

ZNAČENJE GEOPROSTORNIH POJAVA I PROCESA NA POLUOTOKU PELJEŠCU U BUDUĆEM RAZVOJU ODRŽIVOG TURIZMA

Prašin, Ana

Undergraduate thesis / Završni rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **Karlovac
University of Applied Sciences / Veleučilište u Karlovcu**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:128:060147>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-31**



VELEUČILIŠTE U KARLOVCU
Karlovac University of Applied Sciences

Repository / Repozitorij:

[Repository of Karlovac University of Applied
Sciences - Institutional Repository](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

VELEUČILIŠTE U KARLOVCU
POSLOVNI ODJEL
PREDDIPLOMSKI STRUČNI STUDIJ UGOSTITELJSTVA

Ana Prašin

**ZNAČENJE GEOPROSTORNIH POJAVA I
PROCESA NA POLUOTOKU PELJEŠCU U
BUDUĆEM RAZVOJU ODRŽIVOG
TURIZMA**

Završni rad

Karlovac, studeni, 2022.

VELEUČILIŠTE U KARLOVCU
POSLOVNI ODJEL
PREDDIPLOMSKI STRUČNI STUDIJ UGOSTITELJSTVA

Ana Prašin

**ZNAČENJE GEOPROSTORNIH POJAVA I
PROCESA NA POLUOTOKU PELJEŠCU U
BUDUĆEM RAZVOJU ODRŽIVOG
TURIZMA**

Završni rad

Kolegij: Turistička geografija

Mentor: Božena Marković, mag. educ. geogr.

Matični broj studenta: 0618618003

Karlovac, studeni, 2022.

ZAHVALA

Ovim putem željela bih se zahvaliti mentorici Boženi Marković, mag. educ. geogr., na izdvojenom vremenu i pomoći prilikom izrade ovog rada, kao i svim profesorima na prenesenom znanju i susretljivosti. Zahvaljuem se i svim kolegama i kolegicama uz koje je put kroz studiranje bio puno lakši i zanimljiviji. Posebna zahvala mojoj obitelji, prijateljima i dečku koji su mi pružali konstatnu podršku i bili uz mene tijekom studiranja.

SAŽETAK

Promjene u prostoru imaju veliki utjecaj na mnoge faktore kao što su: promet, turizam, gospodarstvo, okoliš ali i samo stanovništvo prostora. Svaka takva promjena ima pozitivne, ali i negativne strane. Vrlo je važno, ukoliko dođe do značajnijih promjena u prostoru, obratiti pažnju na okoliš, te mogućnost prihvata novih promjena.

Stoga, cilj ovoga rada je bio detaljnije objasniti koje je značenje geoprostornih pojava i procesa na poluotoku Pelješcu, te kako će te iste promjene utjecati na prostor i održivi turizam, temeljeno ponajviše na primjeru izgradnje i puštanja u promet Pelješkog mosta. Hrvatski teritorij je dugi niz godina bio podijeljen u dva dijela. Prostor Dubrovačko-neretvanske županije je bio odvojen od ostatka zemlje teritorijem Bosne i Hercegovine. Pelješki most je jedan od najvećih projekata Republike Hrvatske, te će u narednom vremenskom periodu imati veliki značaj za mnoge gospodarske grane, i uz to imati će i veliki utjecaj na prostor i okoliš. Može se reći da značenje samog mosta donosi promjene u dva konteksta: geopolitičkom, ali i u geostrateškom kontekstu. Dakle, u ovom slučaju se svakako radi o državnoj geopolitičkoj aktivnosti, ali i o međunarodnim i društvenim odnosima, te prostorno-političkim relacijama unutar njih. U geostrateškom smislu geografski prostor zahtijeva razmatranje i vrednovanje prostorno-funkcionalnih procesa i odnosa, te je stoga vrlo važno pratiti sve učinke koje će most donijeti za poluotok Pelješac.

Ključne riječi: turizam, okoliš, održivi razvoj, Pelješac, Pelješki most

ABSTRACT

Changes in certain areas have a big impact on many factors such as: transport, tourism, economy, environment but also the population of the area. Every change has its positive and negative sides. It is very important, if there are significant changes in area, to pay attention to the environment, and the possibility of accepting new changes.

Therefore, the aim of this paper was to explain the significance of geospatial phenomena and processes on the Peljesac peninsula and how this changes will affect area and sustainable tourism, based mostly on the example of construction and commissioning of the Peljesac bridge. Croatian territory has been divided into two parts for many years. The area of Dubrovnik-Neretva country was separated from the rest of the country by the territory of Bosnia and Herzegovina. The Peljesac bridge is one of the largest projects in the Republic of Croatia, which in the future will be of great importance for many industries, and, in addition, to having a great impact on space and the environment. It can be said that the meaning of the bridge itself brings changes in two contexts: geopolitical, but also in a geostrategic context. So, in this case, it is certainly about state geopolitical activity, but also about international and social relations and spatial-political relations within them. In the geostrategic sense, geographic space requires consideration and evaluation of spatial-functional processes and relationships, so it is very important to monitor all the effects it will bring to the Peljesac peninsula.

Keywords: tourism, environment, sustainable development, Peljesac, Peljesac bridge

Sadržaj:

1. UVOD	1
1.1. Predmet i cilj rada	1
1.2. Izvori podataka i metode prikupljanja.....	1
1.3. Struktura rada	1
2. GEOGRAFSKI POLOŽAJ I GEOPROSTORNE ZNAČAJKE POLUOTOKA PELJEŠCA....	2
2.1. Biotropne značajke poluotoka Pelješca.....	3
2.1.1. Reljefne značajke poluotoka Pelješca	3
2.1.2. Klimatske značajke poluotoka Pelješca	4
2.1.3. Hidrološke značajke Pelješca	4
2.1.4. Vegetacija i životinjski svijet poluotoka Pelješca.....	5
2.2. Antropogene značajke poluotoka Pelješca	7
2.2.1. Povijesni razvoj poluotoka Pelješca	7
2.2.2. Upravno demografske značajke prostora	9
2.2.3. Prometna povezanost poluotoka Pelješca.....	13
2.2.4. Gospodarska obilježja prostora Pelješca	14
3. TURISTIČKE ZNAČAJKE PROSTORA POLUOTOKA PELJEŠCA	15
3.1. Turističke destinacije poluotoka.....	15
3.2. Turistička ponuda poluotoka	20
3.3. Smještajni kapaciteti poluotoka.....	25
3.4. Turistička potražnja poluotoka.....	28
4. ODRŽIVI RAZVOJ	32
4.1. Kontekst održivog razvoja	32
4.2. Pokazatelji održivosti turizma poluotoka Pelješca.....	34
4.3. Utjecaj izgradnje Pelješkog mosta u budućnosti na turističku potražnju	35
4.3.1. Prometna razvijenost prije izgradnje Pelješkog mosta	35
4.3.2. Očekivani turistički promet i intenzitet prometa	37
4.4. Intenzitet izgradnje smještajnih kapaciteta.....	41
4.5. Turistička i razvojna održivost izgradnje Pelješkog mosta	42
4.6. Akcijski plan za budućnost-aktivnosti(2020.-2025.).....	45
5. ZAKLJUČAK	46
POPIS LITERATURE	48

POPIS ILUSTRACIJA.....	52
POPIS TABLICA I GRAFOVA.....	52

1. UVOD

1.1. Predmet i cilj rada

S obzirom da izgradnja Pelješkog mosta ne predstavlja samo kapitalni projekt u razvoju prometne infrastrukture, već i projekt koji će se značajno odraziti na kvalitetu života lokalne zajednice zbog preusmjeravanja prometnih tokova kao i povećanja prometne opterećenosti, vrlo je važno preispitati i prikazati utjecaj izgradnje Pelješkog mosta na dosad prevladavajući model turističkog razvoja, kao i utjecaj na dugoročnu razvojnu održivost turizma poluotoka Pelješca, te kako će novonastala situacija utjecati na geoprostorne pojave i procese na poluotoku Pelješcu. Stoga predmet ovog rada je značenje geoprostornih pojava i procesa na poluotoku Pelješcu u budućem razvoju održivog turizma, a cilj je prikazati opće geografske, ali i kulturne i prirodne karakteristike poluotoka, njegov povijesni razvoj, turizam kao i utjecaj izgradnje Pelješkog mosta na održivi turizam poluotoka Pelješca.

1.2. Izvori podataka i metode prikupljanja

Prilikom izrade ovog završnog rada korištena je stručna literatura iz područja turizma i ugostiteljstva, stručni i novinski članci, izvori iz gradske knjižnice kao i internetski podaci.

Metode prikupljanja korištene u ovom radu su metoda istraživanja za stolom, metoda analize, deskripcije, komparacije te sinteze.

1.3. Struktura rada

Rad se sastoji od 5 glavih točaka, u prvoj točki se navodi predmet i cilj rada, metode istraživanja kao i sama struktura rada, zatim slijede općeniti podaci s jasno iskazanim bitrobnim vrijednostima o poluotoku Pelješcu te antropogeni učinci i njihovo značenje u prostoru kao i povijesni razvoj poluotoka te razvoj turizma. Nakon općenitih podataka o poluotoku prikazuju se pokazatelji održivog turizma poluotoka Pelješca, utjecaj izgradnje Pelješkog mosta na buduću turističku potražnju kao i plan budućih aktivnosti. Posljednja točka je zaključak nakon kojega slijede popis literature, ilustracija te grafova i tablica.

2. GEOGRAFSKI POLOŽAJ I GEOPROSTORNE ZNAČAJKE POLUOTOKA PELJEŠCA

Poluotok Pelješac smješten je u području Južnodalmatinskog priobalja u Dubrovačko-neretvanskoj županiji, a te ga obilježava sitna rasčlanjenost morfologije terena.¹

Pelješac je nakon Istre najveći hrvatski poluotok s površinom od 348km². Smješten je između Neretvanskog i Malostonskog kanala na sjeveru te Pelješčkog i Mljetskog kanala na jugu. Dug je 62 km, a širok samo 3 do 8 km. Sa susjednim kopnom povezan je 1,5 km širokom Stonskom prevlakom, te po svojim općim geografskim obilježjima više nalikuje na otok nego na poluotok.² U Pelješki kanal ubraja se i Korčulansko otočje koje se sastoji od 19 otočića i hrđi uz obalu otoka Korčule. Korčula je također brodicama povezana Orebićem i Vignjem, ne samo trajektnom rutom³

Slika 1. Topografski prikaz geografskog položaja polutoka Pelješca u prostoru bosansko-hercegovačkog koridora na jugu Republike Hrvatske



Izvor: Veliki atlas Hrvatske, Mozaik knjiga, 2000.

¹ Magaš, D.: Geografija Hrvatske, 2013., str. 210. (08.04.2022.)

² Veliki atlas Hrvatske; Mozaik knjiga, 2000., str. 330. (08.04.2022.)

³ Fisković, I., Cultural heritage of Croatia, 1993., str. 51–53. (08.04.2022.)

2.1. Biotropne značajke poluotoka Pelješca

2.1.1. Reljefne značajke poluotoka Pelješca

U reljefnoj strukturi poluotoka dominiraju dva niza vapnenačkih bila, između kojih se u središnjem dijelu pruža prostrana dolomitna zavala. Njezini su niži dijelovi pokriveni flišnim naslagama na kojima su njegove najplodnije poljoprivredne površine. Najviši dio Pelješca u zapadnom je dijelu poluotoka (vrh Sv. Ilija, 961 m), sa kojega se padine strmo ruše prema sjeveru i jugu, te gdje širina Pelješkog kanala iznosi samo 1270 metara.⁴ Sama obalna crta Pelješca dugačka je 200km. Prirodno je s kopnom je spojen Stonskom prevlakom koja je na najužem djelu široka 1450 m. Prevlaka je uglavnom pjeskovita, što ukazuje da je nastala nanosima, te da je Pelješac nekada prije u prošlosti bio otok.⁵

Slika 2. Pogled na planinu Sv. Ilija zajedno sa najvišim vrhom Pelješca



Izvor: <https://bit.ly/3LOhhHK>

⁴ Veliki atlas Hrvatske; Mozaik knjiga, 2000., 330. str. (08.04.2022.)

⁵ Službena stranica poluotoka Pelješca, Pelješac.hr, URL: <https://bit.ly/3v932GI> (08.04.2022.)

