



POŽELJNI PLAN RAZVOJA TURIZMA POLUOTOKA PELJEŠČA U KONTEKSTU IZGRADNJE PELJEŠKOG MOSTA

POŽELJNI PLAN RAZVOJA TURIZMA POLUOTOKA PELJEŠCA U KONTEKSTU IZGRADNJE PELJEŠKOG MOSTA

Naručitelj:

DUNEA - Regionalna razvojna agencija DNŽ

Voditelj projekta:

Dr. sc. Ivo Kunst

Autori:

Dr. sc. Zoran Klarić

Dr. sc. Ivo Kunst

Publikaciju je sufinancirao prekogranični program Interreg MED 2014.-2020. Za njezin sadržaj su odgovorni isključivo izdavač DUNEA i urednici dr. sc. Ivo Kunst i dr.sc. Zoran Klarić. Sadržaj publikacije ne mora odražavati služeno stajalište Europske unije.

SADRŽAJ:

1. UVOD	5
1.1. POZADINA PROJEKTA	5
1.2. PRISTUP PROJEKTU	5
1.3. CILJEVI PROJEKTA.....	6
1.4. METODE ISTRAŽIVANJA	7
2. STATUS QUO ANALIZA	8
2.1. POLOŽAJ, ZEMLJOPISNE ZNAČAJKE I KLIMA	8
2.2. JEDINICE LOKALNE SAMOUPRAVE, NASELJA I STANOVNIŠTVO	10
2.3. GOSPODARSTVO	12
2.4. PROMETNA POVEZANOST	12
2.5. KOMUNALNA INFRASTRUKTURA	14
2.5.1. Elektroopskrba.....	14
2.5.2. Vodoopskrba.....	15
2.5.3. Otpadna i oborinska odvodnja.....	16
2.5.4. Gospodarenje otpadom.....	17
2.5.5. Telekomunikacije.....	18
2.6. TURIZAM	18
2.6.1. Turistička potražnja.....	18
2.6.2. Turistička ponuda	22
2.6.3. Korištenje smještajnih kapaciteta	24
2.6.4. Turističke razvojne zone izvan građevinskih područja naselja	24
3. KVALITATIVNI TRENDОВI NA TURISTIČKOM TRŽIŠTU	26
3.1. UVODNE NAZNAKE.....	26
3.2. GLOBALNI KVALITATIVNI TRENDОВI OD POSEBNOG INTERESA	26
3.3. ZAHTEJVI I OČEKIVANJA SUVREMENIH TURISTA.....	27
3.4. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA	29
4. ODRŽIVI RAZVOJ	30
4.1. POLAZIŠTA.....	30
4.2. KONTEKST.....	30
4.3. PRISTUP UTVRĐIVANJU RAZVOJNE ODRŽIVOSTI	31
4.4. INDIKATORI RAZVOJNE ODRŽIVOSTI OD INTERESA ZA TURIZAM PELJEŠKA	32
5. POŽELJNI ATRIBUTI TURISTIČKOG PROIZVODA PELJEŠKA – STAVOVI LOKALNIH RAZVOJNIH DIONIKA	34
5.1. ZNAČAJ TURIZMA ZA GOSPODARSTVO PELJEŠKA	34
5.1.1. Osobe odgovorne za upravljanje destinacijom (dubinski intervjui)	34
5.1.2. Drugi važni dionici turističkog razvoja (fokus grupe).....	35
5.1.3. Stavovi nasumično odabranih lokalnih žitelja (CATI anketa).....	35
5.2. VIZIJA POŽELJNOG RAZVOJA TURIZMA.....	35
5.2.1. Osobe odgovorne za upravljanje destinacijom (dubinski intervjui)	35
5.2.2. Drugi važni dionici turističkog razvoja (fokus grupe).....	36
5.2.3. Stavovi nasumično odabranih lokalnih žitelja (CATI anketa).....	37
5.3. IZAZOVI TURISTIČKOG RAZVOJA.....	37
5.3.1. Osobe odgovorne za upravljanje destinacijom (dubinski intervjui)	37
5.3.2. Drugi važni dionici turističkog razvoja (fokus grupe).....	38
5.3.3. Stavovi nasumično odabranih lokalnih žitelja (CATI anketa).....	39
5.4. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA	39
6. POŽELJNO TRŽIŠNO POZICIONIRANJE PELJEŠKA.....	40

6.1. KONTEKST.....	40
6.2. DUGOROČNI KONCEPT TURISTIČKOG RAZVOJA PELJEŠCA	40
6.3. KLJUČNE ODREDNICE POŽELJNIH ODREDNICA BRANDA PELJEŠCA.....	41
6.4. STRATEŠKE SMJERNICE ZA POŽELJNI TURISTIČKI RAZVOJ	43
7. OČEKIVANE IMPLIKACIJE IZGRADNJE PELJEŠKOG MOSTA NA BUDUĆNOST TURIZMA NA POLUOTOKU – STAVOVI LOKALNIH RAZVOJNIH DIONIKA.....	46
7.1. INTENZITET I ZNAČAJKE TURISTIČKOG PROMETA.....	46
7.1.1. Osobe odgovorne za upravljanje destinacijom (dubinski intervju)	46
7.1.2. Drugi važni dionici turističkog razvoja (fokus grupe).....	46
7.1.3. Stavovi nasumično odabranih lokalnih žitelja (CATI anketa).....	47
7.2. KLJUČNI TURISTIČKI PROIZVODI	47
7.2.1. Osobe odgovorne za upravljanje destinacijom (dubinski intervju)	47
7.2.2. Drugi važni dionici turističkog razvoja (fokus grupe).....	48
7.2.3. Stavovi nasumično odabranih lokalnih žitelja (CATI anketa).....	48
7.3. TIPOLOGIJA SMJEŠTAJNIH KAPACITETA	48
7.3.1. Osobe odgovorne za upravljanje destinacijom (dubinski intervju)	48
7.3.2. Drugi važni dionici turističkog razvoja (fokus grupe).....	49
7.3.3. Stavovi nasumično odabranih lokalnih žitelja (CATI anketa).....	49
7.4. TURISTIČKE RAZVOJNE ZONE (BROJ, LOKACIJA, ZNAČAJKE)	49
7.4.1. Osobe odgovorne za upravljanje destinacijom (dubinski intervju)	49
7.4.2. Drugi važni dionici turističkog razvoja (fokus grupe).....	50
7.4.3. Stavovi nasumično odabranih lokalnih žitelja (CATI anketa).....	50
7.5. TURISTIČKA ODRŽIVOST.....	50
7.5.1. Osobe odgovorne za upravljanje destinacijom (dubinski intervju)	50
7.5.2. Drugi važni dionici turističkog razvoja (fokus grupe).....	52
7.5.3. Stavovi nasumično odabranih lokalnih žitelja (CATI anketa).....	53
7.6. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA	53
8. EKSPERTNA PROCJENA UČINAKA IZGRADNJE MOSTA NA INTENZITET PROMETA I RAST TURISTIČKE POTRAŽNJE	54
8.1. ZNAČAJKE PROMETNE SITUACIJE PRIJE IZGRADNJE PELJEŠKOG MOSTA	54
8.1.1. Logika odvijanja prometa na Pelješcu.....	54
8.1.2. Postojeći intenzitet prometa na pelješkim cestama	55
8.2. ZNAČAJKE PROMETNE SITUACIJE NAKON IZGRADNJE PELJEŠKOG MOSTA	57
8.3. PROCJENA POVEĆANJA PROMETA IZAZVANOG IZGRADNJOM MOSTA.....	59
8.4. OČEKIVANE IMPLIKACIJE IZGRADNJE MOSTA NA PELJEŠKI TURIZAM	62
8.5. ZAKLJUČNE TEZE.....	65
9. EKSPERTNA PROCJENA UČINAKA IZGRADNJE MOSTA ZA RAZVOJNU ODRŽIVOST PELJEŠKOG TURIZMA.....	66
10. AKCIJSKI PLAN – PRIORITETNE MJERE I AKTIVNOSTI	73
11. ZAKLJUČCI I PREPORUKE	75

1. UVOD

1.1. Pozadina projekta

Regionalna razvojna agencija Dubrovačko-neretvanske županije – DUNEA u sklopu provedbe projekta COASTING – Integralno upravljanje obalnim područjem za održivi turizam, a koji se financira iz Transnacionalnog programa Mediteran, naručila je od Instituta za turizam, Zagreb, izradu dokumenta „Poželjan razvoj turizma na poluotoku Pelješcu u kontekstu izgradnje Pelješkog mosta“.

S obzirom da je projekt COASTING povezan s uspostavom integralnog upravljanja obalnim područjima za održivi turizam te objedinjuje očuvanje prirodnih resursa i ekosustava, a što podrazumijeva usklađivanje javnih i privatnih inicijativa te svih odluka javnih vlasti na nacionalnoj, regionalnoj i/ili lokalnoj razini, izrada dokumenta „Poželjan razvoj turizma na poluotoku Pelješcu u kontekstu izgradnje Pelješkog mosta“ predstavlja važan preduvjet u cilju očuvanja održivosti gospodarskog, a poglavito turističkog razvoja cijelog poluotoka.

Naime, s obzirom da izgradnja Pelješkog mosta ne predstavlja samo kapitalni projekt u razvoju županijske prometne infrastrukture, već i projekt koji će se značajno odraziti na kvalitetu života lokalne populacije ponajviše uslijed preusmjeravanja prometnih tokova te povećanje prometne opterećenosti jednog dijela peljeških prometnica, čini se oportunistički preispitati utjecaj izgradnje Pelješkog mosta na dosad prevladavajući model turističkog razvoja. Riječ je, pritom, o različitim ekonomskim, ekološkim i/ili socijalnim učincima koje izgradnja mosta može izazvati, a koji se neposredno ili posredno, osobito ako ih se ne kontrolira, mogu odraziti na dugoročnu razvojnu održivost (turizma) poluotoka Pelješca.

1.2. Pristup projektu

Cijelo područje Dubrovačko-neretvanske županije još uvijek nije zadovoljavajuće cestovno povezano s ostatkom Hrvatske. Razlog za to valja tražiti kako u nedovoljnoj protočnosti postojećih državnih/magistralnih prometnica, tako i u potrebi dvostrukog prelaska državne granice s BiH, uslijed čega se tijekom ljetnih mjeseci stvaraju 'čepovi' koji otežavaju normalno odvijanje prometa. Izgradnjom Pelješkog mosta (s pristupnim cestama) osigurat će se znatno bolja/efikasnija prometna povezanost te viša razina uslužnosti što će se odraziti kako na sigurnost prometovanja, tako i na smanjivanje vremena putovanja bez obzira je li riječ o cestovnom prijevozu robe, dnevnim migracijskim tokovima ili je riječ u putovanjima povezanim s turističkom aktivnosti.

S druge strane, a ponajviše uslijed izuzetne kvalitete svoje 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, pri čemu izgradnja Pelješkog mosta i značajno preusmjeravanje dosadašnjih prometnih tokova to zasigurno jesu, opravdano je postaviti pitanje da li će se, odnosno u kojoj će se mjeri izgradnja ovog kapitalnog objekta

prometne infrastrukture, ne samo u kontekstu očekivanog znatnog povećanja intenziteta turističkog i ne-turističkog cestovnog prometa, odraziti na: (i) današnju tržišnu poziciju cijelog poluotoka kao turističke destinacije, (ii) prevladavajuću strukturu smještajne i druge turističke ponude, odnosno (iii) kvalitetu života lokalnog življa i poslovne performanse različitih vrsta poduzetnika u turističkom sektoru.

Osim što će porast prometa vozila, ljudi i roba utjecati na dosadašnje uvjete poslovanja postojećih poduzetnika te stvoriti povoljne prilike/mogućnosti za realizaciju novih poduzetničkih ideja izvan turističkog sektora, za očekivati je da će izgradnja Pelješkog mosta dodatno 'otvoriti' cijeli poluotok različitim skupinama turista u tranzitu koji, dosad, nisu imali gotovo nikakva saznanja o atraktivnosti pelješkog prostora i njegovoj turističkoj ponudi. Uz pretpostavku da će znatan broj turista u tranzitu, prilikom vožnje pelješkim prometnicama, prepoznati turistički potencijal ovog prostora, realno je, s protokom vremena, očekivati dodatno dinamiziranje potražnje za smještajnim i drugim objektima turističke ponude u mnogim naseljima na poluotoku, osobito duž novo uspostavljenog prometnog koridora.

S druge strane, u uvjetima rastuće turističke potražnje realno je računati i s rastom poduzetničkog interesa za novom izgradnjom različitih objekata turističke ponude, a što može dovesti ne samo do preopterećenja ionako podkapacitiranih infrastrukturnih sustava, već i do dugoročno upitnih intervencija u prostornim planovima sve četiri jedinice lokalne samouprave poluotoka Pelješca. 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:

- pojačanog interesa za kupovinom zemljišta i/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/ili investitora usmjerenih na uspostavu novih turističkih razvojnih zona izvan građevnih zona u naseljima;
- razvoja novih turističkih kapaciteta i/ili novih uslužnih djelatnosti koji će biti potaknute povećanim protokom vozila; ali i
- nedostatka radne snage i potrebu za uvozom sezonskih radnika

1.3. Ciljevi projekta

Izrada dokumenta „Poželjni razvoj turizma na poluotoku Pelješcu u kontekstu izgradnje Pelješkog mosta“ trebala bi predstavljati prvi korak u sagledavanju neposrednih i posrednih učinaka izgradnje mosta na postojeći/željeni turistički proizvod poluotoka, ali i na izazove na koje bi se nositelji vlasti u svim jedinicama lokalne samouprave Pelješca trebali odgovoriti u vremenu koje dolazi, sve u kontekstu osiguravanja potrebnih preduvjeta za dugoročno održiv i, od strane svih razvojnih dionika poluotoka, podržavan model turističkog rasta i razvoja.

Na kraju, posebno valja naglasiti da će, po svom usvajanju od strane Naručitelja, ovaj dokument predstavljati:

- cjeloviti javni konceptualni okvir i operativni program djelovanja svih nositelja turističke politike na području poluotoka Pelješca,

- dokument u kojem su transparentno ugrađeni svi bitni elementi nužni za vođenje učinkovite turističke politike na cijelom području Pelješca i to kako na razini dnevno-operativnih, tako i investicijsko-razvojnih odluka, ali i
- važan izvor informacija za potencijalne domaće i strane ulagače.

1.4. Metode istraživanja

U izradi dokumenta „Poželjni plan razvoja turizma poluotoka Pelješca u kontekstu izgradnje Pelješkog mosta“ primjenjivana je metodologija usmjerena prema provedbenim rješenjima. U tu svrhu metodologija izvođenja projekta podrazumijevala je:

- Obilazak terena (utvrđivanje činjeničnog stanja na licu mjesta)
- Analizu sekundarnih izvora podataka, a što je uključivalo
 - analizu relevantnih prostornih planova (DNŽ i JLS poluotoka Pelješca)
 - analizu relevantnih planova gospodarskog razvoja (DNŽ i JLS poluotoka Pelješca)
 - analizu planova turističkih razvoja (DNŽ i JLS poluotoka Pelješca)
 - analizu statističke dokumentacija, u prvom redu podatke Državnog zavoda za statistiku (DZS) i Hrvatskih cesta
 - analizu relevantnih znanstvenih i stručnih radova
- Provedbu primarnih kvalitativnih istraživanja, a za što su održani
 - dubinski intervjui s istaknutim predstavnicima javnog, političkog, gospodarskog i/ili kulturnog sektora Pelješca u cilju stjecanja uvida u (i) ulogu turizma i njegovo značenje za poluotok, (ii) odrednice turističkog identiteta/'brenda Pelješac', (iii) izazove turističkog razvoja poluotoka, te (iv) aspekte poželjnog budućeg (turističkog) razvoja Pelješca.
 - fokus grupe s predstavnicima različitih skupina razvojnih dionika (direktori TZ-a, hotelijeri, vinari i drugi turistički poduzetnici) u cilju objektivizacije zaključaka na koje će ukazati dubinski intervjui s istaknutim predstavnicima javnog, političkog, gospodarskog i/ili kulturnog sektora Pelješca.
- Provedbu posebno krojenog primarnog kvantitativnog istraživanja kroz
 - neposredno anketiranje lokalnog stanovništva (uz osiguranje reprezentativne zastupljenosti svih JLS Pelješca) kako bi se utvrdile percepcije i stavovi lokalnog stanovništva prema poželjnom smjeru turističkog razvoja i/ili vrsti poželjnih ulaganja u turistički rast i razvoj.

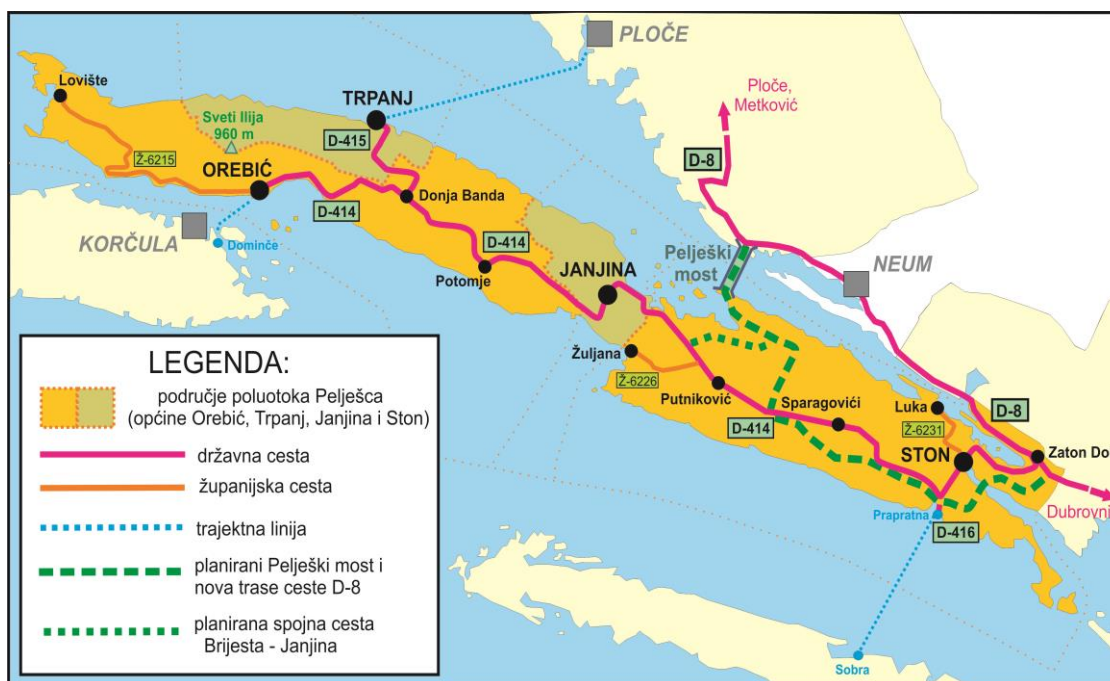
2. STATUS QUO ANALIZA

2.1. Položaj, zemljopisne značajke i klima

Pelješac je po veličini (površini) drugi najveći hrvatski poluotok (iza Istre), a zbog vrlo uske veze s kopnom ima karakteristike otoka, zbog čega se često uspoređuje s hrvatskim otocima. Nalazi se na krajnjem jugoistoku Hrvatske između Neretvanskog i Malostonskog kanala na sjeveroistoku te Pelješkog i Mljetskog kanala na jugu i jugozapadu. Pruža se usporedno sa smjerom pružanja obale. U teritorijalno-administrativnom smislu, Pelješac u cijelosti pripada Dubrovačko-neretvanskoj županiji.

Od svog spoja s kopnom u Malom Stonu pa do krajnjeg rta Lovište dug je 77 km, dok mu je površina 348 km². Obalna crta Pelješa dugačka je oko 200 km. S kopnom je spojen Stonskom prevlakom koja je na najužem dijelu široka 1.450 m. Prevlaka je pretežno pjeskovita i očigledno je da je nastala nanosima, što pokazuje da je Pelješac nekada bio otok. Građa Pelješa je brdovita s dosta krških polja. Od svih brda najviši je Sveti Ilija (961 m) kojeg još nazivaju i Zmijsko brdo ili Monte vipera i koji je više od svih hrvatskih otoka. Vrh se nalazi na tromeđi i čini prirodnu granicu između općine Orebić i općine Trpanj.

Slika 2.1. Pelješac – administrativna podjela i dostupnost



Autor karte: Dr.sc. Zoran Klarić

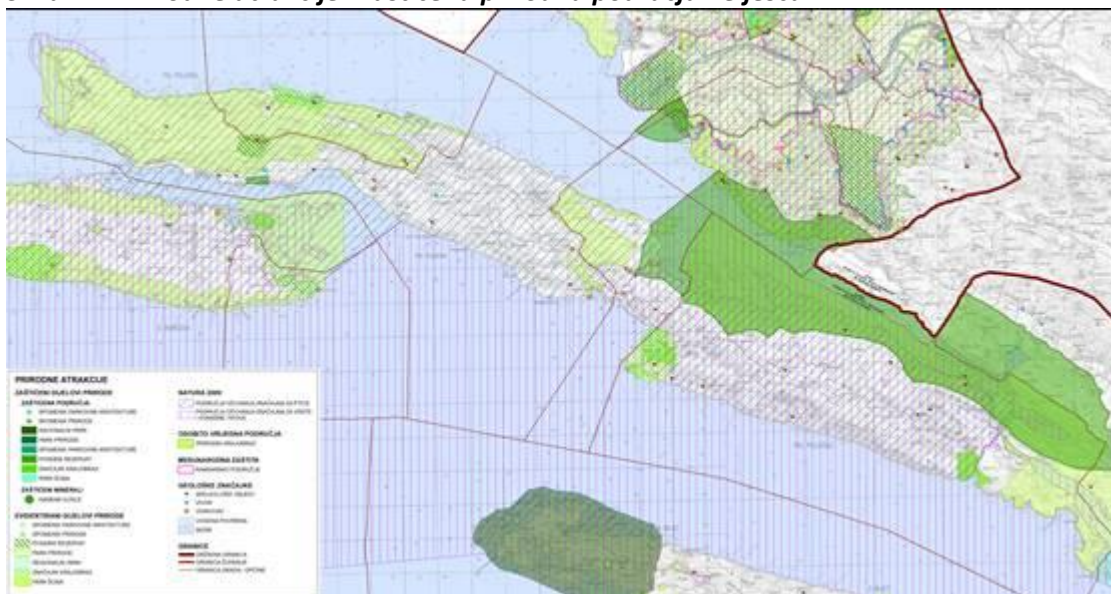
Zapadni dio Pelješa, kojeg zauzimaju općine Orebić i Trpanj, ističe se brdovitim reljefom u kojem dominira masiv Sv. Ilije, od kojega se padine strmo ruše prema sjeveru i jugu. Od masiva Sv. Ilije, uz obalu prema istoku, pružaju se dva niza vapnenačkih bila između kojih je u središnjem dijelu poluotoka nalazi prostrana zavala Župe Pelješke. Sjeverni i južni niz bila kod Janjine su potopljeni te je tu Pelješac najniži i najuži.

Obala Pelješa je pretežito kamenita, na južnom dijelu uglavnom strma i stjenovita, dok je na sjevernom, zaštićenijem dijelu, nešto položenija, osobito u Malostonskom zaljevu. Diferenciranom erozijom nastale su brojne uvale u mekšim stijenama. Kratki i periodični

vodeni tokovi i potoci stvorili su na ušćima u more naplavine bujičnog materijala od kojeg su se djelovanjem mora oblikovale u uvalama pieščane i šljunčane plaže.

Na Pelješcu postoji pet zaštićenih prirodnih područja na razini Hrvatske: značajni krajobraz Uvala Prapratno kod Stona, Uvala Vučina kod Žuljane, posebni rezervat u moru Malostonski zaljev i Malo more, posebni rezervat šumske vegetacije Čempresada Pod Gospu kod Orebića te spomenik parkovne arhitekture - Skupina čempresa iznad Orebića. Osim dijelova prirode zaštićenih na državnoj razini, na području poluotoka Pelješca evidentirano je i 11 područja koja se štite u okviru ekološke mreže Natura 2000¹. Jedno područje - Srednjodalmatinski otoci i Pelješac HR1000036 odnosi se na područje očuvanja značajno za ptice (POP), a preostalih deset na područja očuvanja značajna za vrste i stanišne tipove (POVS). To su: Malostonski zaljev HR4000015, Rt Rukavac - Rt Marčuleti HR3000162, Solana Ston HR3000167, Stonski kanal HR3000163, Jugoistočni dio Pelješca HR2001364, Gorska jama HR2000141, Izvor špilja kod Jurjevića HR2001203, Orebić - Osirac HR2000525, Pelješac - od uvale Rasoka do rta Osičac HR3000150 te Uvala Divna - Pelješac HR3000476.

Slika 2.2: Prirodne atrakcije i zaštićena prirodna područja Pelješa



Izvor: Prostorni plan Dubrovačko-neretvanske županije – Odredbe za provođenje, Dubrovnik 2019.

Klima na Pelješču pripada jadranskom tipu mediteranske klime koju karakteriziraju duga, suha i topla ljeta s vedrim i mirnim danima. Zima je blaga i vlažna. Temperature zraka su relativno visoke tijekom cijele godine, a samo tijekom siječnja i veljače su prosječne temperature ispod 10°C. Prosjek sunčanih sati na Pelješču iznosi preko 2.500 na pojedinim mjestima, što govori o velikom broju sunčanih dana.

¹ Sukladno Zakonu o zaštiti prirode (NN 80/13, 15/18, 14/19) ekološka mreža Natura 2000 je koherentna europska ekološka mreža koju čine područja u kojima se nalaze prirodni stanišni tipovi i staništa divljih vrsta od interesa za Europsku uniju. Ekološku mrežu Natura 2000 sačinjavaju područja očuvanja značajna za ptice (POP), područja očuvanja značajna za vrste i staništa (POVS), posebna područja očuvanja značajna za vrste i stanišne tipove (PPOVS) te vjerojatna područja očuvanja značajna za vrste i staništa (vPOVS).

Biljni pokrov Pelješca je mediteranski, bogat i raznolik. Sveprisutna su crnogorična stabla alepskog bora (*Pinus halepensis*), pinije (*pinus pinea*), dalmatinskog crnog bora (*pinus nigra Dalmatica*), čempresa (*cypressus*) i dr. Makija, koja prekriva dio Pelješca, uglavnom sadrži planiku, vrijes, smrčiku i grahorac. Postoje i šume česvine crnike (*querxus ilex*), raste rogač i lovorika. Krška polja i obronci mnogih brda su u najvećoj mjeri obrađeni, a prekrivaju ih maslinici i vinogradi, a samo ponegdje i južno voće: šipak, mandarina, smokve, badem, naranača. Poviše Orebića raste šuma čempresa, najveća te vrste u Hrvatskoj. Klima i položaj uzrokovali su da na Pelješcu raste dosta ljekovitog i aromatičnog bilja: metvica, ružmarin, kadulja, lavanda, mažuran.

Pored bogatog biljnog, Pelješac karakterizira i relativno bogat životinjski svijet. Osim čaglja (*canis aureus dalmaticus*), specifične vrste grabežljivca, na poluotoku obitava i prilično velik i raznolik broj divljači kao što su mufloni, divlje svinje, zečevi i fazani. Ovome valja dodati i relativno veliku populaciju mungosa (*mungus nungo*).

2.2. Jedinice lokalne samouprave, naselja i stanovništvo

U teritorijalno-administrativnom smislu, Pelješac je podijeljen na četiri općine – Orebić, Trpanj, Janjinu i Ston.

Općina Orebić, površine 113,1 km², zauzima zapadni i centralni dio poluotoka Pelješca. Uz centralno naselje Orebić, sastoji se od 10 mjesnih odbora: Lovište, Viganj, Kućište, Podobuće, Borje, Donja Banda, Oskorušno, Kuna Pelješka, Pijavičino i Trstenik. Prema posljednjem popisu stanovništva iz 2011. godine u ovoj je općini živjelo 4.122 stanovnika, 43 manje nego u 2001. godini. Prosječna starost stanovnika bila je 43,8 godina. Od ukupnog broja stanovnika općine, njih 1.979 živjelo je u samom Orebiću. Prosječna gustoća naseljenosti je 31,5 stanovnika/ km², što je znatno niže od Hrvatskog prosjeka (76 stanovnika/km²).

Općina Trpanj prostire se na 36,70 km² na sjevernom dijelu poluotoka. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine imala je 721 stanovnika, 150 manje nego 2001. godine. Središnje općinsko naselje Trpanj imalo je 2011. godine 598 stanovnika, dok ostali stanovnici općine žive u preostala tri naselja - Donja i Gornja Vrućica i Duba Pelješka. Prosječna starost stanovništva je 47,6 godina. Gustoća naseljenosti je također osjetno niža od hrvatskog prosjeka te iznosi 20,1 stanovnika/km².

Općina Janjina nalazi se u središnjem dijelu poluotoka Pelješca. Prostire se na 29,9 km². Prema popisu stanovništva iz 2011. godine, na ovom je prostoru živjelo 551 stanovnika, 43 manje nego 2001. godine. Prosječna starost stanovnika je 53,2 godine. Središnje i najveće naselje općine je Janjina s 203 stanovnika. Osim Janjine, ostala naselja općine su Drače, Osobjava, Popova Luka i Sreser. Gustoća naseljenosti također je vrlo niska u usporedbi s hrvatskim prosjekom te iznosi 18,3 stanovnika/km².

Općina Ston nalazi se na jugoistočnom dijelu poluotoka Pelješca. Zauzima površinu od 169,5 km² te je, prema zadnjem popisu stanovništva iz 2001. godine, imala 2.407 stanovnika, 198 manje nego 2001. godine. Prosječna starost stanovništva je 43,6 godina. Općina obuhvaća 19 naselja: Boljenovići, Brijesta, Broce, Česvinica, Dančanje, Duba Stonska, Dubrava, Hodilje, Luka, Mali Ston, Metohija, Putnikovići, Sparagovići, Ston, Tomislavovac, Zabrdje, Zamaslina, Zaton Doli i Žuljana. S gustoćom naseljenosti od svega 14,2 stanovnika/km², riječ je o najslabije naseljenoj općini Pelješca. Najveći broj stanovnika živi na području Stona i Malog Stona (688 osoba).

Posebno valja naglasiti i činjenicu da je dobna struktura stanovništva u svim općinama poluotoka Pelješca izrazito nepovoljna (Tablica 2.2.1.). Naime, udio stanovnika starijih od 64 godine na Pelješcu dostiže visokih 23,2%, što je znatno više i od prosjeka Hrvatske (16,7%) i Dubrovačko-neretvanske županije (17,8%). Istodobno, udio stanovništva mlađeg od 15 godina na Pelješcu (14,5%) znatno je niži od hrvatskog prosjeka (17,3%) i od prosjeka Dubrovačko-neretvanske županije (16,3%). Negativne značajke osobito su izražene u općini Janjina², u manjoj mjeri i u općini Trpanj dok je situacija u dvije najveće općine Ston i Orebić, iako također nepovoljna, ipak bliža prosjeku Hrvatske i Dubrovačko-neretvanske županije. Valja napomenuti i da je u odnosu na 2001. godine broj stanovnika Pelješca opao za 5,3%, što je također veći pad i od hrvatskog prosjeka (3,7%) i od prosjeka Dubrovačko-neretvanske županije (-1,0%). Pritom je pad bio najizraženiji u općini Trpanj (17,2%), dosta je velik bio i u općinama Ston (-7,1%) i Janjina (-7,6%), a razmjerno mali samo u općini Orebić (-1,0%)³.

Tablica 2.2.1.: Stanovništvo Pelješca po dobnim skupinama, 2011.

