

Mogućnosti unapređenja nautičkog turizma na rijekama Savi, Dravi i Dunavu u Republici Hrvatskoj

Majić, Marko

Master's thesis / Diplomski rad

2015

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:168182>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-10**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -
Institutional Repository](#)



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

Marko Majić

**MOGUĆNOSTI UNAPREĐENJA NAUTIČKOG TURIZMA NA
RIJEKAMA SAVI, DRAVI I DUNAVU U REPUBLICI
HRVATSKOJ**

DIPLOMSKI RAD

Zagreb, 2015.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

DIPLOMSKI RAD

**MOGUĆNOSTI UNAPREĐENJA NAUTIČKOG TURIZMA NA
RIJEKAMA SAVI, DRAVI I DUNAVU U REPUBLICI
HRVATSKOJ**

**NAUTICAL TURISAM IMPROVEMENT POSSIBILITIES ON
RIVERS SAVA, DRAVA AND DANUBE IN REPUBLIC OF
CROATIA**

Mentor: dr.sc. Tomislav Rožić
Student: Marko Majić, 0135213086

Zagreb, 2015.

Sažetak

Nautički turizam na plovnim putovima u Europi početkom 21. stoljeća doživljava veliki porast, a s time u vezi i u Hrvatskoj se ostvaruje lagani rast te se na plovnim putovima rijeka Save, Drave i Dunava u Republici Hrvatskoj izgrađuju pristaništa za riječne putničke brodove. Od izgradnje prvog pristaništa 2003. godine u Vukovaru broj pristajanja i turista je u konstantom porastu. Analizom i pregledom pristaništa za riječne putničke brodove u Republici Hrvatskoj te usporedbom istih sa pristaništima u drugim europskim državama uviđa se nedostatak u infrastrukturi, opremljenosti, kapacitetima i kvaliteti i razini usluga u hrvatskim pristaništima. U ovom radu prikazano je trenutno stanje putničkih pristaništa na plovnim putovima Republike Hrvatske te su prikazani nedostaci putničkih pristaništa. Prema uzoru na druga europska pristaništa prikazana u ovom radu predložene su promjene u svrhu privlačenja većeg broja turističkih putničkih brodova i turista, te dodatnog dobivanja na vrijednosti plovnih putova u Republici Hrvatskoj

Ključne riječi: putnička pristaništa, nautički turizma na rijekama, plovni putovi

Summary

At the beginning of 21st century nautical tourism on European inland waterways begins an exponential growth, therefore a slight growth is noted in Croatia and passenger docks are being built on the rivers Sava, Drava and Danube in Republic of Croatia. Since the first passenger dock has been built in 2003 at Vukovar the number of dockings and tourist arrivals is constantly increasing. By the analysis and comparisons made with other passenger docks in other European countries shortcomings at Croatian passenger docks that refer to infrastructure, equipment, capacity, quality of the service and the level of service are obvious. In this paper current state of Croatian passenger docks are shown, as well as shortcomings of those passenger docks. Following the example of the passenger docks in other European countries that are shown in this paper, changes are proposed in purpose of increasing inland cruise ships arrivals and tourist arrivals what will result by giving greater significance to Croatian inland waterways.

Keywords: passenger docks, nautical tourism on rivers, inland waterways

Sadržaj

1. Uvod	1
2. Nautički turizam na unutarnjim plovnim putovima	3
2.1. Povijest plovidbe na plovnim putovima u Republici Hrvatskoj.....	4
2.1.1. Povijest plovidbe rijekom Savom	5
2.1.2. Povijest plovidbe rijekom Dravom.....	6
2.1.3. Povijest plovidbe rijekom Dunav	7
3. Značajke infrastrukture namijenjene pristajanju brodova nautičkog turizma na unutarnjim plovnim putovima	10
3.1. Značajke infrastrukture namijenjene pristajanju brodova nautičkog turizma na rijekama Savi, Dravi i Dunavu u Republici Hrvatskoj	13
3.2. Pristaništa za brodove nautičkog turizma na rijeci Savi	13
3.2.1. Županja	14
3.2.2. Slavonski Brod.....	14
3.2.3. Sisak	15
3.3. Pristanište za brodove nautičkog turizma na rijeci Dravi - Osijek	16
3.4. Pristaništa za brodove nautičkog turizma na rijeci Dunav	16
3.4.1. Batina.....	17
3.4.2. Aljmaš	18
3.4.3. Vukovar	18
3.4.4. Ilok.....	22
4. Tehnički i infrastrukturni nedostaci na rijekama Savi, Dravi i Dunavu u Republici Hrvatskoj za pristajanje brodova nautičkog turizma	23
4.1. Pristaništa za riječne putničke brodove u Republici Hrvatskoj	23
4.2. Luke i pristaništa za riječne putničke brodove u drugim zemljama ..	26
4.2.1. Putničko pristanište Luke Beograd	27
4.2.2. Putničko pristanište Luke Passau	28

4.2.3.	Putničko pristanište Luke Regensburg	29
4.3.	Usporedba pristaništa u Republici Hrvatskoj s pristaništima i lukama drugih zemalja na rijeci Dunav i njenim pritokama	31
5.	Moguća tehnička i infrastrukturna poboljšanja na rijekama Savi, Dravi i Dunavu u Republici Hrvatskoj u svrhu privlačenja brodova nautičkog turizma.....	32
5.1.	Pristaništa pogodna za putničke terminale	33
5.1.1.	Putnički terminal Sisak	33
5.1.2.	Putnički terminal Osijek.....	36
5.1.3.	Putnički terminal Vukovar.....	38
5.2.	Pristaništa pogodna za usputna stajališta.....	39
5.2.1.	Pristanište Batina.....	39
5.2.2.	Pristanište Aljmaš	39
5.2.3.	Pristanište Ilok	40
5.2.4.	Pristanište Županja.....	41
5.2.5.	Pristanište Slavonski Brod	41
6.	Zaključak	43
	Literatura	45
	Popis slika	47
	Popis tablica.....	49

1. Uvod

Početak 21. stoljeća nautički turizam na unutarnjim plovnim putovima doživljava procvat, i od tada je broj turističkih kružnih putovanja na unutarnjim plovnim putovima konstanto u porastu. Najzastupljenije tržište krstarenja europskim rijekama je na rijekama: Dunav i pritokama, Rajna i pritokama, kanalom Rajna-Majna-Dunav te nizozemskim plovnim putovima. Plovni putovi Republike Hrvatske spadaju pod Dunavski sliv te se time nalaze na pogodnom tržištu za nautički turizam na unutarnjim plovnim putovima. Godine 2003. počinju s radom pristaništa u Vukovaru i Iloku na rijeci Dunav, nedugo zatim 2009. godine i grad Osijek dobiva pristanište za putničke brodove na rijeci Dravi a iste godine uplovljava i prvi riječni putnički brod za kružna putovanja u grad Sisak te se time oživljava putnički promet na rijekama Savi i Dravi.

Iako trenutno riječna pristaništa za turističke putničke brodove ostvaruju vrlo dobre rezultate i konstanto bilježe porast u broju pristajanja i broju putnika, usporedbom sa nekim drugim pristaništima na rijeci Dunav uviđamo kako postoji dosta mogućnosti za tehnička i infrastrukturna unapređenja samih pristaništa i povećanje broja i poboljšanje usluga koje pružaju pristaništa za riječne putničke brodove u Republici Hrvatskoj. Svrha diplomskog rada je utvrđivanje sadašnjeg stanja putničkih pristaništa na rijekama Savi, Dravi i Dunavu; te usporedba hrvatskih pristaništa sa drugim pristaništima za riječne putničke brodove u zemljama Europe. Cilj diplomskog rada je odrediti minimalne tehničke i infrastrukturne uvjete koji bi zadovoljili potrebe nautičkog turizma na plovnim putovima rijeka Save, Drave i Dunava te poboljšali kvalitetu usluge i približili se standardu drugih europskih pristaništa.

Diplomski rad pod naslovom *Mogućnosti unapređenja nautičkog turizma na rijekama Savi, Dravi i Dunavu u Republici Hrvatskoj* podijeljen je u šest cjelina:

1. Uvod
2. Nautički turizam na unutarnjim plovnim putovima
3. Značajke infrastrukture namijenjene pristajanju brodova nautičkog turizma na unutarnjim plovnim putovima

4. Tehnički i infrastrukturni nedostaci na rijekama Savi, Dravi i Dunavu u Republici Hrvatskoj za pristajanje brodova nautičkog turizma
5. Moguća tehnička i infrastrukturna poboljšanja na rijekama Savi, Dravi i Dunavu u Republici Hrvatskoj u svrhu privlačenja brodova nautičkog turizma
6. Zaključak

U drugom poglavlju izložene su karakteristike i opisano je tržište nautičkog turizma na unutarnjim plovnim putovima. Također opisana je povijest plovidbe na rijekama Savi, Dravi i Dunavu te počeci putničke plovidbe, održavanje, uređivanje i međunarodni status plovnih putova u Republici Hrvatskoj kroz povijest.

Značajke infrastrukture namijenjene pristajanju brodova nautičkog turizma i značajke pristaništa za iste u Republici Hrvatskoj navedene su u trećem poglavlju rada.

U četvrtom poglavlju rada navedeni su nedostaci pristaništa za riječne putničke brodove na turističkim putovanjima u Republici Hrvatskoj, zakonski propisi za luke nautičkog turizma u Republici Hrvatskoj te je dan pregled tehničkih i infrastrukturnih značajki putničkih terminala u gradovima Beograd, Passau i Regensburg na rijeci Dunav za usporedbu sa pristaništima u Republici Hrvatskoj.

U petom poglavlju predložena su moguća tehnička i infrastrukturna poboljšanja koja omogućuju razvoj i unapređenje riječnog nautičkog turizma na plovnim putovima rijeka Save, Drave i Dunav u Republici Hrvatskoj.

Zaključna razmatranja s aspekta trenutnog stanja putničkih pristaništa u Republici Hrvatskoj i mogućih poboljšanja istih iznesena su u posljednjem poglavlju rada. Također dani su mogući pozitivni rezultati unapređenja pristaništa za riječne putničke brodove, isto tako predloženo je uređenje zakonskih i pravnih regulativa kao preduvjet za daljnji razvoj i unapređenje.

2. Nautički turizam na unutarnjim plovnim putovima

Krstarenja rijekama zastupljena su po čitavom svijetu, na svim kontinentima, i iz godine u godinu privlače sve veći broj putnika, kojima se prilagođava ponuda. Prema podacima iz 2007., svjetska flota za krstarenje rijekama imala je 575 brodova i kapacitet od 77.413 ležaja u putničkim kabinama, što je povećanje od 9% s obzirom na broj brodova i 14% kapaciteta u usporedbi s 2005. (528 brodova sa 67.874 ležaja u putničkim kabinama), ili 115% i 117% u usporedbi s 2001. (267 brodova s 35.570 ležaja u putničkim kabinama). Promatrajući tržišni udio, uočava se nadmoć europskoga i afričkog kontinenta.¹

U ovom je kontekstu zanimljivo navesti i stanje flote za pomorska krstarenja. Prema podacima iz 2007. godine, svjetska flota za pomorska krstarenja ima 277 brodova s 338.000 ležaja i prosječnim kapacitetom od 1.222 ležaja.²

Ponuda krstarenja rijekama zastupljena je po cijeloj Europi. Međutim, krstarenja Dunavom i pritocima, Rajnom i pritocima, kanalom Rajna – Majna – Dunav te nizozemskim vodnim putovima čine skoro polovicu ukupnog tržišta (48%)³. Slijede zatim rijeke bivšega Sovjetskog Saveza, gdje je glavna kapaciteta na rijeci Volgi, uglavnom na potezu između Moskve i Sankt Peterburga, a imaju obilježje izrazite sezonalnosti (odvijaju se u razdoblju od 17 tjedana, od konca mjeseca svibnja na dalje). Uz rijeku Volgu, znatan je broj krstarenja i na rijeci Dnjeper u Ukrajini, te na drugim ruskim vodnim putovima. Zasebna, manja skupina krstarenja su francuskim vodnim putovima, ponajprije rijekom Rhonom s pritocima te rijekom Senom. Četvrtu skupinu formiraju različiti sjevernoeuropski vodni putovi među kojima prevladava rijeka Elba, a odredište znatnog broja brodova su i kanali sjeverne Europe, kanal Gota u Švedskoj, kanal Saimaa u Finskoj, nizozemski kanali i Kaledonski kanal u Škotskoj.⁴

¹Lloyd`s Cruise International, Issue 53, 2001, 42., Lloyd`s Cruise International, Issue 77, 2005, 32. i Lloyd`s Cruise International, Issue 90, 2007/2008, 41.