2.1.2. Klimatske značajke poluotoka Pelješca

Poluotok pripada jadranskom tipu mediteranske klime koju karakteriziraju duga, suha i topla ljeta s vedrim danima. Zima je blaga i vlažna. Temperature zraka su relativno visoke tijekom cijele godine, a samo tijekom siječnja i veljače su temperature ispod 10° C.⁶

Zbog navedene temperature na Pelješcu rijetko pada snijeg, a kada pada rijetko se zadrži na nadmorskim visinama ispod 400m. Najviše padalina Pelješac bilježi tijekom listopada i ožujka, a najmanje tijekom srpnja i kolovoza. Poluotok se sa svojim geografskim položajem na jugu RH, ističe s prosjekom sunčanih sati koji iznosi čak preko 2 500 na pojedinim mjestima, što govori o velikom broju sunčanih dana te je među najvećima u Hrvatskoj. Udari juga često zimi znaju načiniti značajnu štetu u priobalnim područjima, dok bura zimi donosi najhladnije vrijeme, no većinom vedro i gotovo uvijek bez oborina.⁷

2.1.3. Hidrološke značajke Pelješca

Hidrološke prilike na području poluotoka Pelješca uvjetovane su geološkim sastavom. Vapnenačko–dolomitski sastav prouzročio je poroznost terena pa na njima nema površinskih tokova ni izvora. Na tlu se javljaju jedino povremeni bujični vodotoci koji otječu direktno u more i nemaju direktne veze s podslivom rijeke Neretve. Područje Pelješca odlikuje se strmim padinama brda koja su izbrazdana ponekim bujicama koje se ulijevaju u more. Jedan dio bujica se formira u unutrašnjosti u izduženim udolinama i poljima prateći smjer pružanja poluotoka, te se naglim promjenama smjera ulijevaju u more. Drugi tip bujica je relativno kratkog toka, spuštajući se s padina brda u priobalju. Ovim bujicama je posebno ugroženo priobalno područje naselja Viganj, Kučišta i Orebić gdje na relativno kratkom potezu postoji oko 30 bujičnih vodotoka koji se prolazeći kroz urbanizirana područja ulijevaju u more.⁸

⁶ Glamuzina, N., op. cit., str. 49. (08.04.2022.)

⁷ Općina Trpanj, Strategija razvoja turizma, 2019.-2025., URL: <https://bit.ly/3xg1LQL> (08.04.2022.)

⁸ Hrvatske vode, URL: <https://bit.ly/38xxByd> (08.04.2022.)

More gotovo u cijelosti okružuje Pelješac. Ono je ugodno toplo (22 do 26°C), tamnomodro do zelenkastomodro, a prozirnost mora u blizini obale iznosi i do 5 m dubine. More ima veliku važnost za stanovništvo Pelješca, od turizma preko ribarstva, uzgoja školjaka, proizvodnje soli do pomorske prometne aktivnosti. U Stonskom području salinitet je izrazito visok (oko 38%), uslijed čega se u Stonskom moru vijekovima proizvodi sol. Područje Pelješkog kanala zaštićeno je masivom sv. Ilije od bure, pa pogoduje nautičkim aktivnostima. Malostonski zaljev je od antičkih vremena uzgajalište školjakaša, osobito kamenica, stoga je Ston poznato gastronomsko središte.⁹

2.1.4. Vegetacija i životinjski svijet poluotoka Pelješca

Biljni pokrov poluotoka Pelješca je mediteranski i raznolik. Na njemu je zabilježeno više od 1 100 biljnih vrsta te podvrsta. Za raznoliku vegetaciju zasigurno je zaslužna relativno velika površina poluotoka, kao i raznolika nadmorska visina. Sveprisutna su crnogorična stabla alepskog bora, pinije, dalmatinskog crnog bora, čempresa i dr. Makija, koja prekriva dio Pelješca, uglavnom sadrži planiku, vrijes, smrčiku i grahorac. Klima i položaj Pelješca utjecali su i da na poluotoku raste dosta ljekovitog i aromatičnog bilja. Krška polja i obronci mnogih brda su u najvećoj mjeri obrađeni, a prekriveni su maslinicima, vinogradima, a ponegdje i južnim voćem kao što su: šipak, mandarine, smokve, bademi i naranče. U vinogradarstvu važna je autohtona sorta plavac mali crni, od kojeg se dobiva jedno od najboljih hrvatskih vina-Dingač. Kao zanimljivost, važno je istaknuti i najveću šumu čempresa u Hrvatskoj, koja raste baš ponad Orebića.

⁹ Plan razvoja turizma Pelješca, URL: <https://bit.ly/3Jpdgbk> (08.04.2022.)

Slika 3. Vinova loza peljeških brda



Izvor: <https://bit.ly/3LQiFtj>

Osim bogatog biljnog, Pelješac krasi i raznolik životinjski svijet. Osim čaglja, specifične vrste grabežljivca, na poluotoku obitava i velik broj divljači kao što su mufloni, divlje svinje, zečevi, fazani ali i kornjače koje su zakonom zaštićene. Uz ove valja napomenuti i veliku populaciju mungosa. Mufloni su na Pelješac dovezeni 1970. godine iz nacionalnog parka Brijuni, te ih se uglavnom danas može vidjeti na najstrmijim padinama brda. Također, u akvatoriju Pelješkog kanala mogu se vidjeti dobri dupini.¹⁰

¹⁰ Pelješac. org; Flora i fauna, URL: <https://bit.ly/3uZ5LUO> (08.04.2022.)

2.2. Antropogene značajke poluotoka Pelješca

2.2.1. Povijesni razvoj poluotoka Pelješca

Ime Pelješac potječe od imena brijega Pelisac smještenog povrh Orebića (kojega nazivaju i Zmijsko brdo), i novijeg je datuma. Tijekom povijesti upotrebljavala su se razna imena a najčešće Stonski rat.¹¹

Poluotok Pelješac je naseljen vrlo rano, postoje ostaci koji datiraju čak iz mlađeg kamenog doba(neolit). Pronađeni su brojni ostaci u raznim špiljama poluotoka Pelješca. Doseljavanjem tzv. Protoilira počinje metalno doba na Pelješcu. Ubrzo nakon njih, Pelješac nastanjuju i Iliri iz plemena Plereja, koji su također za sobom ostavili mnoge tragove postojanja.¹² U spilji Nakovane pronađeno je i veliko ilirsko svetište. Također, arheološku baštinu poluotoka svjedoči pronalazak sjekire iz spilje Nakovana kraj Orebića što je prvi podatak o pretpovijesti. Sustavnih arheoloških istraživanja je bilo malo dok su prava istraživanja provedena u spilji Gudnji kraj Stona.¹³ Spilja Gudnja najvrijedniji je arhiv za upoznavanje života najstarijih stanovnika stonskog kraja i poluotoka zahvaljujući svojim nalazima, njihovom količinom i kakvoćom. Nalazi se na prisoju brda Porače, sjeveroistočno od mjesta Ponikve. To je zasad najstarije čovjekovo obitavalište na poluotoku.¹⁴ Drugo Ilirsko pleme pod nazivom Ardiljerci, naseljava Pelješac oko 370. pr. Kr., pod pritiskom Kelta sa sjevera, te se miješa sa Plerejima i preuzima vlast od Neretvanskog kanala do Grčke. Rimljani dolaze na poluotok Pelješac tek u drugom stoljeću pr. Kr. pod izlikom da će pomoći Grcima. Nakon mnogobrojnih ratova (koji su uglavnom zaobišli Pelješac) Rimljani uspostavljaju vlast koja će trajati sve do podjele Rimskog Carstva. Tada Pelješac dolazi pod vlast Bizanta.¹⁵ U srednjem vijeku slabljenjem Rimskog Carstva na to područje počinju doseljavati Slaveni koji formiraju svoje političke tvorevine-sklavinije. Pelješac je u to vrijeme pao pod Zahumlje.

¹¹ Bjelovučić, Z., N. Povijest poluotoka Rata (Pelješca), Split; 1921., str. 5.

¹² Pelješac.hr, "Muzeji i povijest Pelješca", URL: <https://bit.ly/3H1YXbp> (1.12.2021.)

¹³ Petrić, N.: Arheološka istraživanja poluotoka Pelješca u Fiskovićev zbornik 1.; *Zbornik radova posvećenih sedamdesetogodišnjici života Cvita Fiskovića*, Regionalni zavod za zaštitu spomenika kulture, Split, 1980, str. 111. (1.12.2021.)

¹⁴ Zvjerković, P., Zbornik radova u čast 650. obljetnice planske izgradnje Stona i Malog Stona, op. cit., str. 7.

¹⁵ Pelješac.hr, "Muzeji i povijest Pelješca", URL: <https://bit.ly/3H1YXbp> (1.12.2021.)

Godine 1326. Dubrovnik sklapa savez sa Kraljevinom Bosnom te nakratko osvaja Pelješac, no već 1331. godine izbija rat za prijestolje u Raškoj, te bosanski ban Stjepan II. Kotromanić provaljuje u Zahumlje i nanosi veliku štetu dubrovačkoj imovini na Pelješcu.¹⁶

Godine 1333. postignut je dogovor sa bosanskim kraljem Stjepanom Kotromanovićem, koji se onda i službeno odriče svoje pretenzije na Pelješac, odnosno prodaje Pelješac Dubrovačkoj Republici.¹⁷ Dolaskom Pelješca pod vlast Dubrovnika stanovništvo biva nazvano dubrovačkim kmetovima. Kako je u to vrijeme Pelješac bio odvojen kopneno od Dubrovnika trebalo je organizirati obranu te upravu. Stoga, ispod brda Podzvizv gradi se grad Ston čije zidine štite solanu u Stonu jer Dubrovnik nije imao kopnenu vezu sa Pelješcem. U to vrijeme Pelješac dobiva naziv „knežije“ kao ostali dijelovi Republike van grada.

Godine 1343. Pelješac se upravno dijeli na 2 dijela: upravno područje Stona i upravno područja Trstenice. Ovakva podjela je teško funkcionirala zbog otežane komunikacije uzrokovane nepristupačnim reljefom te je zbog toga vlast 1465. godine izdvojila središnji dio poluotoka u zaseban kapetanat sa sjedištem u Janjini. Orebić u 17. stoljeću postaje glavno pomorsko središte poluotoka.¹⁸ Dubrovačka vlast nad Pelješcom trajala je sve do 1808. kada Francuska okupira, a zatim i ukida Dubrovačku Republiku. Godine 1814. Pelješac ulazi u sastav Austro- Ugarske i postaje dio Kraljevine Dalmacije, a nakon Prvog svjetskog rata postaje dio Kraljevine Jugoslavije. Ponajprije biva uklopljen u Zetsku banovinu, a godine 1939. u Banovinu Hrvatsku. U doba Nezavisne Države Hrvatske biva dio županije Dubrovnik koja je također uključivala dobar dio istočne Hercegovine. U SFRJ biva podjeljen između Općine Korčula i Općine Dubrovnik. Na kraju uspostavom neovisne Republike Hrvatske postaje dio Dubrovačko-neretvanske županije i biva razdijeljen na četiri općine.¹⁹

¹⁶ Pelješac.hr, „Muzeji i povijest Pelješca“, URL: <https://bit.ly/3H1YXbp> (01.12.2021.)

¹⁷ Bjelovučić, Nikola Zvonimir, Poluotok Rat ili Pelješac, Zagreb: Tisak braće Kralj, Zagreb, 1907., str. 3. (01.12.2021.)

¹⁸ Pelješac.hr, „Muzeji i povijest Pelješca“. URL: <https://bit.ly/3H1YXbp> (01.12.2021.)

¹⁹ Pelješac.hr „Muzeji i povijest Pelješca“. URL: <https://bit.ly/3H1YXbp> (1.12.2021.)

2.2.2. Upravno demografske značajke prostora

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

Brojni materijalni tragovi potvrđuju da je Pelješac naseljen u pretpovijesno doba, od kada postoji kontinuitet naseljenosti toga prostora. U antičkom dobu i većem dijelu srednjeg vijeka imao je razmjerno malo stanovnika. Porast trgovine u razvijenom srednjem vijeku stvara povoljnije uvjete za razvoj pomorstva, što se pozitivno održavaju na demografski razvoj.

Do znatnijeg porasta broja stanovnika dolazi tek u 16. i 17. stoljeću kada je Pelješac dobio novo stanovništvo koje je pred sukobima sa Osmanlijama bježalo na teritoriji Dubrovačke Republike. Iz sigurnosnih razloga težište naseljenosti novopridošla stanovništva od početka je u župama ili zaklonjenim padinama unutrašnjosti poluotoka podalje od mora. No, već od 16. stoljeća počinje uspon pelješkog pomorstva, zbog čega se stanovništvo u postpno selilo na obalu.

Tako su uz obalu Pelješkog kanala utemeljena nova naselja, Kućišta i Viganj. Padom Venecije (1797.) i Dubrovnika (1806.) granični položaj izgubio je prijašnje značenje. Središte pelješkog pomorstva postaje Orebić. Potiskivanje jedrenjaka i kriza vinogradarstva dovela je do gospodarske krize, no sam vrhunac naseljenosti Pelješac bilježi 1900. godine kada na poluotoku zabilježeno oko 11.000 stanovnika.²⁰

²⁰ Veliki atlas Hrvatske, Mozaik knjiga, 2000., str. 331. (08.04.2022.)

Slika 4. Demografski prikaz Pelješca podijeljenog na općine



Izvor: <https://bit.ly/3PWGqBS>

Danas, *Općina Orebić*, sa površinom 113,13km², nalazi se na centralnom i zapadnom dijelu Pelješca. Uz centralno naselje Orebić sastoji se od još 10 mjesnih odbora. Prema posljednjem popisu stanovništva iz 2021. godine općina Orebić broji 3 712 stanovnika, što je manje za 411 stanovnika u odnosu na popis 2011. godine. Prema izračunu gustoća naseljenosti Orebića iznosi 32,81 stanovnika/km².

