomuka, prvotno izgrađena 1765, kada Vrbovsko doživljava procvat, a današnji neogotički oblik dobila je 1904.
- Manastir i crkva sv. Jovana Preteče u Gomirju – najzapadniji je pravoslavni manastir u Europi. Manastir datira iz 1600. godine, a crkva je sagrađena 1719.
- Litorić (Lovnik) – je 10 km dugačka gorska kosa između Kupe i Dobre, s uređenim planinarskim stazama, koje polaze od željezničke stanice ili, za one s automobilom, u selu Hajdine (na Lujzijani) ili iz Lukovdola

U Vrbovskom organiziranim posjetiteljima još se pruža mogućnost sudjelovanja u likovnim radionicama i vožnja kočijama. Uređene su i dvije biciklističke staze (17 i 33 km), te kupališta na rijeci Kupi.

Netretić

Turistički resursi

- Kurija Vukasović, u Modruš Potoku (2km od Netretića prema Ribniku i Metliku), sagrađena je početkom 16. stoljeća, a tijekom izgradnje bio je ovdje Vukasovečev posjet, a dobio je i dvor Ribnik, za ratne zasluge. U kuriji je Dom za stare i nemoćne, iako se posjed može obići.
- Novigrad na Dobri poznat je po svojoj frankopanskoj utvrdi koja je, naporima lokalne udruge, djelomično restaurirana. U

podnožju utvrde je jedan od najstarijih i najljepših kamenih mostova. Uz most je postavljena interpretacijska ploča.

Karlovac

Turistički resursi

Osim kao ishodište turističkih putovanja Lujzijanom nekoliko lokaliteta valja posebno izdvojiti:

- Stari grad Dubovac – najstarije naseljen dio Karlovca, koji je oduvijek bio centar trgovine te su sajmovi u Dubovcu bili nadeleko poznati. Iako je Stari grad u dosta derutnom stanju, u jednoj od kula je muzejski postav te ujedno i prekrasan vidi-kovac. Muzejski je postav tijekom ljeta otvoren svakodnevno, a tijekom hladnijih mjeseci po najavi. Početkom ljeta tamo se organizira manifestacija Srednjovjekovni sajam.
- Karlovačka zvijezda – šesterokutna tvrdava čija je gradnja počela 1579. godine, a ime je dobila po svom idejnem tvorcu nadvojvodi Karlu (bratu cara Rudolfa). Zvijezda je sastavni dio centra Karlovca, s kombinacijom poslovnih i stambenih sadržaja, te ju valja restaurirati i interpretirati.

7. Pojedinačne ruralne atrakcije u širem okruženju

Područja atraktivna za razvoj ruralnog turizma, koji osim turizma na seljačkim gospodarstvima obuhvaća i ostale vrste i oblike vezane uz ruralni prostor, u pravilu, imaju problema s prepoznatljivim "turističkim proizvodom" koji bi obilježio to područje. Stoga se je za takve slučajevi počeo razvijati koncept ruralne turističke destinacije.

Ruralna turistička destinacija, kojoj bi povijesna cesta Lujzijana, uređena i opremljena kao "turistički proizvod", bila okosnica razvoja i prepoznatljivosti, postala bi ruralna destinacija višeg reda koju čine ruralni dijelovi osnovne destinacije Rijeke, Bakra i Karlovca cijele osnovne destinacije, Grobnik/Jelenje, Fužine, Lokve, Mropalj, Delnice, Crni Lug (Nacionalni park Risnjak), Čabar, Ravna Gora, Brod na Kupi, Skrad, Vrbovsko, Severin na Kupi, Bosiljevo, Netretić i Duga Resa. Iz nje se prostorno isključuje gradsko područje Rijeke i Karlovca te priobalni pojas širine 3 kilometra.

Funkcionalni prostor povijesne ceste Lujzijane, kao okosnice ruralne destinacije, čini njen obostrani pojas, sa svim svojim turističkim potencijalima, ukupne širine 15 do 25 km, s proširenjem uz cestu do Čabra.

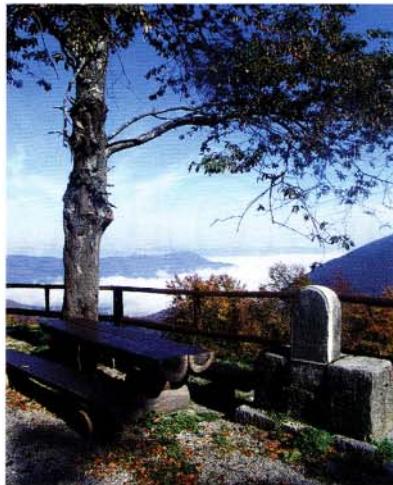
Osim atrakcija, obuhvaćenih Hrvatskom povijesnom cestom Lujzijanom, za stvaranje ruralne destinacije u gravitacijskom području Lujzijane važne su sve potencijalne i realne turističke atrakcije koje se nalaze u ruralnom prostoru. S obzirom na veličinu zahvaćenog prostora, u ovom projektu će se obraditi samo ključne atrakcije, koje određuju koncept prostorne organizacije i značajke ovog "turističkog proizvoda", jer će se tek za provedbene akcije trebati detaljnije obraditi atrakcijsku osnovu.

Ključne turističke atrakcije Ruralne destinacije Lujzijana, dijelom su velikih površina, primjerice, područje Nacionalnog parka Risnjak, pa će ih se kartirati s odgovarajućim površinama ili linijama.

Nacionalni park Risnjak

Risnjak su botaničari počeli istraživati već početkom 19. stoljeća, kada su na ovom području, pored divljih zvijeri obitavali šumari i ugljenari. Iscrpan opis donosi u svojim zapisima Hirc. Pod zaštitu je stavljen 1953. godine, te obuhvaća i izvor rijeke Kupe. Vrh Risnjaka smatra se najmarkantnijim vrhom naše zemlje. Za posjetitelje valja izdvojiti:

- Poučnu stazu Leska – ova kružna staza s 12 interpretiranih točaka upoznaje posjetitelje s prirodnim značajkama parka te na-

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA

Drevni detalji na Lujzijani



činom života (obiteljsko gospodarstvo, ugljenarstvo) na ovom području. Za obilazak je potrebno oko 2 sata laganog hoda.

- Schlosserov dom i vrh Risnjak - na visini od 1400 metara, nedaleko od samog vrha je dom s jednim od najljepših položaja u Hrvatskoj. Od Crnog Luga do doma potrebno je oko 2 sata hoda.
- Izvor Kupe - ovdje Kupe izvire iz podzemnih dubina i tvori prekrasno Kupeško jezero. Prilaz je iz sela Razloge (naplata ulaznice) od kuda je 30 minuta strmog spusta dobro uređenom stazom.

Skijaško-planinarski prostor Platak/Snježnik

Ovo je područje prvenstveno poznato po skijaškom centru koji je skromnih kapaciteta (10-tak kilometara skijaških staza), no popularnom među Riječanima. U nekoliko posljednjih godina ulaže se znatnije u skijašku infrastrukturu, osobito uređenje liftova, umjetno zasneževanje i ugostiteljske objekte, a u ponudi je i noćno skijanje. Ljeti je Platak sa Snježnikom idealan za planinarenje i bijeg od vrućine. Na Platak se dolazi cestom s Lujzijane - asfaltiranim s Kamenjaka ili šumskom s Gornjeg Jelenja. S Platkama se može poduzeti nekoliko izleta, od kojih je za preporučiti na Risnjak (3 sata hoda) ili Snježnik (1.15 h), do kojeg se može doći i direktno s Gornjeg Jelenja.

Skijalište Čelimbaša

Ovo je jedno od najstarijih skijališta 3 km od Mrkoplja, na visini od 1100m, koje raspolaže s tri staze od 500 do 1300 metara. Dobro je organizirano i održavano. Tu je još i biatlonska staza "Zagmajna" za treniranje i rekreativsko trčanje ukupne dužine 4,5 km. Planira se ulaganje u moderniziranje skijaške infrastrukture. Na skijalištu je i objekt brze prehrane.

Begovo Razdolje

Na 1078 m ovo je najviše selo u Hrvatskoj, gdje je godine 1980. izgrađen hotel „Jastreb“ (u sklopu HOC Bjelolasica) sa 110 ležajeva u 43 sobe, te skijaškom stazom od 500 m i vučnicom. Osim skijanja i ostalih sportova na snijegu, Begovo Razdolje je polazište je za pohode na vrh Bjelolasice (Kula, 12534 m), te Bijele i Samarske stijene. Tu je još i pansion „Planinski raj“ sa restoranom i 18 ležajeva, nekoliko privatnih iznajmljivača te restoran.

Kanjon Kupe

Kupa izvire u NP Risnjak (pristup iz sela Razloga). U gornjem toku čini kanjon, a postepeno se smiruje. Posjetiteljima su njene obale dostupne oko Broda na Kupi (svakako za one istraživačkog duha valja posjetite mjesto Doluš zbog kupskog kanala), prekrasan pogled

na Kupu pruža se u Severinu, s Frankopanskog dvorca. Dolinu Kupe dodiruje Lujzijana (posjetitelji mogu uživati u pogledu s ceste već nekoliko kilometara prije Severina). Lujzijana joj se opet približava između Vukove Gorice i Gornjeg Prilišća, te njen tok prati oko 10-tak kilometara do Ladešića. Gornji tok rijeke Kupe već je dobro etabliранa rafting destinacija (polazište Brod na Kupi), uzduž su uredena kupališta te je privlačna i za sportske ribolovce.

Rijeka Dobra

Rijeka Dobra je po veličini druga rijeka u Gorskem kotaru. To je ponornica koja izvire iz dva izvora: kod Bukova vrha i kod Skrada. Rijeka se počinje razvijati i širiti istočno od Skrada, a kod Vrbovskog joj se pridružuje Kamačnik. U području Vrbovskog protjeće u dužini od 22 km stvarajući pitomu dolinu pogodnu za ribolov i kupanje u ljetnim mjesecima.

Njenu dolinu prati cesta od Vrbovskog prema Ogulinu gdje rijeka nestaje u Đulinom ponoru. Posjetitelji će, putujući Lujzijanom, naići na most preko Dobre između Gornjih i Donjih Stativa. To je kameni most koji je sagraden 1881. godine. Dostupna je i kod Novigrada na Dobri, gdje je frankopanski dvor te jedan od najstarijih kamenih mostova, koji datira još iz 17. stoljeća.

Čabar

Turistički resursi

U Čabru i okolicu se ističu:

- Kurija Zrinskih – ovaj kaštel u nešto promijenjen obliku, dominira Čabrom
- Galerije Marijana Filipovića i Vinka Svečnjaka
- Kasno-antički limes u Prezidu – ostaci obrambenog zida zapadnog rimskog carstva, od kuda mjestu i ime 'pri zidu'
- Etno-zona Prezid – očuvane stare drvene kuće obitelji Žagar, Ošbolt, Lipovac i Vesel
- Zavičajna zbirka Prezid – čuva predmete japske kulture, te ostatke drvenog vodovoda
- Zamost – mjesto seoske tradicijske baštine u dolini Kupe, čiji stanovnici nude mogućnost posjeta pilani na vodu i domaće proizvode
- Palčeva šiša (Plešće) – autentična kuća bogate trgovачke porodice s kraja 19. stoljeća, vlasnici omogućuju posjet uz najavi ili svake treće subote u ljetnim mjesecima
- Gerovo – tipično naselje goranskog kraja. Lokalni skulptor (Leš) organizira kiparske radionice za organizirane grupe posjetitelja.

- Izvor Čabranke – Čabranka je dugačka 17.5 km, izvire na samom kraju dubokog i uskog završetka Kupske doline, do kojeg vodi uređena staza, te je na njenom početku ugostiteljski objekt.

Crni Lug

Turistički resursi

Crni Lug je pitoreskno naselje okruženo gustim šumama, u kojem prevladava tipična goranska arhitektura, pa naselje izgleda skladno i uređeno.

Brod na Kupi

Turistički resursi

Brod na Kupi je, pored Čabra, idealno ishodište za izlete Kupskom dolinom, zaštićenom kao iznimni krajolik. Turističke atrakcije ovdje uključuju:

- Kaštel Zrinski, iz 15. stoljeća, pod zaštitom, uglavnom je sačuvao svoj izvorni oblik, s očuvanim originalnim rasporedom u prizemlju. Kaštel treba restaurirati i odrediti mu namjenu.
- Čudesna dolina leptira, proteže se u gornjem toku rijeke Kupe, gdje je registrirano oko 500 vrsta leptira, no ovo tek treba pripremiti za posjetitelje
- Etno zona Velika i Mala Lešnica s baroknom Zavjetnom crkvom Majke Božje Lesničke, sadrži stambene i gospodarske objekte građene od drveta

Brod Moravice

Turistički resursi

U ovom dijelu interesantne su sljedeće atrakcije:

- Umjetni otoci na Kupi – oko sela Doluša vidljivi su ostaci Kupskog kanala. U zaselku Binički kanal je dugačak stotinjak metara, a širok oko 3 metra, učvršćen suhozidom, čiji su kameni blokovi teški i do jedne tone. Nizvodno od Doluša je još jedan kanal dugačak oko 500 m, a iskopanim kamenom obloženo je 800 m obale.
- Etno-zone (Delači – Maklen – Moravička Sela; Kuti; Colnari) područja su s očuvanom primjerima goranskog seoskog graditeljstva i organizacije gospodarstva, od kojih su neke kuće pod zaštitom. Ove su zone svojevrstan muzej na otvorenom.
- Crkva sv. Nikole i kamena kula Turanj – crkva je jedna od najstarijih sakralnih objekata Gorskog Kotara koja datira iz 15. stoljeća, kulu su izgradili braća Juraj i Nikola Zrinski za obranu od Turaka početkom 17. stoljeća na jugoistočnoj strani crkve, na tri je razine s pokretnim stubama i puškarnicama, a preuređena je u zvonik u 19. stoljeću.

Fužine

Turistički resursi

U Fužinama i okolicu valja posebno izdvojiti

- Spilju Vrelo, spilja dugačka 300 metara, uređena je za posjet. Razgledati se može svakodnevno, uz naplatu.
- Jezero Bajer, umjetno akumulacijsko jezero, oko kojeg su uređene pješačke i biciklističke staze, tematizirane i dobro označene. Jezero je popularno i među sportskim ribolovcima.
- Etnografska zborka u Liču, osnovana 1994. u sklopu obilježavanja 150 godina školstva u Liču, sadrži oko 300 predmeta izloženih u tri prostorije (arhivska soba, povijesna soba i soba predmeta).
- Svetiše Majke Božje Snježne u Liču – mjesto hodočašća vjernika i putnika namjernika jer je, prema legendi, 1733. godine stanovnici su radili u polju kada ih je iznenadila oluja. U olujim se ukazala Majka Božja.

Mrkopalj

Turistički resursi

Mrkopalj, koji se smjestio na visokoj ravnici opkoljen je gustim šumama te je zadnje veće mjesto za pohode na Bjelolasicu, Janjičaricu te Bijele i Samarske stijene. Od kulturno-povijesnih atrakcija valja izdvojiti:

- Fajere u Brestovoj Dragi – ostaci su vijadukta Karolinske ceste. Ovaj dugačak i strm most postavljen je bio na 13 zidanih fajera koji su nosili dugačku drvenu konstrukciju. Nalik su piramidi, a naziv su dobili prema njem. Pfeiler – stup ili upornjak. Ova dionica ceste je napuštena kada se, na zaledenom mostu, dilizansa svalila u provaliju.
- Matić-poljanu – na cesti prema Jasenku (djelomično neasfaltiranoj) u prostranoj dolini Begovače, spomenik je palim partizanima. Čini ga 26 vapnenačkih stijena, uglavnom monolitnih oko 2 m visokih, koje simboliziraju kolonu partizana koji su ovdje smrznuli prilikom marša u veljači 1944., kada je temperatura bila – 27 stupnjeva.
- Crkvu Blažene Djevice Marije Žalosne – ova župna crkva podignuta 1854. godine dominira Mrkopljem. Ovdje je bila kapelica koju su Mrkopljani zapustili, sve dok ih nije poharala kuga krajem 18. stoljeća kada se zavjetovaše Gospu da će dostačniju kapelicu sagraditi prestane li pošast kuge. Kuga prestane nagle, a oni sagradiše kapelicu. Kako je kapela postala odredište brojnih hodočasnika, izgrađena je prava Crkva.
- Mrkopaljski planinarski put – koji se smatra jednim od najljepših, a vodi preko Bijelih i Samarskih stijena. Ime 8 kontrolnih točaka.