²Shipping Statistics and Market Riview, Vol. 51, No. 8/2007, 39.

³Shipping Statistics and Market Riview, Vol. 51, No. 8/2007, 39.

⁴Shipping Statistics and Market Riview, Vol. 51, No. 8/2007, 39.

Krstarenja europskim rijekama obilježava sezonalnost s koncentracijom uglavnom na razdoblje od osam mjeseci u godini, od ožujka, ili travnja, do studenoga, u trajanju od prosječno osam dana.⁵ Najposjećenije luke nautičkog turizma i riječna pristaništa za turističke putničke brodove na kružnim putovanjima nalaze se u gradovima sa bogatom turističkom ponudom i glavnim gradovima država smještenim na rijekama.

2.1. Povijest plovidbe na plovnim putovima u Republici Hrvatskoj

Hrvatske plovne rijeke ukupno su duge 787,1 km (Dunav 137,5 km, Drava 198,6 km, Sava 446 km, Kupa 5 km), od toga 539,7 km uvršteno je u mrežu europskih vodnih putova po AGN⁶-u (Dunav 137,5 km, Drava 22 km, Sava 380,2 km).



Slika 1. Plovni putovi u Republici Hrvatskoj

Izvor: www.riversoftheworld.nl/atlas, kolovoz 2015.

Prvi hrvatski parobrod zaplovio je Dunavom 1817. godine, a Prvo dunavsko parobrodarsko društvo utemeljeno je u Osijeku 1822. godine. Osim Dravom i Dunavom, sredinom 19. stoljeća parobrodski se promet odvijao i Savom. U drugoj polovici istog stoljeća Hrvatska je imala mnogobrojna parobrodarska društva. Potisnice su u promet uvedene 1965. godine. Najveći promet bio je ostvaren 1980.

⁵Prema podacima iz Lloyd`s Cruise International (2005), op. cit., 34.

⁶AGN - Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja

godine, kada je iznosio 5,48 mil. t (7,7% ukupnog kopnenog prometa). Danas je najznačajniji međunarodni promet Dunavom, dravski promet ponajviše se odvija na 22 km dugome dijelu između Dunava i Osijeka, a savski na dijelu između Slavenskoga Broda i Siska. Za plovne putove skrbi država, a prijevozna su društva privatna. Glavne su luke Vukovar, Osijek, Slavonski Brod i Sisak.

2.1.1. Povijest plovidbe rijekom Savom

Razvojem suvremenog brodarstva, odnosno pojavom prvih parobroda, pojavila se potreba za regulacijom rijeke Save. 1834. godine parobrod „Sophia“ u vlasništvu Francuza (60 KS i 300 t nosivosti) uplovljava u Savu sa zadaćom ispitivanja plovidbenih uvjeta da bi 11. rujna 1838. godine isti parobrod uplovio u Sisak. Četiri godine kasnije već je deset parobroda bečkog Dunavskog Lloyd plovilo između Beča i Siska, a prvi je hrvatski parobrod „Florisdorf“ kupljen u srpnju 1844. godine. Parobrod „Florisdorf“ krenuo je iz Beča 21. kolovoza 1844. i stigao u Sisak 8. rujna 1844. godine. Dan kasnije parobrod je promijenio ime u „Sloga“. Bio je to prvi hrvatski parobrod uopće, uključujući i riječne i morske parobrode (prvi hrvatski morski parobrod „Hrvat“ zaplovio je tek 1879. godine). Na redovnoj putničkoj liniji „Sloga“ je plovila 1. i 15. u mjesecu nizvodno od Siska u Zemun, a 6. i 21. u mjesecu uzvodno od Zemuna prema Sisku. No „Sloga“ je samo godinu kasnije, 14. rujna 1845. godine, doživjela havariju kod mjesta Bošnjaci i potonula. U samo sedam dana nakon havarije „Sloge“, u sisačku luku je uplovio parobrod „Carl“ bečkog Dunavskog Lloyd koji dobiva isključivo pravo plovidbe na rijeci Savi. Godine 1846. parobrod „Panonija“ uplovio je u Savu i pristao u Sisku. U siječnju 1856. godine pristupilo se regulaciji Save te je stvorena mješovita austrijsko-turska komisija obzirom da je desna obala bila pod turskom vlasti.

Ozbiljniji radovi na regulaciji Gornje Save, radi osposobljavanja za komercijalnu plovidbu, počeli su još davne 1871. godine i uz manje prekide traju i danas. Godine 1877. stavljene su i prve kilometarske oznake od Siska do Zemuna. Tehnološka revolucija u brodarstvu počinje izumom motora sa unutarnjim izgaranjem koji se 1912. godine počinje koristiti i na rijekama. Nakon 1. svjetskog rata nastavlja se sa regulacijom i rijeka Sava postaje plovna do Rugvice, također Pariškim

ugovorom 1921. godine tadašnjoj novoformiranoj državi Srba, Hrvata i Slovenaca pripada veliki broj njemačkih i austrougarskih brodova, te postaje prva po veličini riječne flote na podunavlju.

Od kraja 1. svjetskog rata do raspada SFRJ⁷ tok rijeke Save bio je od iznimne važnosti, 1952. godine sjedište Dunavskog Lloydja preseljeno je u Sisak. Sredinom 50-tih godina započinje obnova dotrajale flote putničkih i teretnih brodova. Prosječna starost putnički brodova iznosila je 60 godina, dok je prosječna starost tegljača i teglenica iznosila 40 godina. Osamdesetih godina nakon obnove flote dolazi do značajnog povećanja vučnih i potisnih kapaciteta te transport rijekom Savom dostiže svoj maksimum.

Zbog ratnih događanja i raspada bivše SFRJ, devedesetih godina prošlog stoljeća došlo je do potpunog prekida plovidbe i bilo kakvog značajnijeg održavanja plovnog puta. Do tada rijeka Sava je imala nacionalni režim plovidbe, a stranim se plovilima dozvoljavala plovidba uz posebno odobrenje. Nakon normalizacije odnosa na ovim prostorima došlo je do djelomične obnove plovidbe, ali samo za brodove pribrežnih država što je objektivno predstavljalo problem za daljnji razvoj ovog vida prometa. Potpisivanjem Okvirnog sporazuma o slivu rijeke Save i Protokola o režimu plovidbe uz Okvirni sporazum 2002. godine, na rijeci Savi proglašen je međunarodni režim plovidbe. Istodobno su započele značajne, usklađene aktivnosti na obnovi plovnog puta i harmonizaciji propisa u slivu rijeke Save koji prate područje unutarnje plovidbe.

2.1.2. Povijest plovidbe rijekom Dravom

Prema povijesnim zapisima plovidba Dravom obavljala se već u rimsko doba. U 3. stoljeću tadašnja Mursa (današnji Osijek) bila je sjedište dunavske rimske flote i admirala te flote. Trgovište i riječno pristanište u Osijeku spominje se i u srednjem vijeku kao i za vrijeme i poslije turske najeze (1526. godine – 1687. godine). Promet rijekom Dravom svoj veliki rast doživljava u 18. stoljeću. U Osijeku je osnovan lađarski ceh čiji su članovi, prema utvrđenom cjeniku, prevozili lađama robu u odredišta na Dravi, Dunavu, Tisi i Savi. Već tada je riječna djelatnost na Dravi bila

⁷Savezna Federativna Republika Jugoslavija (SFRJ)

izvor prihoda mnogim građanima Osijeka, pogotovo donjograđanima nastanjenim uz njezinu obalu koji su bili vodeničari, ribari i lađari. Taj dio obale nazivao se Sušara po sušenju ribe i ribarskih mreža na obali Drave. Godine 1817. u Osijeku Antun Bernard osniva Parobrodarsko društvo koje je sagradilo parobrod „CAROLINA“. On je plovio na liniji Osijek – Budimpešta – Beč. Od 19. ožujka 1843. godine Osijek je, parobrodom „Franjo Karlo“ Dunavskog Loyda, povezan stalnom brodskom linijom sa Budimpeštom i Bečom, koja je u početku bila teretna, ali nedugo zatim i putnička linija. Od sredine 19. stoljeća uspostavljena je stalna parobrodaska veza Dravom na relaciji Osijek – Aljmaš i Osijek – Donji Miholjac – Barcs.

Razvoju riječnog prometa pogodovala je činjenica da do 70-tih godina 19. stoljeća na području Slavonije nema izgrađenih željezničkih pruga. Tako je poznat plovni put pod imenom „Saltz Weg“ kojim se iz zapadne Njemačke, Dunavom i Dravom dovozila sol. Kako se ta sol istovarivala i skladištila ispod gornjogradske crkve sv. Roka tako je taj prostor nazvan Solarski trg te je do danas zadržao to ime. Kao što je to razvidno iz svega navedenog Drava je još za vrijeme Austro-Ugarske bila međunarodni plovni put od ušća u Dunav „0-ti km“ pa sve do Barcsa (151 km). Ovaj status plovnosti zadržala je sve do 1941. godine. Gubitkom statusa međunarodnog plovnog puta u duljini od 151 km, Drava gubi prometno značenje, neodržava se više njezin plovni put te se iz godine u godinu smanjuje duljina njezine plovnosti. Tek se 1975. godine Dravi, odlukom tadašnjih vlasti, vraća status međunarodnog plovnog puta od ušća u Dunav do Osijeka.

2.1.3. Povijest plovidbe rijekom Dunav

Rijeka Dunav duga je 2.880 km od kojih je plovno 2.400 km, druga je po veličini u Europi te ujedno i jedna od najprometnijih rijeka u Europi. Na dunavskom području razvile su se neke od najstarijih civilizacija, te je rijeka Dunav bila poveznica između Srednje Europe i Jugoistočne Europe. Već u 7. stoljeću pr. Kr. grci su od Crnog mora doplovili do današnje granice Srbije i Rumunjske. Njegov tok prolazi kroz nekoliko zemalja i završava u Crnom moru. Plovidba Dunavom počela je rano, još u doba Rimljana, kada se prijevoz rijekom obavljao s pomoću stočne i ljudske snage. Dunav je kroz povijest korišten i kao vojni put te su mnoge vojske koristile Dunav kao ulaz u Europu. U to vrijeme Dunav ima veliku trgovačku i vojnu

važnost. U vrijeme Križarskih ratova u 11. stoljeću Dunavom je putovala križarska vojska od Regensburga do Beograda, da bi samo tristo godina nakon toga turska vojska iskoristila taj put samo u suprotnom smjeru.

Pojavom prvoga parnog broda u 19. stoljeću, ekonomska važnost Dunava se povećava. Pojava parnih brodova na Dunavu povukla je za sobom i niz pratećih djelatnosti, npr. brodogradnju i graditeljstvo. Pored ostalog, Dunav je bio prvi plovni put na kojem je plovidba bila uređena međunarodnim ugovorima. Sloboda trgovačke plovidbe za sve zemlje i zastave koja je proklamirana na Bečkom kongresu 1815. godine potvrđena je donošenjem prvog međunarodnog Dunavskog režima, koji je kao europski zakon, potpisan od strane velikih sila 1856. godine. Međunarodni režim Dunava danas je uređen Dunavskom konvencijom iz 1948. godine i osnivanjem Dunavske komisije u Budimpešti, koju u odnosu na prijašnju Dunavsku komisiju sačinjavaju samo priobalne zemlje.

Plovidba Dunavom regulirana je principom slobodne plovidbe. Dunav je 1878. godine na Berlinskom kongresu proglašen međunarodnom rijekom, pa je državama koje izlaze na Dunav nametnuta međunarodna nadležnost. No budući da je, nakon tog sporazuma, slijedilo razdoblje svjetskih ratova i raspada država koje su sudjelovale na Berlinskom kongresu, godine 1948. u Beogradu je održana Dunavska konferencija, gdje je potpisana Konvencija o slobodnoj plovidbi (trgovačkoj). Tim sporazumom precizno su utvrđena pravila plovidbe Dunavom, kao i način obavljanja svih radova koji su u službi održavanja dunavskoga plovnog puta. Posebnu važnost Dunav dobiva nakon izgradnje kanala Rajna-Majna-Dunav, čime se dodatno povećao obujam riječnog prometa, danas on iznosi oko 300 milijuna tona tereta godišnje.

