

Implikacije izgradnje Pelješkog mosta na prometnu povezanost i turizam u Republici Hrvatskoj

Marić, Ivana

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:148:650970>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International/Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 4.0 međunarodna](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-06-26**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Preddiplomski stručni studij
Poslovna ekonomija – smjer Računovodstvo i financije

**IMPLIKACIJE IZGRADNJE PELJEŠKOG MOSTA NA
PROMETNU POVEZANOST I TURIZAM U REPUBLICI
HRVATSKOJ**

Završni rad

Ivana Marić

Zagreb, svibanj 2023.

Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Preddiplomski stručni studij
Poslovna ekonomija – smjer Računovodstvo i financije

**IMPLIKACIJE IZGRADNJE PELJEŠKOG MOSTA NA
PROMETNU POVEZANOST I TURIZAM U REPUBLICI
HRVATSKOJ**

**IMPLICATIONS OF THE CONSTRUCTION OF THE
PELJEŠAC BRIDGE ON TRAFFIC CONNECTION AND
TOURISM IN THE REPUBLIC OF CROATIA**

Završni rad

Student: Ivana Marić

JMBAG studenta: 0067559082

Mentor: Izv. prof. dr. sc. Tomislav Sekur

Zagreb, svibanj 2023.

Ime i prezime studenta/ice:

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je

(vrsta rada) _____

isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Student/ica:

U Zagrebu, _____

(potpis)

SADRŽAJ

1	UVOD	1
1.1	Predmet i cilj rada	2
1.2	Istraživačka pitanja.....	2
1.3	Metodologija i izvori podataka.....	3
1.4	Struktura rada	3
2	TEORIJSKA ANALIZA PROJEKTA PELJEŠKI MOST	4
2.1	Projekt Pelješki most.....	4
2.2	Ciljevi projekta izgradnje Pelješkog mosta.....	5
2.3	Povezanost kopna i poluotoka	6
2.4	Nesporazumi s Bosnom i Hercegovinom oko izgradnje mosta.....	8
2.5	Pokazatelji isplativosti projekta Pelješkog mosta.....	10
3	TURIZAM POLUOTOKA PELJEŠAC	14
3.1	Turistička ponuda na poluotoku	14
3.2	Turistička potražnja na poluotoku	16
3.3	Budući razvoj turizma na Pelješcu	19
3.4	Održivi razvoj poluotoka Pelješac	20
3.5	Utjecaj turizma na gospodarstvo poluotoka Pelješac	22
4	IMPLIKACIJE IZGRADNJE PELJEŠKOG MOSTA NA PROMETNU POVEZANOST I TURIZAM U REPUBLICI HRVATSKOJ	23
4.1	Prometna povezanost prije izgradnje mosta.....	23
4.2	Očekivana prometna povezanost nakon izgradnje mosta	27
4.3	Intenzitet turističkog prometa i proizvoda poluotoka	30
4.4	Tipologija planirane smještajne ponude i razvoj turističkih zona.....	31
4.5	Indikatori održivog turističkog razvoja	32
5	ZAKLJUČAK	35
	LITERATURA	36
	POPIS ILUSTRACIJA	38

1 UVOD

Projekt Pelješkog mosta predstavlja važan događaj za područje Južne Hrvatske, njegovom izgradnjom Dubrovačko-neretvanska županija prometno se povezuje s unutrašnjosti Republike Hrvatske, odnosno povezuju se Srednjoeuropski, Jonski i Mediteranski koridor. Pokazatelje isplativosti izgradnje Pelješkog mosta sagledava se kroz prometne, demografske i gospodarske aspekte isplativosti. Jedan od segmenata dodatne koristi pri izgradnji nove infrastrukture jest skraćanje puta ili povećanje brzine kretanja s obzirom na postojeću infrastrukturu. To je posebno bitno i zbog činjenice da je Dubrovačko-neretvanska županija najjužnija županija Republike Hrvatske.

Dubrovačko-neretvanska županija jedina je županija u RH koja je podijeljena na dva dijela čija je nepovezanost predstavljala problem mnogima zbog nemogućnosti slobodnog kretanja na čitavom teritoriju Republike Hrvatske. Po završetku gradnje mosta, ovaj kapitalni objekt prometne infrastrukture i preusmjerenje dosadašnjih prometnih tokova odrazit će se i na gospodarstvo poluotoka Pelješca. Pelješki most predstavlja veoma koristan projekt, koji će donijeti mnogobrojne prednosti stanovnicima Republike Hrvatske.

Jedna od najznačajnijih prednosti se odnosi na to da će se zaobići granični prijelazi, te će stanovnici Hrvatske, kao i turisti moći neometano prometovati bez obaveznih graničnih zaustavljanja u Neumu. Uslijed povećane dostupnosti poluotoka osobito iz pravca Delte Neretve i BiH, očekuje se i veći broj posjeta domaćih i inozemnih posjetitelja. Očekuje se i znatan pozitivan utjecaj na smanjivanje postojećih, još uvijek znatnih, razlika u stupnju ukupne gospodarske razvijenosti pojedinih peljeških općina. Jasno je kako će zahvaljujući Pelješkom mostu, Dubrovačko-neretvanska županija ostvariti itekako prometni razvoj, te će samim time privući brojne turiste. Čitav proces oko izgradnje Pelješkog mosta je trajao godinama (Fisković, Jelavić, 2005).

Ipak, trud se isplatio, te se projekt Pelješki most 26. srpnja 2022. godine otvorio te povezao Hrvatsku u jednu cjelinu. Očekuje se da će novi infrastrukturni pothvat direktno utjecati na prometnu dostupnost i povezanost Pelješca kroz svakodnevicu putovanja i transporta, te će se samim tim stvoriti bolja kvaliteta života.

1.1 Predmet i cilj rada

Glavni cilj ovog istraživanja je procijeniti utjecaj izgradnje mosta na Pelješcu na turistički razvoj ovog područja s obzirom na očekivano povećanje cestovnog prometa. Ovim istraživanjem će se analizirati promjene u turističkom prometu, strukturi ponude smještaja i drugih turističkih sadržaja te se utvrditi indikatori održivosti Pelješca kao turističke destinacije. Kako bi se postigao cilj ovog istraživanja, potrebno je analizirati utjecaj izgradnje Pelješkog mosta na turistički promet na Pelješcu. Fokus ovog rada je procijeniti promjene u dinamici turističkog prometa nakon izgradnje mosta, posebno u manje naseljenim i turistički manje razvijenim središnjem i istočnom dijelu poluotoka, što će doprinijeti jačanju turističke atraktivnosti ovog područja. Osim toga, bit će prikazan prometni značaj Pelješkog mosta te će se analizirati opravdanost ove investicije s obzirom na turističku perspektivu.

1.2 Istraživačka pitanja

U ovom završnom radu postavljaju se istraživačka pitanja temeljem kojih se provodi samostalno istraživanje vezano za definiran cilj istraživanja:

- P1: Na koji način izgradnja Pelješkog mosta utječe na intenzitet i značajke turističkog prometa?
- P2: U kojoj mjeri se očekuje povećanje turističke potražnje poluotoka nakon izgradnje Pelješkog mosta?
- P3: Kakav će utjecaj imati povezivanje teritorija RH u odnosu na lokalno stanovništvo Dubrovačko- neretvanske županije?
- P4: Kakav će utjecaj imati povezivanje teritorija RH u odnosu na zajedničku prometnu politiku EU?

Izgradnja Pelješkog mosta će povećati interes jednodnevnih i vikend posjetitelja iz područja Delte Neretve i susjedne Bosne i Hercegovine za ovim područjem. Također, očekuje se porast novih kolektivnih smještajnih kapaciteta, posebno u neposrednoj blizini mosta i na cijelom poluotoku. Izgradnja mosta također će poboljšati prometnu dostupnost općine Janjina i zapadnog dijela općine Ston, čime će se turistička kretanja na području ovih općina znatno

promijeniti. Očekuje se da će najveći utjecaj izgradnje mosta biti upravo na turistička kretanja u ovim općinama.

1.3 Metodologija i izvori podataka

Za pisanje ovoga rada korištena je domaća i strana literatura. Korišteni su primarni i sekundarni izvori poput stručnih knjiga i časopisa, znanstvenih radova te podataka dostupnih u online bazama podataka kao i razmatranja stručnjaka na navedenu temu objavljenim na internetskim stranicama. Nakon određivanja istraživačkih pitanja, u ovom se poglavlju definiraju metode i izvori istraživanja. Sekundarne podatke za ovo istraživanje predstavljaju podaci iz knjiga, znanstvenih i stručnih radova i časopisa te izvora s web stranica. Dok primarne podatke predstavljaju podaci dobiveni analizom službene stranice poluotoka Pelješca, te studije slučaja naziva; Ekonomski, prometni i demografski učinci izgradnje mosta Pelješac na gravitacijsko i šire područje. Kako bi se najbolje pomoglo odgovaranju na istraživačka pitanja te ispunjavanju zadanih ciljeva istraživanja, u ovom su radu definirane sljedeće znanstveno-istraživačke metoda; metoda analize i sinteze, metoda indukcije i dedukcije, povijesna metoda, metoda usporedbe, statistička metoda, te metoda poslovnog slučaja.

1.4 Struktura rada

Rad se sastoji od pet dijelova, uključujući uvod i zaključak. Uvodni dio sadrži: predmet istraživanja, ciljeve istraživanja te istraživačka pitanja. Drugi dio rada posvećen je definiranju i analizi projekta Pelješki most. Treći dio posvećen je analizi turizma poluotoka Pelješca te turističkoj ponudi i potražnji, te budućem razvoju poluotoka. Četvrti dio sadrži analizu implikacije izgradnje Pelješkog mosta na prometnu povezanost i turizam u Republici Hrvatskoj. Peti dio sadrži zaključke do kojih se došlo temeljem razmatranja izloženih u prethodnim dijelovima završnog rada.

2 TEORIJSKA ANALIZA PROJEKTA PELJEŠKI MOST

Izgradnja Pelješkog mosta nije samo kapitalni projekt u razvoju županijske prometne infrastrukture, već je i projekt koji će znatno utjecati na kvalitetu života lokalne populacije. Izgradnja mosta može izazvati različite ekonomske, ekološke i socijalne učinke koji se mogu neposredno ili posredno odraziti na dugoročnu razvojnu održivost turizma poluotoka Pelješca.

Stoga, potrebno je provesti analizu svih ovih faktora kako bi se procijenio ukupan utjecaj izgradnje mosta na održivost turizma u ovom području. Osim toga, važno je uzeti u obzir i druge aspekte, poput utjecaja na okoliš i način života lokalnog stanovništva, kako bi se osigurao cjeloviti pristup ovom projektu i njegovom utjecaju na ovu regiju.

2.1 Projekt Pelješki most

Projekt Pelješki most predstavlja strateški važan čimbenik Republike Hrvatske. Most je svojim dimenzijama i značajem najsloženiji i najveći graditeljski projekt u Republici Hrvatskoj, te jedan od najvećih u Europi. Povezivat će jugoistočni dio Dubrovačko -neretvanske županije s ostatkom teritorija Republike Hrvatske, a sve u svrhu povezivanja i neprekinutog prometnog toka što bi imalo veliki značaj za Hrvatsku (Šavor, Radić,2009). Sukladno odredbama Europske Unije izrađena je predstudija i studija opravdanosti kojim su razmatrane sljedeće opcije (Kunst, 2011):

- Schengenski cestovni koridori (više opcija) s posebnim pravnim statusom, preko teritorija BiH u zaleđu Neuma
- Tuneli: ispod teritorija BiH u zaleđu Neuma te potopljeni podmorski tunel na mjestu pelješkog mosta
- Pelješki most sa spojnim cestama

Pelješki most identificiran je kao projekt koji ispunjava sve zadane ciljeve, tj. navedeni projekt je identificiran kao najbolja opcija zato što bi se izgradnjom mosta izbjegli otežani prometni i ekonomski tokovi na području Republike Hrvatske, izbjegao bi se onemogućen ravnomjeren razvoj izoliranog područja grada Dubrovnika i Konavala, kao i otoka Mljeta, Korčule te poluotoka Pelješca (Dumančić, 2016).

