

UTICAJ KORIDORA Vc NA RAZVOJ TURIZMA U BOSNI I HERCEGOVINI

CORRIDOR Vc's IMPACT ON TOURISM DEVELOPMENT IN BOSNIA AND HERZEGOVINA

Senad Dervišević Fakultet za saobraćaj i komunikacije

Fadila Kiso Fakultet za saobraćaj i komunikacije

Suada Dacić Fakultet za saobraćaj i komunikacije

Abidin Deljanin Fakultet za saobraćaj i komunikacije

SAŽETAK:

Bosna i Hercegovina, iako turistički veoma atraktivna destinacija, nažalost posjeduje oko 37 km autoputa sa tri ili četiri saobraćajne trake, što je svrstava u red zemalja sa lošim saobraćajnim sistemom.

Izgradnjom Koridora Vc, kao dijela mreže trans-evropskih cesta visokog ranga, formirali bi se pogodniji uslovi za razvoj i rast turizma na teritoriji Bosne i Hercegovine, te se osiguralo njeno povezivanje sa ostatkom evropske mreže puteva. Koridor Vc, kojeg čine brza pruga i autoput, omogućio bi stranim i domaćim turistima zadovoljavanje svih njihovih zahtjeva koji su postavljeni pred saobraćajni sistem, kao jedan od glavnih realizatora turističkih kretanja. To znači da bi se osigurao brz, siguran i nesmetan prevoz do određenih turističkih destinacija uz najviši nivo saobraćajnih usluga koje može da zadovolji saobraćajna infrastruktura, kada je u pitanju kopneni prevoz jedne države.

Ključne riječi: turizam, razvoj turizma, saobraćajna infrastruktura, koridor Vc, geopolitni položaj BiH

Key words: Tourism, tourism development, transport infrastructure, Corridor Vc, geotrafical position of BiH

ABSTRACT

Although a very attractive tourist destination, Bosnia and Herzegovina, unfortunately, owns about 37 km of highway with three or four transport belts, which ranks it in the order of countries with poor traffic system. The construction of Corridor Vc, as part of a network of trans-European road of high rank, would set

up more suitable conditions for development and growth of tourism in the territory of Bosnia and Herzegovina and ensure its connectivity with the rest of the European road network.

Corridor Vc, which consists of fast tracks and highway, would allow foreign and domestic tourists meet all their demands which are placed before the traffic system, as one of the major realizator of tourist movements. This means that fast, safe and smooth transport to certain tourist destinations would be ensured with the highest level of traffic services that can satisfy the transport infrastructure, when it comes to land transport of a state.

1. UVOD

Razvoj savremenog turizma započeo je sredinom 20. stoljeća, kad je u svijetu zabilježeno 25 miliona međunarodnih turističkih dolazaka, a taj broj uvećan je do danas čak trideset puta, što najbolje govori o njegovom dinamičnom razvoju.

Danas u svijetu turizam predstavlja jednu od vodećih privrednih djelatnosti u svim razvijenim zemljama. Također i u zemljama koje se nalaze u tranziciji, kao što je Bosna i Hercegovina, turizam dobija sve značajniju ulogu što je posljedica povećanja broja turističkih kretanja. Naravno turizam, kao i druge privredne i neprivredne djelatnosti, ne može se smatrati zasebnom djelatnošću, već je uslovljen nizom faktora kao što su: turistički potencijali određene zemlje ili regije, saobraćajna infrastruktura date zemlje, ugostiteljski objekti, i drugi brojni faktori koji utiču na turističku privlačnost određene zemlje (regije) kao turističke destinacije.

Razvojem saobraćaja, kako saobraćajne infrastrukture tako i saobraćajnih sredstava, turizam je postao masovniji u cijelom svijetu, što je dovelo i do razvoja različitih vidova turizma. Poznato je da

