



**STUDIJA PRIHVATNIH KAPACITETA TURIZMA  
NA PODRUČJU SPLITSKO-DALMATINSKE ŽUPANIJE**

Zagreb, svibanj 2018. godine

**STUDIJA PRIHVATNIH KAPACITETA TURIZMA  
NA PODRUČJU SPLITSKO-DALMATINSKE ŽUPANIJE**

**Naručitelj:**

Turistička zajednica  
Splitsko-dalmatinske županije

**Autori:**

Dr. sc. Zoran Klarić  
Dr. sc. Siniša Horak  
Zrinka Marušić, mag.math.  
Mr. sc. Dubravko Milojević  
Dr. sc. Renata Tomljenović  
Larisa Dukić, mag.geog.  
Dr. sc. Hrvoje Carić  
Lana Knapić, MBA

**Vanjska suradnja:**

MILI I PETAR j.d.o.o.  
IPSOS d.o.o.  
Ivan Perić, fotograf

Zagreb, svibanj 2018. godine

## SADRŽAJ

1. PRISTUP .....	4
2. METODOLOGIJA RADA .....	8
2.1. Pristup analizi i metodološki proces .....	8
2.2. Sekundarni izvori podataka.....	10
2.3. Metodološki okvir primarnih kvantitativnih istraživanja .....	11
2.4. Primarna kvalitativna istraživanja.....	13
2.5. Izračun prihvatnih kapaciteta .....	13
3. INDIKATORI PRIHVATNOG KAPACITETA .....	15
3.1. Prostorno-ekološki indikatori.....	16
3.2. Infrastrukturni indikatori.....	24
3.3. Socio-demografski i socio-kulturni indikatori .....	32
3.4. Političko-ekonomski indikatori.....	33
3.5. Ključni indikatori ograničenja prema klasterima .....	35
4. PROCJENA ODRŽIVOG PRIHVATNOG KAPACITETA PREMA KLASTERIMA .....	36
4.1. Klaster: Grad Split.....	37
4.2. Klaster: Splitska rivijera .....	40
4.3. Klaster: Makarska rivijera.....	44
4.4. Klaster: Otok Brač .....	48
4.5. Klaster: Otok Hvar .....	51
4.6. Klaster: Otok Vis.....	54
4.7. Klaster: Dalmatinska zagora.....	58
5. SMJERNICE I POTENCIJALI ZA RAZVOJ.....	60
5.1. Smjernice i potencijali za razvoj prema klasterima.....	60
5.2. Smjernice za praćenje održivosti turizma na razini županije/klastera/destinacije.....	69
6. ZAKLJUČAK.....	71
POPIS PRILOGA U POSEBNOM DOKUMENTU .....	74

## 1. PRISTUP

Razvoj turizma na nekim područjima dosegao je razmjere koji su postali opterećenje za lokalno stanovništvo, prirodu i kulturne spomenike pa se, unatoč koristima od turističke potrošnje, javljaju konflikti, negodovanja pa i otvorena suprotstavljanja takvoj pojavi na raznim razinama i u raznim javnostima. Stoga je već duže vrijeme, i u teoriji i u praksi turizma, prisutan *koncept turističke održive nosivosti* određenog područja, koji podrazumijeva najveći prihvatljivi broj 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 lokalno stanovništvo. Naime, svaki rast i razvoj u prostoru je određena 'trgovina' između blagostanja ljudi i utjecaja na okoliš u širem smislu. Zbog povećanja vlastitog standarda života spremni smo 'žrtvovati' dio prirode, devastaciju kulturnih spomenika, spremni smo na promjene socijalne sredine itd. Stoga se koncept *održive nosivosti* 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.

Koncept *turističke održive nosivosti* nekog područja je definiran kao maksimalni broj ljudi koji mogu posjetiti turističku destinaciju u isto vrijeme, bez negativnih utjecaja na fizički, ekonomski i društveni okoliš, te ne izazivaju neprihvatljivi pad kvalitete zadovoljstva posjetitelja (WTO, 1981). Turistička nosivost se najčešće razmatra kao koncept u kontekstu održivosti turizma, a najveći potencijal ima na zaštićenim područjima, prirodnim i kulturnim, koji se intenzivno posjećuju, te u kontekstu održivog životnog stila lokalne zajednice i turističke destinacije kao cjeline. Isprva se radilo o pokušajima da se definira jedna brojka, odnosno maksimalni broj turista/posjetitelja koji određeni prostor može primiti, a da negativni utjecaji na okoliš i lokalno stanovništvo budu prihvatljivi. Smatralo se da je ta brojka konstanta koja vrijedi za određeno područje zauvijek. Kasnije se shvatilo da to nije dobar koncept, jer se *održiva nosivost* određenog područja mijenja s vremenom, budući da se mijenjaju i sustavi koji je određuju, pa se s jedne brojke prešlo na određivanje raspona održive nosivosti, pri čemu se definirala i donja granica održivosti, koja se prije svega odnosila na gospodarski aspekt, odnosno na donju granicu nosivosti ispod koje se više ne isplati baviti tom vrstom gospodarske aktivnosti.

U novije vrijeme koncept održive nosivosti je donekle promijenjen – u njemu se više ne govori primarno o brojkama, nego se taj koncept više shvaća kao željena razina kvalitete i pomoć u procesu planiranja rasta i razvoja na određenom području. To, dakle, nije znanstveni koncept ili formula koja daje točni interval izvan kojeg svaki razvoj mora biti zaustavljen. Naime, *održivi nosivi kapacitet* ovisi o nizu parametara koji se s vremenom mogu mijenjati (vodoopskrba, elektroopskrba, prometni kapaciteti, upravljanje destinacijom itd.), pa je održiva nosivost u funkciji odabranog razvojnog modela. 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. Zato je održivi prihvatni kapacitet nekog područja, između ostalog (utjecaj na prirodu, kulturne spomenike, društvo, ...), funkcija dosegnutog ili planiranog, odnosno željenog razvitka. Neko područje stoga može imati više različitih dimenzija prihvatnog kapaciteta pa je važno definirati istraživačke kriterije prije takve procjene. Pri tome je održivi prihvatni kapacitet uvjetovan vrstom, frekvencijom i intenzitetom različitih utjecaja koji izazivaju ljudi, posjetitelji i turisti, na nekom području. Stoga bi za takvu procjenu bilo potrebno pratiti veliki broj parametara, odnosno indikatora, i njihov utjecaj na fenomen održivog prihvata, kroz duže razdoblje, što se rijetko provodi. Najčešće se promatra utjecaj najznačajnijih indikatora (prostorno-ekološki, infrastrukturni, socio-demografski, političko-ekonomski), a i oni se često tek ekspertno procjenjuju. Stoga praktična primjena prihvatnog kapaciteta najčešće uključuje pojednostavljenja.

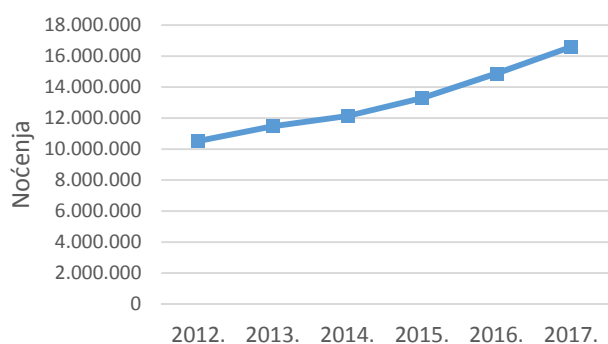
Koncept *održivog prihvatnog kapaciteta* može, s jedne strane, obuhvatiti postojeće stanje i prepoznavanje 'uskih grla' te usklađivanje obujma turističkog prometa prema tim uskim grlima (voda,

struja, otpad, otpadne vode, utjecaj na prirodu, kulturno nasljeđe, veličina plažnog prostora, društveni aspekti itd.), uvažavajući sadašnje stanje turističkog proizvoda i postojeće tehnologije i upravljanje. Ili, definirati održivi prihvatni kapacitet prema nekom budućem stanju turističkog proizvoda, odnosno uz primjenu suvremenih načina upravljanja destinacijom (primjerice, recikliranje otpadnih voda, obnovljivi izvori energije, primjereno upravljanje otpadom, redistribucija turističkih kretanja putem novih sadržaja, smanjenje korištenja osobnih automobila i sl.). Dakle, mnogo je parametara koji određuju održivi prihvatni kapacitet nekog prostora i oni su najvećim dijelom promjenjivi u prostoru i vremenu, pa se stoga održivi prihvatni kapacitet ne može odrediti brojkom koja je nepromjenjiva u dužem razdoblju.

Temeljna razlika između ovih dvaju koncepata 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, podrazumijeva 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, a posebno ne onih gdje je jasno prikazana metodologija rada. Unatoč tomu u zadnje vrijeme problemima s prenapučenošću pojedinih destinacija pridaje se sve veći značaj.

Budući da turizam predstavlja jednu od najvažnijih gospodarskih aktivnosti na području Splitsko-dalmatinske županije (SDŽ), što je prvenstveno uvjetovano kvalitetnom i izrazito diversificiranom turističkom resursnom osnovom (blaga mediteranska klima, dugačka i razvedena obala, bogata kulturno-povijesna baština i sl.), ali i dugom turističkom tradicijom, problem održivog rasta i razvoja sve je više u fokusu raznih javnosti. Rast broja turističkih dolazaka i noćenja, porast turističke potrošnje, sve veći interes za putovanja u SDŽ na glavnim europskim pa i svjetskim emitivnim tržištima, pokazuje da su naponi uloženi u turistički razvoj bili opravdani. U zadnje četiri godine rast broja komercijalnih noćenja u SDŽ prosječno je godišnje iznosio 11% (slika 1.1.), što je za 3 postotna boda više od prosjeka Jadranske Hrvatske, ali i više od svih drugih primorskih županija<sup>1</sup>. Najveći porast noćenja zabilježen je u Dalmatinskoj zagori pa u Gradu Splitu (tablica 1.1.).

**Slika 1.1. Rast turističkih noćenja u SDŽ u razdoblju 2012.-2017. godina**



**Tablica 1.1. Prosječna godišnja stopa rasta turističkih noćenja u SDŽ u 2014. – 2017. prema klasterima**

Klaster	Prosječna godišnja stopa rasta noćenja %
Grad Split	26,7
Splitska rivijera	13,8
Makarska rivijera	6,1
Brač	9,1
Hvar	7,0
Vis	8,1
Dalmatinska zagora	79,2
SDŽ UKUPNO	11,0

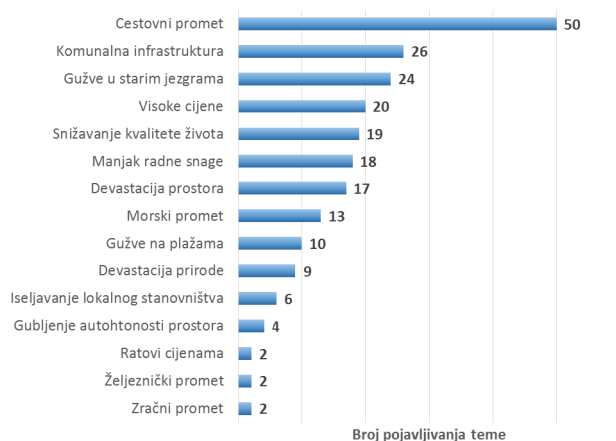
Izvor: Statistika u nizu, Gradovi u statistici – Turizam, Državni zavod za statistiku, 30.3.2018.

Županija se danas može smatrati turistički razvijenom, a taj se napredak ostvario kroz prilagodbu mnogim promjenama koje su se u posljednja dva desetljeća dogodile na strani ponude, paralelno s procesom transformacije javnog i privatnog sektora. Ipak, uslijed koncentracije turističke aktivnosti u priobalnom prostoru, sve su izraženije tendencije neprimjerenog korištenja ovog prostora. Iako se, deklarativno, svi slažu da prostor treba zaštititi od prekomjernog i neprikladnog korištenja zagovarajući održivi razvoj, unatoč relativno strogim pravilima koja nalažu prostorni planovi, u stvarnosti se

<sup>1</sup> Prosječni godišnji rast noćenja u Istarskoj, Primorsko-goranskoj i Dubrovačko-neretvanskoj županiji u razdoblju od 2014. do 2017. godine iznosio je, redom, 9,2%, 7,3% i 9,4%.

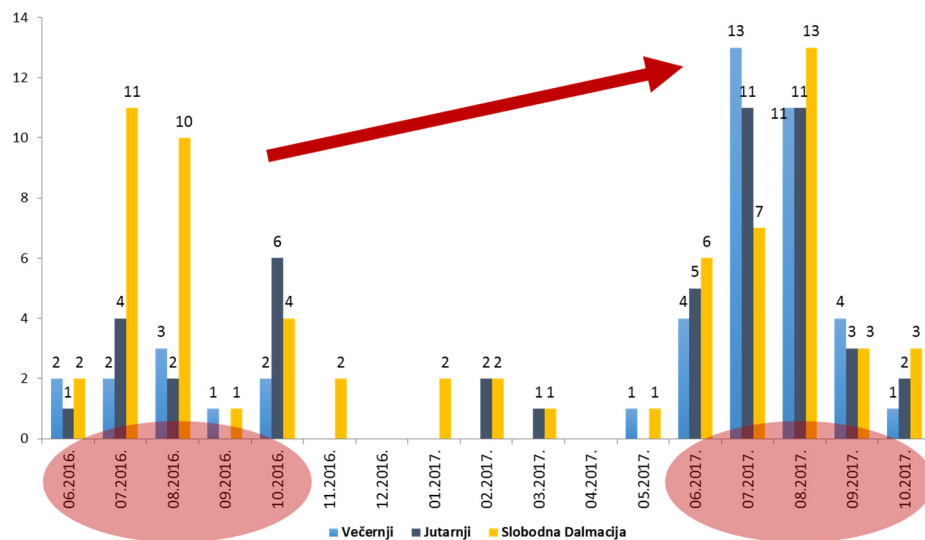
Županijske obalne destinacije susreću s problemom prekomjernog korištenja prostora što je posebno izraženo u vrhu ljetne sezone, ugrožavajući ekonomsku, ekološku i društvenu održivost. Jedan od pokazatelja takvog stanja je i analiza sadržaja objavljenih u medijima<sup>2</sup> koji na stanoviti način izražavaju stavove javnosti. Rezultati te analize pokazuju veliku zastupljenost sadržajno negativno obilježenih tema vezanih uz turizam u razdoblju lipanj – rujan, pri čemu prednjače teme cestovnih gužvi, komunalne infrastrukture te gužvi u starim gradskih jezgrama (slika 1.2.). Analiza je pokazala i da je intenzitet pojavljivanja takvih sadržaja u medijima znatno povećan u 2017. u odnosu na 2016. godinu (slika 1.3.).

**Slika 1.2. Turizam SDŽ u medijima u 2016. i 2017. godini – negativno obilježene teme**



Izvor: Istraživanje provedeno za potrebe ovog Projekta, Prilog 4.

**Slika 1.3. Turizam SDŽ u medijima – učestalost pojavljivanja članka s negativno obilježenim temama u 2016. i 2017. godini**



Izvor: Istraživanje provedeno za potrebe ovog Projekta, Prilog 4.