Osim prometnog povezivanja, važna je namjera da projekt donese višestruke učinke na gospodarski razvoj cijelog područja a to predstavlja veliki značaj za regionalni razvoj. Realizacijom mosta Pelješac povezat će se gradovi Ploče i Dubrovnik, te osigurati prometna povezanost i cjelovitost teritorija Republike Hrvatske i Europske Unije, kao i prometna povezanost unutar Županije. Također, s obzirom na činjenicu da 80% teritorija Županije čini ekvatorijalni dio odnosno teritorijalno more Republike Hrvatske, izgradnja mosta Pelješac bitno će doprinijeti otočnom dijelu županije, učiniti ga bližim, transportno dostupnijim što će u konačnici rezultirati rastom otočnog gospodarstva, održivim razvojem otoka te zadržavanjem otočnog stanovništva na otocima (Šumberac,2005). Europska komisija dodijelila je 85% iz sredstava kohezijske politike odnosno 357 milijuna eura za gradnju Pelješkog mosta i pristupnih cesta kojim će se najjužniji dio zemlje odnosno Dubrovačko-neretvanska županija povezati s ostatkom Hrvatske, dok je ukupna cijena projekta izgradnje 420 milijuna eura (Akrap, Barić, Bošnjak, et.al. 2005).

Riječ je o strateškom projektu koji će se implementirati u 3 faze do 2022.godine kako bi se uopće Pelješki most mogao sufinancirati iz fondova Europske Unije, potrebno je bilo poslati Europskoj komisiji u Bruxelles aplikaciju i svu potrebnu dokumentaciju za izgradnju Pelješkog mosta, što je i učinjeno u lipnju 2017.godine, te je zatraženo da se projekt sufinancira s 85% nepovratnih sredstava od ukupnog iznosa projekta, dok se u dokumentaciji nalaze opći podaci o mostu, te koncepcija mosta na koji bi način trebao biti izgrađen.

2.2 Ciljevi projekta izgradnje Pelješkog mosta

Strateški ciljevi projekta su (Glamuzina, 2009):

- Minimiziranje utjecaja klimatskih promjena
- Minimiziranje utjecaja projekta na okoliš
- Poboljšanje elemenata TEN-T mreže duž Jadranske obale
- Poboljšanje konkurentnosti regije
- Povećanje pouzdanosti prometnog sustava
- Povećanje pristupa izdvojenog teritorija Južne Dalmacije i ostalog dijela Republike Hrvatske

Specifični ciljevi projekta koji su dobiveni detaljnim analizama u pripreмноj fazi projekta (Glamuzina, 2002):

- Omogućavanje pristupa regiji za vrijeme dok jaki vjetrovi i ostale vremenske nepogode ne omogućavaju redoviti pristup zračnim i morskim putem
- Povećanje pouzdanosti u opskrbi regije
- Povećanje sigurnosti prometa
- Povećanje stupnja usluge prometnog sustava
- Skraćeno trajanje putovanja između Splita i Dubrovnika, Splita i poluotoka Pelješca i otoka Korčule, i Dubrovnika i poluotoka Pelješca i otoka Korčule
- Smanjenje utjecaja na kulturnu baštinu, pogotovo gradića Stona
- Smanjenje utjecaja prometa na okoliš skraćanjem putovanja

2.3 Povezanost kopna i poluotoka

Poluotok Pelješac ima specifičan prometno-geografski položaj koji predstavlja izazov za povezivanje Dubrovačko-neretvanske županije. Županija se sastoji od različitih cjelina koje nisu međusobno povezane. Postoje otočni dijelovi, kao što su Korčula, Lastovo, Mljet, Pelješac i Elafitsko otočje, te kopneni dio koji je prekinut državnom granicom Bosne i Hercegovine na samo 9,3 kilometra dužine. Ova situacija utječe na prometni položaj Pelješca, koji ima ključnu ulogu u povezivanju različitih dijelova županije.

Pelješac ima središnji položaj u Dubrovačko-neretvanskoj županiji i služi kao kopnena poveznica otoka Korčule, Lastova i Mljeta s ostatkom županije, ali i s državom. Cestovni pravci i pomorski putevi prolaze kroz Pelješac, što olakšava povezivanje otočnog i kopnenog dijela poluotoka. Trajektne luke Orebić, Trpanj i Prapratno omogućuju povezivanje Pelješca s Korčulom, Pločama i Mljetom.

Kako bi se riješio problem izoliranosti Pelješca, donesena je odluka o izgradnji Pelješkog mosta, koji će igrati ključnu ulogu ujedinjenja Hrvatske i teritorija Europske unije. Most će biti

dug gotovo 2,4 kilometra i imat će dvije prometne trake te pješačku stazu. Izgradnja mosta poboljšat će prometnu povezanost Pelješca s ostatkom Hrvatske i Europe, te doprinijeti gospodarskom razvoju ovog područja.

Prometni sustav Pelješca je razvijen pod utjecajem prirodnih geografskih faktora. Njegov krški reljef je utjecao na oblikovanje cestovnih pravaca, koji su krivudavi i uski, s ograničenim prostorom za mimoilaženje. Zbog prirodnih prepreka, gradnja novih prometnica na Pelješcu nije jednostavna.

S druge strane, zbog relativno niske obale bez velikih orografskih elemenata, pomorski promet je razvijen. Orebić je poznat kao luka još od 16. stoljeća, a turizam i poljoprivreda su glavni izvori prihoda, budući da nema industrije. U posljednje vrijeme, strani državljani kupuju stare ljetnikovce i vikendice te ih obnavljaju u izvornom stilu. Zbog nedostatka industrijskih pogona i orijentacije gospodarstva prema turizmu i uslužnim djelatnostima, ekološki faktori su povoljni na Pelješcu.

Pelješki poluotok je privlačna turistička destinacija s prekrasnom prirodom i bogatom povijesnom baštinom. Međutim, intenzivni razvoj turizma u posljednjim desetljećima doveo je do narušavanja okoliša, posebice zbog nedostatka adekvatne infrastrukture koja bi pratila rast apartmanizacije i urbanizacije. Upravo zbog toga je potrebno ulaganje u razvoj turizma kako bi se iskoristili potencijali, ali istovremeno i očuvali prirodni resursi.

Klimatski uvjeti također igraju ulogu u prometu na poluotoku. Ljeti visoke temperature mogu uzrokovati oštećenje asfalta, a požari i olujni vjetrovi mogu dovesti do prekida prometa. Osim toga, promet na cesti zagađuje okoliš ispuštanjem štetnih plinova, dok pomorski promet zagađuje more.

Socijalni faktori također utječu na prometni sustav na poluotoku. Stanovnici s prebivalištem na poluotoku imaju povlastice pri korištenju trajekta, a učenici, studenti i umirovljenici imaju povlaštene cijene prijevoza. Međutim, cijena autobusnog prijevoza za umirovljenike izvan poluotoka nije besplatna.

U svakom slučaju, očuvanje prirodnih ljepota Pelješca i njegovog okoliša je ključno za održivi razvoj turizma te za dobrobit stanovništva i posjetitelja. Potrebno je ulaganje u infrastrukturu i prometni sustav kako bi se osigurao ugodan i siguran prijevoz za sve, uz minimalni utjecaj na okoliš.

Organizirani školski prijevoz autobusom za učenike je besplatan, a postoji i popust za osobe mlađe od 26 godina. Povijesni faktori također su imali značajan utjecaj na razvoj prometnog sustava poluotoka Pelješca. S obzirom na to da je Pelješac nekada bio dio teritorija Dubrovačke Republike, izgrađene su brojne ceste te su izgrađene pomorske luke koje su bile bitne za to područje. Međutim, mnoge od tih cesta su danas u vrlo lošem i derutnom stanju te se planira obnova Pelješke ceste (D-414). Na toj cesti planira se izgradnja spojne ceste od mosta Pelješac do obilaznice Janjine, obilaznice naselja Potomje, nove dionice od Kapetana do Orebića, obilaznice Orebića, spoja na luku Perna, te izgradnja mosta (uronjenog tunela) Sv. Ivan- Kneža preko Korčulanskog kanala s pristupnim cestama na Pelješcu i Korčuli (Glamuzina, 2002).

Cestovni promet je najvažniji na poluotoku, te se većina prometa odvija upravo cestama. S obzirom na konfiguraciju terena, neka naselja su dostupna samo automobilom, pa većina stanovnika ovisi o tom prijevoznom sredstvu. Osim automobila i motornih vozila koja se koriste za osobne potrebe, postoji i javni autobusni prijevoz. Od kopnenog prijevoza postoje dvije vrste prijevoza, obzirom da na poluotoku nema željezničkog prometa. Cestovni promet se odvija glavnom državnom cestom D-414 koja prolazi središnjim dijelom poluotoka.

Osim nje, postoje još dvije državne ceste (D-415 i D-416) koje su znatno kraće, te dvije županijske ceste (6215 i 6226). Također postoje i nekoliko manjih lokalnih cesta, ali one nisu od velike važnosti. U slučaju da se državna cesta mora zatvoriti iz bilo kojeg razloga (nesreća, odron, požar i slično), ostatak poluotoka ostaje odsječen te ne postoji alternativna cesta kojom se može doći do kopna.

2.4 Nesporazumi s Bosnom i Hercegovinom oko izgradnje mosta

Nesporazum s Bosnom i Hercegovinom, dalje u radu (BiH), oko izgradnje mosta javlja se iz više razloga, smatra se da se njegovom izgradnjom krše pomorska prava Bosne i Hercegovine zato što zatvara plovni put od Neuma do otvorenih voda. U BiH ne postoji konsenzus oko izgradnje Pelješkog mosta, jer Dragan Čović (hrvatski bosanskohercegovački političar i član Predsjedništva BiH) smatra da ne vidi ništa sporno u tome, dok Bakir Izetbegović (bošnjački bosanskohercegovački političar i član Predsjedništva BiH) kao i dobar dio opozicije smatraju da Pelješki most krši prava Bosne i Hercegovine, dok Milorad Dodik (predsjednik Republike Srpske) ne vidi ništa sporno u izgradnji Pelješkog mosta (Medan, 2021).

Sve je počelo u srpnju 1999. godine kada su na Summitu Pakta stabilnosti Jugoistočne Europe održanom u Sarajevu tadašnja dva predsjednika Franjo Tuđman i Alija Izetbegović potpisali sporazum o razgraničenju, kojim je predviđeno razgraničenje između BiH i Hrvatske sredinom Malostonskog zaljeva, korištenje Luke Ploče pod „povoljnim uvjetima“ za BiH na 99 godina i slobodan prolaz kroz zaleđe Neuma za potrebe Republike Hrvatske (Kunst , 2011).

Ubrzo nakon potpisivanja sporazuma, Tuđman se razbolio i umro, zbog čega nisu dalje vođeni sporazumi o ratifikaciji. Granica između granica BiH i Hrvatske, kao ni pomorska granica još uvijek nisu definirane dok postoji samo jedan sporazum o razgraničenju u Jadranskom moru, između Italije i SFRJ zaključen 1965. godine. U prosincu 2006. godine BiH i Hrvatska su postigle punu suglasnost o izgradnji mosta s promijenjenim gabaritima (Dumančić, 2016).