Općina Trpanj prostire se površinom od 36,70km² na sjevernom dijelu poluotoka. Trpanj prema posljednjem popisu stanovništva iz 2021. godine bilježi 687 stanovnika što je također pad u broju stanovnika kao i kod općine Orebić i to za 34 stanovnika u odnosu na popis 2011. Ovaj broj predstavlja područje cijele općine koje uključuje naselja Donja i Gornja Vrućica i Duba Pelješka. Gustoća naseljenosti ove općine iznosi 18,72 stanovnika/km².

Općina Ston pozicionirana na jugoistočnom dijelu poluotoka. Zauzima površinu od 169,5km² te prema posljednjem popisu stanovništva iz 2021. godine broji 2 494 stanovnika što je u odnosu na 2011. više za 87 stanovnika kada je Ston brojao 2 407 stanovnika. Gustoća naseljenosti Stona iznosi 14,71stanovnik/km². Općina Ston obuhvaća 19 naselja: Boljenovići, Brijesta, Broce, Česvinica, Dančanje, Duba Stonska, Dubrava, Hodilje, Luka, Mali Ston, Metohija, Putnikovići, Sparagovići, Ston, Tomislavovac, Zabrđe, Zamaslina, Zaton Doli i Žuljana.

Općina Janjina kao najmanja općina poluotoka sa površinom od 29,20km², 2011. godine je bilježila 551 stanovnika, dok je prema posljednjem popisu iz 2021. godine bilježila 540 stanovnika što je manje za 11 stanovnika. Gustoća naseljenosti općine Janjina iznosi 18,49 stanovnika/km².

Valja napomenuti i naglasiti činjenicu da dobna skupina stanovništva poluotoka Pelješca je izrazito nepovoljna (Tablica 1.).

Tabela 1. Dobne skupine Pelješca prema općinama

OPĆINA	Ukupno	0-14 godina		15-64 godina		65i 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	86	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

Izvor: samostalna izrada uz pomoć podataka DZS

Naime, velik udio stanovništva starijeg od 64 godine dostiže visokih 23,2% što je čak znatno više od prosjeka Republike Hrvatske, kao i Dubrovačko- neretvanske županije, istodobno postotak stanovništva mlađeg od 15 godina koji iznosi 14,5% i znatno je niži od prosjeka Republike Hrvatske kao i prosjeka Dubrovačko- neretvanske županije. Kao razlog ove situacije, zasigurno se može navesti iseljavanje mladog stanovništva van poluotoka, kao i niski stupanj nataliteta.

U pogledu obrazovne strukture stanovništva Pelješca situacija je nešto pogodnija, ali je ipak lošija od hrvatskog prosjeka i prosjeka Dubrovačko- neretvanske županije. Udio stanovništva starijeg od 15 godina s nezavršenom osnovnom školom ili bez ikakve naobrazbe je 2011. godine na Pelješcu dostigao 9,8%, za razliku od 9,5% u Republici Hrvatskoj i svega 8,3% u Dubrovačko-neretvanskoj županiji. Također i udio stanovnika 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 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%).²¹

²¹ Državni zavod za statistiku; URL: <https://bit.ly/3BrHMyG> (08.04.2022.)

2.2.3. Prometna povezanost poluotoka Pelješca

Pelješac je donedavno, kao i Dubrovnik bio teritorijalno odvojen od ostatka Republike Hrvatske teritorijem BiH, odnosno granicom na Neumu. S obzirom na takvu situaciju bila je otežana komunikacija s ostalim dijelovima zemlje, ne samo stanovnicima poluotoka Pelješca, već i njegovom gospodarstvu. Tako se je zbog potrebe prelaska dva puta kroz državnu granicu u Neumu, dodatno otežavao i produljivalo vrijeme putovanja. Problem je posebno dolazio do izražaja tijekom ljeta usljed čega je velik broj teretnog prometa išao obilaznim pravcem, trajektom Ploče-Trpanj, što je dodatno povećavao trošak.

Cestovni promet najvažniji je na poluotoku te se većina prometa odvija upravo tim putem. Zbog konstrukcije terena, do nekih naselja jedino se može doći automobilom, pa većina stanovnika ovisi o tom prijevoznom sredstvu. Osim automobila i motornih vozila, u funkciji je i javni autobusni promet. Od kopnenog prometa postoje te dvije vrste obzirom da željezničkog prometa nema. Cestovni promet odvija se po glavnoj državnoj cesti D-414 koja prolazi središnjim dijelom poluotoka. Uz nju postoje još dvije državne ceste (D-415 i D-416), te dvije županijske ceste (6215 i 6226), te nekoliko manjih lokalnih cesti. Kad govorimo o dostupnosti Pelješca morskim (trajektnim) putem, vrlo je bitno naglasiti da se glavna trajektna pristaništa nalaze u Trpnju (veza Ploče- Trpanj) kao i u Orebiću (veza Orebić- Dominče, otok Korčula). Uz ova glavna pristaništa nalazi se još i trajektno pristanište u luci Prapratno kod Stona (veza s Mljetom). Najbliža međunarona zračna luka koja je od interesa poluotoka Pelješca je ona u Dubrovniku udaljena 70km od Stona, te 130km od Orebića. No, zbog velikog broja letova značajna je i zračna luka u Splitu udaljena 200km od Stona, te 180km od Orebića, uz korštenje trajektne linije Trpanj- Ploče. Od nešto manje važnosti, ali opet bitna je i zračna luka u Mostaru, u susjednoj BiH.²²

²² Projekt COASTING, Regionalna agencija DUNEA i Institut za turizam „Poželjan plan razvoja turizma poluotoka Pelješca u kontekstu razvoja Pelješkog mosta“, URL: <http://www.trpanj.hr/wp-content/uploads/2019/09/Po%C5%BEeljan-plan-razvoja-turizma-na-Pelje%C5%A1cu.pdf> (08.04.2022.)

2.2.4. Gospodarska obilježja prostora Pelješca

Na području poluotoka Pelješca dominira orijentacija na iskorištavanje prirodnih resursa područja, prije svega mora i tla. U privrednoj strukturi područja vode se djelatnosti koje omogućuju maksimalno iskorištavanje prirodnih resursa, a to su poljoprivreda, ribarstvo, školjkarstvo, proizvodnja soli i turizam.²³

U prošlosti stanovništvo poluotoka Pelješca ponajviše je bilo orijentirano na pomorstvo, osobito istaknuto u Stonu i Orebiću, te ribarstvo, marikulturu i proizvodnju soli na Stonskom području. Danas ipak, kao što je već navedeno, gospodarski veću važnosti stanovništvo posvećuje turizmu, maslinarstvu i poljodjelstvu, osobito proizvodnji grožđa i vina.

Kada je riječ o razvoju turizma kroz prošlost, jači turistički razvoj zahvatio je ponajviše sjeverozapadni dio poluotoka, osobito područje oko Orebića, dok je najslabiji turistički razvoj bio na istočnom dijelu. Vrhunac turizma Pelješac doživljava u drugoj polovici 1980-ih godina, ali je ubrzo prekinut Domovinskim ratom. Uz navedene gospodarske djelatnosti, u novije vrijeme su sve više zastupljeni i građevinarstvo i trgovina, ali i promet nekretninama. Također, Pelješac glasi i za najznačajnije područje u Hrvatskoj za uzgoj školjaka, na području obale kod Brijesta te malostonskog zaljeva.²⁴

Malostonski je zaljev izgrađen od vodopropusnog vapnenca i sadrži mnogobrojne vrulje, izvore slatke vode. Kao prirodni ekosustav s visokom koncentracijom hranjivih soli, izvrsno je stanište za kamenicu i ostale organizme filtratore.²⁵

Stoga, je Malostonski zaljev poznat kao tradicionalno područje školjkarstva, a uzgajaju se dvije vrlo poznate vrste školjaka: kamenica (*Ostrea edulis*) i dagnja (*Muytilus galloprovincialis*).²⁶

²³ Zvjerković, P., Zbornik radova u čast 650. obljetnice planske izgradnje Stona i Malog Stona, op. cit., str. 271. – 274.(28.11.2021.)

²⁴ Institut za turizam: „Plan razvoja turizma Pelješca“,2011., URL: <https://bit.ly/3BwibVC> (28.11.2021)

²⁵ Tomšić, S., Lovrić, J.” Povijesni pregled uzgoja kamenica u malostonskom zaljevu”, Naše more,2004., 51(1/2), str.17. (28.11.2021.)

²⁶ Katavić, I., Strateške smjernice za razvitak Hrvatske marikulture, Zagreb, 2004., str. 6.

3. TURISTIČKE ZNAČAJKE PROSTORA POLUOTOKA PELJEŠCA

3.1. Turističke destinacije poluotoka

Turistička atraktivnost poluotoka temelji se na prostornim izvornim vrijednostim kao i bogatoj povijesti. Značajna je sve više turistička orijentacija manjih naselja koja čine mrežu naseljenosti te je u njima značajan razmjerno ravnomjieran prostorni razmještaj stanovništva. Za poluotok Pelješac kojeg su starogrčki pisci nazivali Hyllis, često se kaže da ima dvojna vrata – istočna na Stonskoj prevlaci i zapadna na trajektnoj luci Orebić. Posebnost poluotoku daju impozantni krajolici u kojem se izmjenjuju dominantne vapnenačke goleti te šume borova i čempresa pa i nasadi masline, a naročito cijenjene nasadi vinove loze za kvalitetna vina (kao što su dingač i postup). Za turizam te opskrbu pitkom vodom od važnosti je vodovod (u dužini od 60 km) koji prolazi preko Pelješca, iz smjera vrelo Prud – Metković- Opuzen – Blace – Trpanj – Orebić – Korčula.

Tradicionalno središte jugoistočnog dijela Pelješca je općina *Ston* (2 494 stan.). Povijesni gradić Ston je pozicioniran na obali Stonskog kanala, na prevlaci koja spaja poluotok Pelješac s kopnom, oko 60 km sjeverozapadno od Dubrovnika.²⁷ Na Stonskoj prevlaci, smješteni su Veliki i Mali Ston (ant. Stagnum i Turris Stagni). Sa svojim bedemima i kulturno-povijesnim spomenicima jedan od istaknutijih primjera utvrđenoga grada i dubrovačkoga graditeljstva. Osim po obrambenom srednjovjekovnom sustavu poznat je i po solanama. Današnji Ston počeo se izgrađivati nakon što su Dubrovčani 1333.godine došli u posjed Pelješca. Izgradnja spomenutog susutava zidina, dugačkog oko 5 km i pojačanog sa 48 kula i bastiona, započela je u 14.st. i trajala je dugo. Današnji dugačak sustav od gotovo 1000m obrambenih zidina, zajedno s Malostonskim zidinama, štitio je stonske solane koje su bile bitne u to vrijeme za trgovanje s Bosnom. Od sjeverozapadnog ugla zidine se dižu do vrha brda Podzvizd, gdje se spajaju sa tvrđavom Podzvizd, a od sjeveroistočnog ugla protežu se brdom uz prevlaku i spajaju sa zidinama Maloga Stona.

²⁷ Veliki atlas Hrvatske, Mozaik knjiga, 2000., str. 331. (10.04.2022.)

U 14.st. također je nastao i Mali Ston koji je predložen u listu svjetske kulturne baštine UNESCO-a. Uz brojne kupališne goste naročito privlači i organizirane skupine izletnika radi razgledavanja zidina i gastronomskih delicija u Malostonskom zaljevu. Kao poznato uzgajalište školjkaša zaljev se smjestio između poluotoka Kleka i Pelješca.

Slika 5. Panoramski pogled na Ston u zaljevu



Izvor: <https://bit.ly/3EdjZnP>

Značajno je da se na poluotoku prije turizma, stanovništvo uglavno bavilo poljoprivredom i pomorstvom. Danas, uz turizam općina Ston svoju gospodarsku osnovu temelji na poljodjelstvu, vinogradarstvu, maslinarstvu, ribarstvu te preradi kamenica. U ugostiteljskim lokalima grada nude se domaća jela, osobito kamenice i drugi plodovi mora. Obalno područje uz grad Ston pogodna je za kupanje, ribolov i podvodni ribolov.²⁸

²⁸ Peljesac Paradise, URL: <https://bit.ly/3DWgTEu> (10.04.2022.)

Turizam je najrazvijeniji na klimatski ugodnijoj južnoj obali poluotoka Pelješca. Na toj južnoj strani poluotoka smjestio se, ujedno je najpoznatije turističko mjesto, Orebić i to podno vapnenačkog grebena Sv. Ilija. Općina *Orebić* kao najnaseljeniji prostor poluotoka predstavlja središte pelješkog turizma. Razlog tome zasigurno su zaštićene plaže uz Pelješki kanal, te kulturna baština iz razdoblja procvata jedrenjačkog pomorstva, kao i trajektna veza sa Korčulom i dr.²⁹

Naselje Orebić se smjestio na južnoj obali poluotoka Pelješca te ga karakterizira ugodna mediteranska klima koja tijekom siječnja iznosi u prosjeku oko 10°C, dok u najtoplijem mjesecu srpnju doseže u prosjeku 27°C.