<sup>2</sup> Analizirano je ukupno 167 članaka na portalima Jutarnjeg lista, Večernjeg lista i Slobodne Dalmacije, u razdoblju od 1.6.2016. do 1.10.2017. Detaljni opis metoda istraživanja i rezultata prema portalima dat je u Prilogu 4.

Stoga je Turistička zajednica Splitsko-dalmatinske županije raspisala natječaj za izradu projekta održivog prihvatnog kapaciteta za svoje područje, kako bi se dobila nezavisna, i što je moguće više argumentirana procjena. Za izradu tog projekta svoju ponudu dao je Institut za turizam iz Zagreba i ona je prihvaćena.

Prije svega treba reći da prostor Županije *per se* zasigurno omogućuje znatno veći broj istovremenog prihvata posjetitelja od današnjeg. Ali, prostor nije jedini kriteriji prema kojem se određuje prihvatni kapacitet nekog područja, već on ovisi o nizu drugih parametara od kojih neke zovemo 'tvrđi', kao što su vodoopskrba, odvodnja fekalnih i oborinskih voda, promet, plaže, odlaganje otpada itd., jer su donekle fizički određivi, a druge 'meki' kao što su stavovi lokalnih stanovnika, jedinica lokalne samouprave ili turista na nekom području, jer su ti stavovi određeni percepcijom, koja ne mora biti egzaktna, ali je jako važna za ukupnu procjenu. Naime, negativna percepcija lokalnog stanovništva može ugroziti razvoj turizma i bitno utječe na stavove lokalne politike, a negativna percepcija turista može rezultirati smanjenjem broja turističkih dolazaka itd. U osnovi, prihvatni kapacitet u postojećem stanju određuje onaj parametar koji omogućuje prihvata najmanjeg broja turista i predstavlja tzv. 'usko grlo' za određeno područje, zonu ili klaster. Upravo za takav pristup definiranju prihvatnog kapaciteta Naručitelj ovog projekta se opredijelio. 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 u pojedinom klasteru SDŽ te će se prema tim ograničenjima odrediti granice prihvatnog kapaciteta za svaki od njih te za Županiju u cjelini.

Budući da se prihvatni kapacitet određuje za klaster, koji predstavlja veću prostornu jedinicu u kojoj su najčešće točkasto raspoređena naselja u kojima se zapravo odvija glavna turističkih aktivnosti, najbolje bi bilo uska grla definirati za svako naselje zasebno, jer je moguće pretpostaviti, a istraživanja za ovaj projekt to potvrđuju, da je u naseljima/općinama/gradovima prisutna različita razina dosega prihvatnog kapaciteta i uskih grla. Tada bi se ukupni prihvatni kapacitet za klaster odredio na temelju zbroja prihvatnih kapaciteta svih općina i gradova u jednom klasteru, s obzirom na postojeća ograničenja. To bi značilo izradu studija za 54 pojedinačna subjekta u Županiji. Naručitelj nije imao u vidu tako kompleksno istraživanje, već je na temelju troškovno prihvatljive metode htio doći do reda veličine prihvatnog kapaciteta za Splitsko-dalmatinsku županiju u postojećem stanju.

U pristupu izradi ovom vrlo kompleksnom zadatku susreli smo se s nizom problema, često nerješivih: od raspoloživosti i kvalitete potrebnih podataka, njihove recentnosti i interpretacije, različitosti ovisno o izvoru, do stavljanja istih u kontekst problema i stvaranja složene slike njihove međusobne povezanosti. Pri tome smo nastojali slijediti metodologiju Europske komisije (European Planning Laboratory, 2002)<sup>3</sup> za izradu takvih studija, stoga što uspješno kombinira klasično poimanje održivog prihvatnog kapaciteta sa suvremenim pristupom granicama prihvatljivih promjena usmjeravajući se, slijedom zahtijeva Naručitelja, na fizičku i društvenu komponentu održivosti. U nastavku se detaljno opisuje metodologija rada na projektu, uključujući i opis provedenih primarnih istraživanja te prikaz sekundarnih izvora podataka.

---

<sup>3</sup> DEFINING, MEASURING AND EVALUATING CARRYING CAPACITY IN EUROPEAN TOURISM DESTINATIONS", B4-3040/2000/294577/MAR/D2, Environmental Planning Laboratory, European Commission, Directorate-General for Environment, Nuclear Safety and Civil Protection.

## 2. METODOLOGIJA RADA

### 2.1. Pristup analizi i metodološki proces

Naručitelj je definirao sedam zona/klastera u SDŽ (tablica 2.1., slika 2.1.): grad Split, Splitska rivijera, Makarska rivijera, Dalmatinska zagora te otoci Brač, Vis i Hvar.<sup>4</sup> Istraživanje je stoga inicijalno bilo usmjereno primarno na klastere u cjelini, tek s ponekim osvrtom na točno određenu destinaciju kad to analiza pokaže opravdanim i resursi to omoguće. U fazi izrade, pristup je donekle promijenjen, jer su razlike unutar klastera često bile prevelike, pa se analiza više od prvotno planiranog trebala usmjeriti na pojedine destinacije. Budući da Naručitelj, inzistira na izračunu prihvatnog kapaciteta za navedene klastere izraženom u brojkama, to je moguće napraviti samo za sadašnje stanje, s obzirom na postojeće sustave koji takav, održivi prihvatni kapacitet određuju. Mogući budući razvoj ovih klastera stoga se anticipira samo marginalno, iako bi on mogao promijeniti dobivene brojke na više ili na niže.

**Slika 2.1. Klasteri Splitsko-dalmatinske županije**



<sup>4</sup> Pristup izračunu održivog prihvatnog kapaciteta nekog većeg područja putem klastera se pokazao uspješnim u nekoliko sličnih istraživanja (Cipar, Malta, Slovensko primorje, Rodos, provincija Rimini, Crna Gora, Albanija, Egipat itd.)



**Tablica 2.1. Jedinice lokalne samouprave SDŽ prema klasterima**

Grad Split	Splitska rivijera	Makarska Rivijera	Otok Brač	Otok Hvar	Otok Vis	Dalmatinska zagora
Gradovi						
Split	Kaštela	Makarska	Supetar	Hvar	Komiža	Imotski
	Omiš			Stari Grad	Vis	Sinj
	Solin					Trilj
	Trogir					Vrgorac
						Vrlika
Općine						
	Dugi Rat	Baška Voda	Bol	Jelsa		Cista Provo
	Marina	Brela	Milna	Sućuraj		Dicmo
	Okrug	Gradac	Nerežišća			Dugopolje
	Podstrana	Podgora	Postira			Hrvace
	Seget	Tučepi	Pučišća			Klis
	Šolta		Selca			Lećevecica
			Sutivan			Lokvičići
						Lovreć
						Muč
						Otok
						Podbablje
						Prgomet
						Primorski Dolac
						Proložac
						Runovići
						Šestanovac
						Zadvarje
						Zagvozd
						Zmijavci

Proces rada na ovom projektu odvijao se slijedom šest koraka (slika 2.2.). Prvim je definirano koji sve elementi utječu na fizičku i društvenu komponentu održivog prihvatnog kapaciteta (OPK), kakav je njihov značaj u tom procesu i kako se do njih može doći. U drugom koraku definirana su temeljna načela određivanja OPK, odnosno čemu služe i što se želi postići njihovim dosezanjem. Treći korak je definiranje kritičnih čimbenika OPK koji u najvećoj mjeri određuju fizičke i društvene komponente OPK na području SDŽ, a u četvrtom koraku definiraju se indikatori OPK i fizičke granice OPK za pojedine klaster i SDŽ u cjelini. Potom se, u petom koraku, uspoređuju vrijednosti dosegnutog razvoja, odnosno rasta s planiranim u razvojnim dokumentima te se daje komentar tih usporedbi. Konačno, u šestom koraku, daju se okvirne smjernice za kontrolu razvoja i rasta turizma na području pojedinih klastera i Županije u cjelini. To podrazumijeva praćenje određenih indikatora i različite tehnike upravljanja destinacijom što će se okvirno navesti.

**Slika 2.2. Shematski prikaz metodološkog procesa**



Za svaki od ovih utjecaja nastojalo se definirati sve mjerljive indikatore te prikupiti niz podataka od županijskih upravnih odjela i institucija, državnih tijela i agencija, jedinica lokalne samouprave, komunalnih poduzeća i slično. Budući da je Splitsko-dalmatinska županija prostorno jedna od najvećih te, istovremeno, administrativno najusitnjenijih županija sa 16 gradova i 39 općina, prikupljanje svih potrebnih informacija za detaljne izračune nije bilo moguće do razine koju smo željeli.

U realizaciji postavljenog zadatka korištene su sljedeće metode istraživanja:

- analiza relevantnih, reprezentativnih i pouzdanih sekundarnih izvora podataka,
- dubinski intervjui (primarno kvalitativno istraživanje),
- istraživanje stavova lokalnog stanovništva (primarno kvantitativno istraživanje),
- istraživanje stavova lokalne samouprave (primarno kvantitativno istraživanje) te
- obilazak terena (metoda promatranja).

U nastavku se detaljnije opisuju navedene metode istraživanja.

## 2.2. Sekundarni izvori podataka

Rad na projektu podrazumijevao je prikupljanje i analizu brojnih sekundarnih izvora podataka. Prije svega, analizirani su sljedeći sekundarni podaci:

- podaci o stanovništvu (Popis stanovništva 2011. i drugi objavljeni podaci), komercijalnim turističkim kapacitetima i turističkom prometu Državnog zavoda za statistiku (broj ležajeva u

- komercijalnim oblicima smještaja, dolasci i noćenja turista u komercijalnim i nekomercijalnim oblicima smještaja) i Hrvatske turističke zajednice (sustav eVisitor),
- prostorno planska dokumentacija Županije i gradova/općina na području SDŽ,
- izvješća javnih poduzeća (vodovod, elektrodistribucija...),
- planovi gospodarskog i turističkog razvoja Županije i gradova/općina na području SDŽ te ostali relevantni planovi,
- relevantni znanstveni i stručni radovi na temu analize prihvatnog kapaciteta.

Poseban izvor podataka bilo je istraživanje TOMAS Ljeto 2017. provedeno u sedam obalnih županija, a u SDŽ su podaci prikupljeni na uzorku od 1.230 ispitanika u 17 mjesta na obali i na otocima. Istraživanje je provedeno u tri glavne vrste komercijalnih smještajnih objekata (hotelima i sličnim objektima, kampovima i privatnom smještaju), a anketirani su gosti iz desetak najvažnijih emitivnih tržišta. Dizajn i alokacija uzorka osigurali su analizu rezultata na razini sedam klastera SDŽ. Posebna obrada podataka istraživanja *TOMAS Ljeto 2017. - Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj za područje SDŽ i klastera* usmjerena je na ocjenu društvene održivosti sa strane turističke populacije, a uključuje sljedeće indikatore:

- gostoljubivost lokalnog stanovništva,
- buka i remećenje mira na kupališnom prostoru i/ili smještaju,
- gužve u prometu, na plaži i/ili javnim prostorima,
- neprimjereno odloženo smeće/nemogućnost razdvajanja otpada te
- neugodni mirisi.

Ocjena gostoljubivosti mjeri se na skali od 1 – jako loše do 7 - odlično, a ostali indikatori iskazuju se na skali koja omogućuje procjenu veličine pojave te intenziteta utjecaja pojave na goste (nisam doživio/la; doživio/la sam, ali nije negativno utjecalo; donekle negativan utjecaj; jako negativan utjecaj).

### 2.3. Metodološki okvir primarnih kvantitativnih istraživanja

Provedena su dva kvantitativna primarna istraživanja:

1. istraživanje stavova lokalnog stanovništva prema razvoju turizma u SDŽ u 2017. godini te
2. istraživanje stavova javnog sektora o turističkom razvoju i načinu njegova unapređenja.

U nastavku se opisuju osnovne odrednice ovih istraživanja, uključujući obrazloženje i ciljeve istraživanja te metode provođenja.

Naziv istraživanja	<b>Stavovi lokalnog stanovništva prema razvoju turizma u Splitsko-dalmatinskoj županiji u 2017. godini</b>
Polazište	Empirijska istraživanja pokazuju da je pozitivan stav stanovnika prema razvoju turizma jedan od ključnih elemenata njegove uspješnosti. Razvoj turizma zahtijeva infrastrukturna ulaganja javnog sektora koja se financiraju iz poreznih obveza građana. Tamo gdje turizam nije podržan može se očekivati otpor stanovnika prema takvim ulaganjima. Istodobno, zadovoljstvo građana razvojem turizma jedan je od osnovnih indikatora održivosti turizma na nekom području kojeg propisuje europski sustav turističkih indikatora (ETIS), ali i mreža opservatorija održivog turizma Svjetske turističke organizacije (UNWTO INSTO) kojoj je 2016. godine pristupio i Institut za turizam s opservatorijem CROSTO. Gostoljubivi domaćini jedan su od ključnih faktora u formiranju cjelokupnog zadovoljstva turista posjetom. Naime, kada broj turista počne izazivati pretjerane gužve, buku, ugrožavati osjećaj sigurnosti i pristup uslugama, osobito zdravstvenim, negativne reakcije prema turistima ne mogu se izbjeći. Konačno, stanovnici u načelu mogu podržavati turizam, ali ne moraju nužno prihvatiti sve vrste turističkih aktivnosti. Stoga je jednako važno planirati one vrste turističkog razvoja koje su kompatibilne s aspiracijama građana. Rezultati istraživanja, odnosno saznanja o tome kako stanovnici Županije percipiraju turizam i njegove

	<p>učinke, podržavaju turistički razvoj te reagiraju na razne oblike turističke aktivnosti pridonose:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• razvoju turizma na načelu održivosti što podrazumijeva skrb o blagostanju stanovnika,</li> <li>• vođenju turističke politike te</li> <li>• osiguranju šire društvene podrške turističkom razvoju i unapređenju imidža turizma kao važne ekonomske aktivnosti Županije.</li> </ul>
Ciljevi istraživanja	<p>Utvrđiti percepcije i stavove stanovnika prema turistima (indeks iritacije) i turizmu općenito, odnosno specifično:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• stavove o ekonomskim, društvenim, kulturnim i ekološkim utjecajima turizma,</li> <li>• stupnju uključenosti stanovnika u turističko privređivanje (posredno ili neposredno) te</li> <li>• reakcije stanovnika prema turistima i oblicima turističke aktivnosti.</li> </ul>
Suradnja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Marketinška agencija (za prikupljanje podataka prema uputama Instituta za turizam)</li> </ul>
Populacija	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stanovnici Splitsko-dalmatinske županije (15-85 godina)</li> </ul>
Uzorak (veličina i dizajn)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.500 ispitanika, dizajn uzorka osigurava reprezentativne i pouzdane procjene na razini klastera</li> </ul>
Način prikupljanja podataka	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Telefonski intervju (CATI)</li> </ul>
Instrument istraživanja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strukturirani upitnik</li> <li>• Upitnik uključuje zatvorena pitanja</li> <li>• Ispunjavanje upitnika: 10 minuta</li> </ul>
Sadržaj istraživanja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sociodemografska obilježja ispitanika</li> <li>• Stavovi prema turizmu i razvoju turizma na području stanovanja</li> <li>• Stupanj uključenosti/izloženosti stanovnika turističkoj aktivnosti</li> <li>• Ekonomski i društveni utjecaj turizma</li> </ul>
Vrijeme provođenja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prikupljanje podataka – listopad i studeni 2017.</li> </ul>
Obrada i analiza podataka	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deskriptivna analiza podataka</li> <li>• Usporedba prema klasteru, stupnju uključenosti u turističko privređivanje te socio-demografskim obilježjima</li> </ul>
<b>Naziv istraživanja</b>	<b>Stavovi javnog sektora o turističkom razvoju i načinu njegova unapređenja</b>
Polazište	<p>Javni sektor utječe na razvoj turizma izravno i neizravno, putem prostornog planiranja, izgradnje komunalne i prometne infrastrukture, stvaranja poticajne investicijske klime, fiskalne politike, zakonskog okvira, procesa privatizacije i davanja koncesija, zaštite prirodne i kulturne baštine, razvojnih studija i projekata i slično. Javni sektor nastoji prepoznati prilike i izazove razvoja, ali nije uvijek u stanju nositi se s problemima, iz raznih razloga, te pravovremeno reagirati, pa se javljaju 'uska grla' koja usporavaju željeni rast ili razvoj. Važno je, međutim, da se takva 'uska grla' prepoznaju kako bi se aktivnosti usmjerile na njihovo uklanjanje.</p>
Ciljevi istraživanja	<p>Specifični ciljevi ovog istraživanja su:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• utvrditi općenite stavove prema turizmu i doprinosu koji turistički razvoj može dati ekonomskom i društvenom razvoju,</li> <li>• utvrditi eventualna 'uska grla' u razvoju turizma s gledišta javnog sektora (npr. prostorno planiranje, komunalna i prometna infrastruktura) te</li> <li>• prikupiti dodatne sekundarne podatke na razini jedinice lokalne samouprave.</li> </ul>
Suradnja	Naručitelj (podrška u organizaciji prikupljanja podataka)