Općina	Ukupno	0 – 14 godina		15 – 64 godina		65 i više godina	
		Ukupno	%	Ukupno	%	Ukupno	%
Janjina	551	45	8,2	307	55,7	199	36,1
Orebić	4.122	617	15,0	2.641	64,1	864	21,0
Ston	2.407	372	15,5	1.485	61,7	550	22,9
Trpanj	721	94	13,0	428	59,4	199	27,6
PELJEŠAC	7.801	1.128	14,5	4.861	62,3	1.812	23,2
DNŽ	122.568	19.919	16,3	80.804	65,9	21.845	17,8
HRVATSKA	4.284.889	652.428	17,3	2.873.828	66,0	758.633	16,7

Izvor: Državni zavod za statistiku

Obrazovna struktura stanovništva Pelješca (Tablica 2.2.2.) u cjelini je nešto povoljnija, ali je ipak lošija kako od hrvatskog prosjeka, tako i od prosjeka Dubrovačko-neretvanske županije. Udio stanovništva starijeg od 15 godina s nezavršenom osnovnom školom ili bez naobrazbe je 2011. godine na Pelješcu dostigao 9,8%, za razliku od 9,5% u Hrvatskoj i svega 8,3% u Dubrovačko-neretvanskoj županiji. I udio stanovnika Pelješca samo s osnovnom školom od 22,7% viši je od prosjeka Hrvatske (21,3%) i pogotovo od prosjeka Dubrovačko-neretvanske županije (17,5%). Istodobno je na poluotoku Pelješcu udio stanovništva starijeg od 15 godina sa završenom srednjom školom i visokim obrazovanjem (51,6% i 16,0%) bio skoro identičan prosjeku Hrvatske (52,6% i 16,4%), ali je ipak bio znatno niži od prosjeka Dubrovačko-neretvanske županije (55,5% i 18,7%).

Kad je riječ o pojedinim općinama, daleko najnepovoljniju obrazovnu strukturu stanovništva ima općina Ston, u kojoj je 2011. godine čak 14,9% stanovnika imalo samo nezavršenu osnovnu školu ili manje od toga, a svega 10,4% visoku naobrazbu. Razmjerno nepovoljnu obrazovnu strukturu ima i općina Janjina, dok je u općinama Orebić i Trpanj stanje bitno bolje. Naime, u općinama Orebić i Trpanj udio stanovnika samo s nezavršenom osnovnom

² U općini Janjina je udio stanovništva mlađeg od 15 godina iznosio izuzetno niskih 8,2%, a i udio stanovnika starijih od 64 godine od 36,1% je ekstremno visok.

³ Kako je u prethodnom popisnom periodu između 1991. i 2001. godine stanovništvo turistički daleko najrazvijenije općine Orebić poraslo za 8%, a u drugim općinama poluotoka Pelješca je stagniralo ili padalo, može se zaključiti da je razvoj turizma imao ključnu pozitivnu ulogu na demografska kretanja.

škole ili manje od toga bio je manji od 8%, dok je udio stanovnika s visokim obrazovanjem u Orebiću iznosio 17,6%, a u Trpanju izuzetno visokih 22,5%.

Tablica 2.2.2.: Obrazovna struktura stanovništva Pelješca, 2011.

Općina	Stariji od 15 godina		Bez škole, nezavršena osnovna		Osnovna škola		Srednja škola		Visoko obrazovanje	
	ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%
Janjina	506	91,8	55	10,9	126	24,9	229	45,3	96	19,0
Orebić	3.505	85,0	245	7,0	772	22,0	1.870	53,4	618	17,6
Ston	2.035	84,5	304	14,9	475	23,3	1.044	51,3	212	10,4
Trpanj	627	87,0	47	7,5	142	22,6	297	47,4	141	22,5
PELJEŠAC	6.673	85,5	651	9,8	1.515	22,7	3.440	51,6	1.067	16,0
DNŽ	102.649	83,7	8.485	8,3	17.934	17,5	57.009	55,5	19.221	18,7
HRVATSKA	3.632.461	84,8	345.959	9,5	773.489	21,3	1.911.815	52,6	595.233	16,4

Izvor: Državni zavod za statistiku

2.3. Gospodarstvo

Stanovništvo Pelješca vjekovima je bilo orijentirano na pomorstvo (osobito u Stonu i Orebiću) te ribarstvo, marikulturu (školjkaši) i proizvodnu soli (Ston). U novije vrijeme, turizam i poljodjelstvo, osobito proizvodnja grožđa i vina (plavac mali na padinama Postupa i Dingača, kao i u Donjoj Bandi) te maslinarstvo imaju sve veći značaj. Posebno valja istaknuti da je gospodarstvo Pelješca uvijek, a isti je slučaj i danas, karakterizirao posvemašnji nedostatak značajnijih industrijskih pogona. Kad je riječ o razvoju turizma, jači turistički razvoj zahvatio je ponajviše sjeverozapadni dio poluotoka, osobito područje oko Orebića, dok je najslabiji bio na istočnom dijelu Poluotoka.

Uz navedene gospodarske djelatnosti, u novije su vrijeme na Pelješcu sve više zastupljeni i građevinarstvo i trgovina, ali i promet nekretninama. Ipak za ukupnu gospodarsku aktivnost lokalnog stanovništva turizam, marikultura, ribarstvo, vinarstvo i maslinarstvo predstavljaju i dalje najvažnije izvore prihoda.

2.4. Prometna povezanost

Pelješac je, kao i Dubrovnik, još uvijek teritorijalno odvojen od ostalog dijela Republike Hrvatske teritorijem BiH, odnosno granicom na Neumu. Takva situacija bitno otežava normalnu komunikaciju s ostalim dijelovima zemlje zbog čega trpi ne samo stanovništvo Pelješca, već i njegovo gospodarstvo. Naime, zbog potrebe prelaska preko teritorija BiH u Neumu značajno se produžuje vrijeme putovanja jer treba dva puta prijeći državnu granicu. To je osobito izraženo tijekom ljeta (turistička sezona), uslijed čega znatan dio teretnog prometa ide obilaznim pravcem, trajektom Ploče – Trpanj, što predstavlja dodatan trošak. Osim toga, valja naglasiti i da postojeća cestovna veza Pelješca s RH državnim cestama D8 i D414 ne zadovoljava suvremene standarde prometovanja (loši horizontalni i vertikalni elementi cesta, prolazak kroz naselja, prometne gužve u sezoni, odroni, loše stanje kolnika).

Osim državne ceste D414 (D8-Ston-Janjina-Orebić) koja predstavlja glavnu poluotočnu prometnicu i poveznicu jugoistočnog i sjeverozapadnog dijela Pelješka kojom se odvija i redovni autobusni promet, najveći broj cesta poluotoka, županijskog i/ili lokalnog značenja, nalazi se na području općina Ston i Orebić (Tablica 2.4.1. i Slika 2.4.2.).

Tablica 2.4.1: Državne, županijske i lokalne ceste na području Pelješka

Broj ceste	Opis ceste	Duljina u km				
		Ukupno	Janjina	Orebić	Ston	Trpanj
D-8	GP Pasjak (granica Slovenije)–Rijeka-Split-Dubrovnik-GP Karasovići (granica Grne Gore)	7,5 (643,4)			7,5	
D-414	Trajektna luka Orebić - Ston - Zaton Doli (D8)	64,7	7,3	26,3	31,1	
D-415	Trajektna luka Trpanj - Donja Banda (D414)	7,2		3,2		3,9
D-416	Prapratno (D414) - trajektna luka Prapratno	0,9			0,9	
Ž-6215	Lovište - Viganj - Orebić (D414)	17,3		17,3		
Ž-6226	Žuljana (L69028) - Dubrava (D414)	4,8			4,8	
Ž-6231	Luka - Hodilje - Ston (D414)	3,8			3,8	
L-69002	Duba Pelješka – D. Vrućica – G. Vrućica (D415)	10,4				10,4
L-69023	Podgorje - Orebić (D414)	1,3		1,3		
L-69024	Stanković - D414	0,3		0,3		
L-69025	D414 - Postup - Borje - Podobuče	5,9		5,9		
L-69026	D415 - Oskorušno - Kuna Pelješka - D414	7,3		7,3		
L-69027	Sreser - Janjina (D414)	2,6	2,6			
L-69028	Trstenik - D414	1,8		1,8		
L-69030	Brijesta - D414	8,1			8,1	
L-69038	Duba Stonska - Luka (Ž6231)	4,0			4,0	
L-69039	Česvinica - Ston (Ž6231)	1,9			1,9	
L-69056	Ston (D414) - Broce - Kobaš	8,5			8,5	
L-69066	Ston - Supavo - Doli (D8)	7,9			7,9	
L-69074	Trpanj (D415) - Osobljava - L69027	15,4	6,1	6,5		2,8
L-69076	Trstenik (L69028) - Žuljana (Ž6226)	5,3	3,5	1,	0,7	
L-69089	Dubrava luka (D414) - Brijesta (L69030)	5,5			5,5	
L-69094	L69066 - Konštari - L69066	2,7			2,7	
UKUPNO		195,1	19,5	71,1	87,4	17,1

Izvor: NN 103/2018 i baza podataka Instituta za turizam

Slika 2.4.2: Cestovna mreža Pelješka



Izvor: Prostorni plan Dubrovačko-neretvanske županije – Odredbe za provođenje, Dubrovnik 2019.

Cestovna će povezanost Pelješca biti znatno bolja izgradnjom Pelješkog mosta s pristupnim cestama, pri čemu valja posebno izdvojiti važnost izgradnje 30-ak km duge nove brze pelješke ceste⁴. Izgradnja nove brze pelješke ceste, a što uključuje i izgradnju stonske obilaznice, bitno će rasteretiti intenzitet prometa u i oko Stona te će omogućiti bolje povezivanje državne ceste D414 s Jadranskom turističkom cestom D8 u pravcu Dubrovnika.

Što se tiče nove cestovne infrastrukture, Prostornim planom Dubrovačko-neretvanske županije⁵ planirana je i longitudinalna prometnica uzduž poluotoka Pelješca koja bi zajedno s prirodnim nastavkom u trasi korčulanske državne ceste D118 u budućnosti trebala činiti okosnicu prometne mreže Pelješca i Korčule. Realizacija planirane ceste bi uključila:

- spojnu cestu od čvora Brijesta do početka obilaznice Janjine, obilaznicu Janjine, obilaznicu Pijavičinog i Potomja, obilaznicu Kapetana i Orebića
- izgradnju spojne ceste od obilaznice Orebića do trajektnog pristaništa u Perni
- spojne ceste od zaobilaznice Vignja do rta Sveti Ivan (prijelaz za otok Korčulu) nakon realizacije mosta Korčula.

Kad je riječ o dostupnosti Pelješca morskim (trajektnim) putem, valja naglasiti da se glavna trajektna pristaništa nalaze u Trpnju (veza Ploče - Trpanj) i Orebiću (veza Orebić – Dominče, otok Korčula). Postoji još i trajektno pristanište u luci Prapratno kod Stona (veza s Mljetom), a planirana je i izgradnja trajektnog pristaništa Perna za vezu s novom lukom Polačišta na otoku Korčuli, a koje bi trebalo zamijeniti trajektnu vezu Orebić – Dominče.

Najbliža međunarodna zračna luka od interesa za Pelješac je ona u Dubrovniku udaljena od Stona 70 i Orebića 130 kilometara. Zbog velikog broja letova značajna je i zračna luka u Splitu udaljena od Stona 200 kilometara, a od Orebića 180 kilometara uz korištenje trajektne veze Trpanj – Ploče. Iako znatno manjeg značaja, određenu važnost ima i međunarodna zračna luka u Mostaru u susjednoj Bosni i Hercegovini, koja je od Stona udaljena 90 kilometara, a od Orebića svega 80 kilometara uz korištenje trajektne veze Trpanj – Ploče.

2.5. Komunalna infrastruktura

2.5.1. Elektroopskrba

Poluotok Pelješac je uključen u državnu elektroenergetsku mrežu preko otočnog dalekovoda DV 110 kV HE „Zakučac“ – TS „Dugi Rat“ – TS „Nerežišće“ – TS „Starigrad“ – TS „Blato“ – TS „Ston“ i dalekovoda DV 35 kV TS „Blato“ – TS „Korčula“ – TS „Zamošće“ – TS „Pijavičino“ – TS „Janjina“ – TS „Ston“. Generalno gledano, sva naselja Pelješca dobro su pokrivena električnom energijom iako problemi u opskrbi povremeno nastaju zbog lošeg stanja 35 kV dalekovoda Korčula – Orebić – Ston, ali i zbog nedostatnog broja 110kV trafostanica.

Područjem općine Orebić prolaze dva dalekovoda – 110 kV ZDV, odnosno 35 kV ZDV, oba iz pravca Janjine. Za općinu su vitalne TS „Pijavičino“ i TS „Zamošće“. U domeni prijenosne mreže na području općine nema planova mijenjanja stanja ili izgradnje novih objekata elektroenergetskog sustava. Jedina promjena koja će doprinijeti boljem snabdijevanju strujom područja općine Orebić odnosi se na izgradnju TS 110/35 kV u TS Zamošće u

⁴ Trasa nove brze pelješke ceste planirana je od mosta, nakon prolaska odmorišta Blaca, do državne ceste D414 (čvor Zaradeže, na području Dančanje blizu mjesta Sparagovići), te od državne ceste D414 (čvora Zaradeže) do mjesta Doli kao izlaznoj točki s poluotoka Pelješca.

⁵ Prostorni plan Dubrovačko-neretvanske županije – Odredbe za provođenje, Dubrovnik 2019.

Orebiću. Time će se ovom području osigurati dobar dotok struje i sa zapada iz pravca Blata, a u slučaju otežanog dotoka električne energije iz pravca Stona preko nove TS 110/35 kV u Janjini. U samoj općini Orebić ne predviđaju se nove TS.

Općina Trpanj napaja se električnom energijom iz TS „Pijavičino“ zračnim kabelom 10 kV. Vod iz pravca naselja Oskorušno ide do trafostanice TS „Vručica Gornja“, odakle se račva prema Trpnju, odnosno Donjoj Vručici i Dubi. Za općinu Trpanj najznačajnije su trafostanice Vručica Donja, Duba Trpanjska, Trpanj 1, Trpanj 2, Faraon, Ville i Luka. Kako bi se poboljšala opskrba zone uvale Divna, planira se nova trafostanica kapaciteta 10(20)/0,4 kV.

Općina Janjina se napaja električnom energijom iz dva pravca: dalekovodima DV 35 kV i to iz 110/35 kV TS „Ston“, odnosno 110/35 kV TS „Blato“, preko TS „Korčula“ – TS „Zamošće“ – TS „Pijavičino“ do novoizgrađene TS „Janjina“ 35/10(20) kV. Od TS „Janjina“, konzum općine napaja se preko osam manjih trafostanica 10/04 kV. Samim tim, može se reći da je općina Janjina dobro elektrificirana te nema nikakvih problema u opskrbi strujom.

Elektroenergetsku mrežu na području općine Ston čine također elektroenergetski objekti napona 35/10/0,4 kV. Pojna točka je trafostanica 110/35 kV „Ston“, instalirane snage 40 MVA. Preko prostora općine Ston položene su sljedeće trase 110 kV dalekovoda: Neum - Ston, Komolac - Ston i Blato - Ston. Nadzemnu mrežu čine 10 kV dalekovodi na drvenim stupovima. Svi navedeni sustavi, uz sadašnju izgrađenosti i opterećenje električne mreže, zadovoljavaju kako potrebe, tako i tehničke uvjete.

U cilju unapređenja elektroenergetske mreže županijski prostorni plan predviđa izgradnju dalekovoda 2x220 kV DS Plat – Pelješac – Nova Sela, s podmorskom dionicom ispod Malostonskog zaljeva, kao i dalekovoda 2x110 kV DS Imotica – Ston. Isto tako, planira se rekonstrukcija TS 110 kV „Ston“, odnosno izgradnja TS 110/x kV „Janjina“, TS 110/x kV „Orebić“ te TS 110/x kV „Brijesta“⁶. Kad je riječ o alternativnim izvorima energije, valja reći da je u Općini Ston već izgrađena vjetroelektrana Ponikve.

2.5.2. Vodoopskrba

Generalno gledano, iako su sva općinska središta i veća naselja Pelješca relativno dobro riješila problem vodoopskrbe, ipak valja naglasiti da vodoopskrbna situacija na Pelješcu još uvijek ne zadovoljava suvremene civilizacijske standarde, osobito kad je riječ o manjim, slabije napučenim naseljima. U tom smislu, daljnja izgradnja novih turističkih kapaciteta uvelike ovisi i osiguranju adekvatne vodoopskrbe.

Najveći dio vodoopskrbe poluotoka Pelješca (općine Trpanj, Janjina i Orebić te naselja Žuljana, Putnikovići, Tomislavac, Dančanje, Brijesta, Sparagovići i Metohija u općini Ston) temelji se na neretvansko-pelješko-korčulansko-lastovskom-mljetskom (NPKLM) vodovodu, odnosno za zahvaćanju vode na izvorištu rijeke Norin u Prudu u blizini Metkovića, pri čemu naselja Putnikovići, Tomislavac, Dančanje, Brijesta, Sparagovići i Metohija u općini Ston još nisu povezana na NPKLM vodovod. Sukladno odredbama prostornog plana Dubrovačko-neretvanske županije⁷, daljnji razvoj NPKLM vodovoda podrazumijeva, u prvoj fazi, izvođenje nezavršenih dionica cjevovoda i izgradnju vodoopskrbnih objekata na Pelješcu kako bi se omogućilo dovođenje vode u središnji dio poluotoka dok bi, u drugoj fazi, ovisno o potrebama, valjalo osigurati povećanje kapaciteta postojećeg vodovodnog sustava. U tom

⁶ Prostorni plan Dubrovačko-neretvanske županije – Odredbe za provođenje, 2019.

⁷ Ibid.

smislu, moguće je uključivanje u vodoopskrbu podzemnih zaliha vode pronađenih kod Putnikovića i Brijeste, boćatih izvorišta kod Dube Pelješke i uvale Divna, ali i drugih, ovisno o rezultatima daljnjih vodo istražnih radova.

U općini Trpanj samo naselje Trpanj ima izgrađenu vodoopskrbnu mrežu. Iako je inicijalni vodovod izgrađen još 1950-tih godina kaptiranjem lokalnog izvora „Orah“, kvalitetna vodoopskrba ostvarena je tek izgradnjom regionalnog vodovoda NPKLM i priključenjem na njega iz pravca općine Orebić. Ostala naselja općine (Gornja i Donja Vrućica te Duba) još se uvijek snabdijevaju iz vlastitih gustirni i/ili bunara. Kako bi se poboljšalo postojeće stanje, planira se polaganje cjevovoda do Gornje i Donje Vrućice te Dube, pri čemu bi se izgradila vodosprema s prepumpnom stanicom u zoni iznad uvale Divna i naselja Duba Pelješka.

Opskrba općine Orebić pitkom vodom od naselja Trstenik do naselja Lovište obavlja se regionalnim vodoopskrbnim NPKLM sustavom. Voda iz ovog sustava preuzima se u vodospremama Ruskovići i Lovište te se dalje, preko mjesne mreže, distribuira prema krajnjim korisnicima. Vodoopskrba naselja Podobuče i Trstenik, preko vodosprema Podobuče i Trstenik, za sada zadovoljavaju potrebe ljudi i gospodarstva. Postojeći način vodoopskrbe Perne te naselja Kučište i Viganj je nedovoljno dobar te je potrebna izgradnja vodospreme Kučište. Izgradnja novih vodosprema bitno bi popravila i vodoopskrbu za naselje Stanković, izdvojene dijelove naselja Potomje – Borak i Potočine kao i sva naselja Župe Pelješke. Konačno, vodoopskrba nekih naselja poviše Vignja kao i Ruskovića, Karmena, Gurića sela, Podgorja i Bilopolja nije uopće riješena.

Opskrba vodom općine Janjina također je riješena preko NPKLM vodoopskrbnog sustava. Naselja Janjina, Popova Luka i Drače snabdijevaju se iz vodospreme „Janjina“, dok se naselja Sreser snabdijeva vodom iz crpne stanice „Sreser“. Naselje Osobjava još uvijek nema suvremeni sustav opskrbe pitkom vodom.

Oskudica vode svojstvena za veći dio Pelješka, karakterizira i općinu Ston. Najveći problem sadašnjih sustava je nezadovoljavajući vodoopskrbni kapacitet u vrijeme sušnog razdoblja, odnosno potreba priključivanja novih potrošača (stambeni i vikend objekti) na postojeću mrežu. Iako sam Ston s bližim naseljima ima riješenu vodoopskrbu s izvorišta u Stonskom polju, problem opskrbe pitkom vodom jedan od glavnih problema većeg dijela općine Ston. Postoji naznaka da bi nove količine vode iz izvorišta „Oko“ u Stonskom polju popravile današnju situaciju, a što bi omogućilo da se vodoopskrba Stona i svih susjednih naselja (Mali Ston, Hodilje, Luka, Duba, Prapratno, Česvinica, Kobaš, Broce, Zamaslina, Konštari, Zaton Doli i Doli) riješi na adekvatan način. Zapadni dio općine Ston (naselja Žuljana, Putnikovići, Dančanje i Brijesta) će potrebe za vodom rješavati korištenjem NPKLM vodovoda.

2.5.3. Otpadna i oborinska odvodnja

Problematika suvremenog tretiranja otpadne, a djelomično i oborinske odvodnje danas predstavlja najveći infrastrukturni problem Pelješka. S obzirom da postojeće stanje narušava ne samo današnji, već i dugoročno poželjni tržišni imidž Pelješka kao ekološki čiste, zdrave i prekomjernom izgradnjom nezahvaćene turističke destinacije, riječ je o ozbiljnom problemu koji bi valjalo što je moguće prije i što je moguće bolje riješiti. U tom smislu, sukladno odredbama Prostornog plana Dubrovačko-neretvanske županije, predviđena je izgradnja suvremenih kanalizacijskih sustava s biopročištačima za sva veća naselja u obalnom pojasu, pri čemu, izgradnja adekvatnih sustava odvodnje u naseljima duž cijelog Malostonskog zaljeva, te općina Janjina, Orebić i Trpanj, predstavlja razvojni prioritet. Isto tako,

suvremenim kanalizacijskim sustavima/pročištačima valja opremiti i pojedinačne zone ugostiteljsko-turističke namjene izvan građevinskih područja naselja.

Općina Trpanj osim općinskog središta, naselja Trpanj nema riješenu odvodnju otpadnih ni oborinskih voda u obliku javne kanalizacije. Planiran je sustav odvodnje za naselja Trpanj, Dubu Pelješku te turističku zonu Divna. Za naselje Trpanj izgrađen je uređaj za pročišćavanje, podmorski ispust i glavni kolektori središnjeg dijela naselja. Otpadne vode cjelokupnog područja obuhvata naselja Trpanj odvodit će se putem četiri glavna sabirna kolektora do glavnog obalnog kolektora na području luke Trpanj, te dalje prema uređaju za pročišćavanje. Otpadne vode područja uvale Luka, a koji predstavlja izdvojeni podsustav, prepumpavat će se u središnji sustav naselja. Pročišćena otpadna voda će se ispuštati u podmorje preko crpne stanice i podmorskog cjevovoda kod parka „Gradina“.

Sustav odvodnje otpadnih i oborinskih voda ni na području općine Orebić nije adekvatno riješen. Iako su 2007. godine otvoreni radovi na gradnji prve faze sustava javne odvodnje otpadnih voda naselja Orebić, kojom je izgrađen uređaj za pročišćavanje otpadnih voda, podmorski ispust u Pelješki kanal u dužini od 887 metara, kao i tri crpne stanice za svaki od tri hotela, ostala naselja općine još uvijek nemaju suvremene kanalizacijske sustave. Sukladno tome, prostornim je planom općine predviđena izgradnja otvorenih sustava odvodnje za obalne dijelove naselja i obalne zone općine za gospodarsku namjenu, odnosno zatvorenih sustava odvodnje s biodiskovima za naselja općine koja nemaju izlaz na more.

Kao i ostale općine Pelješa, ni naselja na području općine Janjina još uvijek nemaju javnog kanalizacijskog sustava. Naselja se koriste septičkim jamama ili se otpadna voda ispušta direktno u more. Samim tim, osobito u uvjetima pojačane izgradnje kuća za sekundarno stanovanje, problem prikupljanja, pročišćavanja i odlaganja otpadnih voda u more predstavlja sve veći problem.

Na području općine Ston, zbog zaštite Malostonskog zaljeva od onečišćenja otpadnim vodama iz obalnih mjesta, izgrađen je kanalizacijski sustav Neum - Mljetski kanal kapaciteta 220l/s, od čega je za područje Stona osiguran kapacitet od 40 l/s. Naselja u Malostonskom zaljevu i Malom moru nisu povezana na Regionalni odvodni sustav Komarna – Neum - Mljetski kanal. Jedino je naselje Ston povezano na sustav, dok naselja Mali Ston, Luka i Hodilje još nisu priključena, iako je izrada kanalizacije u toku. Prostornim planom općine predviđeno je rješavanje kanalizacijskog sustava za područje Brijesta zajedno s izgradnjom kanalizacijskog sustava Janjine. Konačno, područje Žuljane trebalo bi imati vlastiti kanalizacijski sustav koji će se ispuštati u more preko pročištača.

2.5.4. Gospodarenje otpadom

Iako se većina komunalnog otpada generiranog na području sve četiri jedinice lokalne samouprave poluotoka danas „izvozi“ u Neum, dok se samo manji dio odlaže na prostoru pojedinih JLS poluotoka, riječ je o dugoročno neprihvatljivom rješenju ponajviše uslijed činjenice da je riječ o neuređenim i nedovoljno kontroliranim odlagalištima. U tom smislu, Prostorni plan Dubrovačko-neretvanske županije predviđa uspostavu cjelovitog sustava gospodarenja otpadom (sprječavanje nastanka otpada, odvojeno skupljanje otpada, recikliranje otpada, kompostiranje organskog otpada, mehaničko-biološka obrada otpada te odlaganje ostatka nakon obrade) sa županijskim centrom na lokaciji Lučino Razdolje (općina Dubrovačko primorje).

Odlagališta Vardište u općini Janjina, Osičine i Podvlastica u općini Orebić su zatvorena, ali ih je potrebno sanirati, a odlagalište Vиноšte u općini Trpanj će se sanirati i koristiti do uspostave ŽCGO, te u konačnici zatvoriti.

Konačno, skupljanje opasnog otpada, do otpreme i zbrinjavanje na državnoj razini, potrebno je organizirati na mjestu nastanka i to, u skladištu proizvođača i/ili u skladištu ovlaštenog sakupljača (u slučaju domaćinstva).

2.5.5. Telekomunikacije

Generalno gledano, postojeći telekomunikacijski sustav na Pelješcu funkcionira dobro. Cijeli telekomunikacijski promet na Pelješcu odvija se preko tranzitne centrale u Dubrovniku na koju su vezane automatske telefonske centrale pojedinih općina, odnosno naselja.

Što se tiče fiksne telefonije, eventualna poboljšanja i/ili povećanje njenih kapaciteta vršit će se sukladno ritmu nove (turističke) izgradnje. Kad je riječ o mobilnoj telefoniji, manji zahvati se predviđaju u cilju daljnjeg povećanja kvalitete usluge, odnosno bolje pokrivenosti cijelog poluotoka mobilnom mrežom.

Zbog potreba za novim uslugama u svim naseljima u novo planiranim prometnicama potrebo je predvidjeti koridore za ugradnju elektroničke komunikacijske mreže. Osnovne postaje novih pokretnih telekomunikacija mogu se graditi kao antenski prihvat na postojećim zgradama, unutar građevnih područja, odnosno kao samostojeći antenski stupovi unutar elektroničkih komunikacijskih zona, u pravilu izvan građevnih područja.

2.6. Turizam

2.6.1. Turistička potražnja

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, tijekom 2018. godine u svim jedinicama lokalne samouprave poluotoka Pelješca ostvareno je oko 167,5 tisuća dolazaka te oko 1,2 milijuna noćenja turista (Tablica 2.6.1)⁸. U odnosu na 'baznu' 2010. godinu, turistički se promet na poluotoku povećao za oko 57,4 tisuće dolazaka (stopa rasta od 6,2% prosječno godišnje), odnosno za 365,1 tisuća noćenja (stopa rasta od 5,6% prosječno godišnje).

Tablica 2.6.1: Dolasci i noćenja turista u svim JLS poluotoka Pelješca, 2010. – 2018.

Općina	2010		2016		2017		2018	
	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja
Janjina	3.721	32.001	6.196	50.308	6.971	54.672	7.335	58.383
Orebić	70.749	553.295	95.648	723.859	109.942	829.121	111.316	828.868
Ston	22.266	100.880	26.432	124.226	30.955	147.057	31.980	148.196
Trpanj	13.356	102.449	14.865	108.269	16.138	116.118	16.894	118.293
UKUPNO	110.092	788.625	143.141	1.006.662	164.006	1.146.968	167.525	1.153.740

Izvor: DZS, obrada Instituta za turizam

⁸ Iako je površinom tek neznatno manji od otoka Krka ili Brača, a veći od Paga i Hvara, broj noćenja na poluotoku Pelješcu znatno je manji nego na otocima Braču i Hvaru koji su s kopnom povezani samo morskim putem, a dva i pol puta manji od broja noćenja na otoku Pagu te čak četiri puta manji nego na otoku Krku, koji su mostovima povezani s kopnom te koji su, stoga, u prometnom pogledu funkcionalno slični poluotoku Pelješcu koji će s kopnom, osim sadašnje povezanosti državnom cestom D414, uskoro biti povezan i Pelješkim mostom.

Daleko najveći dio turističkog prometa na Pelješcu, mjereno kako brojem dolazaka, tako i brojem ostvarenih noćenja kontinuirano se odvija u općini Orebić (111,3 tisuća dolazaka i 828,8 tisuća noćenja u 2018. godini).

S druge strane, a kad je riječ o brzini rasta turističkog prometa prema pojedinim JLS, svakako valja izdvojiti općinu Janjina u kojoj se tijekom promatranih 8 godina, iako je riječ o općini s najmanjim brojem ostvarenih dolazaka i noćenja, turistički promet povećavao po stopi od 10,1% prosječno godišnje kad je riječ o turističkim dolascima, odnosno po stopi od 8,9% prosječno godišnje, kad je riječ o noćenjima.

U strukturi turističkih dolazaka i noćenja Pelješca izrazito prevladavaju dolasci i noćenja stranih gostiju (tablica 2.6.2). Tijekom 2018. godine u svim JLS na području Pelješca ostvareno 153,9 tisuća 'stranih' dolazaka (ili oko 91,9% svih turističkih dolazaka), odnosno 1087,1 tisuća 'stranih' noćenja (ili oko 94,2% svih statistički registriranih noćenja).

Tablica 2.6.2.: Dolasci i noćenja stranih turista u svim JLS poluotoka Pelješca, 2010. – 2017.

Grad/općina	2010		2016		2017		2018	
	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja
Janjina	3.620	30.990	5.844	47.825	6.590	51.890	7.141	55.868
Orebić	66.954	528.106	88.146	678.500	102.622	784.899	101.287	779.829
Ston	20.816	95.231	24.694	117.052	28.898	138.416	29.868	139.813
Trpanj	12.573	96.156	13.871	103.520	15.015	110.343	15.590	111.600
UKUPNO	103.963	750.483	132.555	946.897	153.125	1.085.548	153.886	1.087.110

Izvor: DZS, obrada Instituta za turizam

S druge strane, 'domaći' su gosti tijekom 2018. godine (Tablica 2.6.3) ostvarili samo oko 13,6 tisuća dolazaka (oko 8,1% svih turističkih dolazaka), odnosno oko 66,6 tisuća noćenja (oko 5,8% svih turističkih noćenja).

Tablica 2.6.3.: Dolasci i noćenja domaćih turista u svim JLS poluotoka Pelješca, 2010 – 2017

Grad/općina	2010		2016		2017		2018	
	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja	dolasci	noćenja
Janjina	101	1.011	352	2.483	381	2.782	194	2.515
Orebić	3.795	25.189	7.502	45.359	7.320	44.222	10.029	49.039
Ston	1.450	5.649	1.738	7.174	2.057	8.641	2.112	8.383
Trpanj	783	6.293	994	4.749	1.123	5.775	1.304	6.693
UKUPNO	6.129	38.142	10.586	59.765	10.881	61.420	13.639	66.630

Izvor: DZS, obrada Instituta za turizam

Kad je riječ o turističkom prometu po pojedinim naseljima poluotoka, detaljan pregled broja ostvarenih turističkih dolazaka i noćenja po naseljima svake JLS poluotoka Pelješca, a prema zadnje dostupnim podacima Državnog zavoda za statistiku iz 2017. godine, prikazan je u Tablici 2.6.4.