U novijoj povijesti Dunav postaje atraktivan za brodove nautičkog turizma na rijekama, tj. riječnih brodova za kružna putovanja. Kako Dunav prolazi kroz neke od najpoznatijih Europskih prijestolnica zanimljiv je turistima koji žele upoznati Europu. Neki od poznatijih gradova su Linz, Beč, Bratislava i Budimpešta koji su ujedno i najposjećeniji gradovi. Kroz raniju povijest do sada 80% riječnih krstarenja odvijalo se na Dunavu uzvodno od Budimpešte, te je samo 20% riječnih krstarenja uključivalo tok Dunava nizvodno od Budimpešte prema Hrvatskoj i Crnom moru. Uz

nedavni razvoj riječnog nautičkog turizma u Hrvatskoj i Srbiji taj trend se polako mijenja.⁸

⁸Shipping Statistics and Market Review, Vol. 51, No. 8/2007, 39.

3. Značajke infrastrukture namijenjene pristajanju brodova nautičkog turizma na unutarnjim plovnim putovima

Oko pojma pristaništa postoje različita mišljenja. Neki autori pod pojmom pristaništa smatraju luku unutrašnje plovidbe, dakle riječnu luku neovisno o opsegu djelatnosti i funkciji koju takvo pristanište (luka) ima. Međutim, pristanište ne bi trebalo vezivati isključivo za riječne luke jer se radi o pojmu koji se koristi i na moru (npr. trajektno pristanište). U tom kontekstu bitna je namjena i funkcija pristaništa koje je, za razliku od luke, manjeg opsega i najčešće ima samo funkciju prihvata i zaštite broda. Dakle, riječno pristanište dio je vodnog puta i s njim neposredno povezani kopneni prostor koji je namijenjen i opremljen za pristajanje, sidrenje i zaštitu plovila. Pristanište je uži pojam od luke i ne bi ga trebalo vezivati isključivo uz riječni promet.⁹

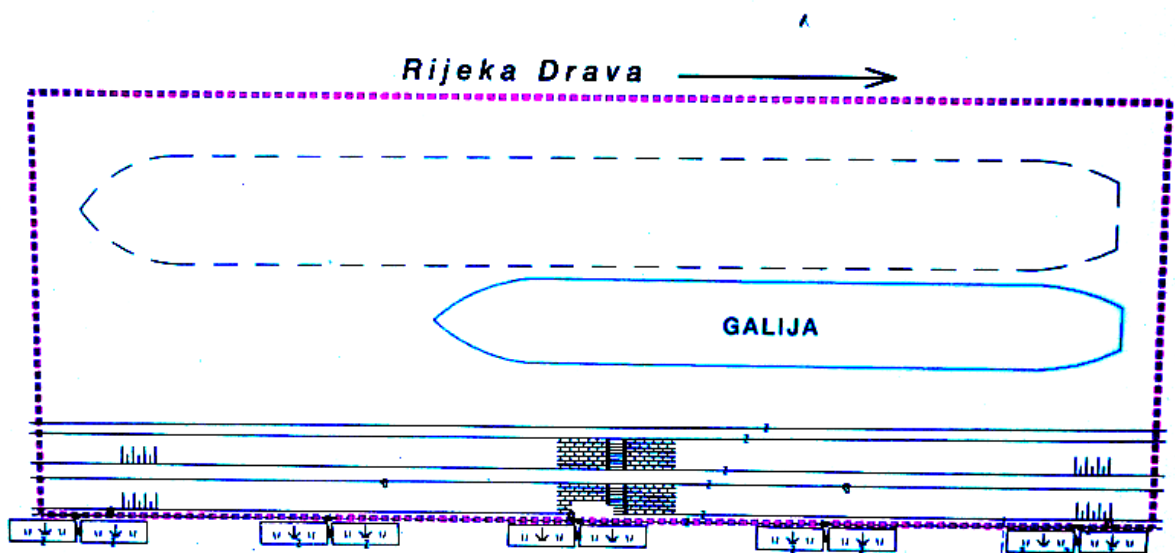
Osnovnu infrastrukturu namijenjenu pristajanju brodova nautičkog turizma unutarnjim plovnim putovima, tj. riječnih putničkih brodova čine:

- operativna obala
- uređeni pristan
- uređeno sidrište
- privezišta

Operativna obala pristaništa može biti izvedena kao okomita obala i kosa obala. Pristaništa kod kojih brodovi pristaju uz samu obalu rijeka su uglavnom izvedena kao ravne obale, pristaništa sa ravnom obalom kod kojih brodovi pristaju i uz samu obalu izvode se tamo gdje je to moguće s obzirom na amplitude riječnog vodostaja. Pristaništa kod kojih je operativna obala izvedena kao kosa obala u pravilu posjeduju plutajući pomoćni plovni objekt namijenjen za pristajanje plovila koji je privezan uz obalu te spojen s obalom putem mosta za prelazak putnika na samu obalu. Plutajući pomoćni objekti namijenjeni za pristajanje brodova mogu biti izvedeni u obliku pontona ili preuređenog i prenamijenjenog broda kao što je slučaj u Republici Hrvatskoj.

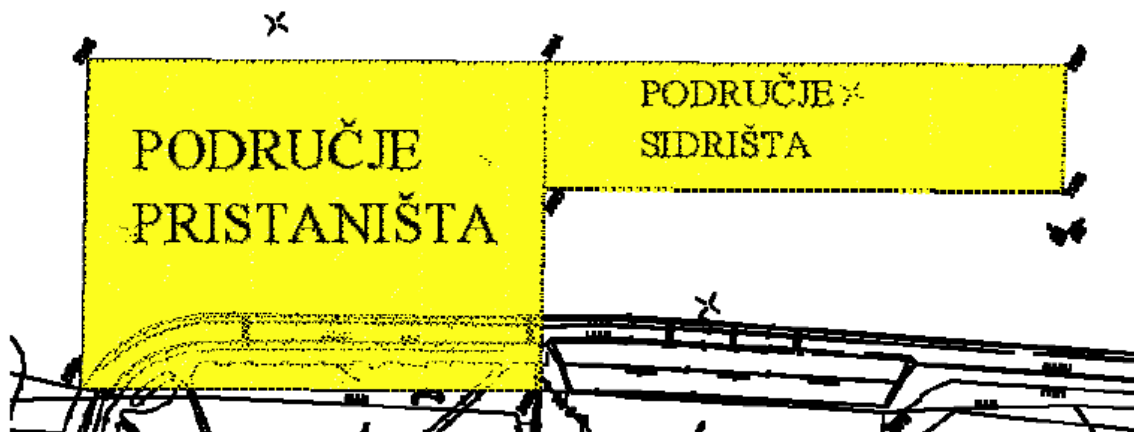
⁹ Grubišić N. (2011.): Specifičnost tehnoloških procesa u riječnom prometu, Pomorski zbornik 46, Pomorski fakultet u Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, str. 11-37

Uređeni pristan je vodeni prostor uz rub operativne obale na kojem brod može biti sigurno vezan i obavljati ukrcaj ili iskrcaj ljudi. Pristan se može nalaziti uz obalu ili uz pomoćni plutajući objekt namijenjen pristajanju brodova. O duljini pristana i broju vezova ovisi i kapacitet luke. Prema današnjim potrebama ukoliko je pristan uz samu obalu rijeke potrebna duljina za vez jednog broda je oko 135 m kolika je i duljina najdužih riječnih putničkih brodova koji plove na rijeci Dunav. Ukoliko je pristan uz pomoćni plutajući objekt može biti i kraći od duljine broda ali mora posjedovati dovoljnu čvrstoću kako bi brod mogao biti sigurno vezan uz njega, te izdržati sile koje se javljaju pri doticaju sa samim brodom.



Slika 2. Prikaz putničkog pristaništa u Osijeku
Izvor: vlastita fotografija informativne table u pristaništu Osijek

Uređeno sidrište je prostor u akvatoriju pristaništa namijenjeno za sidrenje i zadržavanje brodova koji čekaju na pristanak. Potrebno je osigurati prostor na rijeci u blizini pristaništa gdje se brodovi mogu sigurno usidriti dok čekaju na pristanak.



Slika 3. Prikaz područja pristaništa i područja sidrišta putničkog pristaništa u Vukovaru

Izvor: Vlada Republike Hrvatske (2008.), Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske (za razdoblje 2009. – 2016. godine), Zagreb,

Privezište je naprava na obali koja služi da vezivanje brodova brodskim konopima. Potrebno je osigurati dovoljan broj privezišta kako bi brod za vrijeme stajanja na pristaništu mogao biti sigurno vezan kako bi se sigurno i nesmetano obavijao ukrcaj i iskrcaj ljudi. Privezišta se mogu nalaziti na samoj operativnoj obali ili na pomoćnim plutajućim objektima namijenjenim za pristajanje broda.

Pored osnovne infrastrukture namijenjene za pristajanje brodova pristaništa u drugim zemljama Europe sadrže brojne dodatne građevine i dodatnu infrastrukturu u svrhu pružanja kvalitetnijih usluga kako brodarima tako i putnicima tj. turistima. Pod dodatnom infrastrukturom koju posjeduju sva pristaništa u zemljama zapadne Europe podrazumijevaju se priključci za električnu energiju tj. na električnu mrežu, pitku vodu tj. priključak na vodovodnu mrežu i priključak za odvod tj. priključak na kanalizacijsku mrežu. U većini pristaništa za vrijeme stajanja brodovi moraju biti spojeni na navedene priključke. U Republici Hrvatskoj navedenim priključcima opremljena su pristaništa u Vukovaru i Iloku dok je na pristaništu u Sisku dostupan priključak za električnu energiju. Dodatne građevine pristaništa koriste za smještanje raznih službi i raznih ugostiteljskih i trgovačkih objekata.

3.1. Značajke infrastrukture namijenjene pristajanju brodova nautičkog turizma na rijekama Savi, Dravi i Dunavu u Republici Hrvatskoj

Pristaništa za brodove nautičkog turizma na rijekama u Republici Hrvatskoj najčešće su izvedena samostalno, odvojeno od luke u blizini centra naselja i gradova. Većina pristaništa posjeduje samo osnovnu infrastrukturu namijenjenu pristajanju brodova. Osnovnu infrastrukturu za pristajanje brodova nautičkog turizma na rijekama u Republici Hrvatskoj najčešće čine izgrađena operativna obala u duljini od oko 100 metara na kojoj se nalazi vez sa privezištima. U zadnjih nekoliko godina uvodi se praksa izgradnje plutajućih pristaništa kao što su restoran „Galija“ u Osijeku, preuređeni brod u Vukovaru i pontonska pristaništa u Aljmašu, Batini i Iloku.

U većim hrvatskim gradovima izrađeni su idejni planovi za unaprjeđenjem riječnih putničkih pristaništa, tako je u Slavonskom Brodu započet projekt „Brodskavrata riječnih putnika“. Pristaništa na rijeci Dunav prva su uređena te sva pristaništa posjeduju uređenu, čvrstu operativnu obalu te privez u obliku pontona ili prenamijenjenog broda uz koji pristaju putnički brodovi. Na rijeci Dravi trenutno postoji jedno pristanište u Osijeku sa prenamijenjenim brodom koji služi kao pristanište za brodove nautičkog turizma. Na rijeci Savi riječni putnički brodovi pristaju uz riječnu obalu u Županji, Slavonskom Brodu i Sisku te usputna stajališta duž obale rijeke Save.

3.2. Pristaništa za brodove nautičkog turizma na rijeci Savi

Na plovnom putu rijeke Save na području Republike Hrvatske postoji nekoliko pristaništa za brodove nautičkog turizma, nažalost trenutno niti jedno putničko pristanište na rijeci Savi ne posjeduje infrastrukturu za pristanak riječnih „kruzera“¹⁰ već brodovi improvizirano pristaju uz obalu, gradske šetnice i slično. Iznimka je pristanište u Sisku gdje je 2013. godine postavljen ponton kako bi brodovi mogli lakše pristajati.