Izmjene su urađene u skladu sa zahtjevima BiH. Predviđeno je da visina mosta bude povećana na 55 metara, raspon između stupova proširen je na 200 metara, a prošireni gabariti omogućavaju prolazak i najvećim brodovima. Tijekom 2007. godine su utvrđeni tehnički i okolinski uvjeti izgradnje Pelješkog mosta. Izvještaj i zapisnik rada komisije bio je završen i spreman, a tadašnji ministar prometa i komunikacija BiH Božo Ljubić odbio je dati izvještaj, dok iste godine Hrvatska počinje izgradnju Pelješkog mosta (Glamuzina, 2009).

Predsjednica RH Kolinda Grabar Kitarović dana 17. siječnja 2018. gostovala je u Sarajevu te izjavila kako nema nikakvih zapreka za početak gradnje Pelješkog mosta i naglasila kako je to Hrvatskoj važan razvojni projekt koji istodobno ni na koji način ne ugrožava interese Bosne i Hercegovine. Objasnila je kako je članove bosanskohercegovačkog državnog vrha izvijestila o sadržaju pisma što ga je hrvatskom premijeru Andreju Plenkoviću uputio predsjednik Europske komisije Jean-Claude Juncker u kojemu jasno stoji kako sa stajališta EU nema nikakvih zapreka gradnji Pelješkog mosta (Plan razvoja turizma Pelješca).

Izjavljuje kako gradnja mosta prije svega postavlja pitanje povezivanja hrvatskog, odnosno teritorija EU-a, koje se nepotrebno pretvorilo u bilateralni problem između Hrvatske i BiH. Naglasila je važnost gradnje mosta za razvoj Pelješca, od čega bi koristi imao i Neum jer se tamo više ne bi stvarale kolone na graničnim prijelazima. Predsjedatelj Predsjedništva BiH Dragan Čović izjavio je kako njegova zemlja, na žalost još nema strategiju vanjske politike zbog čega i nastaju problemi poput ovoga oko gradnje Pelješkog mosta pri čemu svaka strana u BiH na različite načine interpretira državne interese.

Kazao je kako on osobno nema nikakvih dvojbi o tomu da je Pelješki most opravdan projekt koji će koristiti i BiH, a prije svega Neumu (Naglić, 2017). Dana 04.02.2018.g. Bakir Izetbegović gostovao je u emisiji Aleksandra Stankovića „Nedjeljom u 2“ na HTV1, te je izjavio da dok se ne riješi granica s BiH i ne omogući pravo slobodnog pristupa BiH prema otvorenom moru da je protiv gradnje Pelješkog mosta, te traži „papir“ na kojem će se odrediti plovni put Bosne i Hercegovine do otvorenog mora (Akrap, Barić, Bošnjak, et.al. 2005).

Dana 05.02.2018.g. Ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković na gore navedene navode komentirao je izjavu Bakira Izetbegovića te izjavio da Hrvatska gradi most na svojem teritoriju, a on je 500 metara udaljen od crte razgraničenja koja se primjenjuje iako nije ratificirana u Saboru. Pregovori su vođeni još 2006. oko tehničkih karakteristika, visine mosta i širine plovnog puta upravo stoga kako bi BiH imala pravo na neškodljiv prolaz, tako da nikakva prava BiH gradnjom Pelješkog mosta nisu ugrožena, te da će sigurnosno osloboditi Neum i spojiti svoj teritorij pa će od toga imati koristi obje zemlje.

Istaknuo je da će se pitanje granice rješavati u dobrosusjedskim i bilateralnim odnosima, kao i uvijek, te da dovoditi u pitanje gradnju Pelješkog mosta s primjenom sporazuma koji se primjenjuje nije korektno. Na kraju poglavlja može se reći da je Hrvatskoj Pelješki most veoma važan jer bi se njegovom izgradnjom uspostavila čvrsta cestovna veza između svih dijelova hrvatskog teritorija. Dubrovačko-neretvanska županija povezala bi se s ostatkom hrvatskog teritorija što bi bitno doprinijelo razvitku Dubrovnika, poluotoka Pelješca i cijele najjužnije hrvatske županije, a time bi se u potpunosti povezao hrvatski teritorij koji je prekinut Bosnom i Hercegovinom. Pošto političke odnose RH s BiH već godinama opterećuje problem izgradnje Pelješkog mosta radi povezivanja Dubrovačko-neretvanske županije s ostatkom RH, potrebno je naći zajednički jezik i riješiti problem, odnosno postići kompromis zbog izgradnje projekta te radi održavanja i nadograđivanja daljnjih dobrosusjedskih odnosa s BiH (Poželjan plan razvoja turizma na Pelješcu).

2.5 Pokazatelji isplativosti projekta Pelješkog mosta

Projekt Pelješkog mosta predstavlja važan objekt za područje Južne Hrvatske zato što se njegovom izgradnjom otvara prometno povezivanje Dubrovačko-neretvanske županije s unutrašnjosti RH, odnosno povezivanje Srednjoeuropskih, Jonskih i Mediteranskih koridora.

Pokazatelji isplativosti izgradnje Pelješkog mosta mogu se sagledati kroz prometne, demografske i gospodarske aspekte isplativosti.

Izgradnjom mosta žele se riješiti prometni problemi na području Dubrovačko-neretvanske županije, a posebno u vrijeme turističke sezone. Također, teški su uvjeti prometovanja na dijelovima mreže u Neretvanskoj dolini, zoni graničnih prijelaza koji dijele Dubrovačko - neretvansku županiju u predjelu Neuma. Razmatrani most kopno-0 Pelješac pripada planiranoj državnoj cesti Opuzen - Pelješac - Dubrovnik kako je predviđeno u prostornome planu županije Dubrovačko neretvanske (Prakljačić, 2022).

Funkcionalno ta državna cesta treba preuzeti daljinski današnje Jadranske magistrale D 8 i dijela Pelješke magistrale D 414. Planirana državna cesta smještena je u uskom pojasu jadranske obale i granice sa susjednom BiH. Reljef toga područja čini ga slabo pristupačnim i otežava vođenje trase državne ceste, a naseljenost je koncentrirana uz samu morsku obalu. Slične su i terenske osobine na području Pelješca premda su tu naselja u središnjem dijelu prostora.

Najznačajnija cesta je D8, tzv. Jadranska magistrala, kojom se odvija najveći dio prometa. Osim što veže područje županije s preostalim dijelom Republike Hrvatske i dalje s Europom, njome je županija povezana i sa susjednim državama Bosnom i Hercegovinom i Crnom Gorom. Ciljevi izgradnje mosta i pristupnih cesta su stvaranje funkcionalne prometne povezanosti Pelješca s područjem Dubrovačko - neretvanske županije u koju spadaju otok Korčula i Mljet, ostalog dijela Hrvatske te dalje s Europom (Poželjan plan razvoja turizma na Pelješcu).

Uz navedeno, značajno je povezivanje sa susjednim državama Bosnom i Hercegovinom, Crnom Gorom i djelomično sa Srbijom. Takvo funkcionalno povezivanje otoka Pelješca s ostalim dijelom Dubrovačko - neretvanske županije i Hrvatske ima niz pozitivnih učinaka poput privlačenja tranzitnog prometa susjednih država BiH i Crne Gore, bolju i funkcionalniju povezanost otoka Korčule i Mljeta, poticanja kapilarnog povezivanja cestovne infrastrukture Pelješca i Dubrovačko neretvanske županije, smanjenja vremena putovanja dnevnih migracijskih tokova, veću sigurnost prometa te poticanje industrijskih i obrtničkih djelatnosti (Plan razvoja turizma Pelješca).

Izgradnjom Pelješkog mosta i magistralnih cesta doći će do izražaja ekonomska opravdanost korištenja planirane infrastrukture u prostoru zbog stvaranja inducirano prometa koji nastaje zbog povećanja uslužnosti predmetne prometnice. Jedan od segmenata dodatne koristi pri

izgradnji nove infrastrukture jeste skraćenje puta ili povećanje brzine kretanja s obzirom na postojeću infrastrukturu.

S obzirom na postojeću socio-ekonomsku strukturu stanovništva, s porastom prometa vozila, ljudi i roba, u svim mjestima koja su do sada bila periferizirana i slabo povezana izgradnjom Pelješkog mosta i magistralnih cesta, doći će do izmijenjenih uvjeta poslovanja postojećih, ali i stvaranja mogućnosti razvitka novih oblika aktivnosti, a to su (Šavor, Radić, 2005):

- Nastanak novih i razvitak postojećih sekundarnih komunikacija;
- Novi prometnih pravci će se pojaviti najvjerojatnije u nešto dugoročnijem vremenskom okviru;
- Otvaranje novih turističkih kapaciteta, porast broja i raznolikosti različitih poslovnih ideja (turističke poslovnice, organizacija putovanja i izleta, značajnije poboljšanje kvalitete turističkih kapaciteta) će također biti jedna od očekivanih i najvjerojatnijih pretpostavljivih posljedica;
- Pojačan interes domaćih ljudi za prodaju zemljišta za turističku vikend izgradnju, posebno u zonama najbližim kontaktu mosta s poluotokom;
- Pojačan interes potencijalnih vikendaša za kupovinom zemljišta i postojećih nekretnina na poluotoku. Ekonomski, prometni i demografski učinci izgradnje mosta Pelješac na gravitacijsko i šire područje;
- Povećanje broja radnih mjesta, posebno u turizmu, ugostiteljstvu i u uslužnom sektoru vezanom uz navedene dvije djelatnosti jedna je svakako od očekivanih socijalnih posljedica povećavanja prometa na poluotoku.;
- Razvoj djelatnosti uslužnog tipa koji će se uz povećan protok vozila i robe pojaviti; Povećanje cijena zemljišta je indirektna posljedica realizacije projekta jer će zemljišta postati atraktivnija, pristupačnija i skuplja;
- Revitalizacija poluotoka u smislu opće bolje prometne povezanosti te ostvarivanje povoljnije veze s Korčulom je također jedna od logično pretpostavljivih posljedica izgradnje mosta budući da će lokalnom stanovništvu omogućiti smanjivanje stvarnog stupnja ali i simboličkog osjećaja prostorne pa stoga socijalne i ekonomske izolacije;

- Skraćivanje putnog pravca u dimenziji vremena i prostora te
- Utjecaj na revitalizaciju postojećih naselja te pojavu novih (turističkih) naselja i zona vikend izgradnje na Pelješcu.

3 TURIZAM POLUOTOKA PELJEŠAC

Pelješac obuhvaća brojna popularna odredišta za jednodnevne ili višednevne izlete koja se mogu posjetiti. Idealan je za vinsku i gastronomsku šetnju vinskim podrumima, seljačkim domaćinstvima, te predstavlja jedno bogatstvo netaknute prirode. Moguće je doživjeti nezaboravni gastronomski doživljaj sa bilo koje strane Pelješca u pelješkim restoranima, konobama i obiteljskim poljoprivrednim gospodarstvima uz tipičnu dalmatinsku večeru.

3.1 Turistička ponuda na poluotoku

Poluotok Pelješac posjeduje prirodnu ljepotu koju turisti cijene te kulturu i životni stil destinacije o kojoj žele znati više. Stalni gosti najčešće su oni koji su oduševljeni kombinacijom vina, hrane i kulturnih sadržaja. Ruralna naselja poluotoka uglavnom su vezana za poljoprivredne površine i nalaze se u unutrašnjosti.