2. GEOPROMETNI POLOŽAJ BOSNE I HERCEGOVINE

Prometni sistem Bosne i Hercegovine pretežno je orijentisan u smjeru sjever – jug, pa se zbog toga i njeno uspješno povezivanje u evropske i svjetske prometne tokove može ostvariti samo preko teritorije Hrvatske. Geopolitički gledano Bosna i Hercegovina i Hrvatska su prirodni partneri i obje zemlje su zainteresirane za integraciju prema Zapadnoj Evropi. Objе su otvorene prema evropskom okruženju i teže svjetskom globalnom povezivanju. Od posebne je važnosti za Bosnu i Hercegovinu uspostavljanje dobrih prometnih veza sa susjednim i za nas važnim evropskim prostorom. Prometna veza Hrvatske s Bosnom i Hercegovino imat će i ubuduće ključno značenje u povezivanju sjeveroistočnog i jugozapadnog dijela Hrvatske, što će itekako stvarati "povratnu vezu" u povećanju prevoza preko teritorije Bosne i Hercegovine. Ovakvo povezivanje naše zemlje sa republikom Hrvatskom otvara mogućnosti razvoja, međunarodnog, tranzitnog turizma preko teritorije Bosne i Hercegovine.

Slika 1. Geoprometni položaj Bosne i Hercegovine i Hrvatske



Prema definiciji: "Tranzitni turizam je skup odnosa i pojava koje proizilaze iz potrebe putnika tijekom putovanja preko područja koje za njih ne predstavlja ni izvor ni cilj putovanja." Naravno, da bi se iskoristili ovi potencijalni uslovi razvoja ovog vida turizma, neophodno je prije svega osigurati adekvatnu

saobraćaj, kao osnova turističkih kretanja, predstavlja važnu komponentu u realizaciji turističke djelatnosti određene zemlje ili regije, te je iz toga očigledna uloga saobraćaja u razvoju turizma.

Promjena mjesta nahoda jedno je od osnovnih uslova ostvarivanja turističkog putovanja, a kada je u pitanju kopneni prevoz saobraćajna infrastruktura omogućava realizaciju postavljenog cilja. U tom pogledu saobraćaj predstavlja opšti uslov odvijanja turističkog prometa. Zbog ovakve uloge saobraćaja u turističkim kretanjima od ukupne turističke potrošnje na izdatke u transportne usluge u prosjeku se potroši 20-25%. U nekim teorijskim raspravama saobraćaj se javlja kao organizacioni oblik pružanja turističkih usluga.

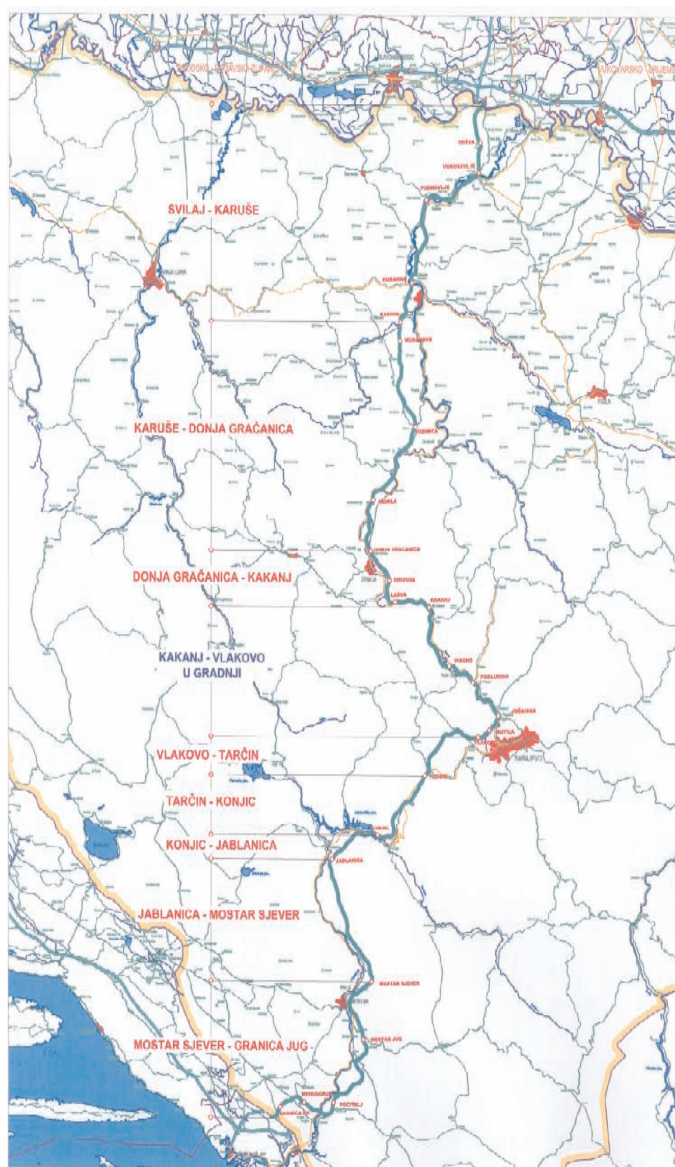
S bozirom na to da Evropljani u svojim turističkim putovanjima se pretežno opredjeljuju na kopneni vid prevoza, kao neke od prioritarnijih determinanti koje utiču na privlačnost određene turističke destinacije može se navesti:

- saobraćajna infrastruktura kao dio mreže evropskih puteva
- saobraćajna sigurnost pri prevozu
- vrijeme provedeno u vožnji
- cijena kao faktor privlačnosti
- turistički potencijali određene države
- ekonomska stabilnost određene države ili regije
- bruto domaći proizvod (BDP) i sl.

Istorijski gledano, željeznički saobraćaj je odigrao ključnu ulogu u razvoju turizma. Razvojni put željeznice od sredine 19. st. do danas obilježen je brojnim promjenama i u tehničko-tehnološkom i u organizacijskom smislu. Kada je u pitanju željeznički saobraćaj u BiH može se slobodno reći da je njegovo stanje na veoma lošem nivou, naročito kada je u pitanju prevoz putnika. Izgradnjom Koridora Vc, koji u sebi sadrži i modernu željeznicu, umnogome bi se povećao kvalitet saobraćajnih usluga kada je u pitanju željeznički saobraćaj.

Cestovni promet nije samo promijenio socijalnu i privrednu strukturu turista te uticao na nastajanje novih vrsta i oblika turizma, vremenska i prostorna kretanja, već je posebno uticao na masovnost turističkih putovanja. Sudionici u turizmu nisu više samo povlašteni, već široki građanski sloj kojem je automobil dostupan svojom cijenom i danas ima ulogu predmeta lične potrošnje. Podaci pokazuju da u Francusku dolazi automobilom 65% inozemnih turista, u Italiju i Hrvatsku preko 75%, a u Austriju, Švicarsku i Njemačku i preko 80%.

Slika 2. Raspored dionica na Koridoru Vc



Danas u Bosni i Hercegovini postoji svega 37 km autoputa, što čini zanemarivu brojku kada je u pitanju njegov uticaj na prevoz putnika (turista). Ako se pogleda Austrija, kao jedna od vodećih turističkih destinacija, vidjet ćemo da ona ima 2.000 km autoputeva, dok Italija ima 7.000 km autoputeva. Ako pogledamo Hrvatsku, koja je 2008.godine imala 1231,2 km autoputeva, očigledno je zaostajanje u pogledu saobraćajne infrastrukture kada je u pitanju cestovni prevoz i njegov uticaj na turistička kretanja. S toga je neophodno posvetiti veliku pažnju strategiji razvoja saobraćaja, što će itekako uticati na privredna, a samim time i turistička kretanja.

saobraćajnu infrastrukturu, koja će omogućiti obavljanje prevoza preko teritorije Bosne i Hercegovine uz najviši nivo kvalitete usluge prevoza, tj. neophodna je izgradnja Koridora Vc, kao drugog najvažnijeg elementa razvoja tranzitnog turizma na području teritorije BiH.

Da bi se obezbijedio optimalan privredni razvoj, što uključuje i turizam, mora i saobraćajni sistem biti optimalan, a samim tim i infrastruktura kao njegov temelj, koja treba da bude tako raspodijeljena i opremljena da može da zadovolji privredne i društvene potrebe uz:

1. najmanje ekonomske izdatke,
2. najbolji kvalitet usluge,
3. racionalne saobraćajne veze sa ostalim područjima zemlje i inostranim zemljama.

Zaostalost našeg saobraćaja na glavnim pravcima međunarodnog značaja dovodi do lošeg korištenja geoprometnog položaja Bosne i Hercegovine u njenom privrednom razvoju, a samim tim i do lošijeg iskorištenja turističkih potencijala naše zemlje.