¹⁰Kruzer – putnički brod na kružnom putovanju

3.2.1. Županja

Pristanište u Županji je improvizirano pristanište bez infrastrukture uz gradsku šetnicu, za sada u Županji od 2009. godine, kada je morao pristati zbog niskog vodostaja, redovito pristaje Francuski riječni kruzer „Viktor Hugo“ koji svake godine iz Budimpešte plovi do Siska.

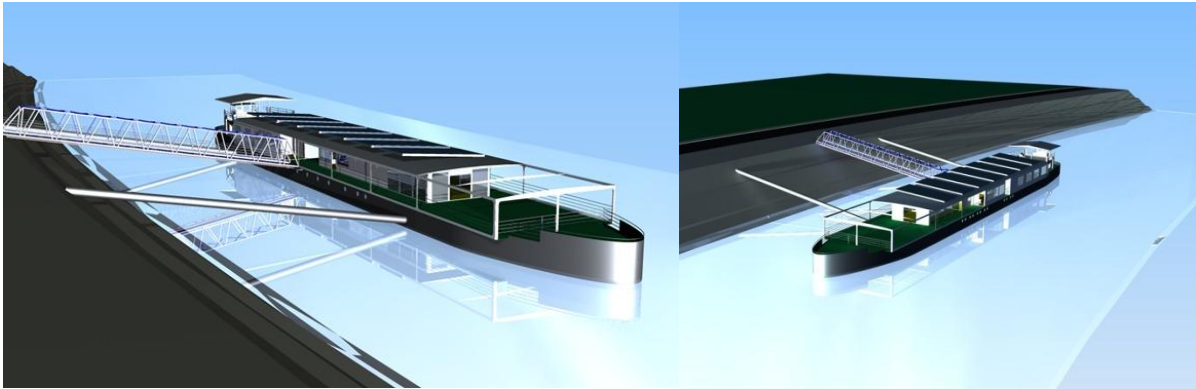
3.2.2. Slavonski Brod

Trenutno Luka Brod u Slavanskom Brodu ne posjeduje gotovo nikakvu infrastrukturu za pristanak riječnih putničkih brodova već brodovi pristaju uz zemljanu obalu rijeke Save (slika 1.) te se putnici putem metalnog mosta iskrcavaju na obalu.



Slika 4. Riječni kruzer „Viktor Hugo“ privezan uz obalu u Slavanskom Brodu
Izvor: <http://www.24sata.hr/news/atrkacija-u-sl-brodu-stigao-je-mocni-kruzer-viktor-hugo-372569>, lipanj 2015.

Luka Brod kupila je polovni brod za prijevoz nafte i naftnih derivata dužine 72 i širine 10,2 metra te na njemu namjerava napraviti radne uvjete za: Carinu, Pograničnu policiju, Lučku upravu, Kapetaniju, Turističku zajednicu sa suvenirnicom, učionicu s četrdesetak mjesta, salu za sastanke za pedesetak ljudi i jedan manji ugostiteljski objekt, čiji bi vlasnik imao status približan statusu domara. Projekt je pokrenut pod nazivom „Riječna porta“. (slika 2.)



Slike 5. i 6. Prikaz 3D modela riječnog pristaništa u Slavenskom Brodu
 Izvor: http://www.sbplus.hr/slavonski_brod/gospodarstvo/turizam/brodska_vrata_rijec_nih_putnika.aspx#.VcW5p_Ptmko, lipanj 2015.

3.2.3. Sisak

Luka Sisak trenutno nema adekvatnu infrastrukturu pristaništa za pristanak brodova riječnog nautičkog turizma, u početku brodovi su pristajali uz lijevu obalu rijeke Kupe u samom centru grada Siska, te zbog uskog plovnog puta moraju ploviti unatrag do ušća rijeke Kupe u rijeku Savu kako bi se brod mogao okrenuti. 2013. godine postavljen je ponton uz zemljanu obalu rijeke Kupe kako bi brod mogao pristati uz njega. S operativne obale, koja je ujedno i gradska šetnica osiguran je priključak za električnu energiju.



Slika 7. Riječni kruzer „Victor Hugo“ privezan uz ponton u Sisku (rijeka Kupa), 2015.
 Izvor: <http://www.sisak.info/u-sisku-pristao-kruzer-victor-hugo-26-svibnja>, kolovoz 2015.

3.3. Pristanište za brodove nautičkog turizma na rijeci Dravi - Osijek

Na rijeci Dravi za sada postoji samo jedno pristanište za brodove riječnog turizma, točnije riječne „kruzere“, a to je pristanište u Osijeku. Pristanište se nalazi u centru grada Osijeka, stotinjak metara od glavnog trga. Pristanište je izvedeno u obliku prenamijenjenog broda koji je ujedno i restoran. Restoran „Galija“ 2009. godine dobio je još jednu funkciju, funkciju pristaništa za riječne „kruzere“. Kako brod već služi kao restoran priključen je na električnu, vodovodnu i kanalizacijsku mrežu ali pristanište nije opremljeno priključcima za brodove koji pristaju uz njega. Godine 2009. ojačan je trup broda te su ugrađene rampe i sa druge strane broda na koju pristaju riječni kruzeri. Također na pristaništu se obavlja i carinska kontrola putnika. Godine 2014. u Osijeku je pristalo 50 riječnih kruzera s ukupno 5.404 putnika



Slike 8. i 9. Pristanište za riječne putničke brodove u Osijeku– restoran/pristanište „Galija“

Izvor: <http://img837.imageshack.us/img837/151/osijek0210201010.jpg>, srpanj 2015.

3.4. Pristaništa za brodove nautičkog turizma na rijeci Dunav

Na rijeci Dunav postoje četiri pristaništa za brodove nautičkog turizma i smještene su na slijedećim lokacijama: Batina, Aljmaš, Vukovar i Ilok. Pristaništa na rijeci Dunav su izvedena u obliku plutajućih pristaništa, u Batini, Aljmašu i Iloku u obliku pontona privezanih krutim vezom uz uređenu obalu i u obliku preuređenog broda namijenjenog za pristanak brodova u Vukovaru. Pristaništa na rijeci Dunav su i najprometnija pristaništa za brodove riječnog nautičkog turizma u Hrvatskoj zbog prometnosti rijeke Dunav. U 2014. godini zabilježeno je 243 pristajanja brodova riječnog nautičkog turizma na pristaništa smještenim na rijeci Dunav. Prema

podacima Ministarstva mora, prometa i infrastrukture od 500 putničkih brodova 283 pristane na hrvatskom dijelu Dunava što čini 56,6% od brodova koji plove pored Vukovara.¹¹

Tablica 1. Broj pristajanja na pristaništa na rijeci Dunav prema godinama

	Vukovar	Ilok	Batina
2012.	212	17	-
2013.	235	12	-
2014.	229	14	-
(najave) 2015.	227	15	45

Izvor: <http://www.port-authority-vukovar.hr/default.aspx?id=8>, srpanj 2015.

3.4.1. Batina

Pristanište Batina dovršeno je i svečano otvoreno u ožujku 2015. godine. Pristanište se sastoji od uređene obale, betonske, u dužini od 100 metara te privezanog pontona za pristajanje brodova. U pozadini pristaništa izgrađeno je stajalište za autobuse te su uređene pristupne ceste prema unutrašnjosti Baranje.



Slika 10. Pristanište za riječne putničke brodove u Batini

Izvor: <http://www.radio-baranja.hr/images/stories/Batina/batina015/kruzer.jpg>, srpanj 2015.

¹¹www.mmpi.hr, srpanj 2015.

3.4.2. Aljmaš

Godine 2013. svečano je otvoreno pristanište za brodove riječnog nautičkog turizma u Aljmašu. Prema tehničkim karakteristikama jednako je kao i pristanište u batini. Pristanište se sastoji od utvrđene obale u duljini od 100 metara te pontona namijenjenog za pristajanje brodova. Pristanište je udaljeno samo 200-tinjak metara od centra mjesta Aljmaš. Do sada brodovi još nisu pristajali u Aljmašu.



Slika 11. Pristanište za riječne putničke brodove u Aljmašu

Izvor: <http://www.glas-slavonije.hr/196126/7/Svecano-otvoreno-novo-rijecno-putnicko-pristaniste-u-Aljmasu>, srpanj 2015.

3.4.3. Vukovar

U Vukovaru pristanište za brodove riječnog nautičkog turizma izvedeno je u obliku prenamijenjenog broda koji služi za pristajanje riječnih „kruzera“. Brod je smješten uz uređenu obalu centra grada Vukovara. Na palubi broda je restoran a u potpalublju broda nalazi se novouređena multimedijaska dvorana za prijem gostiju sa turističkih brodova. Trenutačno pristanište u Vukovaru je najopremljenije u Hrvatskoj te ujedno i najprometnije.



Slika 12. Pristanište za riječne putničke brodove u Vukovaru
Izvor: <http://www.port-authority-vukovar.hr/default.aspx?id=81>, srpanj 2015.

Multimedijaska dvorana služi sa prihvat i carinsku kontrolu putnika koji brodom stižu u Hrvatsku, te upoznavanje sa našom zemljom gdje mogu upoznati i naše domaće proizvode i specijalitete. Za većinu turista ona je prvi kontakt s Hrvatskom.

Detaljan opis multimedijalne dvorane prema članku objavljenom na službenoj stranici tvrtke Rechner d.o.o. koja je projektirala i osmislila multimedijalnu dvoranu:

„U tu svrhu projektirana multimedijalna dvorana, smještena u potpalublju, osmišljena je za kontakt i upoznavanje turista sa mnogim znamenitostima, od prirodnih, turističkih, pa do kulturnih i umjetničkih, grada Vukovara, Slavonije, Baranje, Hrvatske. Prostor je podijeljen u dvije dvorane, koje su organizirane tako da su uz bočne stranice broda pozicionirane informacijske zone od kojih svaka priča drukčiju turističku priču, dok su središnje pozicije dvorane organizirane za centralni sadržaj s velikim lcd screenom. Turistički obilazak nakon info pulta počinje sa prezentacijskom zonom “discover”, a nastavlja se na zonu “feel”. U centralnom dijelu dvorane 1 pozicionirana je suvremena skulptura mladog umjetnika. Cjelokupni doživljaj upotpunjen je velikim lcd screenom sa inspirativnim video sadržajem. Slijedi prolazak kroz klizna ustakljena vrata do zone “taste” i “try”. U dvorani 2 moguće je u zoni “know” odmoriti i iz sjedeće perspektive doživjeti cijeli prostor ili pogledati video prezentaciju i doznati više informacija. Nastavak obilaska je preko zone “enjoy” i “play”, te se ponovo vraćamo u dvoranu 1 gdje je smještena zona “meet” i završava sa “like” koja je zapravo lounge sjedenje kako bi se posjetitelji odmorili za daljnji

nastavak obilaska i sabrali dojmovi upravo doživljenog. Predviđene informacijske zone na suvremen, interaktivan način zaokružuju turističku priču.

Zona “discover” – pruža osnovne informacije o Hrvatskoj, regijama, veličini itd.

Zona “feel” – pruža informacije o atrakcijama, turističkim, prirodnim itd.

Zona “art” – pruža kontakt s hrvatskom suvremenom umjetnošću

Zona “taste” – pruža informacije o gurmanskim posebnostima uz mogućnost degustacije, kulen, sir, rakija, vino, prirodna voda, kolači, keksi itd.

Zona “try” – pruža informacije o hrvatskim brandovima, proizvodima i njihovim posebnostima, suveniri, kravata itd.

Zona “enjoy” – pruža ciljane informacije o turističkim aranžmanima, vikend odmor u Opatiji, Nova godina u Dubrovniku, ljetovanje na Hvaru itd.

Zona “play” – pruža informacije o brojnim sportskim, glazbenim, umjetničkim uspjesima

Zona “know” – pruža informacije kroz video prezentaciju

Zona “meet” – pruža informacije o poslovnim prilikama, mogućnostima ulaganja ili življenja u HR

Zona “like” – zona lounge sjedenja za sabiranje i “lajkanje” dojmova, te davanje linka na aplikaciju o HR¹²

¹²Rechner P., (2014.), Članak: Interijer broda, <http://www.rechner.hr/>, Osijek



Slike 13. i 14. Multimedijalna dvorana u potpalublju pristaništa u Vukovaru
Izvor: <http://www.rechner.hr/blog/portfolio/interijer-broda/>, srpanj 2015.



Slika 15. Multimedijalna dvorana u potpalublju pristaništa u Vukovaru
Izvor: <http://www.rechner.hr/blog/portfolio/interijer-broda/>, srpanj 2015.