Ona su poznata po očuvanom tradicijskom sklopu i kulturi, te manje ili više izraženim ambijentalnim vrijednostima, uključujući tipično zbijene kamene arhitekture i uske ulice. Na poluotoku postoji čak 38 ruralnih naselja od ukupno 40. Razvoj kupališnog turizma može stvoriti velike gospodarske mogućnosti za sela na obali. Skoro su sva obalna sela uključena u turistička kretanja, ponajprije kroz prihvata posjetitelja u privatnom smještaju. Uz mediteransku klimu i čisto more, turistima se nudi odmor u okolišu netaknute prirode, specifične gastronomske ponude, peljeških vina i mirnoće sredozemnog sela.

Vinarstvo, uz kombiniranje spomenutih atraktivnih faktora, može dati poseban poticaj turizmu peljeških sela.

Pelješki poluotok nudi brojne vinske putove, među kojima su najpoznatiji Dingač, Postup i Plavac mali, uključeni u turističku ponudu od 2007. godine. Osnovana je udruga s ciljem promoviranja i unaprjeđenja vinogradarstva i vinarstva na području poluotoka te valorizacije peljeških vina. Na tom području djeluje oko 40 vinara i vinarija koji nisu dio projekta Peljeških vinskih puteva, ali su izuzetno kvalitetni u proizvodnji vina Plavca malog. Uključene su 32 vinarije u projektu Pelješki vinski puti, a na Pelješcu ima oko 250 registriranih proizvođača vina na 70 kilometara dužine poluotoka.

Osim vinarija, treba spomenuti i OPG-ove, konobe i restorane koji nude izvorna pelješka jela i proizvode. Među specijalitetima su Stonska torta, napravljena od tjestenine, i Zelena menestra,

koja je karakteristična za kuhinju Stona i okolice. Napoleonski put na Pelješcu proteže se od Stona jugoistočno do Orebića i Vignja na sjeverozapadu poluotoka. Počinje sa Stonskim zidinama i rimskom solanom, a obilazi nekoliko važnih ranih sakralnih spomenika, uključujući ranokršćansku crkvu sv. Mandaljene i ranosrednjovjekovnu crkvu sv. Mihovila. Poluotok Pelješac izuzetno je bogat kulturno-povijesnom baštinom, a najatraktivniji spomenici nalaze se na području Stonske prevlake, gdje se nalazi fortifikacijski sustav, te u Orebiću, poznatom po kapetanskim kućama i pomorskoj tradiciji. Mali Ston i Stonske zidine također su vrlo poznati, a u Stonu se održava Prvi međunarodni Gastronomski Filmski Festival u Hrvatskoj pod nazivom Kinookus.

Festival Kinookus predstavlja jedinstvenu kombinaciju hrane i filma te ima za cilj educirati i pobuditi osjetila za zaboravljene okuse koji su u opasnosti od izumiranja. Osim toga, festival također promovira razvoj estetskog ukusa za filmsku umjetnost.

Tijekom ljetnih mjeseci na području općina Orebić i Trpanj održavaju se mnoga događanja i manifestacije, poput Noći pomoraca, Susreta klapa u Atriju franjevačkog samostana u Orebiću, Noći Peljeških jedara te brojnih pučkih fešti i koncerata poznatih zabavljača. Turisti mogu doživjeti Pelješac na avanturistički način, kao što su surfing u Vignju, planinarenje na brdu Sv. Ilija, biciklizam i pješaćenje na stazama općina Orebić i Trpanj te ronjenje u uvali Žuljana.

Kampiranje je također popularna opcija za turiste, a Pelješac nudi mnoge kampove kao što su autokamp Prapatno, kamp Vrela, Vučine, Žuljana, Maslina i Sunce u Stonu, Trpanj autokamp Vrila, Luka i Divna, Orebić kamp Paradiso, Trstenica, Adriatic, Nevio, Ponta, Vala, Maestral Camping, Đenka i Lupis. Također se održavaju brojne tradicionalne vjerske svečanosti kroz godinu koje su vezane uz proslave zaštitnika mjesta, a uz to se organiziraju i pučke fešte.

U tablici 1. prikazuju se smještajni kapaciteti u općinama Janjina, Orebić, Ston i Trpanj na poluotoku Pelješcu za 2020. i 2021. godinu. Iz tablice se da zaključiti da se najveći broj smještajnih kapaciteta nalazi u općini Orebić, a najmanji broj u općini Janjina. U općini ston prevladavaju kampovi, dok u drugim općinama više prevladavaju odmarališta. To vrijedi i za 2020. te za 2021. godinu.

Tablica 1. Smještajni kapaciteti po vrstama objekata u općinama na Pelješcu za 2020./2021.

Sobe	Janjina		Orebić		Ston		Trpanj	
	2020.	2021.	2020.	2021.	2020.	2021.	2020.	2021.
Hoteli	-	-	330	328	-	-	20	135
Odmarališta	9	11	1.219	1.290	74	57	324	317
Kampovi	-	-	743	743	250	250	10	10
Ukupno	9	11	2.292	2.361	324	307	354	462

Izvor: www.dzs.hr (09.11.2022.)

3.2 Turistička potražnja na poluotoku

Zbog izuzetne kvalitete resursno-atraktivne osnove (dugačka i razvedena obala, bogata prirodna i kulturno-povijesna baština, blaga mediteranska klima i sl.), sve veće prepoznatljivosti Hrvatske i Dubrovačko-neretvanske županije kao turističke destinacije, ali i sve većeg broja osoba koje se, na globalnoj razini, uključuju u turističke tokove, turistička aktivnost na poluotoku Pelješcu u zadnjih je desetak godina u kontinuiranom porastu. To ukazuje na ispravnost dosadašnjeg turističkog pozicioniranja poluotoka te dobru tržišnu prihvaćenost njegovog turističkog jedinstvenog prodajnog prijedloga.

S obzirom na osjetljivost turističkog privređivanja i destinacijskog imidža na bilo kakvu promjenu u relevantnom gospodarskom okruženju, važno je razmotriti utjecaj izgradnje Pelješkog mosta na poluotok. Izgradnja ovog kapitalnog objekta predstavlja veliki pomak za hrvatsku infrastrukturu i povezanost s ostatkom Europe, no istovremeno postoji opravdana zabrinutost oko utjecaja na turističku industriju i okoliš. Preusmjeravanje dosadašnjih prometnih tokova preko Pelješkog mosta moglo bi dovesti do promjene turističkih navika posjetitelja, što bi moglo negativno utjecati na prihode turističkih djelatnosti na poluotoku.

Stoga je važno da se provode kvalitetna istraživanja i analize kako bi se predvidio utjecaj izgradnje Pelješkog mosta na turizam i okoliš. Također, potrebno je razmotriti moguće mjere za ublažavanje negativnih utjecaja i očuvanje turističkog identiteta poluotoka. U svakom slučaju, važno je da se donose odluke temeljene na dugoročnoj viziji razvoja turizma, a u skladu s načelima održivog razvoja i zaštite okoliša.

S obzirom na atraktivnost poluotoka Pelješca te činjenicu da će mnogi turisti tranzitirati kroz ovaj kraj, nije teško zamisliti rastuću potražnju za smještajnim i drugim turističkim objektima u mnogim naseljima poluotoka. Očekuje se da će novi prometni koridor dodatno doprinijeti dinamiziranju turističke ponude. Međutim, sa sve većim interesom za izgradnjom novih turističkih objekata dolazi i opasnost od preopterećenja postojećih infrastrukturnih sustava te intervencija u prostornim planovima koje mogu dovesti do dugoročnih problema. Stoga je potrebno pažljivo planirati budući razvoj turizma na ovom prostoru kako bi se očuvala ravnoteža između turističkih potreba i održivosti prostora.

Drugim riječima, očekivani rast turističke potražnje, induciran izgradnjom Pelješkog mosta, može imati brojne, ne nužno pozitivne, konotacije na turistički imidž poluotoka, osobito u kontekstu poželjnog upravljanja destinacijskim razvojem na principima razvojne održivosti. Pritom valja posebno ukazati na mogućnost (Kunst , 2011):

- pojačanog interesa za kupovinom zemljišta ili postojećih nekretnina, te, posljedično, rast njihovih cijena;
- pojačane izgradnje turističkih apartmana u građevnim područjima naselja, pri čemu ne treba isključivati ni pojavu bespravne „divlje“ gradnje;
- pritisaka razvojnih dionika i investitora usmjerenih na uspostavu novih turističkih razvojnih zona izvan građevnih zona u naseljima;
- razvoja novih turističkih kapaciteta i novih uslužnih djelatnosti koji će biti potaknute povećanim protokom vozila;
- nedostatka radne snage i potrebu za uvozom sezonskih radnika.

Tablica 2. prikazuje noćenja domaćih i stranih turista u 2019. i 2020. godini. U tablici vidi se da najviše noće strani turisti (u općini Orebić u 2019. je 731.798 noćenja, a u 2020. 406.515 noćenja, što Orebić čini najpopularnijim odredištem za turiste). Što se tiče domaćih turista najviše noćenja ostvaruju u općini Orebić. Najmanje noćenja, kako domaćih tako i stranih turista, ostvaruje općina Janjina.

Tablica 2. Noćenja domaćih i stranih turista u 2019./2020. godini

	2019.		2020.	
	Noćenja turista		Noćenja turista	
	Domaći	Strani	Domaći	Strani
Janjina	3.416	55.496	3.555	31.922
Orebić	52.783	731.798	46.781	406.515
Ston	10.429	144.654	10.497	71.077
Trpanj	7.381	105.069	3.352	39.728

Izvor : www.dzs.hr (09.11.2022.)

Tablica 3. prikazuje noćenja stranih turista po općinama Ston, Orebić, Janjina i Trpanj za 2020. godinu prema zemlji prebivališta. U tablici se može očitati da najviše noće Česi u općinama Ston (2.616) i Trpanj (13.328) , a u Orebiću najviše noće Poljaci (82.166 noćenja) te Nijemci (35.066). Za općinu Janjina nema podataka za 2020. godinu.

Tablica 3. Noćenja stranih turista po općinama Pelješca za 2020. godinu prema zemlji prebivališta

Strani gosti iz:	Ston	Orebić	Janjina	Trpanj
Austrija	476	5.556	-	158
Češka	2.616	20.542	-	13.328
Francuska	576	2.389	-	441
Italija	266	1.558	-	138
Mađarska	466	4.279	-	261
Nizozemska	118	1.575	-	25
Njemačka	1.790	35.006	-	2.712
Poljska	1.526	82.166	-	5.827
Slovačka	113	6.231	-	581
Slovenija	494	22.599	-	891
Ujedinjeno Kraljevstvo	130	2.098	-	48

Izvor: www.dzs.hr (09.11.2022.)

3.3 Budući razvoj turizma na Pelješcu

Za stvaranje održivog turističkog pozicioniranja Pelješca potrebno je osigurati dugoročnu perspektivu i planiranje. Uspješan turizam na Pelješcu može se razviti bez prevelike turistifikacije i preopterećenja, što je prednost ovog područja. Razvoj turizma na Pelješcu bi se trebao fokusirati na stvaranje različitih ponuda koje bi se razlikovale od ostalih turističkih destinacija u Hrvatskoj. Važno je temeljiti turistički razvoj na unikatnim prirodnim i kulturno-povijesnim resursima Pelješca, koji će privući turiste zainteresirane za aktivni odmor i razne oblike turističkih proizvoda. Pelješac bi se tako trebao pozicionirati kao destinacija koja nudi više od klasičnog "sunca i mora", uz naglasak na razvoju novih proizvoda i aktivnosti u turizmu (Šavor, Radić, 2009).