Ravna Gora

Turistički resursi

Ravna Gora je lijepo goransko naselje smješteno na ravni na 700 do 900 m nadmorske visine. Ovo se slikovito naselje koje se proteže uzduž Karolinske ceste, skladne goranske arhitekture. Od pojedinačnih atrakcija, izdvajaju se

- Crkva sv. Terezije Avilske, izgrađena 1907. na temeljima crkve s početka 18. stoljeća, prema načrtima Hermanna Bollea
- Frankopanski dvorac u Staroj Sušici, leži na gorskoj kosi okružen šumom, obnovljen je u romantičnom duhu kraja 19. stoljeća.
- Ravnogorski plodovi gorja, su jednodnevna ili vikend dogadjanja koja se protežu od proljeća do jeseni, poput Dana maslina, Dana smreke, Gljivarског vikenda i slično
- Javorova kosa, je vrh od 1000 metara u masivu Velike Kapele. Poznato je po izdašnim izvorima vode od kojih je, prema legendi, Božji studenac ljekovit za oči, pa se tamo poslije Velike Gospe planinari organizira turističko-promotivna akcija hodočašće. Javorova kosa je i vidikovac s planinarskom kućom.
- Ravnogorski-planinarski put – sastoji se od 12 kontrolnih točaka, prolazi kroz najatraktivnije predjele, te je za njegov pohod potrebno oko 24 sata.

Bosiljevo

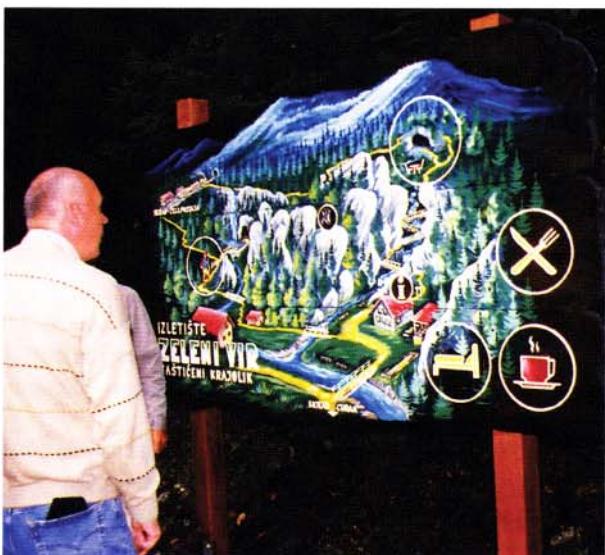
Turistički resursi

Bosiljevo je poznato po dvoru koji je, zajedno s parkom, pod zaštitom. Dvorac je prvotno bio frankopanska utvrda. Frankopani su ga proširili i za stanovanje, te je bio jedan od najljepših i najbogatije namještениh dvoraca. Nakon Urote slijede promjene vlasnika. Temeljito je renoviran 1911. godine kada je uvedeno grijanje, vodovod, električna struja iz vlastite centrale, te raskošan namještaj.

HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA



Skrad



Zeleni Vir kod Skrada

Dvorac je devastiran, a vlasnički su odnosi nejasni. Pristupna je cesta također zapuštena, kao i okolni park.

Duga Resa

Turistički resursi

Pored Mrežnice, kao izdvojene turističke atrakcije, u Dugo Resi

- Tvornica tekstila ima impresivnu i dokumentiranu povijest. Izgrađena je na obalama rijeke Mrežnice krajem 19. stoljeća i zaslužna je za rast Duge Rese. Današnji kompleks uključuje originalnu zgradu tvornice, elektranu, kuće za glavne obrtnike, te kuću vlasnika s gostinjskom kućom i lijepo uređen park, upravnu zgradu, dječji vrtić i medicinski centar s potrebnim sadržajima za tvorničke radnike. U tijeku je izrada studije razvoja turizma baštine u čijem je centru tvornica tekstila.

- Vinica – užvisina (300 m) s izletištem i šetnicama

8. Sinteza turističke atrakcijske osnove

S turističkog gledišta, Lujzijana je potencijalna turistička atrakcija od nacionalne važnosti. Međutim, kad joj se osigura optimalna turistička dostupnost (prometna dostupnost, obilježavanje, kompleksna terenska interpretacija, funkcionalne prateće publikacije, uključivo elektronske i druge, te kompleksna promocija) Lujzijana bi mogla postati realna turistička atrakcija od međunarodne važnosti.

Bogata atrakcijska osnova Lujzijane, kako u užem smislu (sama prometnica) tako i u širem smislu (njeno prateće utjecajno turističko područje), nudi model koji omogućava dva paralelna sustava posjećivanja ove atrakcije, koji postižu međusobni sinergijski učinak.

S jedne strane, to je Lujzijana kao turistička prometnica, a s druge strane Lujzijana kao tematski itinerer. Iako oba sustava trebaju imati zajedničko sinergijsko djelovanje, njih će se u nastavku sinteze turističke atrakcijske osnove, prikazati odvojeno pod marketinškim nazivima Hrvatska turistička povjesna cesta Lujzijana i Ruralna turistička destinacija Lujzijana.

Hrvatska turistička povjesna cesta Lujzijana

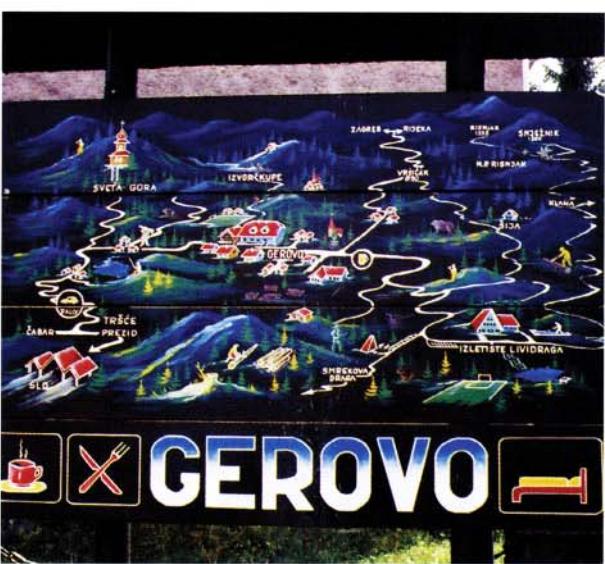
Hrvatsku povjesnu cestu Lujzijanu čini niz pretežito potencijalnih parcialnih atrakcija, koje su međusobno kontinuirano povezane dobro održavanom prometnicom.

Atraktivnost ovog povjesnog prometno-cestovnog organizma, čini njegov nematerijalni kulturno-povjesni kontekst i njegovi očuvani materijalni segmenti.

Stoga će prevodenje povjesne ceste Lujzijane, kao prostrane potencijalne turističke atrakcije, i njenih mnogobrojnih parcialnih potencijalnih turističkih atrakcija, u realne turističke atrakcije i gotov "turistički proizvod", iziskivati mnogobrojne kreativne i finansijske napore. To je uvjet da Gorski Kotar, Primorsko-goranska i Karlovačka županija ostvare međunarodnu turističku atrakciju.

Parcialne materijalne turističke atrakcije koje zajedno sačinjavaju Hrvatsku turističku povjesnu cestu Lujzijanu, kao što su to primjerice, glavne i ostale mitnice, objekti cestovne graditeljske baštine, aleje i dvoredi, prateći uslužni objekti te ostale turističke atrakcije uz ovu cestu, zasebno različitih atrakcijskih kategorija, u konačnosti se vrednuju prema pojedinačnom prinosu u cjelini jedinstvene turističke atrakcije.

Primjerice, svaka građevina u strukturi svjetske turističke atrakcije, Dubrovnik je njezin nezaobilazan konstitutivni element, iako svaki od tih objekta zbog toga ne mora biti zasebno proglašen spomenikom kulture. Stoga će se u nastavku Hrvatska turistička povjesna cesta Lujzijana vrednovati samo kao cjelina.



Gerovo

Procjenjuje se da povjesnu cestu Lujzijanu, kao potencijalnu turističku atrakciju, treba klasificirati kao prometnu građevinu u okviru pojedinačnih profanih građevina, kao nepokretni spomenik kulture u okviru zaštićene kulturno-povijesne baštine, u skladu s osnovnom funkcionalnom klasifikacijom turističkih atrakcija, i to kao izvorni i materijalu turističku atrakciju.

Lujzijana, kao turistička atrakcija, posjeduje tipične sezonalne značajke: najprivlačnija je ljeti, nešto manje u proljeće i jesen, a vrlo slaba zimi. Ljeti je to u vrijeme ljetne kupališne sezone, dječjih raspusta i vikendom, dok je ta privlačnost u proljeće i jesen pretežito orijentirana na vikende i praznike.

To je turistička atrakcija tipičnih vizitacijskih značajki i generalno se na njoj ne trebaju graditi smještajni kapaciteti. Iznimno, u slučaju s drugim atrakcijama i turističkim itinerarima, u utjecajnom području Lujzijane, neki njeni budući prateći uslužni objekti mogu imati i smještajnih kapacita, međutim je sigurno da će sama Lujzijana imati pozitivan utjecaj na punjenje smještajnih kapacita koji se nalaze u okolnom području (Ruralna turistička destinacija).

Turistički prihvatni kapacitet (Carrying capacity) ovako velike atrakcije je teško jednoznačno utvrditi, jer ovisi o prihvatnom kapacitetu svake pojedinačne parcijalne atrakcije koja se obilazi. Dakle, prihvatni kapacitet Lujzijane odrediti će najslabija karika u lancu, tj. parcijalna atrakcija koja ima najmanji prihvatni kapacitet, a koju se obavezno posjećuje. Procjenjuje se da je to za Lujzijanu najmanje 2000 posjetitelja dnevno. Međutim, prihvatni kapacitet, također, ovisi i o novim sadržajima na cesti, koji će se podizati i urediti za potrebe "turističke pristupačnosti" parcijalnim atrakcijama.

Osim toga, kapacitet prateće vitalne posjetiteljske infrastrukture, koja se također podiže u interpretacijske svrhe povijesne turističke ceste kao cjeline, kao što su posjetiteljski centri, tematske zbirke, muzeji i tematski parkovi uz cestu, koji postaju sekundarne turističke atrakcije, svojim kapacitetom mogu odrediti konačni prihvatni kapacitet cijele turističke povijesne ceste.

Širi sustav turističkih atrakcija, uglavnom je prikazan u slijedećem poglavlju Ruralna turistička destinacija Lujzijana. Tome valja pridodati i maritimni dio u blizini Rijeke, osobito Opatijsku rivijeru.

Dugoročno gledano, cijelokupno osmišljena i uređena, turistička povijesna cesta Lujzijana mogla bi dosegnuti 200.000 posjetitelja godišnje. O dinamici ulaganja i uvođenja ove turističke atrakcije na turističko tržište, ovisi kada će se taj broj i ostvariti.

Ruralna destinacija Lujzijana

Ruralna turistička destinacija Lujzijana je dio ruralnog prostora između Rijeke i Karlovca, čiju okosnicu čini Hrvatska povijesna turistička cesta Lujzijana. To je prostor, koji, osim Lujzijane sadrži niz ključnih atrakcija (Nacionalni park Risnjak, Skijaški prostor Platak/Snježnik, Planinarski prostor Burni Bitoraj/Viševica te Kanjon Rječine i doline Kupe, Dobre i Mrežnice), niz pripojenih mjesta na Lujzijani, Karolini i Jozefini, i niz izdvojenih mjesta (Crni Lug, Čabar, Brod na Kupi, Brod Moravice, i Begovo Razdolje) te pojedinačne atrakcije (Prezid, Grobnik/Grobničko polje, Lešnica, Doluš, Stara Sušica, Skradinski Vrh, Gomirje, Matić poljana, Čelimbaba, Lič i Drivenik).

Osim navedenih atrakcija, i pretežiti dio sela (seoski prostor) predstavlja svojevrsnu turističku atrakciju, koja privlači turiste (kultura života i rada). U tom okviru posebnu atrakciju mogu pred-

stavljati seljačka gospodarstva, koja u ruralnoj destinaciji tek treba razviti.

Sve su parcijalne atrakcije u ruralnoj destinaciji Lujzijana od regionalne važnosti, s iznimkom Hrvatske turističke povijesne ceste Lujzijane i Nacionalnog parka Risnjak, za koje se procjenjuje da su od nacionalne važnosti. Stoga se ova ruralna destinacija kao cjelina, može smatrati pretežito potencijalnom atrakcijom od regionalne važnosti.

Područje ove destinacije nije homogeno i predstavlja miks različitih vrsta atrakcija koje pogoduju razvoju ruralnog turizma. Tu se naže različite vrste atrakcija: zaštićena prirodna baština, biljni svijet, životinjski svijet, klima, geološke značajke prostora, voda, zaštićena kulturno-povijesna baština, kultura života i rada te turističke staze, putovi, ceste i itinerari.

Sve navedene parcijalne atrakcije vizitacijskih su značajki, međusobno povezane turističkom mrežom cesta, međutim, parcijalne turističke atrakcije ovdje su toliko brojne, da je za njihov ukupni obilazak potreban višednevni boravak. Stoga su u ruralnom prostoru poželjni i brojni smještajni kapaciteti, tipični za ruralni turizam, kao što su primjerice seljačka gospodarstva, sobe, stanovi i kuće za iznajmljivanje, manji kampovi te pansioni i mali obiteljski hoteli.

U okviru naseljenih dijelova ruralnog prostora (seoski prostor), postoje mnoge mogućnosti za podizanje ili prilagođavanje smještajnih objekata za razvoj ruralnog turizma.

Navedene parcijalne turističke atrakcije su različito turistički dostupne, dok je NP Risnjak apsolutno dostupan i predstavlja realnu atrakciju, dottle su mnoge druge još na razini potencijalnih turističkih atrakcija.

Raznorodne turističke atrakcije u ruralnoj destinaciji vezane su uz različite turističke motive što omogućava stvaranje kompleksne ponude, poglavito vezane uz odmor i oporavak, sportsku rekreaciju, dokoločarsku edukaciju, užitak i nedokoličarske motive.

Cijela ruralna destinacija Lujzijana, ima naglašene sezonalne značajke. Sve parcijalne atrakcije, privlače su tijekom kasnog proljeća, ljeta i rane jeseni, dok su zimi privlačne samo one vezane uz zimski turizam, poglavito skijanje.

Širi sustav turističkih atrakcija čini pripadajući dio jadranske obale (Kvarner) i susjedni kontinentalni prostor koji obilježavaju Bijele i Šmarske stijene, Bjelolasica, Klek i Sabljaci.

Prihvatni turistički kapacitet ove ruralne destinacije, u vizitacijskom smislu predstavlja zbroj prihvatnih kapaciteta pojedinačnih parcijalnih destinacija, koji će se moći utvrditi za svaku takvu atrakciju u okviru detaljnih istraživanja.

Fizionomski i funkcionalno, ova ruralna destinacija se, kao i povijesna cesta, dijeli na riječko, delničko, severinsko i karlovačko područje, koja su uzdužno snažno povezana povijesnom cestom Lujzijanom i novom autocestom Zagreb-Rijeka, a poprečnom mrežom sekundarnih turističkih cesta, preko čvorišta na autocesti i Lujzijani.