3.4.4. Ilok

Pristanište za riječne putničke brodove u Iloku, koje spada pod nadležnost luke Vukovar, otvoreno je 2009. godine. Smješteno je na uređenoj čvrstoj obali ispred poznatog iločkog hotela Dunav. Pristanište je izvedeno u obliku prenamijenjenog teretnog broda uz čiji bok pristaju riječni „kruzeri“. Pristanište je pričvršćeno uz obalu čvrstom vezom te natkrivenim mostom koji služi za iskrcaj putnika na obalu, također na palubi pristaništa natkriven je prolaz za iskrcaj putnika.



Slika 16. Pristanište u Iloku
Izvor: Horak S., Marušić Z., (2014.): *Prezentacija: Riječna krstarenja u Hrvatskoj, Opatija*

4. Tehnički i infrastrukturni nedostaci na rijekama Savi, Dravi i Dunavu u Republici Hrvatskoj za pristajanje brodova nautičkog turizma

Na rijekama Dravi i Dunavu pristaništa za riječne putničke brodove zadovoljavaju minimalne tehničke infrastrukturne zahtjeve, dok pristaništa na Savi su većinom improvizirana bez ikakvih tehničkih elemenata infrastrukture i suprastrukture pristaništa. Iznimka je pristanište u Sisku gdje je 2014. godine postavljen ponton uz zemljanu obalu rijeke Kupe.

Također problemi se javljaju i sa vodostajem rijeke Save i Drave, zbog niskog vodostaja i nepovoljnih uvjeta plovidbe brodovi su već otkazivali putovanja i pristajanja na rijekama Savi i Dravi. Zbog karakteristika dna i riječnih nanosa nužno je redovito održavati plovne putove te osigurati sigurnu plovidbu.

4.1. Pristaništa za riječne putničke brodove u Republici Hrvatskoj

Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda **nisu** definirani minimalni uvjeti luka nautičkog turizma za riječne putničke brodove niti pristaništa za riječne putničke brodove, ali je Ministarstvo turizma 2008. godine donijelo Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciju luka nautičkog turizma. Tim pravilnikom luka nautičkog turizma definira se:

„I. OPĆE ODREDBE

Članak 1.

(1) Luka nautičkog turizma u smislu ovog Pravilnika je poslovno funkcionalna cjelina u kojoj pravna ili fizička osoba posluje i pruža turističke usluge u nautičkom turizmu te druge usluge u funkciji turističke potrošnje (trgovačke, ugostiteljske i dr.).“¹³

Prema navedenom pravilniku pristaništa u Osijeku i Vukovaru bili bi kategorizirani u marine, a pristaništa u Batini, Aljmašu, Iloku i Sisku u sidrišta.

¹³ Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, „Narodne novine“ br 72/08

„III. DEFINICIJE VRSTA

1. Vrsta Sidrište

Članak 7.

Sidrište je dio morskog ili vodenog prostora pogodnog za sidrenje plovnih objekata opremljeno napravama za sigurno sidrenje. ...

...4. Vrsta Marina

Članak 10.

(1) Marina je dio vodenog prostora i obale posebno izgrađen i uređen za pružanje usluga veza, smještaja turista u plovnim objektima te ostalih usluga sukladno ovom Pravilniku.

(2) U Marini se pružaju usluge pića, napitaka i prehrane sukladno ovom Pravilniku.“¹⁴

Također Pravilnikom o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma propisani su i minimalni uvjeti:

„ IV. MINIMALNI UVJETI

1. Opći minimalni uvjeti

Članak 11.

(1) Luka nautičkog turizma mora biti uređena i opremljena tako da omogućava nesmetano i sigurno kretanje turista i osoblja, nesmetan prijevoz i prijenos stvari te odgovarajuće čuvanje robe, hrane i pića.

(2) Uređenje, uređaji i oprema u luci nautičkog turizma trebaju biti stalno u funkcionalnom stanju i bez oštećenja.

2. Infrastruktura i zbrinjavanje otpada

Članak 12.

(1) Luka nautičkog turizma, osim Sidrišta, mora biti priključena na javnu električnu mrežu ili na drugi odgovarajući način biti opskrbljena električnom energijom.

(2) Električno osvjetljenje mora biti u svim prostorijama i prostorima gdje borave turisti i osoblje.

¹⁴ Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, „Narodne novine“ br 72/08

Članak 13.

(1) Luka nautičkog turizma, osim Sidrišta, mora stalno biti opskrbljena dovoljnom količinom zdravstveno ispravne vode.

(2) Odvodnja otpadnih voda mora se osigurati priključkom na javnu kanalizacijsku mrežu ili na drugi propisani način.

Članak 14.

(1) U odgovarajućem broju prostorija Marine u kojima borave turisti mora biti osigurano grijanje s temperaturom od najmanje 18,5° C sukladno broju turista koji u vrijeme sezone grijanja (poslovanje u razdoblju izvan ljeta) borave u luci, ako ovim Pravilnikom nije drukčije propisano.

(2) Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka u Marini u kojoj se posluje samo ljeti ne mora biti osigurano grijanje.

Članak 15.

Luka nautičkog turizma mora osigurati redovito i na propisan način odstranjivanje svih vrsta otpada iz luke.

3. Visina prostorija

Članak 16.

(1) Visina prostorija u građevinama luka nautičkog turizma, osim Sidrišta i Odlagališta plovnih objekata, mora biti najmanje 2,8 m.

(2) Iznimno od odredbi stavka 1. ovog članka u lukama nautičkog turizma koje su izgrađene prije stupanja na snagu ovog Pravilnika priznaje se zatečeno stanje visina uz uvjet da je osigurano nesmetano i sigurno kretanje turista, osoblja i robe.

4. Kapacitet luke nautičkog turizma

Članak 17.

(1) Kapacitet luke nautičkog turizma utvrđuje se prema broju vezova u moru i suhих vezova.

(2) Utvrđeni kapacitet iz stavka 1. ovog članka, a zbog zahtjeva tržišta (promjenljiva veličina plovnih objekata na vezu), može odstupati najviše 20%.

5. Ugostiteljski sadržaji za usluživanje pića, napitaka i hrane i ostali sadržaji

Članak 18.

(1) Ukoliko se u luci nautičkog turizma pripremaju i uslužuju pića, napici i hrana tada ona mora imati odgovarajuće ugoditeljske sadržaje za pružanje tih usluga (točionik, prostorija ili prostor za usluživanje, kuhinja), sukladno odredbama ovog Pravilnika.

(2) Ugostiteljski sadržaji iz stavka 1. ovog članka moraju svojim kapacitetom

odgovarati potrebama ponude te uobičajenom broju konzumenata u luci nautičkog turizma.

(3) Kuhinja je funkcionalna cjelina u kojoj se tehnološki proces pripreme hrane mora odvijati unutar te funkcionalne cjeline odnosno na način da osoblje kod pripreme hrane ne prolazi prostorijama namijenjenim gostima.

Članak 19.

(1) Usluge: pića, napitaka, hrane, trgovačke, sportske, servis, opskrbu gorivom i slično, u luci nautičkog turizma može pružati pravna ili fizička osoba koja posluje lukom ili druga pravna ili fizička osoba sukladno posebnom propisu.

(2) Ukoliko usluge iz stavka 1. ovog članka u luci nautičkog turizma pruža druga pravna ili fizička osoba tada objekti u kojima se pružaju usluge moraju kvalitetom usluge, uređenjem i održavanjem ispunjavati uvjete sukladno kategoriji luke.

(3) Kvaliteta usluga, uređenje i održavanje objekata iz stavka 2. ovog članka podliježu provjeri u postupku razvrstavanja i kategorizacije luke nautičkog turizma.

6. Osoblje

Članak 20.

Osoblje u luci nautičkog turizma obvezno je odnositi se profesionalno i korektno prema korisnicima usluga te biti uredno i primjereno odjeveno.¹⁵

Prema navedenim odredbama pravilnika pristaništa u Batini, Aljmašu i Sisku zadovoljavaju minimalne kriterije za status Sidrišta, dok pristaništa u Osijeku i Vukovaru zadovoljavaju uvjete Marine.

4.2. Luke i pristaništa za riječne putničke brodove u zemljama Europe

U usporedbi s putničkim pristaništima na rijekama drugih država, pristaništa u Republici Hrvatskoj daleko zaostaju te imaju velike mogućnosti za poboljšanja kako tehničkih tako i popratnih sadržaja koji su sastavni dijelovi putničkih luka i pristaništa u zapadnoj Europi.

¹⁵Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, „Narodne novine“ br 72/08

4.2.1. Putničko pristanište Luke Beograd

Međunarodno putničko pristanište Luke Beograd smješteno na desnoj obali rijeke Save, u neposrednoj blizini ušća rijeke Save u Dunav. U prometnom smislu putničko pristanište nalazi se na sjecištu riječnog koridora VII i kopnenog koridora X, tj. na međunarodnom prometnom čvorištu. Luka Beograd 2006. godine uložila je dva milijuna eura u modernizaciju i opremanje putničkog pristaništa. Putničko pristanište raspolaže sa 200 m, plutajuće, operativne obale te može primiti 6 putničkih brodova istovremeno, također moguća je i opskrba brodova strujom, pitkom vodom te je moguća usluga zbrinjavanja otpada sa brodova. U sklopu pristaništa nalaze se i Uprava granične policije, Uprava carine, Turistička organizacija Beograd, ured Luke Beograd, mjenjačnica, bankomat i suvenirnica.¹⁶

Tablica 2. Broj pristajanja u Međunarodnom putničkom pristaništu Luke Beograd po godinama

	Pristajanja
2010.	400
2011.	445
2012.	450

Izvor: <http://www.lukabeograd.com/PutnickoPristaniste/html>, srpanj 2015.



Slika 17. Skica s opisom putničkog terminala

Izvor: <http://www.lukabeograd.com/PutnickoPristaniste/Usluge.html>, srpanj 2015.

¹⁶<http://www.lukabeograd.com/>



Slika 18. Ukrcaj putnika u putničkom pristaništu Luke Beograd
Izvor: <http://www.lukabeograd.com/PutnickoPristaniste/Usluge.html>, srpanj 2015.

4.2.2. Putničko pristanište Luke Passau

Putničko pristanište Luke Passau u Njemačkoj jedno je od najpoznatijih i najprometnijih putničkih pristaništa na rijeci Dunav. Luka Passau polazišna je luka za 60-70% brodova nautičkog turizma na Dunavu te je 2014. godine ostvarila nešto manje od 2.500 pristajanja i promet malo manji od 300.000 putnika.¹⁷ Luka može primiti 27 brodova istovremeno na 17 vezova koji su raspoređeni na više od kilometar duge uređene operativne obale. Pristani za putničke brodove u luci Passau nalaze se uz samu obalu rijeke Dunav. Luka obiluje dodatnim sadržajima i nudi dodatne usluge brodarima kao što su opskrba brodova namirnicama, električnom energijom, pitkom vodom, gorivom i zbrinjavanje otpada. Uz gotovo cijelu dužinu obale pristaništa osigurana su parkirna mjesta kako za automobile tako i za autobuse te dostavna vozila za opskrbu brodova. Također u luci je uređen i veliki sanitarni čvor za putnike. Zbog lokacije pristaništa, koje se nalazi u središtu grada Passau u blizini pristaništa nalaze se i brojni ugostiteljski i trgovački objekti kao i uredi turističkih agencija.

¹⁷ <https://www.stadtwerke-passau.de/hafen/schiffahrt/anlegestellen.html>, srpanj 2015.



Slika 19. Pristaništa Luke Passau označena na karti starog grada
Izvor: <https://www.stadtwerke-passau.de/hafen/schiffahrt/anlegestellen.html>, srpanj 2015.



Slika 20. i 21. Opskrba broda namirnicama (20.) i priključci za vodu, struju i odvod (21.)