Uz turizam gospodarska osnova Orebića bazira se na poljodjelstvu, voćarstvu te ribarstvu. Nekadašnja Trstenica, kako se zvao sve do 16.st. i bilo je sjedište kneza pod dubrovačkom upravom (1343.-1806.). Današnje ime nosi po obitelji koja je dala mnoge generacije vrsnih pomoraca. Uz prirodne atraktivnosti tu su i eksponati koje govore o Orebičkoj pomorskoj tradiciji pohranjene u Pomorskom muzeju. Značajno je, kako se od prvih dana nastanka Orebić razvijao kao središte pomorstva stoga je ondje 1865. utemeljeno Pelješko pomorsko društvo, koje je imalo čak 33 preookeanska jedrenjaka. Jedno od najvećih pomorskih društava Sredozemlja podignulo je i vlastito brodogradilište. Kada su parobrodi istisnuli jedrenjake, bio je to teški udarac za Pelješko pomorsko društvo i za Orebić, ali pomorac i dalje ostaje najcjenjenije zanimanje u Orebiću i na Pelješcu.

Danas je Orebić važno turističko središte koje nudi raznovrsne smještaje, duge pješčane plaže, mnoge uvale i čisto more, sportsko-rekreacijske sadržaje, gastronomsku ponudu, i ugodne šetnje po okolici.³⁰

²⁹ Veliki atlas Hrvatske, Mozaik knjiga, 2000., str. 331. (10.04.2022.)

³⁰ Peljesac Paradise, URL: <https://bitly/3DWgTEu> (10.04.2022.)

Slika 6. Panoramski pogled na Orebić



Izvor: <https://bit.ly/3E1jqp3>

Na sjevernoj obali Pelješca najveću važnost među naseljima ima *Trpanj* (687 stan.). U ranijoj prošlosti glavno je zanimanje njegova stanovništva bilo ribarstvo, a kasnije pomorstvo i trgovina posebno s Neretvanim. Danas je značajnije kupališno mjesto, osobito posjećeno izletnicima iz BIH. U suvremeno doba važnost mu se ponajviše temelji na tranzitnom prometnom položaju (trajektna veza sa Pločama), uz koju se sve više razvija i rezidencijalna funkcija.³¹ Klima ovog prostora je blaga, temperature su prosječne tijekom siječnja oko 7°C, a tijekom srpnja oko 26°C. Gospodarstvo se temelji na poljodjelstvu, ribarstvu i preradi ribe. Trpanj se nalazi na regionalnoj prometnici koja prolazi poluotokom, te ima trajektnu vezu sa Pločama. Plaže okružene borovim šumarcima, brojne uvalice, bujno mediteransko raslinje, izvorska voda, raznovrstan smještaj, ponuda domaće hrane, mogućnost sporta i rekreacije te priroda otočne unutrašnjosti obilježja su Trpnja. Poznat je i po ljekovitom mulju.³²

³¹ Veliki atlas Hrvatske, Mozaik knjiga, 2000., str. 331. (10.04.2022.)

³² Peljesac Paradise, URL: <https://bit.ly/3DWgTEu> (10.04.2022.)

Najplodnije poljoprivredno područje na području poluotoka je središnja Župska zavala, na čijim plodnim fliškim površinama prevladavaju vinogradi, masline i agrumi. U vinogradarstvu veliku važnost ima sorta plavac mali crni, od kojeg se dobiva jedno od najboljih hrvatskih vina- Dingač (nazvano po padini uz južnu obalu poluotoka), a proizvodi se u Potomju. S razvojem turističkog tržišta u porastu je i važnost komercijalnog uzgoja školjaka u zaljevu Bistrina, u Malostonskom kanalu. Turistički je najvrijednije područje između Vignja i Orebića, uz Pelješki kanal.³³

³³ Veliki atlas Hrvatske, Mozaik knjiga, 2000., str. 331. (10.04.2022.)

3.2. Turistička ponuda poluotoka

Velik broj turista koji se odluči posjetiti mjesta poluotoka Pelješca, traži netaknut krajolik, te više spoznaja o kulturi i životnom stilu destinacije, a kombinacijom mora, prirode, gastronomije i kulturnih sadržaja stvaraju se vjerni i stalni gosti.

Vinarstvo, uz ostale faktore, predstavlja bitan dio turističke ponude poluotoka Pelješca. „Za vinski turizam može se reći da je to još jedan u nizu različitih oblika turizma temeljenih na tipičnim proizvodima i kulinarskoj tradiciji koji se u posljednje vrijeme intenzivno razvijaju”.³⁴ S obzirom da je pojedinačnim vinarijama vrlo teško samostalno se učvrstiti na suvremenom turističkom tržištu ključ njihova uspjeha je suradnja u sklopu različitih oblika partnerstva.³⁵ Stoga, Pelješki vinski puti, kao projekt turističke ponude Pelješca, složeni su turističko poljoprivredni programi koji danas u turističkom svijetu predstavlja spoj između poljoprivrede i turizma. Osnivanjem udruge Plavac Mali, nastao je program Pelješki vinski puti koji poluotok ima u svojoj turističkoj ponudi od 2007. godine, čiji je cilj izgradnja poluotoka s dugom vinskom tradicijom, te poticanje vinarstva i vinogradarstva. Projekt turistima pruža mogućnost upoznavanja tradicionalnih vrijednosti i raznovrsnih peljeških vina.³⁶ Vinsko turistički paket sadržava ponudu u kojoj je uključen obilazak vinskih podruma, šetnje pješačkim stazama, planinarenje, tematske večere, posjeti muzejima, vožnje turističkim vlakom, smještaj i dr.³⁷

³⁴ Razović, M. op.cit., str. 51.-67. (06.12.2021.)

³⁵ Maletić, E.: Strategija razvoja vinarstva i vinogradarstva Dubrovačko–neretvanske županije, Zagreb, 2012. (06.12.2021.)

³⁶ Poslovni.hr, „Pelješki vinski puti kao turistička atrakcija“. URL: <https://bit.ly/3BCGmlg> (06.12.2021.)

³⁷ Dubrovački dnevnik.hr, „Pelješki vinski puti“, URL: <https://bit.ly/3LRY3kw> (11.04.2022.)

Ruralni turizam je važan za razvoj prostora jer pruža mogućnost dodatnog zapošljavanja i smanjenja odljeva stanovništva, osigurava zapošljavanje stanovništva starijeg od 65 godina, daje mogućnost dodatnih prihoda, pospješuje oživljavanje poljoprivrede i njezino povezivanje s turizmom, razvija se proizvodnja domaće i tradicionalne hrane, te pridonosi razvoju poduzetničkog duha.³⁸

Shodno tome, važno je spomenuti da Pelješac ima brojna seoska domaćinstva, OPG-ove, konobe i restorane koji nude autohtona jela i proizvode kao dio turističke ponude. „Turizam hrane može se definirati na isti način kao i već poznati vinski turizam, tj. kao posjet proizvođačima hrane, festivalima hrane, restoranima i specifičnim lokacijama gdje je kušanje i doživljaj hrane, te prehrambenih proizvoda primarni motivirajući faktor za putovanje“.³⁹

U tom pogledu Ston je neizostavna gastronomska destinacija. Od autohtonih jela ističu se školjke koje se mogu jesti na više načina: svježe, pripremljene u raznim rižotima i tjestenini ili na buzaru. Kamenice, koje su najzrelije i najukusnije u ožujku kada se slavi blagdan sv. Josipa, gastro manifestacija kada školjkari predstavljaju svoje kamenice. Također, jedna od poznatijih manifestacija koja se održava na Pelješcu je Kinookus, gastro film festival. Uz ove manifestacije odvijaju se i brojne pučke večeri, koncerti poznatih zabavljača, ribarske večeri, utrke tovara, boćarski turniri i dr.⁴⁰

Kada govorimo o kulturno-povijesnoj baštini i *kulturnom turizmu*, kao elementu turističke ponude poluotoka, najatraktivniji kulturno-povijesni spomenici su na području Stonske prevlake gdje je smješten najsacuvaniji sustav, te Orebić sa kapetanskim kućama i pomorskom tradicijom. Mali Ston i grad Ston s očuvanom tradicionalnom arhitekturom i mrežom ulica imaju veliku kulturno-povijesnu vrijednost.⁴¹

³⁸ Džubur, H., „Višestruke funkcije turizma u privrednom i društvenom razvoju dubrovačke regije“, op. cit., str. 162. (06.12.2021.)

³⁹ Geić, S.: Menadžment selektivnih oblika turizma, Sveučilište u Splitu, Split (07.12.2021.)

⁴⁰ Pelješac.hr, „Najbolji restorani na Pelješcu“, URL: <https://bit.ly/3p0I7DB> (07.12.2021.)

⁴¹ Glamuzina, N., op.cit.str.96. (07.12.2021.)

Mali Ston je sagrađen u obliku trapeza i opasan je sa svih strana zidinama sa kulama. Najveća utvrda Malog Stona je Korun u južnom dijelu dok istočni i zapadni dio završavaju kružnom kulom Toljevac i polukružnom Arcimon. Iz sjevernog zida koji zatvara naselje prema luci izdižu se dvije četverokutne kule. Unutrašnji dio Maloga Stona oblikovan je prema nacrtima sa tri reda stambenih kuća te župnom kućom i crkvom. Sve građevine Malog Stona su očuvane i otvorene za turističke posjete.⁴²

S druge strane, tlocrt Stona ima oblik nepravilna peterokuta. U samom gradu nalaze se poznate građevine od kojih je najpoznatija zgrada kancelarije Dubrovačke Republike, dvokatna palača u gotičkom stilu. Nasuprot je knežev dvor u kojem je bila uprava stonske knežije i knežev stan.⁴³

Neophodno je za istaknuti i Stonske zidine koje se mogu vidjeti sa Jadranske magistrale prilikom putovanja prema Dubrovniku. Ukupno su duge 5,5km te time čine najdulje zidine u Europi i druge po veličini u svijetu. Zidine se pružaju od Stona do Malog Stona, a graniče s trima kulama: Veliki Kaštio u Stonu, Koruna u Malom Stonu i kula na vrhu brda Podzvizd poznata pod nazivom Bartolomeo.⁴⁴

⁴² Ibidem, str. 97. (07.12.2021.)

⁴³ Ibidem, str. 96. (07.12.2021.)

⁴⁴ Službena web stranica TZ Ston, URL: <https://bit.ly/3Bz4pBq> (07.12.2021.)

Slika 7. Pogled na Stonske zidine



Izvor: <https://bit.ly/3NYPaYe>

Avanturistički turizam nudi avanturistički odmor te okuplja putovanja, sport i rekreaciju. Najvažniji faktor u razvoju avanturističkog turizma je zapravo mjera do koje smo spremni upustiti se u pustolovinu.⁴⁵ Pelješac se avanturističkom ponudom najviše ističe na samom jugu, ali ponude ne manjka i u drugim djelovima poluotoka. Od adrenalinskih i rekreativnih sadržaja ističu se surfing u Vignju, planinarenje na brdu Sv. Ilija, biciklizam i pješaćenje na stazama Orebić i Trpanj te ronjenje u uvali Žuljana.

Također, zbog položaja Vignja i Kučišta, na najužem dijelu Pelješkog kanala, pogoduje razvijanju zapadnog vjetrova maestrala koji puše brže nego što je uobičajeno na Jadranu, stoga su te destinacije pogodne za surfanje.⁴⁶

⁴⁵ Hudson, S.: *Adventure tourism u Sport and adventure tourism*; The Haworth Hospitality Press, New York, 2003, str. 203. (07.12.2021.)

⁴⁶ Službena web stranica TZ Orebić, URL: <https://bit.ly/3JG2fms> (07.12.2021.)

Zbog morskih hridi i zidova koji se gotovo okomito spuštaju do dubine od oko 60 metara, s mnoštvom malih špilja i pukotina bogatih florom i faunom, kao i olovna kamena sidra na dubini od 25 do 40 metara, područje Orebića ima razvijenu ponudu *ronilačkog turizma*. Dok na području općine Ston, za razvoj ronilačkog turizma ističu se lokacije u uvali Žuljana.⁴⁷ Turističku ponudu Pelješca čine i kampovi. U općini Ston nalazi se najveći broj malih kampova na poluotoku.⁴⁸

Pelješac, također, obilježava i najstarija solana u Europi kao i najstarija aktivna solana na svijetu. Njena površina je 450 000 metara kvadratnih. Tradicija branja soli se prenosi već 4 tisuće godina, a sve do danas se sol u njoj proizvodi na isti uz pomoć mora, sunca i vjetra. U solani je 58 bazena koji su podijeljeni u pet skupina jer cijeli proces treba proći pet faza, a traje jedan do dva mjeseca, ovisno o vremenu.⁴⁹

Slika 8. Najstarija solana u Europi-Ston



Izvor: <https://bit.ly/3judEuD>

⁴⁷ Kunst, I., Tomljenović, R., op.cit.str.21. (10.12.2021.)

⁴⁸ Službene web stranice TZ Ston i Trpanj, URL: <https://bit.ly/3I69jrY> , <https://bit.ly/3JBAPAQ> (10.12.2021.)

⁴⁹ Službena web stranica Stonske solane, URL: <https://bit.ly/3h1hRES> (10.12.2021.)

3.3. Smještajni kapaciteti poluotoka

Prema zadnje dostupnim podacima Državnog zavoda za statistiku, sve četiri jedinice lokalne samouprave područja Pelješca su tijekom 2021. godine raspolagale sa ukupno 29.543 soba, apartmana i mjesta za kampiranje, što je u odnosu na 2020. godinu više za 5.170, kada su sve jedinice lokalne samouprave raspolagale sa 24.373 soba, apartmana i mjesta za kampiranje (Tablica 2.).