2. RAZVOJ SAOBRAĆAJNE INFRASTRUKTURE U BOSNI I HERCEGOVINI

U periodu od 1996. godine do danas, investicione aktivnosti u BiH su bile usmjerene na obnovu porušenih objekata i druge vrste ratnih oštećenja na mreži, lokalne rekonstrukcije, te poboljšanje stanja kolovoza. Međutim, stanje saobraćajne infrastrukture se ne može izmijeniti sitnim rekonstrukcijama i parcijalnom modernizacijom, već je neophodno poduzimanje krupnijih poduhvata kao što je izgradnja Koridora Vc, kojim bi se uticalo na promjenu saobraćajne karte BiH.

3. FAKTORI NEPOSREDNOG I POSREDNOG UTJECAJA KORIDORA Vc NA PROSTORNI RAZMJEŠTAJ I TURISTIČKI RAZVOJ

Drumski saobraćaj jedno je od bitnih obilježja savremene civilizacije. Sve dobrobiti ovog fenomena, nažalost, i nadalje plaćaju visokom cijenom nepotrebnog ljudskog stradanja. Kada je u pitanju saobraćaj, odnosno turističko putovanje na određenu destinaciju, jedan od potencijalnih faktora odabira vida prevoza jeste saobraćajna sigurnost, odnosno bezbjednost vozača na cestama. Na cestama u Bosni i Hercegovini u 2006. godini, dogodile su se 35.344 saobraćajne nezgode. U tim nezgodama je poginulo je 414 osoba, što svrstava Bosnu i Hercegovinu u red zemalja sa najvećim brojem poginulih po broju vozilo-kilometara. Drugi podatak, značajan za prognozu udesa i njihovih posljedica na autocesti, jeste da se prosječno smanjenje broja smrtno nastradalih na autocestama zemalja u odnosu na ukupnu mrežu puteva iznosi 60% za jednak broj vozilo-kilometara.

3.1. Utjecaj Koridora Vc na disperziju turista

Izgradnja Koridora Vc, kao dijela mreže trans-evropskih puteva, u mnogome bi se uticala i na disperziju turista u određenim turističkim regijama, te bi se osigurala veća dostupnost udaljenijih mjesta, odnosno turističkih gravitacionih područja. U razvoju turističke privrede trebalo bi ići na koncentraciju manjeg broja lokaliteta i to u području: Travnik, Visokog, Sarajeva, Mostara, Čapljine i Neuma. Na ovim lokalitetima treba formirati turističke centre sa kompleksnom ponudom za šta već postoje skoro sve pretpostavke od prirodnih do stvorenih uslova.

Izgradnja turističkih objekata u regionu Koridora Vc trebala bi se organizovati na dva nivoa. Jedan nivo se odnosi na objekte neposredno uz autoput, a drugi na objekte koji su izvan trase samog autoputa u područjima povoljnim sa stanovišta prirodnih i historijskih vrijednosti gdje je zadržavanja gostiju znatno duže.

Izgradnjom dionice, tačnije dionica, od Mostara do južne granice R. Hrvatske omogućilo bi se povezivanje Hercegovine sa Dalmacijskim dijelovima Hrvatske preko luke Ploče. Kada je u pitanju turizam Bosne i Hercegovine poznato je da se značajan dio turističkih potencijala naše zemlje nalazi u hercegovačkoj regiji, i zbog toga bi izgradnjom dionica Koridora Vc na ovoj relaciji se znatno uticalo na priliv turista iz Dalmacije i Crne Gore.

Kada je u pitanju sjeverni dio Bosne i Hercegovine,

tačnije dionice autoputa od Jošanice do granice sa sjevernim dijelom Hrvatske, može se slobodno reći da u svom turističkom razvoju u budućnosti ima jednake predispozicije kao i južniji dijelovi teritorije Bosne i Hercegovine. Izgradnjom Koridora Vc, te izgradnjom substrukture i drugih magistralnih cesta koje bi povezivale ostale, udaljenije, dijelove sa autoputem u mnogome bi se poboljšala pristupačnost određenih regija, a koje su nezaobilazne u pogledu razvoja turizma.

Izgradnjom brzih pruga na Koridoru Vc, prevoz željeznicom bi omogućio skraćivanje vremena putovanja ovim vidom prevoza za oko četiri puta, što bi uticalo na privlačnost ovog dijela BiH od strane susjednih zemalja.