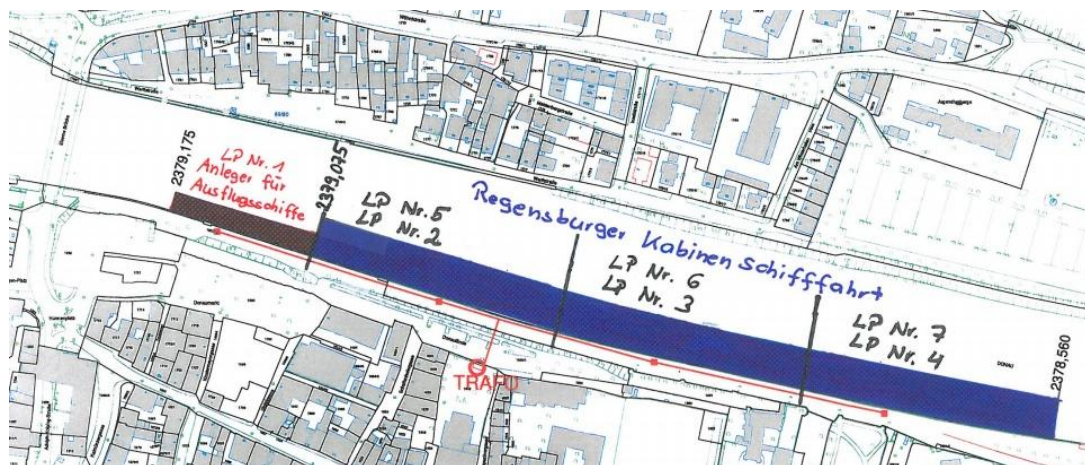
Izvor: <https://www.stadtwerke-passau.de/hafen/schiffahrt/anlegestellen.html>, srpanj 2015.

4.2.3. Putničko pristanište Luke Regensburg

Grad Regensburg nalazi se na UNESCO¹⁸-vom popisu Svjetske baštine, obiluje zanimljivostima i znamenitostima kojima privlači turiste, te tako privlači i turističke brodove na kružnim putovanjima ali i izletničke brodove. Neke od mnogih znamenitosti su: ostaci rimskih zidina uključujući Pretorijanska gradska vrata, kameni most iz 12. stoljeća, nekoliko starih crkava (iz 11., 13. i 17. stoljeća), stari dio grada i muzej brodova. Zanimljivo je da su iz ovog grada križari kretali na plovidbu Dunavom

¹⁸UNESCO - Organizacija Ujedinjenih naroda za obrazovanje, znanost i kulturu (eng. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)

prema Beogradu. U ovaj grad pristaju svi putnički brodovi koji prolaze kroz njega, 2013. godine pristalo je 788 brodova sa 94.560 putnika. Putničko pristanište može primiti 7 brodova istovremeno na 4 veza. Na svakom vezu osiguran je priključak za struju, pitku vodu i kanalizaciju. Aktivacija priključaka pokreće se pomoću „Energetske kartice“ koju svaki brod dobiva od djelatnika Luke Regensburg pri prvom posjetu luci. Priključak na mrežu je obavezan za sve brodove koji pristaju (bez obzira da li pristaju uz obalu, ili su drugi brod od obale). Kakvoća pitke vode se provjerava svaka tri mjeseca. Pristani putničkog terminala u Regensburgu nalaze se uz samu obalu rijeke, pristanište posjeduje tri veza za putničke brodove ukupne duljine 515 m te jedan vez za manje turističke brodove duljine 100 m (označeno crvenom bojom na slici 22.).¹⁹



Slika 22. Pristaništa Luke Regensburg označena na karti grada
Izvor: <http://www.swr-regensburg.de>, srpanj 2015.



Slika 23. Brodovi muzeji u Regensburgu
Izvor: Horak S., Marušić Z.,(2014.): *Prezentacija: Riječna krstarenja u Hrvatskoj, Opatija 2014.*

¹⁹Iščitano iz: <http://www.swr-regensburg.de/fileadmin/uploads/LSR/laendepplan.pdf>, srpanj 2015.

4.3. Usporedba pristaništa u Republici Hrvatskoj s pristaništima i lukama drugih zemalja na rijeci Dunav i njenim pritokama

U usporedbi pristaništa za riječne putničke brodove Republike Hrvatske i pristaništa i luka drugih zemalja vidljive su velike razlike i nedostaci Hrvatskih pristaništa. Tehnički nedostaci pristaništa odnose se na opremljenost priključcima za električnu energiju, pitku vodu, kanalizaciju; mogućnošću zbrinjavanja otpada, opskrbe brodova svježim namirnicama ali i veličinom i izvedbom samih pristaništa. Lokacije pristaništa su vrlo slične, uglavnom se nalaze u centru naselja i gradova gdje je dostupna sva potrebna infrastruktura kao što su kanalizacija, vodovod i električna mreža, kao i blizina zanimljivosti i popratnih sadržaja za putnike.

U drugim zemljama Europe izvedba samih pristaništa ovisi o promjenjivosti razine vode, tako uzvodne luke imaju čvrsto izgrađena pristaništa na obali dok nizvodne luke (poput Hrvatskih pristaništa) posjeduju plutajuća pristaništa. Pristaništa u Osijeku i Vukovaru, koja su najopremljenija, su prenamjenjeni „brodovi restorani“, dok su pristaništa u drugim zemljama građena namjenski te sadrže dodatne sadržaje kao što su sanitarni čvorovi, turistički uredi, suvenirnice te sve potrebne službe.

Tablica 3. Usporedba pristaništa u Republici Hrvatskoj i navedenih pristaništa drugih zemalja Europe

	Republika Hrvatska	Druge zemlje Europe
Lokacija pristaništa	blizina središta naselja	blizina središta naselja
Izvedba pristaništa	pontonska/plutajuća	čvrsta obalna ili plutajuća (ovisno o amplitudama u vodostaju)
Broj vezova (maksimalan kapacitet uz vezove brod-brod)	<ul style="list-style-type: none"> pristaništa Osijek, Vukovar i Ilok - 1 (2) ostala pristaništa 1 	<ul style="list-style-type: none"> pristanište Beograd - 2 (6) pristanište Passau - 17 (27) pristanište Regensburg - 4 (7)
Kapacitet pristaništa	1 do 2 broda istovremeno	6 do 27 brodova istovremeno
Dostupnost priključaka	<ul style="list-style-type: none"> pristaništa Vukovar i Ilok: električna energija, pitka voda pristanište Sisak: električna energija ostala pristaništa: nisu dostupni 	Sva pristaništa: električna energija, pitka voda, odvod

5. Moguća tehnička i infrastrukturna poboljšanja na rijekama Savi, Dravi i Dunavu u Republici Hrvatskoj u svrhu privlačenja brodova nautičkog turizma

Pristaništa u Republici Hrvatskoj zahtijevaju mnoga poboljšanja u tehničkom smislu te nadogradnju postojeće i izgradnju nove infrastrukture te pružanje dodatnih usluga na pristaništima. U usporedbi sa pristaništima u drugim zemljama može se reći kako većina pristaništa na rijekama u Hrvatskoj obavlja samo primarnu funkciju, tj. prihvata brodova te ukrcaj i iskrcaj putnika. Putnicima na kružnim putovanjima potrebno je osigurati i pružiti dodatne usluge barem u nekim od pristaništa, pristanište u Vukovaru svojom nedavno uređenom multimedijском salom u potpunosti pruža putnicima dodatne usluge upoznavanja Hrvatske kulture, tradicije i znamenitosti te zaokružuje turistički doživljaj. Pružanjem dodatnih usluga putnicima privlači se veći broj posjetitelja, a pružanjem dodatnih i kvalitetnih usluga brodarima privlači se veći broj brodova za kružna putovanja. Kroz poboljšanja i unapređenja infrastrukture i izgradnje dodatnih sadržaja moguće je pružiti bolju cjelokupnu uslugu te privući veći broj turista i brodova. Opremanjem pristaništa te povećanjem kapaciteta i proširenjem palete usluga samih pristaništa moguće je ostvariti povećanje broja pristajanja. Prema uzoru na druga europska pristaništima, koja privlače veliki broj brodova kružnih putovanja, potrebno je osigurati višu razinu usluga, pristup pristaništima drugim vidovima prometa, ponuditi kvalitetnu i zanimljivu turističku ponudu te povezati turiste s brodovima kružnih putovanja s već postojećom turističkom ponudom.

Za početak potrebno je odrediti koja su pristaništa prometno najpristupačnija, u smislu povezanosti kako plovnim putem tako drugim vidovima prometa. Na svakoj rijeci potrebno je urediti pristanište koje će imati sva obilježja terminala tj. putničke luke kako bi se određenim pristaništima pridodao veći značaj te ih se okarakteriziralo kao početne ili odredišne točke putovanja. Druga pristaništa potrebno je urediti kao usputna odredišta od kojih bi svako imalo svoju posebnost u smislu dodatnih usluga te turističkih usluga.

5.1. Pristaništa pogodna za putničke terminale

U smislu geografske pozicije i prometne povezanosti pristaništa u Osijeku, Vukovaru i Sisku su najpovoljnija za unapređenje u putničke terminale. Izgradnjom triju putničkih luka ili terminala rijeke Sava, Drava i Dunav u Republici Hrvatskoj znatno bi pridobile na značaju u mreži plovnih putova Europe. Samim time svim drugim manjim pristaništima otvara se mogućnost privlačenja većeg broja putničkih brodova. Odabirom navedenih lokacija za izgradnju putničkih terminala pruža se strateška prilika za iskorištenjem punog potencijala plovnih rijeka u Republici Hrvatskoj.

5.1.1. Putnički terminal Sisak

O izgradnji putničkog terminala Sisak govori se već dugo vremena. Geografski povoljna lokacija u prometnom smislu, blizina glavnog grada Zagreba te osebujna povijest riječne plovidbe čine grad Sisak povoljnom lokacijom za izgradnju riječnog putničkog terminala. Grad Sisak udaljen je od zračne luke Pleso 47 km te je u izgradnji autocesta koja će povezivati Sisak i Zagreb, kao i zračnu luku Pleso i Sisak. Udaljenost od Zagreba je 62 km, što bi nakon izgradnje autoceste autobusom vremenski iznosilo manje od jednog sata. Od iznimne važnosti za luku Sisak i za unapređenja riječnog turističkog turizma je i uređenje plovnog puta rijeke Save, kako bi se osigurala sigurna plovidba i u uvjetima smanjenog vodostaja. Najbolja lokacija za izgradnju putničkog terminala luke Sisak je trenutna lokacija pristaništa, zbog blizine centra Siska, dostupnosti električne, vodovodne i kanalizacijske mreže blizine prometnica te blizine autobusnog i željezničkog kolodvora.

Zbog širine i dubine plovnog puta rijeke Kupe potrebno je i urediti plovni put te urediti bazen putničkog terminala kako bi se brodovi mogli okretati. Također uz uređenje pristaništa za brodove kružnog putovanja, na terminalu je potrebno urediti i pristaništa te vezove za izletničke brodove i privatne manje brodove turista. Zbog vodnih amplituda najpovoljnija tehnička izvedba pristaništa je u obliku plutajućeg pristaništa. Zbog većeg kapaciteta prihvata brodova, umjesto dosadašnje prakse preuređenja starog teretnog broda u pristanište, tehničkim zahtjevima više odgovara

izgradnja namjenskog pontona u dužini od 200 m s kapacitetom primanja četiri broda istovremeno (2 veza pristanište-brod i 2 veza brod-brod) te potrebnim priključcima. Kapacitet pristaništa tako se može povećati uz postavljanje dodatnih pontona ukoliko u budućnosti bude potrebe. Dodatne građevine te prostorije namijenjene za sve potrebne službe i uslužne djelatnosti mogu biti izgrađene na samom pristaništu ili na obali u neposrednoj blizini pristaništa.

Prema trenutnim planovima u tijeku su radovi na brodu Biokovo koji bi trebao služiti kao pristan za putničke brodove. Brod Biokovo bit će postavljen na rkm 3+900 do rkm 4+000 na desnoj strani obale rijeke Kupe.



Slika 24. Lokacija planiranog putničkog pristaništa u Sisku
Izvor: Vlahnić M. (2012.): Presentacija: Javna ustanova Lučka uprava Sisak, Lučka uprava Sisak, Sisak

Radovi na uređenju putničkog pristaništa u Sisku počeli su 2012. godine a završetak radova planiran je 2013. godine. Radove su usporili arheološki nalazi na budućoj lokaciji pristaništa, nažalost pristanište još uvijek nije završeno.