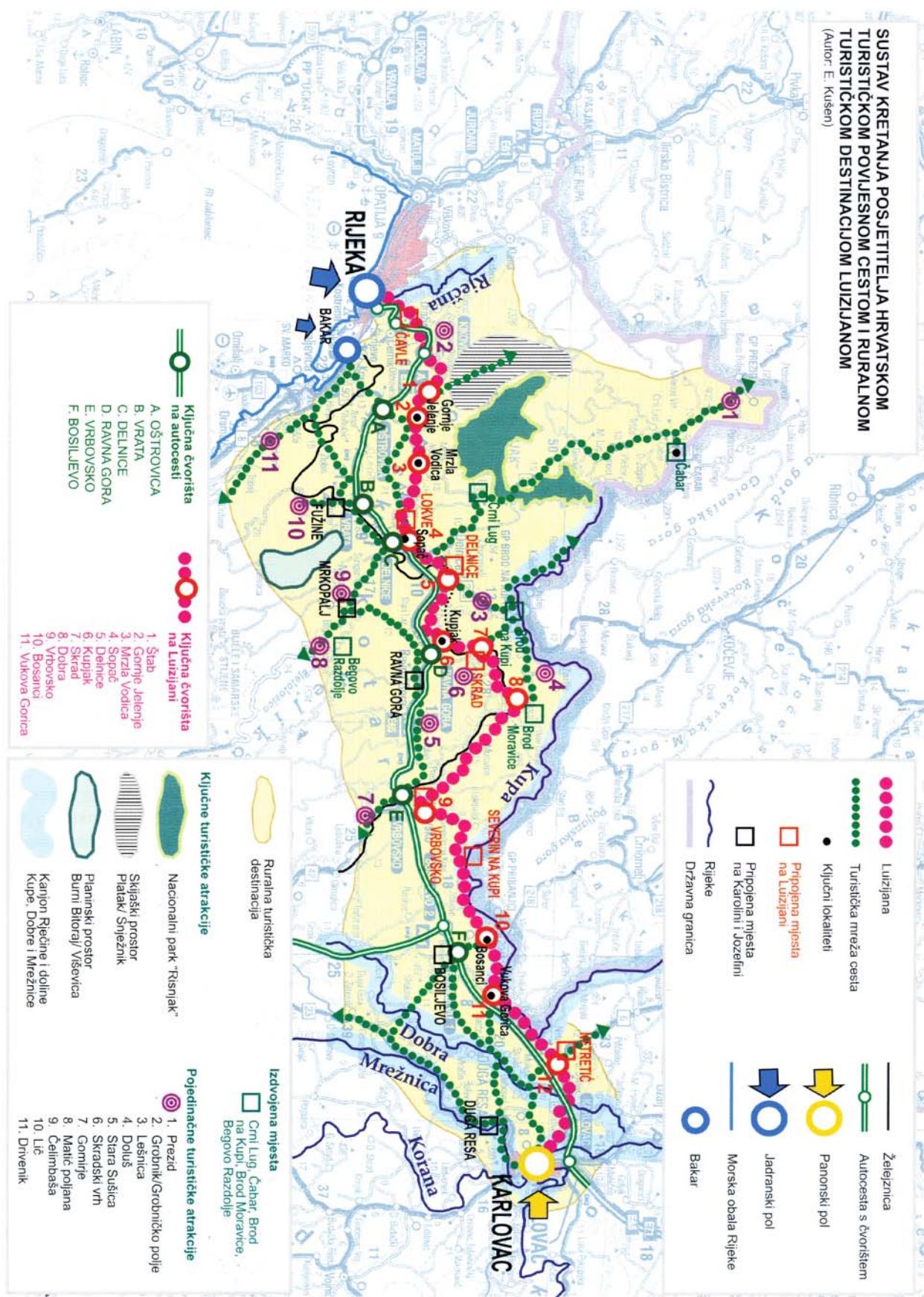
9. Vizija i tržišno pozicioniranje

Na osnovi provedene analize, prednosti kulturnog "turističkog proizvoda" Lujzijanaleže u bogatoj kulturno povijesnoj baštini cestogradnje ranog 19. stoljeća, povijesti naseljavanja goranskog kraja uvjetovanoj prometnim razvojem, osobito Lujzijanom, idiličnoj ruralnoj atmosferi te slikovitim, planinskim pejzažima. S ovim elementima gotovo se idealno odgovara ne trendove suvremene turističke potražnje, osobito mototurista koje su u potrazi za otkriva-

SUSTAV KRETANJA POSJETITELJA HRVATSKOM TURISTIČKOM POVJESNOM CESTOM I RURALNOJ TURISTIČKOJ DESTINACIJOM LUIZIJANOM

(Autor: F. Kuščen)

KUĆNI
(Avtor: E. Klišen)



njem i upoznavanjem nepoznatog, druženja s lokalnim stanovnicima te osjećajem slobode.

Konačno, blizu stacionirane cjelogodišnje potražnje koju generiraju dva velika urbana centra na njezinim polovima – Rijeka i Zagreb, te iz toga proizlazi sljedeća vizija „Lujzijane“ kao kulturno-turističkog područja:

Do 2012. godine Lujzijana će biti prvi potpuno integriran kulturno-turistički itinerar. Lujzijana će biti prepoznatljiv "turistički proizvod" Hrvatske, koji će svoju prepoznatljivost graditi na kvalitetno organiziranoj kulturno-turističkoj ponudi, profesionalnom sustavu upravljanja itinererom te kvalitetnim turističkim uslugama. Svoju će prepoznatljivost graditi na:

- samoj trasi Lujzijane kao remek-djelu cestovnog graditeljstva ranog 19. stoljeća
- doživljajima koji se posjetiteljima pružaju duž trase Lujzijane, zasnovanim na prirodnim i kulturnim atrakcijama
- kvalitetnoj popratnoj usluzi.

U skladu s ovom vizijom Lujzijana treba biti sljedećih obilježja:

- najjača strana mu je hrvatska povijesna cesta Lujzijana
- poglavito vizitacijski (jednodnevni obilasci) te kraći (vikend) boravci
- pretežitim dijelom dokoličarsko-edukacijski te dijelom sportsko-rekreacijski, a manjim dijelom odmorišni
- pretežitim dijelom namijenjen posjetiteljima koji samostalno koriste itinerer, u ljetnoj sezoni namijenjen stacionarnim turistima na obali, a ostalima (tranziterima, stanovnicima Hrvatske) tijekom cijele godine
- obilazak poglavito osobnim automobilom

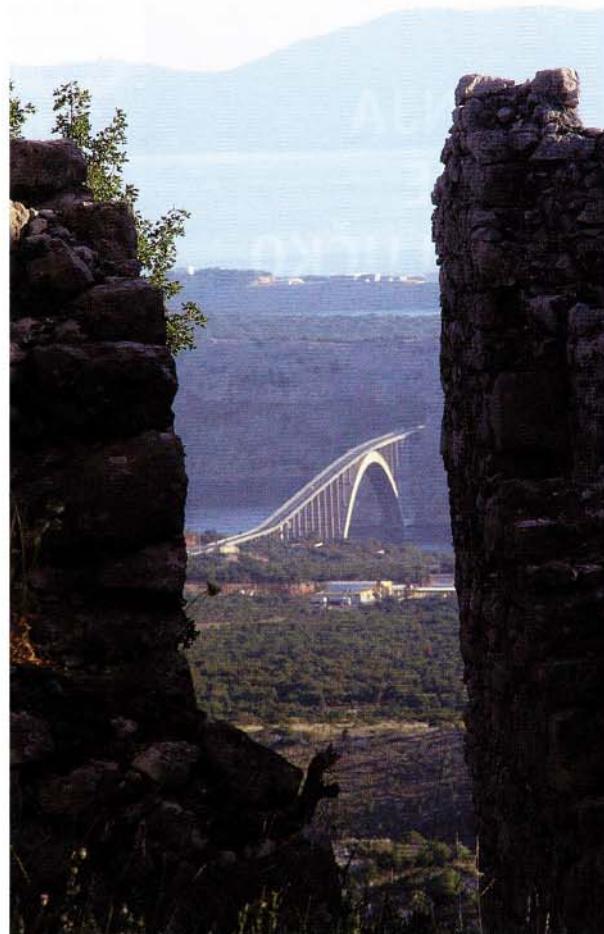
Gradeći na postojećoj resursnoj osnovi kulturno-povijesne baštine i izletničkog/kratkog odmora karaktera boravka u ovom prostoru projektno područja, Lujzijana se pozicionira se kao neotkriven, jedinstven, idiličan prostor pun iznenadenja, a posjetitelje se potiče na otkrivanje Lujzijane apelirajući na njezinu povijesnu važnost, graditeljsko umijeće te relevantnost za današnji društveno-ekonomski kontekst projektnog područja:

Ovakvo pozicioniranje, koje idealno trebaju doraditi stručnjaci, jasno komunicira potencijalnim korisnicima što trebaju raditi - posjetiti Lujzijanu te kakve će koristi imati od posjete - nezaboravno putovanje kroz prošlost (kulturno-povijesna baština) i uživanje u netaknutoj prirodi. Povijesnu važnost ove ceste, njezinu graditeljsku sofisticiranost, činjenicu da je to bila najmodernija planinska prometnica tog vremena u europskom kontekstu nalažavamo u njezinom pozicioniranju kao europsko remek-djelo cestovnog graditeljstva ranog 19. stoljeća.

10. Zaključak

Lujzijuvaljva shvatiti kao spomenik cestovnog graditeljstva i prvorazredni kulturno-turistički resurs. Ovdje leži njezina primarna atraktivnost. Međutim, uspjeh ovog projekta na turističkom tržištu ovisi o sustavnom pretvaranju trase Lujzijane u integrirani kulturno-turistički itinerar, s odgovarajućim pričama i doživljajima, uredenim uporistima u prostoru, odgovarajućom interpretacijom te usustavljenom turističkom ponudom u njezinom širem prostoru.

Stoga je od naročite važnosti da se u operacionalizaciji svakog pojedinog projekta definiranog u sljedećem pogлављu, vodi računa o mogućnostima mobiliziranja lokalnih poduzetnika kako bi, s jedne strane, posjetiteljima pružili odgovarajući doživljaj a, s druge strane, osigurali da šira društvena zajednica ima neposredne koristi od ove inicijative.



Bibliografija

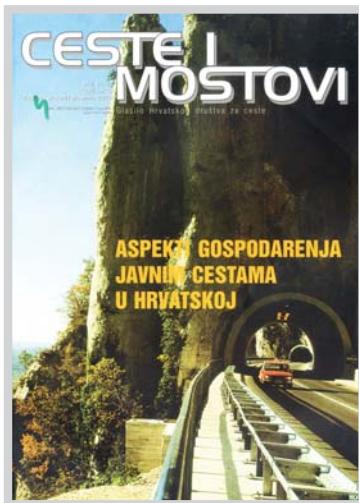
- Tomljenović, R. et al. (2008) Lujzijana kao kulturno povijesna atrakcija, Institut za turizam, Zagreb.
- Strohal, R. (1993) Uz Lujzinsku cestu, Tskara Rijeka, Rijeka
- Pleše, N. (2007) Prometno tehničke osobitosti ceste „Lujzijana“ od Rijeke do Kaarkovca, diplomska rad, Tehničko Veleučilište u Zagrebu, Prometni odjel.

81

LUJZIJANA – REMEK-DJELO CESTOVNOG GRADITELJSTVA RANO 19. STOLJEĆA

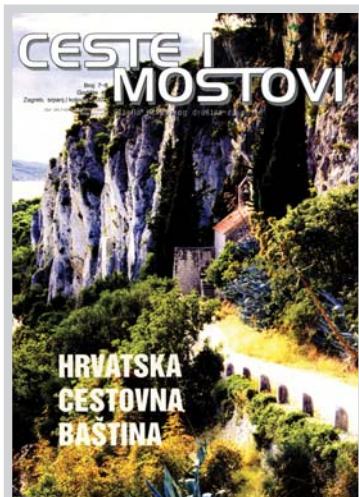
Posjetite ovo europsko remek-djelo cestovnog graditeljstva kao nezaboravno putovanje kroz prošlost Goranskog kraja i njegovu prirodu punu divlje romantičnosti.

6. ČLANCI O TURISTIČKIM CESTOVNIM IZAZOVIMA



CIM (2003d) vol. 49, br. 11-12, str. 104-110.

- 6.1.** Čvorišta na autocesti kao tektonske promjene



CIM (2003c) vol. 49, br. 7-8, str. 10-14.

- 6.2.** Ždrelac, drugačiji pogled na jedan most

CESTE I MOSTOVI

Broj 11-12
Godište 49

Zagreb, studeni / prosinac 2003.

UDK 625.7:824.2/8 CODEN CSMVB2
ISSN 0411-5380

Glasilo Hrvatskog društva za ceste



ASPEKTI GOSPODARENJA JAVNIM CESTAMA U HRVATSKOJ

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI

Stručni članak
UDK 625.711.3 : 625.739

Čvorišta na autocesti kao tektonske promjene

Snimio: E. Kušen

U pozadini čvorišta Breznički Hum sagradene su dvije velike tvornice potaknute izgradnjom Autoceste Zagreb – Goričan

Dr. sc. Eduard Kušen

Institut za turizam - Zagreb

Usprkos tome što je veliki broj čvorišta na autocestama optimalno lociran, neka bi u budućnosti mogla stvarati probleme. To zavisi o njihovoj udaljenosti od vitalnih dijelova okolnog prostora.

Autoceste su kao i žile artefije, mala je korist zemljištu i objektima uz koji prolaze ako na njih nemaju odgovarajuće izravne priključke. Glede toga, praksa je pokazala da čvorišta, kao izravni priključci okolnog prostora na autocestu, izazivaju vrlo veliku polarizaciju u regiji kroz koju prolazi nova autocesta.

U cestovno amorfno strukturiranoj regiji, gotovo svi njezini dijelovi imaju uprosječenu, relativno lošu prometnu povezanost s okolnim prostorom, međutim, izgradnjom autoceste u takvoj regiji, u blizini čvorišta enormno raste vrijednost zemljišta i objekata zbog nove razvojne perspektive, kao i važnost onih sekundarnih cestovnih pravaca koji su izravno

priklučeni na takvo čvorište. Suprotno tome, položajna renta i uvjeti razvoja drugih područja naglašeno zaostaju, i to razmjerne s njihovom udaljenošću od čvorišta, dok cestovna mreža atrofira u odnosu na stanje prije izgradnje autoceste.

Paradoksalna je pojava da se najveći negativni učinci javljaju uz samu autocestu na najvećoj udaljenosti od čvorišta, gdje tijelo i ograda autoceste dodatno reducira lokalnu komunikaciju između zemljišta, objekata i ljudi.

Zbog polarizacije prostora koju čvorišta na autocesti uzrokuju ili potiču, ne može se o lokaciji čvorišta odlučivati jednostrano, isključivo s uskog prometnog aspekta,

daleko od načela održivog razvoja i kompleksnog pristupa prostornom uređenju. Jednom izgrađena, ova čvorišta okolnom prostoru na među sasvim nova organizacijska i razvojna rješenja, koja bitno određuju ukupnu kvalitetu života lokalnog stanovništva.

Čvorišta su tvrdi graničnici, jednakim onim prirodno-geografskim uvjetima prostora koje mogu korigirati samo nove tektonske promjene. Postavlja se pitanje koliko je Hrvatska posvetila pozornosti lociranju čvorišta na svojoj mreži autocesta, koje se tako intenzivno grade u posljednjih nekoliko godina?

U hijerarhiji odabira ključnih programskih sastavnica hrvatskih autocesta, kao što su: (1) autocestovni pravac, (2) trasa autoceste,

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI

(3) lokacija čvorišta i (4) lokacija pratećih uslužnih objekata (PUO), najviše je interdisciplinarnih usuglašavanja bilo oko prometnih pravaca i donekle oko trasa, a znatno manje glede lociranja čvorišta, dok je lociranje pratećih uslužnih objekata, u pravilu, nakon dovršetka autocesta, prepusteno internom diskrecijskom pravu odlučivanja onih koji upravljaju autocestom.

U nastavku će se iznijeti neke opservacije glede povezanosti programiranja, planiranja, projektiranja i izgradnje autocesta, s jedne strane, te optimalnog održivog

regionalnog razvoja, s naglaskom na prostorno planiranje i zaštitu okoliša, s druge strane.

Trase hrvatskih autocesta

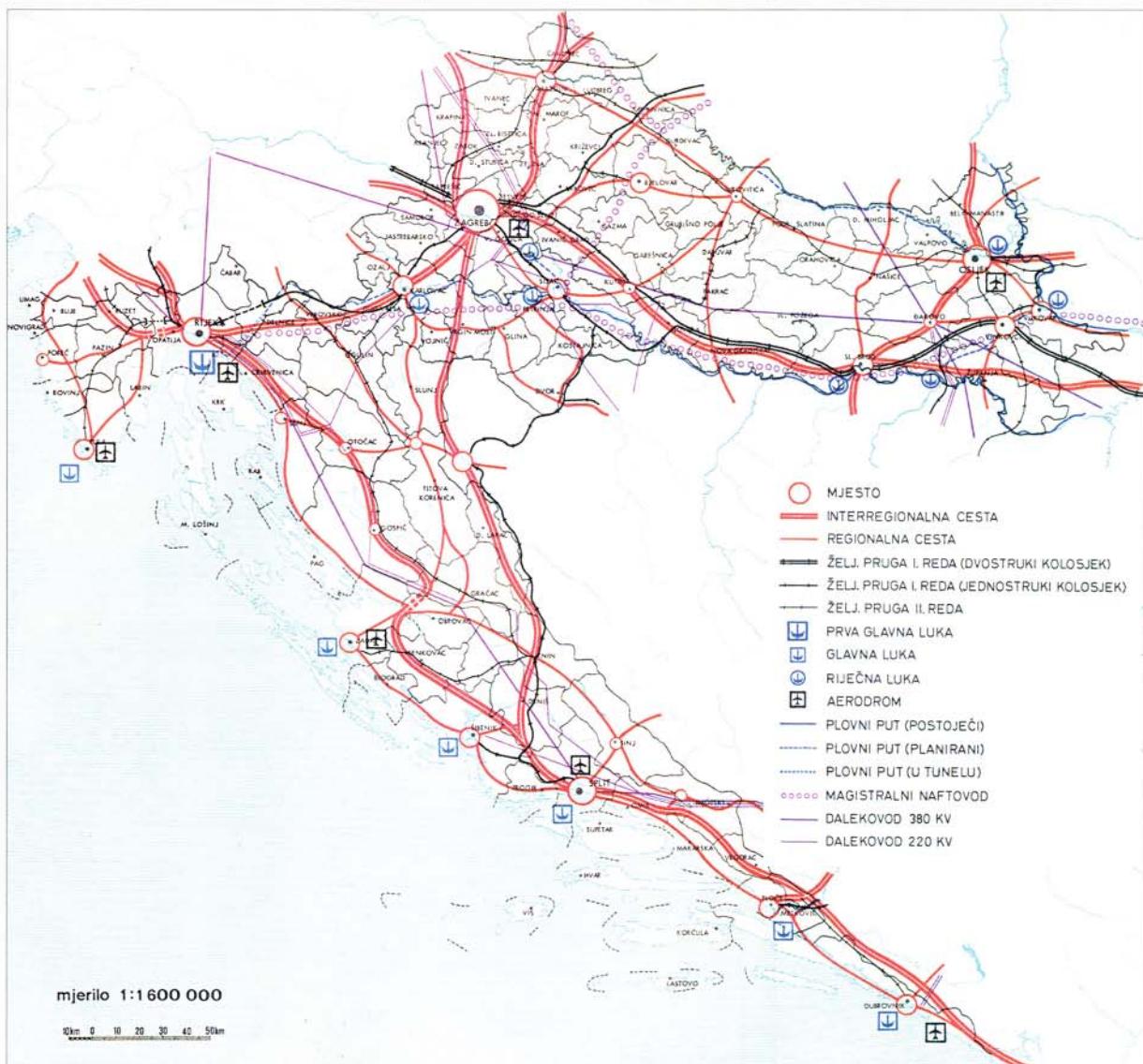
Prvi dokument o mreži hrvatskih autocesta, temeljen na sektorskoj prometnoj studiji i interdisciplinarnoj prostorno-planerskoj sintezi, bio je Prostorni plan SR Hrvatske, koji je Sabor donio 1974. godine. U okviru kartograma "Osnovna velika infrastruktura 2000. godine" (Slika 1.) u Prostornom planu je na razini cestovnih pravaca prikazan planirani sustav interregionalnih cesta

(autocesta), koji se u konceptu samo djelomično razlikuje od aktualnog sustava hrvatskih autocesta prema kojem se one grade. Tadašnji plan je sadržavao sljedeće pravce:

Od Zagreba

- preko Karlovca do Rijeke
- preko Bihaća do Splita
- preko Varaždina do mađarske granice
- preko Krapine do slovenske granice
- preko Slavonskog Broda do granice SAP Vojvodine

Slika 1. Projekcija prve mreže hrvatskih autocesta iz Prostornog plana SR Hrvatske (1974.), prikazana na zajedničkom kartogramu „Osnovna velika infrastruktura 2000. godine“.