Turizam na Pelješcu i dalje se temelji na opuštanju u obiteljskoj atmosferi, uživanju u prirodnim blagodatima, te čarima lokalne gastronomije. U izvansezonskim mjesecima naglasak bi trebao biti stavljen na:

- Promicanje proizvoda koji se temelje na dosezima Dubrovačke Republike;
- Organiziranje različitih radionica za turiste, poput pripreme maslinovog ulja, pršuta, i tradicionalnih jela;
- Proizvode koji se temelje na nematerijalnoj kulturnoj baštini, poput festivala i svetkovina koje ističu mediteranski način života na Pelješcu;
- Proizvode koji pomažu u održavanju zdravlja i vitalnosti turista, poput smještaja s udobnim krevetima, različitih režima prehrane, te suvremenih wellness centara;
- Proizvode koji pomažu u opuštanju u očuvanoj prirodi, poput zdravih jelovnika, domaćih cijedenih sokova, te lokalne hrane. (Fisković, Jelavić, 2005.)

Navedeni pristup naglašava unikatnost resursa i atrakcija na Pelješcu te njihovu specifičnost u odnosu na ostatak Hrvatske.

Važno je da se budući razvoj turizma na Pelješcu temelji na infrastrukturi koja je već dosegnuta. Kako sve više turista traži mir i opuštanje u prirodi te uživanje u lokalnoj hrani i seoskom okruženju, važno je uspostaviti ravnotežu između prirodnih resursa i kulturne baštine. Pelješac bi trebao imati identitet koji kombinira lokalni, turistički i kulturni identitet.

Tablica 4. prikazuje plan razvoja turizma na Pelješcu koji se temelji na skladu turističkog proizvoda s ambijentom poluotoka, te na ekološkoj i socio-kulturnoj prihvatljivosti proizvoda. Svaki proizvod treba biti prilagođen željama i potrebama gostiju te trendovima u turističkoj industriji. Također, važno je da turistički proizvod pruži nezaboravno iskustvo turistima. Očuvana priroda, mir i tišina su ključni elementi privlačnosti Pelješca, stoga se okolišni ambijent treba istaknuti autentičnošću. Cijena turističkog proizvoda treba biti prilagođena vrijednosti koju on pruža turistima. Plan razvoja turizma treba biti odgovoran, dugoročno održiv i transparentan s jasno definiranim ciljevima i planovima za nadolazeće razdoblje.

Tablica 4. Sustav vrijednosti na kojima se temelji razvoj turizma na Pelješcu



Izvor: Kunst I. (2019). Poželjni plan razvoja turizma poluotoka Pelješca u kontekstu izgradnje Pelješčkog mosta, Zagreb; Institut za turizam

3.4 Održivi razvoj poluotoka Pelješac

Kako bi se osigurao održivi turistički razvoj na području Pelješca, potrebno je razviti dobro osmišljenu i koordiniranu strategiju gospodarskog korištenja raspoloživih materijalnih i nematerijalnih resursa, u skladu s definiranom vizijom razvoja. S obzirom na sve veću konkurenciju na globalnom tržištu turističkih destinacija, cilj razvoja turizma na Pelješcu trebao

bi biti postizanje društveno-ekonomskog blagostanja uz princip dugoročne prostorno-ekološke, infrastrukturne, socio-demografske i političko-ekonomske održivosti.

Za postizanje ovog cilja, neophodno je usklađivanje interesa svih dionika turističkog razvoja te privatnog i javnog sektora oko ključnih razvojno-investicijskih projekata. S obzirom na to da turizam predstavlja jednu od najvažnijih gospodarskih aktivnosti Pelješca, problem održivog rasta i razvoja sve je više u fokusu raznih interesnih grupa.

Kako bi se postigao održivi turistički razvoj, potrebno je uzeti u obzir kvalitetnu i izrazito diversificiranu turističku resursnu osnovu, uključujući blagu mediteransku klimu, dugačku i razvedenu obalu, bogatu kulturno-povijesnu baštinu te dugotrajnu turističku tradiciju. Važno je uskladiti interese svih dionika kako bi se postigao zajednički cilj održivog turističkog razvoja na Pelješcu.

Iako se svi slažu da treba zaštititi destinacijsku resursno-atraksijsku osnovu od prekomjernog i neprikladnog korištenja, situacija na Pelješcu nije idealna. Problematika prekomjernog turističkog intenziteta prisutna je u gotovo svim priobalnim naseljima, a to se posebno ističe tijekom vrha ljetne sezone. Ova situacija ugrožava ne samo prostorno-ekološku i infrastrukturnu, već i socio-demografsku komponentu razvojne održivosti.

Izgradnja Pelješkog mosta će promijeniti situaciju, iako će prvenstveno kroz preusmjeravanje prometnih tokova znatno povećati broj turista koji će posjećivati poluotok. Očekuje se da će Pelješac postati još atraktivnija turistička destinacija zbog lakše i brže dostupnosti. Međutim, ovaj povećani turistički pritisak može dodatno opteretiti prostor i infrastrukturne sustave.

Stoga je važno razmotriti hoće li se, nakon izgradnje Pelješkog mosta, poboljšati kvaliteta života žitelja Pelješca, ili će se možda, u iznimnim slučajevima, čak i pogoršati. Potrebno je donijeti održive i koordinirane razvojne planove, uzimajući u obzir dugoročnu prostorno-ekološku, infrastrukturnu, socio-demografsku i političko-ekonomsku održivost, kako bi se osigurao dobro planiran i uravnotežen razvoj turizma u ovom području.

Tablica 5. predstavlja indikatore tj. pokazatelje turističke održivosti poluotoka Pelješca. Postoje prostorno-ekološki, prometni, infrastrukturni, socijalni i političko-ekonomski faktori.

Tablica 5. Izabrani indikatori turističke održivosti Pelješa

Prostorno-ekološki indikatori	<ul style="list-style-type: none">• Duljina obale• Fizički kapacitet plažnog prostora• Zaštićena prirodna baština• Izgrađenost obalnog prostora
Prometni indikatori	<ul style="list-style-type: none">• Cestovni promet• Promet u mirovanju• Pomorski i ostali oblici prometa
Infrastrukturni indikatori	<ul style="list-style-type: none">• Opskrba električnom energijom• Vodoopskrba• Odvodnja otpadnih voda• Zbrinjavanje otpada
Socijalni indikatori	<ul style="list-style-type: none">• Starosna struktura stanovništva• Obrazovna struktura stanovništva• Broj domaćih stanovnika u odnosu na broj turista/izletnika• Broj ljudi koji živi od turizma
Političko-ekonomski indikatori	<ul style="list-style-type: none">• Stavovi lokalnog stanovništva o turizmu• Politička podrška daljnjem razvoju turizma• Izgradnja novih apartmanskih jedinica• Kretanje cijena nekretnina

Izvor: Kunst I. (2019). Poželjni plan razvoja turizma poluotoka Pelješa u kontekstu izgradnje Pelješkog mosta , Zagreb; Institut za turizam

3.5 Utjecaj turizma na gospodarstvo poluotoka Pelješac

S obzirom na trenutno stanje na Pelješcu, gdje se suočavamo s malim brojem stanovnika te nepovoljnim demografskim trendovima, kao i visokom ekološkom osjetljivošću poluotoka, nužno je nastaviti s baziranjem turizma na malom obiteljskom poduzetništvu.

U tom smislu, u strukturi smještajne ponude bi trebali prevladavati mali boutique hoteli s tematskim pristupom, obiteljski vođeni pansioni, bed&breakfast objekti apartmanskog tipa te (eko)kampovi. S obzirom na nedostatak radne snage i ograničenosti infrastrukturnih sustava, ne postoji velika potreba niti mogućnost za razvoj novih velikih turističkih resort projekata. Stoga, ne bi trebalo dodatno povećavati broj turističkih razvojnih zona izvan naselja, a neke bi, ovisno o procjeni njihove buduće utilizacije, mogle biti ukinute (u skladu s poželjnim planom razvoja turizma na Pelješcu).

4 IMPLIKACIJE IZGRADNJE PELJEŠKOG MOSTA NA PROMETNU POVEZANOST I TURIZAM U REPUBLICI HRVATSKOJ

Cestovna povezanost Dubrovačko-neretvanske županije s ostatkom Hrvatske još uvijek nije zadovoljavajuća. Postojeće državne magistralne prometnice su nedovoljne, a prelazak granice s BiH stvara "čepove" tijekom ljetnih mjeseci. Izgradnjom Pelješkog mosta sa pristupnim cestama, prometna povezanost je efikasnija i sigurnija, smanjuje se vrijeme putovanja i olakšava cestovni prijevoz robe te dnevnih migracijskih tokova. Osim toga, očekuje se povećanje turističkog i ne-turističkog prometa, što će se odraziti na tržišnu poziciju cijelog poluotoka Pelješca kao turističke destinacije, ali i na strukturu smještajne i druge turističke ponude.

Izgradnja Pelješkog mosta imat će značajne posljedice na razvoj turizma na ovom poluotoku. Povećanje prometa vozila, ljudi i robe utjecat će na poslovanje postojećih poduzetnika, ali i stvoriti povoljne uvjete za realizaciju novih poduzetničkih ideja, ne samo u turističkom sektoru. Izgradnjom mosta, cijeli poluotok otvoren je za različite skupine turista u tranzitu, koji će otkriti atraktivnost pelješkog prostora i njegovu turističku ponudu.

Plan razvoja turizma na Pelješcu u kontekstu izgradnje Pelješkog mosta stoga treba uključivati strategiju koja će osigurati ravnomjerni razvoj turizma uz zaštitu ekološke osjetljivosti prostora.

Važno je osigurati da turistički razvoj ne utječe negativno na očuvanje prirodnih ljepota i kulturne baštine ovog prostora.

4.1 Prometna povezanost prije izgradnje mosta

Situacija na cestama poluotoka Pelješca danas je odraz specifične prometne situacije u neposrednom okruženju, što je dovelo do postojećeg intenziteta prometa na tom području. Prometna logika na pelješkim cestama prevladavajuće je određena time da se poluotok povezuje s ostalim dijelovima Hrvatske na jedan od dva načina - cestom D414 kao primarnim prometnim rješenjem, te trajektnom vezom Trpanj - Ploče kao sekundarnim rješenjem. Cesta D414 koja prolazi kroz mjesta Orebić, Ston i Zaton Doli na potezu zapad - istok, povezuje sva važnija naselja na poluotoku, osim Trpnja. (Šavor, Radić, 2005).

Upravo zbog nedostatka drugih prometnih opcija, postojeći prometni intenzitet na pelješkim cestama je dosegao svoje granice. Međutim, izgradnjom Pelješkog mosta, uz pristupne ceste,

stvorit će se nova, znatno efikasnija prometna povezanost koja će osigurati višu razinu uslužnosti, sigurnosti prometovanja te smanjenje vremena putovanja. Očekuje se da će ovaj projekt, osim pozitivnih utjecaja na turizam, utjecati i na poslovanje poduzetnika te stvoriti povoljne mogućnosti za realizaciju novih poduzetničkih ideja izvan turističkog sektora. S druge strane, otvaranjem Pelješkog mosta otvorit će se cijeli poluotok različitim skupinama turista u tranzitu koji do sada nisu imali saznanja o atraktivnosti pelješkog prostora i njegovoj turističkoj ponudi.

Zbog toga se često popularno naziva i Pelješkom magistralom. U mjestu Zaton Doli, cesta D414 se spaja na cestu D-8 (Jadranska magistrala), koja povezuje Ploče (i A-1/Dalmatinu) prema Dubrovniku. Cesta D414 je glavna prometna veza poluotoka Pelješca (ali i Korčule i Mljeta) s Dubrovnikom i sjeverno-zapadnim dijelom Hrvatske.