Slike 25. i 26. 3D prikaz planiranog putničkog pristaništa u Sisku
 Izvor: Vlahnić M. (2012.): Prezentacija: Javna ustanova Lučka uprava Sisak, Lučka uprava Sisak, Sisak

Prema planovima započeli su i radovi na uređenju broda, uređenju obale rijeke Kupe u dužini od 80 m, na osiguravanju priključaka na električnu, vodovodnu i kanalizacijsku mrežu ali zbog pronalaska arheoloških nalaza radovi su obustavljeni te još uvijek nisu završeni.



Slika 27. Započeti radovi na putničkom pristaništu Sisak
 Izvor: Vlahnić M. (2012.): Prezentacija: Javna ustanova Lučka uprava Sisak, Lučka uprava Sisak, Sisak

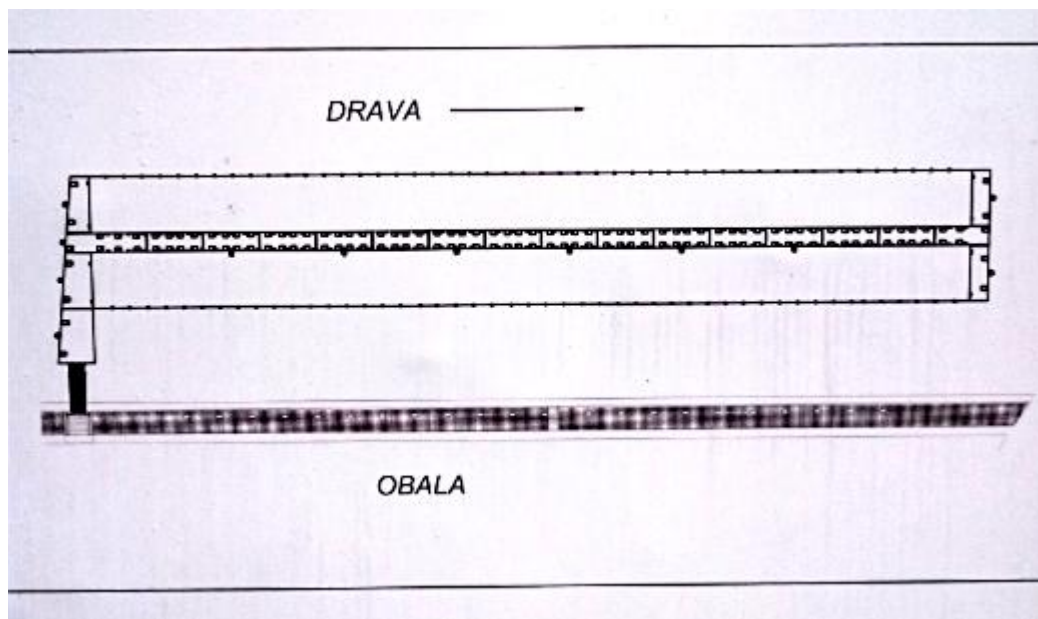
5.1.2. Putnički terminal Osijek

Osječko pristanište otvoreno je 2009. godine te od tada bilježi stalni rast pristajanja. Geografski položaj Osijeka pogodan je za izgradnju riječnog putničkog terminala. Grad Osijek nalazi se na 20 rkm rijeke Drave, nalazi se neposredno uz cestovni koridor Vc koji će u budućnosti povezivati krajnji jug Hrvatskog Jadrana s Bosnom i Hercegovinom, Slavonijom te Mađarskom, tj. Budimpeštom gdje je čvorište čak četiri transeuropska koridora (IV., V., VII. i X. koridor), zračnim putem povezan preko Zračne luke Osijek te je Dravom povezan sa Dunavom. Svojim položajem Putnički terminal Osijek može biti početno, krajnje ili usputno odredište kružnih putovanja.

Trenutno pristanište u Osijeku može primiti dva do tri broda odjednom, iako je restoran „Galija“ koji se nalazi na pristaništu priključen na električnu, vodovodnu i kanalizacijsku mrežu brodovi koji pristaju nemaju mogućnost spajanja na iste. Osječko pristanište udovoljava trenutnim potrebama ali uz stalni porast broja pristajanja potrebno je povećati kapacitete, kvalitetu i obujam pružanja usluga. Obala rijeke Drave u Osijeku je u cijelosti uređena što je idealno za proširenje postojećih kapaciteta pristaništa tj. putničkog terminala. Kapacitet Osječkog pristaništa uz manja ulaganja moguće je udvostručiti izgradnjom pontonskog pristaništa, po uzoru na putnički terminal Beograd, koje bi se nalazilo uz postojeće pristanište te povećalo broj mogućih vezova. Zbog visine uređene obale te neiskorištenog prostora u pozadini pristaništa popratne građevine mogu se smjestiti u neposrednoj blizini pristaništa na obali. Isto tako Osijek je idealno polazište za manje izletničke brodove na izlete uzvodno Dravom. Za manje privatne turističke brodove potrebno je omogućiti pristanak i osigurati vez na novom privezištu „Neptun“ smještenom na 22 rkm Drave ili u „Zimskoj luci“ u neposrednoj blizini trenutnog pristaništa. Naime 2005. godine 15 manjih brodova zatražilo je dozvolu za pristanak u osječkoj „Zimskoj luci“ što samo potvrđuje činjenicu kako je rijeka Drava zanimljiva i za turističke posjete manjih privatnih brodova. Moguće je osigurati prirez za takve brodove u jednom od osječkih privezišta.



Slika 28. Sportsko pristanište „Neptun“ u Osijeku
Izvor: Vlastita fotografija, kolovoz 2015.



Slika 29. Prikaz nacrt sportskog pristaništa „Neptun“
Izvor: Vlastita fotografija informativne table sportskog pristaništa „Neptun“, kolovoz 2015.

Zbog blizine poznatih slavonskih turističkih destinacija pogodan je kao i početna točka za organiziranje jednodnevnih ili višednevnih izleta turista sa kružnih putovanja drugim prijevoznim sredstvima, što ujedno otvara priliku za uslugu opskrbe brodova svježim namirnicama. Također zbog nemogućnosti daljnje plovidbe

uzvodno velikim turističkim brodovima, turistima treba pružiti mogućnost razgledanja i obilaska Drave uzvodno od Osijeka manjim izletničkim brodovima.

5.1.3. Putnički terminal Vukovar

Svojom pozicijom Vukovar je najpovoljnija lokacija za izgradnju putničkog terminala, smješten na rijeci Dunav, Putnički terminal Vukovar ima veliki potencijal zbog velikog broja brodova kružnih putovanja koji putuju iz zemalja Europske unije na krstarenja prema Crnom moru. Trenutno pristanište Vukovar ostvaruje i najveći broj pristajanja i najveći broj primljenih turista. Zbog najbolje pozicije i velikog potencijala Putnički terminal Vukovar treba pružati i najviše usluga.

Vukovarsko pristanište najopremljenije je u Republici Hrvatskoj, ali je kapacitet pristaništa ograničen, kako bi se povećao kapacitet moguće je kao i kod Osječkog pristaništa povećati kapacitet postojećeg pristaništa nadogradnjom u obliku pontona koji bi se vezao uz postojeće pristanište. Povećanjem kapaciteta i proširenjem ponude usluga kako za turiste tako i za brodare privukao bi se veliki broj brodova na kružnim putovanjima.

Potrebno je osigurati odgovarajući broj priključaka na električnu, vodovodnu i kanalizacijsku mrežu kako bi svi privezani brodovi mogli imati osiguran priključak te opskrbu brodova gorivom, također potrebno je omogućiti usluge zbrinjavanja otpada sa brodova. U većini svjetskih terminala kvalitetna usluga podrazumjeva i:

- osigurana parkirališna i garažna mjesta
- rent-a-car
- banke
- mjenjačnice
- poštanske urede
- ugostiteljske objekte
- osiguran dovoljan broj smještajnih kapaciteta
- različite trgovine
- službe poput policije, carine i medicinske službe

Uz ulaganja u samo pristanište kako bi postalo Putnički terminal potrebno je osigurati i dodatne sadržaje te urediti prostor oko samog pristaništa za prijem putnika i eventualno zadržavanje putnika na području terminala.

5.2. Pristaništa pogodna za usputna stajališta

Pristaništa koja se nalaze na plovnim putovima ali nisu pogodna za prenamjenu u putničke terminale mogu se iskoristiti kao usputna stajališta brodova riječnog nautičkog turizma. Njihova blizina prirodnim ljepotama, znamenitostima i zanimljivostima čini ih izvrsnim za polazišta na izlete i u obilasku.

5.2.1. Pristanište Batina

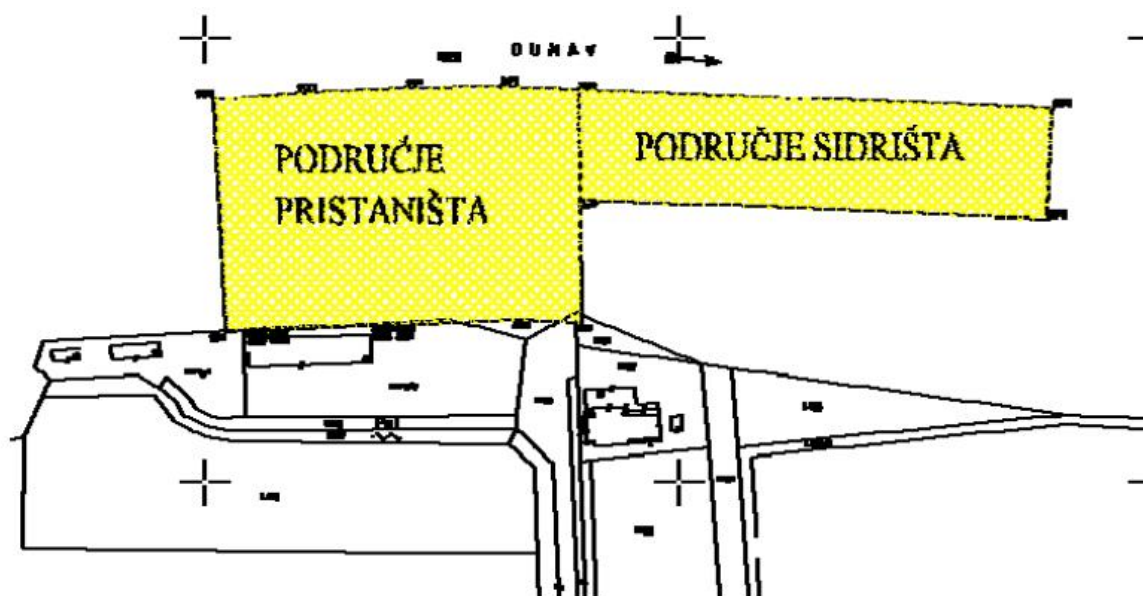
Pristanište Batina zbog blizine parka prirode Kopačkog rita idealno je polazište manjim izletničkim brodovima. Kako bi se privukli veliki brodovi kružnih putovanja također je potrebno unaprijediti pristanište te omogućiti priključke za električnu energiju i pitku vodu. Uz pristanište za putničke brodove potrebno je izgraditi i manje pristanište za izletničke brodove kako bi se turisti mogli sigurno ukrcati. Također pristanište Batina je idealno polazište za izlete i obilazak Baranje, baranjskih vinskih cesta, mnogobrojnih seoskih domaćinstava te kušanja domaćih specijaliteta i delicija.

5.2.2. Pristanište Aljmaš

Pristanište Aljmaš od otvorenja 2013. godine do danas još nije zabilježilo pristajanje putničkog broda. U Aljmašu se nalazi jedno od poznatijih svetišta te ima potencijala za vjerski turizam. U blizini Aljmaša poznati je Erdutski vinograd, koji je najveći vinograd u cijelosti u ovom dijelu Europe, također u vinskim podrumima Erdutske vinarije nalazi se i najveća drvena bačva u Europi zapremnine 75.000 litara. Iz Aljmaša moguće je organizirati izlete i posjete vinograda i podruma Erdutske vinarije.

5.2.3. Pristanište Ilok

Uz pristanište Vukovar pristanište u Iloku ostvaruje najveći broj pristajanja, zahvaljujući svojoj poziciji i turističkim atrakcijama. Turisti sa riječnih brodova na kružnim putovanjima u Iloku posjećuju Iločku vinsku cestu, Iločku vinariju i vinski podrum iz 15. stoljeća, zidine i Stari grad iz 13. stoljeća, stari turski hamam²⁰ i turbe²¹, dvorac obitelji Odescalchi iz 18. stoljeća te stari park iz 18. stoljeća sa rijetkim drvećem.