Izvor: Prostorni plan SR Hrvatske – godina 2000., Završni izvještaj (1974.), Republički sekretarijat za urbanizam, građevinarstvo, stambene i komunalne poslove SR Hrvatske, Zagreb, str. 18.c

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI



Slika 2. Posljednja projekcija mreže hrvatskih autocesta iz Strategije prostornog uređenja Republike Hrvatske (1997.). prikazana na kartogramu br. 44-02 „Cestovni promet“.

- do Bregane (granica SR Slovenije)

Od Rijeke

- preko Istre do granice SR Slovenije

- izravno do granice SR Slovenije (Rupe i Pasjak)

- preko Žute Lokve, Gospića, Benkovca, Splita i Dubrovnika do granice SR Crne Gore

Od Osijeka

- do mađarske granice
- do granice SAP Vojvodine
- preko Đakova do Slavonskog Broda (granica BiH)

Od Ploča

- do granice BiH.

Strategijom prostornog uređenja Republike Hrvatske, funkcionalnim supstitutom državnog prostornog plana iz 1997. godine, utvrđena je mreža hrvatskih autocesta prikazana na kartogramu "Cestovni promet" (Slika 2.).

U odnosu na Plan iz 1974. godine došlo je do sljedećih izmjena:

- Zagreb se povezuje autocestom sa Splitom na način da se pravac Zagreb – Rijeka i pravac Rijeka – Split međusobno povezuju preći-

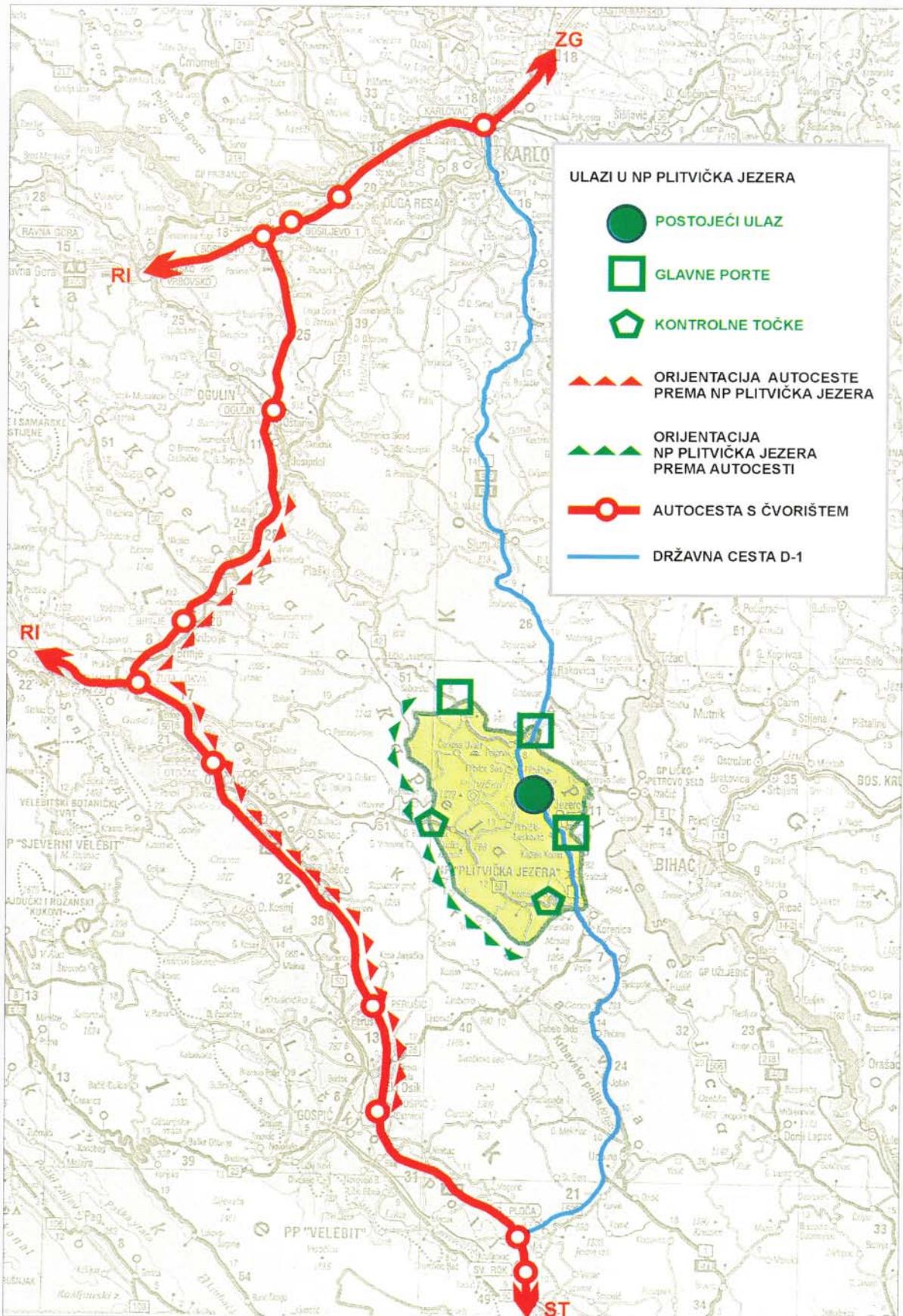
com na relaciji Bosiljevo – Žuta Lokva, te alternativno, izravno pravcem Zagreb – Sisak – Bihać – Knin – Split.

- Definiran je spoj Rijeke sa slovenskom granicom preko Istre putem "Istarskog ipsilona"

- Spoj mađarske granice preko Osijeka i Đakova ima pomaknut prijelaz preko granice BiH na istok od Slavonskog Broda.

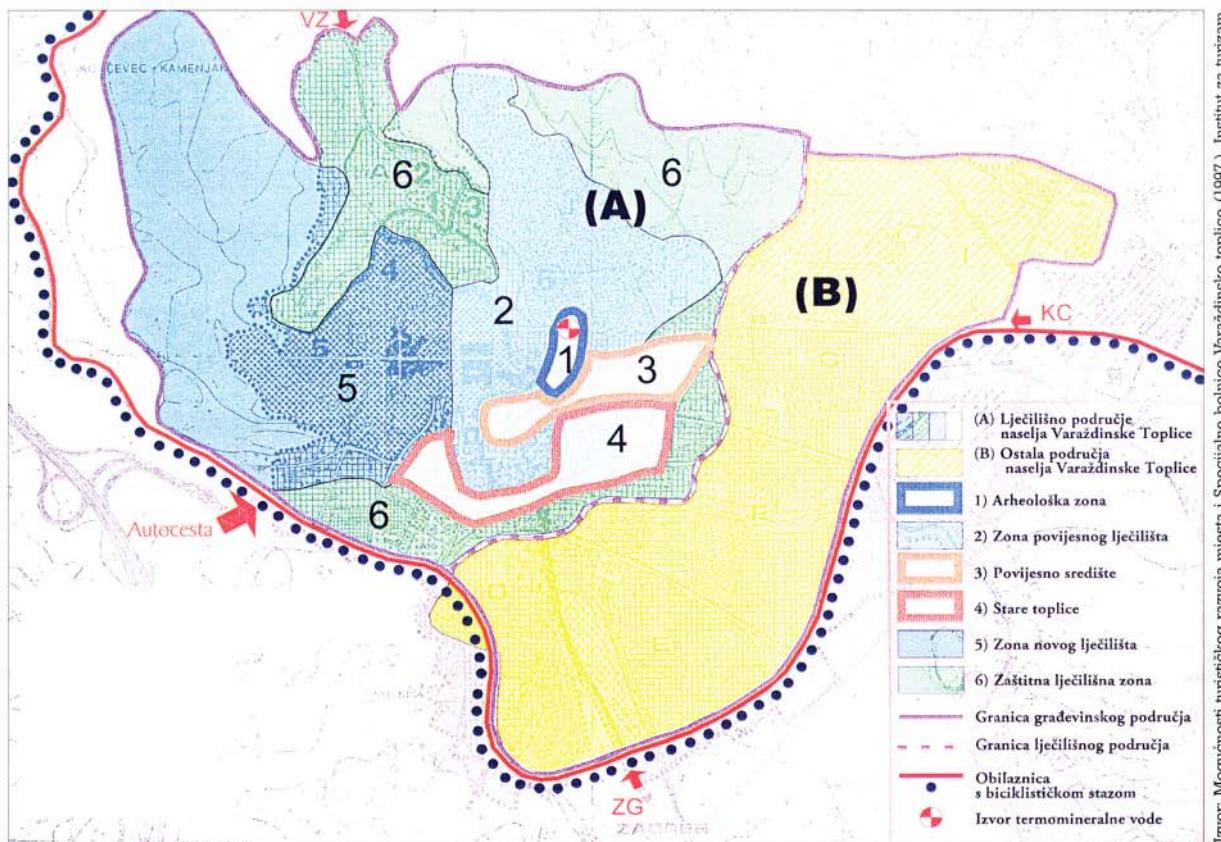
Oba državna dokumenta ostala su na razini cestovnih pravaca, bez detaljno utvrđenih trasa i lokacija čvorišta. Trase autocesta su detalj-

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI



Slika 3. Schematicki prikaz odnosa između trase Autoceste Zagreb – Split s usvojenim lokacijama čvorišta i granice Nacionalnog parka Plitvička jezera te potencijalni prilazi sa zapadne strane. Autor: E. Kušen

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI



Slika 4. Shematski prikaz koncepta urbanog razvoja Varaždinskih Toplica s planiranim i približno izvedenom lokacijom čvorišta na Autocesti Zagreb – Goričan (Autor: E. Kušen)

nije utvrđene na razini županijskih prostornih planova, međutim ne svih, ili ne u cijelosti.

Tijekom izrade županijskih planova i pripreme za izgradnju autoceste obavljena su određena uskladivanja konačnih trasa autocesta, kao što je to primjerice bio slučaj s krajnjim odabirom trase vezane uz Gacku dolinu (Ličko-senjska županija). Inicijative za promjenu trasa autocesta javljuju se i nakon donošenja županijskog prostornog plana, kao primjerice u Šibensko-kninskoj županiji, gdje se istočno od mosta preko Krke, u javnosti počela zagovarati alternativna trasa (opcije: sjeverna ili južna trasa). Unaprijed se zna da će konačnoj trasi autoceste od Ploče do Dubrovnika prethoditi daljnja istraživanja te pregovaranja na međunarodnoj i lokalnoj razini.

Lokacije čvorišta

Kada je riječ o odnosu županijskih prostornih planova i izbora lokacija čvorišta na trasama hrvat-

skih autocesta, sve županijske prostorne planove kroz koje prolaze autoceste valja podijeliti na dvije osnovne skupine, one, koji su doneseni nakon izgradnje autocesta ili uznapredovali radova na njihovoj izgradnji, i one, koji su donošeni prije početka njihove izgradnje.

Prvi su mehanički preuzeли postojeća rješenja bez realne mogućnosti da ih podvrgnu integralnoj prostornoj analizi te eventualnim promjenama, dok drugi, u pravilu, nisu iz različitih razloga bili u prirodi da u cijelosti prostorno vrednuju utjecaj lokacije ovih čvorišta na njihovo uže i šire okruženje.

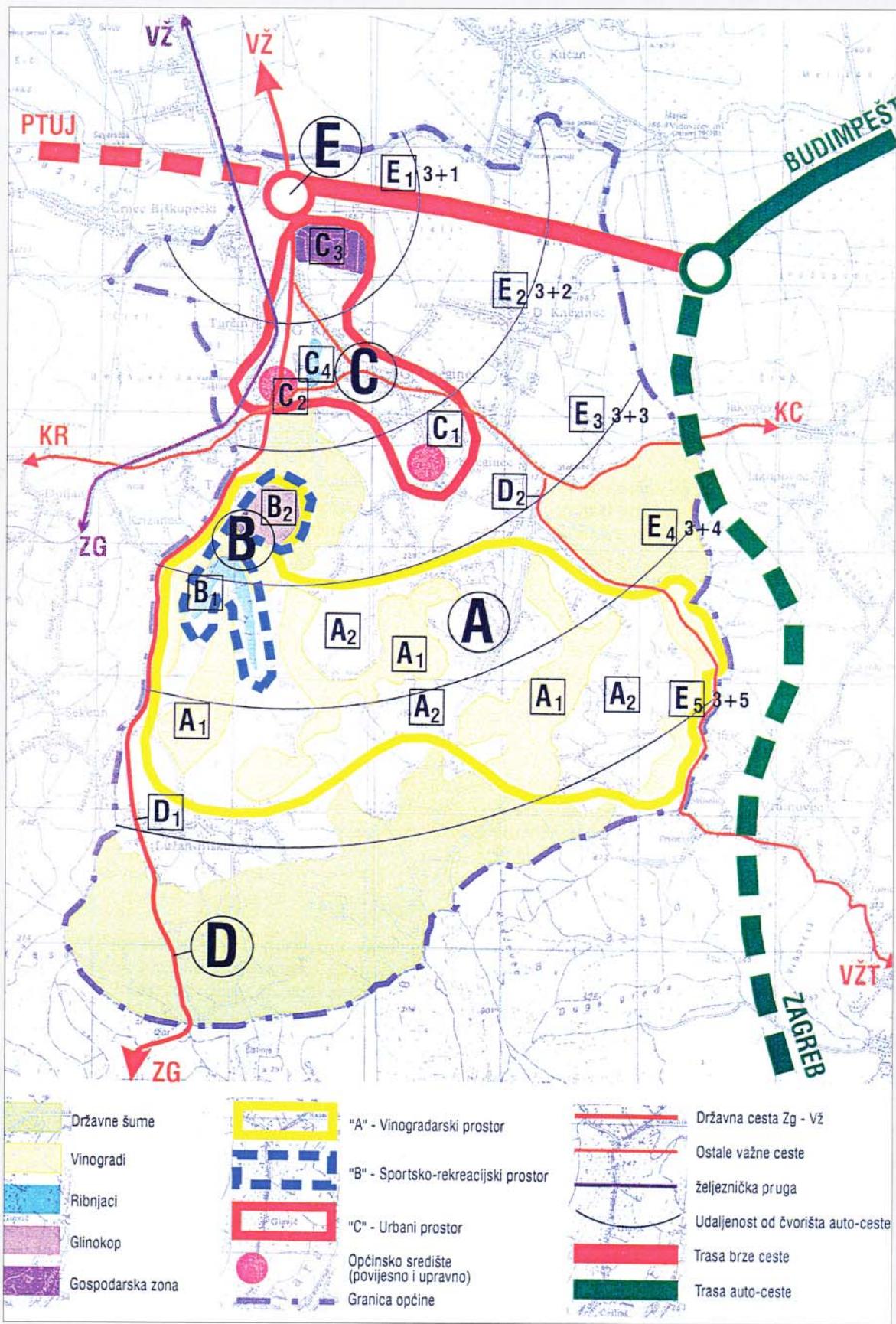
Zanimljivo je da su u većini slučajeva, na izbor lokacije čvorišta imale veći utjecaj lokalne vlasti i projektanti autocesta nego li županijski zavodi za prostorno uređenje i zaštitu okoliša. Usprkos tome što je veliki broj čvorišta na hrvatskim autocestama optimalno lociran, ipak bi neka od njih mogla u budućnosti stvarati probleme, pogla-

vito zbog njihove prevelike ili premale udaljenosti od vitalnih dijelova okolnog prostora, odnosno zbog loše povezanosti takvih čvorišta s ukorijenjenim sustavom cestovne mreže niže razine, kao što je primjerice, slučaj NP Plitvička jezera odnosno Varaždinskih Toplica.