Na području općine Orebić, najveći broj dolazak i noćenja ostvaruje na području Orebića - općinskog središta (69,2% svih dolazaka u općini i 65% svih noćenja). Nakon njega, najistaknutija naselja općine po broju ostvarenih turističkih dolazaka i noćenja su Viganj (8,1% svih dolazaka i 10,2% svih noćenja), Lovište (5,5% dolazaka i 6,4% noćenja) i Kučište (5,4% dolazaka i 5,5% noćenja).

Tablica 2.6.4.: Dolasci i noćenja turista po mjestima u JLS poluotoka Pelješa, 2017.

Općina	Dolasci	Struktura (JLS=100)	Struktura Pelješac=100	Noćenja	Struktura (JLS=100)	Struktura (Pelješac=100)
Općina Janjina						
- Drače	3.220	46,2	2,0	25.068	45,9	2,2
- Janjina	99	1,4	0,1	656	1,2	0,1
- Sreser	3.593	51,5	2,2	28.395	51,9	2,5
- ostalo	59	0,8	0,0	553	1,0	0,0
UKUPNO	6.971	100,0	4,3	54.672	100,0	4,8
Općina Orebić						
- Donja Banda	1.610	1,5	1,0	12.960	1,6	1,1
- Kučište	5.894	5,4	3,6	45.902	5,5	4,0
- Kuna Pelješka	131	0,1	0,1	1.410	0,2	0,1
- Lovište	6.074	5,5	3,7	53.246	6,4	4,6
- Orebić	76.076	69,2	46,4	539.104	65,0	47,0
- Oskorušno	654	0,6	0,4	6.559	0,8	0,6
- Podgorje	601	0,5	0,4	4.903	0,6	0,4
- Podobuče	1.440	1,3	0,9	13.434	1,6	1,2
- Potomje	2.543	2,3	1,6	23.719	2,9	2,1
- Stanković	4.594	4,2	2,8	33.382	4,0	2,9
- Trstenik	1.367	1,2	0,8	9.910	1,2	0,9
- Viganj	8.958	8,1	5,5	84.592	10,2	7,4
UKUPNO	109.942	100,0	67,0	829.121	100,0	72,3
Općina Ston						
- Brijesta	1.062	3,4	0,6	5.754	3,9	0,5
- Broce	844	2,7	0,5	6.579	4,5	0,6
- Duba Stonska	157	0,5	0,1	766	0,5	0,1
- Dubrava	365	1,2	0,2	2.852	1,9	0,2
- Hodilje	1.334	4,3	0,8	6.274	4,3	0,5
- Mali Ston	4.192	13,5	2,6	8.978	6,1	0,8
- Putniković	3.262	10,5	2,0	27.015	18,4	2,4
- Žuljana	6.178	20,0	3,8	46.163	31,4	4,0
- ostalo	13.561	43,8	8,3	42.676	29,0	3,7
UKUPNO	30.955	100,0	18,9	147.057	100,0	12,8
Općina Trpanj						
- Donja Vručica	641	4,0	0,4	5.088	4,4	0,4
- Duba Pelješka	955	5,9	0,6	7.962	6,9	0,7
- Trpanj	14.542	90,1	8,9	103.068	88,8	9,0
UKUPNO	16.138	100,0	9,8	116.118	100,0	10,1
SVEUKUPNO	164.006		100,0	1.146.968		100,0

Izvor: DZS, obrada Instituta za turizam

Najveći broj dolazaka i noćenja na području općine Janjina ostvaruje u naseljima Sreser (51,5% turističkih dolazaka i 51,9% noćenja u općini) i Drače (46,2% turističkih dolazaka i 45,9% noćenje u općini).

U općini Ston, mjesto koje prednjači u broju ostvarenih turističkih dolazaka i noćenja je Žuljana (20,0% kad je riječ o dolascima i 31,4% kad je riječ o ostvarenim noćenjima turista). Prilično velik broj dolazaka/noćenja bilježe i naselja Mali Ston (13,5% kad je riječ o dolascima

i 6,1% kad je riječ o ostvarenim noćenjima turista) i Putniković (10,5% kad je riječ o dolascima i 18,4% kad je riječ o ostvarenim noćenjima turista).

Na području općine Trpanj uvjerljivo najveći obujam turističkog prometa odvija u općinskom središtu, Trpnju (90,1% svih dolazaka i 88,8% svih ostvarenih noćenja).

Bitna značajka turističkog prometa na području svih JLS poluotoka, a što je karakterizira turističko privređivanje gotovo u svim priobalnim destinacijama kako Dubrovačko-neretvanske županije, tako i Hrvatske u cjelini, svakako je i izrazita sezonalnost (Slika 2.6.5.).

Slika 2.6.5.: Struktura turističkih noćenja na Pelješcu prema mjesecima, 2018 (u %).



Izvor: DZS, obrada Instituta za turizam

Konačno, a što se tiče vremena zadržavanja turista na području Pelješka (Tablica 2.6.6.), prosječna duljina boravka turista tijekom 2018. godine, neovisno o razlikama među pojedinim jedinicama lokalne samouprave, dostigla je 6,9 dana, pri čemu je primjetno sporo, ali kontinuirano postupno skraćivanje boravka u odnosu na 'baznu' 2010. godinu.

Tablica 2.6.6.: Prosječni dani boravka na području Pelješka, 2010. - 2018.

Općina	2010	2016	2017	2018
Janjina	8,6	8,1	7,8	8,0
Orebić	7,8	7,6	7,5	7,4
Ston	4,5	4,7	4,8	4,6
Trpanj	7,7	7,3	7,2	7,0
UKUPNO	7,2	7,0	7,0	6,9

Izvor: DZS, obrada Instituta za turizam

Kad je riječ o duljini turističkog boravka prema pojedinim jedinicama lokalne samouprave, uvelike začuđuje činjenica da se turisti, usprkos oscilacijama od godine do godine, najdulje

zadržavaju na području turistički najmanje razvijene općine Janjina. Istodobno, turisti se, u pravilu, najkraće zadržavaju na području općine Ston⁹.

Istodobno, bitno je istaknuti da je duljina boravka 'domaćih' turista na području Županije znatno kraća od one koje ostvaruju inozemni turisti, pri čemu općina Janjina predstavlja iznimku (Tablice 2.6.7. i 2.6.8.).

Tablica 2.6.7: Prosječni dani boravka domaćih turista u JLS Pelješa, 2010. – 2018.

Općina	2010	2016	2017	2018
Janjina	10,0	7,1	7,3	13,0
Orebić	6,6	6,0	6,0	4,9
Ston	3,9	4,1	4,2	4,0
Trpanj	8,0	4,8	5,1	5,1
UKUPNO	6,2	5,6	5,6	4,9

Izvor: DZS, obrada Instituta za turizam

Tablica 2.6.8.: Prosječni dani boravka stranih turista u JLS Pelješa, 2010. – 2018.

Općina	2010	2016	2017	2018
Janjina	8,6	8,2	7,9	7,8
Orebić	7,9	7,7	7,6	7,7
Ston	4,6	4,7	4,8	4,7
Trpanj	7,6	7,5	7,3	7,2
UKUPNO	7,2	7,1	7,1	7,1

Izvor: DZS, obrada Instituta za turizam

2.6.2. Turistička ponuda

Prema zadnje dostupnim podacima Državnog zavoda za statistiku (Tablica 2.6.9.), sve četiri JLS na području Pelješa tijekom kolovoza 2017. godine raspolagale su s 6.791 smještajnom jedinicom (sobe i/ili apartmani, kamp mjesta), odnosno s 19.184 postelja.

Tablica 2.6.9.: Smještajni kapacitet Pelješa po JLS i vrstama smještaja, 2017.

Općina	UKUPNO	Hoteli		Kućanstva		Kampovi	
	sobe	sobe	ležajevi	sobe	ležajevi	sobe	ležajevi
Janjina	330	0	0	323	1.042	7	21
Orebić	4.822	813	1.963	2.693	7.082	1.316	4.147
Ston	1.056	14	29	679	2.115	363	1.089
Trpanj	583	141	378	412	1.228	30	90
UKUPNO	6.791	968	2.370	4.107	11.467	1.716	5.347

Izvor: DZS, obrada Instituta za turizam

U strukturi smještajne ponude Pelješa uvelike prevladava tzv. obiteljski smještaj tj. smještaj u kućanstvima (sobe i apartmani), dok je hotelski smještaj, s izuzetkom općine Orebić,

⁹ Takvo stanje stvari posljedica je razlika u prevladavajućoj strukturi turističke potražnje, odnosno u činjenici da općinu Ston posjećuje velik broj kulturno-motiviranih turista koji karakterizira relativno kratka duljina boravka u destinaciji.

relativno slabo zastupljen. Naime, od ukupno raspoložive 6.971 smještajne jedinice (sobe, turistički apartmani, kamp jedinice), njih 4.107 (ili oko 60,5%) odnosi se na sobe i turističke apartmane. Kamp jedinice su u strukturi smještajne ponude Pelješka zastupljene s udjelom od 25,2%, dok preostalih 14,3% smještajnih jedinica predstavljaju hotelske sobe.

Daleko najveći broj raspoloživih smještajnih jedinica i postelja bio je dostupan na području općine Orebić, dok je općina Janjina raspolagala s najmanjim smještajnim kapacitetom.

Tablica 2.6.10.: Smještajni kapacitet Pelješka po vrsti smještaja i po naseljima, 2017.

Općina	UKUPNO sobe	Hoteli sobe	ležajevi	Kućanstva sobe	ležajevi	Kampovi sobe	ležajevi
Općina Janjina							
- Drače	157			150	491	7	21
- Janjina	5			5	20		
- Sreser	166			166	517		
- ostalo	2			2	14		
UKUPNO	330			323	1.042	7	21
Općina Orebić							
- Donja Banda	97	18	70	59	148	20	60
- Kučište	287			237	620	50	150
- Kuna Pelješka	12			12	33		
- Lovište	262	8	16	174	421	80	240
- Orebić	2.936	768	1.839	1411	3.753	757	2.471
- Oskorušno	46			46	115		
- Podgorje	42			42	113		
- Podobuče	83			83	211		
- Potomje	141			141	397		
- Stanković	184			105	298	79	236
- Trstenik	107			107	263		
- Viganj	625	19	38	276	710	330	990
UKUPNO	4.822	813	1.963	2.693	7.082	1.316	4.147
Općina Ston							
- Brijesta	85			25	76	60	180
- Broce	53			53	136		
- Duba Stonska	5			5	21		
- Dubrava	15			15	64		
- Hodilje	47			42	117	5	15
- Mali Ston	54	14	29	40	125		
- Putniković	158			158	337		
- Ston	319			69	229	250	750
- Žuljana	313			265	791	48	144
- ostalo	7			7	219		
UKUPNO	1.056	14	29	679	2.115	363	1.089
Općina Trpanj							
- Donja Vručica	25			15	48	10	30
- Duba Pelješka	38			28	96	10	30
- Trpanj	520	141	378	369	1.084	10	30
UKUPNO	583	141	378	412	1.228	30	90
SVEUKUPNO	6.791	968	2.370	4.107	11.467	1.716	5.347

Izvor: DZS, obrada Instituta za turizam

Konačno, podaci o kretanju broja postelja u svim JLS poluotoka u razdoblju od 2010. - 2017. godine ukazuju na činjenicu da se ukupni smještajni kapacitet Pelješa (u vrhu sezone) kontinuirano povećava (tablica 2.6.11.).

Tablica 2.6.11.: Broj postelja na području JLS poluotoka Pelješa, kolovoz 2010. – 2017.

Općina	2010		2015		2016		2017	
	stalne	pomoćne	stalne	pomoćne	stalne	pomoćne	stalne	pomoćne
Janjina	681	51	776	95	829	162	874	189
Orebić	8.711	257	10.447	1.142	10.635	1.495	11.572	1.620
Ston	2.462	95	2.510	14	2.722	297	2.883	351
Trpanj	1.233	93	1.261	103	1.402	300	1.374	321
UKUPNO	13.087	496	14.994	1.354	15.588	2.254	16.703	2.481

Izvor: DZS, obrada Instituta za turizam

2.6.3. Korištenje smještajnih kapaciteta

Kao rezultat činjenice da se broj noćenja u svim općinama Pelješa u promatranom sedmogodišnjem razdoblju povećavao po stopi većoj od stope rasta po kojoj se povećavao broj raspoloživih postelja, prosječno korištenje ukupnog smještajnog kapaciteta poluotoka polako, ali kontinuirano raste (Tablica 2.6.12.). Neovisno o tome, međutim, a kao rezultat izrazite dominacije obiteljskog smještaja i kampova u strukturi ponude, ali i velike sezonalnosti turističkog prometa, dostignuti stupanj korištenja postelja u 2017. godini dostigao je 18,8% (ili 69 dana pune zauzetosti). S druge strane, prosječni stupanj korištenja smještajne jedinice (soba, apartman, kamp mjesto) znatno je viši te se u 2017. godini kretao na vrlo zadovoljavajućoj razini od 46,5% (ili 170 dana pune zauzetosti).

Tablica 2.6.12.: Prosječna zauzetost postelja (dani) u JLS poluotoka Pelješa, 2010. – 2017.

Općina	2010	2015	2016	2017
Janjina	12,9	15,7	16,6	17,1
Orebić	17,4	18,1	18,6	19,6
Ston	11,2	11,6	12,5	14,0
Trpanj	22,8	21,6	21,2	23,2
UKUPNO	16,5	17,2	17,7	18,8

Izvor: DZS, obrada Instituta za turizam

2.6.4. Turističke razvojne zone izvan građevinskih područja naselja

Za potrebe buduće izgradnje novih komercijalnih smještajnih kapaciteta većeg razmjera, a sukladno odrednicama Prostornog plana Dubrovačko-neretvanske županije¹⁰, na području svake od općina Pelješa predviđen je određen broj lokaliteta - turističkih razvojnih zona izvan građevinskih područja naselja, od čega se najveći broj nalazi na području općine

¹⁰ Prostorni plan Dubrovačko-neretvanske županije – Odredbe za provođenje, Dubrovnik 2019.

Orebić. Riječ je u ukupno 24 turističke razvojne zone, pri čemu valja reći da su još dvije od njih - Brijesta¹¹ i Gornja Vrućica još uvijek u fazi istraživanja.

Detaljniji uvid u lokaciju, veličinu, namjenu i predvidivi smještajni kapacitet svake pojedine, još nerealizirane, turističke razvojne zone pružaju podaci sadržani u Tablici 2.6.13.

Tablica 2.6.13.: Izdvojena građevinska područja na Pelješcu za ugostiteljstvo i turizam

Općina/ Grad	Naselje	Lokalitet	Vrsta	Površina (ha)	Kapacitet (kreveta)	POG
Janjina	Sreser	Palat	T1, T3	11	800	da
Orebić	Kučište	Hotel Komodor, Perna	T1	11	900	da
		Zamošće	T3	3	300	da
	Lovište	Bili dvori	T2, T3	6	720	da
		Česvinova	T2	6	350	da
	Viganj	Liberan	T3	10	800	da
	Stanković	Dubravica 2	T1, T2, T3	25,1	2898	da
		Rivijera	T1, T2	1,5	180	da
	Donja Banda	Kujevan Mokalo	T2	0,42	50	da
	Orebić	Orebić TZ Hoteli	T1	11,3	1300	da
	Donja Banda	Pratnice	T3	5	500	da
	Kuna	Kuna	T2	5	400	ne
	Trstenik	Završje	T2	1,5	150	da
		Bulatovo-Zamali	T1, T2	2	200	da
	Potomje	Gruda	T4	0,7	80	ne
Ston	Metohija	Prapratno	T1, T3	6	600	da
		Prapratno	T2	15	1000	da
	Duba Stonska	Zjat sjever	T1	3,4	250	da
		Bjejevica	T2	9,6	300	da
	Broce	Priježba	T1	3	200	da
	Brijesta	Brijesta	T*	Zona u istraživanju		da
Trpanj	Donja Vrućica	Divna	T3	3	300	da
	Trpanj	Luka	T1, T3	4,5	250	da
	Duba Pelješka	Javić - Zaglav	T2	3	360	da
	Gornja Vrućica	Gornja Vrućica	T*	Zona u istraživanju		da

Izvor: Prostorni plan Dubrovačko-neretvanske županije, 2019.

¹¹ Prema postojećim saznanjima Zavoda za prostorno uređenje DNŽ, već danas postoji interes investitora za ulaganje na ovoj lokaciji. Riječ je o manjim smještajnim kapacitetima, prilagođenim lokalnim potrebama. S obzirom da je lokacija blizu Pelješkog mosta realizacija ovog projekta mogla bi biti izgledna.

3. KVALITATIVNI TRENDОВI NA TURISTIČKOM TRŽIŠTU

3.1. Uvodne naznake

Svjetsko turističko tržište već dulji niz godina iskazuje kontinuiran i dinamičan rast kako u sferi međunarodnih turističkih dolazaka, tako i u sferi međunarodnih turističkih primitaka.

Prema zadnjim podacima Svjetske turističke organizacije (UNWTO), tijekom 2018. godine je na globalnoj razini ostvareno 1,4 milijardi međunarodnih dolazaka, pri čemu je ostvaren rast od 6 % u odnosu na prethodnu, 2017. godinu. Očekuje se da će i sljedeću, 2019. godinu obilježiti snažan rast fizičkog obujma turističkog prometa, pri čemu i konzervativne prognoze očekuju rast po stopi od 4 do 6 posto, ovisno o pojedinim turističkim (makro)regijama. Posebno valja ukazati na činjenicu da su ostvareni rezultati znatno bolji od dugoročnih prognoza UNWTO-a.

Kad je riječ o međunarodnim turističkim primicima, zadnji dostupni podaci ukazuju na činjenicu da su turisti na međunarodnim putovanjima tijekom 2017. godini ostvarili 1.340 milijardi USD što predstavlja rast od 4,9% u odnosu na prethodnu 2016. godinu. Predviđanja za 2018. godinu ukazuju na činjenicu da će ukupni primici od međunarodnog turizma u odnosu na 2017. godinu rasti za dodatnih 4 do 5%.

Neovisno o izrazito pozitivnim trendovima u sferi međunarodne turističke potražnje, u nastupajućem razdoblju valja očekivati značajne promjene u strukturi turističkih putovanja. U tom smislu, za buduće tržišno pozicioniranje Pelješca na tržištu turističkih destinacija bitno je kontinuirano se prilagođavati zahtjevima potrošača te osmišljavati sustav destinacijskih doživljaja koji će ne samo tržišno etablirati/promovirati raspoloživu resursno-atraksijsku osnovu, već koji će pratiti globalne turističke trendove.

3.2. Globalni kvalitativni trendovi od posebnog interesa

Izuzetno povoljna dugoročna kretanja u sferi međunarodne turističke potražnje rezultat su kombiniranog djelovanja tri dominantna činitelja. Riječ je o: (i) rastu razine blagostanja u sve većem broju zemalja svijeta te, s tim povezanim, uključivanjem sve većeg broja osoba u turistička putovanja, (ii) razvoju tehnologije, uslijed je sve veći broj osoba detaljno 'on-line' informiran o turističkoj ponudi rastućeg broja turističkih destinacija¹² do kojih se može doći na sve jeftiniji i brži način, kao i o (iii) sve većoj potrebi za odmorom i bijegom od stresne svakodnevnice sve većeg broja osoba, osobito u ekonomski najrazvijenijim zemljama svijeta.

Imajući na umu tri prethodno navedena ključna pokretača turističkog prometa na globalnoj razini, a uvažavajući, pritom, i činjenicu da brojne, sve učestalije, promjene u društvu, bez obzira je li riječ o promjenama tehnološke, gospodarske, političke, socio-kulturne, klimatske ili neke druge naravi, sve izrazitije utječu na navike, potrebe i preferencije ljudi koji putuju, dugoročno uspješno pozicioniranje bilo koje destinacije na globalnom turističkom tržištu, a to znači i poluotoka Pelješca, trebalo bi voditi računa o sljedećih nekoliko (mega)trendova (Tablica 3.2.1.).

¹² Pritom tzv. 'lifecasting' - dijeljenje iskustva u realnom vremenu kroz slike, video i tekstualne poruke sve više dobiva na značenju.

Tablica 3.2.1.: Promjene u suvremenom društvu koje utječu na turizam

Činitelji	Posljedice na turističku destinaciju
Demografija	
Broj pripadnika starijih dobni skupina rapidno se povećava.	- Rastuća potražnja za kvalitetom, udobnošću, sigurnošću, prikladnim prijevozom, različitim mogućnostima odmora i opuštanja, kao i za proizvodima "krojenima po mjeri". - Rast potražnje izvan ljetnih mjeseci. - Povećana potražnja za specijalnim proizvodima.
Zdravlje	
Svijest o zdravlju i zdravom životu dodatno će se pojačati.	- Destinacije koje se doživljavaju kao manje zdrave, ignorirat će se znatno više i znatno brže nego je to do sada bio slučaj. - Provođenje aktivnog odmora imat će sve više poklonika.
Obrazovanje	
Prosječna razina obrazovanja stalno se povećava.	- Rast potražnje za proizvodima specijalnih interesa. - Povećanje potrebe za kreativnijim komuniciranjem s tržištem i boljim informiranjem.
Slobodno vrijeme	
Život u 21. stoljeću implicira sve veći stres i pritisak na psihi.	- Povećana potreba za ponudom relaksirajućih sadržaja. - Više kratkih odmora umjesto jednog velikog.
Iskustvo putnika	
Sve je više sofisticiranih potrošača koji su, u želji da udovolje svojim potrebama, sve zahtjevniji.	- Sve veća preferencija prema autentičnom doživljaju; sve manje tolerancije za umjetno i standardizirano. - Destinacije koje nude raznovrsnu i uravnoteženu ponudu dobivat će na važnosti.
IT tehnologije	
Internet penetracija i korištenje web-a za skupljanje informacija i kupovinu turističkih proizvoda i usluga i dalje će se povećavati.	- Sve veća raspoloživost turističkih informacija o destinacijama i proizvodima; sve veća sofisticacija tzv. "tražilica", omogućit će sve bolju usporedbu destinacija, a time zaoštriti i konkurenciju. - Iskusni putnici sami će koncipirati svoja putovanja i direktno rezervirati. - Raspoloživost dubinskih informacija o pojedinim proizvodima i njihovoj međusobnoj povezanosti bit će ključni preduvjet uspjeha pojedinačnih web adresa.
Očuvanje okoliša	
Svijest o potrebi očuvanja okoliša bit će sve veća.	- Rast potražnje za ekološki očuvanim destinacijama u kojima će prirodni atributi i gostoljubivost lokalne populacije imati sve izrazitiju ulogu. - Upravljanje prostorom postat će sve važniji atribut turističke privlačnosti.

Izvor: European Travel Commission, 2015.

3.3. Zahtjevi i očekivanja suvremenih turista

Osim što su obrazovaniji, platežno sposobniji, bolje informirani, ali i sve zahtjevniji u smislu potrebe da se odgovori na njihove specifične zahtjeve i želje tijekom posjeta i boravka u nekoj destinaciji, sve veći broj suvremenih turista motiviran je ponajviše željom za doživljavanjem 'drugačijeg' i 'novog' kako bi proširili svoje spoznaje.

Ohrabreni post-recesijskim kretanjima i s ogromnim izborom različitih ponuda, suvremeni potrošači tragaju na nečim novim pri čemu vrijednost pridaju onom što na najbolji način spaja i kvalitetu i cijenu. S obzirom na sve brži ritam života u kojem vrijeme postaje luksuzno dobro, 'štednja vremena' postaje sve važnija pa time raste broj doživljajima 'nabijenih' kraćih putovanja.

Nadalje, a budući da ljudi žive sve dulje, izazov godina govori o tome da se granica poimanja srednjih godina pomiče (55 do 65), pri čemu rastući broj osoba sve više obraća pažnju na svoje fizičko i 'mentalno' zdravlje, potrebno je pronaći svojevrsnu životnu ravnotežu u smislu 'biti i trajati' nasuprot 'brzo se potrošiti'. U tom smislu sve je izraženiji interes za mentalnim 'wellbeingom', pri čemu je uloga putovanja sve važnija u postizanju životne ravnoteže.

Uvažavajući sve veću brojnost i različitost interesa potencijalnih turista, turističko se tržište svakim danom sve više segmentira. U tom smislu, a kad je riječ o segmentaciji potražnje na psihografskoj osnovi, posebnu pažnju valja posvetiti osobama koje iskazuju sklonost prema: (i) rekreativnim aktivnostima, (ii) eno-gastronomiji, (iii) povijesti i povijesnim događanjima, (iv) upoznavanju kulture/stila života nekog drugog naroda, (v) avanturizmu i adrenalinskim aktivnostima, (vi) opuštajućem odmoru u poticajnom prirodnom ambijentu. Istodobno, segmentacija potražnje na demografskoj osnovi trebala bi biti maksimalno prilagođena potrebama tzv. generacije 'Y' i 'baby boomerima'.

Generaciju 'Y' (tzv. 'Millennials') obilježava činjenica da na putovanjima žele potpuno 'uroniti' u lokalnu kulturu kroz gastronomiju, običaje i aktivnosti. Važna im je mogućnost doživljaja putem tehnologija, ali i 'uživo'. Sukladno tome, brojnost mogućnosti kao i fleksibilnost u tim mogućnostima izuzetno su im važne. Oglašavanje na njih ima puno manji učinak od preporuka prijatelja ili društvenih mreža na webu.

S druge strane, pripadnici 'baby boom' generacije (osobe rođene od 1946. do 1964.) karakterizira ponajviše pripadnost starijim dobnim skupinama koje su dobrog zdravlja i dvostruko bogata – raspoloživim vremenom te razinom blagostanja. To su i glavni razlozi zašto oni putuju više nego ikada prije, pri čemu vole proširivati listu destinacija koje su posjetili. Riječ je o osobama koje cijene kvalitetu, brinu o sigurnosti vole čistoću i red, te se maksimalno posvećuju sebi i svojim užicima.

Sve izrazitija segmentacija potražnje koja se temelji na različitim životnim stilovima i/ili interesima predstavlja veliku priliku za sve JLS poluotoka, osobito u kontekstu njihovog budućeg tržišnog profiliranja i pozicioniranja. Pri tome se misli ponajviše na potrebu kreiranja tematiziranih, specifično krojenih turističkih proizvoda prilagođenih točno ciljanim tržišnim segmentima/nišama. To podrazumijeva kvalitetu u svim dijelovima destinacijskog lanca vrijednosti, odnosno, u svim aspektima ponude pri čemu 'vrijednost za novac' nikako ne implicira niske cijene. Isto tako, uz ponudu specifično krojenih turističkih proizvoda i njihovu kvalitetu, rastući broj suvremenih ('novih') turista, prilikom boravka u turističkoj destinaciji, žele iskušati nekoliko različitih proizvoda kako bi svoj boravak učinili sadržajnijim i boljim.

Jedan od sve važnijih izazova o kojima sve više ovisi konkurentnost bilo koje turističke destinacije, a što je osobito važno za sve jedinice lokalne samouprave na području Pelješka, odnosi se na problematiku odgovornog ponašanja prema okolišu. Primjena 'zelenih' koncepta ponašanja, recikliranje, odgovorno korištenje energije/vode, poštivanje pravila 'zelene arhitekture' te maksimalno korištenje prirodnih i lokalno proizvedenih materijala postaje nešto što tržište sve više prepoznaje i cijeni. U tom smislu, dakle, u svim JLS

poluotoka Pelješca potrebno je osigurati preduvjete za ekološki odgovoran destinacijski razvoj/menadžment.

Konačno, dugoročno uspješno turističko profiliranje/pozicioniranje cijelog poluotoka u budućnosti podrazumijeva i osiguranje primjerene autentičnosti turističkog doživljaja. To podrazumijeva ne samo očuvanje izvornosti i kvalitete raspoložive resursno-atraksijske osnove, već i mogućnost njene kreativne, emocijama nabijene i nijansirane prezentacije prilagođene različitim ciljnim skupinama. Drugim riječima, koristeći se elementima lokalno prepoznatljivog dizajna, 'storytellinga', specijalističkih vještina i/ili različitim aspektima autentičnosti, turistima bi trebalo ponuditi cijeli spektar zabavnih, edukativnih, estetskih i/ili eskapističkih iskustava, vodeći računa o različitim modalitetima sudjelovanja (Slika 3.3.1.).

Slika 3.3.1.: Mogućnosti kreiranja (orkestriranja) emocijama nabijenih doživljaja



Izvor: www.hbr.org

3.4. Zaključna razmatranja

Uz izuzetnu dinamiku rasta međunarodnog turističkog prometa, sve veća segmentacija potražnje te rastući interes za različitim vrstama turizma posebnih interesa, u kombinaciji sa sve većim brojem turista koji imaju naglašene preferencije prema upoznavanju novih i turistički manje saturiranih odredišta, ali i odredišta koja nude unikatni doživljajni miks, otvaraju brojne mogućnosti budućem, dugoročno održivom, profiliranju/pozicioniranju cijelog Pelješca na globalnom tržištu turističkih destinacija.

S druge strane, valja imati na umu da je cijelo ovo područje, barem kad je riječ o problematici turističkog razvoja, u izrazitoj ekspanziji već duže vrijeme, a što je i logično s obzirom na dosadašnje zaostajanje za sličnim destinacijama u hrvatskom priobalju. Takva situacija, osobito u kontekstu nedovoljno promišljenog i/ili nedovoljno djelotvornog destinacijskog managementa, može rezultirati različitim primjerima neprikladnog ponašanja, osobito u načinu korištenja raspoloživog razvojnog prostora, koji mogu ne samo privremeno usporiti, već i trajno ugroziti postojeći turistički razvojni potencijal cijelog poluotoka.

4. ODRŽIVI RAZVOJ

4.1. Polazišta

Povećanje blagostanja lokalne zajednice osnovna je svrha svakog društveno-ekonomskog razvoja nekog područja, a to uključuje i razvoj turizma. Kad je riječ o području Pelješa, povećanje blagostanja lokalne zajednice podrazumijeva dobro osmišljeno i međusobno koordinirano gospodarsko korištenje raspoložive materijalne i nematerijalne resursno-atraksijske osnove kojom se raspolaže, sve u skladu s definiranom razvojnom vizijom.

S druge strane, u uvjetima sve izraženije konkurentske borbe na globalnom tržištu turističkih destinacija, rast društveno-ekonomskog blagostanja žitelja svih JLS na području Pelješa podrazumijeva promišljeno i odgovorno upravljanje procesom turističkog rasta i razvoja, pri čemu se valja rukovoditi principima dugoročne prostorno-ekološke, infrastrukturne, socio-demografske i političko-ekonomske održivosti. Da bi to bilo moguće, poželjni turistički razvoj cijelog projektnog područja nameće potrebu kontinuiranog usuglašavanja/usklađivanja interesa svih dionika turističkog razvoja oko ključnih razvojno-investicijskih projekata u sferi kako privatnog, tako i javnog sektora.

4.2. Kontekst

Razvoj turizma na nekim područjima RH/DNŽ dosegno je već danas razmjere koji su postali opterećenje ne samo za prirodu i kulturne spomenike, već i za lokalno stanovništvo. Kao rezultat takvog stanja, unatoč koristima od turističke potrošnje, sve češće dolazi do negodovanja, a ponekad i otvorenih suprotstavljanja nedovoljno kontroliranom turističkom razvoju na raznim razinama.

Prihvatljiva mjera turističke opterećenosti nekog područja utvrđuje se kroz određivanje prihvatnog kapaciteta (engl. 'carrying capacity') kao oruđa za određivanje turističke razvojne održivosti određenog područja. Riječ je o konceptu koji se temelji na utvrđivanju najvećeg prihvatljivog broja turista na određenom području u isto vrijeme koji, s jedne strane, ne umanjuju atraktivnost turističkog proizvoda, a s druge strane, ne utječu negativno, odnosno iznad prihvatljivih granica, na prirodni i kulturni okoliš te na kvalitetu života lokalnog stanovništva. Naime, svaki rast i razvoj u prostoru predstavlja svojevrsnu 'trgovinu' između blagostanja ljudi i utjecaja na okoliš u širem smislu. Stoga se koncept dugoročne razvojne održivosti u novije vrijeme zamjenjuje konceptom ograničenja prihvatljivih promjena. Ta je spremnost na gubitak, dakle, u stanovitoj korelaciji s očekivanim koristima. Dok su te dvije varijable uravnotežene, problema uglavnom nema, ali kad se pojavi disbalans među njima, zbog prevelikog broja turista primjerice, javlja se potreba za drugačijim djelovanjem, jer se procjenjuje da koristi više ne opravdavaju negativne utjecaje koji se javljaju.