Populacija	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jedinice lokalne samouprave (općine, gradovi)</li> </ul>
Uzorak (veličina i dizajn)	<ul style="list-style-type: none"> <li>37 jedinica lokalne samouprave (12 gradova i 25 općina) od ukupno 55 (16 gradova i 39 općina) na području SDŽ</li> </ul>
Način prikupljanja podataka	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kombinacija elektronske pošte (uz nekoliko podsjetnika) i telefonskog intervjua (upitnici su slani predstavnicima javnog sektora elektronskom poštom, a potom je s dijelom obavljen telefonski dubinski intervjui)</li> </ul>
Instrument istraživanja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strukturirani upitnik</li> <li>Upitnik uključuje zatvorena i nekoliko otvorenih pitanja</li> <li>Ispunjavanje upitnika: 30 minuta</li> </ul>
Sadržaj istraživanja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stavovi prema razvoju turizma općenito</li> <li>Promišljanja o optimalnom razvoju turizma na lokalnoj razini i na razini Županije</li> <li>Potencijalna uska grla turističkog razvoja</li> <li>Stanje lokalne komunalne i prometne infrastrukture, eventualni problemi i ograničenja u sezoni 2017. godine</li> </ul>
Vrijeme provođenja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prikupljanje podataka – studeni 2017. do ožujak 2018.</li> </ul>
Obrada i analiza podataka	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deskriptivna analiza podataka</li> <li>Usporedba rezultata na razini klastera</li> </ul>

## 2.4. Primarna kvalitativna istraživanja

Kvalitativna primarna istraživanja provedena u okviru projekta uključivala su dubinske intervjue i radionicu s dionicima te obilazak terena (metodu promatranja).

Dubinski intervjui provedeni su s odabranim dionicima jedinica lokalne samouprave i sustava turističkih zajednica na županijskoj i lokalnoj razini, te predstavnicima odabranih komunalnih poduzeća, u cilju stjecanja uvida u ključna ograničenja i uska grla turističkog razvoja. Intervjui su provedeni u prvoj fazi analize stanja i prikupljanja/provjere podataka iz sekundarnih izvora, osobno i/ili telefonom s odabranim predstavnicima dionika.

Tijekom prve faze projekta (analize stanja), primijenjena je i metoda promatranja tijekom obilaska terena. Cilj obilaska terena bio je vizualno ustvrditi opterećenja prometne infrastrukture te pojedinih prirodnih i kulturnih atrakcija, prije svega plažnog prostora na području cijele Županije. Teren je obišten panoramskim letom u vrhu turističke sezone (8.8.2017., utorak) kada su se mogla očekivati i najveća opterećenja. Tijekom panoramskog leta teren je sniman iz zraka pa je prikupljena i bogata fotodokumentacija. Dodatno su korištena i osobna iskustva članova radnog tima tijekom poslovnih i/ili privatnih obilazaka/posjeta destinacija na području Županije.

Radionica je provedena s predstavnicima jedinica lokalne samouprave i sustava turističkih zajednica na razini Županije i klastera, s ciljem rasprave/potvrde prepoznatih ključnih ograničenja i uskih grla turističkog razvoja te njihovog značaja i utjecaja na daljnji razvoj turizma u Županiji/klasteru. Radionica je provedena u fazi određivanja/procjene prihvatnog kapaciteta na razini klastera.

## 2.5. Izračun prihvatnih kapaciteta

Podaci prikupljeni iz sekundarnih izvora podataka i primarnih istraživanja analizirani su s ciljem ocjene utjecaja turizma na društvo, komunalnu infrastrukturu i okoliš (tablica 2.2.). U izračun su uzeti u obzir komunalna infrastruktura (voda, električna energija, kanalizacija i deponiji) i prometna infrastruktura te se definiraju njihova *uska grla* prema klasterima i za SDŽ. Od ostalih parametara koji utječu na procjenu održivog prihvatnog kapaciteta uzete su u obzir procjene lokalne samouprave, lokalnog stanovništva i turista putem navedenih istraživanja. Također, fizički održivi prihvatni kapacitet je

dimenzioniran i prema nosivosti nekih glavnih atrakcija u klasteru (plaže, gradske povijesne jezgre, zaštićena priroda ili sl.), dok se utjecaj na morski okoliš nije detaljno analizirao. Najveći održivi prihvatni kapacitet pojedinih klastera i Županije u cjelini određuju najmanja *uska grla* u postojećem stanju. Izračun održivih prihvatnih kapaciteta za klastere i Županiju u cjelini iskazan je u broju posjetitelja/turista.

**Tablica 2.2. Utjecaji turizma i izvori podataka**

Područje utjecaja	Utjecaji	Izvori podataka za kvalitativnu ocjenu utjecaja turizma/turističke aktivnosti					
		Sekundarni izvori podataka	Anketa lokalnog stanovništva	Anketa lokalne samouprave	Fokus grupa/radionica	Dubinski intervjui	Obilazak terena
Društveni utjecaj na lokalno stanovništvo	Nekontrolirana urbanizacija		x	x	x	x	x
	Gužva		x		x	x	x
	Buka		x		x	x	
	Porast cijena – troškova	x	x		x	x	
	Napuštanje tradicionalnih aktivnosti		x		x	x	
Društveni utjecaj na turiste	Konflikt turisti-stanovnici	x	x		x	x	
	Pad zadovoljstva boravkom	x					
Komunalna infrastruktura	Pad turističkog prometa	x					
	Prekomjerna potrošnja vode	x			x	x	
	Prekomjerna potrošnja električne energije	x			x	x	
	Prekomjerna proizvodnja otpada	x			x	x	
	Prekomjerna proizvodnja otpadnih voda	x			x	x	
	Zagađenje pitke vode	x			x	x	
Prometna infrastruktura	Neprikladna odlagališta otpada	x			x	x	
	Iskorištenost prometnih kapaciteta	x			x	x	x
Okoliš <sup>5</sup>	Promet u mirovanju (parkirališta)	x			x	x	x
	Degradacija prirodne baštine				x	x	x
	Degradacija kulturne baštine				x	x	x
	Vizualna degradacija/zagađenje krajolika				x	x	x

<sup>5</sup> Na području SDŽ nalaze se 43 zaštićena lokaliteta te Ekološka mreža NATURA 2000 (NN 124/13, 105/15) koju čine ekološki značajna područja i ekološki koridori (šest područja i dva koridora), a u sastav mreže ulaze i 256 područja važna za divlje svojte i stanišne tipove (poligonalna područja i točkasti lokaliteti). Svim tim područjima upravljaju tri javne ustanove (JU Park prirode Biokovo, koja upravlja i Biokovskim botaničkim vrtom, JU za upravljanje park šumom Marjan te JU za upravljanje zaštićenim prirodnim vrijednostima na području Splitsko-dalmatinske županije).

### 3. INDIKATORI PRIHVATNOG KAPACITETA

Prihvatni kapacitet u turizmu procjenjuje se kroz razradu ključnih pokazatelja (indikatora) stanja u prostoru bitnih za razvoj turizma. S obzirom na tip, mogu se razlikovati dvije temeljne grupe pokazatelja kapaciteta: (uglavnom) neobnovljivi i 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. U prostorno-ekološke indikatore svrstavaju se i svi elementi vezani uz očuvanje biljnih i životinjskih vrsta.

**Infrastrukturni indikatori** odnose se na infrastrukturu, dakle na promet, vodoopskrbu, odvodnju, upravljanje čvrstim otpadom i sl., a tako i na onečišćenja okoliša (zraka, mora i tla) uzrokovana neprimjerenim stanjem infrastrukture. Iako su ovi indikatori uglavnom razmjerno lako mjerljivi, oni su i fleksibilni jer se određenim fizičkim intervencijama kao što su izgradnja novih cesta, parkirališnih mjesta i javnih garaža, unapređenje vodovodne mreže, izgradnja pročištača voda, razvrstavanje čvrstog otpada i sl. može podići prihvatni kapacitet.

**Socio-demografski indikatori** tiču se svih elemenata vezanih uz društvenu zajednicu i socio-kulturnu problematiku, dakle na lokalno stanovništvo, turiste i njihove međudnose. Indikatori koje treba pratiti su lokalno stanovništvo i njegove osobine (godine, spol, obrazovanje, zaposlenost, nacionalnost i religija i sl.), raspoloživost radne snage, sezonalnost poslova, kulturni identitet, odnos broja lokalnih stanovnika i njihovih gostiju (turista, osoba u vikendicama, rodbine i prijatelja), stupanj zadovoljstva posjetitelja itd.

**Političko-ekonomski indikatori** uključuju primarno pretpostavljene ekonomske mjere vezane na razvoj turizma, a koje su često posljedica političkih odluka kao što su porezna i investicijska politika, državna ulaganja u infrastrukturu, stavovi lokalnog stanovništva i turista, legislativa vezana uz turizam i investiranje itd. Ovi indikatori posebno se izdvajaju stoga što u velikom broju slučajeva imaju ključnu ulogu prilikom određivanja konačnog prihvatnog kapaciteta - naime, upravo se na temelju političkih odluka vrši opredjeljenje za konačni prihvatni kapacitet.

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. Naime, iskustva su pokazala da je orijentacija isključivo na fizičko-ekološke i infrastrukturne indikatore najčešće dovoljna prilikom određivanja prihvatnog kapaciteta u malim prostornim cjelinama (npr. ranga jednog naselja), zaštićenim područjima (nacionalnim parkovima, rezervatima), i u područjima sa sličnom strukturom turista i domicilne populacije.

U većim prostornim cjelinama i u prostorima gdje intervencija države često ima ključnu ulogu prilikom realizacije novih turističkih projekata, socio-demografski i političko-ekonomski indikatori imaju veću važnost. U takvim prostorima se npr. infrastrukturni indikatori mogu relativizirati, jer izgradnja određenih infrastrukturnih sadržaja kroz državne intervencije ili fondove kao što su nove ceste, vodovodna mreža, kanalizacijski sistemi i sl. može značajno promijeniti parametre prihvatnog kapaciteta.

### 3.1. Prostorno-ekološki indikatori

Splitsko-dalmatinska županija je primarno orijentirana na kupališni turizam, čemu doprinosi izrazito sredozemna klima sa suhim i toplim ljetima te blagim i vlažnim zimama. Orijentacija na kupališni turizam velikim je dijelom posljedica osnovnih karakteristika turističke atrakcijske osnove, u kojoj ključno mjesto ima obala pogodna za kupanje s mnoštvom atraktivnih plaža u kombinaciji s atraktivnim sredozemnim krajolikom. Dodatnu kvalitetu prostoru Splitsko-dalmatinske županija daje izuzetno bogata kulturna baština, u kojoj se ističu čak tri cjeline pod zaštitom UNESCO-a: Dioklecijanova palača u Splitu, Stari grad Trogir te Starogradsko polje na otoku Hvaru. U okviru fizičko-ekoloških indikatora prihvatnog kapaciteta osobito veliku ulogu imaju plaže, koje se istovremeno javljaju i kao zaštićeni prostori i kao jedan od osnovnih turističkih resursa. Veliki problem predstavljaju i (pre)izgrađenost prostora te nautički turizam, koji dodatno negativno djeluju na druge ekološke komponente održivosti, naročito na bioraznolikost, ali i na zadovoljstvo posjetitelja.

S obzirom na fizički pritisak na prostor, postoje značajne razlike između pojedinih klastera. Kada je riječ o plažnim kapacitetima pritisak je osobito izražen na Makarskoj rivijeri, ali i na području Splitske rivijere i grada Splita, dok je manji na Hvaru i Visu, a najmanji na otoku Braču. Pri tom treba naglasiti da su sva tri otočna klastera, odnosno otoci Brač, Hvar i Vis generalno znatno manje opterećeni turizmom od s njima, prema veličini, usporedivim otocima na Kvarneru: Krkom, Pagom i Rabom<sup>6</sup>. Tako je prema podacima iz 2017. godine, prikazanim i u tablici 3.1., broj ostvarenih noćenja na otoku Braču bio više nego dvostruko manji nego na otoku Krku, broj noćenja na otoku Hvaru skoro dvostruko manji nego na Pagu, a broj noćenja na otoku Visu čak sedam puta manji nego na Rabu. Ipak, kod Brača, Hvara i pogotovo Visa se kao problem javlja opterećenost nautičkim prometom, koji je dodatno naglašen zbog nedostatka vezova u marinama. Prostor Zagore sasvim je neznatno opterećen turizmom i s obzirom na aktualnu situaciju nije realno niti u daljoj budućnosti očekivati značajnije pritiske, posebice u usporedbi s unutrašnjošću Istarske županije.<sup>7</sup>

**Tablica 3.1. Usporedba osnovnih pokazatelja Brača, Hvara, i Visa s Krkom, Pagom i Rabom**

OTOK	površina u km <sup>2</sup>	broj stanovnika 2001. - 2011.		promjena '11-'01 %	ukupno noćenja 2011. - 2017.		promjena '17-'11 %
Brač	394,6	14.031	13.804	-1,6	1.230.664	1.708.690	38,8
Hvar	299,7	11.103	11.077	-0,2	1.165.532	1.582.853	35,8
Vis	90,3	3.617	3.445	-4,8	190.301	272.905	43,4
UKUPNO	784,6	28.751	28.326	-1,5	2.586.497	3.564.448	37,8
Krk	406,8	17.860	19.383	8,5	3.634.810	4.695.910	29,2
Pag	284,6	8.398	9.059	7,9	2.121.719	2.714.655	27,9
Rab	90,8	9.480	9.328	-1,6	1.602.902	2.015.345	25,7
UKUPNO	782,2	35.738	37.770	5,7	7.359.431	9.425.910	28,1

Izvor: DZS

<sup>6</sup> Površina otoka Brača je neznatno manja od površine Krka, površina Hvara je neznatno veća od površine Paga, dok je površina Visa gotovo identična površini Raba. Pri tom je broj stanovnika otoka Hvara 2011. godine bio oko 20% veći od Paga, broj stanovnika Brača oko 40% manji od Krka, dok je broj stanovnika na Rabu bio skoro trostruko veći nego na Visu, uz napomenu da je prije 2. svjetskog rata Vis imao više stanovnika od Raba.