Tabela 2. Raspoloživost smještajnih kapaciteta poluotoka Pelješca

OPĆINA	2020.	2021.
Ston	18.182	21.171
Orebić	3.710	4.401
Janjina	1.150	1.268
Trpanj	1.331	2.157
UKUPNO	24.373	29.543

Izvor: autorska izrada uz pomoć podataka DZS

Kao što je vidljivo iz tablice, općina Ston raspolaže sa najvećim brojem smještajnih kapaciteta, u obje godine. Ovoj situaciji zasigurno pridonosi činjenica da je općina Ston površinom najveća općina Pelješca, te je pozicionirana na mjestu spajanja Pelješca s kopnom, što ovu općinu čini prometno najdostupnijom. Svi ovi elementi vrlo su bitni prilikom isplativost izgradnje smještajnih kapaciteta. Dok, s druge strane, općina Janjina broji najmanji broj smještajnih kapaciteta, također u obje godine. S obzirom da je Janjina najmanja općina Pelješca, te da broji najmanji broj stanovnika, ovakva situacije je donekle i shvatljiva.

Također, prema podacima Državnog zavoda za statistiku broj stalnih postelja u 2021. godini u svim jedinicama lokalne samouprave poluotoka Pelješca veći je od broja stalnih postelja iz 2020. godine (Tablica 3.).

Tabela 3. Broj stalnih postelja poluotoka Pelješca

OPĆINA	2020.	2021.
Ston	10.016	9.457
Orebić	46.389	55.054
Janjina	2.910	3.226
Trpanj	3.383	5.259
UKUPNO	62.698	72.996

Izvor: autorska izrada uz pomoć podataka DZS

Broj stalnih postelja u 2020. iznosio je 72.996 postelja, što je za 10.298 postelja više u odnosu na 2020. godinu kada je broj postelja iznosio 62.698. Najviše bilježi općina Orebić, kao najnaseljenija općina poluotoka, dok najmanji broj stranih posjetitelja bilježi općina Janjina. Iz tablice je vidljivo da sve općine, osim Stona, bilježe rast u broju stalnih postelja.

U strukturi smještajne ponude Pelješca prevladavaju odmarališta i slični objekti za kraći odmor tzv. obiteljski smještaji, dok je hotelski smještaj, s izuzetkom općine Orebić, relativno slabije zastupljen, što je vidljivo i u dolje prikazanoj tablici (Tablica 4.).

Tabela 4. Struktura smještajne ponude poluotoka Pelješca

OPĆINA	Hoteli i sličan smještaj	Odmarališta i slični objekti za kraći odmor	Kampovi i prostor za kampiranje	Ostali smještaj
Ston	14	684	363	/
Orebić	356	2.456	1.322	/
Janjina	/	321	7	/
Trpanj	20	373	30	/
UKUPNO	390	3.834	1.722	/

Izvor: autorska izrada uz pomoć podataka DZS

Naime, od ukupno raspoložive 5.946 smještajne jedinice (sobe), njih 3.834 odnosi se na sobe odmarališta i sličnih objekata. Kamp jedinice su u strukturi smještajne ponude Pelješca zastupljene s ukupno 1.722 smještajnih jedinica, dok hotela i sličnih smještaja ima najmanje, samo 390. Zsigurno najisplativiji oblik smještaja su odmarališta, te slični objekti kao apartmani za kraći odmor, te su najpristupačniji korisnicima stoga ih i ima u najvećem broju. Također, kao što je već prije navedeno, zbog prepoznatljivosti, ali i broja stanovnika i naseljenosti najveći broj smještajnih jedinica nalazi se u općini Orebić, dok najmanji broj smještajnih jedinica broji općina Janjina.⁵⁰

Slika 9. Aminess Grand Azur Hotel



Izvor: <https://bit.ly/3LMvNAB>

Slika 10. Hotel Adriatic



Izvor: <https://bit.ly/3LSaltS>

⁵⁰ Državni zavod za statistiku, URL: <https://bit.ly/34LtVrn> (13.12.2021.)

3.4. Turistička potražnja poluotoka

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, tijekom 2021. godine u svim jedinicama lokalne samouprave poluotoka Pelješca ostvareno je oko 120 tisuća dolazaka te oko 934,3 tisuća noćenja. (Tablica 5.)

Tabela 5. Ukupni dolasci i noćenja od 2018. do 2021. godine

OPĆINA	2018.		2019.		2020.		2021.	
	Dolasci	Noćenja	dolasci	Noćenja	dolasci	Noćenja	dolasci	noćenja
Ston	31.980	148.196	33.817	155.083	6.721	50.139	13.296	91.340
Orebić	111.316	828.868	105.605	784.581	53.760	451.958	89.076	703.993
Janjina	7.535	58.383	7.790	58.912	3.947	35.281	6.142	51.778
Trpanj	16.894	118.293	16.264	112.450	4.923	42.994	11.455	87.206
UKUPNO	167.725	1.153.740	163.476	1.111.026	69.351	580.372	119.969	934.317

Izvor: autorska izrada uz pomoć podataka DZS

U tom pogledu, u odnosu na baznu, ovdje 2018. godinu, turistički se promet na poluotoku smanjio, to možemo zasigurno pripisati novonastaloj Covid-19 situaciji. Broj dolazaka se u odnosu na baznu godinu smanjio za 47.756 dolazaka, te se broj noćenja također smanjio za čak 219.423 noćenja. Najveći pad u broju dolazaka u odnosu na 2018. godinu bilježi općina Orebić, što je i razumljivo s obzirom da je ta općina i biježila najveći broj dolazaka kroz godine, zbog toga je kod nje najvidljiviji pad broja turista, također i kod broja noćenja najveći pad je kod općine Orebić. Najmanji pad broja dolazaka i noćenja bilježi najmanja općina Janjina.

Daleko najveći dio ostvarenog turističkog prometa, mjereno ostvarenim noćenjima, kao i dolascima odvija se u općini Orebić. Ova situacija zasigurno se temelji na prepoznatljivosti Orebića, naseljenosti ali i blizini otoka Korčule kao bitne turističke destinacije.

No, s druge strane, iako je najmanja, važno je napomenuti općinu Janjina, koja iako ima najmanji broj dolazaka od svih općina na poluotoku Pelješcu, bilježi konstantni rast iz godine u godinu. Nakon 2020. godine koja je bila obilježena poprilično lošom situacijom zbog Covida, općina Janjina se u 2021. svejedno vraća s većim brojem dolazaka i noćenja u odnosu na 2020.

U strukturi turističkih dolazaka i noćenja Pelješca izrazito prevladavaju dolasci i noćenja stranih gostiju. (Tablica 6.).

Tabela 6. Dolasci i noćenja stranih turista od 2018. do 2021. godine

OPĆINA	2018.		2019.		2020.		2021.	
	Dolasci	Noćenja	Dolasci	noćenja	dolasci	Noćenja	Dolasci	noćenja
Ston	29.868	139.813	31.204	144.654	3.959	39.642	10.401	80.684
Orebić	101.287	779.829	95.929	731.798	45.967	405.270	79.523	647.865
Janjina	7.141	55.867	7.293	55.496	3.440	31.837	5.642	48.149
Trpanj	15.590	111.600	14.558	105.069	4.431	39.642	10.401	80.684
UKUPNO	153.886	1.087.109	148.984	1.037.017	57.797	516.391	105.967	857.382

Izvor: autorska izrada uz pomoć podataka DZS

Tijekom 2021. godine u svim jedinicama lokalne samouprave područja Pelješca ostvareno je ukupno 105,9 tisuća stranih turističkih dolazaka, te 857,4 stranih turističkih noćenja. U pravilu najveći broj stranih dolazaka bilježi se tijekom ljetnih mjeseci, točnije tijekom ljetne sezone. Najveći broj stranih turista posjećuje općinu Orebić, dok najmanje Janjinu. Iz tablice je vidljivo da je broj dolazaka stranih turista u Orebiću 2021. godine bio 79.523, što je manje u odnosu na baznu godinu zbog nastale situacije sa virusom, te nemogućnosti putovanja. Dok je broj dolazaka u općini Janjina 2021. godine bio 5.642.

S druge strane, domaći su turisti tijekom 2021. godine (Tablica 7.) ostvarili samo oko 14 tisuća dolazaka, odnosno oko 76,6 tisuća noćenja.

Tabela 7. Dolasci i noćenja domaćih turista od 2018. do 2021. godine

OPĆINA	2018.		2019.		2020.		2021.	
	dolasci	Noćenja	dolasci	Noćenja	dolasci	Noćenja	dolasci	noćenja
Ston	2.112	8.383	2.613	10.429	2.762	10.497	2.895	10.340
Orebić	10.029	49.039	9.676	52.783	7.793	46.688	9.553	56.128
Janjina	394	2.516	497	3.416	507	3.444	500	3.629
Trpanj	1.304	6.693	1.706	7.381	492	3.352	1.054	6.522
UKUPNO	13.839	66.631	14.492	74.009	11.554	63.981	14.002	76.619

Izvor: autorska izrada uz pomoć podataka DZS

Broj domaćih turista na poluotoku znatno je manji od broja stranih turista. Domaći turisti su manje dolazili na Pelješac zbog njegove tada teže dostupnosti, prelaska granice, kao i trajektne linije koja često zna biti skupa i kompliciranija. Domaći turisti najviše posjećuju Orebić, dok namanje posjećuju općinu Janjina.

Također, vrlo bitna značajka turističkog prometa na području svih jedinica lokalne samouprave, a karakterizira je privređivanje u gotovo svim priobalnim destinacijama, jest izrazita sezonalnost. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku Pelješac ostvaruje najveći broj dolazaka i noćenja baš kroz sezonske mjesece točnije početak sezone počinje krajem travnja, maksimum doživljava u kolovozu te završava krajem listopada.

Konačno, što se tiče zadržavanja turista na Pelješcu, prosječna duljina boravka turista prema posljednjim podacima iz 2018. godine. dostigla je 6,9 dana, gdje vidimo postpno skraćivanje boravka u odnosu na baznu 2010. godinu(Tablica 8.).

Tabela 8. Prosječna duljina boravka turista poluotoka Pelješca

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

Izvor: autorska izrada uz pomoć podataka DZS

Kada se radi o duljini boravka, izrazito zanimljiva činjenica jest da turisti duže borave na području najmanje razvijene općine Janjina, a najkraće u općini Ston.

Također, strani turisti ostvaruju duži boravaka od domaćih turista, što je i shvatljivo s obzirom da putuju iz daljih zemalja.⁵¹

⁵¹ Državni zavod za statistiku, URL: <https://bit.ly/3BzEV6P> (02.12.2021.)

4. ODRŽIVI RAZVOJ

4.1. Kontekst održivog razvoja

Turizam mora biti ekonomski, ali i društveno i ekološki prihvatljiv turizam.⁵² Koncept održivog razvoja nastaje osamdesetih godina dvadesetog stoljeća. Prvi puta je objavljen u Izveštaju „Naša zajednička budućnost“, Svjetske komisije za okoliš i razvoj iz 1987. godine. Prema njoj, održivi je razvoj »razvoj kojim se zadovoljavaju potrebe današnjih naraštaja, a da se pritom ne ugrožava mogućnost budućih naraštaja uz zadovoljavanje njihovih potreba“.⁵³ Nadalje, koncept turističke održivosti nekog područja, definira se i 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). Održivi razvoj je okvir za oblikovanje strategija kontinuiranog gospodarskog i socijalnog napretka, bez štete za okoliš i prirodne izvore bitne za ljudske djelatnosti u budućnosti. On se fokusira na ideju prema kojoj razvoj ne smije ugrožavati budućnost budućih naraštaja trošenjem neobnovljivih izvora i dugoročnim devastiranjem i zagađivanjem okoliša.⁵⁴

Održivi razvitak Republike Hrvatske mora se staviti u kontekst geografskog okruženja i postojećeg stanja, što uključuje procjenu raspoloživih ljudskih potencijala i prirodnih izvora.

Gospodarstvo i napredak društva danas se u Europi i svijetu oslanjaju na znanje, uporabu znanstvenih rezultata i informacijsko-komunikacijske tehnologije, te usklađenost angažmana države s potrebama poduzetništva. Hrvatsko gospodarstvo, koje je dosad bilježilo uzlazni trend rasta, pod snažnim je utjecajem zbivanja na svjetskom tržištu koja kontinuirano stvaraju promjene bitnih ekonomskih odnosa. Troškovi socijalne infrastrukture i sigurnosti u ravnoteži su s razinom održivosti u postojećim gospodarskim uvjetima u nacionalnim i globalnim okvirima.

⁵² Bilen, M: Turizam i okoliš, Mikrorad., Zagreb, 2008., str. 23(20.12.2021.)

⁵³ Bačun, d., Matešić, M., Omazić, M., A.,: Leksikon Održivog razvoja, Hrvatski poslovni savjet za održivi razvoj, 2012. , str 195(20.12.2021.)

⁵⁴Odrz.hr, URL: <https://bit.ly/3sUOCBe> (20.12.2021.)