Budući da turizam predstavlja jednu od najvažnijih gospodarskih aktivnosti Pelješa, a što je uvjetovano ne samo kvalitetnom i izrazito diversificiranom turističkom resursnom osnovom (blaga mediteranska klima, dugačka i razvedena obala, bogata kulturno-povijesna baština i sl.), već i dugom turističkom tradicijom, problem održivog rasta i razvoja sve je više u fokusu raznih interesnih grupa. Iako se, deklarativno, svi slažu da destinacijsku resursno-atraksijsku osnovu treba zaštititi od prekomjernog i neprikladnog korištenja, zagovarajući održivi razvoj, unatoč relativno strogim pravilima koja nalažu prostorni planovi, u stvarnosti se gotovo sva priobalna naselja Pelješa već danas susreću s problematikom prekomjernog turističkog

intenziteta, a što je posebno izraženo u vrhu ljetne sezone. Na taj se način, dakle, već danas ugrožava ne samo prostorno-ekološka i infrastrukturna, već i socio-demografska komponenta razvojne održivosti.

Budući da će izgradnja Pelješkog mosta, ponajviše kroz preusmjeravanje prometnih tokova, ne samo znatno uvećati broj turista koji će se kretati poluotočnim prometnicama te se pobliže upoznavati s kvalitetom njegove resursno-atraksijske osnove, već će i povećati atraktivnost Pelješca kao turističke destinacije (lakša i brža dostupnost), za očekivati je da će i postojeći pritisak turista na prostor i infrastrukturne sustave dodatno ojačati. Samim tim, valja sagledati da li će se, nakon izgradnje Pelješkog mosta, kvaliteta života žitelja Pelješca (svih ili jednog dijela) unaprijediti, ili će se možda, u iznimnim slučajevima, čak i unazaditi.

4.3. Pristup utvrđivanju razvojne održivosti

Koncept turističke održivosti nekog područja, odnosno njegov prihvatni kapacitet definira se kao „maksimalni broj ljudi koji mogu posjetiti turističku destinaciju u isto vrijeme, bez negativnih utjecaja na fizički, ekonomski i društveni okoliš, te da ne izazivaju neprihvatljivi pad zadovoljstva posjetitelja (WTO, 1981).

U ranijim periodima prihvatni kapacitet izračunavao se kroz konkretne nepromjenljive brojeve, ali se s vremenom shvatilo da se održivost mijenja s vremenom, jer se mijenjaju i sustavi koji je određuju. Stoga se umjesto fiksnih brojeva prešlo na određivanje raspona prihvatnog kapaciteta između donje granice održivosti ispod koje se više ne isplati baviti turističkom aktivnosti i gornje granice koja bi dovela do nepovratnih šteta za fizički, društveni i ekonomski okoliš. U tom kontekstu održivi prihvatni kapacitet nekog područja predstavlja funkciju dosegnutog ili planiranog, odnosno željenog razvitka. Drugim riječima, u skladu sa suvremenim shvaćanjima, definiranje održivosti u turizmu ne predstavlja znanstveno utvrđenu formulu koja daje točni interval izvan kojeg svaki razvoj mora biti zaustavljen, već je više riječ o konceptu koji se sve više koristi kao pomoć u procesu planiranja rasta i razvoja na određenom području. Pritom valja imati na umu činjenicu da održivi nosivi kapacitet turističke destinacije ovisi o nizu parametara koji se s vremenom mijenjaju (vodoopskrba, elektroopskrba, prometni kapaciteti, upravljanje destinacijom, plažni kapacitet itd.). Primjerice, nosivi, ili u novije vrijeme prihvatni kapacitet plaža za turizam niže kvalitete može biti znatno viši od onoga visoke kvalitete. Isto je i s potrošnjom vode, sadržajima u prostoru itd.

Konačno, valja imati na umu da koncept održivog prihvatnog kapaciteta može, s jedne strane, obuhvatiti postojeće stanje, odnosno prepoznavanje postojećih 'uskih grla' te usklađivanje obujma turističkog prometa prema tim uskim grlima (voda, struja, otpad, otpadne vode, veličina plažnog prostora, utjecaj na prirodu i kulturno nasljeđe, odnos lokalne populacije prema turistima i turističkom razvoju, kvaliteta suživota turista i domicilne populacije itd.), uvažavajući sadašnje stanje turističkog proizvoda i postojeće tehnologije te kvalitetu upravljanja destinacijom. Alternativno, održivi prihvatni kapacitet može se utvrđivati prema nekom budućem stanju turističkog proizvoda, odnosno uz pretpostavku primjene suvremenih načina upravljanja destinacijom (primjerice, recikliranje otpadnih voda, korištenje obnovljivih izvora energije, primjereno upravljanje otpadom, redistribucija turističkih kretanja putem novih sadržaja, smanjenje korištenja osobnih automobila i sl.).

Temeljna razlika između ovih dvaju pristupa definiranju održivog prihvatnog kapaciteta je u tome što prvi određuje ograničenja na temelju postojećih 'uskih grla', a drugi određuje granice mogućih promjena kroz različite razvojne scenarije. I jedan i drugi koncept, dakle, podrazumijevaju provedbu niza istraživanja, od onih za stolom do onih na terenu, te angažman niza različitih stručnjaka. Ta su istraživanja u pravilu skupa i dugo traju, pa se ne provode često i u literaturi nema previše takvih primjera.

U osnovi, ključna ograničenja razvojnoj održivosti turističkog razvoja određuje onaj parametar koji omogućuje prihvrat najmanjeg broja turista i predstavlja tzv. 'usko grlo' za određeno područje, zonu ili JLS. Upravo takav pristup koristit će se za potrebe razmatranja očekivanih utjecaja izgradnje Pelješkog mosta na poželjnu putanju turističkog razvoja poluotoka. To znači da se neće razmatrati mogući razvojni scenariji i s njima povezane promjene u prihvatnom kapacitetu, nego će se u postojećem stanju sagledati uska grla, odnosno ključna ograničenja daljnjeg rasta broja turista, te će se, prema tim ograničenjima odrediti ključne neuralgične točke i prioritetne aktivnosti nositelja turističke politike.

4.4. Indikatori razvojne održivosti od interesa za turizam Pelješca

Razvojna održivost u turizmu procjenjuje se kroz motrenje unaprijed definiranih ključnih pokazatelja (indikatora) bitnih za razvoj turizma. S obzirom na tip, mogu se razlikovati dvije temeljne grupe pokazatelja: (uglavnom) neobnovljivi te promjenjivi. Neobnovljivi pokazatelji su u najvećoj mjeri trajno zadani te se trebaju uzeti u obzir kao polazišna osnova svakog budućeg razvoja turizma. Oni uključuju primarno prostorne/fizičke i ekološke komponente prihvatnog kapaciteta. Promjenjivi (fleksibilni) pokazatelji odnose se na neke trenutne uvjete koji se mogu zateći u destinaciji i na koje se može utjecati u većoj ili manjoj mjeri. Oni uključuju infrastrukturnu, socio-kulturnu te političko-ekonomsku komponentu.

Prostorno-ekološki indikatori odnose se na sve komponente koje se tiču fizičkog prostora, odnosno okoliša, dakle na fizički kapacitet prostora, dužinu obalne linije, kapacitet plaža itd.

Infrastrukturni indikatori odnose na prometnu i komunalnu infrastrukturu (vodoopskrba, odvodnja, upravljanje čvrstim otpadom i sl.), a što ima utjecaja na razne oblike onečišćenja okoliša.

Socijalni indikatori tiču se svih elemenata vezanih uz društvenu zajednicu i socio-kulturnu problematiku, dakle na lokalno stanovništvo, turiste i njihove međudnose. Osim demografskih pokazatelja (godine, spol, obrazovanje, zaposlenost, raspoloživost radne snage i sl.), indikatori koje treba pratiti su, primjerice, odnos broja lokalnih stanovnika i turista i sl.

Političko-ekonomski indikatori uključuju primarno postojeći zakonodavni okvir (osobito u kontekstu fiskalne politike – porezno opterećenje, investicijski poticaji/destimulacije i sl.), ali i stavove lokalnog stanovništva o poželjnosti turističkog razvoja.

Podjednako uvažavanje ovih grupa indikatora rezultat je shvaćanja da orijentacija isključivo na razmjerno lakše mjerljive prostorno-ekološke i infrastrukturne indikatore nije dovoljna, odnosno da na odluke o koncepciji razvoja u većoj mjeri utiču teže mjerljivi socio-demografski i političko-ekonomski indikatori.

Za potrebe ovog dokumenta posebna će se pažnja obratiti na izabrane indikatore turističke razvojne održivosti (Tablica 4.4.1.).

Tablica 4.4.1: Izabrani indikatori turističke održivosti

Prostorno-ekološki indikatori	• Duljina obale • Fizički kapacitet plažnog prostora • Zaštićena prirodna baština • Izgrađenost obalnog prostora
Prometni indikatori	• Cestovni promet • Promet u mirovanju • Pomorski i ostali oblici prometa
Infrastrukturni indikatori	• Opskrba električnom energijom • Vodoopskrba • Odvodnja otpadnih voda • Zbrinjavanje otpada
Socijalni indikatori	• Starosna struktura stanovništva • Obrazovna struktura stanovništva • Broj domaćih stanovnika u odnosu na broj turista/izletnika • Broj ljudi koji živi od turizma
Političko-ekonomski indikatori	• Stavovi lokalnog stanovništva o turizmu • Politička podrška daljnjem razvoju turizma • Izgradnja novih apartmanskih jedinica • Kretanje cijena nekretnina

Izvor: Institut za turizam, Zagreb

5. POŽELJNI ATRIBUTI TURISTIČKOG PROIZVODA PELJEŠCA – STAVOVI LOKALNIH RAZVOJNIH DIONIKA

Ako je povećanje blagostanja lokalne zajednice osnovna svrha svakog društveno-ekonomskog razvoja nekog područja, oportunistički razvoj nekog područja valja promatrati ponajviše u kontekstu njegove usklađenosti sa željama/potrebama lokalne populacije. U tom smislu, dakle, definiranje poželjnih atributa turističkog proizvoda Pelješca ima za cilj utvrditi u kom bi se smjeru i na koji bi se način, prema mišljenju različitih lokalnih razvojnih dionika, a što ne bi trebalo imati previše veze s izgradnjom Pelješkog mosta, trebao razvijati turizam na cijelom prostoru poluotoka na dugi rok¹³.

U skladu s prethodnim naznakama, a koristeći se primjerenim istraživačkim metodama (dubinski intervjui¹⁴, fokus grupe¹⁵, anketno istraživanje stavova lokalnog stanovništva¹⁶) od različitih se interesnih skupina/razvojnih dionika pokušalo prikupiti što je moguće više informacija o tri međusobno povezane teme od interesa. Riječ je o: (i) ulozi turizma i njegovom značenju za gospodarstvo Pelješca (ii) viziji poželjnog turističkog razvoja poluotoka, odnosno o (iii) izazovima s kojima se, u kontekstu željenog turističkog razvoja, valja suočiti.

5.1. Značaj turizma za gospodarstvo Pelješca

5.1.1. Osobe odgovorne za upravljanje destinacijom (dubinski intervjui)

Sve intervjuirane osobe iz političkog/javno-gospodarskog miljea smatraju turizam najvažnijom gospodarskom aktivnosti Pelješca dobrim dijelom i uslijed činjenice da turizam predstavlja '...prirodni prodajni kanal...' putem kojeg se, na kućnom pragu, najbolje mogu plasirati i lokalno proizvedeni visokovrijedni poljoprivredni proizvodi po kojima je cijeli poluotok ionako već tržišno prepoznatljiv (vino, maslinovo ulje, školjke, aromatično bilje i sl.). Stav da je gospodarstvo Pelješca najvećim dijelom bazirano na turističkom privređivanju praktički je unison. Naime, riječima ispitanika, turizam je '... glavna pokretačka snaga

¹³ U vremenu od 20 i više godina.

¹⁴ Prema unaprijed definiranom istraživačkom instrumentu, odrađeni su intervjui s načelnicima i direktorima/cama turističkih zajednica u sve četiri pelješke općine. Isto tako, o poželjnim atributima turističkog proizvoda Pelješca dodatno se razgovaralo i s direktoricom Zavoda za prostorno uređenje Dubrovačko-neretvanske županije. Individualni intervjui trajali su, u prosjeku, oko 60 minuta.

¹⁵ Osim osoba neposredno odgovornih za upravljanje Pelješcem kao turističkom destinacijom, problematika poželjnog modela turističkog razvoja poluotoka, detaljnije je, kroz organizaciju tri fokus grupe, raspravljana i s: (i) vlasnicima smještajnih i drugih ugostiteljskih objekata na poluotoku, (ii) predstavnicima peljeških vinara i maslinara, odnosno s (iii) predstavnicima relevantnih civilnih udruga kao što su, primjerice, razvojne agencije DNŽ i općine Orebić, Javna ustanova za upravljanje zaštićenim dijelovima DNŽ, LAG 5 (koji obuhvaća Dubrovačko primorje, poluotok Pelješac te otoke Mljet, Korčula i Lastovo), FLAG Južni Jadran (prva Lokalna akcijska skupina u ribarstvu na području Dubrovačko-neretvanske županije), te udruga 'Stonski školjkari'.

¹⁶ Stavovi lokalnih žitelja prikupljeni su temeljem CATI anketnog istraživanja na uzorku od 130 ispitanika u sve četiri pelješke općine, pri čemu je zastupljenost pojedinih općina bila determinirana veličinom općine, odnosno njenim udjelom u ukupnom broju stanovnika Pelješca. Istraživanje je bilo u potpunosti anonimno te su u njemu sudjelovale nasumično izabrane osobe različite starosti i obrazovanja.

pelješkog gospodarstva...', a odnosno '... aktivnost bez koje Pelješac i njegovo gospodarstvo više nije moguće zamisliti ...'

5.1.2. Drugi važni dionici turističkog razvoja (fokus grupe)

Što se tiče značaja turizma na pelješko gospodarstvo, svi sudionici fokus grupa, kao uostalom i općinski načelnici i direktori/ce općinskih turističkih zajednica, jedinstveni su u stavu da je turizam ključan za budući gospodarski rast i razvoj poluotoka. Prema riječima jednog od sudionika fokus grupa, riječ je o '... jedinoj djelatnosti u kojoj, danas, mladi čovjek može učiniti iskorak...', odnosno u kojoj može '...učiniti nešto pozitivno sa svojim životom...'. S druge strane, sudionici su maksimalno podudarni i u stavu da razvoj turizma, '... pod uvjetom da '...priroda ostane priroda...', odnosno da se '...kultivirani krajobraz sačuva...', pogoduje i razvoju pelješke poljoprivrede – druge ključne gospodarske aktivnosti od koje se na Pelješcu živi. Naime, '... vinova loza i masline, paralelno s razvojem turizma, moraju ostati na poluotoku...' ne samo zbog tradicije i klimatskih pogodnosti, već i zbog činjenice da '... vinogradi, maslinici i polja čine pelješki krajobraz ne samo prepoznatljivim...', već i izuzetno atraktivnim za '...sve veći broj turista koji dolaze i koji će dolaziti izvan kupališne sezone...'. Osim toga, gotovo svaki vlasnik smještajnog objekta može '...bez posebnog napora...na svom kućnom pragu...' prodavati '...ne samo svoje, već i poljoprivredne proizvode koje sam ne uzgaja, ali koje je uzgojio susjed...', a što sve bitno utječe kako na zadovoljstvo gostiju, tako i na razinu blagostanja lokalne populacije.

5.1.3. Stavovi nasumično odabranih lokalnih žitelja (CATI anketa)

Iako nisu bili eksplicitno upitani u kojoj je mjeri turizam važan za gospodarstvo Pelješca, o njegovom se gospodarskom značenju za žitelje Pelješca može dobro prosuđivati na temelju činjenice da je oko 55% anketiranih osoba izjavilo da za njih i/ili članove njihovih obitelji turizam glavni i/ili dodatni izvor prihoda.

Isto tako, a s obzirom da većina osoba/obitelji koji se primarno bave proizvodnjom vina, maslinovog ulja i/ili uzgojem školjaka ne smatra da je njihova gospodarska/poduzetnička aktivnost neposredno povezana s turizmom, riječ je u izuzetno visokom postotku.

5.2. Vizija poželjnog razvoja turizma

5.2.1. Osobe odgovorne za upravljanje destinacijom (dubinski intervjui)

Govoreći o poželjnom smjeru turističkog razvoja Pelješca, sve su se intervjuirane osobe, bez iznimke, priklonile poziciji da valja nastaviti dosadašnji razvojni put. Drugim riječima, uslijed malog broja stanovnika i nepovoljnih demografskih trendova, ali i visoke ekološke osjetljivosti cijelog poluotoka, turizam na Pelješcu valja i dalje bazirati uglavnom na malom obiteljskom poduzetništvu, pri čemu bi u strukturi smještajne ponude trebali prevladavati mali (tematizirani) boutique hoteli, obiteljski vođeni pansioni i 'bed&breakfast' objekti apartmanskog tipa, odnosno (eko)kampovi. Drugim riječima, za razvoj novih, velikih turističkih resort projekata, nema prevelike potrebe/mogućnosti, kako ni iz aspekta raspoloživosti radne snage, tako ni iz aspekta kapacitiranosti vitalnih infrastrukturnih sustava. Samim tim, broj turističkih razvojnih zona izvan područja naselja ne bi trebalo dodatno povećavati, a neke bi, ovisno o procjeni realnosti njihove skorašnje utilizacije, mogle biti i ukinute.

S druge strane, a kad je riječ o strukturi potražnje i vrstama turističkih proizvoda, svi ispitanici se slažu da je Pelješac idealno mjesto za provođenje klasičnog obiteljskog odmora, osobito tijekom glavne ljetne sezone. Riječima samih ispitanika, '... to su pristojni ljudi s malom djecom čiji je dnevni ritam prilagođen djeci te koji se povlače u svoje sobe relativno rano, pa se i mi stignemo odmoriti nakon 23:00 sati...'. Izvan sezone, pak valja se orijentirati na 'activity based' goste i/ili poklonike adrenalinskog turizma, a sve su interesantniji i poklonici seoskog turizma, osobito u kontekstu jačanja ponude OPG-ova i ruralnih kuća za odmor u okolici vinograda/maslinika u unutrašnjosti poluotoka.

Konačno, a imajući na umu postojeća razvojna ograničenja (radna snaga, struktura smještajne ponude, visoka ekološka osjetljivost i kapacitiranost vitalnih infrastrukturnih sustava), ispitanici su podudarni u stajalištu da bi postojeći (umjereni) trend rasta broja dolazaka i noćenja valjalo nastaviti i u budućnosti, ali na način da taj rast bude dugoročno održiv. To podrazumijeva i postupno produljivanje turističke sezone. Samo će na taj način biti moguće, smatraju ispitanici, osigurati postupno povećavanje kvalitete integralnog turističkog proizvoda, ali i kontinuirani rasta kvalitete života (ekonomska i socio-kulturna komponenta) najvećeg dijela lokalnih žitelja.

5.2.2. Drugi važni dionici turističkog razvoja (fokus grupe)

Sažimajući stavove sudionika fokus grupa o poželjnoj razvojnoj viziji pelješkog turizma, gotovo svi su unisoni u mišljenju da su '...kvaliteta prostora i značajke pelješkog krajobraza...' presudne za dugoročni tržišni uspjeh na turističkom tržištu. Drugim riječima, '...nestanak peljeških đardina...' značio bi gubitak '...našeg identiteta, našeg stila života i duha naših mjesta...'. Samim tim, budući razvoj turizma nikako ne bi trebao ići u smjeru koji bi '...kroz betonizaciju...svim silama želio promijeniti prirodu nagore ...' te koji bi na bilo koji način mogao degradirati današnje značajke prostora.

Iz toga proizlazi i stav o potrebi ograničavanja turističkih građevnih zona i maksimalnom kontroliranju ne samo nove hotelske izgradnje, već i neprimjerene apartmanizacije, s kojima se svi sudionici, u pravilu, slažu. Umjesto toga, smatraju sudionici fokus grupa, potrebno je poticati '...obnavljanje starih kuća u istim građevinskim gabaritima...', pri čemu maksimalno valja paziti na '...kvalitetu, ambijentalnu uklopljenost i lokalni štih...'. Samo će tako biti moguće izbjeći sindrom '...nepoželjnog napuhavanja turističkog balona...', i opasnost od '...njegovog pucanja...'. Isto tako, iako je '...umjereni rast noćenja poželjan...', sudionici fokus grupa ukazali su na nepoželjnost nekontroliranog rasta potražnje (tzv. „overtourism“), ne samo u kontekstu uništenja prostora i stvaranja gužvi na najatraktivnijim lokacijama, već i zbog činjenice da '... nema radne snage za megalomanske projekte...'.

S druge strane, međutim, svi se slažu u stavu da postojeće trajanje turističke sezone valja produljiti. To, doduše, zahtijeva stanoviti odmak od 'sunce i more' turizma. Kad je riječ o turističkim proizvodima koje bi Pelješac trebao nuditi, sudionici su iskazali visok stupanj podudarnosti. Poštujući, ponajviše, značajke resursno-atraksijske osnove, sudionici smatraju da bi Pelješac i dalje trebao biti prepoznat ponajviše po svojim plažama i mogućnostima za provođenje obiteljskog odmora (ljeti), ali i po brojnim adrenalinskim ('kite-surfing', 'mountain-biking', slobodno penjanje, 'paragliding'...) i/ili manje zahtjevnim aktivnostima (biciklizam, planinarenje/trekking, ronjenje...), odnosno po svom kulturno-turističkom supstratu (gastronomija, enologija, događanja, turizam baštine).

U strukturi smještajne ponude, a imajući na umu turističke proizvode koje Pelješac želi dugoročno razvijati, prema mišljenju najvećeg broja sudionika fokus grupa, trebali bi

prevladavati visokokvalitetni objekti obiteljskog smještaja ('bed&breakfast' pansioni, tematizirani i/ili boutique hoteli, ruralne kuće za odmor i obiteljski apartmani - po potrebi organizirani u difuzne hotele), ali i manji broj kvalitetnih (većih) hotelskih objekata bez kojih '... će vrlo teško biti moguće produljiti postojeće trajanje sezone...' i/ili '...mijenjati strukturu današnjih gostiju prema gostima viših platežnih mogućnosti...'. Kampove bi, također, valjalo podržavati, ponajviše ako su u funkciji promocije '...ekološki orijentiranog životnog stila...', odnosno ako privlače pripadnike platežno sposobnih tzv. „lifestyle“ tržišnih niša. Posebno je interesantan i stav jednog do sudionika prema kojem su '...postojeći prostorni planovi previše restriktivni, budući da njihova implementacija '...ne dozvoljava prijeko potrebnu revitalizaciju zapuštenog ruralnog prostora...', a time ni 'izgradnju stilski primjerenih stambeno-turističkih ruralnih objekata...', a što predstavlja jedan od ključnih preduvjeta za '...ostanak/povratak mladih na Pelješac'.

5.2.3. Stavovi nasumično odabranih lokalnih žitelja (CATI anketa)

Iako u anketnom istraživanju lokalnog stanovništva nije bilo moguće postaviti pitanje o poželjnoj viziji turističkog razvoja Pelješca, o njoj se može prosuđivati posredno na temelju pitanja o poželjnosti rasta, stagnacije ili opadanja broja noćenja, odnosno o poželjnoj duljini trajanja turističke sezone.

S obzirom da velika većina anketiranih osoba (72%) smatra da bi broj noćenja koji se danas ostvaruje u svim JLS valjalo i dalje povećavati, odnosno da je današnje trajanje sezone prekratko te bi da ga valjalo produljiti (82%), može se zaključiti ne samo da žitelji Pelješca smatraju da im razvoj turizma omogućava rast blagostanja, već i da je turizam na poluotoku još daleko od točke saturacije. Nadalje, a budući da na poluotoku nema previše mogućnosti/interesa za značajnije povećanje broja postojećih (kolektivnih) smještajnih kapaciteta¹⁷, povećanje broja noćenja i produljenje sezone valja povezivati ponajviše s jačim privlačenjem turističke potražnje u pred i posezoni, odnosno s povećanjem korištenja već postojećih kapaciteta, osobito onih u obiteljskom vlasništvu. Drugim riječima, čini se da su žitelji Pelješca itekako svjesni činjenice da će, osim orijentacije na obiteljski odmor na suncu i moru, turistički poduzetnici morati sve veću pažnju posvećivati i razvoju drugih oblika turizma koje postojeća resursno-atraksijska osnova poluotoka može uspješno podržati.

Može se, stoga, zaključiti da povećanje broja noćenja i produljenje sezone podrazumijeva, ponajprije, obogaćivanje postojeće ponude palete turističkih doživljaja, ali i ustrajan rad na odmicanju od danas prevladavajućeg imidža Pelješca kao destinacije 'specijalizirane' ponajviše za provođenje ljetnog obiteljskog odmora.

5.3. Izazovi turističkog razvoja

5.3.1. Osobe odgovorne za upravljanje destinacijom (dubinski intervjui)

Neovisno o relativno povoljnom mišljenju o zadovoljstvu sveukupnog iskustva boravka većine turista, a uvažavajući stečene pozicije i kvalitetu resursno-atraksijske osnove, među većinom ispitanika ipak prevladava stav da Pelješac treba i može bolje. Pritom su ispitanici, kao ključne neuralgične točke budućeg turističkog razvoja poluotoka, ukazali na određene

¹⁷ A što je vidljivo iz činjenice da se broj turističkih razvojnih zona u prostornim planovima općina ne povećava od jednog planskog razdoblja do drugog, već i iz činjenice da i nema ozbiljnog, javno iskazanog, poduzetničkog interesa za turističkim aktiviranjem bilo koje od njih.

segmente komunalne infrastrukture za koje smatraju da nisu na primjerenoj razini te koji bi, stoga, ako se sustavno ne pristupi njihovom uklanjanju, mogli dugoročno nepovoljno utjecati na imidž Pelješca na tržištu turističkih destinacija.

Kao tri najveća problema Pelješke infrastrukture, ispitanici su apostrofirali sve manju adekvatnost glavne prometnice D414, osobito u kontekstu propusnog kapaciteta ('...nemogućnost sigurnog mimoilaženja...'), oštećenosti asfalta ('...loše izvedene sanacije kolnika...') i sigurnosti prometovanja ('...traktori na cesti...'), neadekvatna rješenja u sferi otpadne odvodnje, osobito u kontekstu nove/planirane turističke izgradnje na području općina Ston i Janjina, ali i problematiku današnjeg zbrinjavanja krutog (i opasnog) otpada, osobito u kontekstu saniranja/zatvaranja postojećih neuređenih odlagališta te upitnog roka dovršenja novog županijskog centra za gospodarenje otpadom na lokaciji Lučino Razdolje (općina Dubrovačko primorje).

Isto tako, a imajući na umu da je jedna od bitnih kvalitativnih distinkcija Pelješca i većine njegovih turističkih destinacija, osobito u odnosu na neposredno konkurentsko okruženje, upravo brojnost prirodnih plaža i očuvanost/kvaliteta plažnog prostora, ispitanici su ukazali na potrebu pojačanog ulaganja u komunalno opremanje znatnog broja plaža, bez obzira je li riječ o sanitarno-higijenskim, sigurnosnim i/ili uslužnim sadržajima.

Konačno, svi se ispitanici slažu u ocjeni da postojeći izazovi glede infrastrukture nisu nerješivi problem, već da ih je moguće rješavati međusobno usuglašenim, koordiniranim i sustavnim aktivnostima dionika javnog i privatnoga turističkog sektora.

5.3.2. Drugi važni dionici turističkog razvoja (fokus grupe)

Visoka podudarnost stavova karakterizirala je sudionike sve tri fokus grupe i kad je riječ o izazovima turističkog razvoja s kojima se valja, što je moguće prije, suočiti. Naime, gotovo svi sudionici su mišljenja da postojeća 'uska grla' u kanalizacijskom sustavu te mogućnost povremenog/trajnog zagađivanja mora predstavljati najveću prijetnju dugoročnoj održivosti turističkog razvoja. U tom smislu, jedan je od sudionika predložio potrebu '...ugradnje biopročistača ne samo u novu hotelsku gradnju, već i u svaku kuću...', a osobito u one koje pružaju usluge pružanja hrane.

Isto tako, sudionici su ukazali i na neadekvatnu problematiku zbrinjavanja krutog otpada, kako u kontekstu njegovog današnjeg skupog odvođenja (prema Neumu, ali i Oroslavlju), tako i u kontekstu neprimjerenosti izgradnje novog županijskog centra za gospodarenje otpadom na lokaciji Lučino Razdolje, uslijed prevelike blizine Malostonskom zaljevu.

Iako problematiku komunalnog opremanja (najatraktivnijih) plaža još uvijek ne percipiraju kao gorući problem turističkog razvoja ('...turisti sve više traže bazene...'), sudionici su svjesni činjenice da rast potražnje, osobito izletničke, može postojeći prihvatni kapacitet ukupno raspoloživog plažnog prostora dramatično premašiti već u relativno kratkom vremenu.

Konačno, sudionici fokus grupa ukazali su na problematiku (sve lošije) cestovne propusnosti i sve manju uslužnost ceste D414 koji, osobito tijekom sezone, sve teže može 'progutati' rastući broj vozila, od kojih se, značajan broj, kreće prema nekim od odredišta na otoku Korčuli. Nastavno na to, dotaknuta je i problematika ljetnih gužvi u središtu Orebiću, a zbog slijevanja velikog broja vozila prema trajektnom pristaništu.

5.3.3. Stavovi nasumično odabranih lokalnih žitelja (CATI anketa)

Kad je riječ o mogućim izazovima turističkog razvoja, većina anketiranog stanovništva (84%) nije imalo izražen stav na ovo pitanje. Ipak, oni malobrojni sa izraženim stavom, istaknuli su nezadovoljavajuću situaciju u sferi otpadne odvodnje, a koja se odnosi na nedostatak pročištača i/ili suvremenih kanalizacijskih sustava u velikom broju peljeških naselja (9%), odnosno na loše stanje i nedovoljnu propusnost ceste D414 (7%).

5.4. Zaključna razmatranja

Na temelju prikupljenih stavova različitih dionika turističkog razvoja Pelješca o poželjnim atributima njegovog integralnog turističkog proizvoda može se zaključiti kako Pelješac nikako ne želi postati još jedna destinacija masovnog turizma. Upravo suprotno. Razvojni dionici smatraju da su kvaliteta prostora i očuvanost pelješkog krajobraza presudni činitelji destinacijskog pozicioniranja koji mogu osigurati dugoročni uspjeh na turističkom tržištu.

U skladu s navedenim, dakle, u budućnosti bi manji naglasak trebalo stavljati na porast turističkih dolazaka/noćenja i gradnju novih kolektivnih smještajnih objekata velikog kapaciteta, a znatno veći na povećanje prosječne dnevne potrošnje kroz bogatiju ponudu proizvoda veće dodane vrijednosti. Drugim riječima, valja se pojačano orijentirati na upravljanje kvalitetom integralnog turističkog doživljaja.

Upravljanje kvalitetom integralnog turističkog doživljaja, između ostalog, implicira i tržišnu diferencijaciju zasnovanu na lokalnom i autentičnom, a za što je potrebno osigurati pojačano uključivanje što većeg broja malih lokalnih poduzetnika i njihovih proizvoda/usluga u destinacijski lanac vrijednosti.

Osim što će onemogućiti upadanje u zamku 'overtourisma', za očekivati je da će gore izloženi pristup turističkom razvoju dovesti i do ravnomjernije/pravednije distribucije ekonomskih koristi i dodatnom rastu blagostanja svih žitelja Pelješca.