<sup>7</sup> Gradovi i općine bez izlaza na more u Istarskoj županiji su 2017. godine ostvarile 812.227 noćenja, što je skoro četiri puta više od znatno većeg prostora koji zauzimaju općine bez izlaza na more u Splitsko-dalmatinskoj županiji (210.941 noćenja.)



### 3.1.1 Fizički kapacitet plaža

Područje Splitsko-dalmatinske županije se u okviru Hrvatske izdvaja kao prostor osobito poznat po atraktivnim plažama. Upravo u ovoj županiji nalazi se jedna od najpoznatijih i najatraktivnijih hrvatskih plaža Zlatni rat u Bolu na Braču, a uz nju i više drugih plaža koje su bile birane među najatraktivnije na Sredozemlju kao što su Stiniva na Visu ili Punta Rata u Brelima. Stoga plaže imaju ključnu ulogu u privlačenju turista, a tako i osobito veliku važnost za procjenu prihvatnog kapaciteta u okviru fizičko-ekoloških indikatora prihvatnog kapaciteta. To potvrđuju i rezultati iz istraživanja TOMAS Ljeto 2017., iz kojih proizlazi da plivanje i kupanje kao aktivnost u destinaciji prakticira 79% turista, s time da je njihov udio visok u svim klasterima - najniži je na otoku Braču 73%, a najviši na Splitskoj rivijeri od čak 89%.

No, zbog specifične konfiguracije terena s mnogo strmih i brdovitih dijelova samo mali dio obale čine plažni prostori, s time da na otocima ima i dosta plaža dostupnih samo morskim putem. Povrh toga, plažni su prostori izrazito neravnomjerno raspoređeni na način da ih je u odnosu na ukupnu duljinu obale generalno više na obali, posebno na Makarskoj rivijeri, dok ih je znatno manje na otocima Hvaru i pogotovo Visu. Istodobno je zbog znatno većeg broja korisnika pritisak na plažne prostore mnogo veći u priobalnom dijelu nego na otocima, posebice na pojedinim dijelovima Makarske rivijere, gdje osim turista i domicilnog stanovništva značajan pritisak vrše i dnevni izletnici iz susjedne Dalmatinske zagore i Hercegovine čiji je točan broj teško utvrditi. Na sličan način dodatni pritisak na plaže otoka Brača i Šolte vrše i stanovnici grada Splita, na čijem se području nalazi razmjerno malo plažnih kapaciteta.

Treba voditi računa i o tome da pritisak na plaže ima znatno veću težinu u slučaju destinacija kod kojih je kupanje osnovni motiv, što se odnosi na većinu obalnih gradova i općina, a manju u slučaju grada Splita i Trogira kao destinacija kulturnog turizma. Iz velikog nesrazmjera između duljine obale i raspoloživog plažnog prostora može se zaključiti i to da se za kupanje koriste i mnogi dijelovi obale koji nisu uređeni kao plaže, a što je osobito izraženo na otocima Hvaru, Visu i Šolti. Iz toga proizlaze i velike razlike unutar klastera uvjetovane raspoloživošću plaža na mikrorazini i različitom turističkom razvijenošću pojedinih destinacija.

**Tablica 3.2. Kapaciteti plaža u Splitsko-dalmatinskoj županiji**

KLASTER	KATEGORIJE	BROJ OSOBA	FAKTOR ISTO-DOBNOSTI	BROJ KUPAČA	DULJINA OBALE (km)	PLAŽE (m <sup>2</sup> )	m <sup>2</sup> PO KUPAČU
Grad Split	stanovništvo	178.192	0,3	53.458	53,6	79.586	1,3
	turisti	13.291	0,7	9.304			
Splitska rivijera	stanovništvo	117.920	0,3	35.376	265,3	342.066	4,9
	turisti	49.696	0,7	34.787			
Makarska rivijera	stanovništvo	26.095	0,3	7.829	62,6	168.930	3,0
	turisti	69.233	0,7	48.463			
Otok Brač	stanovništvo	12.114	0,3	3.634	181,4	279.482	16,1
	turisti	19.663	0,7	13.764			
Otok Hvar	stanovništvo	10.948	0,3	3.284	356,8	105.467	5,5
	turisti	22.687	0,7	15.881			
Otok Vis	stanovništvo	3.429	0,3	1.029	138,7	22.508	4,4
	turisti	5.843	0,7	4.090			
SDŽ UKUPNO	stanovništvo	348.698	0,3	104.609	919,7	998.039	4,3
	turisti	180.413	0,7	126.289			

Izvor: Regionalni program uređenja i upravljanja morskim plažama na području Splitsko-dalmatinske županije (Safege d.d., 2015, Zagreb, str. 88)

Tako prema podacima iz Regionalnog programa uređenja i upravljanja morskim plažama na području Splitsko-dalmatinske županije (Safege d.d., 2015, str. 88) proizlazi da najmanji pritisak na plažni prostor iskazuju područja grada Supetra i općine Postira na sjevernoj strani otoka Braču, gdje kupaćima na raspolaganju stoji više od 20 m<sup>2</sup> po osobi, dok najveći pritisak s manje od 3 m<sup>2</sup> po kupaču iskazuje grad Split te gradovi Solin i Trogir u splitskoj aglomeraciji, zatim sve jedinice lokalne samouprave Makarske rivijere osim općine Podgora te općina Jelsa na otoku Hvaru.<sup>8</sup>

No, kako navedena studija ne sadrži podatke o kapacitetima vikendica, odnosno stanova za odmor i rekreaciju, stvarni pritisak u mnogim primorskim dijelovima Županije na plažni prostor je znatno veći. To je osobito izraženo u jedinicama lokalne samouprave s izrazito velikim brojem vikendica, što se u prvom redu odnosi na područje gradova Trogira (2.218) i Omiša (1.817) te na općinu Okrug (2.047) na Splitskoj rivijeri.<sup>9</sup> Više od 1.000 vikendica prema zadnjim dostupnim točnim podacima iz 2011. godine bilo je i na području gradova Hvara, Starog Grada, Supetra i Visa te u općinama Jelsa, Šolta, Baška Voda, Gradac i Marina, a više od 800 i na području grada Komiže i u općinama Milna, Sutivan i Podgora. Istodobno je broj vikendica bio razmjerno malen u gradu Splitu i bližoj okolici (Solin, Kaštela, Podstrana i Dugi Rat), a razmjerno malo vikendica ima i u općinama Tučepi (202) i Brela (227) na Makarskoj rivijeri. Vrlo mali broj vikendica ima i u Dalmatinskoj zagori – više od 300 bilo ih je samo u općinama Klis i Muć u najbližem zaleđu Splita.

### Slika 3.1. Primjer preopterećenosti plažnih kapaciteta – grad Makarska



Izvor: Snimljeno prilikom panoramskog leta zrakoplovom za potrebe ovog projekta, 8.8.2017. (autor: Ivan Perić)

<sup>8</sup> Iskazani izuzetno mali raspoloživi plažni prostor na području općine Jelsa potrebno je relativizirati s obzirom na duljinu obalne crte od čak 119 km s mnoštvom prostranih prirodnih kamenih ploča pogodnih za kupanje, a koje nisu uređene kao plažne površine. Slična situacija je dijelom prisutna i na području grada Starog Grada i općine Sućuraj na Hvaru te na otocima Visu i Šolti, koji također raspolažu razmjerno dugom obalnom linijom u odnosu na plažne kapacitete.

<sup>9</sup> Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine, DZS

Točan utjecaj vikendica na opterećenje plažnog prostora teško je utvrditi, jer je dio smještajnih sadržaja uključen u registriranu turističku ponudu. No, uzme li se u obzir da u jednoj vikendici u vrhu turističke sezone boravi u prosjeku 4 osobe, radi se o izuzetno velikom pritisku koji u mnogim sredinama nadmašuje pritisak koji vrše turisti ili lokalno stanovništvo. Stoga je pritisak na plažni prostor Splitske rivijere, a posebno područja Trogira i Čiova te općine Baška Voda na Makarskoj rivijeri zasigurno još znatno izraženiji nego što pokazuju podaci iz studije o plažama, dok istodobno nije bitno veći u općinama Brela, Tučepi ili Podstrana, a s obzirom na razmjerno velike plažne kapacitete i manji broj turista vikendice za sada previše dodatno ne opterećuju niti otok Brač.<sup>10</sup> No, ako bi se ovim brojkama pridodao i neregistrirani smještaj, a koji je osobito izražen u slučaju vikendica, stvarni pritisak bio bi u nekim dijelovima Županije vjerojatno i znatno veći.

Velikoj opterećenosti postojećih plaža doprinosi i korištenje uskog priobalnog pojasa za druge namjene, posebno za lociranje turističkih (smještajnih), ugostiteljskih i trgovačkih sadržaja, parking prostora i šetališnih staza. To se podjednako odnosi na stalno izgrađene objekte i povremene objekte koji se tu nalaze upravo u vrijeme najvećeg pritiska tokom ljetne turističke sezone. No, u svakom od klastera ističu se manje cjeline u kojima je pritisak na plažni prostor vrlo velik i one u kojima je taj pritisak znatno manji. Iz toga proizlazi i mogućnost povećanja broja korisnika plaža u manje opterećenim dijelovima klastera, što se u slučaju Makarske rivijere u prvom redu odnosi na područje općine Podgora, a u slučaju Splitske rivijere na područje općine Dugi Rat. Prema dostupnim podacima proizlazi i da su najveće mogućnosti razvoja turizma s obzirom na plažne kapacitete prisutne na sjevernoj strani otoka Brača, s time da je čak i južna strana otoka Brača s općinom Bol kao turistički najrazvijenijom na otoku znatno manje izložena pritisku na plažni prostor od svih općina Splitske i Makarske rivijere.

Ipak, i prema konzervativnoj neselektivnoj procjeni od minimalno potrebnih prosječnih 5 m<sup>2</sup> po kupaču fizički prihvatni kapacitet najvećeg dijela priobalnog prostora u Splitsko-dalmatinskoj županiji već sada nadmašuje granične vrijednosti kod kojih nastupa saturacija prema osnovnim standardima broja korisnika plažnog prostora u odnosu na veličinu plaža.<sup>11</sup> To potvrđuju i standardi koji se koriste u drugim dijelovima sredozemnih zemalja te u stručnoj literaturi. Tako se prema nekim autorima iz Španjolske plaža s rekreacijske točke gledišta smatra prenatrpanom ako je prostor koji je na raspolaganju korisniku plaže manji od 4 m<sup>2</sup> <sup>12</sup>, dok neki drugi autori raspon prihvatnog kapaciteta definiraju u zavisnosti od vrste plaže, kao prostor od 7,5 m<sup>2</sup> do 30 m<sup>2</sup>.<sup>13</sup>

Ipak, treba imati u vidu i da mnogi dijelovi hrvatske obale na Sjevernom Jadranu turistički dobro funkcioniraju usprkos većih pritisaka na plažni prostor nego što je to slučaj u Splitsko-dalmatinskoj županiji, da i ne spominjemo neke destinacije u Španjolskoj, Italiji ili otočje Maltu gdje na površini velikoj poput otoka Hvara boravi trostruko više turista nego na otocima Splitsko-dalmatinske županije.<sup>14</sup> Stoga i u Splitsko-dalmatinskoj županiji postoji mogućnost korištenja mehanizama namijenjenih redukciji pritisaka na plažni prostor kao što su izmještanje nepotrebnih sadržaja iz užeg obalnog prostora, redistribucija turističke potražnje na lokacije udaljene od obale, a u konačnici i mogućnost naplate korištenja plažnih kapaciteta.

<sup>10</sup> Studija Safege d.d. ne sadrži podatke za općine Okrug (Čiovo) na Splitskoj rivijeri te Milna i Nerežišća na Braču, no s obzirom na duljinu obalne linije, broj turista i stanovnika te stanje u okolnim prostorima pritisak na plažni prostor u općinama Milna i Nerežišća je vjerojatno malen, a u općini Okrug vrlo visok.

<sup>11</sup> Uzimajući u obzir isključivo podatak o raspoloživoj ukupnoj površini plaža, bez analize specifičnosti svake pojedine plaže.

<sup>12</sup> Ariza, E., Jimenez, J.A., i R., Sarda (2008. A critical assessment of beach management on the Catalan coast. *Ocean and Shoreline Management*. 51, 141-160.

<sup>13</sup> (Baud Bovy, M. i F. R. Lawson (1998.. *Tourism and Recreation*. Elsevier Science & Technology Books. 304 str. I Da Silva, C. P., Alves, F. L. i R. Rocha (2007.). *The Management of Beach Carrying Capacity: the case of Northern Portugal*. *Journal of Coastal Research*. ICS 2007 (Proceedings). 135-139.)

<sup>14</sup> Na Malti je 2016. godine zabilježeno ukupno 1.966.000 turista, a na otocima Braču, Hvaru, Visu i Šolti s pripadajućim manjim otocima 634.000 turista.

### 3.1.2 Kakvoća mora na plažama

Sustavno i neprekidno mjerenje kakvoće mora započelo je u Hrvatskoj još 1989. godine. Danas je mjerenje kakvoće u skladu s europskim i svjetskim zakonodavstvom i smjernicama (Direktiva 76/160/EEZ o kakvoći vode za kupanje, Direktiva 2006/07/EZ o upravljanju kakvoćom vode za kupanje, Smjernice MAP - Mediteranskog akcijskog plana, Smjernice WHO - Svjetske zdravstvene organizacije), a kriteriji i ocjene su definirani Uredbom o kakvoći mora za kupanje (NN 73/08). Za svaku se lokaciju u sezoni provodi deset mjerenja (u 2017. godini mjerenje se provodilo od 22. svibnja do 5. listopada), a osim pojedinačnih ocjena kakvoće mora za svako uzorkovanje, računaju se po dvije godišnje i dvije konačne ocjene, prema nacionalnim kriterijima i kriterijima Europske komisije.<sup>15</sup>

U Splitsko-dalmatinskoj županiji kakvoća mora mjerena je u 2017. godini na 157 lokacija/plaža, na ukupno 1.572 uzorka. Većina je uzoraka (1.505 ili 96%) ocijenjena ocjenom 'izvrsno', 35 uzoraka (2,2%) ocijenjeno je ocjenom 'dobro', 31 uzorak (2%) dobio je zadovoljavajuću ocjenu, a kakvoća mora na samo jednom uzorku ocijenjena je nezadovoljavajućom u 2017. godini. Što se tiče godišnjih ocjena prema lokacijama ispitivanja (tablica 3.3.), na 147 lokacija (94%) kakvoća mora bila je izvrsna, na njih 4 (2,5%) dobra, na 5 (3,2%) zadovoljavajuća, a jedna je lokacija (Gradac – plaža na Makarskoj rivijeri) dobila nezadovoljavajuću godišnju ocjenu kakvoće mora, uslijed kratkotrajnog onečišćenja.