Međutim, postoje određeni problemi koji usporavaju ukupan gospodarski razvitak, primjerice: ovisnost o uvoznjoj energiji, korupcija, pad ukupnog broja stanovnika i prosječno starenje stanovništva, gospodarska neujednačenost regija, pritisci na neracionalno gospodarenje nacionalnim prostorom itd. Također, postoji prostor za postizanje bitno većeg BDP-a od sadašnjeg, koji se može ostvariti kroz podizanje opće razine obrazovanja radne snage, prvenstveno radi zahtjeva za uporabom novih tehnologija i orijentacije na složenije proizvodne procese. Kada je riječ o prirodnim resursima, uz ljepote krajolika, te geografsku i klimatsku raznovrsnost, Republika Hrvatska ima i velike rezerve pitke vode, dostatne površine nezagađenoga poljoprivrednog zemljišta za koje treba provesti mjere odvodnje ili navodnjavanja, raspolaže vlastitom rezervom energenata dovoljnom da se pokrije barem četvrtina njezinih potreba. Znatna površina Republike Hrvatske još je uvijek pokrivena kvalitetnim šumama, a kakvoća mora omogućuje različite oblike marikulture.⁵⁵

⁵⁵ Zakon o zaštiti okoliša, stavka 4., čl. 44. (»Narodne novine«, br. 110/07.) (13.04.2022.)

4.2. Pokazatelji održivosti turizma poluotoka Pelješca

Izgradnja Pelješčkog mosta imala je i imat će različite utjecaje na više faktora točnije na pokazatelje turističke održivosti prostora, od biljnog i životinjskog svijeta, promjene izgleda prostora do stanovništva i prometnih tokova. Kada govorimo o bioraznolikosti, sam tijekom izgradnje je imao utjecaj na narušavanju ekoloških procesa na širem području zahvata, kao i rekonstrukciju nadzemnih i podzemnih staništa na mjestu izgradnje ceste, točnije u moru i na morskome dnu, ali i na okolnom kopnu. Također, izgradnjom državne ceste i njenim korištenjem može doći do negativnih utjecaja i pritisaka na prirodne šumske ekosustave.

Dok s druge strane, puštanje mosta u promet produbiti će i proširiti kvalitetu turističke ponude i prometne povezanosti, te će koncentracija turističke aktivnosti s dominantne pozicije grada Dubrovnika premjestiti fokus na ostatak županije tijekom određenog vremena. Proširenjem turističke ponude očekuje se i veća potražnja za radnom snagom, što dovodi do otvaranja novih radnih mjesta na ovom području.

S obzirom na poboljšanje prometne povezanosti Pelješca, ali i očekivanog poboljšanja turističke ponude veliki se naglasak stavlja na razvoj luka nautičkog turizma, kao i na obnovu i proširenje zračne luke Dubrovnik. Puštanje u promet Pelješčkog mosta i nove državne ceste DC414 kroz područje Pelješca pozitivno će utjecati na poboljšanje turističke ponude ovog dijela Dubrovačko-neretvanske županije i ostvarivanje zacrtanih ciljeva turističkog razvitka i razvitka samog Pelješca.⁵⁶

Stoga zaključno, vizija budućeg razvoja turizma poluotoka Pelješca treba izrazito upućivati na činjenicu da prirodni i kulturni resursi moraju biti dugoročno očuvani i zaštićeni od degradiranja, tj. da se koriste na održivi način, ističući da se se osigura i društvena i ekonomska održivost.

⁵⁶ Inženjerski projektni zavod d.d. „Studija o utjecaju na okoliš za zahvat Državna cesta DC414“, URL: <https://bit.ly/3h848Mm> (10.01.2022.)

4.3. Utjecaj izgradnje Pelješkog mosta u budućnosti na turističku potražnju

4.3.1. Prometna razvijenost prije izgradnje Pelješkog mosta

Dosadašnji intenzitet prometa na cestama poluotoka Pelješca rezultat je prijašnje kompleksne situacije. Kao posljedicu ovakve prometne situacije može se istaknuti to kako je Pelješac godinama ostvarivao kontakt s ostalim dijelovima Hrvatske na dva načina: preko ceste D414, kao prometno rješenje primarne važnosti te trajektnom vezom Trpanj-Ploče kao prometno rješenje sekundarne važnosti. Ukupna duljina državne ceste D414 iznosi 64,7 km, te se nalazi na potezu trajektna luka Orebić-Ston-Zaton Doli, smjerom zapad istok, povezuje sva važna naselja Pelješca, osim Trpnja. Ova cesta se često naziva i Pelješkom magistralom., te se kod mjesta Zaton Doli priključuje na cestu D-8, tj Jadransku magistralu koja vodi prema Pločama ali i Dubrovniku.

Slika 11. Prikaz Jadranske magistrale



Izvor: <https://bit.ly/3jZKkwI>

Cesta D8 predstavlja glavni prometni koridor Dubrovačko-neretvanske županije po kojoj se odvija najveći dio prometa. Preko nje županija je povezana s ostalim djelovima Republike Hrvatske, te susjednim državama BiH, Crnom Gorom te ostalim djelovima jugoistočne Europe. Prema tome cesta D414 nesumnjivo služi kao glavna poveznica Pelješca sa Dubrovnikom i sjeverozapadom Hrvatske što je za Pelješac bilo od velike važnosti. Trajektna linija Trpanj-Ploče, kao sekundarna prometna poveznica Pelješca sa kopnom, povezuje zapadni dio poluotoka s Pločama, odnosno autocestom A-1/ tzv. Dalmatina koja vodi prema Zagrebu i Splitu te drugim europskim zemljama.⁵⁷

Prema posljednjim podacima Hrvatskih cesta, iz 2021. godine, prosječni ljetni dnevni promet na cesti D414 se povećao u odnosu na 2020. godinu (Tablica 9.).

Tabela 9. Prosječni dnevni ljetni promet 2020./2021.

Brojačko mjesto	2020.	2021.	Promjena u %
Zaton Doli	5.697	8.742	53,45
Košarni Do	2.021	2.547	26,03
Ploče-Trpanj	943	1.137	20,57

Izvor: <https://bit.ly/3Oe2AzE>

Kod brojačkog mjesta Zaton Doli iznosio je 8.742 vozila što je u odnosu na 2020. godinu više za 53,45% kada prosječni dnevni promet iznosio 5.697 vozila. Također, na istoj cesti ali kod sela Košarni Do promet u 2021. iznosio je 2.547 vozila što je također više u odnosu na 2020. kada je promet iznosio 2.021 vozila i to za 26,03%. Kada je riječ o trajektnom prometu, prosječni ljetni dnevni promet na relaciji Ploče-Trpanj u 2021. godini iznosio je 1.137, što je u odnosu na 2020. godinu više za 20,57%, kada je prosječni dnevni ljetni promet iznosio 943. Prema prikazanim podacima može se isčitati da cestovni je promet dominirao u odnosu na trajektni promet u pravilu zbog jednostavnosti.

⁵⁷ Projekt Pelješki most „Ekonomski, prometni i demografski učinci izgradnje mosta Pelješac na gravitacijsko i □šire područje”, URL: <https://bit.ly/3IoEQ8G> (17.01.2022.)

Za prometnice poluotoka Pelješca znakovit je visok udio prometa osobnih vozila kao i motocikala, dok je manji udio teretnog prometa. Broj vozila se tijekom ljetnih mjeseci u pravilu povećava što znači da se u principu dosta radi o turističkim kretanjima. Prema dosadašnjim podacima na pelješkim prometnicama, udio osobnih automobila i motocikala, uključujući i trajektne veze prema Mljetu i Korčuli, bio je veći od 80%, a ljeti i iznad 85%.⁵⁸

4.3.2. Očekivani turistički promet i intenzitet prometa

Kao što je to slučaj s Hrvatskom u cjelini, i turistički promet na Pelješcu karakterizira izrazita sezonalnost. Zsigurno sezonalnost turističkog prometa najviše valja povezivati sa tradicionalnim „sunce i more“ proizvodom na kojem se turizam u pravilu i bazira, ali i sa strukturom smještajnih kapaciteta i s ukupnim stanjem izvan smještajne turističke ponude. S obzirom da je već poznata važnost turizma za gospodarstvo poluotoka Pelješca, vrlo je bitno i sagledati sva pitanja o očekivanom utjecaju novog mosta na intenzitet i značajke turističkog prometa, ključne turističke proizvode, smještajne objekte, turističke zone odnosno i na ključne indikatore turističke održivosti.⁵⁹

Slika 13. Prikaz novoizgrađenog Pelješkog mosta



Izvor: <https://bit.ly/3LYmNby>

⁵⁸ Hrvatske ceste, URL: <https://bit.ly/3M2hdF5> i <https://bit.ly/3Oe2AzE> (17.01.2022.)

⁵⁹ Institut za turizam; „Plan razvoja turizma Pelješca“. URL: <https://bit.ly/3sYMY9D> (15.01.2022.)

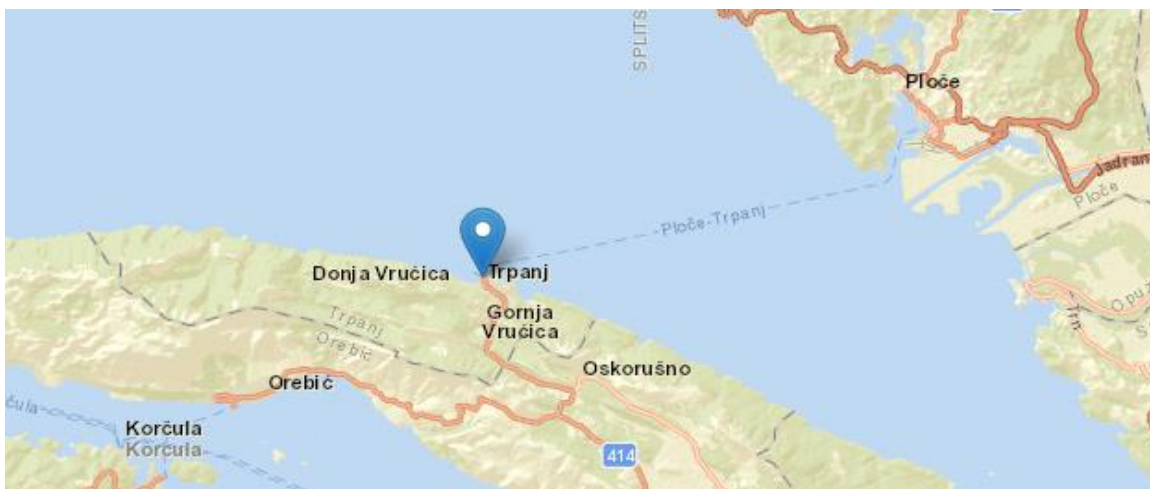
Prema podacima sa službenih stranica Hrvatskih cesta, cilj izgradnje mosta je bio ojačati povezanost teritorija na samom jugu Republike Hrvatske s pristupnim cestama i cestama na Pelješcu, točnije povezati Republiku Hrvatsku u „cjelinu“. Puštanje mosta i pristupnih cesta u promet predviđa povećanje usluga prometnog sustava kao i sigurnost prometa, također očekuje se olakšavanje pristupa krajnjem jugu prilikom lošeg vremena i jakih vjetrova kada je onemogućen zračni i pomorski promet, očekuje se i smanjenje trajanja putovanja prema krajnjem jugu te će se smanjiti utjecaj na okoliš.⁶⁰

Za očekivati je da će se postojeća dinamika i intenzitet prometa na Pelješcu značajno promijeniti u narednom periodu u odnosu na sadašnje stanje. To će biti učinak ponajviše premještanja ceste D8, tzv. Jadranske magistrale, s rute preko Neuma na rutu preko Stona, čime će se izbjeći dvostruki prijelaz državne granice između Hrvatske i BiH. Puštanje mosta u promet u narednom periodu promijeniti će intenzitet i dinamiku prometa u istočnom dijelu poluotoka, od intenziteta i dinamike na središnjem i zapadnom dijelu. Smatra se da će nakon spajanja mosta s pristupnim cestama trajanje prijevoza od svih naselja na Pelješcu do Ploča i priključka na A1 biti kraće preko Pelješkog mosta, nego s korištenjem trajekne veze Trpanj-Ploče. To potvrđuje i dosadašnja cestovna veza koja vodi od Kleka do Pelješca te iznosi 48 km, doki ta duljina sada nakon puštanja mosta iznosi 15 km preko novih pristupnih cesta. Tako se skraćuje putovanja na 33 km. Ova značajna skraćivanja putovanja pretvaraju se u skraćivanja u vremenu putovanja. S obzirom da će sada putovanje Pelješkim mostom biti mnogo jednostavnije i povoljnije za stanovnike poluotoka, pitanje opstanka trajekne luke Trpanj-Ploče u budućnosti ostat će u rukama općina Orebić i Trpanj, njihovoj angažiranosti, te će ovisiti o samoj financijskoj isplativosti luke.⁶¹

⁶⁰ Hrvatske ceste, URL: <https://bit.ly/3Ehwoa4> (15.04.2022.)

⁶¹ Projekt Pelješki most „Ekonomski, prometni i demografski učinci izgradnje mosta Pelješac na gravitacijsko i šire područje”, URL: <https://bit.ly/3IoEQ8G> (17.01.2022.)