Slika 30. Prikaz trenutnog područja pristaništa i područja sidrišta putničkog pristaništa u Iloku

Izvor: Vlada Republike Hrvatske (2008.), Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske (za razdoblje 2009. – 2016. godine), Zagreb,

Pristanište u Iloku idealno je za kratke izlete i razgledavanje grada Iloka, pristanište se nalazi u blizini poznatog hotela Dunav. Moguće je unapređenje pristaništa u smislu osiguravanja priključaka na kanalizacijsku mrežu te izgradnjom pratećih objekata te pružanjem dodatnih usluga u samom pristaništu, kao i izgradnja dodatnih parkirnih mjesta i sanitarnih čvorova u blizini turističkih atrakcija i znamenitosti.

²⁰hamam - parno kupalište

²¹turbe - mauzolej obično imućnijih osoba

5.2.4. *Pristanište Županja*

Uz grad Županju i okolicu županje veže se anegdota vezana uz prvo uplovljavanje riječnog putničkog broda „Victor Hugo“ u rijeku Savu. Naime zbog niskog vodostaja, umjesto plovidbe od Budimpešte do Slavanskog Broda brod je bio prisiljen stati u Županji. U prvom trenutku putnici, većinom francuzi starije životne dobi bili su skeptični. Nakon razgovora sa stanovnicima Županje koji su se okupili kako bi svjedočili nesvakidašnjem prizoru opustili su se te su uživali u tamburaškoj glazbi i domaćim delicijama i specijalitetima. Nakon toga u sljedećih godinu dana Županju i okolicu Županje posjetilo je 50-tak autobus s turistima te je u županjskom kraju naglo porastao broj seoskih domaćinstava za turizam.

U Županji trenutno ne postoji uređeno pristanište iako svake godine putnički brod Victor Hugo redovito pristaje u Županji. Pošto na rijeci Savi kod Županje amplitude vodostaja prilično velike potrebno je izgraditi plutajuće, pontonsko pristanište, te urediti i obalu uz pristanište. Pristanište bi trebalo opremiti osnovnim priključcima za električnu energiju i pitku vodu.

5.2.5. *Pristanište Slavonski Brod*

Za uređenje pristaništa u Slavanskom Brodu, Luka Brod već je kupila stari rabljeni brod za prijevoz nafte i naftnih derivata dužine 72 i širine 10,2 metra te na njemu namjerava napraviti radne uvjete za: Carinu, Pograničnu policiju, Lučku upravu, Kapetaniju, Turističku zajednicu sa suvenirnicom, učionicu s četrdesetak mjesta, salu za sastanke za pedesetak ljudi i jedan manji ugostiteljski objekt. Pristanište bi trebalo biti smješteno uz gradsku šetnicu, u neposrednoj blizini centra grada. Pristanište bi trebalo biti opremljeno priključcima za električnu energiju, pitku vodu i kanalizaciju.



Slika 31. Ilustracija budućeg pristaništa u Slavenskom Brodu
Izvor: <http://.sbplus.hr>, kolovoz 2015

Pristanište u Slavenskom Brodu usputno je pristanište za brodove čije je krajnje odredište grad Sisak. Turisti u Slavenskom Brodu mogu posjetiti mnoge znamenitosti i zanimljivosti kao što su Tvrđava Brod iz 18. stoljeća koja je najveći spomenik kontinentalne Hrvatske a ujedno je spomenik kulturne baštine nulte kategorije, jezero Petnja udaljeno 7 km od Slavenskog Broda te mnoga turističko-poljoprivredna gospodarstva od kojih se neka bave uzgojem konja koje koriste u turističke svrhe.

6. Zaključak

Nautički turizam na unutarnjim plovnim putovima početkom 21. stoljeća doživljava nagli porast te postaje jedan od najzastupljenijih oblika kontinentalnog turizma. Čak 48% posto od ukupnog broja turističkih kružnih putovanja na rijekama odvija se na tržištu dostupnom Republici Hrvatskoj. Svojim prirodnim ljepotama, znamenitostima i kulturnom baštinom Hrvatska ima veliki potencijal za privlačenje turista nautičkog turizma na plovnim putovima.

U Republici Hrvatskoj 2003. godine prepoznaje se potencijal riječnog nautičkog turizma te se počinje sa ulaganjima i izgradnjom potrebne infrastrukture za prihvata riječnih putničkih brodova za kružna putovanja. U početku se prenamijenjuju već postojeći objekti kao što su restorani na starim preuređenim teretnim brodovima opremljeni osnovnim tehničkim elementima za prihvata brodova te ukrcaj i iskrcaj putnika. S vremenom postojeća pristaništa se dodatno opremaju priključcima za električnu energiju i pitku vodu, a izgrađuju se i nova pristaništa na povoljnim lokacijama na rijekama Savi, Dravi i Dunavu. Zanimljivo je i da u nekim mjestima brodovi pristaju iako nije uređeno adekvatno pristanište za riječne putničke brodove.

Usporedbom nekih od europskih pristaništa s pristaništima u Republici Hrvatskoj vidljivo je kako postoji mogućnost za unapređenjem postojećih pristaništa i potreba za izgradnjom dodatne infrastrukture na samim pristaništima ili u njihovoj neposrednoj blizini, kao i potreba za uređenjem i izgradnjom novih pristaništa u mjestima koja se već nalaze u itinerarima i turističkim ponudama riječnih putničkih brodova na kružnim putovanjima a još uvijek nemaju uređeno pristanište.

Unapređenje tehničkih i infrastrukturnih čimbenika pristaništa na rijekama Savi, Dravi i Dunavu po uzoru na pristaništa prikazana u radu te izgradnjom dodatnih sadržaja i poboljšanjem razine i kvalitete cjelokupne usluge pristaništa rezultiralo bi privlačenjem većeg broja turističkih putničkih brodova i turista. Planskim i strateškim ulaganjem i unapređenjem strateški i lokacijski najpovoljnijih pristaništa u putničke terminale plovni putovi rijeka Save, Drave i Dunava u Republici Hrvatskoj dobili bi na važnosti u europskoj mreži plovnih putova te na tržištu riječnog nautičkog turizma.

Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda nisu definirani minimalni tehnički uvjeti za putničke terminale ili pristaništa. Potrebno je zakonski definirati minimalne uvjete te kategorizirati putnička pristaništa i terminale. Trenutno postoji pravilnik o kategoriji i razvrstavanju luka nautičkog turizma koji nije prilagođen za luke unutarnje plovidbe već je prilagođen morskim lukama. Kako bi pristaništa za turističke brodove na unutarnjim plovnim putovima Republike Hrvatske bila pristupačnija te se lakše stupalo u kontakt sa službama koje su nadležne za iste potrebno je proširiti informacije trenutno dostupne na internet stranicama nadležnih službi tj. Lučkih uprava Sisak, Osijek i Vukovar. Trenutno stanje podataka je vrlo oskudno i često se podaci ne podudaraju sa onima Ministarstva prometa, pomorstva i infrastrukture. Općenito podaci o hrvatskim pristaništima na unutarnjim plovnim putovima su vrlo šturi i teško dostupni.

Literatura

1. Živaković-Kerže Z., (2010.): Značenje plovne rijeke Drave u razvoju grada Osijeka (Osvrt na 19. stoljeće), ANALI Zavoda za znanstveni i umjetnički radu Osijeku, Zagreb-Osijek, str. 75-88,
2. Kovačić M. (2010.), Problematika razvoja nautičkoga turizma na hrvatskimrijekama, „Naše more“ 57 (5-6), Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, str. 247-259,
3. Vuković I., (2006.), Suvremeni trendovi u razvoju turizma u Europskoj uniji i implikacije na Hrvatsku, Tourism and Hospitality Management, Vol. 12, No. 1, Sveučilište u Rijeci, Rijeka, str. 35-55,
4. Horak S., Marušić Z., (2014.), Prezentacija: Riječna krstarenja u Hrvatskoj, Dani Hrvatskog turizma Opatija – 2014.,
5. Vojvodić K., (2008.), Razvoj tržišta riječni krstarenja, Naše more 55(1-2), Sveučilište u Dubrovniku, Dubrovnik, str. 29-34,
6. Vlada Republike Hrvatske (2008.), Srednjoročni plan razvitka vodnih putova i luka unutarnjih voda Republike Hrvatske (za razdoblje 2009. – 2016. godine), Zagreb,
7. Ministarstvo turizma (2007.): Pravilnik o razvrstavanju i kategorizaciji luka nautičkog turizma, „Narodne novine“ br 72/08, Zagreb
8. Međunarodna komisija za sliv rijeke Save (2014.), Priručnik za plovidbu rijekom Savom, Zagreb
9. Tomić Ćato A., Kadrić R., Paić S., (2014.), Otkrij Posavinu turistički vodič, Centar za okolišno održivi razvoj (BIH), Centar za razvoj unutarnje plovidbe d.o.o., Sarajevo,
10. Rechner P., (2014.), Članak: Interijer broda, <http://www.rechner.hr/>, Osijek
11. Internet:
 1. <http://www.port-authority-vukovar.hr/>
 2. <http://www.lucka-uprava-brod.hr/>
 3. <http://port-osijek.hr/>
 4. <http://www.luckaupravisak.hr/>
 5. <http://www.swr-regensburg.de/>
 6. <https://www.stadtwerke-passau.de>

7. <http://www.lukabeograd.com/>
8. <http://www.mppi.hr/>
9. <http://www.savacommission.org>
10. <http://www.rechner.hr/blog/>
11. <http://www.turizamilok.hr/>
12. <http://www.tzgsb.hr/>
13. <http://www.tz-zupanja.hr/>
14. <http://www.tzosijek.hr/>
15. <http://www.prometna-zona.com/>

Popis slika

Slika 1. Plovni putovi u Republici Hrvatskoj.....	4
Slika 2. Prikaz putničkog pristaništa u Osijeku	11
Slika 3. Prikaz područja pristaništa i područja sidrišta putničkog pristaništa u Vukovaru.....	12
Slika 4. Riječni kruzer „Viktor Hugo“ privezan uz obalu u Slavonskom Brodu	14
Slike 5. i 6. Prikaz 3D modela riječnog pristaništa u Slavonskom Brodu	15
Slika 7. Riječni kruzer „Viktor Hugo“ privezan uz ponton u Sisku (rijeka Kupa), 2015.	15
Slike 8. i 9. Pristanište za riječne putničke brodove u Osijeku – restoran/pristanište „Galija“	16
Slika 10. Pristanište za riječne putničke brodove u Batini.....	17
Slika 11. Pristanište za riječne putničke brodove u Aljmašu	18
Slika 12. Pristanište za riječne putničke brodove u Vukovaru	19
Slike 13. i 14. Multimedijaska dvorana u potpalublju pristaništa u Vukovaru	21
Slika 15. Multimedijaska dvorana u potpalublju pristaništa u Vukovaru	22
Slika 16. Pristanište u Iloku	22
Slika 17. Skica s opisom putničkog terminala	27
Slika 18. Ukrcaj putnika u putničkom pristaništu Luke Beograd	28
Slika 19. Pristaništa Luke Passau označena na karti starog grada.....	29
Slike 20. i 21. Opskrba broda namirnicama (20.) i priključci za vodu, struju i odvod (21.).....	29
Slika 22. Pristaništa Luke Regensburg označena na karti grada	30
Slika 23. Brodovi muzeji u Regensburgu	30
Slika 24. Lokacija planiranog putničkog pristaništa u Sisku.....	34
Slike 25. i 26. 3D prikaz planiranog putničkog pristaništa u Sisku	35
Slika 27. Započeti radovi na putničkom pristaništu Sisak	35

Slika 28. Sportsko pristanište „Neptun“ u Osijeku	37
Slika 29. Prikaz nacрта sportskog pristaništa „Neptun“	37
Slika 30. Prikaz trenutnog područja pristaništa i područja sidrišta putničkog pristaništa u Iloku	40
Slika 31. Ilustracija budućeg pristaništa u Slavonskom Brodu	42

Popis tablica

Tablica 1. Broj pristajanja na pristaništa na rijeci Dunav prema godinama.....	17
Tablica 2. Broj pristajanja u Međunarodnom putničkom pristaništu Luke Beograd po godinama	27
Tablica 2. Usporedba pristaništa u Republici Hrvatskoj i navedenih pristaništa drugih zemalja Europe	31