Konačne ocjene po pojedinoj lokaciji odnose se na razdoblje od četiri godine (2014. do 2017.). Izvrsnu konačnu ocjenu dobile su 142 plaže (96%), jedna je plaža dobila zadovoljavajuću, a pet plaža (3,4%) nezadovoljavajuću konačnu ocjenu.

**Tablica 3.3. Kakvoća mora u Splitsko-dalmatinskoj županiji prema klasterima u 2017. godini**

Klaster	Broj lokacija prema godišnjoj ocjeni kakvoće mora u 2017. godini						
	Ukupno	Izvrsno	Dobro	Zadovoljavajuće	Nezadovoljavajuće	Izvrsna ocjena (%)	Nije izvrsna ocjena (%)
Split	19	18		1		94,7	5,3
Splitska rivijera	53	46	3	4		86,8	13,2
Makarska rivijera	32	30	1		1	93,8	6,3
Brač	27	27				100,0	0,0
Hvar	19	19				100,0	0,0
Vis	7	7				100,0	0,0
SDŽ ukupno	157	147	4	5	1	93,6	6,4
SDŽ ukupno (%)	100,0	93,6	2,5	3,2	0,6		

Izvor: Institut za oceanografiju i ribarstvo (<http://www.izor.hr/kakvoca>).

Kakvoća mora na plažama Splitsko-dalmatinske županije nije u ovom trenutku ograničavajući čimbenik daljnjeg rasta turističkog prometa. Međutim, za razliku od otoka, na pojedinim područjima Splitske i Makarske rivijere te grada Splita kakvoća mora nije ocijenjena izvrsnom. Uzimajući u obzir činjenicu da je 'sunce i more' i dalje najvažniji razlog dolaska turista tijekom sezone, a kupanje u moru njihova najzastupljenija aktivnost tijekom boravka, kakvoća mora predstavlja i jedan od važnih faktora atraktivnosti cjelokupnog turističkog proizvoda Splitsko-dalmatinske županije. U isto vrijeme, na kakvoću mora izravno utječe broj turističkih dolazaka, prije svega, putem opterećenja komunalne infrastrukture (otpadne vode i otpad). Valja naglasiti da su, primjerice, konačne ocjene kakvoće mora na plažama Istarske i Primorsko-goranske županije nešto više u odnosu na Splitsko-dalmatinsku županiju, bez obzira na veći pritisak na plažni prostor u tim županijama (u Istarskoj je županiji kakvoća mora na 98% plaža ocijenjena izvrsnom, na tri dobrom, a samo na jednoj nezadovoljavajućom; u

<sup>15</sup> Institut za oceanografiju i ribarstvo (<http://www.izor.hr/kakvoca>); Nacionalno izvješće o kakvoći mora na plažama hrvatskog Jadrana u 2017. godini (Ministarstvo zaštite okoliša i energetike, [http://www.mzoe.hr/doc/izvjesce\\_o\\_kakvoci\\_mora\\_za\\_kupanje\\_u\\_rh\\_2017.pdf](http://www.mzoe.hr/doc/izvjesce_o_kakvoci_mora_za_kupanje_u_rh_2017.pdf))

Primorsko-goranskoj županiji izvrsna ocjena kakvoće mora zabilježena je, također, na 98% plaža, uz tri plaže s dobrom kakvoćom, dvije sa zadovoljavajućom i jednom s nezadovoljavajućom kakvoćom mora).

Stoga, osim već navedenih mogućnosti korištenja mehanizama u cilju redukcije pritiska na plažni prostor, neophodno je unaprijediti komunalnu infrastrukturu, ali i razmisliti o uvođenju pojačanog praćenja kakvoće mora na plažama, povećavajući broj plaža na kojima se prati kakvoća mora te povećavajući učestalost praćenja, odnosno broj uzorkovanja. Valja voditi računa i o pravovremenoj diseminaciji rezultata mjerenja kakvoće mora (i negativnih i pozitivnih) lokalnom stanovništvu i turistima.

### 3.1.3 Zaštićena prirodna baština

Na području Splitsko-dalmatinske županije nije uspostavljan nijedan nacionalni park, ali postoji park prirode Biokovo kojim upravlja istoimena javna ustanova, 43 manja zaštićena područja kojima upravlja Javna ustanova za upravljanje zaštićenim prirodnim vrijednostima na području Splitsko-dalmatinske županije - More i krš te kao posebna cjelina Park šuma Marjan kojom upravlja Javna ustanova za upravljanje park-šumom Marjan. Uz Park prirode Biokovo kao najveće i najznačajnije zaštićeno područje osobitu važnost ima 16 značajnih krajobrazu kao većih zaštićenih područja, kojih je od svih hrvatskih županija najviše upravo u Splitsko-dalmatinskoj. Uspostavljena su i tri posebna rezervata (dva ihtiološka i jedan ihtiološko-ornitološki), jedna park šuma (Marjan), dok se preostali zaštićeni lokaliteti odnose na spomenike prirode i spomenike parkovne arhitekture kao razmjerno male cjeline. Ekološka mreža NATURA 2000 zaštićuje i neka područja koja nisu pod zaštitom hrvatskih tijela zaduženih za zaštitu na kojima su shodno tome mjere zaštite još blaže – među njima se ističe šest ekološki značajnih područja i dva ekološka koridora, a u sastav mreže ulaze i 256 područja važna za divlje svojte i stanišne tipove (poligonalna područja i točkasti lokaliteti).

Budući da Park prirode Biokovo kao najvažnije zaštićeno područje ne dotiče obalni prostor i u njemu ima vrlo malo naseljenih dijelova, može se reći da u Županiji nema ozbiljnijih opasnosti za prirodnu baštinu državnog značaja. Stoga su jedine veće i važnije zaštićene cjeline kod kojih postoji opasnost ugroze turizmom četiri značajna krajobrazu kojima upravlja Javna ustanova za upravljanje zaštićenim prirodnim vrijednostima na području Splitsko-dalmatinske županije More i krš. Radi se o značajnim krajobrazima Zlatni rat na Braču, Plaže u Brelima i uvala Stiniva na Visu koji se odnose na tri najatraktivnije i najpoznatije plaže u Županiji (pa i Hrvatskoj), te o značajnom krajobrazu Pakleni otoci nedaleko grada Hvara. Iako se za sada ne radi u ugrozama koje bi mogle trajno devastirati prirodni okoliš, prekomjerno korištenje ovih plaža zbog njihove atraktivnosti dugoročno bi moglo imati negativne posljedice. U slučaju Stinive dodatni problem čini prekomjerni nautički promet s obzirom na mali prostor u uvali Stiniva, a u slučaju Paklenih otoka također povećani promet nautičara, ali i rašireno organiziranje tzv. Yacht week događanja s posljedicom onečišćenja mora zbog velikog broja plovila i odlaganje smeća.

Među spomenicima prirode najpoznatiji i najugroženiji uslijed prevelikog broja posjetitelja je geomorfološki spomenik prirode Modra spilja na Biševu kod Visa. Veću posjećenost od strane turista bilježe i značajni krajobraz Kanjon Cetine od ušća do iznad Radmanovih mlinica, geomorfološki spomenici prirode Modro i Crveno jezero kod Imotskog, spilja Vranjača nedaleko Dugopolja te spomenik parkovne arhitekture Botanički vrt Kotišina unutar Parka prirode Biokovo, ali u njihovim slučajevima za sada nema elemenata ugroženosti turističkim posjetama. Zahvaljujući nedostupnosti za sada nisu ugroženi niti zaštićeni pučinski otoci Brusnik i Jabuka niti Ravnik kod Visa, koji kao i ostali zaštićeni lokaliteti ne bilježe značajniji broj posjeta.

U skladu s navedenim proizlazi da je ugroženost okoliša u zaštićenim područjima jače izražena kod pojedinih lokaliteta izloženih prevelikom broju posjeta, posebice u slučaju malih lokaliteta kao što su Modra spilja i Stiniva, a u manjoj mjeri i na Zlatnom ratu i Paklenim otocima. Stoga u slučaju ovih lokaliteta valja razmisliti o pojedinim akcijama vezanim uz ograničenje pristupa, kao što je već dijelom učinjeno u Stinivi s postavljanjem prepreka na morskom pristupu radi sprečavanja ulaska jahti u samu uvalu.

**Slika 3.2. Primjer ugroze prirodne baštine nautičkim turizmom – uvala Stiniva na Visu**



*Izvor: Snimljeno prilikom panoramskog leta zrakoplovom za potrebe ovog projekta, 8.8.2017. (autor: Ivan Perić)*

### 3.1.4 Izgrađenost obalnog prostora

S obzirom na značajne razlike između opterećenosti plažnih prostora i obalne zone u cjelini, kao posebna vrsta pritiska na obalni prostor i komponenta koja ima važnu ulogu kod određivanja najnižeg praga prihvatnog kapaciteta javlja se i izgrađenost u obalnoj zoni. U zaštićenom obalnom području (ZOP) Splitsko-dalmatinske županije izgrađeno je oko 5% površine, a prema prostornim planovima ona bi trebala dosegnuti oko 8%. Međutim, u pojasu od jedan kilometar od mora, izgrađeno je oko 25% površine, a s planiranim građevinskim područjem taj bi udio iznosio 36%. Na otocima je izgrađenost znatno manja (5,5%, a s planiranim građevinskim područjem 8 %). Ukupno je iskorišteno oko 73% građevinskog područja unutar ZOP-a. Potrošnja građevinskog zemljišta po stanovniku iznosi oko 190 m<sup>2</sup>, najniže od svih obalnih županija.<sup>16</sup>

Iz dostupnih podataka i procjena izvršenih analizom satelitskih snimaka i izravnim snimanjem iz zraka jasno se mogu uočiti velike razlike između klastera na način da je izgrađenost u obalnoj zoni najveća u gradu Splitu i na Splitskoj rivijeri, nešto manja na Makarskoj rivijeri, a razmjerno mala na otocima. Prisutne su i velike razlike unutar pojedinih klastera, posebice kada je riječ o građevinskim područjima naselja (GPN) na obalnoj crti, čiji se udio u općinama Dugi Rat i Podstrana na Splitskoj rivijeri te u općinama Brela i Tučepi na Makarskoj rivijeri kreće od 69 do 87%, a viši je od 30% i na području gradova Kaštela, Trogir i Omiš te u općinama Seget i Baška Voda. Istodobno u otočnim klasterima taj udio, s izuzetkom područja grada Supetra na Braču, nigdje ne prelazi 20%, a uglavnom je manji i od 8%.

No, ti podaci ne daju realnu sliku stanja zbog značajnih dijelova obale koji su nedostupni za gradnju, što se vidi na primjerima općine Okrug na Čiovu i grada Makarske, gdje je ona manja od 20%, a razmjerno je niska i u gradu Splitu (29%). Naime u sastav grada Splita i općine Okrug ulazi razmjerno

<sup>16</sup> Berlenji, G. (2015). Tematska studija: Prostorni razvoj obalnog područja Hrvatske.

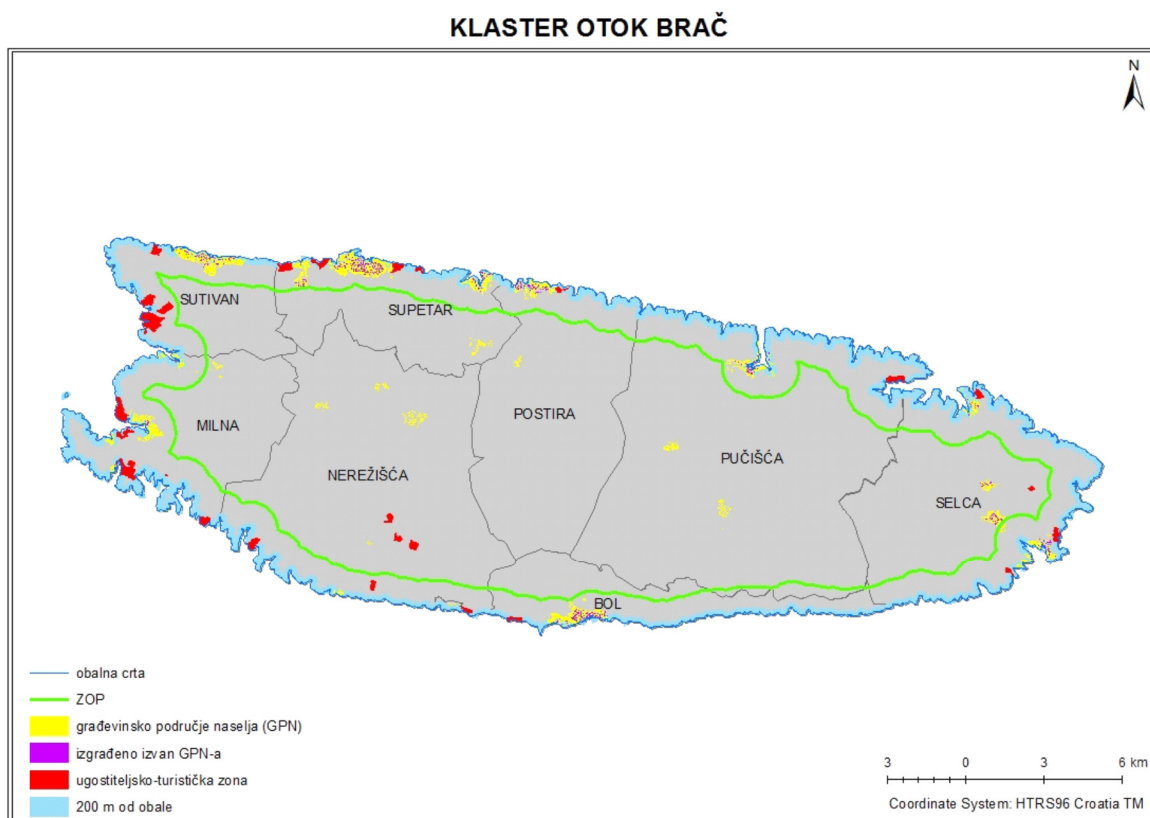
veliki nedostupni dio južne obale otoka Čiova, u slučaju grada Splita i zaštićeno područje park-šume Marjan, a u slučaju grada Makarske park šuma Osejava. Stoga opći dojam preizgrađenosti nekih dijelova obalnog prostora u većoj mjeri proizlazi iz kvalitete gradnje, koja se značajnim dijelom odnosi na često arhitektonski neprimjerne i prekapacitirane apartmanske objekte, što je osobito izraženo na Splitskoj rivijeri s izuzetkom otoka Šolte, ali i na mnogim dijelovima Makarske rivijere.

**Tablica 3.4. Udio građevinskih područja naselja (GPN) u ukupnoj površini gradova i općina i u odnosu na obalu u SDŽ u %**

KLASTER	GPN U UKUPNOJ POVRŠINI	IZGRAĐENO IZVAN GPN	UDIO GPN NA 200 M OD OBALE	UDIO GPN NA OBALNOJ CRTI	IZGRAĐENO IZVAN GPN NA OBALNOJ CRTI
Grad Split	22,29	4,21	13,91	28,90	2,42
Splitska rivijera	5,28	0,46	24,44	24,53	3,39
Makarska rivijera	3,71	0,49	31,34	35,91	3,93
Otok Brač	1,48	0,27	40,31	10,78	1,35
Otok Hvar	1,78	0,24	26,43	3,19	0,37
Otok Vis	1,71	0,15	39,31	2,91	0,22
SDŽ OBALA UKUPNO	4,26	0,52	24,56	15,01	1,83

Izvor: Dokumentacija Instituta za turizam – posebna obrada podataka za potrebe ovog projekta, Prilog 3.