6. POŽELJNO TRŽIŠNO POZICIONIRANJE PELJEŠKA

6.1. Kontekst

Poželjno tržišno pozicioniranje Pelješka na tržištu turističkih destinacija, a uvažavajući specifičnost svih njegovih općina i/ili njihove resursno-atraksijske osnove, valja povezivati ponajviše sa stvaranjem preduvjeta za dugoročno održivo upravljanje ne samo turističkim razvojem cijelog poluotoka, već i njegovim prirodnim i kulturno-povijesnim resursima kako bi se osiguralo: (i) daljnje osnaživanje konkurentnosti pelješkog turističkog proizvoda, odnosno (ii) kontinuirano povećavanje (materijalnog i duhovnog) blagostanja lokalne populacije.

6.2. Dugoročni koncept turističkog razvoja Pelješka

Budući da cijeli prostor Pelješka, između ostalog, karakterizira niska gustoća stanovništva, ne-industrijaliziranost, krajobrazni sklad te izuzetna ambijentalnost, moguće je govoriti o svojevrsnoj ekološki očuvanoj ruralnoj oazi. Riječ je, ukratko, o prostoru koji još uvijek nije previše turistificiran, odnosno prostoru koji je još daleko od bilo kakve turističke saturacije. U tom smislu, budući turistički razvoj cijelog poluotoka, a na što ukazuju i provedena primarna istraživanja, najvećim bi dijelom valjalo usmjeravati prema razvoju tematizirane smještajne i druge uslužne ponude koja se bitno razlikuje od one u većini hrvatskih destinacija koje, svakim danom, poprimaju sve više obilježja masovne turističke industrije. Drugim riječima, budući turistički razvoj Pelješka valja temeljiti na unikatnosti njegove resursno-atraksijske osnove pri čemu valja pojačano ciljati različite, ekološki svjesne, potrošačke niše, a posebice tzv. turiste novog doba¹⁸.

Isto tako, na temelju zaključaka do kojih se došlo ispitivanjem stavova različitih skupina razvojnih dionika Pelješka, od općinskih načelnika i direktora/ica turističkih zajednica, preko fokus grupa s predstavnicima lokalnih turističkih poduzetnika i građanskih udruga, do nasumce izabranih predstavnika lokalnog stanovništva, može se ustvrditi da bi poželjna vizija, ili, dugoročni razvojni koncept turističkog razvoja Pelješka, osim tradicionalnog „sunce i more“ proizvoda, trebao sve veću važnost pridavati rastućem broju 'activity based' i drugih proizvoda iz sfere turizma posebnih interesa namijenjenih različitim ciljnim skupinama i tržišnim nišama tijekom većeg dijela godine.

Neovisno, naime, o činjenici da integralni turistički proizvod Pelješka u glavnoj ljetnoj sezoni mora i dalje biti dobrim dijelom oslonjen na (obiteljsko) opuštanje, a što podrazumijeva (više ili manje) aktivno uživanje u blagodatima ne samo mora i plaža, već i čarima lokalne eno-gastronomije, u izvansezonskim mjesecima sve veći naglasak valja stavljati i na:

- proizvode koji se temelje na civilizacijskim dosezima Dubrovačke republike,

¹⁸ Riječ je o suvremenim turistima koji tragaju za novim vrijednostima u destinacijama koje posjećuju te veliku važnost pridaju ekološkoj očuvanosti. Njima su važni autentičnost, ambijentalnost, upoznavanje kulture života i rada i interakcija s lokalnim stanovništvom. Cijene osjećaj brige za destinaciju, a putovanja im omogućuju rad 'na sebi' i obogaćivanje vlastitih iskustava i doživljaja.

- proizvode bazirane na održavanju zdravlja i životne vitalnosti¹⁹,
- proizvode koji u prvi plan stavljaju opuštanje u očuvanom prirodnom okruženju, miru i tišini ruralnog Pelješca²⁰,
- proizvode temeljene na upoznavanju/uranjanju u lokalnu kulturu života i rada. Riječ je o usustavljenju, organiziranju i postupnoj komercijalizaciji cijelog niza edukativnih tematiziranih programa, radionica i/ili doživljaja koji podrazumijevaju neposredno uključivanje gostiju, bilo da je riječ o uzgoju školjkaša, sadnji vinograda i proizvodnji vina, bilo da se radi o maslinarstvu i proizvodnji maslinovog ulja, pripremi pršuta i spravljanju tradicionalnih jela, bilo da se radi o izradi tradicijskih predmeta, noćnom ribarenju „uz sviću“, sakupljanju ljekovitog bilja, somelierstvu i sl.
- proizvode temeljene na tržišnoj komercijalizaciji tzv. nematerijalne kulturne baštine, a koji posebno ističu čari mediteranskog životnog stila (svetkovine, festivali, fijere).

Isto tako, budući turistički razvoj Pelješca valja pažljivo usklađivati s dostignutim stupnjem razvoja vitalnih infrastrukturnih sustava u svakoj njegovoj općini i/ili naselju. Takva razvojna orijentacija, osim prirodne potrebe za diferencijacijom ponude u odnosu na sve veći broj turistički već previše saturiranih priobalnih odredišta, ima svoje puno opravdanje i u potrebi očuvanja šte je veće ambijentalne autentičnosti ukupno raspoloživog razvojnog prostora.

Prethodno definirano tržišno pozicioniranje ima svoje logično uporište dodatno i u činjenici da sve veći broj suvremenih turista svoj odmor želi provoditi u očuvanom i turistički nezagašenom (zelenom) prostoru, pri čemu odmak od rutine svakodnevnice, bijeg od stresa (karakterističnog za mjesto domicila) te mogućnost boravka u miru i tišini pružaju sve poželjnije vrijednosti u destinacijskom jedinstvenom prodajnom prijedlogu. Toga su itekako svjesni ne samo načelnici peljeških općina i direktori/ce općinskih turističkih zajednica, već i gotovo svi sudionici fokus grupa.

6.3. Ključne odrednice poželjnih odrednica branda Pelješca

Turističku atraktivnost Pelješca i njegovih naselja, osobito u kontekstu potrebnog uspostavljanja skladne ravnoteže između kvalitete prirodnih resursa i kulturno-povijesne baštine, valja promatrati ponajviše kao slojevit i osjetljiv prostor u kojem bi trebalo težiti svojevrsnoj konvergenciji lokalnog, kulturno-povijesnog i turističkog identiteta cijelog ovog prostora. U skladu s prethodnom konstatacijom, dakle, izgradnja poželjnog identitetskog sustava Pelješca kao preduvjeta za uspostavu dugoročno prepoznatljivih odrednica branda cijelog ovog prostora podrazumijeva:

- naglašavanje jedinstvenosti ključnih atributa resursno-atraksijske osnove Pelješca, a osobito njegovih primarnih turističkih atrakcija (prirodnih i kulturno-povijesnih) kao ključnih generatora turističkog interesa,

¹⁹ Riječ je o proizvodima za koje, na razini smještajnog objekta, valja osigurati funkcionalne sobe s maksimalno udobnim krevetima, različite režime prehrane, suvremene wellness/fitness sadržaje, prostore za male popravke sportske opreme i sl. Istodobno, na razini destinacije valja osigurati adekvatan sustav pješačkih i biciklističkih staza/ruta, nekoliko ronilačkih centara kao i raspoloživost personalnih trenera, vodiča za „adrenalinske“ pohode i sl.).

²⁰ Riječ je o proizvodima za koje valja osigurati ne samo „hardware“ (smještajne objekte opremljene prozračnim i „zdravim“ sobama, s mnoštvom vanjskog i unutarnjeg zelenila, s vlastitim vrtom sa začinskim biljem), već i „software“ (zdravi meniji, svježe cijeđeni sokovi, lokalno nabavljena hrana, pomak ka organskim, bio-dinamičnim namirnicama).

- osmišljavanje i turističko aktiviranje cijelog niza sekundarnih turističkih atrakcija, povezanih ponajviše s vjekovnom kulturom života i rada na ovom prostoru, a koje valja uvezivati u integralni sustav autentičnih doživljaja i
- omogućavanje skladnog suživota i uvažavanja turističke i domicilne populacije.

Isticanje primarnih turističkih atrakcija, uz sustavno i promišljeno osmišljavanje, turističko aktiviranje i međusobno umrežavanje pojedinačnih sekundarnih atrakcija, sve u cilju stvaranja jedinstvenog i prepoznatljivog lokalnog štihla i/ili 'duha mjesta', trebalo bi omogućiti kreiranje uravnoteženog identitetskog teritorija u kojem se skladno i održivo preklapaju vrijednosti povijesnog urbaniteta peljeških naselja, stoljetna kultura života i rada lokalnog stanovništva, kvaliteta prirodnih resursa (more, plaže, vegetacija) te slikovitost i ambijentalnost kultiviranog i/ili prirodnog krajobraza. Drugim riječima, dugoročno poželjni identitetski sustav Pelješca, osobito u kontekstu potrebne konvergencije njegovog turističkog, lokalnog i kulturno-povijesnog identiteta, valja graditi ne više samo na prirodnim ljepotama i/ili datostima kao što su more, plaže, vegetacija, klima, već i na: (i) monumentalnosti Stonskih zidina, (ii) civilizacijskim dosezima Dubrovačke republike, (iii) tisućljetnoj povijesti uzgoja školjkaša i proizvodnje soli, (iv) izuzetnim vinima, (v) pelješkim kapetanima i pomorskoj tradiciji, (vi) kvaliteti, specifičnosti i raznolikosti lokalne eno-gastronomске ponude, (viii) različitim tradicijskim (pučkim ili vjerskim) manifestacijama, kao i (viii) unikatnoj ljepoti kultiviranog krajobraza (vinogradi, maslinici, suhozidi i sl.).

Polazeći od prethodno navedenih ključnih odrednica poželjnog identitetskog sustava Pelješca, prilično je jasno da produktivni međudnos lokalnog, povijesnog i turističkog identiteta može biti uspostavljen samo pod uvjetom ako se oni oslanjaju pretežito na iste elemente, pri čemu njihovo različito tumačenje i/ili interpretacija ne bi trebali biti problem, već strateška prednost. Slika 6.3.1. ukazuje upravo na činjenicu da je ovaj temeljni preduvjet zadovoljen, budući da se sva tri parcijalna identiteta, u većoj ili manjoj mjeri, oslanjaju praktički na iste elemente, pri čemu njihovo, možebitno, različito tumačenje upotpunjava cjelokupnu sliku, a time i integralni doživljaj.

Slika 6.3.1.: Ključne odrednice identiteta poluotoka Pelješca



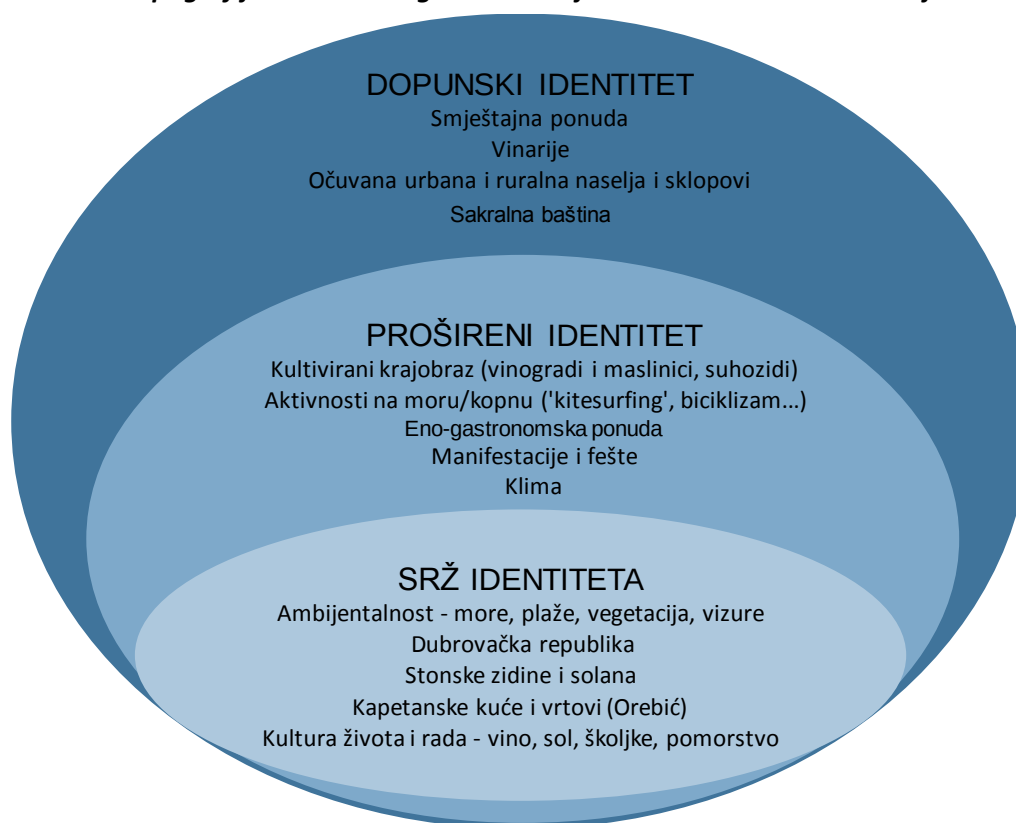
Izvor: Institut za turizam, Zagreb

S druge strane, uspostava jedinstvenog prodajnog prijedloga poluotoka Pelješka kao globalno sve prepoznatljivije turističke destinacije podrazumijeva postojanje i skladno prožimanje nekoliko međusobno uvjetovanih identitetskih slojeva. U tom smislu, može se govoriti o: (i) srži identiteta, (ii) proširenom identitetu, te (iii) dopunskom identitetu.

Srž identiteta Pelješka trebala bi predstavljati ključni razlikovni element, odnosno, ključnu privlačnu snagu za generiranje dolazaka i/ili boravka različitih segmenata turističke potražnje, a samim tim i temeljnu odrednicu željenih značajki branda. Činitelji dopunskog i proširenog identiteta, s druge strane, imaju ulogu dopune, proširivanja i osnaživanja osnovne poruke brenda.

Uspostava jedinstvene i cjelovite topografije poželjnog identiteta Pelješka kao turističke destinacije svodi se na objektivizirano razvrstavanje pojedinih činitelja njegovog identitetskog sustava prema pojedinim razinama/slojevima (Slika 6.3.2.).

Slika 6.3.2.: Topografija identitetskog sustava Pelješka kao turističke destinacije



Izvor: Institut za turizam, Zagreb

6.4. Strateške smjernice za poželjni turistički razvoj

U skladu s prethodnim odrednicama, poželjni razvoj turizma na Pelješcu u vremenu koje dolazi, a na što su zorno ukazala prevedena primarna istraživanja, valja temeljiti ponajviše na načelima povezanim s daljnjim obogaćivanjem sustava doživljaja i povećanjem kvalitete integralnog destinacijskog proizvoda. Riječ je o sljedećim razvojnim načelima:

- Turizam 'po mjeri čovjeka' – gospodarstvo Pelješka danas je nemoguće zamisliti bez turizma i prihoda koje on generira. Pritom su turistički prihodi iz godine u godinu sve

veći. Neovisno o tome, međutim, upravljanje turističkim razvojem nikako se ne bi trebalo rukovoditi isključivo logikom maksimiranja profita. Drugim riječima, razvoj turizma u budućnosti valja promišljati ponajviše u kontekstu kontinuiranog i održivog rasta kvalitete integralnog turističkog doživljaja, a što, uz očuvanje i prezentabilnost glavnih atrakcija, velikim dijelom podrazumijeva: (i) uravnoteženost vitalnih infrastrukturnih sustava s brojem stalnih i povremenih korisnika, (ii) optimiranje načina korištenja ukupnog prostora podesnog za razvoj (tzv. oportunitetni trošak), kao i (iii) kvalitetnu interakciju turista i lokalnog stanovništva.

- Turizam s 'osjećajem za mjeru' – riječ je o potrebi kontroliranja dinamike poželjne „turistifikacije“ cijelog projektnog područja kao i pojedinih njegovih dijelova, sve u cilju utvrđivanja prihvatljive razine utjecaja turističkih aktivnosti na fizička i socijalna obilježja okruženja. Počivajući na usklađenom i transparentnom sustavu planiranja upotrebe raspoloživog razvojnog prostora, načelo valja vezivati, ne samo uz turističke, već i uz ne-turističke poduzetničke aktivnosti, kao i uz aktivnosti povezane s alternativnim mogućnostima produktivnog korištenja javnog prostora.
- Turizam s lokalnim karakterom, ali s međunarodnim standardima kvalitete - turisti zainteresirani za posjet Pelješcu i njegovim naseljima/atrakcijama bit će, u pravilu, sve obrazovaniji i sve iskusniji putnici koji točno znaju što žele, a vrijednost za novac i kvalitetu utrošenog vremena procjenjuju na temelju svojih iskustava u ostalim dijelovima svijeta. Biti konkurentan u takvim uvjetima znači biti jedinstven, autentičan i/ili originalan kako u ponudi atrakcija ('hardware'), tako i u njihovoj prezentaciji ('software'). To podrazumijeva ne samo odgovorno, promišljeno i profesionalno upravljanje prirodnim resursima i spomeničkom baštinom/kulturno-turističkim atrakcijama (prezentabilnost), već i njihovu kvalitetnu interpretaciju te kvalitetnu popratnu uslugu.
- Turizam u funkciji javnog interesa – riječ je o načelu koje bi trebalo osigurati da svi novi, s turizmom povezani, razvojno-investicijski projekti, a osobito oni u sferi javne komunalne i/ili prometne infrastrukture, doista budu u funkciji povećanja dobrobiti/blagostanja svih žitelja Pelješca. Naime, u uvjetima često suprotstavljenih interesa različitih dionika (država, lokalna samouprava, privatni poduzetnici, lokalno stanovništvo, civilne/interesne udruge i sl.), moćne političke i/ili gospodarske elite prečesto, agresivnim pristupom i netransparentnošću u donošenju odluka, pokušavaju nametnuti vlastite parcijalne interese u profiliranju destinacijske ponude/kreiranju destinacijskog proizvoda, pri čemu, istodobno ne vode previše računa ni o interesima drugih dionika razvojnog procesa, niti o dugoročnim interesima cijele društvene zajednice.
- Turizam na principima tzv. 'community based planninga' – radi se o načelu bez kojeg će biti teško usuglašavati razvojne prioritete na razini kako pojedinih jedinica lokalne samouprave Pelješca, tako i na razini poluotoka kao cjeline. S druge strane, riječ je o načelu koje je ključno za stvaranje međusobnog povjerenja i osjećaja 'uključenosti' svakog žitelja u odluke koje mogu značajno utjecati na prevladavajući način/stil života i navike lokalne zajednice.

S druge strane, osim težnje ka obogaćivanju sustava raspoloživih turističkih doživljaja i podizanja konkurentnosti integralnog turističkog proizvoda, razvoj turizma na području destinacije Pelješac morao bi biti :

- ekološki odgovoran – radi se prije svega o racionalnosti u korištenju sve ograničenijeg, još uvijek raspoloživog razvojnog prostora, poštivanju odrednica nosivog kapaciteta destinacije i/ili mikrolokacija razvojno-investicijskih projekata, odnosno mogućnostima/graničnim kapacitetima postojećih infrastrukturnih sustava. Osim toga, ekološka odgovornost podrazumijeva i primjenu suvremenih tehničko-tehnoloških rješenja u gradnji i opremanju turističko-ugostiteljskih objekata (npr. smanjenje toplinskih gubitaka, korištenje obnovljivih izvora energije ugradnja energetski učinkovitih sustava grijanja/hlađenja i sl.), te
- prilagođen potrebama lokalnog stanovništva – radi se o razvoju koji će, osim potpunijeg zadovoljavanja potreba turista, velikim dijelom biti i u funkciji povećanja kvalitete života lokalne populacije. Drugim riječima, radi se o razvoju koji će dugoročno pridonositi društvenoj koheziji kroz povećanje raznolikosti društvenog i kulturnog života (osobito izvan ljetnih mjeseci), ali i kroz korištenje određenih javnih prostora ne samo za turističke potrebe, već i za potrebe lokalnih žitelja. Da bi se to osiguralo, bit će potrebno razvijati/poticati turističke projekte koji udovoljavaju kako globalnim tržišnim trendovima, tako i interesima/potrebama lokalne populacije.

Polazeći od navedenih razvojnih načela, turizam na području cijelog poluotoka Pelješca valjalo bi u dolazećem razdoblju temeljiti na sustavu vrijednosti koji nudi konkretne odgovore na tri bitna pitanja: (i) kakav bi turizam na Pelješcu trebao biti, (ii) kako bi turizmom na području Pelješca valjalo upravljati, te (iii) čime će se turizam na području Pelješca uspješno diferencirati od konkurencije i trajno privlačiti turističku potražnju.

U skladu s navedenim, vrijednosni sustav na kojemu bi valjalo temeljiti razvoj turizma na projektnom području detaljno je prikazan na Slici 6.4.1.

Slika 6.4.1.: Sustav vrijednosti na kojem valja temeljiti razvoj turizma Pelješca



Izvor: Institut za turizam, Zagreb

7. OČEKIVANE IMPLIKACIJE IZGRADNJE PELJEŠKOG MOSTA NA BUDUĆNOST TURIZMA NA POLUOTOKU – STAVOVI LOKALNIH RAZVOJNIH DIONIKA

Slično kao i u slučaju istraživanja stavova lokalnih razvojnih dionika o važnosti turizma za gospodarstvo Pelješa, o poželjnoj viziji kao i o izazovima s kojima se valja suočiti u kontekstu budućeg turističkog razvoja poluotoka (Točka 5. ovog dokumenta), stjecanje što potpunijeg uvida o mogućim implikacijama izgradnje Pelješkog mosta na dugoročno poželjni koncept turističkog razvoja Pelješa zahtijevalo je detaljnije istraživanje stavova različitih razvojnih dionika i/ili interesnih skupina.

Koristeći se prethodno već navedenim istraživačkim metodama (dubinski intervjui, fokus grupe, anketno istraživanje stavova lokalnog stanovništva), različitim su skupinama ispitanika postavljana pitanja koja je moguće kategorizirati u nekoliko, međusobno povezanih područja. Riječ je o očekivanom utjecaju Pelješkog mosta na: (i) intenzitet i značajke turističkog prometa, (ii) ključne turističke proizvode, (iii) tipologiju poželjne smještajne ponude, (iv) potrebu uspostave novih turističkih razvojnih zona, odnosno na (v) kretanje ključnih indikatora turističke održivosti.

7.1. Intenzitet i značajke turističkog prometa

7.1.1. Osobe odgovorne za upravljanje destinacijom (dubinski intervjui)

Anticipirajući utjecaj Pelješkog mosta na značajke turističkog prometa na poluotoku, većina ispitanika smatra da se izgradnja mosta, usprkos očekivanog znatnog povećanja tranzita na relaciji Brijesta – Doli, neće bitnije odraziti na broj stacionarnih turista na Pelješcu, osobito u kratkom roku. Ispitanici se, gotovo u pravilu, slažu u stavu da će se rast stacionarne potražnje odvijati postupno kroz dulji niz godina, odnosno na način da će se samo manji dio povećanog turističkog tranzita pretvarati u potražnju za višednevnim turističkim boravkom. Samim tim, opće je mišljenje da će se rast potražnje stacionarnih turista moći kontrolirati i držati u granicama prihvatljivosti/održivosti kako kroz postupnu prilagodbu infrastrukturnih sustava, tako i kroz stavljanje u turističku funkciju, zasad potpuno nekorisćenog i/ili nedovoljno korištenog viška uređenog građevinskog/stambenog prostora. U svakom slučaju, svi poželjni atributi destinacijskog turističkog proizvoda (vidjeti točku 5. ovog dokumenta) ne bi trebali biti bitnije ugroženi.

S druge strane, ispitanici su ukazali na mogućnost brzog rasta potražnje jednodnevnih izletnika, osobito iz pravca Bosne i Hercegovine, a povezano s nakon dovršenja izgradnje prometnog koridora Vc. Naime, mogućnost sigurnog, brzog i lakog pristupa Pelješcu iz gotovo svih većih gradova BiH, mogla bi izazvati sve veći pritisak na plažni prostor cijelog poluotoka, a osobito plaža u neposrednoj blizini nove pelješke brze ceste. Gužve na plažama valja očekivati osobito u dane vikenda.

7.1.2. Drugi važni dionici turističkog razvoja (fokus grupe)

Slično kao i u slučaju osoba neposredno odgovornih za upravljanje Pelješcem kao turističkom destinacijom, najveći broj sudionika fokus grupa smatra kako izgradnja Pelješkog mosta neće imati dramatičan utjecaj na povećanje broja noćenja u većini peljeških destinacija. Takvo je mišljenje rezultat ponajviše činjenice da će Pelješac, odnosno njegove najzapadnije destinacije (općine Orebić i Trpanj), i nakon dovršetka mosta, biti još uvijek

relativno daleko, u smislu kilometara koje valja prijeći, od glavnih emitivnih tržišta. Drugim riječima, nije realno očekivati nagli, skokovit rast u broju noćenja odmah nakon izgradnje i puštanja u promet Pelješkog mosta. S druge strane, sudionici su se složili u stavu da će se dosadašnja dinamika povećavanja broja noćenja nastaviti približno istim intenzitetom i u godinama koje dolaze, ali više kao rezultat rasta kvalitete ukupne destinacijske ponude i tržišne prepoznatljivosti pojedinih turističkih proizvoda poluotoka, a manje kao rezultat bolje prometne povezanosti.

Neovisno o očekivanoj dinamici u sferi stacionarnog/boravišnog turizma, sudionici fokus grupa gotovo su unisoni u stavu da će izgradnja Pelješkog mosta znatno povećati jednodnevnu izletničku potražnju²¹, a što bi moglo imati prilično nepoželjne implikacije na prihvatni kapacitet najatraktivnijih peljeških plaža, osobito onih u blizini mosta (općine Ston i Janjina), ali i u blizini buduće pelješke brze ceste. Iako bi očekivano povećanje jednodavnog izletničkog prometa trebalo stvoriti gužvu na plažama, predstavnici vinara i maslinara su ukazali na činjenicu da bi pojačani izletnički promet trebao pozitivno utjecati na povećanje prodaje njihovih proizvoda, a time i njihovih prihoda.

7.1.3. Stavovi nasumično odabranih lokalnih žitelja (CATI anketa)

Kad je riječ o stavovima anketiranih žitelja u sve četiri pelješke općine o intenzitetu i značajkama turističkog prometa na poluotoku nakon izgradnje pelješkog mosta, velika većina ispitanika smatra da će puštanje u promet mosta imati pozitivan utjecaj na broj dolazaka turista (91,5% odgovora), a što će se pozitivno odraziti ne samo na povećanje ostvarenih noćenja (76% odgovora), već i na produljenje sezone (70% odgovora). Isto tako, većina ispitanika smatra da će izgradnja mosta imati srednji ili veliki utjecaj (67% odgovora) na povećanje jednodnevne izletničke potražnje u odnosu na današnje stanje.

Nadalje, većina ispitanika smatra da će se izgradnja mosta pozitivno odraziti i na pokretanje novih ulaganja u turizam (90% odgovora), odnosno na jačanje poduzetničke aktivnosti žitelja Pelješca (92,3% odgovora). Pritom valja očekivati osobito otvaranje nove ponude u sferi hrane i pića (86% odgovora) te druge, s turizmom povezane, uslužne ponude (83% odgovora). U skladu s prethodnim odgovorima, ne začuđuje ni stav većine anketiranih osoba da bi izgradnja Pelješkog mosta trebala rezultirati i značajnim povećanjima današnjih prihoda od turizma (77% ispitanika).

Konačno, a što se tiče utjecaja izgradnje Pelješkog mosta na ravnomjernost distribucije (povećanog broja) noćenja u sve četiri općine poluotoka, većina ispitanika je stava da će sve općine profitirati, ali da će neke profitirati znatno više od drugih (63% odgovora). Interesantno je i da značajan broj ispitanika (14% odgovora) smatra kako će neke općine biti dobitnici, dok će neke biti gubitnici.

7.2. Ključni turistički proizvodi

7.2.1. Osobe odgovorne za upravljanje destinacijom (dubinski intervjui)

S obzirom da ne očekuju nagli porast stacionarne potražnje u većini pelješkim destinacija, ispitanici, gotovo unisono, smatraju da će Pelješac i nakon izgradnje mosta biti idealno

²¹ Kako iz pravca BiH, tako i s područja hrvatskih gradova (bez adekvatnog plažnog prostora) na području Delte Neretve, ali i s područja Dubrovačkog primorja.

mjesto za provođenje obiteljskog odmora (na suncu i moru) tijekom glavne turističke sezone, pri čemu će se, uz ovaj primarni turistički proizvod, u skladu s trendovima na globalnom turističkom tržištu, kontinuirano povećavati potražnja za raznim oblicima: (i) 'activity based' i adrenalinskog turizma, (ii) kulturnog turizma (eno-gastro, događanja, kultura života i rada) te (iii) seoskog turizma, sve u izvansezonskim mjesecima. Samim tim, za očekivati je postupno produljenje turističke sezone, ali ne na način koji bi bitnije ugrozio današnji životni ritam, navike i/ili 'lifestyle' najvećeg dijela lokalnih žitelja.

7.2.2. Drugi važni dionici turističkog razvoja (fokus grupe)

Izgradnja Pelješkog mosta ne bi se trebala, smatraju sudionici fokus grupa, bitnije odraziti na proizvodni miks Pelješca. Drugim riječima, glavni turistički proizvodi Pelješca trebali bi i dalje biti: (i) obiteljski odmor na suncu i moru (osobito na području općina Orebić i Trpanj), (ii) kulturni turizam (osobito na području općine Ston), (iii) gastro turizam (osobito na području općine Ston), (iv) vinski turizam (sve općine podjednako), aktivni odmor, uključujući i adrenalinski turizam (osobito na području općine Orebić), odnosno (vi) seoski turizam (osobito na području općina Trpanj i Orebić)

7.2.3. Stavovi nasumično odabranih lokalnih žitelja (CATI anketa)

Iako se lokalne žitelje nije eksplicitno pitalo da li će se, odnosno na koji će se način promijeniti proizvodni miks poluotoka nakon izgradnje i puštanja u promet Pelješkog mosta, iz odgovora na druga postavljena pitanja može se zaključiti da bi postojeći destinacijski proizvod valjalo, u određenoj mjeri, proširiti u odnosu na današnje stanje.

Naime, s obzirom da velika većina anketiranih osoba smatra da će izgradnja Pelješkog mosta inicirati produljenje sezone, povećanje broja noćenja, povećanje broja jednodnevnih izletnika te dodatnu izgradnju novih smještajnih kapaciteta različite tipologije, može se zaključiti da bi se u strukturi integralnog destinacijskog proizvoda trebalo posebno poticati razvoj proizvoda koji su atraktivni i izvan glavne ljetne sezone. U tom smislu, uz opuštajući ljetni odmor, čini se da bi veću pažnju valjalo posvećivati intenziviranju tzv. activity based turizma, eno-gastro turizma²² i kulturnog turizma²³.

7.3. Tipologija smještajnih kapaciteta

7.3.1. Osobe odgovorne za upravljanje destinacijom (dubinski intervjui)

Usprkos činjenici da će, prema mišljenju svih ispitanika, izgradnja Pelješkog mosta omogućiti laku i brzu dnevnu migraciju radne snage na poluotok (osobito iz područja delte Neretve²⁴), nitko od ispitanika nije iskazao veću zabrinutost da bi ta činjenica mogla/trebala bitnije poremetiti dugoročno željenu tipologiju smještajnih kapaciteta na poluotoku.

²² Povezano ne samo s očekivanim rastom jednodnevnog izletničkog prometa, već i s činjenicom da je da je velika većina anketiranih osoba odgovorila da će izgradnja Pelješkog mosta rezultirati otvaranjem novih sadržaja u domeni hrane i pića (86%).

²³ Povezano osobito s očekivanim rastom jednodnevnog izletničkog prometa.

²⁴ Pri čemu je i na tom području, slično kao i na Pelješcu, kronično izrađen nedostatak mlađih, za rad u turizmu osposobljenih osoba.