Iako je iz spomenute Strategije prostornog uredenja bilo vidljivo da Autocesta Zagreb – Split u širokom luku zaobilazi postojeći (istočni) ulaz u Nacionalni park Plitvička jezera, ništa nije poduzeto da se paralelno istraži mogućnost otvaranja zapadnog ulaza u Nacionalni park i izabere takva lokacija čvorišta na autocesti koja bi ovom nacionalnom parku omogućila pristup s autoceste povoljniji od onog što ga nude udaljena čvorišta u Karlovcu (cca 90 km) odnosno u Gornjoj Ploči (cca 70 km).

Rješenje ovog problema valjalo je tražiti u novom konceptu sustava posjećivanja Nacionalnog parka Plitvička jezera, objedinjenom u

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI



Slika 5. Primjer vrednovanja prostora na osnovi udaljenosti od čvorista na autodesti u okviru turističke atraktivske sinteze općine Gornji Kneginec (Autor: E. Kušen)

Izvor: Kušen, E. (2000.), Strateške osnove razvoja turizma općine Gornji Kneginec, Turistička zajednica općine Gornji Kneginec, Zagreb, str. 24.

STRUČNI I ZNANSTVENI RADOVI

odgovarajući dokument (Prostorni plan NP Plitvička jezera), to više što se sadašnji sustav posjećivanja približava granici zasićenja.

Naime, okvirno se procjenjuje da je prihvatni kapacitet Parka prema sadašnjem sustavu posjećivanja oko 800 000 posjetitelja godišnje. Otvaranjem posjećivanju i drugih atraktivnih dijelova ovog nacionalnog parka, osobito organiziranjem i opremanjem njegove zapadne strane, povećao bi se njegov prihvatni kapacitet, a za slabo artikulirani sustav ličkih prometnica između autoceste i Nacionalnog parka, osigurao bi se turistički prepoznatljiv cestovni pravac te istaknuo čvorište na Autocesti Zagreb – Split (Slika 3.). Ta je prilika, natalost, propuštena.

S druge strane, čvorište kod Varaždinskih Toplica jest primjer kako u nekim slučajevima ni prevelika blizina čvorišta naselju ne mora biti poželjna, osobito ako je naselje lječilišnog i turističkog karaktera. Naime, čvorište Varaždinske Toplice na Autocesti Zagreb – Goričan locirano je između dva tunela, na zemljištu koje se amfiteatralno spušta prema prirodnom lječilištu i lječilišnom mjestu Varaždinske Toplice, na svega 500 metara od sadašnje lječilišne zone, a od planirane granice ove zone na svega 300 metara.

Iako je ovo turističko mjesto do bilo veliku prednost u cestovnoj prometnoj povezanosti, ipak ostaje velika prijetnja da se zbog blizine čvorišta autoceste čistoća zraka degradira do razine koju ne prihvataju standardi EU-a za lječilišna turistička mjesta. To će se morati mjerjenjima provjeravati „uživo“, kada to već nije učinjeno u okviru prethodnih istraživanja, osobito u procjeni utjecaja autoceste na okoliš (Slika 4.).

Razvojna privlačnost čvorišta

Razvojnom indukcijom novih čvorišta na autocesti bili su zatećeni mnogi, osobito oni koji su svoja zemljišta u njihovoj blizini, ne tako davno, prodali u bescjenje. O tom fenomenu nema točnih pokazatelja niti istraživanja, pa se prosudbe o njemu mogu donositi na osnovi najrazličitijih fragmenata nasluće-

nog mozaika. Takvi se fragmenti mogu često naći i u dnevnom tisku. Ne ulazeći u autentičnost takvih tekstova, samo njihovo objavljanje može podvući važnost špekulacije zemljištem u blizini čvorišta na autocesti ili njezinih pratećih uslužnih objekata (PUO), jer se u okviru senzacionalističkog teksta nalazi i skrivena poruka o položajnoj renti koju donosi čvorište na autocesti.

Dakako, sva čvorišta na autocesti ne induciraju jednaki intenzitet razvoja u svom okruženju. Isto tako i neka čvorišta odnosno raskrižja na državnim cestama, također potiču snažni razvoj okolnog prostora, kao što je to primjerice raskrižje Grabovac na državnoj cesti D-1, kao glavni ulaz u Nacionalni park Plitvička jezera i kao odvojak za Bihać (BiH). U okruženju ovog raskrižja naglo se povećava broj obiteljskih kuća sa sobama i stanicima za iznajmljivanje turistima te ugostiteljskih objekata za pružanje usluga jela i pića, a očekuje se razvoj jake servisne zone i opskrbnog centra.

Gospodarski „boom“ oko planiranog čvorišta Dugopolje, sjeverno od Splita, u kojem se sijeku Jadran-ska autocesta (koja sadrži dio autocestovnog pravca Zagreb – Split) i državna cesta D-1 (Zagreb – Split), anticipirao je u blagotvornom utjecaju ovog čvorišta i prije no što je na njegovu gradilištu zabodena prva lopata. Danas je prostor Dugopolja veliko gradilište različitih gospodarskih sadržaja u kojem se gotovo zagubila izgradnja same autoceste.

Tu se i dalje javljaju ideje i planovi za lociranje novih sadržaja ili za proširenje onih u izgradnji. Nastaje prvo novo veliko gospodarsko središte u zaleđu jednog hrvatskog priobalnog grada.

Slučaj iz Medimurja, u drugom dijelu zemlje, potvrđuje da domet utjecaja čvorišta autoceste na okolini prostor može biti znatno veći nego li se to općenito misli, što zorno potvrđuje naslov novinskog napisa u dnevnom tisku iz ožujka 2004. godine: „Čakovec, Kvadrat solidnog stana od 700 eura, kuće do 240 000 eura, Otvaranjem autoceste kuće poskupjeli do 20 posto“.

Slabo razvijeno područje Brezničkog Huma uz državnu cestu Za-

greb – Varaždin, potpuno je promjenilo svoju gospodarsku osnovicu nakon puštanja u promet autoceste od Zagreba do čvorišta Breznički Hum. Trebalo je samo godinu dana da se u radijusu od 500 m od čvorišta podignu dvije velike tvornice u Brezničkom Humu.

Varaždinska prigradska općina Gornji Kneginec, svoj je gospodarski i društveni prosperitet započela prije nekoliko godina izdavanjem unosne koncesije za sanitarni depozit komunalnog otpada grada Varaždina. Učinak je vidljiv na mnogim javnim prostorima ove općine (uređeni nogostupi, konzervirani stari bunari i sl.). U okviru planiranja smisljenog gospodarenja postojećim resursima, između ostalog, izrađena je 2000. godine turistička valorizacija područja općine Gornji Kneginec.

Već je tom studijom ovo područje vrednovano i na osnovi udaljenosti pojedinih njegovih dijelova od čvorišta na Autocesti Zagreb – Budimpešta, kako je to prikazano na Slici 5. Puštanjem u promet cjelokupne autoceste od Zagreba do Goričana ovo je čvorište ispunilo navedena očekivanja. Tome u prilog govori odluka općine Gornji Kneginec (2004.) da više ne produžuje ugovor o sanitarnom depozitu komunalnog otpada grada Varaždina na svom području, već da se na širem području koje okružuje čvorište preorientira na uređenje poslovne zone s konkretnom akcijom izgradnje tvornice čarapa. ■

Literatura

- Prostorni plan SR Hrvatske – godina 2000. (1974.), Završni izvještaj, Republički sekretarijat za urbanizam, građevinarstvo, stambene i komunalne poslove SR Hrvatske, Zagreb.
- Strategija prostornog uređenja Republike Hrvatske (1997.), Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i stavanja RH, Zagreb.
- Mogućnosti turističkog razvoja mjesta i Specijalne bolnice Varaždinske Toplice (1997.), Institut za turizam, Zagreb.
- Bilić, T. (2003.) Tretman pratećih uslužnih objekata uz ceste u dokumentima prostornog uređenja, Ceste i mostovi, vol. 49., br. 1.-2., Zagreb, str. 91.-93.
- Kušen, E. (2000.) Strateške osnove razvoja turizma općine Gornji Kneginec, Turistička zajednica općine Gornji Kneginec, Zagreb.

CESTE I MOSTOVI

Broj 7-8

Godište 49

Zagreb, srpanj / kolovoz 2003.

UDK 625.7:624.2/8 CODEN CSMVb2
ISSN 0411-6380

Glasilo Hrvatskog društva za ceste



HRVATSKA CESTOVNA BAŠTINA

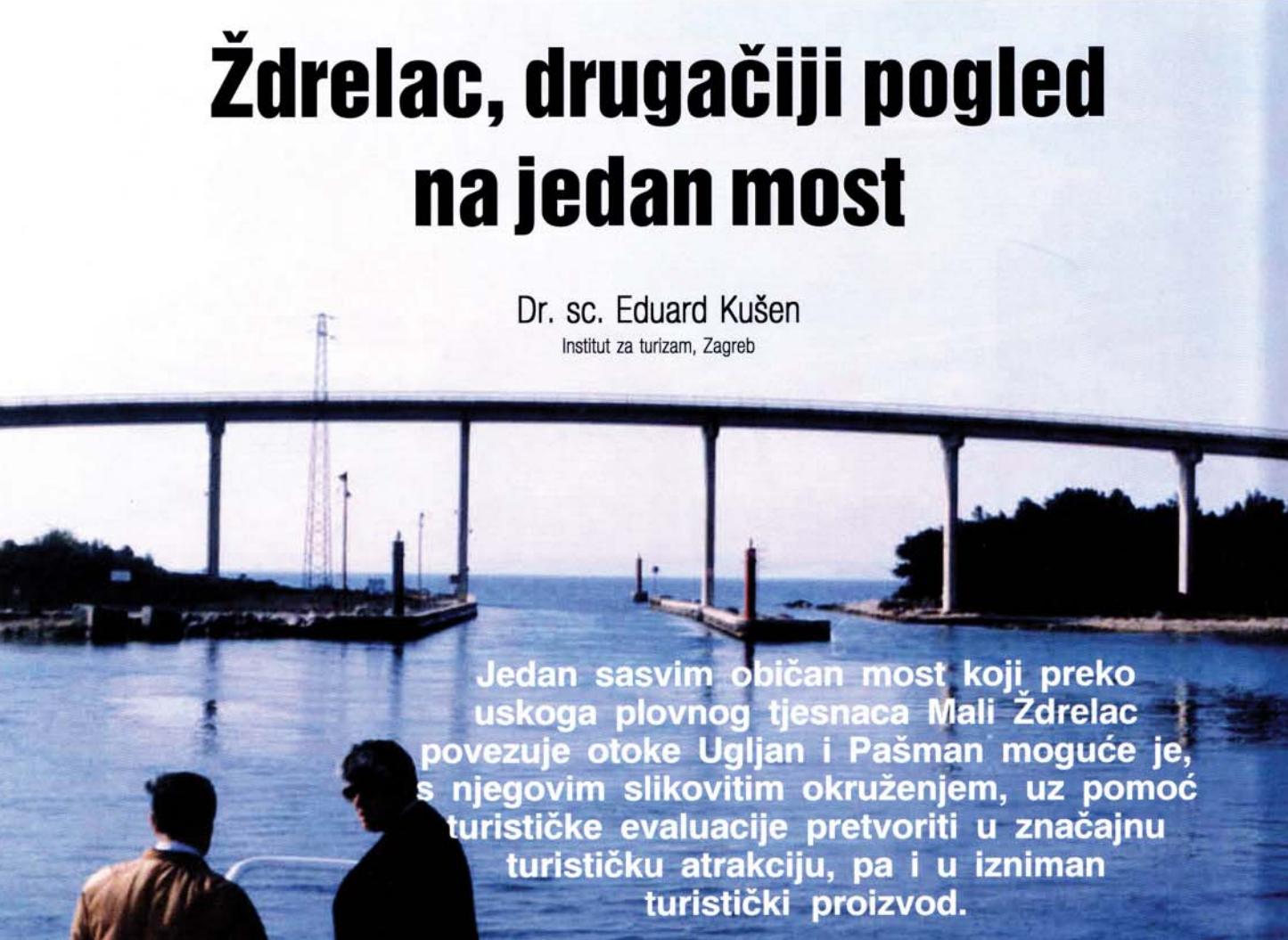


TEMA BROJA

Ždrelac, drugačiji pogled na jedan most

Dr. sc. Eduard Kušen

Institut za turizam, Zagreb



Jedan sasvim običan most koji preko uskoga plovnog tjesnaca Mali Ždrelac povezuje otoke Ugljan i Pašman moguće je, s njegovim slikovitim okruženjem, uz pomoć turističke evaluacije pretvoriti u značajnu turističku atrakciju, pa i u iznimno turistički proizvod.

Približavanje mostu i prolazu Mali Ždrelac na nautičkom putu od kopna do Kornata

(Foto: E. Kušen, 2001.)

Normalno je da mostovi uvijek spajaju dvije obale, dakako i ljudi na njima. No, neki mostovi mogu biti i više od toga. Primjerice, u tu drugu vrstu potencijalno pripada i most što spaja dva sjeverno-dalmatinska otoka, Ugljan i Pašman, preko tjesnaca Mali Ždrelac. U svojoj osnovnoj namjeni taj je most cestovno valorizirao jedan vrlo zanimljiv hrvatski kopneno-otočni prometni pravac: Zadar - trajekt - Preko (otok Ugljan) - most Ždrelac - Tkon (otok Pašman) - trajekt - Biograd n.m. Žitelji otoka Ugljana i otoka Pašmana te njihovi gosti, u svakodnevnim vožnjama automobilima, gotovo zaboravljaju da bo-

rave na dva otoka, čemu poglavito pridonosi oprema i turistički tretman mosta preko morskog tjesnaca. Turistički su zanemarene vizure koje se iz vozila pružaju vozačima i putnicima za vrijeme prijelaza preko mosta.

Iz te perspektive oni ne mogu dovoljno vidjeti, naslutiti ni spoznati činjenicu da u tom času prelaze neku drugu modru cestu kojom brode neki drugi ljudi, s naoko drugim interesima. Tek vozači kamiona i putnici u visokim autobusima, mogu s mosta nešto jasnije zamijetiti da se, na časak, nalaze iznad mora i vrlo jake nautičke žile kucavice. Tu, uz cestu, prije i poslije mosta, nema vidikovca, nema ugibališ-

ta, nema najave ni interpretacijskih ploča za ovu turističku atrakciju. Dakako, nema ni turističko-ugostiteljskih objekata.

Usput valja pripomenuti da je u turističkoj negaciji mora ispod sebe, u Hrvatskoj još dalje otišao Maslenički most na autocesti Zagreb - Split, koji svojim betonskim neprozirnim "new jersey" ogradama stvara tek anemično betonsko korito u „ranjenom“ podvelebitskom kamenjaru, koje turistima ne šalje nikakvu maritimu atrakcijsku poruku.

Prolazeći ispod ovog mosta i nautičari slabo mare za one koji iznad njih automobilima prelaze s otoka na otok, dakako, i ne-svjesni činjenice da je gradnja

TEMA BROJA

ovog mosta imala dva lica: ono vidljivo, iznad zemlje, i ono nevidljivo, ispod mora s produbljenim i uređenim dnem, koje omogućava prolaz znatno većim plovilima nego što je to bilo moguće prije izgradnje mosta.

Međutim, za mjesto Ždrelac na otoku Pašmanu i mjesto Kukljicu na otoku Ugljanu ovaj je most više od križišta dviju međusobno indiferentnih prometnica, crvene cestovne i plave nautičke. Izgradnjom mosta ta su dva mesta postala izravni susjedi, koje međusobno ne povezuje samo most nego i neke skrivene nove turističke silnice u križištu cestovne i nautičke prometnice. Taj su turistički potencijal naslutila i prepoznala ova dva turistička mesta te ga dala stručno istražiti.