Slika 12. Linija Trpanj- Ploče



Izvor: <https://bit.ly/3voeNsW>

Osim skraćenog putovanja, most će utjecati i na jedan od većih problema Hrvatske, ali i poluotoka Pelješca-sezonalnost. Sada nakon puštanja mosta u promet očekuje se produljenje turističke sezone zbog jednostavnijeg dolaska na poluotok, kao i nova ulaganja u turizam, točnije ulaganje u poduzetničke aktivnosti koje se odvijaju na poluotoku. Ukoliko dođe do produljenja sezone očekuje se i proširenje ponude, novih gastronomskih specijaliteta, te samim time i povećanje prihoda od turizma. Nadalje, poznato je kako su brojni turistički djelatnici sa područja Numa iskazali negodovanje oko izgradnje Pelješkog mosta zbog toga što smatraju da će to negativno utjecati na njihovo poslovanje. Naime, prije je Neum predstavljao usputnu stanicu turistima prilikom prelaska granice, gdje bi se oni zadržavali te punili blagajne neumskih uslužnih objekata.⁶²

⁶² Članak „Kako će dugoočekivani Pelješki most utjecati na turizam okolnih područja“, URL: <https://bit.ly/3IgIqBQ> (15.01.2022.)

Također, u narednom periodu očekuje se da će poluotok Pelješac, kao i susjedni otoci Mljet i Korčula, postati znatno privlačniji izletničkim turistima, nego boravišnim. Predviđa se da će most potaknuti interes jednodnevnih izletnika iz Bosne i Hercegovine kojima će središnji dio poluotoka postati dostupniji, bliži te jednostavniji za posjetit nego veći dio Makarske rivijere. Ne toliko značajan rast boravišnih turista objašnjava činjenica da će Pelješac, osobito u odnosu na neka druga mjesta provođenja odmora na Jadranu, uvijek biti relativno udaljenija i teže dostupnija destinacija. Stoga se očekuje približno dosadašnja dinamika rasta broja boravišnih turista.

S obzirom da puštanje mosta u promet, zajedno sa pristupnim cestama, najviše doprinosi poboljšanju i razvijanju 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 puštanja mosta, od smještaja pa sve do izletničkih aktivnosti kao što su kulturni spomenici, sportsko-adrenalinske aktivnosti i/ili eno-gastronomija, što je za najmanju općinu Janjina vrlo pozitivno s obzirom na dosadašnje stanje. Najmanji utjecaj Pelješkog mosta očekuje se u općini Trpanj.⁶³

Zaključno, puštanjem u promet mosta Pelješac uspostavila se čvrsta cestovna veza između svih dijelova hrvatskog teritorija što doprinosi razvitku Dubrovnika, poluotoka Pelješca i cijele najjužnije hrvatske županije.⁶⁴

⁶³ Institut za turizam, „Poželjni plan razvoja turizma poluotoka Pelješca u kontekstu izgradnje Pelješkog mosta”, URL: <https://bit.ly/3EjMyQn> (15.04.2022.)

⁶⁴ Radić J., Šavor Z., Hrelja G., Mujkanović N.: Peljesac bridge, Građevinar 61, 2009. (18.01.2022.)

4.4. Intenzitet izgradnje smještajnih kapaciteta

Činjenica je da puštanje Pelješkog mosta u promet u budućem razdoblju će zasigurno potaknuti izgradnju smještajnih objekata. No, kao što je već ranije navedeno, za očekivati je postupni rast boravišnih turista, dok će rast jednodnevnih turista biti znatno veći. Stoga, masovna izgradnja novih smještajnih objekata se ne očekuje u nekom bližem narednom periodu. S druge strane, kada govorimo o cijenama nekretnina situacija bi mogla biti nešto drugačija.

Otkako je krenula sama izgradnja Pelješkog mosta, govori se o njegovom gospodarskom značaju za Pelješac i Korčulu, između ostalog i kako će se izgradnja odraziti na cijene nekretnina. One bi na Pelješcu i Korčuli, prema očekivanjima stručnjaka, trebale rasti. Cijene na Pelješcu, jednako kao i na Korčuli, uglavnom su i bez Pelješkog mosta, puno bliže cijenama kvadrata u Dubrovniku, u većini, i jednake cijenama u bližoj okolici Dubrovnika. Trenutno nakon puštanja Pelješkog mosta očekuje se kako cijene „top nekretnina” na Pelješcu i Korčuli, onih koje su vlasnici već ponudili po cijenama usporedivim s okolicom Dubrovnika, neće odveć rasti s obzirom da su već pri vrhuncu, ali se očekuje da će se više ujednačiti, ukoliko se radi o nekretninama i objektima u sličnom stanju i poziciji.⁶⁵ Također prema prije navedenim podacima Državnog zavoda za statistiku, prikazano je da na poluotoku prevladavaju obiteljski smještaji i apartmani, kao i kampovi, dok su hoteli u nešto manjoj mjeri zastupljeni. Očekuje se da će takva situacija, u pravilu, i ostati. Jedina prijetnja koja se javlja je prevelik interes za izgradnjom objekata u privatnom vlasništvu, točnije prekomjerna izgradnja vikendica ponajviše u području Stona. Ipak važno je i napomenuti, kako je već prema prostornim planovima naloženo da svaki novi smještaj mora raspolagati sa suverenim sustavom pročišćavanja otpadnih voda kako bi se provodile sve mjere očuvanja okolišta tj. održivog razvoja.

⁶⁵ Neum. Online, „Što će biti s cijenama nekretnina u susjedstvu Neuma nakon izgradnje Pelješkog mosta?”, URL: <https://bit.ly/3vlhiMN> (16.04.2022.)

4.5. Turistička i razvojna održivost izgradnje Pelješkog mosta

Turistička održivost nekog prostora sagledava se kroz indikatore održivog razvoja. Indikatori održivog razvoja se stručno definiraju kao stavke koje mogu sadržavati određene kvantitativne, ali i kvalitativne podatke. Kvantitativni pokazatelji izražavaju neku brojčanu vrijednost, a kvalitativni bilježe stanja neke pojave ili procesa. Svrha indikatora je smanjiti brojne brojčane podatke o održivosti, a ujedno zadržati njihova bitna obilježja.⁶⁶ Također, indikatori održivog turizma moraju pokriti spektar prirodnih, gospodarskih i sociokulturnih obilježja na lokalnoj, regionalnoj, nacionalnoj i međunarodnoj razini.

Kolika je turistička održivost poluotoka Pelješca u pravilu se analizira kroz 3 glavna faktora: ekološki indikatori kojima se ispituju i nadziru utjecaji turizma na prirodnu osnovu, vegetaciju, more, životinje i sl., komunalni i prometni indikatori odnosno infrastrukturna mreža i razvijenost poluotoka, te sociokulturni indikatori kojima se prati međusobni odnos turizma i kulturne baštine, odnosno suglasje turista s lokalnom zajednicom u kojoj se nalaze.

U ekološke indikatore Pelješca ubrajaju se duljina obale, plažni kapacitet, kakvoća mora te zaštićena kulturna baština. Prema istraživanjima koja su provedena na poluotoku Pelješcu, te prema samostalnoj analizi smatra se da puštanje mosta u promet neće imati nikakav utjecaj na duljinu obale. Najdužu obalnu crtu imaju općine Ston i Orebić, te će takva situacija i ostati nadalje. Također, očekuje se da će najpoznatije plaže Stona, Papratno i Žuljan, koje su ujedno i zaštićena područja kao značajni krajobraz na razini države, doživjeti najveću posjećenost zbog lake dostupnosti. Opasnost za okoliš predstavlja i povećana količina krutog otpada, koja bi mogla nastati kao rezultat većeg broja vikend kupaca. Kao najveću opasnost za okoliš predstavlja prekomjerna izgradnja vikendica, koja bi mogla nastupiti sada nakon puštanja mosta u promet, te preopteretiti prostor.

⁶⁶ Vojnović, N.,: Problematika implementacije temeljnih indikatora održivog turizma u hrvatskim općinama i gradovima, URL: <https://bit.ly/37zyYfA> (19.04.2022.)

Nadalje, kada se radi o komunalnoj i prometnoj infrastrukturi ističe se trenutno nepovoljna situacija u određenoj mjeri, naravno jer se radi o poluotoku. Vodoopskrba je zadovoljavajuća samo kada se radi o nekim većim središtima poluotoka, no problem se javlja kod manjih naselja koja se nalaze u okolici glavnih naselja koja se vodom opskrbljuju iz bunara i lokalnih cisterni. Najnepovoljnija je situacija kod sustava otpadnih voda. Sustavi za odvodnju otpadnih voda izgrađeni su samo na području općine Orebić, gdje se sustavom za pročišćavanje otpadne vode ispuštaju u Pelješki kanal, te u Stonu gdje je izgrađen kanalizacijski sustav Neum-Mljetski kanal. Na cijelom poluotoku postoji samo jedno odlagalište krutog otpada u Stonu, dok se ostali otpad izvozi van poluotoka. Najpovoljnija i najbolja situacija je kod elektroopskrbe, no i dalje postoje određeni problemi u vrijeme najvećeg pritiska tijekom ljetnog perioda, točnije tijekom ljetne sezone. Kako se s puštanjem mosta u promet, kao što je već navedeno, očekuje rast turističke potražnje, kako stacionarne tako i izletničke, očekuje se i veći pritisak na korištenje sustava vodoopskrbe kao i samog povećanja potrošnje vode. Osim rasta korištenja vodoopskrbe, očekuje se i veći pritisak na elektroopskrbu. S obzirom na takva očekivanja, situacija na poluotoku bi se mogla i otežati.

Prometni indikatori, koji se smatraju i indikatorima kod kojih se očekuje najveća promjena, obuhvaćaju cestovni promet, morski promet kao i promet u mirovanju. Kao glavni utjecaj na promet biti će zasigurno manji pritisak na općinu Trpanj zbog očekivane regulacije prometa na trajektnoj liniji Trpanj-Ploče. Osim rastrećenja, kao prednosti, mogao bi se pojaviti i problem kao nedostatak, točnije prometne gužve na zapadnom i središnjem dijelu ceste D414, koja je i sada već prometno dosta opterećena. Što se tiče prometa u mirovanju može se očekivati s povećanjem izletničkog prometa i vikend kupača nedostatak broja parking mjesta uz neke od najatraktivnijih peljeških plaža kao npr. na području općine Ston plaže Papratno i Žuljan, ali i na drugim atraktivnim plažama poluotoka Pelješca.

Te konačno, kao posljednji socio-kulturni indikatori koji obuhvaćaju starosnu i obrazovnu strukturu, odnos broja turista u odnosu na broj stanovnika, te broj stanovnika koji živi od turizma. Na Peljecu je očigledno je da je u svim općinama poluotoka previsok udio starog stanovništva, a manjak mlađih dobnih skupina. Kada govorimo o obrazovnoj strukturi, koja je ponešto bolja od one dobne strukture i dalje postoji problem manjka obrazovanja mlađe radne snage, te iseljavanje mlade radne snage zbog nedovoljno prilika na poluotoku. Situacija obrazovne strukture najpovoljnija je u općinama Trpanj i Orebić, dok je najlošija situacija u općini Ston gdje je veliki nedostatak visokoobrazovane radne snage, uz istodobno velik udio osoba s osnovnom školom ili čak manje od toga.

Zaigurno jedan od najpozitivnijih učinaka koje će u narednom periodu donijeti puštanje mosta u promet su nova radna mjesta, te će se samim time lakše zadržati mlada radna snaga na poluotoku zbog novih poslovnih prilika, te lakše i bolje dostuposti poluotoka. Također sada nakon puštanja mosta u promet zasigurno se očekuje pozitivan utjecaj na demografske trendove i demografsku sliku poluotoka u cjelini, ali i posebice u općini Orebić u kojoj daleko najviše ljudi živi zahvaljujući turizmu.⁶⁷

⁶⁷ Projekt COASTING, Regionalna agencija DUNEA i Institut za turizam „Poželjan plan razvoja turizma poluotoka Pelješca u kontekstu razvoja Pelješkog mosta“, URL: <https://bit.ly/3IptqS7> (19.04.2022.)