**Slika 3.3. Analiza sadržaja u prostoru klastera BRAČ**



Izvor: Dokumentacija Instituta za turizam – posebna obrada podataka za potrebe ovog projekta, Prikaz ostalih klastera je u Prilogu 3.

Zone najvećeg građevinskog pritiska preklapaju se sa zonama preopterećenosti plažnog prostora, s time da je situacija najkritičnija u prostorima s velikim brojem vikendica, odnosno stanova za odmor i rekreaciju. To se u prvom redu odnosi na područje grada Trogira i susjedni otok Čiova, a u nešto manjoj mjeri i na grad Split te istočni dio Splitske rivijere. Iako postoji problem nedostupnosti točnih podataka

o broju i kapacitetu vikendica nakon 2011. godine te njihovom udjelu u neregistriranoj smještajnoj ponudi, već i gruba okvirna procjena govori da je na mnogim użim lokacijama Splitske rivijere održivi prihvatni kapacitet već premašen. Kako bi daljnje povećanje kapaciteta u nekim zonama moglo imati katastrofalne posljedice, već je sada nužno pokrenuti mehanizme sanacije koji bi povećali kvalitetu boravka turista u tom prostoru. Osim rješavanja prometne situacije, u prvom redu dovršenja mosta kopno – Čiovo te brze ceste Split – Omiš, to podrazumijeva i uređenje šetnica, uređenje raznih atraktivnih ugostiteljskih, zabavnih i rekreativnih sadržaja odmaknutih od neposredne obalne zone, po uzoru na slične preopterećene kupališne destinacije u Europi kao što su to Rimini u Italiji ili Benidorm i Torremolinos u Španjolskoj.

### **Slika 3.4. Primjer preizgrađenosti užeg obalnog prostora – otok Čiovo**



*Izvor: Snimljeno prilikom panoramskog leta zrakoplovom za potrebe ovog projekta, 8.8.2017. (autor: Ivan Perić)*

## **3.2. Infrastrukturni indikatori**

Infrastrukturni indikatori svrstani su u kategoriju tzv. promjenjivo ograničavajućih pokazatelja koji ne predstavljaju trajno ograničenje, već se na njihove vrijednosti može utjecati kroz modernizaciju i unapređenje ciljanih infrastrukturnih sistema, a eventualni problemi mogu se riješiti u skladu sa standardima zaštite okoliša. Tu se u prvom redu misli na unapređenje opskrbe električnom energijom i pitkom vodom, nadogradnju sustava kanalizacije te izgradnju proćistaća otpadnih voda i prostora za reciklažu otpada u skladu s obvezama koje ima Hrvatska kao ćlanica Europske unije. Iako promet zbog svoje kompleksnosti predstavlja posebnu skupinu indikatora, i ovdje se radi o infrastrukturi ćijim se unapređenjem i boljom organizacijom moţe povisiti vrijednost prihvatnih kapaciteta.

### **3.2.1. Opskrba elektrićnom energijom**

Elektroenergetska mreţa na podrućju Splitsko-dalmatinske ųupanije zasniva se na korištenju hidroenergetskih potencijala rijeke Cetine, koji je većim dijelom iskorišten. Osim najveće hrvatske hidroelektrane Zakućac na Cetini su joŗ ćetiri HE - Peruća, Orlovac, Ādale i Kraljevac, i one s prosjećnom



godišnjom proizvodnjom od 2.280 GWh čine oko 24% svih elektroenergetskih kapaciteta u Hrvatskoj te proizvode čak 43% ukupne proizvodnje struje iz hidroelektrana u RH. Drugi izvori koriste se sasvim neznatno, a elektroprijenosna mreža nije na zadovoljavajućoj razini, posebice na otocima i dijelu Zagore. Uz to postoji i problem visokog stupnja opterećenja transformatorskih jedinica u transformatorskim stanicama te preopterećenosti glavnog dalekovoda preko termičke granice prijenosa.

Na području grada Splita i Splitske rivijere prisutan je i problem ugroženosti glavnog dalekovoda od 110 kV kao jedine veze sa HE Zakućac bespravnom stambenom izgradnjom, dok je na području Makarske rivijere problem zastarjelost glavne trafostanice preko koje se strujom opskrbljuje preko 70% postojećih potrošača. Uz to se znatan dio prigradskih naselja i ruralnih sredina strujom opskrbljuje preko samonosivih kabelskih snopova ili neizoliranih vodiča na drvenim stupovima, što predstavlja zastarjelo rješenje koje za posljedicu ima nedovoljnu pouzdanost u opskrbi električnom energijom. Ipak, u slučaju ispada kabela moguće ih je napojiti preko drugog izvoda uz zadovoljavajući pad napona i opterećenje vodova.

Opskrba električnom energijom otoka Brača vrši se preko transformatorske stanice na području Općine Nerežišća strujom dovedenom s kopna podmorskim kabelima, dok se usprkos dobrih mogućnosti ne koriste obnovljivi izvori energije poput vjetera ili sunca, važni zbog korištenja u vrijeme najveće potrošnje ljeti i osiguranja proizvodnje na mjestu potrošnje. Slična je situacija i na otoku Hvaru, gdje struja s kopna dolazi podmorskim kabelima, a osnovno napajanje vrši se iz transformatorske stanice smještene na području grada Starog Grada. I na otoku Hvaru je usprkos trenutne dostatnosti izvora električne energije izražen problem neujednačenosti potrošnje u zimskom i ljetnom periodu i nepostojanja izvora električne energije na otoku.

Najlošija situacije s opskrbom električne energije odnosi se na otok Vis, na kojem je zbog velike udaljenosti od elektroenergetske mreže Hrvatske i s time povezanim razmjerno visokim potencijalnim investicijskim troškovima došlo do dugogodišnjeg odlaganja investiranja u elektroenergetski sustav. Stoga Vis nema vlastitu transformatorsku stanicu, nego električnu energiju dobiva iz transformatorske stanice "Stari Grad" na Hvaru preko dva podmorska kabela. Usto su i dalekovodi na Visu rađeni od bakra nedovoljnog presjeka i locirani na betonskim stupovima koji su zbog utjecaja posolice u kritičnom stanju. Uzme li se u obzir stalni rast broja priključaka i nepostojanje alternativnih izvora električne energije na otoku, opskrba strujom predstavlja značajnu kočnicu budućeg turističkog razvoja.

Iako je u području Dalmatinske zagore stanje kvalitete distributivne mreže slično drugim dijelovima županije, zanimljivo je da se upravo tu događaju i neki pozitivni pomaci kojih za sada nema u glavnim turističkim područjima. Tu se primarno misli na Grad Sinj i njegovu politiku održivog energetskog funkcioniranja, o čemu svjedoči instalirana fotonaponska elektrana na zgradi gradske uprave, koja godišnje proizvodi oko više od 50.000 kWh električne energije i prodajom struje puni gradski Proračun.

### 3.2.2. Vodoopskrba

Za Splitsko-dalmatinsku županiju su znakovite velike razlike u dostatnosti kapaciteta pitke vode u pojedinim klasterima i unutar njih te općenito veliki gubici zbog dotrajalosti sustava. Oni su u cijeloj Županiji veći od 30%, što je znatno ispod prihvatljive razine po kriterijima Europske od 18%, a u mnogim dijelovima prelaze i 50%. Razmjerno najpovoljnija je situacija u gradu Splitu, čiji cjeloviti sustav vodoopskrbe zasnovan na zahvaćanju vode s izvora Jadro kod Solina zadovoljava trenutne potrebe grada. Planirana dogradnja sustava trebala bi zadovoljiti potrebe i u sljedećem desetljeću, a priključenost stanovništva na javni vodoopskrbni sustav od 95% je na razini visoko razvijenih zemalja EU.

No, postoje i problemi, među kojima se ističe zamućivanje vode tijekom jačih kiša i nezadovoljavajuća bakteriološka kakvoća vode na izvoru Jadro, zbog koje je nužna dezinfekcija vode prije puštanja u vodoopskrbni sustav. Kako je uz to Split ovisan samo o jednom vodozahvatu, u slučaju incidenta moglo bi doći do prekida cjelokupne vodoopskrbe u gradu. Imajući u vidu nedavni incident u Slavonskom

Brodu, slična situacija u Splitu bi s obzirom na njegovu veličinu i značaj mogla imati katastrofalne posljedice za hrvatski turizam u cjelini.

Preko regionalnog vodovodnog sustava Split – Solin – Kaštela – Trogir, izvor Jadra vodom opskrbljuje i veći dio Splitske rivijere, u prvom redu gradove Solin, Kaštela i Trogir. Omiško područje i Makarska rivijera se putem regionalnog vodovoda Makarskog primorja vodom opskrbljuju iz zahvata kod hidroelektrane Zakučac na rijeci Cetini, a preko sustava podmorskih cjevovoda Omiš – Brač – Hvar – Šolta. Cetina služi i kao izvor vode i na otocima Braču i Hvaru te na otoku Šolti kao dijelu Splitske rivijere. I Splitska rivijera ističe se razmjerno visokim udjelom organizirane vodoopskrbe od preko 90% stanovništva, ali i vrlo velikim gubicima u transportu od preko 50%. Stoga je za budući razvoj nužno smanjiti gubitke u transportu te kroz povezivanje vodovodnih sustava otkloniti opasnost ovisnosti većine stanovništva o izvoru Jadra.

Područje Makarske rivijere vodoopskrbno uglavnom ovisi o rijeci Cetini, a postoje i manja lokalna izvorišta koja u ljetnom razdoblju imaju minimalnu izdašnost. Iako magistralni cjevovod zadovoljava potrebe za vodom, uslijed velike potražnje za vodom ljeti uvjetovane pretjeranom izgradnjom stanova i malim kapacitetima vodosprema stanje vodoopskrbe na području Makarske zna biti na granici potpune iskorištenosti.

Zahvaljujući podmorskim cjevovodima regionalnog vodoopskrbnog sustava Omiš – Brač – Hvar – Šolta koji vodu crpi iz rijeke Cetine situacija s pitkom vodom je na sva tri otočna klastera razmjerno povoljna. To se posebice odnosi na otok Brač koji uz Vodospremu Brač koja se veći dio godine puni gravitacijski i distribuira vodu u sve dijelove otoka i dalje prema Šolti i Hvaru raspolaže i crpnom stanicom Trstena koja se aktivira ljeti u trenucima vršne potrošnje. Dodatna povoljna okolnost je i što su gubici isporučene vode od oko 30% razmjerno mali u odnosu na druge dijelove županije, iako ni to ne udovoljava standardima Europske unije. Glavnina vodoopskrbe otoka Hvara također se odnosi na vodu iz Cetine, posebice na grad Hvar, dok Stari Grad i Jelsa raspolažu i lokalnim izvorima vode. No, zbog stalnog povećanja potrošnje u vrijeme ljetnih vršnih opterećenja protočnost cjevovoda na otoku ne zadovoljava potrebe.

Jedini veći otok u Splitsko-dalmatinskoj županiji koji za sada nije spojen na vodovodnu mrežu koja se opskrbljuje iz rijeke Cetine je otok Vis, čiji lokalni izvori, posebice glavna lokacija Korita u unutrašnjosti otoka, za sada osiguravaju potrebe i ističu se visokom kvalitetom vode. No, vodoopskrbni sustav otoka Visa karakteriziraju znatni gubici vode i mala propusna moć pojedinih cjevovoda uslijed zastarjelosti, zbog čega ljeti povremeno dolazi do preopterećenja sustava pa i redukcija u potrošnji vode.

Područje Dalmatinske zagore zbog razmjerno malog turističkog prometa i pada ukupnog broja stanovnika za sada nije izloženo problemima u vodoopskrbi, a grad Sinj ističe se i vrlo visokom priključenošću stanovništva na javni vodoopskrbni sustav od čak 98%. Iako je vodoopskrba stanovništva zadovoljavajuća i na području grada Imotskog, tu su prisutni i vrlo visoki gubici vode uslijed zastarjelosti sustava od čak 70% pri transportu do krajnjeg potrošača.

U skladu s navedenim može se zaključiti da raspoložive količine pitke vode nisu ograničavajući faktor razvoja turizma u Županiji, osobito uzme li se u obzir da su mnoge sredozemne zemlje kao npr. Malta i Cipar, zbog nedovoljnih količina pitke vode prisiljene koristiti ekološki štetne i razmjerno skupe sustave desalinizacije mora. No, zbog lošeg stanja vodovodne mreže i zastarjelosti sustava, koja za posljedicu ima neprihvatljivo visoke gubitke vode u transportu, već sada dolazi do preopterećenja sustava, posebno na Makarskoj rivijeri i otocima Hvaru i Visu. To znači da bi bez većih zahvata u obnovu i modernizaciju vodovodne mreže te izradu cjevovoda veće propusnosti vodoopskrba mogla u budućnosti biti prepreka daljnjem razvoju turizma.

### 3.2.3. Odvodnja otpadnih voda

Situacija sa odvodnjom je također razmjerno nepovoljna, ali je kao i situacija s vodovodnom mrežom rješiva uz određena ulaganja. U Županiji su u funkciji 33 javna sustava organiziranog prikupljanja otpadnih voda i 14 uređaja za pročišćavanje, a još uvijek traje i dugoročni Integralni 'Eko' projekt zaštite

Kaštelanskog zaljeva koji obuhvaća izgradnju i rekonstrukciju kanalizacijskih sustava gradova Splita, Solina, Kaštela, Trogira i okolnih općina. Do sada je izgrađen i pušten u rad Kanalizacijski sustav Split - Solin i Vodoopskrbni sustav Split – Solin – Kaštela, dok je izgradnja kanalizacijskog sustava Kaštela - Trogir u tijeku. Iako je stoga postojeći sustav odvodnje i dalje osnovni izvor onečišćenja mora i vodotoka, ulaganja zadnjih godina u kolektorsku mrežu, podmorske ispuste i pročištače doprinijela su značajnom poboljšanju, a u planu su i daljnja ulaganja u izgradnju sustava odvodnje i pročištača u većim naseljima.

Udio stanovnika grada Splita priključenog na javni kanalizacijski sustav odvodnje otpadnih voda od 90% nešto je niži nego udio priključenih na vodoopskrbni sustav, a problem je i što izgrađenu kanalizacijsku mrežu otpadnih voda ima tek oko 75% područja grada, uglavnom na području splitskog poluotoka. Dodatni problem čini nepostojanje sustava oborinske kanalizacije u mnogim dijelovima grada i činjenica da je najveći dio postojeće kanalizacije mješovitog tipa i nezadovoljavajućeg kapaciteta, posebice uzme li se u obzir da se količina oborinskih voda znatno povećala. Stoga kod većih kiša dolazi do izlivanja otpadnih i oborinskih voda i plavljenja nižih dijelova nekih objekata. Uz to se otpadne vode prije ispuštanja u more Bračkog kanala pročišćuju samo na mehaničkim uređajima prvog stupnja pročišćavanja (rešetke, pjeskolov i mastolov), a što nije u skladu sa standardima Europske unije i može dovesti do onečišćenja plažnih prostora u Bračkom kanalu.