Trajektna linija Trpanj - Ploče čini sekundarnu prometnu poveznicu poluotoka Pelješca s kopnom, a do nje se od ceste D414 dolazi spojnomo cestom D415 Donja Banda - Trajektna luka Trpanj. Preko ove trajektne linije, veze se ostvaruju između zapadnog dijela poluotoka Pelješca (i istočnog dijela otoka Korčule) s Pločama, A-1/Dalmatinom koja vodi prema Splitu i Zagrebu, te drugim europskim zemljama. Najveći dio prometa vozila prema Dubrovniku/Pločama, kako s poluotoka Pelješca, tako i otoka Korčule i Mljeta, odvija se cestom D414 preko Stona.

Trajektna veza Trpanj - Ploče važna je poveznica za dio stanovništva na zapadnom dijelu poluotoka Pelješca i istočnom dijelu otoka Korčule. Međutim, usporedba podataka za 2012. i 2017. godinu o prometu vozila na cesti D414 i trajektnim linijama za Korčulu i Mljet pokazuje da se samo oko 10 do 15% prometa vozila u smjeru zapada odnosi na tranzit prema otocima, dok se preostalih 85 do 90% prometa vozila odnosi na lokalni, gospodarski i turistički povezani promet prema različitim naseljima na Pelješcu.

S druge strane, usporedba prometa vozila na brojačkom mjestu Golubinica u Donjoj Bandi s prometom na trajektnoj liniji Orebić - Dominče za otok Korčulu, pokazuje da oko dvije trećine ukupnog prometa vozila koja iz smjera Orebića idu prema istoku poluotoka otpada na Pelješac, a oko trećina na otok Korčulu. Dakle, trajektna linija Orebić - Dominče služi kao važna poveznica između Orebića i istočnog dijela Korčule, dok se glavnina prometa na Pelješcu odvija preko ceste D414.

Sažimajući podatke o prometnim kretanjima na Pelješcu u smjeru Stona s onima u smjeru Trpanj/Ploče, može se zaključiti da se na tranzit s otoka Korčule i Mljeta odnosi oko dvadesetak posto ukupnog prometa vozila koja prometuju glavnim cestama poluotoka Pelješca. Uzme li se u obzir i promet na ostalim (lokalnim) cestama na poluotoku Pelješcu, odnosno lokalni promet, taj je udio i znatno manji.

Nadalje, iz podataka o prometu vozila na trajektnim linijama Prapatna - Sobra i Orebić - Dominče, koji iskazuju znatno veći porast prometa na vezi prema Mljetu nego prema Korčuli, vidljivo je i da se u periodu između 2012. i 2017. godine udio tranzita preko poluotoka Pelješca kojemu je cilj ili ishodište otok Mljet povećao, a udio tranzita za Korčulu smanjio (Medan, 2021). Na stupanj prometne opterećenosti pojedinih peljeških prometnica veliku ulogu ima svakako i lokalni promet između pojedinih naselja, odnosno unutar pojedinih općina na poluotoku. To je osobito vidljivo iz usporedbe prometa vozila na trajektnoj liniji Ploče - Trpanj, koji iznosi svega oko 37% prosječnog godišnjeg oko 43% prosječnog ljetnog prometa vozila na brojačkom mjestu Košarni Do na cesti D415 u Donjoj Bandi neposredno prije spoja s cestom D414 (Glamuzina, 2002).

Analizirajući prometna kretanja na Pelješcu, može se zaključiti da se oko dvadeset posto ukupnog prometa vozila koja prometuju glavnim cestama poluotoka odnosi na tranzit s otoka Korčule i Mljeta. Međutim, ako se u obzir uzme i promet na ostalim lokalnim cestama na poluotoku Pelješcu, odnosno lokalni promet, taj je udio znatno manji. Uz to, iz podataka o prometu vozila na trajektnim linijama Prapatna - Sobra i Orebić - Dominče, vidljivo je da se u periodu od 2012. do 2017. godine udio tranzita preko poluotoka Pelješca koji ima cilj ili ishodište otok Mljet povećao, dok se udio tranzita za Korčulu smanjio.

Kada je u pitanju prometna opterećenost pojedinih peljeških prometnica, važno je naglasiti da lokalni promet između pojedinih naselja i unutar pojedinih općina na poluotoku igra veliku ulogu. To se posebno može vidjeti iz usporedbe prometa vozila na trajektnoj liniji Ploče - Trpanj, koja je svega oko 37% prosječnog godišnjeg, odnosno 43% prosječnog ljetnog prometa vozila na brojačkom mjestu Košarni Do na cesti D415 u Donjoj Bandi neposredno prije spoja s cestom D414.

Daljnja analiza pokazuje da se više od polovice prometa odvija na cesti od Trpnja prema Orebiću te ostalim mjestima na poluotoku i obratno.. Uspoređujući promet na brojačkim mjestima Zamaslina na cesti D414, Zaton Doli zapadno od odvojka za Pelješac te Doli istočno od odvojka za Pelješac na cesti D-8, vidljivo je da je promet iz smjera Pelješca prema delti

Neretve (preko Neuma) znatno veći od prometa prema Dubrovniku, te pogotovo u odnosu na promet trajektnom linijom Ploče - Trpanj. Naime, od ukupno 3.048 vozila dnevno koji su u godišnjem prosjeku tijekom 2017. godine prošli kroz Zamaslinu, oko 600 ih produžuje prema Dubrovniku, a više od 1.300 prema Neumu. Ljeti je ta razlika još veća, jer prema Dubrovniku produžuje manje od 1.400 vozila, a prema Neumu više od 2.700. Zaključak je da se i danas veći dio prometa odvija na relaciji Korčula - Orebić - Ploče.

Tablica 6. prikazuje prosječni godišnji i ljetni dnevni promet na cestama Pelješca, 2012. i 2017. godine:

Tablica 6. Prosječni godišnji i ljetni dnevni promet na cestama Pelješca, 2012. i 2017

Broj ceste	Brojačko mjesto / lokacija	2012.		2017.		%tni udio osobnih vozila i motocikala u 2017.	
		PGDP	PLDP	PGDP	PLDP	godišnje	ljeti
D-8	Komarna (procjena)	5.200	10600	5.200	11.200	...	...
D-8	Klek	5.191	10585	5.123	11.115	71,1	72,5
D-8	Zaton Doli	4630	9.698	5.048	9.705	81,2	85,0
D-8	Doli	...	...	5.672	11.096	83,5	91,9
D-414	Zamaslina / Ston	2788	5222	3.048	5.553	84,6	87,3
D-414	Putniković	1.712	3.694	1.703	3.551	83,0	86,3
D-414	Janjina (procjena)	1.800	3.600	1.800	3.700	...	...
D-414	Golubinica / Donja Banda	1.856	3.599	1.956	4.289	84,8	86,3
D-415	Košarni Do / Donja Banda	...	...	1.069	2.287	83,1	86,7
(D-416 / D-123)	trajekt PRAPRATNO - SOBRA	110	271	158	368	85,4	92,1
(D-413 / D-415)	trajekt TRPANJ - PLOČE	193	500	393	976	75,8	87,0
(D-414 / D-118)	trajekt OREBIĆ - DOMINČE	591	1.180	696	1.416	80,2	87,5

Izvor: Kunst I. (2019). Poželjni plan razvoja turizma poluotoka Pelješca u kontekstu izgradnje Pelješkog mosta , Zagreb, Institut za turizam

Na poluotoku Pelješcu, osobna vozila i motocikli čine većinu prometa na cestama, dok teretni promet ima mali udio. Tijekom godine, udio osobnih vozila i motocikala na svim pelješkim prometnicama, uključujući i trajektne veze prema Mljetu i Korčuli, iznosi više od 80%. Ljeti, taj udio se penje iznad 85%, što upućuje na to da se veliki dio prometa odnosi na turizam. Razlika u udjelu osobnih vozila i motocikala na trajektnoj liniji Ploče - Trpanj, koja je jedina prometnica na Pelješcu s manjim udjelom od 80% tijekom godine, ljeti doseže visokih 87%, što je slično ostalim prometnicama na Pelješcu (Tomelić, 2003).

4.2 Očekivana prometna povezanost nakon izgradnje mosta

Izgradnja Pelješkog mosta značajan je događaj koji će utjecati na turizam na poluotoku Pelješcu. Osim skraćivanja putovanja i izbjegavanja dvostrukog prijelaza državne granice kod Neuma, očekuje se da će most privući jednodnevne posjetitelje iz smjera Delte Neretve i susjedne Bosne i Hercegovine. Ti posjetitelji će sada imati lakši pristup središnjem dijelu poluotoka Pelješca, što će postati atraktivna destinacija za vikend kupališne posjete. S druge strane, utjecaj na boravišne turiste će biti manji. Iako će Pelješac postati privlačniji boravišnim turistima nego što je to danas slučaj, očekuje se da će glavni utjecaj izgradnje mosta biti na povećanje broja jednodnevnih posjetitelja.

Izgradnja Pelješkog mosta će imati određeni utjecaj na turistički promet na poluotoku, kako direktno, tako i indirektno. Budući da će putovanje biti kraće i bez dvostrukog prelaska granice kod Neuma, čitav Pelješac, kao i susjedni otoci Mljet i Korčula, bit će privlačniji boravišnim turistima. Međutim, očekuje se da će izgradnja mosta ponajviše povećati interes jednodnevnih posjetitelja koji dolaze iz smjera Delte Neretve i susjedne Bosne i Hercegovine. Središnji dio poluotoka postat će im dostupniji, a postoji mogućnost da će preferirati Pelješac umjesto većeg dijela Makarske rivijere.

S druge strane, utjecaj izgradnje mosta na rast potražnje boravišnih turista bit će manji. Razlog tome je činjenica da je Pelješac relativno udaljen i teže dostupan u odnosu na neke druge turističke destinacije na Jadranu. Osim toga, mogućnosti za rast novih smještajnih kapaciteta su ograničene, zbog pametnog planiranja turističko-razvojnih zona i potrebe zaštite marikulture u Malostonskom zaljevu, ali i zbog relativno složenih imovinsko-vlasničkih odnosa te male mogućnosti formiranja novih građevnih zona veće površine.

Žitelji/razvojni dionici Pelješca također se protive naglom rastu turističke masovnosti te će se oduprijeti takvom razvojnom scenariju. Sve navedeno upućuje na zaključak da će se rast boravišnog turizma u svim općinama/naseljima Pelješca odvijati približno dosadašnjom dinamikom, što će biti u skladu s budućim turističkim kretanjima na hrvatskom dijelu Jadrana.

Kad se govori o utjecaju izgradnje Pelješkog mosta na turizam, često se naglašava da će on imati malen utjecaj na stacionarnu potražnju boravišnih turista. Međutim, to ne znači da će most biti bez utjecaja na turističku industriju poluotoka Pelješca. Naprotiv, izgradnja Pelješkog mosta i spojnih cesta imat će značajan utjecaj na povećanje prometa jednodnevnih kupaca iz smjera Delte Neretve i Dubrovačkog primorja. Također, očekuje se povećanje broja individualnih

izletnika motiviranih drugim interesima, poput kulturnih spomenika, sportskih aktivnosti i eno-gastronomije.

Jedna od prednosti izgradnje Pelješkog mosta jest ta što će omogućiti bolje upoznavanje kulturnih znamenitosti Stona i Malog Stona, poput zidina, uzgajališta školjki i solana. Također, most će potaknuti turiste da posjete vinorodne prostore i podrum Ponikve te uvalu Prapatna koja će biti vidljiva s nove ceste. Očekuje se da će izgradnja Pelješkog mosta povećati i broj organiziranih jednodnevnih izleta, osobito iz smjera Delte Neretve i Makarske rivijere, koji će uključivati i posjete otocima Korčuli i Mljetu.