4.6. Akcijski plan za budućnost-aktivnosti(2020.-2025.)

Pelješac osim tradicionalnog "sunca i mora" mora pažnju posvetiti i drugim proizvodima iz područja turizma. Svakako je jasna činjenica kako turizam na Pelješcu i dalje mora biti oslonjen na obiteljsko opuštanje, što predstavlja aktivno uživanje u prirodnim blagodatima, ali i uživanje u čarima lokalne eno-gastronomije. U izvansezonskim mjesecima naglasak se može staviti i na blizinu Dubrovnika, ali i Korčule i Mljeta. Jedan od glavnih ciljeva u narednom periodu od 5 godina, tj u rasponu od 2020. do 2025. godine, je uspostavljanje ravnoteže između prirodnih resursa i kulturne baštine. Kada se govori o Pelješkom mostu, s obzirom na veličini i važnost projekta, vrlo je važno obratiti pažnju na sve polazišne točke u sve četiri općine poluotoka Pelješca, kako poželjna slika turističkog razvoja nebi bila ugrožena na bilo koji način. Ovdje se ponajviše radi o svim nedostacima i problemima koje Pelješac ima, a koji bi se sada nakon puštanja mosta u promet mogli produbiti, kao naprimjer problem odvodnje otpadnih voda, odvoz krutog otpada, nedovoljno izgrađenja komunalna infrastruktura i slično. No, svi ovi nedostaci kao i njihovo uklanjanje zahtjevaju određena financijska sredstva, što dovodi do međusobne suradnje izvršnih vlasti u sve četiri općine poluotoka Pelješca, kako bi se ti nedostaci u što kraćem roku otklonili. S obzirom na težinu problema vrlo je važno prvenstveno se posvetiti sanaciji najproblematičnijih nedostataka. S druge strane, to nikako ne znači da bi se ostali nedostaci trebali zanemariti, već da se plan i program organizira prema važnosti, težini ali i količini financijskih sredstava koja su potrebna za provedbu ovih sanacija. Uz ove glavne ciljeve, općine će kao i do sada njegovati neke posebne ciljeve glede turističke uspješnosti u budućnosti kao što su njegovanje kulturne baštine, ulaganje u sakralne objekte, unapređenje kapaciteta, ulaganje u sportsko-rekreacijske centre te podizanje kvalitete života mladih. Svi ovi projekti, osim financijskog utjecaja, imati će i pozitivan utjecaj na gospodarsku i društvenu sliku poluotoka, tako što će se i njihovim pokretanjem zapošljavati velik broj ljudi.⁶⁸

⁶⁸ Institut za turizam, „Poželjni plan razvoja turizma poluotoka Pelješca u kontekstu izgradnje Pelješkog mosta“, URL : <https://bit.ly/3d4Kkev> (25.02.2022.)

5. ZAKLJUČAK

Poluotok Pelješac, kao i sama Dubrovačko-neretvanska županija, posljednjih godina bilježi konstantni porast turističke potražnje, što zasigurno počiva na činjenici da ovo područje raspolaže sa izrazito atraktivnom i kvalitetnom resursnom osnovom. Razvedena obala, netaknuta priroda, mediteranska klima te bogata kulturno-povijesna baština čine prepoznatljivost Dubrovačko-neretvanske županije, ali i poluotoka Pelješca kao turističke destinacije. Turizam se na poluotoku Pelješcu smatra najvažnijom gospodarskom aktivnošću, a to potvrđuje činjenica da se turizam Pelješca predstavlja kao „ prirodni prodajni kanal“ putem kojeg se, na kućnom pragu, najbolje mogu prodati i plasirati proizvedeni visokokvalitetni poljoprivredni proizvodi po kojima je cijeli poluotok ionako već tržišno prepoznatljiv kao što su vino, školjke, maslinovo ulje, aromatično bilje i sl. Prema stavovima stanovništva poluotoka Pelješca, ali i cijele turističke zajednice, turizam je izrazito važan za daljni rast i razvoj gospodarstva, ali pod uvjetom da „priroda ostaje priroda“ odnosno da se sačuva krajobraz. Turizam pogoduje i razvoju pelješke poljoprivrede, druge ključne gospodarske aktivnosti od koje Pelješac živi. Naime, masline i vinova loza, paralelno s razvojem turizma, moraju ostati na poluotoku ne samo zbog tradicije već i zbog činjenice da ti isti maslinici i vinogradi čine pelješki krajobraz prepoznatljivim, te atraktivnijim za velik broj turista koji dolaze na Pelješac i izvan turističke kupališne sezone. Pored toga, gotovo svaki vlasnik nekog smještajnog objekta, bez prevelikog napora, na svom kućnom pragu može prodavati, ne samo svoje, već i poljoprivredne proizvode koje sam ne uzgaja, ali koje je uzgojio susjed te tako ponuditi sve što je bitno i utječe na zadovoljstvo gostiju i blagostanje lokalne zajednice. Turizam je glavni izvor prihoda većinskog stanovništva poluotoka Pelješca, te kroz zapošljavanje radno sposobnog stanovništva podiže životni standard i kvalitetu života.

Cilj ovog rada bio je prikazati koliko je značenje geoprostornih pojava i procesa na poluotoku Pelješcu, te koliko njihova promjena ima utjecaj na osjetljivost održivog turizma.

S obzirom da su turistička predviđanja poprilično osjetljiva na promjene, ovim radom pokušano je prikazati na koji način, te u kolikoj mjeri mogu geoprostorne pojave kao što je na primjer puštanje Pelješkog mosta u promet utjecati na biogeografske vrijednosti prostora, na promet, turističku ponudu, održivost turizma ali i turističke indikatore. Prema prikupljenim podacima i samostalnoj analizi istih zaključeno je da puštanje mosta u promet nebi trebalo negativno utjecati na dugoročno turističko pozicioniranje poluotoka na turističkom tržištu. Prema dobivenim informacijama, pretpostavlja se da će puštanje mosta u promet rezultirati rastom potražnje vikend kupačavšto bi moglo dovesti do pritiska na određenu komunalnu infrastrukturu koja i danas nije dovoljno razvijena. Osim rasta broja dnevnih izletnika, očekuje se i porast izgradnje turističkih objekata kao što su turistički apartmani i vikendice koji također ostvaruju pritisak na komunalnu infrastrukturu. Stoga kao glavni cilj budućih aktivnosti postavlja se ulaganje u projekte izgradnje nedovoljno razvijene komunalne infrastrukture, kao i odvoza krutog otpada i odvodnje otpadnih voda. Shodno tome kako bi poluotok ove aktivnosti i mjere mogao provesti potrebna je financijska podrška Dubrovačko-neretvanske županije kako bi se potaknulo ulaganje u zasad nedovoljno izgrađenu komunalnu infrastrukturu.

POPIS LITERATURE

STRUČNA LITERATURA:

1. Bačun, D., Matešić, M., Omazić, M., A.: **Leksikon Održivog razvoja**, Hrvatski poslovni savjet za održivi razvoj, Zagreb, 2012.
2. Bilen, M.: **Turizam i okoliš**, Mikrorad, Zagreb, 2008.
3. Bjelovučić, Z., N.: **Povijest poluotoka Rata (Pelješca)**, Split: Leonova, 1921.
4. Bjelovučić, N., Z.: **Poluotok Rat ili Pelješac**, Tisak braće Kralj, Zagreb, 1907.
5. Džubur, H.: **Višestruke funkcije turizma u privrednom i društvenom razvoju dubrovačke regije**, Zagreb, 1981.
6. Fisković, I.: **Cultural heritage of Croatia**, Hrvatska sveučilišna naklada, Zagreb, 1993.
7. Geić, S.: **Menadžment selektivnih oblika turizma**, Sveučilište u Splitu, Split, 2011.
8. Glamuzina, N.: **Pelješac**, Naklada Bošković, Split, 2009.
9. Hudson, S.: **Adventure tourism u Sport and adventure tourism**, The Haworth Hospitality Press, New York, 2003.
10. Katavić, I.: **Strateške smjernice za razvitak Hrvatske marikulture**, Naše more, Zagreb, 2004.
11. Kunst, I., Tomljenović, R.: **Plan razvoja turizma Pelješca**, Institut za turizam, Zagreb, 2011.
12. Maletić, E.: **Strategija razvoja vinarstva i vinogradarstva Dubrovačko-neretvanske županije**, Zagreb, 2012.
13. Magaš, D.: **Geografija Hrvatske**, Meridijani, Zadar, 2013.
14. Mozaik knjiga.: **Veliki atlas Hrvatske**, Zagreb, 2000.
15. Narodne novine 110/07: **„Zakon o zaštiti okoliša“**, Hrvatski sabor, 2007.
16. Petrić, N.: **Arheološka istraživanja poluotoka Pelješca u Fiskovićeve zbornik 1.**, Regionalni zavod za zaštitu spomenika kulture, Split, 1980.

17. Radić J., Šavor Z., Hrelja G., Mujkanović N.: **Peljesac bridge**, Građevinar 61, 2009.
18. Razović, M.: **Vinski turizam kao poseban oblik turističke ponude Dalmacije**, Zbornik radova Veleučilišta u Šibeniku, Šibenik, 2015.
19. Tomšić, S., Lovrić, J.: **Povijesni pregled uzgoja kamenica u malostonskom zaljevu**, Naše more, 2004.
20. Zvjerković, P.: **Zbornik radova u čast 650. obljetnice planske izgradnje Stona i Malog Stona**, Mjesna zajednica Ston, Ston, 1987.

INTERNET STRANICE:

1. Adriatic.hr: <https://bit.ly/34yOmaC>
2. Booking.com: <https://bit.ly/351pnNk>
3. Bukvić, Z., Trendovi turističkog razvoja poluotoka Pelješca,: <https://bit.ly/3K8UaX6>
4. Državni zavod za statistiku: <https://bit.ly/3BrHMyG>
5. Dubrovački dnevnik.hr: <https://bit.ly/3LRY3kw>
6. Enciklopedija.hr: <https://bit.ly/3hYpvjR>
7. Hrvatske ceste: <https://bit.ly/3Ehwoa4>
8. Hrvatske vode: <https://bit.ly/38xxByd>
9. Institut za turizam: „Poželjni plan razvoja turizma poluotoka Pelješca u kontekstu izgradnje Pelješkog mosta“, Zagreb, 2019.: <https://bit.ly/3d4Kkev>
10. Institut za turizam: „Plan razvoja turizma Pelješca“, 2011.: <https://bit.ly/3BwibVC>
11. Inženjerski projektni zavod d.d.: „Studija o utjecaju na okoliš za zahvat Državna cesta DC414“: <https://bit.ly/3h848Mm>
12. Kako će dugoočekivani Pelješki most utjecati na turizam okolnih područja?: <https://bit.ly/3IgIqBQ>
13. Neum. Online, „Što će biti s cijenama nekretnina u susjedstvu Neuma nakon izgradnje Pelješkog mosta?“: <https://bit.ly/3vIhiMN>
14. Općina Trpanj; Strategija razvoja turizma, 2019.-2025.:<https://bit.ly/3xg1LQL>
15. Peljesac Paradise: <https://bit.ly/3DWgTEu>
16. Pelješac.hr, dostupno na: <https://bit.ly/3p0I7DB>
17. Pelješac.hr, „Muzeji i povijest Pelješca“: <https://bit.ly/3H1YXbp>
18. Poslovni.hr, „Pelješki vinski puti kao turistička atrakcija“: <https://bit.ly/3BCGmlg>
19. Poželjan plan razvoja turizma poluotoka Pelješca u kontekstu razvoja Pelješkog mosta“:<http://www.trpanj.hr/wp-content/uploads/2019/09/Po%C5%BEeljan-plan-razvoja-turizma-na-Pelje%C5%A1cu.pdf>
20. Problematika implementacije temeljnih indikatora održivog turizma u hrvatskim općinama i gradovima, Vojnović, N.: <https://bit.ly/37zyYfA>

21. Projekt Pelješki most „Ekonomski, prometni i demografski učinci izgradnje mosta Pelješac na gravitacijsko i šire područje”: <https://bit.ly/3IoEQ8G>
22. Službena web stranica Stonske solane: <https://bit.ly/3h1hRES>
23. Službena web stranica TZ Ston: <https://bit.ly/3Bz4pBq>
24. Službena web stranica TZ Trpanj: <https://bit.ly/3pT5hwb>
25. Službena web stranice TZ Janjina : <https://bit.ly/3CD9Kbf>
26. Sužbena web stranica TZ Orebić: <https://bit.ly/3JG2fms>
27. Web stranica Pelješac. org: <https://bit.ly/3uZ5LUO>

POPIS ILUSTRACIJA

Slika 1. Topografski prikaz geografskog položaja polutoka Pelješca u prostoru bosansko-hercegovačkog koridora na jugu Republike Hrvatske	2
Slika 2. Pogled na planinu sv. Ilija zajedno sa najvišim vrhom Pelješca	3
Slika 3. Vinova loza peljeških brda	6
Slika 4. Demografski prikaz Pelješca podijeljenog na općine.....	10
Slika 5. Panoramski pogled na Ston u zaljevu	16
Slika 6. Panoramski pogled na Orebić	18
Slika 7. Pogled na Stonske zidine.....	23
Slika 8. Najstarija solana u Europi-Ston.....	24
Slika 9. Aminess Grand Azur hotel.....	27
Slika 10. Hotel Adriatic	27
Slika 11. Prikaz Jadranske magistrale	35
Slika 12. Linija Trpanj- Ploče.....	39

POPIS TABLICA I GRAFOVA

Tabela 1. Dobne skupine Pelješca prema općinama.....	11
Tabela 2. Raspoloživost smještajnih kapaciteta poluotoka Pelješca	25
Tabela 3. Broj stalnih postelja poluotoka Pelješca	26
Tabela 4. Struktura smještajne ponude poluotoka Pelješca.....	26
Tabela 5. Ukupni dolasci i noćenja od 2018. do 2021. godine.....	28
Tabela 6. Dolasci i noćenja stranih turista od 2018. do 2021. godine.....	29
Tabela 7. Dolasci i noćenja domaćih turista od 2018. do 2021. godine.....	30
Tabela 8. Prosječna duljina boravka turista poluotoka Pelješca.....	31
Tabela 9. Prosječni dnevni ljetni promet 2020./2021.....	36