Na Makarskoj rivijeri situacija s odvodnjom je nešto povoljnija, jer grad Makarska kao glavni onečišćivač ima riješen sustav odvodnje otpadnih voda s trima crpnim stanicama i podmorskim ispustom. Otpadne komunalne vode grada Makarske odvođe se u centralni uređaj za pročišćavanje otpadnih voda odakle se postojećim podmorskim ispustom duljine 1.500 m ispuštaju u more, a nakon što se sustav unaprijedi kroz uvođenje biološkog i kemijskog pročišćavanja ostvariti će se cjeloviti sustav pročišćavanja otpadnih voda. Bitno je i da se za postojeću kanalizacijsku mrežu mješovitog sustava predviđa odvajanje oborinskih od otpadnih voda.

Otoci Brač, Hvar i Vis imaju odvojene kanalizacijske sustave u većim naseljima, ali uglavnom bez uređaja za pročišćavanje otpadnih voda. Stoga se otpadne vode većih naselja bez prethodnog tretmana ispuštaju u podmorske ispuste, dok se otpadne vode koje se sakupljaju u septičkim jamama ispuštaju osim u more i izravno u podzemlje. Nešto bolju situaciju imaju samo općine Milna, Povelja, Sutivan i Sumartin na Braču te grad Vis, koji prije ispusta tretiraju otpadne vode mehaničkim uređajima za pročišćavanje, a izgradnja centralnog uređaja za pročišćavanje otpadnih voda planira se i u gradu Supetru. Razvijene kanalizacijske sustave imaju i gradovi Hvar i Vis, a u manjoj mjeri i gradovi Stari Grad i Komiža te općina Jelsa. No, zbog zatvorenosti zaljeva otpadne vode predstavljaju sve izraženiji problem u obalnim naseljima otoka Visa, tim više što u okviru lučke infrastrukture ne postoje rezervoari za prikupljanje otpadnih voda iz brodova i nautičkih plovila te sustav za zbrinjavanje tako prikupljenih otpadnih voda. I situacija u Dalmatinskoj zagori usprkos rijetkoj naseljenosti i malog opsega turističkih aktivnosti nije povoljna, jer je svega oko 12% stanovništva priključeno na javni kanalizacijski sustav, dok ostali koriste septičke jame.

U skladu s navedenim u cijeloj su županiji potrebna dodatna ulaganja u postrojenja za prečišćavanje otpadnih voda prije njihovog ispuštanja na otvoreno more, posebice u slučaju glavnih turističkih destinacija i zatvorenijih zaljeva. Pozornost treba obratiti i na neuređene lokalne sustave i objekte koji nisu spojeni na mrežu, a što se uglavnom odnosi na vikendice i novoizgrađene objekte koji se grade mimo zakonskih uvjeta. No, imajući u vidu stanje u drugim dijelovima Hrvatske situacija za sada nije alarmantna osim na nekim osjetljivijim mikro lokacijama, posebice onima izloženim nautičkom pritisku poput Paklenih otoka ili Viškog zaljeva.

#### **3.2.4. Zbrinjavanje otpada**

Zbrinjavanje otpada rješava se na županijskoj razini u skladu s prihvaćenim rješenjem iz Prostornog plana Splitsko dalmatinske županije. Ona u prvoj etapi podrazumijeva sanaciju postojećeg odlagališta otpada Karepovac, a u konačnom rješenju odvođenje otpada u županijski centar za gospodarenje otpadom. U sklopu cjelovitog sustava gospodarenja otpadom kakav se planira na razini Republike

Hrvatske na području grada Splita je stoga potrebno osigurati uvjete za smanjivanje nastajanja otpada i njegovo odvojeno prikupljanje po vrstama. To uključuje i obradu otpada, odnosno iskorištavanje njegovih vrijednih svojstava prije konačnog odlaganja u cilju smanjenja količine otpada i ublažavanja njegovih štetnih utjecaja na okoliš. Stoga je za očekivati da će uvođenje ovih mjera usprkos porasta broja turista u budućnosti utjecati na smanjenje ukupne količine otpada koje se zbrinjavaju na odlagalištima.

Uz Karepovac kao glavno odlagalište otpada za grad Split i Splitsku rivijeru na kojem će se do puštanja u rad Županijskog centra odlaganje komunalnog otpada morati i dalje odlagati otpad, u Županiji postoji još 16 odlagališta koja nemaju zakonski propisanu dokumentaciju. Kako ona usto ne udovoljavaju niti minimalnim tehničkim uvjetima, ona ne zadovoljavaju niti osnovne ekološke, zdravstvene i sigurnosne kriterije. Nepovoljnu situaciju pogoršava činjenica da u Županiji još uvijek ima brojnih manjih lokacija na kojima se nekontrolirano odlaže otpad. Stoga izgradnja Centra za gospodarenje otpadom na predviđenoj lokaciji u općini Lećevica na površini od približno 60 hektara predstavlja jednu od najvažnijih infrastrukturnih građevina u Splitsko-dalmatinskoj županiji, nužno potrebnu čak i u slučaju kad u bliskoj budućnosti ne bi došlo do rasta turizma. Velikih problema s krutim otpadom ima i Makarska rivijera, gdje je nakon zatvaranja deponija "Donja gora", a prije uređenja Centra za gospodarenje otpadom nužno odrediti barem jednu lokaciju nadziranog komunalnog odlagališta s primjerenim pristupom, ogradom i stalnim nadzorom ulaza otpada koji bi zadovoljio osnovne propisane uvjete.

Zbog znatno manjeg broja stanovnika i turista na otocima Braču, Hvaru i Visu situacija je nešto povoljnija, na tom području gotovo da nema divljih deponija, iako valja voditi računa i o tome da je na otocima i okoliš osjetljiviji. Tako na otoku Braču umjesto zatvorenih divljih deponija sada postoje dva službena odlagališta kojima se koriste sve bračke jedinice lokalne samouprave: Košer u Općini Pučišća i Kupinovica na području Grada Supetra, s time da je Kupinovica sanitarno neuređena i bez potrebne projektno-tehničke dokumentacije. Dio komunalnog otpada koji se skupi na otoku Braču (papir, karton, plastika, staklo, metal, limenke) sortira se, balira i odvozi izvan otoka za daljnju upotrebu i korištenje.

Slična je situacija i na otoku Hvaru gdje postoje tri veća odlagališta komunalnog otpada: Prapatna na području općine Jelsa, Dolci na području grada Starog Grada i Stanišće na području grada Hvara, na kojem se predviđa postavljanje reciklažnog dvorišta uz mogućnost baliranja odvojeno prikupljenih komponenata otpada. Ova bi odlagališta trebala ostati u funkciji dok se ne izgradi Županijski centar za gospodarenje otpadom i pretovarna stanica na području Starog Grada, dok bi neuređeno odlagalište komunalnog otpada na području grada Hvara zbog nemogućnosti daljnjeg odlaganja trebalo zatvoriti i sanirati.

I na otoku Visu postoje dva odlagališta, Wellington za grad Vis i Šćeće za grad Komižu, oba u funkciji više od 50 godina. Iako je odlagalište Wellington čuvano tijekom turističke sezone i pod stalnim video nadzorom, ono nema ogradu, osiguran zaštitni protupožarni pojas niti sustav sakupljanja i obrade procjednih voda pa ga je nužno što prije sanirati. Na otoku ne postoje niti uređaji za separaciju i obradu komunalnog otpada kao ni infrastruktura zbrinjavanja tekućeg otpada s brodova i nautičkih plovila, tako da usprkos postojanja sustava za prikupljanje odvojenog otpada on sav završava na deponijima.

U Zagori je najveće i najvažnije odlagalište otpada Mojanka kod Sinja, koje se kao i viška odlagališta koristi više od 50 godina. Odlagalište je ograđeno i čuvano, a koriste ga gradovi Sinj i Trilj te okolne općine, s time da se na njemu odlaže i životinjski otpad iz klaonica i stočnih farmi Cetinske krajine. Iako se taj otpad nasipava u sloju od cca 5 m, ravna i zatrpara pokrivanjem čime se otklanja potencijalni intenzivan smrad, s obzirom na krški teren bilo bi uputno kvalitetnije zbrinjavanje.

U skladu sa navedenim stanje vezano uz odlaganje otpada je za sada izrazito nepovoljno na području grada Splita te Splitske i Makarske rivijere, a uglavnom podnošljivo u ostalim dijelovima Županije. No, izgradnja Županijskog centra za gospodarenje otpadom uključujući i razvrstavanje i reciklažu otpada na cijelom prostoru Županije, a koji predstavlja i obvezu Hrvatske kao članice Europske unije, trebao bi te probleme riješiti. Stoga zbrinjavanje otpada ne bi trebalo biti ograničavajući faktor prihvatnog

kapaciteta u budućnosti, posebice na otocima na kojima se predviđa uklanjanje deponija i prijevoz otpada na kopno.

### 3.2.5 Prometna infrastruktura – cestovni promet

Osim komunalne infrastrukture kao ograničavajući faktor prihvatnog kapaciteta Splitsko-dalmatinske županije javlja se i prometna infrastruktura, u prvom redu cestovni promet. Naime, stanje cestovne prometne infrastrukture je u primorskom dijelu Županije daleko od zadovoljavajućeg, a i potrebna rješenja su mnogo skuplja. Glavni problem predstavlja visok intenzitet prometa na najvećem dijelu Splitske rivijere, posebno veza prema otoku Čiovu preko urbane jezgre Trogira izložena ljeti dugotrajnim zastojsima. Dosta je nepovoljna situacija i na vezi od Splita prema Omišu, a problemi su prisutni i u gradu Splitu te na južnom dijelu Jadranske magistrale od Omiša prema Makarskoj. Značajne probleme uzrokuje i promet u mirovanju, koji je također najizraženiji u užem priobalnom prostoru s najekscenijim situacijama u mjestima izloženim velikom turističkom pritisku poput središnjih dijelova Splita, Trogira i na sjevernom dijelu Makarske rivijere od Brela do Tučepa.

Unutar grada Splita dodatni problem predstavljaju bespravno izgrađene prostorne cjeline koje nemaju odgovarajuću uličnu mrežu, tako da je za njihovu rekonstrukciju i osiguranje odgovarajućeg broja parkirališta ponegdje jedino rješenje uklanjanje nekih građevina. Rastuće zahtjeve prometne potražnje u središnjem dijelu Splita na poluotoku nije moguće zadovoljiti čak ni gradnjom većeg broja širih prometnica i parkirališta, jer su zahtjevi veći nego što to grad prostorno i financijski može podnijeti. Situaciju dodatno otežavaju i nepovoljni tehnički elementi nekih ulica i križanja te nepostojanje odgovarajućeg kamionskog i autobusnog terminala.

Kada je riječ o prometu u mirovanju u Splitu je granica podnošljivosti u bližoj okolini turistički najzanimljivijih dijelova grada toliko premašena da zagušenje vozilima značajno snižava kvalitetu života. Tako prema podacima iz Prometne studije iz 1995. godine je na užem gradskom središtu nedostajalo gotovo 5.000 parkirališnih mjesta, a problem parkiranja ukazuje na potrebu ograničenja daljnje gradnje stambenih i drugih građevina na mnogim izgrađenim i urbanistički oblikovanim područjima. Uz već istaknuti problem preopterećenosti cesta i nedostatka parkirališnih mjesta, u Trogiru i drugim gradovima Splitske rivijere zamijećen je i problem nedovoljnog prostornog kapaciteta za prihvat i otpremu putnika na autobusnim terminalima, što naročito dolazi do izražaja u turističkoj sezoni.

Problemi vezani uz promet na Makarskoj rivijeri, posebice u gradu Makarskoj, najvećim dijelom su uzrokovani velikim prostornim rastom koji nije bio primjereno praćen izgradnjom novih prometnica. Mnogi cestovni i ulični profili ne odgovaraju rastu prometa s obzirom na broj stanovnika i turista, a i glavna prometnica na rivijeri D-8 Jadranska magistrala na mnogo mjesta nije sposobna primiti pojačan promet osobnih i pogotovo teretnih vozila. Tako je u gradu Makarskoj nova izgradnja već odavno preskočila cestu D-8 u dubinu prostora, a da nisu izvedena odgovarajuća raskrižja niti osigurani sigurni prijelazi. Zbog svog pružanja na mnogim mjestima preblizu obale i u naseljima, posebice u Tučepima, Podaci i Bristu, cesta D-8 postaje ograničavajućim faktorom razvoja. Konačno, računajući s normativom od jednog parkirnog mjesta na 3 stanovnika u Makarskoj, Baškoj Vodi, Brelima, Tučepima već odavno nedostaju parkirališna mjesta čak i za potrebe hotelskih gostiju, a situacija nije povoljna ni u drugim mjestima Makarske rivijere.

Na otocima je situacija znatno povoljnija, što zbog znatno manjeg obujma prometa uvjetovanog otočnim položajem i potrebom korištenja trajektnog prijevoza, a što zbog manjeg intenziteta turističkih kretanja. I kvaliteta cestovnih prometnica uglavnom udovoljava potrebama, osim na istočnom dijelu otoka Hvara gdje veći dio ceste Jelsa - Sućuraj ima nepovoljne elemente, radi čega je u tijeku postupak rekonstrukcije. Razmjerno su nepovoljne i lokalne veze do pojedinih mjesta na obalama s glavnih otočnih prometnica, posebice kada je riječ o južnoj strani otoka Hvara u općini Jelsa te na otoku Visu. Neke su ceste tako uske da se na njima dvosmjerni promet vozila regulira posebnim semaforima, što uključuje i 1.400 metara dug neosvijetljeni tunel između Pitava i Zavale na Hvaru.

**Slika 3.5. Primjer pružanja Jadranske magistrale blizu obale u Bristu na Makarskoj rivijeri**



*Izvor: Snimljeno prilikom panoramskog leta zrakoplovom za potrebe ovog projekta, 8.8.2017. (autor: Ivan Perić)*

Iako u znatno manjoj mjeri nego na kopnu, i na otocima se javljaju problemi prometa u mirovanju, posebice u zonama blizu središta najjačih turističkih mjesta. Nedostatak parkirališnih mjesta najizraženiji je u gradu Hvaru, gdje je u sezoni problem parkirališta iznimno izražen, a mnogi hoteli i smještajni objekti u domaćinstvima uopće ne raspolažu s parkirališnim prostorom uz sam hotel odnosno na vlastitim česticama. Parkiranje uz plaže u ljetnim mjesecima također nije odgovarajuće riješeno te se često svodi na improvizirano parkiranje vozila duž postojećih prometnica, čime se ugrožava prometna sigurnost i stanovnika i gostiju.

Dodatni problem većine otoka, naročito kada je riječ o osobama koje ne koriste osobne automobile, su razmjerno nepovoljne veze javnog prijevoza u kombinaciji s dosta visokim cijenama taxi usluga. Najlošija situacija s javnim prijevozom je na otoku Visu, gdje je vozni red autobusnih veza između Visa i ostalih naselja na otoku isključivo u funkciji prijevoza putnika prema i od trajekta te prijevoza učenika do osnovne i srednje škole u Visu.

Na području Dalmatinske zagore nema intenzivnijeg turističkog prometa pa tako niti ozbiljnijih prometnih problema, čemu u znatnoj mjeri pridonosi pružanje autoceste A1 Dalmatine s pratećim spojnim cestama prema Splitu, Sinju i Baškoj Vodi (tunel „Sveti Ilija“), na koje se odnosi većina tranzitnog prometa. Stoga povremenih prometnih gužvi ima samo u dva najvažnija grada Sinju i Imotskom te povremeno na glavnim graničnim prijelazima prema Bosni i Hercegovini u Kamenskom i Vinjanima Donjim.