Drugim riječima, kako nakon puštanja Pelješkog mosta u funkciju, nije za očekivati nagli/skokoviti rast potražnje boravišnih turista, postojeći smještajni objekti, uz manje nadogradnje i/ili proširenja, trebali bi biti u stanju prihvatiti najveći broj novo-inducirane stacionarne potražnje. Samim tim, ispitanici smatraju da bi u strukturi smještajne ponude Pelješca, i nakon izgradnje Pelješkog mosta, trebali prevladavati (tematizirani) objekti obiteljskog smještaja kao što su, primjerice manji 'boutique' hoteli, 'bed&breakfast' pansioni, obiteljski apartmani, ruralna domaćinstva/OPG-ovi te obiteljski vođeni kampovi).

Iako će izgradnja Pelješkog mosta možda ubrzati revitalizaciju nekih još uvijek zapuštenih turističkih lokaliteta/objekata ponude²⁵ i/ili inicirati izgradnju nekoliko potpuno novih hotelskih objekata, nije za očekivati da bi kolektivni smještajni objekti, a osobito hoteli i turistička naselja mogli, smatraju ispitanici, postati dominantna vrsta smještaja na Pelješcu i u vremenu koje dolazi. To tim više ako se uzme u obzir i postojanje značajnog, a turistički još uvijek (nedovoljno) iskorištenog stambenog fonda u vlasništvu lokalne populacije.

7.3.2. Drugi važni dionici turističkog razvoja (fokus grupe)

Što se tiče utjecaja izgradnje Pelješkog mosta na očekivanu strukturu smještajnih kapaciteta na cijelom poluotoku, gotovo svi sudionici fokus grupa podržali su stav da neće doći do bitnijih promjena. Naime, ponajviše uslijed izraženog manjka lokalne radne snage, sve izraženije svijesti većine razvojnih dionika o potrebi očuvanja ambijentalnosti prostora/prirode, nedostatka interesa/teškoća oko aktiviranja planiranih turističkih razvojnih zona u cilju izgradnje većih turističkih resort projekata, ali i raspoloživosti već izgrađenog (nedovoljno korištenog i/ili potpuno nekorištenog) stambenog prostora²⁶, na Pelješcu će i nakon izgradnje mosta prevladavati različite forme obiteljskog smještaja (kuće za odmor, turistički apartmani, kampovi), odnosno mali tematizirani pansioni/boutique hoteli više/visoke kategorije.

7.3.3. Stavovi nasumično odabranih lokalnih žitelja (CATI anketa)

Za razliku od osoba odgovornih za upravljanje pojedinim općinama Pelješca kao turističkim destinacijama i sudionika fokus grupa, većina anketiranih osoba, smatra da će izgradnja Pelješkog mosta povećati interes ne samo za novom izgradnjom apartmanskih jedinica/kampova u obiteljskom vlasništvu (89% odgovora), već i novih vikendica (81% odgovora), ali i novih kolektivnih smještajnih kapaciteta (85% odgovora)²⁷.

7.4. Turističke razvojne zone (broj, lokacija, značajke)

7.4.1. Osobe odgovorne za upravljanje destinacijom (dubinski intervjui)

Sukladno očekivanoj dinamici postupnog prelijevanja pojačanog turističkog tranzita na relaciji Brijesta - Doli u stacionarnu potražnju, nitko od ispitanika ne smatra potrebnim

²⁵ Kao što su, primjerice, lokaliteti Perna i/ili Bili Dvori u općini Orebić.

²⁶ A što valja povezivati s nedostatkom potražnje.

²⁷ S obzirom na brojna ograničenja, administrativnog i tržišnog karaktera, o kojima prosječni stanovnik Pelješca najčešće ne zna previše, a koja valja uzimati u obzir prilikom sagledavanja oportunitosti realizacije velikih hotelskih/resort projekata, stručni tim Instituta za turizam smatra da će u rast smještaja u novim kolektivnim smještajnim kapacitetima u sve četiri općine Pelješca, neovisno o izgradnji Pelješkog mosta, ipak biti ograničenog karaktera.

planirati nove turističke razvojne zone, iako su neki od njih ukazali na mogućitnu promjenu načina korištenja/značajki nekih od već uspostavljenih zona (više T3 zona, korekcije definiranog prihvatnog kapaciteta pojedinih zona i sl.).

7.4.2. Drugi važni dionici turističkog razvoja (fokus grupe)

Prema mišljenju svih sudionika fokus grupa, postojeći broj turističkih razvojnih zona na Pelješcu nikako ne bi trebalo povećavati. Štoviše, turističko aktiviranje nekih od njih (poglavito onih na području Dube Stonske i Sresera), prema mišljenju nekih od sudionika, direktno bi ugrozile opstanak većine školjkara i uzgajivača ribe na području Malostonskog kanala.

S druge strane, sudionici fokus grupa podržali su što skorije uređenje/revitalizaciju postojećeg, trenutno derutnog, turističkog resorta Perna, što bi, barem na srednji rok trebalo podmiriti potrebe za (novim) hotelskim smještajem na području općine Orebić.

7.4.3. Stavovi nasumično odabranih lokalnih žitelja (CATI anketa)

Za razliku od osoba odgovornih za destinacijski management u sve četiri pelješke općine i sudionika fokus grupa, većina nasumično anketiranih žitelja Pelješca smatra da će se kao rezultat izgradnje Pelješkog mosta povećati i interes za uspostavom novih turističkih razvojnih zona izvan područja naselja (79% odgovora)²⁸.

7.5. Turistička održivost

7.5.1. Osobe odgovorne za upravljanje destinacijom (dubinski intervjui)

Uzimajući u obzir činjenicu da svi ispitanici očekuju da izgradnja Pelješkog mosta neće rezultirati dramatičnim i naglim rastom stacionarne turističke potražnje, odnosno da neće biti potrebe za značajnim povećavanjem danas raspoloživog smještajnog kapaciteta u hotelima i turističkim resortima Pelješca, ni stav da se povećanje (turističkog) tranzita na relaciji Brijesta – čvor Zaradeže/Sparagovići - Doli ne bi trebao bitnije odraziti na turističku održivost ne predstavlja preveliko iznenađenje. Neovisno o ovom generalnom stavu, većina ispitanika ipak se slaže s konstatacijom da će izgradnja Pelješkog mosta, u određenoj mjeri, pozitivno i/ili negativno utjecati na neke od indikatora turističke održivosti.

Kad je riječ o prostorno-ekološkim indikatorima održivosti, svi su ispitanici bili složni u stavu da izgradnja Pelješkog mosta te, s tim povezano, povećanje (turističkog) tranzita neće imati značajnijih negativnih implikacija na upravljanje zaštićenom prirodnim baštinom iako bi se izgradnja mosta mogla, u manjoj mjeri, odraziti na današnji stupanj izgrađenosti obalnog pojasa, ne samo u kontekstu aktiviranja postojećih turističkih zona u općini Janjina (Palat) i općini Ston (Duba Stonska), već i u kontekstu uspostave novih turističkih zona na području Drača i Sresera (općina Janjina).

²⁸ Koliko je takav stav plod (ne)razumijevanja logike prostornog planiranja, koliko priželjkivanja dodatnih mogućnosti zapošljavanja, a koliko odraz straha od neželjenog razvoja, teško je u ovom času procijeniti. U svakom slučaju, stručni tim Instituta za turizam skloniji se prikloniti razmišljanju ključnih (do)nositelja destinacijske razvojne politike, ponajviše uslijed njihove bolje informiranosti i poznavanja logike/prakse turističkog razvoja.

S druge strane, ispitanici su svjesni činjenice da će, izgradnja Pelješkog mosta, ponajviše zbog očekivanog rasta izletničke potražnje, vrlo vjerojatno, izazvati pojačani pritisak na plažni prostor, osobito središnjeg Pelješca. Samim tim, ograničenost parking prostora u blizini najposjećenijih peljeških plaža postat će sve veći problem. Isto tako, ispitanici su ukazali na premalu propusnost, te posljedično, nedovoljnu sigurnost prometa duž glavne pelješke prometnice D414 na potezu od budućeg čvora Zaradeže/Sparagovići prema zapadu (Orebić i Trpanj).

Kad je riječ o pomorskom prometu, izgradnja Pelješkog mosta mogla bi, smatraju ispitanici, u određenoj mjeri povećati (izletnički) promet na trajektnoj liniji Prapratna – Mljet²⁹, ali i dovesti do znatnog smanjivanja prometa na trajektnoj liniji Trpanj – Ploče, a što bi moglo ugroziti njenu rentabilnost. S obzirom da velik broj žitelja općine Trpanj, a u određenoj mjeri i žitelja općine Orebić koristi ovu liniju na redovnoj osnovi bilo zbog odlaska u školu, bilo zbog posjete liječniku, bilo zbog odlaska u kupovinu, njeno ukidanje predstavljalo bi nenadoknadivu štetu te bi se uvelike odrazilo na kvalitetu života i navike značajnog dijela žitelja ove dvije općine.

U slučaju ključnih infrastrukturnih sustava, problemi postoje već danas. Samim tim, izgradnja Pelješkog mosta, prema mišljenju ispitanika, ne bi se trebala bitno pogoršati postojeće, nedovoljno dobro, stanje. To se posebice odnosi na sustave vodo i elektroopskrbe. U slučaju otpadne odvodnje i gospodarenja otpadom također se ne očekuju veći negativni učinci, iako bi, uslijed većeg broja osoba u tranzitu koji povremeno imaju potrebu za konzumacijom hrane/pića, a time i za odlaganjem otpadnog materijala i/ili povećanog korištenja WC-a, sve u uvjetima nedovoljne priključenosti na suvremene kanalizacijske sustava i poroznosti tla, moglo doći do manjih onečišćenja mora. Ipak, ispitanici smatraju da je više riječ o teoretskom nego praktičnom problemu.

Izgradnja Pelješkog mosta mogla bi se, sukladno stavovima ispitanika, osobito na srednji i dulji rok, pozitivno odraziti kako na starosnu, tako i na obrazovnu strukturu lokalnog stanovništva. Naime, iako sve općine Pelješca danas karakteriziraju negativni demografski trendovi (starenje i odliv mladih, visokoobrazovanih osoba), ispitanici su ukazali na mogućnost postupnog zaustavljanja iseljavanja mladih Pelješana, odnosno na mogućnost postupnog useljavanja mladih, obrazovanih osoba iz gravitirajućih područja, a povezano s otvaranjem novih radnih mjesta i/ili novih malih biznisa u ne samo u sektoru turizma, već i u njemu komplementarnih djelatnostima.

Konačno, za očekivati je da bi izgradnja Pelješkog mosta trebala imati pozitivan učinak i na broj ljudi koji neposredno i/ili posredno živi od turizma. Ta se konstatacija, sama po sebi, može ocijeniti i dobrom i lošom. Naime, pojačano uključivanje u turističko privređivanje trebalo bi se pozitivno odraziti na primanja lokalnog stanovništva. S druge strane, pretjerano uključivanje u turističko privređivanje može dovesti i do postupnog napuštanja drugih gospodarskih aktivnosti te uzrokovati sve veću ovisnost o turizmu. U svakom slučaju, mišljenje je ispitanika da izgradnja Pelješkog mosta ne bi trebala bitnije utjecati na današnju gospodarsku strukturu poluotoka.

²⁹ Iako bi povećanje broja korisnika ove trajektno linije trebao povećati prihode ugostitelja na području općine Ston, promet lokalnim prometnicama bio bi znatno usporen u odnosu na današnje stanje, a znatno bi se povećao i pritisak na plažu Prapratna.

Što se tiče političko-ekonomskih indikatora održivosti, ispitanici su gotovo podudarni u stajalištu da izgradnja Pelješkog mosta neće imati bitnijeg utjecaja ni na stavove lokalnog stanovništva o turizmu (i njegovim učincima), niti na stupanj političke podrške daljnjem turističkom razvoju na lokalnoj razini. Isto tako, a budući su cijene nekretnina na poluotoku već danas izuzetno visoke te da bi one, nakon izgradnje Pelješkog mosta mogle samo dodatno rasti, osobe odgovorne za upravljanje turizmom na destinacijskoj razini ne očekuju neki osobit porast potražnje za izgradnjom novih apartmanskih jedinica ni u neposrednoj blizini mosta, niti u udaljenijim naseljima³⁰. S druge strane, posebno je interesantno mišljenje jednog od ispitanika da će izgradnja mosta dodatno potaknuti potrebu obnove i 'ušminkavanja' postojećeg stambenog fonda u vlasništvu lokalnih žitelja, osobito na potezu od Brijeste do Luke Dubrave.

7.5.2. Drugi važni dionici turističkog razvoja (fokus grupe)

Sukladno promišljanjima većine sudionika fokus grupa, izgradnja Pelješkog mosta, mogla bi se negativno odraziti na upravljanje zaštićenom prirodnom baštinom, ali i na današnji stupanj izgrađenosti obalnog pojasa samo ukoliko se, kao rezultat bolje prometne povezanosti i pojačanog interesa investicijske potražnje, pristupi izgradnji nove smještajne ponude na području postojećih turističkih razvojnih zona u općinama Ston i Janjina. S druge strane, a zbog očekivanog rasta broja jednodnevnih izletnika, izgradnja mosta zasigurno će imati neželjen učinak na raspoloživost/korištenje plažnog prostora.

Sudionici fokus grupa smatraju da će izgradnja Pelješkog mosta uzrokovati znatno pogoršanje svih prometnih indikatora turističke održivosti. Naime, iako će se izgradnjom mosta i brze pelješke ceste znatno povećati kvaliteta i sigurnost odvijanja prometa na središnjem i zapadnom dijelu poluotoka, sudionici fokus grupa smatraju da će očekivano povećanje izletničkog prometa na postojećem profilu državne ceste D414 bitno smanjiti njenu propusnost i sigurnost, osobito u špici sezone kad će pritisak izletnika na plaže biti najveći. Osim potrebe izgradnje značajnog broja parking mjesta uz najatraktivnije plaže, veliki potencijalni problem, zasigurno predstavlja i očekivano smanjivanje frekvencije prometa na trajektnoj liniji Trpanj – Ploče. Drugim riječima, izgradnja mosta negativno će se odraziti na današnji stupanj i razinu funkcionalnosti pomorske povezanosti istočnog dijela poluotoka s kopnom.

S obzirom na očekivanu strukturu turističkog prometa u kojoj se, smatraju sudionici fokus grupa, potražnja stacionarnih gostiju, za razliku od jednodnevnog izletničkog prometa, ne bi trebala dramatično (skokovito) povećati, nijedan od vitalnih infrastrukturnih sustava ne bi trebao biti dodatno ugrožen izgradnjom Pelješkog mosta. Naime, većina potencijalnih ugroza poželjnog turističkog razvoja povezana je već danas kako s neadekvatnim tretiranjem fekalne odvodnje u gotovo svim pelješkim naseljima/općinama, tako i sa neriješenim sustavom zbrinjavanja krutog (i opasnog) otpada, a koji nemaju previše veze sa izgradnjom mosta. Drugim riječima, ove je sustave ionako potrebno unaprijediti u skladu sa suvremenim civilizacijskim dostignućima te sukladno preporukama prostornih planova.

Sudionici fokus grupa očekuju da će, kao rezultat izgradnje mosta, postupno rasti broj osoba koje neposredno/posredno žive od turizma te to smatraju dobrim budući da bi se na taj

³⁰ To tim više ako se uzme u obzir današnja razina blagostanja lokalnog stanovništva kao i razumijevanje razvojnog procesa i svijest o potrebi održavanja dugoročne konkurentnosti pelješkog turizma od strane nositelja izvršne vlasti u svim JLS poluotoka.

način, barem neznatno, mogla smanjiti današnja potreba mladih za trajnim odlaskom s poluotoka uslijed ograničenih mogućnosti profesionalnog usavršavanja i/ili osiguravanja materijalnih preduvjeta za kvalitetan život.

Konačno, sudionici fokus grupa smatraju da izgradnja Pelješkog mosta, usprkos očekivanom većem pritisku na plažni prostor, može samo pozitivno utjecati na stavove lokalnih žitelja o važnosti turizma za njihovo blagostanje, osobito ako će se produljiti sezona, odnosno ako će se povećati stupanj korištenja, a time i prihodi vlasnika obiteljskog smještaja. Mogući rast cijena nekretnina dodatno će pogodovati lokalnim žiteljima. Sukladno tome, izgradnja mosta trebala bi osigurati barem neznatno povećanje političke podrške daljnjem turističkom razvoju poluotoka.

7.5.3. Stavovi nasumično odabranih lokalnih žitelja (CATI anketa)

Slično kao i drugi razvojni dionici, većina anketiranih osoba u sve četiri pelješke općine (73% odgovora) smatra da će izgradnja Pelješkog mosta znatno povećati promet ne samo na potezu od Brijeste prema Dubrovniku (trasa nove pelješke brze ceste), već i na potezu od Brijeste prema Orebiću cestom D414 (64% odgovora). Iako će to rezultirati povećanjem prometne gužve (65% odgovora), anketirani žitelji Pelješca ne smatraju da će im povećanje buke smanjiti kvalitetu života u odnosu na današnje stanje (62% odgovora). Isto tako, većina anketiranih osoba dijeli stav da će se sigurnost na pelješkim prometnicama nakon izgradnje mosta i spojnih cesta povećati u odnosu na današnje stanje (63% odgovora).

Povećanje prometa na glavnim pelješkim cestama, smatraju anketirane osobe, izazvat će i rast broja osoba, odnosno povećanje gužvi na najatraktivnijim pelješkim plažama (76% odgovora). To će stvoriti dodatne probleme s parking prostorom, ne samo uz plaže (67% odgovora). Konačno, najveći broj anketiranih osoba smatra da će povećanje prometne opterećenosti peljeških cesta biti trajnog karaktera (57% odgovora).

Sve u svemu, iako većina ispitanika smatra da puštanje u pogon Pelješkog mosta neće rezultirati ukidanjem trajektne linije Trpanj – Ploče (58% odgovora) može se konstatirati da se i nasumično odabrani žitelji Pelješca slažu se s konstatacijom da će izgradnja Pelješkog mosta donekle pogoršati ključne prometne indikatore turističke održivosti poluotoka.

Što se tiče utjecaja izgradnje Pelješkog mosta na infrastrukturne indikatore turističke održivosti, a ponajviše uslijed činjenice da kvaliteta nekih od vitalnih infrastrukturnih sustava već danas nisu na zadovoljavajućoj razini, anketirane su osobe osobito istaknule činjenicu da će se, zbog izgradnje Pelješkog mosta i povećanja intenziteta (gospodarskog i turističkog) prometa, povećati pritisak na sustav zbrinjavanja otpada (79% odgovora) kao i na sustav otpadne odvodnje (75% odgovora).

7.6. Zaključna razmatranja

Na temelju detaljnog sagledavanja stavova različitih lokalnih dionika (turističkog) razvoja o potencijalnim učincima izgradnje Pelješkog mosta na budući/željeni model turističkog razvoja poluotoka, može se zaključiti da nema većih neusuglašenosti u stavovima različitih interesnih grupa. Pritom sve interesne skupine, uz manje razlike u promišljanjima, a usprkos očekivanim pogoršanjima nekih od indikatora turističke održivosti, osobito u domeni prometa, smatraju da će izgradnja mosta donijeti pelješkom turizmu više koristi nego štete. To time prije ako se turističkim razvojem na lokalnoj razini upravlja na sustavan način i sukladno željenoj viziji.

8. EKSPERTNA PROCJENA UČINAKA IZGRADNJE MOSTA NA INTENZITET PROMETA I RAST TURISTIČKE POTRAŽNJE

Procjenu učinaka izgradnje Pelješkog mosta na intenzitet odvijanja prometa na ključnim pelješkim prometnicama valja sagledavati ponajviše u kontekstu rekonstrukcije/dogradnje postojeće cestovne mreže poluotoka koje predstavljaju logičnu funkcionalnu cjelinu sa samim mostom te, s tim povezanim, očekivanim preusmjeravanjem (dijela) cestovnog prometa u neposrednom okruženju³¹.

S druge strane, u procjeni učinaka izgradnje Pelješkog mosta na kretanje turističke potražnje potrebno je krenuti od općih značajki postojeće prometne situacije i prometnog intenziteta te ih, potom, usporediti s očekivanim, dodatno induciranim, intenzitetom prometa na glavnim prometnicama Pelješa nakon završetka cijelog zahvata.

8.1. Značajke prometne situacije prije izgradnje Pelješkog mosta

8.1.1. Logika odvijanja prometa na Pelješcu

Dosadašnje značajke i/ili intenzitet prometa na cestama poluotoka Pelješa rezultat je specifične postojeće prometne situacije u neposrednom okruženju. Samim tim, može se reći i da je današnja logika/prevladavajući način odvijanja prometa na pelješkim cestama najvećim dijelom posljedica činjenice da poluotok Pelješac ostvaruje kontakte s ostalim dijelovima Hrvatske na jedan od dva načina: (i) preko ceste D414, kao prometnim rješenjem primarne važnosti, odnosno (ii) trajektnom vezom Trpanj – Ploče, kao prometnim rješenjem sekundarne važnosti.

Državna cesta D414, na potezu Orebić (trajektna luka) - Ston - Zaton Doli, smjerom zapad – istok, povezuje sva važnija naselja na poluotoku, osim Trpnja. Zbog toga se često popularno naziva i Pelješkom magistralom. U mjestu Zaton Doli cesta D414 priključuje se na cestu D-8 (Jadranska magistrala), koja vodi prema Pločama (i spoju na A-1/Dalmatinu), odnosno prema Dubrovniku. Drugim riječima, cesta D414 služi kao glavna poveznica poluotoka Pelješa (ali i Korčule i Mljeta³²) sa županijskim sjedištem Dubrovnikom i sjeverno-zapadnim dijelom Hrvatske.

Sekundarnu prometnu poveznicu poluotoka Pelješa s kopnom čini trajektna linija Trpanj - Ploče do koje, od ceste D414, vodi spojna cesta D415 Donja Banda - Trajektna luka Trpanj. Preko ove trajektne linije ostvaruju se veze zapadnog dijela poluotoka Pelješa (i istočnog dijela otoka Korčule) s Pločama, odnosno s autocestom A-1/'Dalmatina' koja vodi prema Splitu i Zagrebu te drugim europskim zemljama.

Na temelju prethodnih konstatacija proizlazi da se najveći dio prometa vozila prema Dubrovniku/Pločama, kako s poluotoka Pelješa, tako i otoka Korčule i Mljeta, ostvaruje cestom D414 preko Stona. Istodobno, preko trajektne veze Trpanj - Ploče odvija se znatno manji dio ukupnog godišnjeg prometa vozila i to uglavnom žitelja koji obitavaju u zapadnom dijelu poluotoka Pelješa (općine Orebić i Trpanj), odnosno u istočnom dijelu otoka Korčula

³¹ U odnosu na današnje stanje.

³² Na cestu D414 nadovezuje se i cesta D416 Prapratno - trajektna luka Prapratno prema Mljetu.

(grad Korčula i općina Lumbarda), pri čemu je riječ, uglavnom, o putovanjima prema Splitu i drugim odredištima u sjeverozapadnim dijelovima Hrvatske.

8.1.2. Postojeći intenzitet prometa na pelješkim cestama³³

Usporede li se podaci za 2012. i 2017. godinu o prosječnom godišnjem i prosječnom ljetnom dnevnom prometu na brojačkom mjestu Zamaslina kod Stona na cesti D414 s prometom na trajektnim linijama za Korčulu i Mljet (Tablica 8.1.2.1.), proizlazi da se samo oko 10 - 15% prometa vozila u smjeru zapada odnosi na tranzit prema otocima Korčuli i Mljetu, dok se preostalih 85 - 90% prometa vozila odnosi na lokalni, gospodarski i/ili s turizmom povezani promet prema različitim pelješkim naseljima³⁴.

Tablica 8.1.2.1.: 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: Brojenje prometa na cestama RH godine 2017., Hrvatske ceste, Zagreb 2018. i procjena autora (za lokacije Komarna i Janjina).

³³ Valja upozoriti da je brojenje prometa podložno posebnim prometnim okolnostima te da se nužno ne poklapa sa stvarnom količinom prometa. Do razlika može doći uslijed načina brojenja, budući da se na nekim brojačkim mjestima brojenje vrši samo povremeno, a na ostalim mjestima neprekidno. To potvrđuju, primjerice, podaci o prometu na brojačkom mjestu Putniković, koje je 2017. godine iskazivalo manji promet nego 2012. godine, a za što nema prometne logike s obzirom na veći promet u 2017. godini na svim ostalim brojačkim mjestima Pelješca.

³⁴ Naime, tijekom 2012. godine, promet vozila na trajektnoj liniji Orebić – Dominče (za otok Korčulu), umanjen za promet na vezi Trpanj – Ploče, iznosio je 14,3% prosječnog godišnjeg i 13,0% prosječnog ljetnog dnevnog prometa brojačkog mjesta Zamaslina, a na vezi Prapratna - Sobra 3,9% prosječnog godišnjeg i 5,2% prosječnog ljetnog dnevnog prometa Zamasline. S druge strane, tijekom 2017. godine promet vozila na trajektnoj liniji Orebić – Dominče, umanjen za promet na trajektnoj liniji Trpanj – Ploče, smanjio se na 10,0% prosječnog godišnjeg i 7,9% prosječnog ljetnog dnevnog prometa brojačkog mjesta Zamaslina, dok se promet na trajektnoj liniji Prapratna - Sobra povećao na 5,2% godišnjeg i 6,6% prosječnog ljetnog dnevnog prometa Zamasline.

Usporede li se, s druge strane, prosječni godišnji i prosječni ljetni dnevni promet na brojačkom mjestu Golubinica u Donjoj Bandi s prometom na trajektnoj liniji Orebić - Dominče (za otok Korčulu), proizlazi da oko dvije trećine ukupnog prometa vozila koja iz smjera Orebića idu prema istoku poluotoka otpada na Pelješac, a oko trećina na otok Korčulu³⁵. Sažimajući podatke o prometnim kretanjima na Pelješcu u smjeru Stona s onima u smjeru Trpnja/Ploča, 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 Prapratna - 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 smanjio³⁶.

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. Iz toga proizlazi da se više od polovice prometa na toj cesti odnosi na promet od Trpnja prema Orebiću te ostalim mjestima na poluotoku i obratno.

Konačno, usporedi li se promet brojačkog mjesta Zamaslina na cesti D414 s prometom na brojačkom mjestu Zaton Doli, zapadno od odvojka za Pelješac, i brojačkom mjestu Doli, istočno od odvojka za Pelješac na cesti D-8, vidljivo je i 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 koje je, u godišnjem prosjeku, tijekom 2017. godine prošlo kroz Zamaslinu, oko 600 ih produžuje prema Dubrovniku, a više od 1.300 prema Neumu. Ljeti je ta razlika još i znatno veća, jer prema Dubrovniku produžuje manje od 1.400 vozila, a prema Neumu više od 2.700. Iz toga, nadalje, proizlazi i zaključak da se i danas veći dio prometa na relaciji Korčula – Orebić – Ploče odvija preko Stona i Neuma, a manji dio preko trajektne veze Trpanj – Ploče.

Za prometnice na poluotoku Pelješcu znakovit je i visok udio prometa osobnih vozila i motocikala, odnosno razmjerno mali udio teretnog prometa. Tijekom godine udio osobnih vozila i motocikala na svim je pelješkim prometnicama uključujući i trajektne veze prema Mljetu i Korčuli bio veći od 80%, a ljeti i iznad 85%, što znači da se velikim dijelom odnosi na turistička kretanja. To osobito potvrđuje razlika u udjelu osobnih vozila i motocikala na trajektnoj liniji Ploče - Trpanj, koja je jedina od svih prometnica na Pelješcu i njegovim

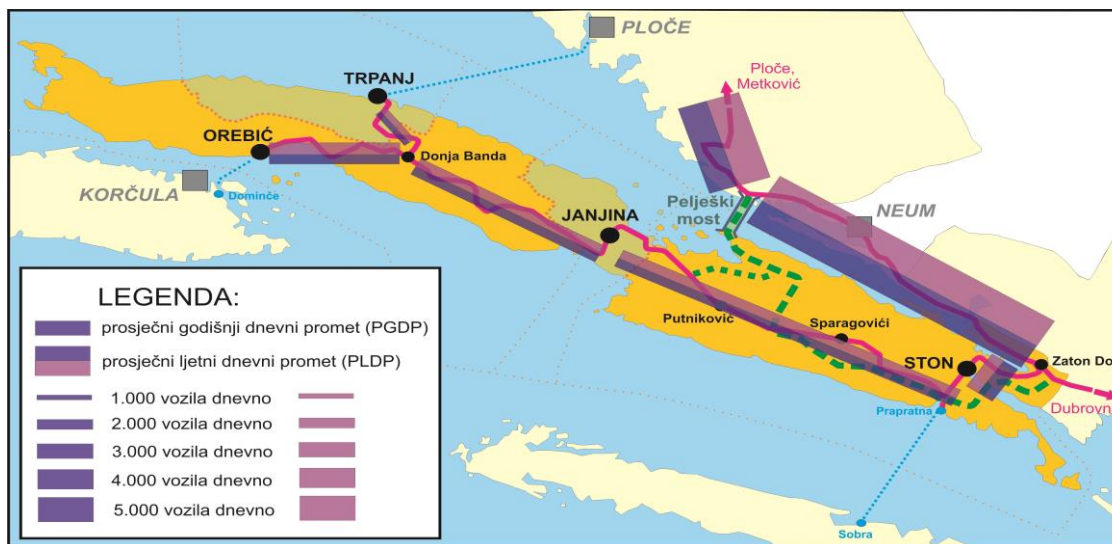
³⁵ Naime, tijekom 2012. godine promet vozila na trajektnoj liniji Orebić - Dominče dostigao je 31,8% prosječnog godišnjeg i 32,8% prosječnog ljetnog dnevnog prometa brojačkog mjesta Golubinica. Vrlo je slična bila i situacija u 2017. godini kad je promet vozila na trajektnoj liniji Orebić - Dominče iznosio 35,6% prosječnog godišnjeg i 33,0% prosječnog ljetnog dnevnog prometa brojačkog mjesta Golubinica.

³⁶ Uzme li se u obzir da je uslijed ukidanja trajektne linije Korčula - Drvenik 2014. godine promet s otoka Korčule prema kopnu dodatno preusmjeren na vezu Orebić - Dominče, a što potvrđuje i udvostručenje prometa na trajektnoj liniji Trpanj - Ploče između 2012. i 2017. godine, proizlazi da je porast tranzitnog prometa prema Mljetu u odnosu na Korčulu još i veći.

vezama s kopnom tijekom godine imala udio osobnih vozila i motocikala manji od 80%, ali je taj udio ljeti iznosio visokih 87% kao i kod ostalih prometnica na Pelješcu.

Detaljniji prikaz intenziteta prometa na najvažnijim cestama poluotoka Pelješa i njemu pristupnim cestama prikazan je na Slici 8.1.2.2.

Slika 8.1.2.2: Intenzitet prometa vozila na Pelješcu i pristupnim cestama, 2017.



Autor karte: Dr. sc. Zoran Klarić

8.2. Značajke prometne situacije nakon izgradnje Pelješkog mosta

Nakon dovršetka izgradnje Pelješkog mosta i spojnih cesta³⁷, za očekivati je da će se postojeći intenzitet i dinamika cestovnog prometa na Pelješcu značajno izmijeniti u odnosu na današnje stanje. To će biti rezultat ponajviše premještanja ceste D-8 (Jadranska magistrala) s trase preko Neuma na trasu preko Stona, čime će se izbjeći dvostruki prijelaz državne granice između Hrvatske i BiH, odnosno izgradnje nove brze pelješke ceste³⁸ koja bi

³⁷ Od mosta do državne ceste D414 (čvor Zaradeže, na području Dančanje blizu mjesta Sparagovići), te od državne ceste D414 (čvora Zaradeže) do mjesta Doli kao izlaznoj točki s poluotoka Pelješa.