3.2. Utjecaj Koridora Vc na zaštitu okoliša

Poznato nam je da je saobraćaj jedan od vodećih zagađivača prirodne sredine u industrijskom svijetu, te je stoga potrebno posvetiti pažnju njegovom uticaju na okoliš. Kada je u pitanju turizam, i njegov razvoj, potrebno je napomenuti da pored izgradnje odgovarajuće infrastrukture, kao i saobraćajne infrastrukture, ključ održivog razvoja turizma predstavlja očuvanje turističkih potencijala

Projekat izgradnje autoputa u Koridoru Vc može imati značajan uticaj na okoliš. Primarni uticaji na okoliš, povezani sa izgradnjom autoputa odnose se na:

- emisije u zrak,
- emisije u vode,
- buku,
- odlaganje građevinskog i drugog otpada,
- uticaj na biljni i životinjski svijet,
- uticaji gradnje i emisija na pejzaž, zemljišta u okolini gradnje, kulturno-historijske spomenike, stanovništvo i infrastrukturu.

U julu mjesecu 2003. godine, donesen je Zakon o zaštiti okoliša, koji je usvojen u jedinstvenom tekstu za područje Bosne i Hercegovine i objavljen je u Službenim novinama Federacije BiH br. 33/03. Uz to, u aprilu mjesecu 2004. godine je donesen "Pravilnik o pogonima i postrojenjima za koje je obavezna procjena uticaja na okoliš i pogonima i postrojenjima koji mogu biti izgrađeni i pušteni u rad samo ako imaju okolinsku dozvolu", Prema tom pravilniku, postupak obavezne analize uticaja na okoliš se sprovodi i za saobraćajne infrastrukturne projekte

S obzirom da izgradnja Koridora Vc predstavlja projekat izgradnje evropskih puteva na teritoriji Bosne i Hercegovine, to je u projektu Koridora Vc uključena i studija uticaja projekta na okoliš u kojoj su registrirana i sva područja i objekti koji su na bilo

koji način značajni sa aspekata zaštite biološke i geološke raznolikosti, te očuvanja kulturno-povijesnih vrijednosti prirodnih i izgrađenih sadržaja.

U daljnjim fazama projektiranja trase treba voditi računa o zaštiti pejzaža, odnosno, modeliranju novog pejzaža, kako bi okolina bila interesantna i lijepa, a vožnja ugodna (uz minimiziranje zamora vozača). Uticaj na eko-sistem je detaljno analiziran, te su uvažena ograničenja koja su dali ekolozi.

Cjelokupna problematika analizirana je u okviru nekoliko posebnih cjelina kroz koje su obuhvaćene osnove za istraživanje, karakteristike planiranog autoputa, karakteristike i vrednovanje postojećeg stanja, kompleksna analiza uticaja na životnu sredinu, neophodne mjere zaštite, monitoring i akcioni plan zaštite životne sredine.

3.3 Kapacitet Koridora Vc u funkciji razvoja turizma

Ono što je karakteristično kada je u pitanju saobraćaj i turizam je to da prevoz sa aspekta turizma predstavlja trošak, a ne korist. To ukazuje na to da se prilikom korištenja određenog vida saobraćaja zahitjeva da data saobraćajna infrastruktura pruža visok nivo uslužnosti prilikom njene eksploatacije.

Poznato je da danas u Bosni i Hercegovini saobraćajna infrastruktura ima veoma nizak nivo kvalitete uslužnosti, što se također ogleda i u njenom kapacitetu saobraćajnica. S obzirom da iz godine u godinu dolazi do povećanja broja registrovanih vozila, broja stanovništva i ukupnog povećanja standarda življenja u Bosni i Hercegovini, može se doći do zaključka da postojeća saobraćajna infrastruktura nailazi na sve veći problem vezan za pojavu gužvi i zadržavanja u toku vožnje.

Iz tog razloga prilikom prognoziranja stope porasta saobraćaja treba analizirati socio-ekonomske parametre : demografiju, bruto-domaći proizvod (GDP), i motorizaciju

koji su neophodni za određivanje stopa porasta saobraćaja na identifikovanoj "relevantnoj mreži" i budućoj autocesti u Koridoru Vc u Bosni i Hercegovini.