Stoga, iako izgradnja Pelješkog mosta možda neće imati značajan utjecaj na stacionarnu potražnju boravišnih turista, imat će značajan utjecaj na povećanje broja jednodnevnih kupaca i individualnih izletnika koji su motivirani drugim interesima, što će u konačnici doprinijeti razvoju turizma na poluotoku Pelješcu.

Za Pelješki most, koji će povezivati poluotok Pelješac s ostatkom Hrvatske, očekuje se da će poboljšati prometnu dostupnost cijele regije. Iako je teško predvidjeti koliko će se to odraziti na rast izletničkog turističkog prometa, jer to ovisi o mnogim drugim okolnostima, činjenica je da prometna dostupnost nije jedini faktor koji generira rast turističke potražnje. Očekuje se da će turistička kretanja na području općine Janjina i zapadnog dijela općine Ston biti najviše pod utjecajem izgradnje mosta, budući da će njegovo puštanje u promet s pristupnim cestama poboljšati prometnu dostupnost ovog područja. Međutim, valja imati na umu da se očekuje usporavanje rasta turizma u većini destinacija Jadranske Hrvatske u idućim godinama, kao i ponovno jačanje potražnje za zemljama istočnog i južnog Sredozemlja.

Prema prognozama, rast stacionarnog turističkog prometa u općinama Ston i Janjina će se neznatno usporiti u godinama do puštanja u promet Pelješkog mosta, nakon čega se očekuje lagani ubrzani rast. U 2022. godini, kada most bude pušten u promet, očekuje se da će broj noćenja u općini Janjina doseći oko 79,0 tisuća noćenja, što je 35% više nego 2018. godine. Tri godine nakon toga, broj noćenja bi se mogao povećati na oko 105 tisuća noćenja, što predstavlja povećanje od 80% u odnosu na 2018. godinu.

S druge strane, predviđa se da će potražnja vikend kupaca u Sreseru i Draču biti dvostruko veća u odnosu na trenutno stanje, što će dovesti do porasta izletničkog prometa. Također se očekuje da će broj noćenja u općini Stonu u 2022. godini dosegnuti oko 205 tisuća noćenja, što je

povećanje od 38% u odnosu na 2018. godinu. Tri godine nakon otvaranja mosta, broj noćenja u općini Ston ne bi trebao premašiti 260 tisuća noćenja, odnosno povećati se za oko 75% u odnosu na 2018. godinu. S obzirom na kulturno-turistički potencijal Stona i njegovih zidina, kao i atraktivnost plaža u Žuljani i Prapratnoj, očekuje se da će porast izletničkog prometa biti dva do tri puta veći nego sada.

Iako će izgradnjom Pelješkog mosta prometna dostupnost općine Orebić biti značajno poboljšana, očekuje se da će utjecaj mosta na turistički promet biti manji nego na području općina Janjina i Ston. To je uglavnom zbog činjenice da većina turističkog prometa u općini Orebić dolazi iz područja od Orebića do Vignja, koji je najudaljeniji dio općine od kopna. Uzimajući u obzir trenutnu dinamiku rasta broja noćenja u općini Orebić, koja je nešto manja od one u općinama Ston i Janjina, te očekivano usporavanje rasta međunarodne potražnje za hrvatskim morskim destinacijama, predviđa se da će se broj noćenja na području općine Orebić u 2022. godini povećati za oko 21%, na približno 1,0 milijun noćenja u odnosu na 2018. godinu. Budući da je riječ o dijelu Pelješca koji je već sada najbliže turističkoj saturaciji, očekuje se da će rast turističkog prometa u općini Orebić biti umjereniji u odnosu na općine Ston i Janjina, te da će inducirani učinci biti manji.

Tri godine nakon otvaranja Pelješkog mosta, očekuje se da će broj noćenja u općini Orebić narasti za oko 30% u odnosu na 2018. godinu, što bi iznosilo oko 1,2 milijuna noćenja. Izletnički promet također bi trebao rasti, posebno zbog sve veće potražnje za turizmom vina, što bi moglo dovesti do rasta potražnje za oko 40% u odnosu na sadašnje stanje. Ako se projekt izgradnje žičare na vrh Sveti Ilija realizira, stvorit će se uvjeti za još veći rast izletničkog prometa.

Iako općina Trpanj neće imati velike koristi od Pelješkog mosta, prometna dostupnost bi se poboljšala jer bi putovanje od Trpnja do Ploča preko mosta bilo vremenski jednako, ali sigurnije i jeftinije od vožnje trajektom. To bi moglo rezultirati značajnom redukcijom broja polazaka trajekta Trpanj-Ploče ili čak njegovim ukidanjem, ali ne bi trebalo negativno utjecati na dosadašnju dinamiku turističkog prometa.

Očekuje se da će porast izletničkog prometa vozilima biti znatno manji u Pelješcu. Iako postoji velik broj neiskorištenih turističkih smještajnih kapaciteta i znatne mogućnosti za povećanje iskoristivosti postojećih kapaciteta, gornje procjene očekivanog rasta turističkog prometa ukazuju na ograničenu potrebu za izgradnjom novih smještajnih kapaciteta, osobito

kolektivnih. Stoga, čak i uz interes privatnog kapitala za izgradnju novih smještajnih kapaciteta, očekuje se da će njihova dinamika rasta biti manja od očekivanog rasta u broju noćenja.

4.3 Intenzitet turističkog prometa i proizvoda polutotoka

Izgradnja mosta između Brijeste i Dola, iako će rezultirati značajnim povećanjem tranzita, neće znatno utjecati na broj stacionarnih turista na Pelješcu u kratkom roku. Umjesto toga, očekuje se postupan rast potražnje stacionarnih turista kroz niz godina, pri čemu će samo mali dio povećanog turističkog tranzita biti pretvoren u višednevni turistički boravak.

Opće mišljenje je da će rast potražnje stacionarnih turista biti kontroliran i održiv, kroz postupnu prilagodbu infrastrukturnih sustava i korištenje viška uređenog građevinskog prostora. Međutim, očekuje se brzi rast potražnje jednodnevnih izletnika, posebno iz Bosne i Hercegovine nakon dovršetka prometnog koridora Vc.

Siguran i brz pristup Pelješcu iz većih gradova u BiH mogao bi izazvati sve veći pritisak na prostor oko plaža, posebno u neposrednoj blizini nove pelješke brze ceste. Gužve na plažama su stoga neizbježne, osobito tijekom vikenda.

Prema mišljenju sudionika fokus grupa, izgradnja Pelješkog mosta neće značajno utjecati na broj noćenja u većini peljeških destinacija. Razlog tome je što će nakon izgradnje mosta, najzapadnije destinacije na Pelješcu, općine Orebić i Trpanj, i dalje biti relativno daleko od glavnih emitivnih tržišta. Stoga se očekuje da će dinamika rasta broja noćenja ostati približno ista kao i do sada, a rast će se temeljiti na kvaliteti ponude i tržišnoj prepoznatljivosti pojedinih turističkih proizvoda.

Međutim, sudionici fokus grupa se slažu da će izgradnja mosta znatno povećati jednodnevnu izletničku potražnju, posebno iz pravca susjedne Bosne i Hercegovine nakon dovršenja prometnog koridora Vc. To bi moglo imati negativne implikacije na prihvatni kapacitet najatraktivnijih peljeških plaža, posebno onih u blizini mosta (općine Ston i Janjina), ali i onih u blizini buduće pelješke brze ceste. Očekuje se da će gužve na plažama biti posebno izražene tijekom vikenda.

Unatoč tome, predstavnici vinara i maslinara ističu da bi povećani izletnički promet trebao pozitivno utjecati na prodaju njihovih proizvoda i prihoda. Stoga se očekuje da će izgradnja Pelješkog mosta imati različite utjecaje na turizam i poljoprivredu u regiji.

Izgradnja Pelješkog mosta neće bitno utjecati na proizvodni miks Pelješca, jer se ne očekuje nagli porast stacionarne potražnje u većini peljeških destinacija. Ipak, nakon izgradnje mosta, Pelješac će ostati idealno mjesto za obiteljski odmor na suncu i moru tijekom glavne turističke sezone. Uz ovaj primarni turistički proizvod, potražnja za raznim oblicima turizma će se kontinuirano povećavati, u skladu s trendovima na globalnom turističkom tržištu. To uključuje activity-based i adrenalinski turizam, kulturni turizam (eno-gastro, događanja, kultura života i rada) te seoski turizam, sve u izvansezonskim mjesecima.

Očekuje se postupno produljenje turističke sezone, ali ne na način koji bi bitnije ugrozio današnji životni ritam, navike i lifestyle najvećeg dijela lokalnih žitelja. Glavni turistički proizvodi Pelješca trebaju ostati isti kao i danas, a to su obiteljski odmor na suncu i moru (osobito na području općina Orebić i Trpanj), kulturni turizam (osobito na području općine Ston), gastro turizam (osobito na području općine Ston), vinski turizam (sve općine podjednako) i aktivni odmor, uključujući i adrenalinski turizam (osobito na području općine Orebić), te seoski turizam (osobito na području općina Trpanj i Orebić).

4.4 Tipologija planirane smještajne ponude i razvoj turističkih zona

Izgradnja Pelješkog mosta omogućit će lakšu i bržu migraciju radne snage na poluotok, posebno iz područja Delte Neretve. Međutim, ne postoji zabrinutost da bi to moglo značajno poremetiti željenu tipologiju smještajnih kapaciteta na poluotoku. Prema tome, nakon puštanja Pelješkog mosta u funkciju, ne očekuje se nagli rast potražnje boravišnih turista. Stoga bi postojeći smještajni objekti, uz manje nadogradnje i proširenja, trebali biti u stanju prihvatiti većinu novo-inducirane stacionarne potražnje.

U smještajnoj ponudi Pelješca, nakon izgradnje Pelješkog mosta, trebali bi prevladavati objekti obiteljskog smještaja, kao što su manji boutique hoteli, pansioni s doručkom, obiteljski apartmani, ruralni obiteljski poljoprivredni gospodarstva te obiteljski vođeni kampovi. Iako bi izgradnja Pelješkog mosta možda ubrzala revitalizaciju nekih još uvijek zapuštenih turističkih objekata ponude i pokrenula izgradnju nekoliko potpuno novih hotela, ne očekuje se da će

kolektivni smještajni objekti, posebno hoteli i turistička naselja, postati dominantni oblik smještaja na Pelješcu u budućnosti.

Prema mišljenju većine razvojnih dionika, izgradnja Pelješkog mosta neće bitnije utjecati na strukturu smještajnih kapaciteta na cijelom poluotoku. Razlog tome su izraženi manjak lokalne radne snage, sve izraženija svijest o potrebi očuvanja prirodne ambijentalnosti, te nedostatak interesa i teškoće oko aktiviranja planiranih turističkih razvojnih zona u cilju izgradnje većih turističkih projekata. Dodatno, postoji značajan, ali turistički još uvijek nedovoljno iskorišteni stambeni fond u vlasništvu lokalne populacije, što će i nakon izgradnje mosta prevladavati u obliku obiteljskog smještaja, turističkih apartmana i kampova, te mali tematiziranih pansiona/boutique hotela više/visoke kategorije. Međutim, s obzirom na očekivanu dinamiku postupnog prelijevanja pojačanog turističkog tranzita na relaciji Brijesta - Doli u stacionarnu potražnju, smatra se potrebnim planirati nove turističke razvojne zone, uz mogućnost korekcija prihvatnog kapaciteta pojedinih zona i promjene načina korištenja nekih od već uspostavljenih zona.

Ne bi trebalo povećavati postojeći broj turističkih razvojnih zona na Pelješcu. Naprotiv, aktiviranje turizma na nekim područjima (poput Duba Stonskih i Sresera) moglo bi ugroziti uzgajivače školjaka i riba u Malostonskom kanalu. U međuvremenu, planira se obnova trenutno napuštenog turističkog odmarališta Perna, što bi u srednjoročnom razdoblju trebalo zadovoljiti potražnju za hotelskim smještajem u općini Orebić (preferirani plan razvoja turizma na Pelješcu).