³⁸ Nakon prelaska mosta na pelješkoj strani, nakon prolaska kraj planiranog odmorišta Blaca, dolazi se na trasu nove brze pelješke ceste. Njezina je prva dionica Duboka - Sparagovići. Riječ je o 12 kilometara dugoj, građevinski izuzetno zahtjevnoj dionici na kojoj će se, nakon prva dva i pol kilometra, nalaziti tunel Kamenice dužine 499 metara. Potom slijedi vijadukt Doli dužine 156 metara pa most Dumanja Jaruga 1 dugačak 488 metara. Nakon njega će se naići na 80 metara dugačak most Dumanja Jaruga 2. Na 11. kilometru dionice Duboka - Sparagovići nalaziti će se tunel Debeli Brijeg dužine 2.467 m. Takoreći odmah po izlasku iz tunela putnici će naići na čvor Zaradeže u kojem počinje dionica Šparagovići - Doli dužine 18,1 kilometar. Prvih šest kilometara dionice Sparagovići - Doli prolazi nenaseljenim i neobrađenim područjem, a dalje prolazi krajolikom kojim dominiraju vinogradi. Na devetom kilometru ove dionice gradit će se vijadukt Prapratno dugačak 215 metara. Odmah je iza njega bit će smješten istoimeni čvor koji će povezivati novu i postojeću prometnicu (D416) koja vodi prema trajektnoj luci Prapratno. U čvoru Prapratno započinje i obilaznica Stona dužine 8 kilometara, koja je najzahtjevniji dio ove dionice. Na obilaznici je potrebno probiti dva tunela - Polakovica dužine 1.265 i Supavo dužine 1.320 metara, a između njih izgraditi most Ston dužine 485 metara, koji će premostiti stonski kanal. Sam most nalaziti će se na oko 800 metara od solane Ston i njime će se s poluotoka sići na kopno.

trebala preuzeti najveći dio tranzita od Pelješkog mosta prema Stonu te dalje, prema Dubrovniku. Drugim riječima, nova brza cesta preko Pelješca, a koju valja promatrati kao sastavni dio cjelovitog projekta izgradnje Pelješkog mosta, uvelike će umanjiti značaj danas glavne pelješke ceste D414, osobito na relaciji od Janjine prema Stonu. Samim tim, izgradnja Pelješkog mosta imat će bitno različit utjecaj na intenzitet dinamiku odvijanja prometa u istočnom dijelu poluotoka (od čvorišta Zaradeže/Sparagovići prema Stonu) od njegovog intenziteta i dinamike na središnjem i zapadnom dijelu (od čvorišta Zaradeže/Sparagovići prema Janjini, Orebiću i Trpnju).

Iz podataka sadržanih u Tablici 8.2.1. proizlazi da bi nakon izgradnje Pelješkog mosta s pristupnim cestama trajanje prijevoznog puta od svih naselja na poluotoku Pelješcu do Ploča i priključka na autocestu A-1/Dalmatinu trebalo biti kraće preko Pelješkog mosta, nego uz korištenje trajektne veze Trpanj - Ploče. Naime, pod pretpostavkom da nema čekanja za ukrcaj na trajekt, put od Janjine do priključka na Dalmatincu (čvor Čeveljuša kod Ploča) trebao bi preko Pelješkog mosta biti kraći za 46 minuta, a od Orebića za 19 minuta. Čak i u slučaju Trpnja, put preko mosta bio bi kraći za 5 minuta. Za Ston je prijevozni put do Ploča znatno kraći preko Neuma nego uz korištenje trajektne linije Trpanj - Ploče, ali će i u njegovom slučaju zbog izgradnje Pelješkog mosta doći do skraćanja puta prema Pločama za oko 5 minuta, a u slučaju čekanja na prijelaz državne granice i više.

Tablica 8.2.1.: Duljina prijevoznog puta od Ploča (čvor Čeveljuša na A-1) do općinskih sjedišta na Pelješcu, u kilometrima i minutama

Relacija	Ston	Janjina	Trpanj	Orebić
Preko Neuma (bez čekanja na granici Hrvatske i BiH)	57 km	83 km	109 km	116 km
	46 min	1h 9 min	1h 33 min	1h 39 min
Preko trajektne veze Trpanj - Ploče (bez udaljenosti morem i čekanja na trajekt)	54 km	25 km	2 km	22 km
	1h 55 min	1h 28 min	1h 8 min	1h 28 min
Preko Pelješkog mosta (bez izgradnje spojne ceste Brijesta - Dubrava)	51 km	53 km	75 km	81 km
	41 min	42 min	1h 3 min	1h 9 min
Preko Pelješkog mosta (uz izgradnju spojne ceste Brijesta - Dubrava)	51 km	44 km	66 km	72 km
	41 min	35 min	56 min	1h 2 min

Izvor: <https://map.hak.hr> i procjena autora na temelju duljine novih cesta i njihovih značajki

Ukoliko bi se izgradila i brza cesta od čvora Brijesta do trajektne luke Perna koja je planirana i uključuje obilaznice Janjine, Pijavičino-Potomje i Kapetani-Orebić i za koju Hrvatske ceste upravo izrađuju studiju izvedivosti, prijevozni put preko Pelješkog mosta do općinskih središta Janjina, Trpanj i Orebić skratio bi se za dodatnih 7 minuta. Osim što će to izmještanje prometnih tokova dovesti do značajnog povećanja tranzitnog prometa na relaciji od Brijeste do spoja Pelješca s kopnom kod Zaton Dola, zbog preusmjeravanja dijela prometa s trajektne linije Trpanj - Ploče na vezu preko Pelješkog mosta, za očekivati je i (inducirano) povećanje prometa na cesti D414 od Donje Bande do čvorišta Brijesta odnosno Zaradeže/Sparagovići.

Nadalje, izgradnja Pelješkog mosta dovest će i do skraćanja prijevoznog puta od Ploča do većine naselja na poluotoku Pelješcu za 35 do 40 kilometara. Ipak, prijevozni put cestom od Ploča do većine naselja na zapadnom dijelu poluotoka Pelješca ostat će i dalje kraći uz korištenje trajektne linije Trpanj - Ploče. U slučaju većine naselja na području općine Orebić radi se o šezdesetak kilometara, a u slučaju općine Trpanj o sedamdesetak kilometara duljoj vožnji cestom preko Pelješkog mosta nego uz korištenje trajekta. Ukoliko bi se izgradila brza

cesta Brijesta - trajektna luka Perna prijevozni put bi se smanjio za dodatnih desetak kilometara.

Iako se na temelju prethodnih saznanja može zaključiti da bi dio vozača koji iz zapadnog dijela poluotoka Pelješca i otoka Korčule putuju prema Pločama mogao i dalje koristiti trajektnu liniju Trpanj - Ploče, za očekivati je da će doći do značajnog smanjenja potražnje za istom ponajviše uslijed činjenice da će komunikacija cestom preko Pelješkog mosta, za većinu stanovnika Pelješca³⁹ biti znatno bolja opcija zbog relativno rijetkih polazaka trajekta, čekanjima na ukrcaj i visokim dodatnim troškovima za korištenje trajekta. Da li će trajektna linija Trpanj - Ploče i nakon izgradnje Pelješkog mosta ostati u funkciji ovisit će ponajviše o njenoj financijskoj isplativosti/novoj razini prometne potražnje, ali i o kvaliteti/uvjerljivosti lobiranja općina Trpanj i Orebić s obzirom na potrebe domicilnog stanovništva za redovitim odlascima u Ploče, posebice kada je riječ o djeci koja se tamo školuju, odnosno starijim osobama koje tamo odlaze liječniku.

S obzirom na navedeno može se zaključiti da će izgradnja Pelješkog mosta s pristupnim cestama dovesti do velikog povećanja kako redovitog (lokalnog i gospodarskog), tako i turističkog cestovnog prometa osobito na relaciji Brijesta - Ston – Doli, ali i na D414 od čvora Zaradeže/Sparagovići prema Orebiću, odnosno na relaciji Brijesta - Janjina - Donja Banda – TL Perna. Jedini dio osnovne cestovne mreže na Pelješcu gdje se može očekivati pad prometa je cesta D-415 od Donje Bande do Trpnja uslijed očekivanog smanjenja prometa na trajektnoj liniji Trpanj - Ploče.

8.3. Procjena povećanja prometa izazvanog izgradnjom mosta

U odnosu na registrirani prosječni godišnji i prosječni ljetni dnevni promet na cestama poluotoka Pelješca tijekom 2012. i 2017. godine te očekivanog preusmjeravanja (dijela) prometa nakon puštanja u promet Pelješkog mosta i pristupnih cesta, može se zaključiti da će doći do porasta prometa vozila na gotovo svim cestama na poluotoku. Pritom daleko najveći porast prometa valja očekivati na potezu od Brijeste do Zatona Doli po novoj trasi brze pelješke ceste, osobito na dijelu od Brijeste do čvora Zaradeže/Sparagovići paralelno uz lokalnu cestu L69030, na kojoj je trenutno intenzitet prometa sasvim neznatan. Na cesti D414 od Brijeste odnosno čvora Zaradeže prema Janjini, Orebiću i TL Perna valja očekivati umjereni porast prometa, dok bi nešto manji porast trebalo očekivati na svim lokalnim cestama.

Jedina cesta na Pelješcu na kojoj se može očekivati pad ukupnog prometa je cesta D415 od Donje Bande do Trpnja, a povezano sa očekivanim smanjivanjem prometa na trajektnoj liniji Trpanj - Ploče. Ipak, taj pad ne bi trebao biti velik. Razloge za to valja tražiti ne samo u činjenici da se i do sada tek nešto više od trećine prometa na cesti Donja Banda - Trpanj odnosilo na korisnike trajekta, već i očekivanom povećanju broja vozila iz područja općine Trpanj koji će za dolazak na kopno radije koristiti Pelješki most nego trajekt (osobito ako se broj linija smanji u odnosu na današnje stanje).

Iako je nezahvalno prognozirati intenzitet očekivanog prometnog povećanja, čini se razumnim pretpostaviti da će se nakon puštanja u promet Pelješkog mosta s pristupnim cestama te brze Pelješke ceste (čvor Brijesta – TL Perna), ponajviše zbog povećanja komfora

³⁹ To se posebice odnosi na područje općine Janjina i zapadni dio općine Ston, gdje će se prijevozni put do Ploča i Metkovića skratiti s više od sata na manje od 40 minuta.

i skraćivanja putovanja, oko 80% današnjeg prometa iz smjera Delte Neretve prema Dubrovniku, neovisno je li riječ o prosječnom godišnjem ili prosječnom dnevnom prometu, odvijati preko Pelješca, dok će se oko 20% nastaviti odvijati preko Neuma⁴⁰. Samim tim, a imajući u vidu i činjenicu da će izgradnja Pelješkog mosta povećati i dostupnost otoka Mljeta, može se očekivati da će prosječni dnevni godišnji promet na dionici Brijesta - Ston - Zaton Doli iznositi oko 5.000 vozila, a prosječni ljetni promet blizu 11.000 vozila. Drugim riječima, valja očekivati da će se na relaciji Ston - čvor Zaradeže raditi o povećanju broja vozila u odnosu na sadašnji promet od oko tri puta i to kako ljeti, tako i u godišnjem prosjeku. Taj bi porast, osobito u prvim godinama nakon puštanja mosta u pogon mogao biti i veći radi povećanog interesa za sam most, dok bi se kasnije mogao malo i smanjiti, jer će cestovna udaljenost od Komarne do Zatona Doli i dalje ostati tri kilometra kraća preko Neuma nego preko Pelješkog mosta. Isto tako, treba imati u vidu i da će se zbog smanjene količine vozila na staroj trasi preko Neuma prelazak granice znatno skratiti, posebice u ljetnim mjesecima, a za očekivati je i da će dio vozača, osobito u mjesecima izvan glavne turističke sezone, i dalje ciljano prolaziti kroz Neum radi korištenja njegovih, cjenovno povoljnih, trgovačkih i ugostiteljskih usluga.

S druge strane, na trasi brze Pelješke ceste koja dijelom prolazi trasom D414, od čvora Zaradeže/Sparagovići, odnosno Brijeste, prema Orebiću trebalo bi doći do umjerenog povećanja prometa i to ponajviše kao rezultat preusmjerenja znatnog dijela prometa iz zapadnog dijela poluotoka Pelješca i istočnog dijela otoka Korčule na Pelješki most, umjesto korištenja trajektne linije Trpanj – Ploče. Isto tako, valja ukazati na činjenicu da će povećanje prometa duž ceste D414 odnosno brzom Pelješkom cestom biti jače izraženo na potezu Brijeste do Janjine. Naime, kao rezultat značajnog povećanja dostupnosti ovih prostora iz pravca Delte Neretve i u nastavku koridorom Vc prema Mostaru i Sarajevu, na ovom potezu valja očekivati pojačani pritisak jednodnevnih izletnika/kupača iz BiH. To se posebice odnosi na naselja Žuljana i Sreser, ali i ostale atraktivne plaže na području općina Ston i Janjina budući da će ove plaže većini žitelja BiH koji dolaze na Jadran preko koridora Vc, postati znatno interesantnije od velikog broja plaža Makarske rivijere⁴¹.

U cilju ilustracije dosega ovih promjena, odnosno povećanja dostupnosti peljeških plaža u odnosu na one na Makarskoj rivijeri, izračunata je udaljenost u kilometrima i minutama od Čapljine u Bosni i Hercegovini na koridoru Vc do odabranih plažnih lokaliteta na poluotoku Pelješcu i Makarskoj rivijeri. Čapljina je odabrana iz razloga jer čini ključnu prometnu točku u dolini Neretve u kojoj se promet prema moru razdvaja u dva smjera: (i) prema autocesti A-1/'Dalmatini' preko čvora Međugorje, kuda ide i najpovoljnija veza prema Makarskoj i zapadnom dijelu Makarske rivijere, te (ii) prema Metkoviću dolinom Neretve, kuda idu najpovoljnije veze prema Pelješcu i istočnom dijelu Makarske rivijere.

U skladu s izračunom (Tablica 8.3.1.), a uvažavajući sadašnje prometne uvjete, do Gradca kao Čapljini najbližeg odredišta na Makarskoj rivijeri, ima nešto manje od 50 kilometara (ili oko 50 minuta vožnje), dok do Makarske ima oko 80 kilometara (odnosno oko sat i deset minuta vožnje). Istodobno do najbliže atraktivne pelješke plaže u Prapratnoj kod Stona ima 70 kilometara (te nešto više od sat vožnje, pod pretpostavkom da nema dodatnih čekanja

⁴⁰ Do sličnih zaključaka došli su i autori studije "Ekonomski, prometni i demografski učinci izgradnje pelješkog mosta na gravitacijsko i šire područje (separat – prometni dio), FPZ, Zagreb, 2008.

⁴¹ To se, međutim, ne odnosi na plaže na otocima Mljet i Korčula koje su ipak previše udaljene za jednodnevnu vikend posjetu.

prilikom dvostrukog prijelaza državne granice kod Neuma). Do Žuljane i Sresera ima više od 90 kilometara (tj. oko sat i pol vožnje, također pod pretpostavkom da se ne čeka na prijelaz granice), a do najbliže plaže Mokalo na Orebičkoj rivijeri oko 120 kilometara (odnosno nešto manje od dva sata vožnje).

Tablica 8.3.1.: Duljina prijevoznog puta od Čapljine (BiH) do odabranih plaža na poluotoku Pelješcu i Makarskoj rivijeri, u kilometrima i minutama

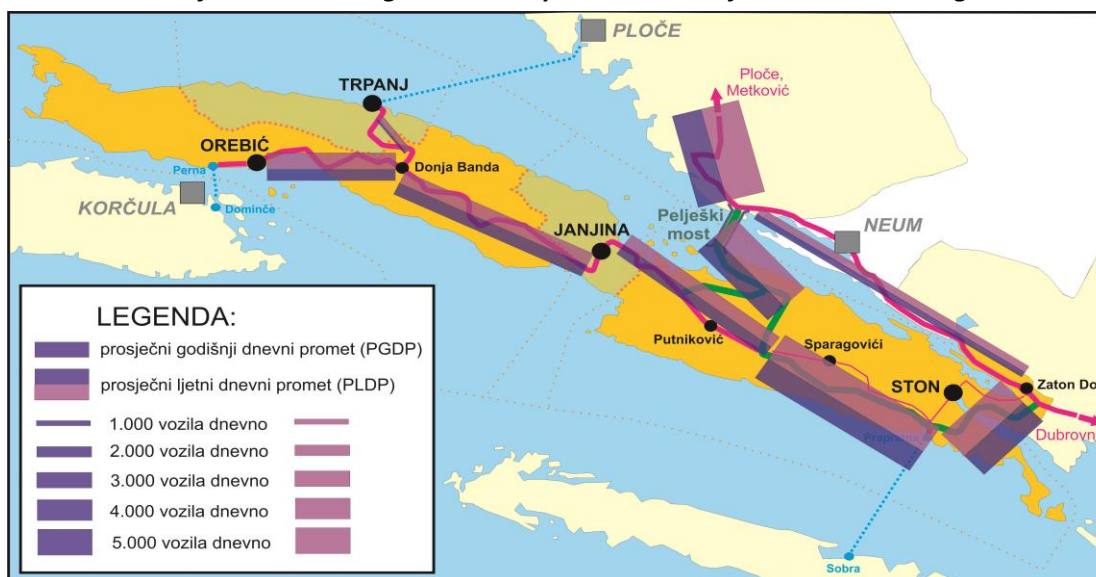
	Prapratna	Žuljana	Sreser	Mokalo	Gradac	Makarska
Preko Neuma (bez čekanja na granici Hrvatske i BiH)	67 km 1h 04 min	90 km 1h 26 min	96 km 1h 31 min	117 km 1 h 48 min	48 km 48 min	81 km 1h 13 min
Preko Pelješkog mosta (bez izgradnje spojne ceste Brijesta - Dubrava)	64 km 59 min	49 km 41 min	56 km 45 min	75 km 1 h 03 min	...	...
Preko Pelješkog mosta (uz izgradnju spojne ceste Brijesta - Dubrava)	64 km 59 min	40 km 34 min	47 km 38 min	66 km 55 min	...	...

Izvor: <https://map.hak.hr> i procjena autora na temelju duljine novih cesta i njihovih značajki

Što se tiče očekivanog rasta izletničkog/vikend prometa kupaca na cesti D414 od Janjine prema Orebiću, pritisak za plažnim prostorima općina Orebić i Trpanj bit će ipak znatno manji, osobito dok se/ako se većina plaža na području općina Janjina i Ston popuni/prepuni. Uzimajući u obzir sve navedene konstatacije, procjenjuje se da bi na cijelom potezu ceste D414 od čvora Sparagovići/Zaradeže prema Orebiću valjalo računati na povećanje prometa od oko 30-ak% u odnosu na današnje stanje. Pritom bi na potezu od čvora Sparagovići/Zaradeže do Janjine, to povećanje bilo oko 40-ak%, dok bi na potezu od Janjine prema Orebiću ono iznosilo oko 20 - 25% u odnosu na današnje stanje.

Detaljniji uvid u očekivani intenzitet odvijanja prometa na glavnim pelješkim prometnicama nakon izgradnje/puštanja u pogon Pelješkog mosta pružaju Slika 8.3.2. i Tablica 8.3.3.

Slika 8.3.2: Procjena očekivanog intenziteta prometa na Pelješcu nakon 2022. godine



Autor karte: Dr. sc. Zoran Klarić

Tablica 8.3.3.: Procjena prosječnog godišnjeg i prosječnog ljetnog dnevnog prometa na prometnicama poluotoka Pelješca i pristupa Pelješkom mostu 2022. godine

Broj ceste	Brojačko mjesto / lokacija	PGDP	PLDP
D-8	Komarna (zapadno od Pelješkog mosta)	5.300	12.300
(bivša D-8)	Klek	1.100	2.500
(nova D-8)	Brijesta (južni prilaz Pelješkom mostu)	4.200	9.800
(nova D-8 / prije D-414)	Sparagovići (obilaznica)	4.700	10.500
(nova D-8 / prije D-414)	Ston (obilaznica)	5.100	10.800
D-8	Doli (istočno od skretanja za Neum)	6.100	12.700
D-414	Janjina	2.500	5.200
D-414	Golubinica / Donja Banda	2.200	5.300
D-415	Košarni Do / Donja Banda	400	1.400

Izvori: Brojenje prometa na cestama RH, Hrvatske ceste, Zagreb, 2013. i 2018. te procjena autora

8.4. Očekivane implikacije izgradnje mosta na pelješki turizam

Izgradnja Pelješkog mosta u određenoj će se mjeri, kako neposredno, tako i posredno, odraziti i na dosadašnju dinamiku turističkog prometa na poluotoku. Naime, iako će, zbog skraćivanja putovanja i izbjegavanja dvostrukog prijelaza državne granice kod Neuma, cijeli poluotok Pelješac, ali i susjedni otoci Mljet i Korčula postati nešto privlačniji boravišnim turistima nego je to danas slučaj, za očekivati je da će izgradnja Pelješkog mosta inducirati ponajviše osjetno povećanje interesa jednodnevnih (vikend kupališnih) posjetitelja iz smjera Delte Neretve i susjedne Bosne i Hercegovine kojima će središnji dio poluotoka postati dostupniji nego veći dio Makarske rivijere, dok će se izgradnja mosta u znatno manjoj mjeri odraziti na rast potražnje boravišnih turista.

Manji utjecaj izgradnje mosta na potražnju boravišnih turista valja objašnjavati ponajviše činjenicom da će Pelješac, osobito u odnosu na neka druga mjesta provođenja odmora na Jadranu, uvijek biti relativno udaljenija i teže dostupnija destinacija. Konstataciju o relativno malom utjecaju izgradnje Pelješkog mosta na povećavanje broja boravišnih turista dodatno potkrepljuje i činjenica da su mogućnosti rasta novih (kolektivnih) smještajnih kapaciteta na cijelom poluotoku, a osobito na području u neposrednoj blizini mosta prilično ograničene kako zbog (pametno) planiranih turističko-razvojnih zona (i potrebe zaštite marikulture u Malostonskom zaljevu), tako i zbog relativno složenih imovinsko-vlasničkih odnosa, odnosno relativno male mogućnosti formiranja novih građevnih zona veće površine. Tome valja dodati i izuzetno važnu činjenicu da, sukladno promišljanjima o poželjnom smjeru turističkog razvoja poluotoka (vidjeti poglavlje 5 ovog dokumenta), njegovi žitelji/razvojni dionici ne žele nikakav dramatični iskorak prema turističkoj masovnosti te će se oduprijeti takvom razvojnom scenariju. Uslijed svega navedenog, može se očekivati da će se rast boravišnog turizma u svim općinama/naseljima Pelješca odvijati približno dosadašnjoj dinamici, odnosno dinamikom koja će karakterizirati buduća turistička kretanja na hrvatskom dijelu Jadrana.

Za razliku od njegovog očekivanog utjecaja na kretanje broja boravišnih turista (stacionarna potražnja), više je nego izvjesno da će se izgradnja Pelješkog mosta i spojnih cesta značajno odraziti ne samo na intenzitet prometa jednodnevnih kupaca, osobito iz smjera Delte Neretve, a dijelom i iz Dubrovačkog primorja, već i na jačanje potražnje individualnih

izletnika motiviranih drugim interesima kao što su, primjerice, kulturni spomenici, sportsko-adrenalinske aktivnosti i/ili eno-gastronomija. Naime, dolaskom na Pelješac preko Pelješkog mosta i vožnja istočnim dijelom poluotoka omogućit će bolje upoznavanje s kulturnim znamenitostima Stona i Malog Stona (zidine, uzgajališta školjki i solana), ali i s vinorodnim prostorima i podrumima Ponikava te uvalom Prapratna, koja će biti vidljiva s nove ceste.

Osim očekivanog povećanja individualnog izletničkog prometa, izgradnja Pelješkog mosta sigurno će utjecati i na povećanje broja organiziranih jednodnevnih izleta osobito iz smjera delte Neretve i Makarske rivijere, a što uključuje i izletnički promet prema otocima Korčuli i Mljetu. Rast izletničkog prometa može se očekivati i u obrnutom smjeru iz Orebića i Korčule prema Splitu, Mostaru, Međugorju i drugim atraktivnim kopnenim odredištima.

U kojoj će se mjeri izgradnja Pelješkog mosta odraziti na povećanje izletničkog turističkog prometa na poluotoku vrlo je nezahvalno procjenjivati jer je to povezano i s nizom drugih okolnosti, globalnog i/ili nacionalnog značaja, koje u ovoj fazi nije moguće predvidjeti. Naime, aktualna turistička kretanja u neposrednom okruženju svjedoče u prilog konstataciji da (laka) prometna dostupnost nije nužno presudan faktor koji generira rast turističke potražnje⁴². U okolnosti koje otežavaju prognoziranje rasta izletničkog prometa na Pelješcu svako valja uključiti i očekivano usporavanje recentne dinamike rasta turizma u većini destinacija (Jadranske) Hrvatske u idućim godinama, a s obzirom na ponovno jačanje potražnje za zemljama istočnog i južnog Sredozemlja.

Ipak, s obzirom da će puštanje u promet Pelješkog mosta s pristupnim cestama najviše doprinijeti poboljšanju prometne dostupnosti općine Janjina i zapadnog dijela općine Ston, za očekivati je da će turistička kretanja na području ove dvije općine biti najviše pod utjecajem izgradnje mosta. U tom smislu, a budući da općine Ston i Janjina u zadnje tri godine već iskazuju rast stacionarnog turističkog prometa po stopi od oko 8% prosječno godišnje, za očekivati je da će se taj trend u godinama do puštanja u promet mosta nešto smanjiti, a potom neznatno ubrzati.

U skladu s gore navedenim pretpostavkama, procjenjuje da bi u godini puštanja u promet mosta (2022. godina) broj noćenja u općini Janjina trebao kretati negdje na razini od oko 79,0 tisuća noćenja (35% više nego u 2018. godini). Nadalje, tri godine nakon otvaranja Pelješkog mosta, broj noćenja na području općine Janjina mogao bi se kretati na razini od oko 105 tisuća noćenja (ili 80% više od 2018. godine)⁴³. S obzirom na očekivani rast potražnje vikend kupaca na području Sresera i Drača porast izletničkog prometa trebao bi biti dvostruko veći u odnosu na današnje stanje.

Predvidiv broj noćenja u općini Ston u 2022. godini trebao bi se kretati negdje na razini od oko 205 tisuća noćenja (38% više nego u 2018. godini). Nadalje, tri godine nakon otvaranja Pelješkog mosta, broj noćenja na području općine Ston ne bi trebao premašiti brojku od oko

⁴² To zorno potvrđuje i aktualni veći porast turističkog prometa na otoku Mljetu, pa i na Lastovu u odnosu na otok Korčulu. Istodobno, u susjednoj Splitsko-dalmatinskoj županiji znatno je brži rast turističkog prometa na području grada Hvara od ostalih dijelova otoka.

⁴³ Imajući na umu relativno malen broj noćenja na ovom području, vrlo niski stupanj korištenja postojećih smještajnih kapaciteta, kao i činjenicu da se značajan broj stambenih jedinica (još uvijek) ne koristi u turističke svrhe, mišljenja smo da za takav rast stacionarnog turističkog prometa na području općine Janjina ne bi trebalo graditi nove smještajne objekte većeg kapaciteta.

260 tisuća noćenja (ili oko 75% više nego u 2018. godini)⁴⁴. S obzirom na potencijal Stona i njegovih zidina kao kulturno-turističkog izletničkog odredišta, ali i atraktivnosti plaža u Žuljani i Prapratnoj, porast izletničkog prometa trebao bi se povećati za oko dva do tri puta u odnosu na današnje stanje.

Neovisno o činjenici da će se izgradnjom mosta prometna dostupnost općine Orebić također značajno unaprijediti, inducirani učinci kako na stacionarni, tako i izletnički turistički promet trebali bi biti osjetno manji nego na području općina Janjina i Ston, dobrim dijelom i stoga što se većina turističkog prometa u općini Orebić odnosi na obalni pojas od Orebića do Vignja, a što je, od kopna, najudaljeniji dio općine. S obzirom da je dinamika rasta broja noćenja na području općine Orebić u posljednjim godinama nešto manja od one na području općina Ston i Janjina te se kreće na razini od oko 6% prosječno godišnje, a uzimajući u obzir ne samo očekivano usporavanje rasta međunarodne potražnje za hrvatskim morskim destinacijama, već i činjenicu da je riječ o dijelu Pelješca koji je već danas najbliže turističkoj saturaciji, procjenjuje se da bi se broj noćenja na području općine Orebić u 2022. godini mogao kretati približno oko 1.0 milijun noćenja (21% više nego u 2018. godini)⁴⁵. S druge strane, tri godine nakon otvaranja mosta, broj noćenja u općini Orebić mogao bi se kretati negdje na razini od oko 1,2 milijuna noćenja (ili 30-ak% više u odnosu na 2018. godinu). Kad je riječ o izletničkom prometu, a uzimajući u obzir ne samo postupno prelijevanje vikend kupaca od istoka prema zapadu poluotoka, već i rast potražnje za turizmom vina, očekivana dinamika rasta trebala bi biti nešto izraženija. Drugim riječima, u odnosu na sadašnje stanje, izletnička bi se potražnja mogla povećati za oko 40-ak%. Ukoliko se, u međuvremenu, realizira projekt izgradnje žičare na vrh Sveti Ilija, stvorili bi se uvjeti za još veći rast izletničkog prometa.

Iako bi općina Trpanj trebala imati najmanje koristi od izgradnje Pelješkog mosta, valja reći da će i u njenom slučaju doći do poboljšanja prometne dostupnosti s obzirom na činjenicu da je prijevozni put do Trpanja do Ploča preko Pelješkog mosta sedamdesetak kilometara cestom vremenski podjednak, ali sigurniji i cjenovno povoljniji od vožnje trajektom. Stoga značajna redukcija broja polazaka trajekta Trpanj - Ploče pa čak i njeno eventualno ukidanje ne bi trebali negativno utjecati na dosadašnju dinamiku turističkog prometa. Imajući u vidu da općina Trpanj u odnosu na ostale općine Pelješca ostvaruje najniže stope rasta turističkog prometa (4,5% u zadnje tri godine), procjenjuje se da bi i se na području ove općine u 2022. godini moglo ostvarivati oko 140 tisuća noćenja (povećanje od oko 19% u odnosu na 2018. godinu). S druge strane, tri godine nakon puštanja mosta u promet, broj noćenja na području ove općine mogao bi se kretati na razini od oko 155 tisuća noćenja (ili 30-ak% više nego u 2018. godini). Porast izletničkog prometa (vozilima) trebao bi biti znatno niži.

Neovisno o postojanju prilično velikog broja kvadrata turistički još uvijek nekorištenog stambenog prostora te znatnim mogućnostima povećanja stupnja korištenja postojećih smještajnih kapaciteta, gornje procjene očekivanog rasta turističkog prometa u sve četiri

⁴⁴ I na području općine Ston, iz istih razloga kao i u slučaju općine Janjina, očekivani rast stacionarnog turističkog prometa bit će moguće zbrinuti u već postojećim smještajnim kapacitetima odnosno bez potrebe izgradnje novih objekata kolektivnog smještaja.

⁴⁵ Pod pretpostavkom revitalizacije i kvalitativnog 'upgrade-a' već postojećih smještajnih kapaciteta u Perni, očekivani rast stacionarnog turističkog prometa na području općine Orebić također ne bi trebao zahtijevati izgradnju novih većih hotelskih objekata.

općine Pelješa, iako grube i okvirne, ukazuju na relativno ograničenu potrebu izgradnje novih smještajnih kapaciteta (osobito kolektivnih). Drugim riječima, a pod uvjetom da privatni kapital ipak nađe interesa za izgradnjom novih (kolektivnih) smještajnih kapaciteta, njihova dinamika rasta trebala bi biti osjetno manja od očekivanog rasta u broju noćenja.

8.5. Zaključne teze

Autonomno promišljanje ekspertnog tima Instituta za turizam o očekivanim utjecajima izgradnje Pelješkog mosta kako na intenzitet turističkog prometa, tako i na dugoročno poželjni model turističkog razvoja poluotoka⁴⁶ u velikoj se mjeri podudara s prikupljenim stavovima/mišljenja dionika turističkog razvoja Pelješa (Poglavlje 7. ovog dokumenta).

Isto tako, na temelju ekspertne procjene učinaka izgradnje Pelješkog mosta na značajke i dinamiku odvijanja turističkog prometa na poluotoku može se zaključiti da bi most trebao značajno doprinijeti jačanju turističke atraktivnosti osobito središnjeg i istočnog dijela poluotoka koji je rjeđe naseljen i turistički znatno manje razvijen/eksponiran od njegovog zapadnog dijela. Samim tim, izgradnja Pelješkog mosta trebala bi imati značajan pozitivan utjecaj na smanjivanje postojećih, još uvijek znatnih, razlika u stupnju ukupne gospodarske razvijenosti pojedinih peljeških općina.