Kakve to sve turističke mogućnosti može kriti jedan najobičniji betonski most sa svojim izravnim okruženjem, koji godinama uredno služi samo svojoj prirodoj zadaći - da cestom poveže dvije obale?

Zajednička studija Kukljice i Ždrelca

Institut za turizam je 2001. godine izradio studiju "Koncepcija dugoročnog razvoja turizma za općinu Kukljica i mjesto Ždrelac"¹. Kao razlog izrade zajedničke studije za područje tih dvaju mesta navodi se činjenica da je usprkos tome što se mjesto Ždrelac nalazi na otoku Pašmanu i u sklopu općine Pašman, ono ipak funkcionalno naglašenije vezano uz mjesto Kukljicu u općini Kukljica na otoku Ugljanu. Naime, osim blizine i povezanosti mostom Ugljan – Pašman, ova dva mesta zajednički participiraju i u prolazu Ždrelac kao jednoj od najprometnijih nautičkih točaka na

Jadranu i najperspektivnijem prostoru za budući razvoj turističkih aktivnosti ugljansko-pašmanskog otočja.

Zbog povezanosti mostom prostora Kukljice i Ždrelca, oba otoka čine jedinstvenu otočku cjelinu, kojoj još pripadaju i obližnji naseljeni otoci Sestrunj, Rivanj i Ošjak te više nenaseljenih otoka. Prostor koji pripada općini Kukljica i mjestu Ždrelac obuhvaća spojni dio Ugljana i Pašmana te se pruža u smjeru sjeverozapad-jugoistok u duljini od oko 8 kilometara, dok mu se širina uglavnom kreće od jednog do dva kilometra. Taj je prostor od kopna na sjeveroistoku odvojen Zadarским kanalom, širokim između 4 i 6 kilometara, dok ga s jugozapadne strane prati Srednji kanal na način koji do otoka Iža određuje udaljenost 3 kilometra, a do Dugog otoka 9 kilometara.

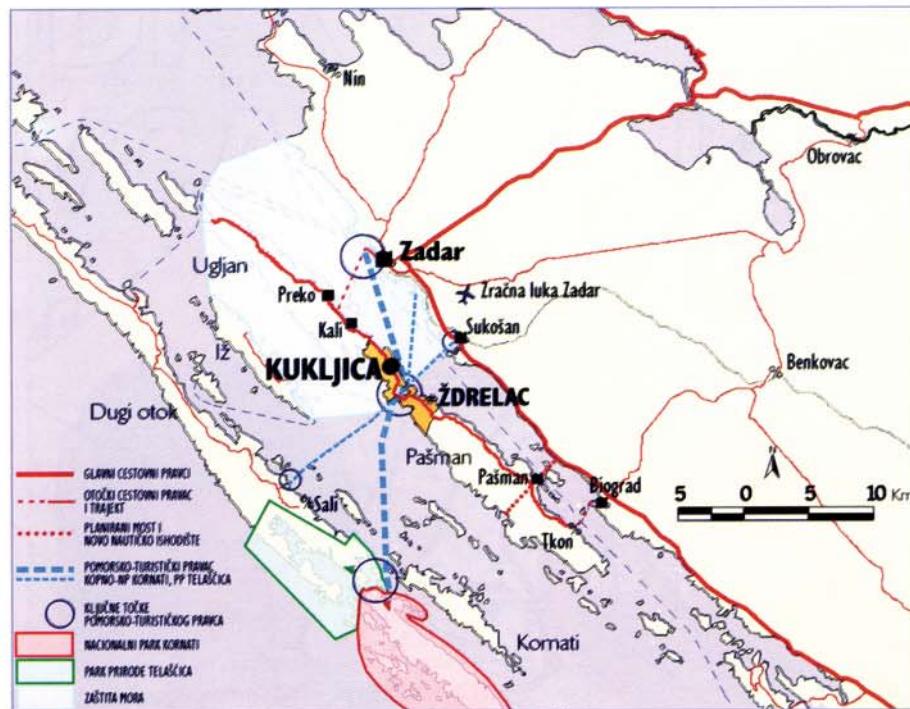
U kontekstu vrlo intenzivnoga nautičkog prometa prolazom Ždrelac i blizine Dugog otoka, Iža i Kornata valja spomenuti da, osim izletničkih brodova za Korname, ne postoje izravne pomor-

ske veze između tih otoka. Isto tako, ne postoje ni izravne veze Kukljice ili Ždrelca sa svega 3 nautičke milje udaljenom marinom Bibinje-Sukošan (Zlatna luka), najvećom marinom na hrvatskom Jadranu.

Turistička razvijenost

Turizam i ugostiteljstvo su, prema podacima iz 1991., najvažnije djelatnosti u Kukljici i Ždrelcu. Podaci kazuju da je u tim djelatnostima zaposleno blizu 30% stanovništva, pa uz ostale djelatnosti tercijarnog sektora, one čine dominantan sektor gospodarstva promatranog područja. U primarnom sektoru uposleno je 10% stanovništva, a u sekundarnom oko 15%. Poljoprivredom se u Kukljici bavilo 5% radnoaktivnog stanovništva 1991., odnosno ukupno 35 osoba, pri čemu su samo petnaestorica bili aktivni poljoprivrednici, dok je u Ždrelcu isključivo od poljoprivrede živjelo svega 10 stanovnika ili 5% radnoaktivne populacije.

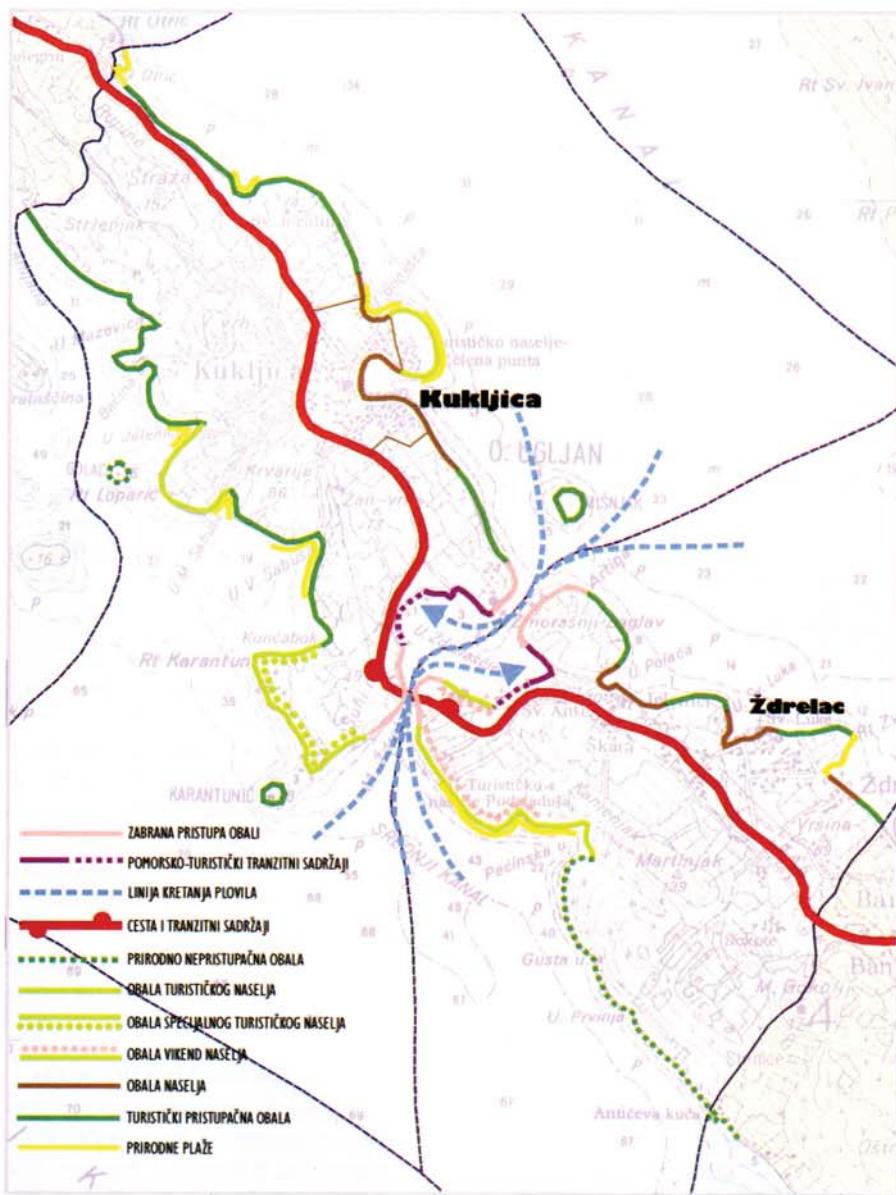
Razvoj turizma, osobito njegova monostruktura, stvaraju na Ugljanu i Pašmanu mnoge kon-



Turistička tranzitna atraktivnost područja Kukljice i Ždrelca

Izvor: Studija "Koncepcija dugoročnog razvoja turizma za općinu Kukljica i mjesto Ždrelac" (2001) Institut za turizam, Zagreb, str. 26.

TEMA BROJA



Valorizacija morske obale te pomorskog i cestovnog prometa
Izvor: Studija "Koncepcija dugoročnog razvoja turizma za općinu Kukljica i mjesto Ždrelac", ibid, str. 40.

fliktnie situacije, osobito gledje zaštite prostora i okoliša.

- Zbog intenzivne izgradnje na Ugljanu je samo mali dio obale ostao neizgrađen, i to: od Rta sv. Petra do uvale Sušica, od Čeprijande do uvale Lukoran i šumoviti dio između Kali i Kukljice.
- Otok Pašman nakon povezivanja mostom preko prolaza Ždrelca s otokom Ugljanom i izgradnjom dužotočke ceste, predstavlja, poslije Vira, najugroženiji otočki obalni prostor u Zadarskoj županiji.
- Otoci Ugljan i Pašman sve se više razvijaju kao prigradska naselja Zadra i Biograda na moru, s mnogobrojnim dnevnim migrantima te s ostalim značajkama suburbanih naselja.

Nemoguće je dokučiti precizan opseg bespravne izgradnje na obuhvatu ove studije, no već informacija da je cijelo vikendško naselje Podgladuša kod mosta Ugljan-Pašman s preko 300 kuća za odmor izgrađeno bespravno, govori o veličini tog problema. Na terenu je opserva-

cijom fizičkog stanja prostora moguće uočiti da je, u pravilu, samo turističko naselje "Zelena Punta" u Kukljici utemeljeno na stručnoj arhitektonsko-urbanističkoj podlozi, ne ulazeći u njenu formalno-pravnu ispravnost.

Ocenjujući javni i zajednički interes racionalnoga korištenja prostora kao turističkog resursa, stanje je vrlo teško. Međutim, stanje valja sanirati, osobito unutar granica naselja. Racionalnim korištenjem ovog prostora kao turističkog resursa, postoji gospodarsko opravdanje za njegovu sanaciju. Valja nadići stereotip o tome kako se studije i planovi trebaju raditi samo za nove lokacije.

Osim u zonama komercijalnog turizma, "masovni turizam" se ostvariva u smještajem u sobama za iznajmljivanje, koje su uređivane u, pravno ili bespravno građenim, stambenim objektima stalnih stanovnika. Odnos prostornih planova prema takvom smještaju, u pravilu, nije bio posebno reguliran, nego se ostvariva u okviru odnosa prostornog plana prema građenju

stambenih objekata stalnih stanovnika. Statistički podaci o broju kreveta i noćenja turista u sobama za iznajmljivanje, a osobito njihov stvarni broj u ukupnoj turističkoj ponudi Kukljice i Ždrelca, nisu zanemarivi.

Slijedeću kategoriju čine kuće za odmor, koje se nisu uvijek jasno definirale kao turistički, nego samo kao stambeni fenomen. Ako se zna da određeno vremensko razdoblje i određeni smještajni kapacitet tih vikendica koriste "rođaci i prijatelji", a da neki njihovi vlasnici nastoje i pravno regulirati status dijelova ili cijelih vikendica kao "soba za iznajmlji-

TEMA BROJA

vanje" ili "kuća za iznajmljivanje", onda se može nedvojbeno zaključiti da je riječ o turističkim objektima, također namijenjenim "masovnom turizmu". Osim toga, i vlasnici, kada te vikendice koriste osobno, pokazuju sve značajke turista: promijenili su mjesto stalnog boravka, sezonski koriste komunalne usluge, sezonski koriste određene objekte društvenog standarda, osobito pro-

okruženjem, predstavlja najsnažniju potencijalnu turističku atrakciju ne samo za mjesta Kukljicu i Ždrelac nego i za oba otoka, Pašman i Ugljan. Prema prirodnogeografskim i geoprometnim značajkama morske obale, unutar granica zahvata ove studije, na temu mosta preko tjesnaca Mali Ždrelac valja izdvojiti dvije zone – užu zonu mosta i širu zonu tjesnaca Mali Ždrelac s uvalom Ždre-

lašćica", ima značajke pomorsko-turističke odmorišno-servisne zone. Tome pogoduje činjenica da se nalazi na približno polovici ovog pravca te stoga što za to ima i prostorno-maritimne uvjete. Važno je naglasiti da se cestovna i pomorsko-turistička odmorišno-servisna zona mogu međusobno povezati razmjerno kratkom cestovnom i pješačkom vezom.

O turističkoj važnosti zone mosta i pripadajuće šire zone govori i *swot analiza* provedena za prostor Kukljice i prostor Ždrelca, pri čemu se te dvije zone u nekim stavovima posebno izdvajaju i naglašavaju.

Vizija turističkog razvoja

Vizija turističkog razvoja ovog prostora počiva na sinergičnom djelovanju koje proizlazi iz planerskog stava da su područja Općine Kukljica i mjesta Ždrelac kao cjelina, atraktivni i interesno spojene, a ne razdvojene, uskim tjesnacem između otoka Ugljana i Pašmana. Strujanje nautičkog prometa ovim tjesnacem unosi osobitu energiju koja će dodatno pokretati odmorišno-maritimnu potrošnju, zasnovanu na maritimnim značajkama ovog prostora, podižući je na višu razinu u odnosu na druge odmorišno-maritime lokacije u užem i širem okruženju.

Bez podizanja kvalitete atraktivske osnove promatranog područja neće biti moguće afirmirati prednosti zasnovane na povoljnosti prometnog položaja u odnosu na atrakcije u okruženju. Time bi razvijena tranzitna ponuda trebala pridonijeti afirmaciji smještajne ponude u području Kukljica – Ždrelac i multiplicirati njezine prihode.

Područje Kukljica – Ždrelac trenutno je otočna maritimna odmorišna destinacija, uvjetne kategorije 2 do 3 zvjezdice (2*-3*), čija se turistička sezona osmišljavanjem dodatnih sadržaja, organizacijom destinacije i uređenjem naselja može produžiti za

Prednosti	Nedostaci
<ul style="list-style-type: none"> Prolaz Ždrelašćica – velika koncentracija nautičara Izuzetna blizina NP Kornati te drugih atraktivnih prirodnih područja u okruženju Čisto more i razmjerno očuvan okoliš Klima Dobro riješena infrastruktura (vodovod i kanalizacija) Uređeno šetalište u Kukljici 	<ul style="list-style-type: none"> Otočni položaj (nedostatak izravnih veza sa Zadrom) Divlja gradnja, osobito na pomorskom dobru Slaba urbana infrastruktura u Ždrelcu (neoblikovane i neuredene javne površine) Neprepoznatljiv turistički proizvod Nedostatak pratećih turističkih sadržaja (sport i rekreacija, gastronomija itd.)
Mogućnosti	Ograničenja
<ul style="list-style-type: none"> Blizina Zadra kao važnoga prometnog, opskrbnog i kulturnog središta Mogućnosti za razvoj nautičkog turizma Mogućnosti za razvoj raznih oblika sporta i rekreacije Ekološki razmjerno očuvan prostor pogodan za razvoj turizma 	<ul style="list-style-type: none"> Nesaniran deponij smeća u neposrednoj blizini turistički najatraktivnije zone Nepostojanje "jakih" atrakcija Nepostojanje snažnog urbanog središta na otocima Ugljanu i Pašmanu Lokalna cestovna mreža u naseljima Kadrovi, posebice menadžment

davaonice, sezonski opterećuju prometnu infrastrukturu, i, što je najvažnije, opterećuju ukupni turistički prihvativni kapacitet takve turističke destinacije. Prostorni planovi nisu, u pravilu, predviđali takvu vrstu turističkoga korištenja.

Zbog blizine i luke prometne pristupačnosti Kukljice i Ždrelca stanovnicima Zadra, grada sa znatnim brojem stanovnika koji svoju turističku rekreaciju žele provoditi u njegovoј okolici, značan dio turističkoga prihvatnoga kapaciteta (kupanje) područja unutar zahvata ove studije, opterećuju i jednodnevni posjetitelji s priobalja.