4.5 Indikatori održivog turističkog razvoja

Izgradnja Pelješkog mosta neće nužno dovesti do naglog povećanja turističke potražnje na Pelješcu, što znači da neće biti potrebe za znatnim povećanjem smještajnih kapaciteta u hotelima i turističkim kompleksima na tom području. Povećanje turističkog tranzita duž rute Brijesta-čvor Zaradeže/Sparagovići-Doli neće značajno utjecati na turističku održivost. Prostorno-ekološki pokazatelji održivosti pokazuju da izgradnja mosta neće imati značajne negativne učinke na upravljanje zaštićenom prirodnom baštinom. Ipak, izgradnja mosta može imati neke posljedice na stupanj izgrađenosti obalnog pojasa, što može utjecati na postojeće turističke zone u općinama Janjina (Palat) i Ston (Duba Stonska), kao i na stvaranje novih turističkih zona u području Drača i Sresera (općina Janjina). (Glamuzina, 2002).

Uz pozitivne učinke izgradnje Pelješkog mosta na lokalnu zajednicu, postoje i određeni izazovi koje treba uzeti u obzir. Jedan od njih je pitanje očuvanja prirodnog okoliša, posebno u kontekstu turističke eksploatacije plaža. Potrebno je osigurati da turistička aktivnost ne ugrozi prirodni ambijent, očuvanje morskih i obalnih ekosustava te očuvanje biološke raznolikosti.

Drugi izazov je pitanje održivog razvoja turizma u regiji. Uz povećanje broja turista, potrebno je osigurati da turistička ponuda bude kvalitetna i raznolika, a da istovremeno ne ugrožava okoliš i kulturnu baštinu. Stoga je važno da se turizam razvija na održiv način, uz korištenje obnovljivih izvora energije te uz smanjenje emisija stakleničkih plinova.

Nadalje, treba razmotriti i pitanje socijalne pravednosti. Izgradnja Pelješkog mosta mogla bi potaknuti rast cijena nekretnina i turističkih usluga u regiji, što bi moglo otežati pristup stanovanju i turističkim aktivnostima lokalnom stanovništvu. Stoga je važno da se u planiranju turističkog razvoja uvažavaju potrebe lokalnog stanovništva te se osigurava pristupačnost turističke ponude za sve slojeve društva.

Upravljanje turizmom na destinacijskoj razini ne očekuje neki osobit porast potražnje za izgradnjom novih apartmanskih jedinica ni u neposrednoj blizini mosta, niti u udaljenijim naseljima. Ipak, izgradnja mosta može potaknuti potrebu obnove postojećeg stambenog fonda u vlasništvu lokalnih žitelja.

Postoji mogućnost da se izgradnja mosta negativno odrazi na zaštićenu prirodnu baštinu i današnji stupanj izgrađenosti obalnog pojasa, ali samo ako se pristupi izgradnji nove smještajne ponude na području postojećih turističkih razvojnih zona u općinama Ston i Janjina.

Izgradnja Pelješkog mosta ima potencijal da uzrokuje niz neželjenih učinaka na turizam i infrastrukturu u istočnom dijelu poluotoka. Dok će se kvaliteta i sigurnost prometa na središnjem i zapadnom dijelu poluotoka poboljšati, izgradnja mosta će smanjiti raspoloživost prostora na plažama zbog očekivanog povećanja broja jednodnevnih izletnika. Fokus grupe ukazuje na to da će ovo povećanje izletničkog prometa biti posebno izraženo u špici sezone, te će biti potrebna izgradnja dodatnih parking mjesta uz najatraktivnije plaže.

Osim toga, očekuje se smanjenje frekvencije prometa na trajektnoj liniji Trpanj - Ploče, što bi negativno utjecalo na pomorsku povezanost istočnog dijela poluotoka s kopnom. Budući da se ne očekuje dramatično povećanje potražnje stacionarnih gostiju, ne bi trebao biti dodatno ugrožen nijedan od vitalnih infrastrukturnih sustava izgradnjom Pelješkog mosta. Stoga će biti

važno pravilno upravljati ovim procesom kako bi se minimalizirali negativni učinci na turističku održivost i funkcionalnost infrastrukture.

Osim pozitivnih učinaka izgradnje Pelješkog mosta na turistički sektor, mogu se očekivati i drugi gospodarski učinci. Povećanje dolazaka turista s dugotrajnijim boravkom može potaknuti razvoj i raznovrsnost gospodarstva poluotoka, kao što su ugostiteljstvo, trgovina, proizvodnja i sl. Također, poticajna sredstva i subvencije države mogu pomoći u daljnjem razvoju i modernizaciji malih i srednjih poduzeća na području poluotoka, što može rezultirati stvaranjem novih radnih mjesta i općim ekonomskim rastom.

Ipak, kao i svaki veliki infrastrukturni projekt, izgradnja Pelješkog mosta može dovesti i do određenih negativnih učinaka. Jedan od tih učinaka može biti povećanje cijena nekretnina, što može dovesti do daljnjeg iseljavanja mladih ljudi s poluotoka. Osim toga, porast turističke potražnje može dovesti do pretjeranog razvoja turističke infrastrukture, što bi moglo dovesti do štetnih učinaka na prirodni okoliš i kulturnu baštinu poluotoka.

Sve u svemu, izgradnja Pelješkog mosta može biti važan korak u daljnjem razvoju turističkog sektora i gospodarstva poluotoka, ali treba biti svjestan i negativnih učinaka koji mogu pratiti ovaj projekt. Stoga je važno pažljivo planirati i implementirati bilo koji infrastrukturni projekt u skladu s potrebama i zahtjevima zajednice, kako bi se osigurala maksimalna korist za lokalne stanovnike i posjetitelje.

5 ZAKLJUČAK

Turistička aktivnost na poluotoku Pelješcu u zadnjih deset godina kontinuirano raste, zahvaljujući bogatoj resursno-atraksijskoj osnovi i sve većoj prepoznatljivosti Hrvatske i Dubrovačko-neretvanske županije kao turističke destinacije. Kako bi se smanjila razlika između obale i neobalnog dijela poluotoka, potrebno je ulagati u ruralni dio. Važno je i poboljšati gastronomsku ponudu, a udruživanje restorana s lokalnim proizvođačima hrane moglo bi turistima omogućiti jedinstven doživljaj.

U radu se analizira utjecaj izgradnje Pelješkog mosta na turistički razvoj Pelješca. Unatoč očekivanom povećanju intenziteta cestovnog prometa nakon izgradnje mosta, zaključuje se da to ne bi trebalo ugroziti dugoročno tržišno pozicioniranje poluotoka na turističkom tržištu. Ipak, potrebno je sustavno rješavati probleme u sferi komunalne i prometne infrastrukture, posebice u sustavima kanalizacije i zbrinjavanja otpada, kako bi se očuvao turistički imidž i održivost Pelješca.

Analiza također ukazuje na moguće negativne učinke izgradnje mosta, poput povećanja opterećenja prostora oko plaža, ali i na gospodarski i turistički promet duž postojeće ceste prema Orebiću. Stoga je važno rješavati prometne probleme u što kraćem vremenu kako bi se spriječile daljnje posljedice. U konačnici, predloženi turistički razvoj Pelješca trebao bi biti održiv i uravnotežen, uz poštivanje prirodnih i kulturnih vrijednosti, kako bi se osigurao dugoročni prosperitet poluotoka.

LITERATURA

1. Akrap, A., Barić, D., Bošnjak, I., et al. (2005). Ekonomski, prometni i demografski učinci izgradnje mosta Pelješac na gravitacijsko i šire područje, dostupno na: <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/2005/1-PELJESKI%20most.pdf> (09.11.2022)
2. Dobrodošli na poluotok Pelješac! Dostupno na: <https://peljesac.hr/> (09.11.2022.)
3. Državni zavod za statistiku, dostupno na: www.dzs.hr (09.11.2022.)
4. Dumančić, T. (2016). Pelješki most i problematika razgraničenja Bosne i Hercegovine i Republike Hrvatske, Zadar: Sveučilište u Zadru
5. Fisković I., Jelavić J. (2005). Turistička monografija „Pelješac“, Zagreb; Turistička naklada.
6. Glamuzina, N. (2002). Turizam u regionalnom razvoju Pelješca. Zagreb : N. Glamuzina
7. Glamuzina, N. (2009). Pelješac. Split : Naklada Bošković d.o.o.
8. Kunst I. (2011). Akcijski plan razvoja turizma Pelješca, Zagreb; Institut za turizam
9. Kunst I. (2019.) Poželjni plan razvoja turizma poluotoka Pelješca u kontekstu izgradnje Pelješkog mosta; Institut za turizam
10. Lovrinčević, M., (2017.) Vinski turizam kao oblik turističke ponude Pelješca. Završni rad. Split: Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet Split.
11. Medan, D. (2021). Gospodarsko-strateške odrednice Pelješkog mosta, Sveučilište u Dubrovniku, Pomorski odjel
12. Naglić, T. (2017). Važnost gradnje Pelješkog mosta za uspostavu jedinstvene prometne mreže u Republici Hrvatskoj, diplomski rad, Ekonomski fakultet, Zagreb
13. Plan razvoja turizma Pelješca, dostupno na [file:///C:/Users/Ivana/Downloads/65_plan%20razvoja%20turizma%20peljesca%20\(8\).pdf](file:///C:/Users/Ivana/Downloads/65_plan%20razvoja%20turizma%20peljesca%20(8).pdf) (09.11.2022)
14. Poželjan plan razvoja turizma na Pelješcu. Dostupno na: <http://www.trpanj.hr/wp-content/uploads/2019/09/Po%C5%BEljan-plan-razvoja-turizma-na-Pelje%C5%A1cu.pdf> (09.11.2022.)
15. Šavor, Z., Radić, J. (2005). Idejni projekt mosta Pelješac, Sveučilište u Zagrebu, Građevinski fakultet, Zavod za konstrukcije
16. Šavor, Z., Radić, J. (2009). Glavni projekt mosta Pelješac - izmjena 01, Sveučilište u Zagrebu, Građevinski fakultet, Zavod za konstrukcije
17. Šumberac, S., (2005). Praksa: Pelješac, Zagreb: Ekscentar, Vol. 4., No. 7., Studentski Zbor Geodetskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu
18. Tomelić, M. (2003). Zimski običaja na poluotoku Pelješcu. Izvorni znanstveni članak. Split: Čakavska rič

19. Turistička sezona na Pelješcu najbolja u povijesti, dostupno na:
<http://www.hrportfolio.hr/vijesti/trziste-kapitala/turisticka-sezona-na-peljescunajbolja-u-povijesti-25981> (09.11.2022)
20. Župa, M. (1976). Osvrt na razvitak i perspektive turizma poluotoka Pelješca, Pelješki zbornik, 463-495.

POPIS ILUSTRACIJA

TABLICE

Tablica 1. Smještajni kapaciteti po vrstama objekata u općinama na Pelješcu 2020./2021....	16
Tablica 2. Noćenja domaćih i stranih turista u 2019./2020. godini.....	18
Tablica 3. Noćenja stranih turista po općinama Pelješca za 2020. godinu prema zemlji prebivališta.....	18
Tablica 4. Sustav vrijednosti na kojima se temelji razvoj turizma na Pelješcu.....	20
Tablica 5. Izabrani indikatori turističke održivosti Pelješca.....	22
Tablica 6. Prosječni godišnji i ljetni dnevni promet na cestama Pelješca, 2012. i 2017.....	26