⁴⁶ Riječ je o viziji turističkog razvoja kakvu zagovaraju različite interesne skupine Pelješa čija su mišljenja prikupljena za potrebe izrade ovog dokumenta.

9. EKSPERTNA PROCJENA UČINAKA IZGRADNJE MOSTA ZA RAZVOJNU ODRŽIVOST PELJEŠKOG TURIZMA

Kad je riječ o utjecaju Pelješkog mosta za pojedine indikatore turističke održivosti, valja naglasiti da je situacija u većini slučajeva slična u svim općinama poluotoka Pelješka. Ipak, prisutne su i određene razlike za pojedine skupine indikatora (Tablica 9.1.).

Tablica 9.1.: Utjecaj izgradnje Pelješkog mosta na indikatore turističke održivosti

Grupa indikatora	Indikator	Općina Orebić	Općina Trpanj	Općina Janjina	Općina Ston
Prostorno-ekološki indikatori	Duljina obale	😊	😊	😊	😊
	Plažni kapaciteti	😞	😊	😞	😞
	Kakvoća mora	😊	😊	😊	😊
	Zaštićena prirodna baština	😊	😊	😊	😊
	Izgrađenost	😊	😊	😞	😞
Komunalna infra-struktura	Opskrba električnom energijom	😊	😊	😊	😊
	Vodoopskrba	😊	😊	😊	😊
	Odvodnja otpadnih voda	😊	😊	😞	😞
	Zbrinjavanje otpada	😊	😊	😞	😞
Prometna infra-struktura	Cestovni promet (gužve)	😞	😊	😞	😊
	Promet u mirovanju (parkirališna mjesta)	😊	😊	😞	😞
	Pomorski (trajektni) promet	😊	😞		😊
Socio-kulturni indikatori	Starosna struktura	😊	😊	😊	😊
	Obrazovna struktura	😊	😊	😊	😊
	Broj stanovnika u odnosu na broj turista	😊	😊	😞	😞
	Broj ljudi koji živi od turizma	😊	😊	😊	😊
Političko-ekonomski indikatori	Stavovi lokalnog stanovništva o turizmu	😊	😊	😊	😊
	Politička podrška daljnjem razvoju turizma	😊	😊	😊	😊
	Izgradnja novih apartmanskih jedinica	😊	😊	😞	😞
	Kretanje cijena nekretnina	😊	😊	😊	😊

Legenda:



Bolje nego prije izgradnje mosta



Jednako kao prije izgradnje mosta



Lošije nego prije izgradnje mosta

Izvor: Institut za turizam, Zagreb

Što se tiče duljine obalne linije, izgradnja Pelješkog mosta neće se bitnije način odraziti na postojeće stanje stvari. Naime, čak i u slučaju aktiviranja nekih od turističkih razvojnih zona u nekoj od peljeških općina, dvije će najveće općine, Ston i Orebić, i dalje raspolagati

najduljom obalnom crtom budući da obje izlaze i na sjevernu obalu u Neretljanskom kanalu i zatvorenom Malostonskom zaljevu i na južnu obalu u Pelješkom i Mljetskom kanalu prema otvorenom moru. Dvije manje općine Janjina i Trpanj imat će i dalje znatno kraću obalnu crtu koja se uglavnom odnosi na sjevernu obalu u Neretljanskom kanalu i Malom moru, dok će kratki izlaz na južnu obalu u općini Janjina i dalje biti samo formalnog karaktera, jer je pristup do nje moguć samo preko teritorija naselja Trstenik i Žuljana u općinama Orebić i Ston.

Usprkos veće duljine obale, plažni kapaciteti u općinama Ston i Orebić su razmjerno oskudni ili zbog velikog udjela strmog i teško dostupnog terena (sjeverozapadni dio općine Orebić) ili zbog prisustva solane (Ston) i uzgajališta školjaka (Mali Ston). Stoga bi se povećanje pritiska na plaže nakon izgradnje Pelješkog mosta moglo u većoj mjeri odnositi upravo na ove općine - na općinu Orebić zbog već sada velikog broja turista, a na općinu Ston stoga što se na nju odnose dvije osobito atraktivne plaže Prapratna i Žuljana, kojima će se, nakon puštanja u promet Pelješkog mosta i pristupnih cesta, dostupnost znatno povećati.

Nadalje, kako su Prapratna i Žuljana ujedno zaštićene kao značajni krajobrazi na razini države, a na području općine Ston se nalazi i Malostonski zaljev (zaštićeni rezervat u moru), izgradnja Pelješkog mosta sugerira mogućnost povećanja opasnosti od ugrožavanja prirodnog okoliša najviše na području općina Ston i Janjina, ne samo u kontekstu eventualne nove gradnje u turističkim razvojnim zonama na području Dube Stonske i/ili Sresera, već i u kontekstu nedovoljno dobrog zbrinjavanja povećane količine krutog otpada, a što valja povezivati s povećanim brojem vikend kupaca. Ipak, kako je općinskim/županijskim prostornim planovima već naloženo da svaki novi kolektivni smještajni objekt koji će se graditi na ovom području mora raspolagati vlastitim suvremenim sustavom pročišćavanja otpadnih voda, te kako se u slučaju zatvorenog Malostonskog zaljeva već sada provode dodatne mjere zaštite u cilju neugrožavanja mogućnosti daljnjeg uzgoja školjaka, za očekivati je da se očekivano povećanje izletničke potražnje nakon izgradnje mosta ni na koji način neće negativno odraziti na današnju razinu čistoće mora. Kako su, s druge strane, ostali dijelovi obalne crte poluotoka u svim ostalim pelješkim općinama uglavnom otvoreni te kako na Pelješca i u bližem okruženju nema većih zagađivača, cijeli ovaj prostor relativno je malo izložen onečišćavanju, uslijed čega bi kakvoća mora i nakon izgradnje Pelješkog mosta, svugdje trebala ostati na visokoj razini.

U tom smislu, dakle, jedina realna opasnost na pogoršavanje prostorno-ekoloških indikatora održivosti, a što valja dovoditi u kontekst izgradnje Pelješkog mosta, odnosi se na povećani interes za izgradnjom novih smještajnih objekata u obiteljskom vlasništvu, uključujući i vikendice, na području općina Ston i Janjina. Naime, usprkos trenutno razmjerno niskog intenziteta turističkog prometa u odnosu na neke druge hrvatske destinacije, poluotok Pelješac je već sada dosta opterećen vikendicama, na koje trenutno otpada više od trećine stambenog fonda. Pritom je najnepovoljnija situacija baš u općini Janjina u kojoj je, prema podacima iz 2011. godine, udio stanova za odmor i rekreaciju u ukupnom stambenom fondu iznosio čak 54%, što je daleko najviše u Dubrovačkoj-neretvanskoj županiji i jedan od najviših udjela u cijeloj Hrvatskoj. Imajući u vidu da će se turistička atraktivnost općine Janjina nakon puštanja u promet Pelješkog mosta najviše povećati, postoji realna opasnost da bi se pritisak za izgradnjom novih turističkih apartmana/vikendica mogao značajno povećati upravo na ovom dijelu Pelješca.

Nadalje, kad je riječ o infrastrukturnim indikatorima turističke održivosti valja odmah naglasiti da je već i postojeća situacija s komunalnom infrastrukturom relativno

nezadovoljavajuća u svim pelješkim općinama. Drugim riječima, većinu infrastrukturnih sustava Pelješca valjalo bi, što je moguće prije, unaprijediti čak i pod uvjetom da ne dođe do izgradnje Pelješkog mosta te, s tim povezanim, očekivanim rastom izletničkog, a u znatno manjoj mjeri i stacionarnog turističkog prometa.

Najpovoljnije je stanje, pritom, na području elektroopskrbe, koja uglavnom ima prostora za prihvrat novih korisnika. Ipak, zbog lošeg stanja 35 kV dalekovoda Korčula - Orebić - Ston i nedostatnog broja 110kV trafostanica, već danas postoje manji problemi elektroopskrbe u vrijeme najvećih pritisaka u ljetnom periodu, ponajviše u općini Orebić. No, to bi trebala riješiti izgradnja dodatne trafostanice na otoku Korčuli, koji bi omogućio sigurniju opskrbu strujom prema Orebiću iz smjera zapada. Drugim riječima, izgradnja Pelješkog mosta i s njom povezano povećanje turističke potražnje, ne bi trebalo stvoriti dodatne probleme u sustavu elektroopskrbe.

Situacija s vodoopskrbom je donekle povoljna samo kad je riječ o općinskim središtima i naseljima koja se vodom opskrbljuju iz trenutno zadovoljavajućih kapaciteta Neretvansko-pelješko-korčulansko-lastovsko-mljetskog vodovoda. No, problemi s vodoopskrbom već su danas prisutni ne samo u području Stona i okolnih naselja koja se vodom opskrbljuju iz lokalnih izvora, već i u slučaju većeg broja manjih naselja u drugim općinama koja se vodom ne opskrbljuju iz vodovoda, već iz lokalnih cisterni ili bunara. U slučaju značajnijeg povećanja sadašnjih broja korisnika sustava vodoopskrbe, a time i povećanja sadašnje potrošnje vode, a što oboje valja povezivati s očekivanim rastom turističke potražnje, kako stacionarne, tako i izletničke, ne samo kao rezultat izgradnje mosta, današnja 'uska grla' u vodoopskrbnom sustavu poluotoka mogla bi se dodatno pogoršati. Samim tim, dakle, eventualna buduća pogoršanja u sustavu vodoopskrbe u odnosu na današnje stanje valjalo bi, jednim dijelom zasigurno, dovoditi u neposredni kontekst izgradnje mosta.

Odvodnja otpadnih voda na Pelješcu također nije zadovoljavajuće riješena i već danas predstavlja, vjerojatno, najveću prijetnju daljnjem turističkom razvoju poluotoka. Naime, suvremeni sustavi za odvodnju djelomično su izgrađeni samo u području Orebića, gdje postoji uređaj za pročišćavanje otpadnih voda i podmorski ispust u Pelješki kanal, te na području Stona, gdje je zbog zaštite Malostonskog zaljeva i školjkarstva od onečišćenja otpadnim vodama iz obalnih mjesta izgrađen kanalizacijski sustav Neum - Mljetski kanal⁴⁷, ali na koji nisu spojena naselja u Malostonskom zaljevu. U većem dijelu općina Trpanj i Janjina te u zapadnom dijelu općine Ston i manjim naseljima općine Orebić kanalizacijski sustavi ne postoje, nego se odvodnja odvija putem septičkih jama. Ipak, zbog razmjerno malog broja stanovnika koje uglavnom živi u malim naseljima za sada nema većih šteta po okoliš. S obzirom, međutim, da bi na postupni rast stacionarne turističke potražnje i izgradnju novih smještajnih kapaciteta valjalo računati i u slučaju da se nije pristupilo izgradnji Pelješkog mosta, očekivano produbljivanje problema fekalne odvodnje samo se dijelom može dovoditi u kontekst njegove izgradnje. Drugim riječima, iako se očekuje da izgradnja Pelješkog mosta neće značajnije utjecati ni na rast stacionarne potražnje, niti na izgradnju novih kolektivnih smještajnih kapaciteta, očekivano dodatno pogoršavanje današnje situacije u sferi fekalne odvodnje ipak će se jednim dijelom moći neposredno povezivati s izgradnjom mosta.

Kad je riječ o zbrinjavanju komunalnog otpada, valja konstatirati da ni u ovom segmentu javne infrastrukture situacija već danas nije najpovoljnija iako se otpad iz sve četiri općine,

⁴⁷ Riječ je o kanalizacijskom sustavu koji datira iz 1980-ih godina, uslijed čega već danas postoji bojazan od njegove djelomične oštećenosti.

trenutno, odvozi izvan poluotoka - za sada u Neum u Bosni i Hercegovini i Hrvatsko Zagorje. Iako je planirana izgradnja županijskog centra za cjelovito gospodarenje otpadom u neposrednoj blizini Pelješca, na lokaciji Lučino Razdolje (općina Dubrovačko primorje), njegova izgradnja još nije započela. Pritom valja naglasiti i da još uvijek nisu sanirana dva zatvorena odlagališta otpada u općini Orebić te po jedno u općinama Trpanj i Janjina. S obzirom da se izgradnja Pelješkog mosta povezuje sa osjetnim rastom cestovnog prometa (gospodarskog i turističkog), za očekivati je da će se količine krutog otpada na cijelom poluotoku, a osobito na području uz novu brzu Pelješku cestu, značajno povećati u odnosu na današnje stanje. Samim tim, dakle, izgradnjom Pelješkog mosta moglo bi doći do pogoršanja i postojeće situacije u zbrinjavanju krutog otpada.

Što se tiče prometnih indikatora turističke održivosti, neupitno je da će izgradnja Pelješkog mosta i spojnih cesta bitno popraviti današnju prometnu situaciju u općini Ston, ponajviše zbog izmještanja tranzitnog prometa na novu brzu pelješku cestu. Osim toga, ionako razmjerno mali prometni pritisak u općini Trpanj dodatno će se smanjiti zbog očekivane redukcije prometa na trajektnoj liniji Trpanj - Ploče. Neovisno o tome, međutim, dok se ne unaprijedi stanje na već sada dosta opterećenoj i tehnički ne osobito dobro riješenoj cesti D414⁴⁸, zapadno od Pelješkog mosta, zbog očekivanog povećanja ukupnog prometa, osobito u dane ljetnih vikenda, prometne bi se gužve mogle značajno povećati u odnosu na današnje stanje. To se osobito odnosi na promet u naseljima Drače i Janjina, ali i na promet u središtu Orebića⁴⁹ (i susjednog Stankovića), kao i na naselja Pijavičino, Potomje i Donja Banda. Samim tim, može se zaključiti da će izgradnja Pelješkog mosta, usprkos određenog prometnog rasterećenja na istoku poluotoka, uzrokovati i dodatne prometne gužve duž središnjeg i zapadnog dijela ceste D414, a pod uvjetom da se ubrzo ne krene s njenom modernizacijom.

Što se tiče prometnih indikatora turističke održivosti, neupitno je da će izgradnja Pelješkog mosta i spojnih cesta bitno popraviti današnju prometnu situaciju u općini Ston, ponajviše zbog izmještanja tranzitnog prometa na novu brzu pelješku cestu. Osim toga, ionako razmjerno mali prometni pritisak u općini Trpanj dodatno će se smanjiti zbog očekivane redukcije prometa na trajektnoj liniji Trpanj - Ploče. Neovisno o tome, međutim, ukoliko se ne unaprijedi stanje na već sada dosta opterećenoj i tehnički ne osobito dobro riješenoj cesti D414, zapadno od Pelješkog mosta, zbog očekivanog povećanja ukupnog prometa, osobito u dane ljetnih vikenda, prometne bi se gužve mogle značajno povećati u odnosu na današnje stanje. To se osobito odnosi na promet u naseljima Drače i Janjina, ali i na promet u središtu Orebića⁵⁰ (i susjednog Stankovića), kao i na naselja Pijavičino, Potomje i Donja Banda. Samim tim, može se zaključiti da će izgradnja Pelješkog mosta, usprkos određenog prometnog rasterećenja na istoku poluotoka, uzrokovati i dodatne prometne gužve duž središnjeg i zapadnog dijela ceste D414, a pod uvjetom da se ubrzo ne krene s njenom modernizacijom.

⁴⁸ S obzirom da se već izrađuje studija izvedivosti planirane brze Pelješke ceste od čvora Brijesta do TL Perna, na to ne bi trebalo predugo čekati.

⁴⁹ Osobito u kontekstu pristupa trajektnom pristaništu u središtu naselja, dok se ne izgradi novo/zamjensko pristanište Perna. Iako je i trajektno pristanište u Trpnju smješteno u samom središtu mjesta, s obzirom na očekivani pad prometa na trajektnoj liniji Trpanj – Ploče, izgradnja Pelješkog mosta ne bi se trebala negativno odraziti na prometne gužve ni u naselju, niti u općini Trpanj.

⁵⁰ Osobito u kontekstu pristupa trajektnom pristaništu u središtu naselja, dok se ne izgradi novo/zamjensko pristanište Perna. Iako je i trajektno pristanište u Trpnju smješteno u samom središtu mjesta, s obzirom na očekivani pad prometa na trajektnoj liniji Trpanj – Ploče, izgradnja Pelješkog mosta ne bi se trebala negativno odraziti na prometne gužve ni u naselju, niti u općini Trpanj.

Promet u mirovanju danas, usprkos određenih problema u ljetnim mjesecima, za sada ne predstavlja toliko ozbiljan problem kao u mnogim drugim dijelovima Jadranske obale osim donekle na području Orebića i susjednih mjesta Pelješke rivijere. Usprkos dosta velikih parkirališnih kapaciteta, određenih problema s prometom u mirovanju, uslijed velikog izletničkog pritiska, ima već danas i Ston, ali će se nakon dovršenja obilaznice Stona kao dijela pristupnih cesta Pelješkom situacija bitno popraviti. Najveći problemi s prometom u mirovanju, a povezano s očekivanim povećanjem izletničkog prometa/vikend kupaca nakon izgradnje mosta, odnose se na potencijalni nedostatak dovoljnog broja parking mjesta uz najatraktivnije plaže na području općine Ston - Prapatna i Žuljana⁵¹, odnosno drugih atraktivnih plaža na većem dijelu Pelješca na koje će se izletnička potražnja, s protokom vremena, sve više slijevati. Drugim riječima, izgradnja Pelješkog mosta pogoršat će postojeće stanje u segmentu prometa u mirovanju.

Socio-demografski indikatori održivosti na cijelom su poluotoku Pelješcu već danas relativno nepovoljni, barem kad je riječ o starosnoj strukturi populacije budući da je u svim općinama evidentan previsok udio starije populacije, odnosno manjak mladih dobnih skupina. Najnepovoljnija je situacija u općini Janjina, a upravo se u ovoj općini očekuje najveći pritisak turističke potražnje nakon puštanja u promet Pelješkog mosta. Iako je obrazovna struktura na Pelješcu povoljnija od dobne strukture, posebice u općinama Trpanj i Orebić, i tu postoji problem manjka obrazovanja mlađe radne snage. Obrazovna struktura najlošija je situacija u općini Ston, za koju je znakovit nedostatak osoba visoke naobrazbe uz istodobno vrlo visoki udio osoba samo s osnovnom školom ili manje od toga. S obzirom da bi izgradnja Pelješkog mosta trebala inducirati dodatnu turističku potražnju, za očekivati je će jedan dio mlađih (i obrazovnijih) dobnih skupina naći (gospodarski) interes da ostane na poluotoku. Isto tako, povećana potražnja za različitim uslužnim zanimanjima mogla bi rezultirati i pozitivnim migratornim kretanjima mlađe i obrazovanije populacije iz okruženja prema Pelješcu. U oba navedena slučaja je za očekivati da će izgradnja mosta imati dugoročno pozitivan učinak kako na starosnu, tako i na obrazovnu strukturu populacije.

Uslijed generalno slabije razine turističke razvijenosti u odnosu na mnoge druge dijelove hrvatskog priobalja, broj turista na poluotoku Pelješcu odnosu na broj domicilnih stanovnika trenutno nije prevelik, osobito u općinama Janjina i Ston na koje bi se trebala odnositi većina turističkog pritiska nakon puštanja u promet Pelješkog mosta. Takvo stanje moglo bi se donekle pogoršati izgradnjom mosta. Demografski trendovi na poluotoku, a koji su pozitivni samo u općini Orebić i u kojoj daleko najviše ljudi dobro živi zahvaljujući turizmu, upućuju na to da bi očekivani porast turističke atraktivnosti nakon izgradnje mosta, osobito središnjeg dijela poluotoka, mogao unaprijediti demografsku sliku Pelješca u cjelini.

Konačno, a kad je riječ o političko-ekonomskim indikatorima turističke održivosti, valja posebno istaknuti činjenicu da su stavovi lokalnog stanovništva/turističkih razvojnih dionika o turizmu kao djelatnosti na kojoj treba bazirati budući razvoj poluotoka, bez rezerve, izrazito pozitivni u sve četiri pelješke općine. Isto tako, u svim je općinama prisutna i snažna politička podrška daljnjem razvoju turizma. Nova prometna situacija mogla bi utjecati i na rast cijena nekretnina na cijelom poluotoku, a osobito u području općine Janjina i zapadnog dijela općine Ston kao najbližih budućem mostu, što sa stanovišta njihovih sadašnjih vlasnika i strukture budućih može imati i pozitivne konotacije. Konačno, puštanje u promet Pelješkog mosta i pristupnih cesta moglo bi negativno utjecati jedino na (nedovoljno kontroliranu)

⁵¹ Pri čemu valja imati na umu da su problemi s parkiranjem na ovim plažama već sada dosta izraženi.

izgradnju novih apartmanskih jedinica i/ili kuća za odmor, a što, u određenoj mjeri, valja očekivati u svim općinama poluotoka, osim na području općine Trpanj, kojoj izgradnja Pelješkog mosta, u turističkom smislu, neće bitno povećati dostupnost/atraktivnost. Sve u svemu, izgradnja Pelješkog mosta trebala bi imati uglavnom pozitivan učinak i na kretanje ove skupine indikatora turističke održivosti.

Na temelju prethodne ocjene očekivanih utjecaja izgradnje Pelješkog mosta na kretanje pojedinih indikatora turističke održivosti u sve četiri pelješke općine, može se konstatirati da bi izgradnja mosta, samo u ograničenom broju slučajeva, mogla pogoršati postojeće stanje⁵². Drugim riječima, usprkos određenim pogoršanjima u nekim od indikatora turističke održivosti Pelješca do kojih će doći uslijed izgradnje Pelješkog mosta, procjenjuje se da izgradnja mosta, sama po sebi, neće ugroziti dugoročnu održivost turističkog privređivanja na Pelješcu.

Konačno, pod logičnom pretpostavkom da se u vremenu do i nakon izgradnje mosta, većina prostorno-planski detektiranih infrastrukturnih 'uskih grla' sustavno uklanja, odnosno da se na razini ovlasti svake od peljeških općina ne donose razvojno upitne i/ili štetne odluke, može se zaključiti da gotovo nijedan od indikatora turističke razvijenosti poluotoka ni nakon izgradnje mosta ne bi trebao poprimiti kritičnu vrijednost (Tablica 9.2.).

Tablica 9.2.: Indikatori turističke održivosti peljeških općina nakon izgradnje mosta

Grupa indikatora	Indikator	Općina Orebić	Općina Trpanj	Općina Janjina	Općina Ston
Prostorno-ekološki indikatori	Duljina obale	😊	😐	😐	😊
	Plažni kapaciteti	😐	😊	😊	😐
	Kakvoća mora	😊	😊	😊	😊
	Zaštićena prirodna baština	😊	😊	😊	😐
	Izgrađenost	😐	😐	😐	😐
Komunalna infra-struktura	Opskrba električnom energijom	😐	😊	😊	😊
	Vodoopskrba	😐	😐	😐	😐
	Odvodnja otpadnih voda	😐	😐	😐	😐
	Zbrinjavanje otpada	😐	😐	😐	😐
Prometna infra-struktura	Cestovni promet (gužve)	😐	😊	😐	😊
	Promet u mirovanju (parkirališna mjesta)	😐	😊	😐	😐
	Pomorski (trajektni) promet	😐	😐		😊
Socio-kulturni indikatori	Starosna struktura	😐	😐	😡	😐
	Obrazovna struktura	😊	😊	😐	😡
	Broj stanovnika u odnosu na broj turista	😐	😐	😐	😊
	Broj ljudi koji živi od turizma	😊	😐	😐	😐

⁵² Neovisno o tome, a budući da je većina potencijalnih ugroza dugoročne održivosti turizma u pelješkim općinama povezana ponajviše s nedovoljno dobrim postojećim rješenjima u komunalnoj infrastrukturi, osiguravanje dugoročne razvojne održivosti pelješkog turizma podrazumijeva sustavno uklanjanje postojećih infrastrukturnih 'uskih grla'.

Političko-ekonomski indikatori	Stavovi lokalnog stanovništva o turizmu				
	Politička podrška daljnjem razvoju turizma				
	Izgradnja novih apartmanskih jedinica				
	Kretanje cijena nekretnina				

Legenda:



Zadovoljavajuće stanje



Granično zadovoljavajuće stanje



Nezadovoljavajuće stanje

Izvor: Institut za turizam, Zagreb

10. AKCIJSKI PLAN – PRIORITETNE MJERE I AKTIVNOSTI

Ekspertna ocjena različitih indikatora turističke održivosti Pelješca, a koje samo jednim dijelom valja neposredno povezivati s izgradnjom i puštanjem u promet Pelješkog mosta i spojnih cesta ukazali su na određen broj neuralgičnih točki na koje bi nositelji izvršne vlasti u sve četiri pelješke općine trebali obratiti posebnu pozornost kako poželjna slika turističkog razvoja poluotoka (vidjeti poglavlja 5 i 6 ovog dokumenta) ne bi bila ugrožena na srednji i/ili dugi rok. Riječ je ponajviše o određenom broju već danas prisutnih nedostataka/manjkavosti u sferi komunalne i/ili prometne infrastrukture u sve četiri pelješke općine, a koje bi se nakon izgradnje mosta mogle dodatno produbiti (Tablica 10.1.).

Tablica 10.1.: Mjere/aktivnosti u cilju saniranja ključnih neuralgičnih točaka

R.br.	NAZIV MJERE/AKTIVNOSTI	PRIORITET	VREMENSKI OKVIR
PROBLEMATIKA PLAŽA			
1.	Izgradnja parkirališta uz najatraktivnije plaže (općine Ston, Janjina, Orebić)	I	2020. – 2022.
2.	Komunalno opremanje najatraktivnijih plaža (općine Ston, Janjina, Orebić)	I	2020. - 2022.
3.	Sadržajno opremanje izabranih plaža (sukladno Planu upravljanja plažama DNŽ)	II	2020. – 2025.
4.	Povećanje raspoloživog (za tržište spremnog) plažnog prostora	III	2025. – 2030.
PROMETNA PROBLEMATIKA			
5	Sufinanciranje trajektne linije i/ili adekvatne pomorske povezanosti Trpnja i Ploča (u slučaju ukinuća postojeće linije)	I	kontinuirano
6.	Osvremenjivanje postojeće ceste D414 od čvora Zradeže/Sparagovići do TL Perna, uključujući i obilaznicu Janjine, Potomja, Pijavičinog i Orebića	I	2020. – 2025.
7.	Izgradnja trajektnog pristaništa u Perni	II	kraj 2023.
PROBLEMATIKA KOMUNALNE INFRASTRUKTURE			
8.	Saniranje svih zatvorenih odlagališta otpada	II	2020. – 2022.
9.	Izgradnja suvremenih kanalizacijskih sustava/biopročistača za sva obalna naselja	II	2021. – 2027.
10.	Izgradnja županijskog centra za cjelovito gospodarenje otpadom u Lučinom Razdolju	I	kraj 2022.
11.	Povećanje efikasnosti zbrinjavanja krutog otpada	II	kontinuirano
PROBLEMATIKA UPRAVLJANJA TURISTIČKIM RAZVOJEM			
12	Revizija Strategije razvoja turizma Pelješca/peljeških općina	I	kraj 2020.
13.	Sprječavanje zlorabe kroz prenamjenu poljoprivrednog zemljišta u građevinsko u neposrednoj blizini mosta	III	kontinuirano
14.	Propitivanje oportuniteti nekih od planiranih turističkih razvojnih zona - izmjene i dopune PPU JLS	III	2020. - 2025.

Izvor: Institut za turizam, Zagreb

S obzirom da je uklanjanje i/ili neutraliziranje uočenih nedostataka povezano s potrebom namicanja manjih ili većih finansijskih sredstava, pri čemu će često biti potrebno osigurati suradnju i međusobnu koordiniranost nositelja izvršne vlasti u sve četiri pelješke općine, potrebno je što je moguće prije krenuti u akciju.

Konačno, a imajući na umu da neće biti moguće pristupiti sanaciji/neutraliziranju svih detektiranih neuralgičnih točaka u isto vrijeme i na isti način, logično bi bilo da se nositelji izvršne vlasti u sve četiri pelješke općine koncentriraju ponajviše na otklanjanje problema najveće važnosti/najvišeg prioriteta. To, međutim, nikako ne znači da bi trebalo zanemariti ostale neuralgične točke nižeg prioriteta, osobito ako njihovo rješavanje ne iziskuje veća finansijska sredstva i/ili veliku organizacijsku kompleksnost.

11. ZAKLJUČCI I PREPORUKE

Ponajviše uslijed izuzetne kvalitete svoje resursno-atraksijske osnove (dugačka i razvedena obala, ekološka očuvanost, kulturni krajobraz, bogata kulturno-povijesna baština, blaga mediteranska klima i sl.), sve većoj 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.

S druge strane, a imajući na umu izrazitu osjetljivost turističkog privređivanja na bilo kakvu promjenu u relevantnom gospodarskom okruženju, ovim se dokumentom pokušalo objektivno i cjelovito sagledati da li će se, odnosno u kojoj će se mjeri izgradnja mosta, osobito u kontekstu očekivanog povećanja intenziteta cestovnog prometa na Pelješcu, odraziti na: (i) poželjni model/viziju turističkog razvoja Pelješca, (ii) dinamiku turističkog prometa te prevladavajuću strukturu smještajne i druge turističke ponude, odnosno (iii) indikatore turističke održivosti Pelješca kao turističke destinacije.

U metodološkom smislu, osim standardnog ekspertnog pristupa, značajnu ulogu u sagledavanju mogućih ekoloških, socijalnih i/ili ekonomskih implikacija Pelješkog mosta na turistički razvoj poluotoka imali su stavovi različitih dionika turističkog razvoja u sve četiri pelješke općine, a koji su prikupljeni bilo dubinskim intervjuima, bilo organiziranjem fokus grupa, bili provođenjem CATI ankete lokalnog stanovništva.

Na temelju svih prikupljenih informacija i provedenih analiza, ekspertni tim Instituta za turizam, Zagreb, došao je do zaključka kako izgradnja Pelješkog mosta ne bi, sama po sebi, trebala ugroziti (poželjno) dugoročno tržišno pozicioniranje poluotoka i njegovih općina na turističkom tržištu. Neovisno o tome, međutim, analiza je ukazala/potvrdila da bi budući turistički razvoj Pelješca i njegov tržišni imidž mogli biti dugoročno kompromitirani ukoliko se već danas, a neovisno o izgradnji mosta, ne krene u sustavno otklanjanje nekoliko neuralgičnih točaka u sferi komunalne i/ili prometne infrastrukture u sve četiri pelješke općine. Riječ je o već sad nezadovoljavajućim rješenjima poglavito u sustavima fekalne odvodnje/kanalizacije i zbrinjavanja krutog otpada, a što bi se moglo i značajno pogoršati nakon izgradnje mosta i očekivanog povećanja današnjeg obujma potražnje osobito jednodnevnih izletnika/vikend kupaca, a u manjoj mjeri i stacionarnih gostiju.

Nadalje, analiza je ukazala i na činjenicu da će izgradnja Pelješkog mosta, uslijed povećane dostupnosti poluotoka osobito iz pravca Delte Neretve i BiH, rezultirati ne samo znatnim povećanjem današnje razine opterećenosti plažnog prostora osobito na području općina Ston i Janjina, već i ukupnog gospodarskog i/ili turističkog prometa ne samo na trasi nove brze pelješke ceste, već i na trasi postojeće ceste D414 na potezu od Brijeste prema Orebiću. Samim tim, ova će se prometna 'uska grla' morati rješavati u što je moguće kraćem vremenu.

Konačno, a s obzirom na činjenicu da se predložene aktivnosti/mjere u cilju osiguranja dugoročno poželjne tržišne pozicije Pelješca kao turističke destinacije neće pokrenuti same od sebe, uspješna implementacija preporuka i/ili zaključaka ovog dokumenta ovisit će ponajviše o mjeri u kojoj će nositelji izvršne vlasti na cijelom ovom području, uz pomoć i aktivnu podršku Župana Dubrovačko-neretvanske županije, biti u stanju pronaći/osigurati potrebna financijska sredstva i pokrenuti ulaganja u neadekvatnu javnu infrastrukturu.