Most i okruženje

Most preko tjesnaca Mali Ždrelac, sa svojim izravnim i širim

lašćica, kako je to prikazano na slici 3.

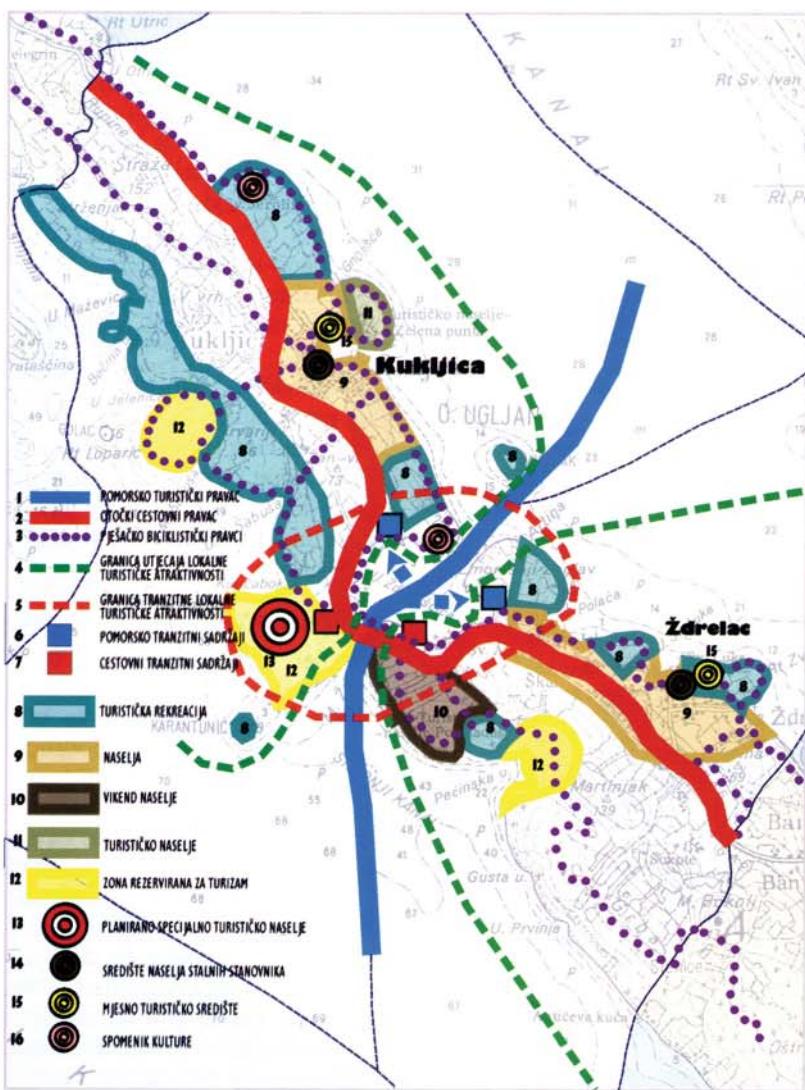
Zona mosta preko tjesnaca Ždrelac nosi naboј cestovne tranzitne privlačnosti. Gotovo simetrični položaj mosta prema oba otoka (Ugljan i Pašman), atraktivan pogled prema Kornatskom arhipelagu, u smjeru jugozapada, te na uvalu Ždrelašćicu, na sjeveroistoku, i sjecište s pomorsko-turističkim pravcem kopno - Kornati, oву lokaciju čine pogodnom za izgradnju cestovne servisno-odmorišne zone (prateći uslužni objekti).

Šira zona tjesnaca Mali Ždrelac i uvale Ždrelašćica, kojima prolazi glavni pomorsko-turistički pravac koji povezuje Zadar i Sukošan sa "zapadnom portom" Nacionalnog parka "Kornati" i "glavnom portom" Parka prirode "Te-

CESTE I
MOSTOVI

13

TEMA BROJA



Zajednička koncepcija turističke prostorne organizacije općine Kukljica i mjeseta Ždrelca

Izvor: Studija "Koncepcija dugoročnog razvoja turizma za općinu Kukljica i mjesto Ždrelac", ibid., str. 53.

jedan do dva mjeseca. Međutim, valorizacija ovog prostora kao jednog od ishodišta za dnevni boravak i obilazak Nacionalnog parka "Kornati", te za predah drugih nautičara na putu za Kornatsko otočje, nedvosmisleno bi dovela ovu destinaciju do stabilne 3 zvjezdice (3*), a turističku sezonu produžilo najmanje za dalnjih mjesec do dva mjeseca. Prepostavka za razvoj nautičke komponente ponude je uvjetovana osiguranjem optimalnog broja vezova te sustavom oplovljavanja. U tom kontekstu valja napomenuti da je blizu realizacije

uredjenje dodatnog prolaza ispod mosta Ugljan-Pašman, čime bi se omogućio prijeko potreban dvostruki prolaz plovila, te predviđeni novi vezovi na tom području. Za orientaciju može poslužiti kapacitet od ukupno 400 vezova (Kukljica 200 i Ždrelac 200) prema nacrtu Prostornog plana Zadarske županije.

Tome treba pridodati odgovarajuće vezove tranzitera za pristajanje u uvali Ždrelašćica, čiji će se broj utvrditi tijekom realizacije tog projekta. Veći kapacitet nije moguć zbog ograničenosti prostora za sidrenja i manevri-

ranje s obzirom na veličinu zalijava i izuzetno velik promet u samom prolazu, a nije ni potreban s obzirom na naglašene koristi upravo od kratkog boravka plovila. Valja naglasiti i iznimno velik kapacitet marina u okolnom prostoru, posebice najbliže marine Zlatna luka.

Koncepcija turističke prostorne organizacije

Shematski prikaz Koncepta turističke prostorne organizacije područja Općine Kukljica i naselja Ždrelac predstavljen je na slici 4. Nakon cijelokupne valorizacije atrakcijske resursne osnove, kao posebna prepoznatljivost ovog, inače maritimnoga kupališnog prostora, pojavilo se sjecište dužotočke ceste (most) s pomorsko-turističkim pravcem kopno-Kornati (tjesnac Mali Ždrelac i uvala Ždrelašćica).

Oko ovog sjecišta nanizani su i sustavom kretanja posjetitelja povezani različiti turistički sadržaji. Turistička prostorna organizacija obuhvaća sljedeće sastavnice:

1. Pomorsko-turistički pravac kopno - Kornati, s turističkog aspekta ključni pravac, jer se radi o najintenzivnijoj mikrolokaciji nautičkog tranzita na Jadranu.
2. Otočki cestovni pravac, državna cesta D-110 Muline - Preko - Tkon, jedina državna cesta na otocima Ugljanu i Pašmanu, čiji se središnji dio odnosi na promatrano područje Kukljica - Ždrelac.
3. Pješačko-biciklistički pravci, važni kao jedan od osnovnih oblika rekreacije turista; njihova brojnost uvjetovana je postojanjem niza atraktivnih protupožarnih putova, među kojima se atraktivnošću ističe južna strana otočka Pašmana.
4. Granica utjecaja lokalne turističke atraktivnosti između Kukljice i Ždrelca, priče-

TEMA BROJA

- mu prostor uvale Ždrelašćica funkcioniра као повезница обју микрочелина.
4. Granica utjecaja tranzitne turističke atraktivnosti odnosi se na širi prostor uvale Ždrelašćica, koji osim same uvale i prolaza uključuje perspektivno najznačajniju turističku zonu Karantun i veći dio vikendaškog naselja Podgladuša.
 5. Pomorsko-turistički tranzitni sadržaji odnose se na predviđene mikrolokacije malih tranzitnih marina na kukljičkoj i ždrelačkoj strani uvale.
 6. Cestovni tranzitni sadržaji odnose se na prilaze mostu Ugljan - Pašman s kukljičke i ždrelačke strane, koji stoga što se radi o jedinom dijelu otočke ceste na južnoj "korintskoj" strani funkcioniрају као najatraktivniji dijelovi ceste D-110.
 7. Turistička rekreacija obuhvaća главне kupališne zone promatranog područja, najvećim dijelom u prirodnom stanju.
 8. Naselja se odnose na izgrađeni dio područja naselja Kukljica i Ždrelac, pri čemu u području Kukljice dominira stambena izgradnja za stalno stanovanje, a u Ždrelcu mješavina stambene i vikendaške izgradnje.
 9. Naselje Podgladuša čini posebnu zonu, jer je to prostor s isključivom izgradnjom kuća za odmor, fizički izdvojenom od ostatka naselja Ždrelac, što uvjetuje posebne funkcionalne značajke različite od ostalih dijelova naselja Ždrelac.
 10. Turističko naselje odnosi se na TN "Zelena punta" u Kukljići kao jedinoga postojećega osnovnoga turističkoga kapaciteta cijelog područja Kukljiča-Ždrelac.
 11. Zona rezervirana za turizam uključuje prethodno utvrđenje mikrolokacije najpogodnije za buduću izgradnju u podru-
- čju Jelenice i Karantuna na području Kukljice te uvale Karblin u području Ždrelca.
12. Specijalno turističko naselje odnosi se samo na područje zone Karantun, koja je zbog svojih lokacijskih i pejzažnih značajki naznačena kao najpogodnija za buduću izgradnju.
 13. Središta naselja stalnih stanovnika uključuju mjesna središta Kukljice i Ždrelca, pri čemu središte Kukljice već sada posjeduje zadovoljavajuće funkcije, dok središte Ždrelca te funkcije zadovoljava samo djelomično.
 14. Mjesno turističko središte odnosi se na turistička središta Kukljice i Ždrelca, pri čemu je središte Kukljice već uglavnom definirano i osmišljeno, dok bi se takvo središte u Ždrelcu tek trebalo stvoriti uređenjem manjeg hotela kod mjesnog središta.
 15. Značajni spomenik kulture uključuje zone oko crkvica Gospa od Sniga i Sv. Jerolima, obje u području Kukljice, važne kao elemente obogaćivanja lokalne turističke ponude.

Prostorna rješenja samog "raskrižja" moraju se temeljiti na sektorskim pomorskim i cestovnim rješenjima, koja su na izloženom turističkom konceptu prethodno usuglašena. Prioritet sigurnosti pomorskog i cestovnog prometa pri tome nije upitan, ali traži usuglašavanje, a ne jednostrana sektorska rješenja. Bitno je osigurati takva tehnička i sigurnosna rješenja koja će omogućiti "turistički kontakt" između obaju prometnih pravaca.

Zaključak

Na primjeru mosta, koji preko tjesnaca Mali Ždrelac povezuje otoke Ugljan i Pašman, prikazano je kako je moguće jedan, naoko sasvim prosječan, most s njegovim okruženjem, uz pomoć turističke evaluacije, pretvoriti u značajnu turističku atrakciju pa i u turistički proizvod. ■

Pozivne bilješke

1. Klarić, Z., Kušen, E., Weber, S., Hendija, Z. (2001) Koncepcija dugoročnog razvoja turizma za općinu Kukljica i mjesto Ždrelac - Osnovna turistička studija za izradu odgovarajućih prostornih planova općine Kukljica i mesta Ždrelac, Institut za turizam, Zagreb.



7. BIBLIOGRAFIJA

- Dejanović, M. (2008). Putovima Petra Zoranića Ninjanina. *Ceste i mostovi*, 54(5), 88-95.
- Hrvatski auto klub [HAK]. (2012). Hrvatska u krugu najboljih. *HAK Revija*, 206-207, 12-14.
- Institut za turizam. (2003). *Turistička valorizacija NP Krka*. Zagreb: Autor.
- Kušen, E. (1984). Uvjeti za uređivanje prostora. *Građevinar*, 36(2), 59-61.
- Kušen, E. (1991a). Autocesta – zrcalo zemlje. *Ugostiteljstvo i turizam*, 39(1/2), 68.
- Kušen, E. (1991b). Autocesta kao turističko odredište. *Ugostiteljstvo i turizam*, 39(3), 46.
- Kušen, E. (1999). Prateći objekti uz autoceste. *Ugostiteljstvo i turizam*, 47(11), 14-17.
- Kušen, E. (2002). *Turistička atrakcijska osnova*. Zagreb: Institut za turizam.
- Kušen, E. (2003a). Značenje lokacije pratećih uslužnih objekata – domaća i inozemna iskustva. *Ceste i mostovi*, 49(1-2), 17-22.
- Kušen, E. (2003b). Prateći uslužni objekti uz autocestu Zagreb – Split. *Ceste i mostovi*, 49(5-6), 54-60.
- Kušen, E. (2003c). Ždrelac, drugačiji pogled na jedan most. *Ceste i mostovi*, 49(7-8), 10-14.
- Kušen, E. (2003d). Čvorišta na autocesti kao tektonske promjene. *Ceste i mostovi*, 49(11-12), 104-110.
- Kušen, E. (2004a). Cestovni obilazak Nacionalnog parka Krka. *Ceste i mostovi*, 50(1-2), 24-32.
- Kušen, E. (2004b). Biciklističke staze, planinarski putovi i vinske ceste. *Ceste i mostovi*, 50(3-4), 91-102.
- Kušen, E. (2006a). Prijedlog modela lociranja, programiranja i oblikovanja odmorišta uz hrvatske autoceste. *Ceste i mostovi*, 52(1-6), 121-133.
- Kušen, E. (2006b). Aktualnost prvih istraživanja na cestovnom pravcu Bregana – Lipovac. *Ceste i mostovi*, 52(7-9), 77-83.
- Kušen, E. (2006c). Prateći uslužni objekti izvan autocesta. *Ceste i mostovi*, 52(10-12), 100-104.
- Kušen, E. (2007a). Antičke ceste kao okosnica razvoja turizma – Benkovački miljokazi. *Ceste i mostovi*, 53(4), 94-100.
- Kušen, E. (2007b). Razvoj pratećih i uslužnih djelatnosti u funkciji korisnika cesta. *Ceste i mostovi*, 53(6), 74-80.
- Kušen, E. (2008). Stepinčev hodočasnički put, privlačan vjerski i turistički itinerary. *Ceste i mostovi*, 54(3), 90-98.
- Kušen, E. (2009). Veliko pospremanje na odmorištima talijanskih autocesta. *Ceste i mostovi*, 55(3), 94-97.
- Kušen, E. (2010a). "Zeleni put", hrvatska ekološka magistrala. *Ceste i mostovi*, 56(1), 68-73.
- Kušen, E. (2010b). Sustav turističkih atrakcija, *Turizam*, 58(4), 443-458.
- Kušen, E. (2011). Konkurentnost PUO-a na hrvatskim cestama. *Ceste i mostovi*, 57(1-6), 246-256.
- Kušen, E. i Tomljenović, R. (2009). Drevna Lujzijana, turistički trend 21. stoljeća. *Ceste i mostovi*, 55(2), 68-81.
- Legac, I. (2006). *Cestovne prometnice I*. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti.
- Miljković, G. (ur.) (2007). *Ceste i mostovi u Hrvatskoj*. Zagreb: Hrvatsko društvo za ceste VIA-VITA.
- Ministarstvo graditeljstva i zaštite okoliša RH. (1992). *Biciklističke prometnice RZ Alpe-Jadran*. Zagreb: Autor.
- Mlinarić, D. (2003). Autoceste i umjetnost. *Ceste i mostovi*, 49(1-2), 84-7.
- Pogledaj oko sebe, doma je najljepše* – turistička karta. (2009). Zagreb: Hrvatska turistička zajednica.
- Prijedlog rasporeda pratećih uslužnih građevina na autocestama Hrvatske, HUC. (1993). Zagreb. (Interno).
- Projektni biro AK. (2003). *Problematika uslužnih objekata (PUO) na autocestama i državnim cestama RH* Elaborat projektnog biroa AK. Elaborat projektnog biroa AK. Zagreb: Autor.
- Service d'Etudes Techniques Des Routes Et Autoroutes [SETRA]. (1980). *Les Aires Annexes sur Autoroutes de Liaison*. Paris: Ministere des transports. Direction Generale des Transports Interieurs.
- Strohal, R. (2005). *Uz Lujzijansku cestu*. Delnice: Spectrum.
- Urbanistički institut Hrvatske. (2003). *Recenzija projekta PUO-a na autocesti Bosiljevo – Sv. Rok – Split*. Zagreb: Autor.
- Urbanistički institut Hrvatske. (2003). *Studija obnove sadržaja PUO-a na autocesti Zagreb – Lipovac*. Zagreb: Autor.
- Vincek, Ž. (ur.) (1979). *Arhitektonski studio 1955-1977*. Zagreb: Panprojekt.