3.4 Vrijeme putovanja Koridorom Vc

Autoput predstavlja najvišu prometnu klasu puteva. To je put namijenjen isključivo brzom motornom saobraćaju koji se obavlja po fizički razdvojenim jednosmjernim kolovozima, sa najmanje dvije saobraćajne trake za svaki smjer vožnje uz obavezno postojanje zaustavne trake. Na njima vlada režim neprekinutih tokova. Ovaj režim, sa visokim stepenom bezbjednosti, udobnosti i brzine, ostvaruje se

komfortnim projektnim i konstruktivnim rješenjima, uz obaveznu primjenu denivelisanih ukrštaja.

Brzina vožnje je osnovni parametar koji se primenjuje u svim fazama projektnih istraživanja, budući da od nje praktično zavise svi elementi puta. Ona u isto vrijeme predstavlja indikator nivoa usluge. Osnovna želja svih učesnika (turista) u saobraćaju jeste ostvarenje što je moguće većih brzina, jer se time smanjuje vrijeme putovanja.

U nekim zemljama ograničenje brzine na autoputevima je 120 km/h, kao npr. u Srbiji. U Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini je to 130 km/h. Većina država EU ima ograničenje na maksimalno 130 km/h, a izuzetak su pojedine dionice koje su van naseljenih mjesta i na njima se brzina ne ograničava, uglavnom u Njemačkoj. S obzirom da u Bosni i Hercegovini postoji mreža magistralnih puteva koji na određenim dionicama dozvoljavaju brzinu do 50 km/h, izgradnjom Koridora Vc osiguralo bi se znatno skraćivanje vremena putovanja, tj. osigurala bi se dvostruko veća brzina u određenim predjelima.

Izgradnjom Koridora Vc, Bosna i Hercegovina bi dobila autoput evropskog karaktera sa najvišim nivoom uslužnosti u pogledu bezbjednosti prilikom putovanja, uštede u vremenu putovanja, povećanja kapaciteta saobraćaja i drugih elemenata koji utiču na komfor prilikom putovanja. Također, kroz Koridor Vc prolazila bi i željeznička pruga, koja bi umnogome doprinijela razvoju željezničkog saobraćaja, posebno kada je u pitanju prevoz putnika. Ovakav projekat izgradnje puteva, cestovnih i željezničkih, na teritoriji Bosne i Hercegovine doveo bi do veće turističke eksploatacije naše zemlje, tj. do većeg udjela naše zemlje kada je u pitanju međunarodni turizam, što dovodi do aktivnijeg uključivanja u međunarodnu podjelu rada.

ZAKLJUČAK

S obzirom da veliki procenat evropskih turista koriste cestovni prevoz prilikom putovanja na turističke destinacije govori o značaju i ulozi cestovne infrastrukture određene zemlje na razvoju turizma.

Bosna i Hercegovina, iako turistički veoma atraktivna destinacija, nažalost posjeduje oko 37 kilometara autoputa sa tri ili četiri saobraćajne trake, što je svrstava u red zemalja sa lošim saobraćajnim sistemom.

Izgradnjom Koridora Vc, kao dijela mreže trans-evropskih cesta visokog ranga, formirali bi se pogodniji uslovi za razvoj i rast turizma na teritoriji Bosne i Hercegovine, te osiguralo njeno povezivanje sa ostatkom evropske mreže puteva. Koridor Vc, kojeg čine autoput i brza pruga, omogućio bi domaćim i stranim turistima zadovoljavanje svih zahtjeva koji su postavljeni pred saobraćajni sistem, kao jedan od realizatora turističkih kretanja. To znači da bi se osigurao brz, siguran i nesmetan prevoz do određenih turističkih destinacija, uz najviši nivo saobraćajnih usluga koje može da zadovolji saobraćajna infrastruktura kada je u pitanju kopneni prevoz jedne zemlje.

LITERATURA

- [1] Z. Bibanović, Turizam interes Bosne i Hercegovine, Sarajevo, 2006.
- [2] M. Biler, K. Bučar: Osnove turističke geografije, Ekonomski fakultet zagreb, Zareb 2004
- [3] Federacija BIH: Polazne osnove strategije sigurnosti drumskog saobraćaja 2008.-2013.
- [4] <http://www.world-tourism.org/facts/highlights.html> (2005). WTO Facts and Figures - Tourism Highlights.