8. SAŽETAK

TURISTI I CESTE

Zbirka članaka objavljenih u časopisima
UGOSTITELJSTVO I TURIZAM te CESTE I MOSTOVI
s komentarom

Knjiga sadržava elektronički reprint 20 odabralih članaka, vezanih za temu "turisti i ceste", nastalih u posljednjih 20 godina (1991-2011). Njih 19 radovi su autora, a jedan je od autorice gošće, u maniri ostalih članaka iz ove knjige. Od članaka, prva tri izvorno su objavljena u časopisu Ugostiteljstvo i turizam (UT), stručnoj reviji za turizam, u posljednjoj deceniji prošlog stoljeća, a ostalih 17 članaka u časopisu Ceste i mostovi (CIM), glasili Hrvatskog društva za ceste – Via Vita, u ovom stoljeću.

Ključni dio knjige čini spomenutih 20 članaka podijeljenih u četiri tematske skupine, kojima prethodi predgovor i komentar. Predgovor objašnjava postupke vezane za pripremu i objavljivanje knjige. Komentar (umjesto uvoda) podijeljen je u dva dijela, jedan, u kojem se pregledno prikazuje i objašnjava tema knjige, poglavito emotivni međuodnos turista i ceste, na koji podsjećaju različite sintagme (turisti i ceste, prateći uslužni objekti na cestama, odmorišta na cestama), i drugi, koji objašnjava tematsku podjelu članaka u knjizi te upozorava na zadaću svakoga od njih. Knjiga završava odgovarajućom bibliografijom, sažetkom i bilješkom o autoru.

Tema knjige Turisti i ceste, poglavito obuhvaća fizički i mentalni odnos koji se razvija između turista, s jedne stane, i cesta, putova i staza kojima se kreću turisti, s druge strane. Pritom se najveća pozornost poklanja cestama kojima se turisti kreću automobilima, osobito kada su te ceste ciljano opremljene pratećim uslužnim objektima, kao što su to, primjerice, odmorišta na autocestama, čemu je i posvećen najveći broj članaka u knjizi (Odmorišta, PUO-i). Preostali članci razvrstani su u tri manje skupine znakovitih naziva (Turističke staze, putovi i ceste, Cestovni turistički proizvodi i Turistički cestovni izazovi).

Sintagma "turisti i ceste" zapravo propituje intimni odnos turista pojedinca prema cestama, primjerice, od osjećaja sigurnosti do "kvalitete turističkog doživljaja". Dakle, riječ je prije svega o emotivnom odnosu pojedinca prema svima nama fascinantnom pojmu "cesta" (*via vita*), koji je teško mjeriti rigidnim tehničkim i gospodarskim ili pak površnim marketinškim instrumentarijem. O paleti emotivnih reakcija, koje se tijekom putovanja redaju na relaciji turist – cesta, ovisi i kvaliteta turističkog doživljaja tijekom putovanja, ali i za cijelog boravka u turističkoj destinaciji koju turist posjećuje. Tom osjetljivom pitanju oba sektora, turizam i promet, praksa i teorija, podjednako poklanjavaju zanemarivu pozornost. Ambicija je ove knjige da, makar minimalno, pridonese unapređenju postojećeg stanja.

9. SUMMARY

TOURISTS AND ROADS

**Collection of articles published in journals
"UGOSTITELJSTVO I TURIZAM" and "CESTE I MOSTOVI"
with comments**

The book consists of electronic reprints of 20 selected articles related to the topic of "tourists and roads" created in the last 20 years (1991-2011). One of the articles is written by a guest author while the other 19 have been written by the author of the book. The first three articles were originally published in the last decade of the last century in the journal *Ugostiteljstvo i turizam - UT (Hospitality and Tourism)*, the professional magazine for tourism, while the other 17 were published in this century, in the journal *Ceste i mostovi - CIM (Roads and Bridges)*, the magazine of the Croatian Road Society – Via Vita.

Articles, as the key part of the book, are divided in four thematic groups, preceded by a preface and commentary. The preface explains important issues related to the preparation and publication of the book. The comment (prologue) is divided in two parts. One part clearly presents and explains the theme of the book, especially the emotional interaction between tourists and roads, reflected in different syntagms (tourists and roads, roadside service facilities, rest areas along the roads). The second part explains division of the articles by their topics, and points to the task of each of them. The book ends with an appropriate bibliography, summary and notes about the author.

The theme of the book "Tourists and roads", includes the physical and mental relationship which arises between the tourists, on the one hand, and roads, paths and trails, on the other hand. The greatest attention is paid to the roads where tourists travel by car, especially when the road is equipped with roadside service facilities, such as, for example, rest areas on highways. The greatest number of articles in the book deal with rest areas on highways (Resting, EIA's). The remaining articles are divided in three smaller groups (Tourist paths, trails and roads, Road tourism products and Tourism and road challenges).

The syntagm "tourists and roads" actually examines the relationship of the tourist as individual toward roads, from the sense of safety to the "quality of the tourism experience". Therefore, as it is about primarily an emotional relationship of an individual toward the "road" (via vita) it is difficult to quantify it with rigid technical, economic or superficial marketing tools. The quality of the tourist's experience while traveling as well as the entire stay in the tourist destination is determined by a range of emotions that occur while traveling on a tourist route – road. Both sectors, tourism and traffic, as well as theory and practice, pay insufficient attention to these delicate issues. The ambition of this book is to make at least a minimal contribution to the improvement of the current situation.

10. BILJEŠKA O AUTORU

Eduard Kušen rođen je u Ivancu, u sjevernom dijelu Hrvatskog zagorja, 1936. godine. Maturirao je u Varaždinu 1956. godine, a diplomirao, magistrirao i doktorirao na Arhitektonskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu. Doktor je tehničkih znanosti, polje arhitektura i urbanizam.

Nakon građevinske operative i poslijediplomskog studija, desetak godina radi u Ministarstvu SR Hrvatske u čijem su djelokrugu bili graditeljstvo, urbanizam, prostorno planiranje i zaštita okoliša. Tu sudjeluje na izradi propisa kojima se kodificiraju pravila struke vezana za urbanizam, prostor i okoliš, sudjeluje u procesu izrade i donošenja prostornih planova od interesa za Republiku kao i u međunarodnoj suradnji vezanoj za slične sadržaje. Posljednjih 20 godina proveo je na znanstveno-istraživačkom radu u Institutu za turizam u Zagrebu, a sada, kao profesor visoke škole na Veleučilištu VERN u Zagrebu drži dva kolegija, Turističku resursnu osnovu i Prostorne aspekte planiranja turizma.

Slika 20.

Autor knjige Eduard Kušen



Foto: Bašić, A.

Objavio je više od 120 znanstvenih i stručnih radova. Najznačajnija mu je znanstvena knjiga Turistička atraktivska osnova (2002), nastala na tezama njegove doktorske disertacije Metodologija prostorne valorizacije turističkih privlačnosti (1999). Usredotočio se na proučavanje odnosa turizma te prostora i okoliša, zagovarajući ravnopravnost dugoročnoga, razvojnog promišljanja turizma i racionalnoga gospodarenja turističkom resursnom osnovom, osobito u odnosu na prevladavajuće kratkoročno planiranje turizma, slikovito obilježeno sintagmom "priprema za iduću sezonu". Osam godina kasnije objavio je rad pod naslovom Sustav turističkih atrakcija, koji je sadržavao trodimenzionalni tablični model (Kušen, 2010). Godinu dana kasnije taj je model registriran u Državnom zavodu za intelektualno vlasništvo RH kao industrijski dizajn s naznakom Tablični prikaz turističkih atrakcija (2011).

Osim navedenih, Kušena zanimaju i druge teme, primjerice, hodočasnički putovi, ruralni turizam, prateći uslužni objekti na cestama (odmorišta na autocestama), zdravstveni turizam i rukotvorstvo u turizmu. Njima je posvetio više radova tijekom duljeg razdoblja. Knjiga Turisti i ceste rezultat je takvoga specijalističkog djelovanja autora.

11. Pogovor

Slika 21.

Gospa od puta na odmorištu Krka autoseste A1, rad kipara Krune Bošnjaka



Foto: Kušen, E. (2011)

Na kraju puta, na kraju knjige, vraćam se opet odmorištu Krka na autosesti A1. Umišljam si da su moja istraživanja (studija Turistička valorizacija NP Krka) i osobna zalaganja (objavljivanje članaka o pratećim uslužnim objektima) donekle utjecali na konačni izbor današnje lokacije odmorišta Krka. Stoga sam emotivno vezan za ovo odmorište i možda malo pristran. Zbog toga se pred sobom opravdavam brojnim turistima namjernicima, koji ne kriju svoje veliko ushićenje i ugodno iznenadenje kada neplanirano zastanu na ovom mjestu. Nadam se da oni time najbolje potvrđuju turističku privlačnost odabrane lokacije koja nudi osobit turistički doživljaj. S odmorišta se pruža impresivan vidik na kanjon rijeke Krke, koji se prema jugu širi u Prokljansko jezero, a na sjeveru, dotičući povijesni gradić Skradin, ulazi u Nacionalni park Krku. Ovom dojmu pridonose i zelene površine odmorišta, znalački zasađene i raskošno urešene mediteranskim biljem.

Nažalost, ništa se od spomenute ljepote ne može doživjeti iz unutrašnjosti tamošnjega ugostiteljskog objekta. Njegov antituristički koncept sustavno zatire svaki vizualni kontakt njegove unutrašnjosti s okolnim vanjskim prostorom. Pravilo struke zahtijeva da bi sa svake sjedalice ovog objekta gostu trebao pucati vidik na okolne prirodne i od čovjeka stvorene ljepote. Osim toga, posjetiteljima odmorišta uskraćena je bilo kakva informacija o okolini, turistički iznimno atraktivnom prostoru. Tu nema panoa s kartografskim prikazom domicilne turističke destinacije, nema džambo plakata NP Krka, NP Kornati, PP Vransko jezero, PP Telašćica, PP Velebit i katedrale sv. Jakova u Šibeniku, ali tu nema ni umjetničkih instalacija vezanih za istu temu. Nedostaju slikoviti džambo plakati kojima se reklamiraju hotelijeri na dalmatinskoj obali, osobito kada je sezona uspješna kao što je bila

2012. godine. Nadalje, nekoliko godina ranije, odmorište Krka nije uspjelo inicirati svoju najavljenu repliku na sličnoj lokaciji za odmorište Cetina. Iako je parcela za ovo odmorište već bila građevinski pripremljena na obali rijeke Cetine, iz neobjašnjениh je razloga ta lokacija napuštena a njezin sadržaj, navodno, premješten u jedan usjek, negdje podalje u smjeru Ploča. Dakle, riječ je o mojim, mahom neostvarenim očekivanjima vezanima za odmorište Krka.

Dok se s jedne strane, u vezi odmorišta Krka nije ostvarilo mnogo od očekivanoga, s druge se strane, ostvarilo se nešto iznenađujuće što se nikako nije moglo očekivati. Sredinom 2011. na odmorištu Krka, u plavetniju mediteranskog ambijenta zabjelasao se kip Gospe od puta. Lijepa i dostojanstvena sama po sebi, bez posebnih objašnjenja, skulptura se početno doimala kao strano tijelo u okrilju uobičajenoga cestovnoga pratećeg uslužnog objekta (PUO-a). Za senzibilnijeg poznavatelja PUO-a, tada je gotovo proročanski mogla djelovati jedna mala grafitterska intervencija na smjerokazu GOSPA OD PUTA. Brisanjem slova T, Gospa je, u smislu ove knjige, dobila novi latentni, ali znakovit naziv GOSPA OD PUA (od pratećeg uslužnog objekta). Kip Gospe od pu(t)a odmorištu je time podario jednu sasvim novu, spiritualnu dimenziju. Tako ovo odmorište, osim po prirodnim ljepotama, sve više postaje prepoznatljivo i po svojim sakralnim, emotivnim značajkama, kojima se ne može naslutiti kraj. Možda će jednog dana upravo ovdje biti postaja Marijanskoga hodočasničkog puta, koji je do sada izveden od Čestohove u Poljskoj do Marije Bistrice u Hrvatskoj, a predviđa se njegov produžetak do Trsata i Sinja pa sve do Međugorja.

Slika 22.

Dva lica turističkog interpretacijskog panoa povijesnog grada Skradina postavljenog na odmorištu Krka autoseste A1 Zagreb-Split



Foto: Kušen, E. (12. travnja 2013.)

Zaključeno 20. travnja 2013. godine.

O knjizi ...

Autor ove e-knjige dr. sc. Eduard Kušen, dugi se niz godina bavi problematikom pratećih uslužnih objekata uz ceste i, općenito, odnosima između turizma, prostora i prometa. Pri tome je sintetizirao znanja i iskustva koja potječu iz njegove temeljne visokoškolske naobrazbe diplomiranog inženjera arhitekture, istraživača u području turizma i enciklopedijskog znanja koje posjeduje u mnogim stručnim područjima. Tako je i ova knjiga, koja predstavlja zbirku njegovih objavljenih radova u časopisima Ceste i mostovi i Ugostiteljstvo i turizam, potkrijepljena sveobuhvatno napisanim komentarom koji sadrži kritički osvrt ovog područja izgradnje infrastrukture u Hrvatskoj, ali i prijedloge rješenja koje je autor davao u posljednjih dvadeset i više godina.

Autor je u pisanju komentara izbjegao suhoparni znanstveni stil, što tekstu daje veću privlačnost za širi krug čitatelja. Iako bi se na prvi pogled moglo zaključiti da se radi o vrlo osobnim stavovima autora, članci čiji reprint slijedi u drugom dijelu knjige pokazuju da je autor tijekom niza godina kontinuirano i analitično obradivao ovu problematiku, potkrepljujući svoja zapažanja relevantnim podacima i prostorno-planerskim znanjima. Pri tomu je analitični i kritički pristup služio sam kao polazište za autorov kreativan doprinos u predlaganju rješenja, od kojih su neka, na sreću, prihvaćena i realizirana a druga, na žalost, nisu pa se uvidom u objavljene radove autora može pratiti kronologija uspjeha i neuspjeha izgradnje naše cestovne prometne infrastrukture.

Dr. sc. Davor Krasić
Viši znanstveni suradnik u Institutu za turizam

Poimanje cesta u daleko širem kontekstu od pukih poveznica dviju točaka na zemljopisnoj karti, prisutno je u radu autora knjige od samog početka devedesetih godina prošlog stoljeća, kada se počeo intenzivnije baviti ovom problematikom. Uvijek iznova, kroz svoj istraživački rad propituje pojam ceste u svom najširem kontekstu, kao medij prometnih, gospodarskih, socijalnih, povijesnih i ukupno kulturno-istorijskih karakteristika. Sintagma "via vita", ili u prevedenom značenju "ceste život znače" prisutna je u svakom njegovom stručnom i znanstvenom uratku, i kao takva, dala je doprinos sadržajnog obogaćivanja naših cesta.

Upravo su prateći uslužni objekti uz ceste i autoceste ti koji daju cestama šire značenje, kroz koje se obogaćuje prometna ponuda, olakšava se i čini putovanje zanimljivijim. Na tom je tragu svojim upornim radom dr. Kušen dao značajan doprinos razvitku pratećih uslužnih objekata na našim cestama i posebno na autocestama. Svi oni koji se malo duže voze našim cestama mogu lako uočiti napredak koji je na tom području učinjen unatrag dvadeset do trideset godina i to u svim segmentima, od najjednostavnijih ugibališta, odmorišta, restorana do kompletno izgrađenih raznovrsnih sadržaja.

Željko Vivoda
Predsjednik Hrvatskog društva za ceste – VIA VITA

Gdje prestaje putovanje a počinje turizam? I jesu li to doista dva ili jedan jedinstveni proces?

Sigurno je, već odlaskom iz vlastitog doma i vožnjom prema odredištu počeo je put koji oslobađa od stresa i donosi radost novih doživljaja, predjela i susreta. Čak ako i imamo na umu da su predah i okrepa na putu češće nužnost nego izbor, jasno je da o ugodi svake od etapa odlaska, dolaska i boravka ovise i cijelokupni dojam...

...I, na kraju, recimo i to – ova je knjiga svjedočanstvo vizionarskog rada autora, jednog od rijetkih stručnjaka čija znanstvena sistematičnost nije otupila osobnost i strast čovjeka ushićenog tradicijom i baštinom koju imamo kao i putovima koji zajedno s putevima kao njihovoj simboličnoj inačici ne vode u turizam nego doista jesu turizam. Hoće li poruke shvatiti svi oni koji trebaju i koji na tome imaju još itekliko mnogo posla? Turističkim stratezima dovoljno će biti da u konkretnе akcije pretoče ono što je u cijelom nizu godina i radova ovaj iznimljivi autor, gospodin Eduard Kušen, napisao, na što je ukazivao i ukazuje.

Knjizi Turisti i ceste, taj raskorak između onoga što jeste i što bi moglo biti, daje pravo da se zove svjedočanstvo vremena, a njezin sadržaj, primjeri i ideje s pravom je svrstavaju i u dokumentirani – projekt za budućnost. Bolju budućnost.

Silvana Jakuš
Glavna urednica stručne revije UT



ISBN 978-953-6145-28-7