### **3.2.6. Prometna infrastruktura – ostale vrste prometa**

Ostale vrste prometa u Županiji uključuju željeznički, zračni i pomorski promet, u sklopu kojega se kao posebne podvrste javljaju linijski brodski/trajektni prijevoz te turistički nautički promet, odnosno promet brodova za kružna krstarenja (kruzeri) te jahte i brodice. Pri tom se problematika željezničkog prometa relevantna za prihvatni kapacitet odnosi gotovo isključivo na grad Split, zračnog prometa na grad Kaštela na Splitskoj rivijeri, a problematika kruzerskog prometa uglavnom na grad Split i manjim

dijelom na grad Hvar. Trajektni prijevoz i nautički turizam osobiti značaj imaju za otoke i grad Split, a mnogo manji za Splitsku i Makarsku rivijeru, dok su za Dalmatinsku zagoru sve vrste prometa osim cestovnog uglavnom irelevantne.

Jedina željeznička pruga u Županiji koja je u funkciji je željeznička veza Split – Knin – Gospić – Karlobag – Zagreb. S obzirom na loše stanje pruge i sporost prijevoza željeznički prijevoz putnika nema gotovo nikakav značaj za turizam, a ionako mali obujam prometa dodatno se smanjuje.

Zračni promet za potrebe grada Splita i Splitske rivijere, a posredno i ostalih dijelova županije odvija se putem međunarodne zračne luke smještene na području grada Kaštela i vrlo blizu grada Trogira. Zračna luka Split je s prometom od blizu 3.000.000 putnika godišnje najveća u Hrvatskoj nakon Zagreba i ima tendenciju daljnjeg rasta. Trenutno je u fazi rekonstrukcije koja bi je trebala unaprijediti na način da i dugoročno udovoljava potrebama Županije. Jedini problemi odnose se na slijetanje i polijetanje u neposrednoj blizini gusto naseljenih stambenih područja Trogira i Kaštela te na prometne veze zbog još uvijek nedovršene brze ceste Trogir -Omiš, uključujući i most za otok Čiovo.

U Županiji djeluje još jedna međunarodna zračna luka na otoku Braču, smještena u unutrašnjosti otoka s duljinom uzletno-sletne staze od 1.760 metara. Zračna luka posluje uglavnom ljeti, a u 2018. godini planira ostvariti promet od oko 47.000 putnika. Na otoku Hvaru za sada postoji samo mala zračna luka s travnatom stazom koja se koristi samo za sportske potrebe, dok nekadašnja zračna luka iz II svjetskog rata na otoku Visu odavno nije u funkciji.

Nakon cestovnog najveći značaj ima pomorski promet, a Split se ističe kao jedna od najvećih putničkih luka na Sredozemlju. Stoga je ključna točka pomorskog prometa u Županiji Splitska gradska luka u kojoj se u njenom istočnom dijelu osim međunarodnog i domaćeg pomorskog prometa trajektima i katamaranima odvija i promet kruzera, dok zapadni dio zauzima najveća i najvažnija marina u Županiji. Uzme li se u obzir da se između njih nalaze Dioklecijanova palača i Splitska riva kao ključne gradske atrakcije te da su neposredno uz gradsku luku smješteni i splitski autobusni i željeznički kolodvor, a na dijelu rive je i parkiralište za osobna vozila, radi se o prostoru izuzetne koncentracije prometnih aktivnosti. Imajući u vidu aktualne gužve, dugoročni intenzivniji razvoj turizma neće biti moguć bez izmještanja dijela prometnih aktivnosti na druge lokacije.

Od ostalih trajektnih luka najveći značaj ima Supetar kao druga najprometnija trajektna luka u Županiji i glavna za otok Brač te trajektne luke Stari Grad za otok Hvar, Vis za otok Vis i Rogač za otok Šoltu. Vrlo frekventna je i trajektna veza Drvenik – Sućuraj za otok Hvar, nešto manje veza Makarska – Sumartin za otok Brač, a u kombinaciji s brodskim prometom funkcionira i trajektna veza Split – Trogir – Seget Donji - Drvenik Veliki - Drvenik Mali. Katamarani osim u trajektnim lukama Split, Rogač i Vis pristaju i u Milni i Bolu na otoku Braču te u Hvaru i Jelsi na otoku Hvaru. Većina trajektnih pristaništa udovoljava potrebama, osim donekle trajektne luke u Makarskoj čiji je kapacitet razmjerno malen u odnosu na sve veći promet vozila, te luke Vis kod koje mala dužina gata ne omogućava manevriranje većih brodova, a smještaj u središtu mjesta otežava kretanje na rivi i smanjuje turističku atraktivnost destinacije.

S motrišta turizma najveću ugrozu prihvatnog kapaciteta u pomorskom prometu predstavlja nautički turizam. Naime, sve veće marine nalaze se u bližoj okolici Splita: Split, Kaštela i Trogir, dok su marine i luke nautičkog turizma na otocima malog kapaciteta i odnose se često na vrlo osjetljive prostore. Pri tom se u prvom redu misli na marinu na Paklenim otocima kod Hvara i na luku grada Visa smještenu u samom središtu grada. Stoga je akvatorij između Hvara i Visa već sada izložen velikom nautičkom pritisku, posebice gradovi Hvar, Vis i Komiža koji nemaju kapaciteta za prihvata zainteresiranih plovila.

Ugrozu prihvatnog kapaciteta predstavljaju i kruzeri u Splitu i Hvaru, pri čemu je u Splitu glavni problem istodobno pristajanje većeg broja velikih kruzera, a u Hvaru veličina grada koji ne može prihvatiti veliki broj putnika u vrijeme glavne turističke sezone. To ima za posljedicu veliki pješački pritisak na prostor Dioklecijanove palače u Splitu i u manjoj mjeri i na gradsku jezgru Hvara. No, ovaj problem se može razmjerno lako riješiti regulacijom pristajanja kruzera u određenom vremenskom periodu, odnosno izbjegavanjem istodobnog pristajanja plovila prevelikog kapaciteta.

### 3.3. Socio-demografski i socio-kulturni indikatori

Socio-demografska situacija na području Splitsko-dalmatinske županije vrlo je raznolika prema pojedinim klasterima, ali i unutar njih. Demografski najzdravije sredine koje uglavnom iskazuju porast broja stanovnika u zadnjem popisnom periodu između 2001. i 2011. godine, a iskazivale su je i u prethodnom periodu od 1991. do 2001. godine, su Splitska rivijera i grad Split. U ostalim klasterima situacija je nepovoljna, posebice na otoku Visu te još više u Dalmatinskoj zagori, u kojoj je s izuzetkom područja u neposrednoj blizini Splita (općine Dugopolje i Klis) prisutan veliki pad broja stanovnika. U nekim dijelovima Dalmatinske zagore poput okolice Imotskog pad broja stanovnika veći je od 20%, što se može okarakterizirati kao izumiranje.

Na Makarskoj rivijeri i otocima Braču i Hvaru ističu se područja s rastom broja stanovnika: gradovi Makarska, Supetar, Hvar te općine Tučepi i Sutivan. No, ističu se i prostori koji iskazuju pad broja stanovnika veći od 5%, a to se odnosi na općine Podgora, Gradac, Baška Voda, Milna, Selca, Sućuraj i grad Komiža na Visu. Pritom je simptomatično da su sve navedene općine u prethodnom popisnom razdoblju od 1991. do 2001. godine iskazivale porast broja stanovnika, a Baška Voda i Podgora preko 40%. Obrazovna struktura dosta je slična kretanju broja stanovnika, jer je udio stanovništva samo s osnovnom školom ili nižom naobrazbom najveći na otocima (preko 30%) te još veći u Dalmatinskoj zagori (38%), a mnogo manji na Splitskoj i Makarskoj rivijeri te pogotovo u gradu Splitu (samo 18%).

I dobno-spolna struktura stanovništva najpovoljnija je na Splitskoj rivijeri i gradu Splitu, ali i u depopulaciji izloženoj Dalmatinskoj zagori. U tim je klasterima udio stanovništva mlađeg od 20 godina 2011. godine bio veći od 20%, a starijeg od 50 godina manji od 40%. Istodobno sva tri otočna klastera iskazuju nepovoljnu strukturu s udjelom stanovništva starijeg od 50 godina većim od 45%, a mlađeg od 20 godina manjim od 20%. Makarska rivijera je po ovim vrijednostima u sredini, s time da su i na njoj i u ostalim klasterima prisutne značajne unutarnje razlike. Makarska rivijera ističe se i daleko najvećim udjelom zaposlenosti u sektoru turizma ('Djelatnost pružanja smještaja te priprema i usluživanja hrane') od čak 26%, udio veći od 15% iskazuju i sva tri otočna klastera, dok je u ostalim klasterima on manji od 10%.<sup>17</sup>

Brojčani odnosi između domicilnog stanovništva i turista razmjerno su visoki samo na području Makarske rivijere, gdje u svim općinama na jednog stanovnika dolazi više od 3,3 turista (najviše 4,8 u općinama Baška Voda i Podgora), a više od 2 turista po stanovniku bilježe još i otočne općine Bol, Sutivan, Jelsa i Okrug na Šolti te gradovi Hvar i Stari Grad. No, ukoliko bi se računali i vikendaši, taj bi odnos bio razmjerno nepovoljan i u općinama Milna, Šolta i Marina, a izrazito nepovoljan u općinama Baška Voda, Okrug i Jelsa. Iako neki odnos između domicilnog stanovništva i turista veći od 1,6 prikazuju kao neodrživ, u mnogim turističkim destinacijama na Sredozemlju, uključujući i Sjeverni Jadran, zna biti i više od deset turista po stanovniku, a da nije došlo do incidentnih situacija. Tako npr. u općini Funtana u Istri u vrhu sezone ima čak 19 turista na jednog stanovnika, ali se ne spominju problemi radne snage ili narušavanja kulturnog integriteta.

Osobito je zanimljiva činjenica da prema rezultatima provedenog anketnog istraživanja stavova stanovnika Splitsko-dalmatinske županije najpozitivniji stav prema turizmu imaju stanovnici Makarske rivijere kao klastera koji je najviše izložen turističkom pritisku. Tu udio stanovnika koji su 'prigrllili' turizam i kojima su turisti dobrodošli iznosi 48%, dok je taj udio od 29% najniži u gradu Splitu, koji je s obzirom na veliki broj stanovnika najmanje ugrožen sa socio-kulturnog gledišta. Stanovnici Makarske rivijere usto u najmanjoj mjeri od svih obalnih klastera drže da će daljnji razvoj turizma ugroziti njihovu kvalitetu života i u najvećoj mjeri ističu da je turizam unaprijedio kulturni i zabavni život u destinaciji. Simptomatična je i razmjerno niska tolerancija spram turista u Dalmatinskoj zagori, iako je tamo turizam tek u povojima.

<sup>17</sup> Državni zavod za statistiku [www.dzs.hr](http://www.dzs.hr)



Iz toga se može zaključiti da je generalno pozitivan stav prema turizmu najizraženiji u prostorima gdje većina stanovništva živi od turizma, a negativan tamo gdje je stanovnika koji imaju izravne koristi od turizma mnogo manje. To potvrđuju i komentari ispitanika s negativnim stavom prema turizmu koji kao glavne negativne učinke turizma ističu rast troškova života, prometne gužve i opterećenje komunalne infrastrukture, uz isticanje da koristi od turizma ima samo manjina. Važnu ulogu u stvaranju negativne klime spram turizma imaju i mediji, u kojima se kao ključne teme vezane uz turizam iskazuju prometne gužve, opterećenje infrastrukture, pješački pritisak na stare urbane jezgre, visoke cijene i općenito snižavanje kvalitete života. Istodobno se zanemaruje činjenica da su ključni pokazatelji razvijenosti poput BDP-a po stanovniku, zaposlenosti, porasta broja stanovnika i stanja komunalne infrastrukture u Hrvatskoj najpovoljniji upravo u područjima s razvijenim turizmom, a najnepovoljniji u prostorima s malo turizma poput Slavonije i Središnje Hrvatske osim Zagreba.

U tom kontekstu valja istaći da zadovoljstvo turista nije primarno uvjetovano velikom turističkom koncentracijom, već brojnim posebnim faktorima, kao i organizacijom turističkih aktivnosti. Tako je prema rezultatima CROSTO istraživanja udio turista koji su zadovoljni cjelokupnim iskustvom u Splitsko-dalmatinskoj županiji nešto niži (75,9%) nego u znatno opterećenijoj Istri (76,2%), u kojoj je i udio izravne zaposlenosti u turizmu skoro dvostruko veći nego u SDŽ. To potvrđuju i rezultati TOMAS istraživanja<sup>18</sup> po obalnim klasterima Splitsko-dalmatinske županije, gdje se kao prostori s najizraženijim smetnjama izdvajaju turistički manje opterećene destinacije, u prvom redu otok Vis.

Tako je problem buke i remećenja mira na kupališnom prostoru daleko najizraženiji na otoku Visu (7,1%), a najmanje izražen na Makarskoj rivijeri (1,8%), koja je usprkos problema s odlaganjem otpada od strane turista najbolje ocijenjena i prema pitanju odlaganja otpada i neugodnih mirisa (svega 5,1% odnosno 5,7%). Kako je prema tim pitanjima najlošije ocijenjena Splitska rivijera (20,0%, odnosno 22,8%), a ona dosta loše kotira i kad se radi o prometnim gužvama i gužvama na javnim površinama i plažama, očito je da organizacija turizma predstavlja bitan faktor zadovoljstva turista. To potvrđuje i podatak da je organizacija prometa u mjestu, uključujući parkirališta i pješačke zone kao jedan od najlošije ocijenjenih elemenata sveukupne turističke ponude, razmjerno najvišu ocjenu (48% zadovoljnih) dobila upravo na Makarskoj rivijeri, vrlo visoku i u prometno izrazito opterećenom gradu Splitu (45%), a najnižu (36%) na Splitskoj rivijeri. Razmjerno niska razina zadovoljstva turista na otoku Visu najvećim je dijelom uzrokovana lošom kvalitetom i precijenjenošću smještajne i ugostiteljske ponude te slabom ponudom dodatnih sadržaja, iako su i elementi vezani uz promet dosta loše ocijenjeni s obzirom na razmjerno malu turističku opterećenost otoka Visa.

### 3.4. Političko-ekonomski indikatori

Osnovna karakteristika političko-ekonomskog okruženja u Splitsko-dalmatinskoj županiji kad se radi o turizmu je činjenica da se on istodobno navodi kao glavna razvojna poluga Županije i uzročnik većine problema koji opterećuju lokalno stanovništvo. Pritom se često zanemaruje činjenica da je jedan od glavnih razloga ovakvog stanja izostanak ulaganja u infrastrukturu, što znači da bi realizacija ovih zahvata mogla značajno promijeniti te stavove. Naime, dovršenje brze ceste od Trogira do Omiša, uključujući i izgradnju mosta za otok Čiovo, trebala bi utjecati na rasterećenje prometa u užem priobalnom prostoru, a povećanju prihvatnog kapaciteta pozitivno bi trebala doprinijeti i planirana rekonstrukcija vodovodne i kanalizacijske mreže, kao i dugo očekivano uređenje županijskog centra za gospodarenje otpadom u općini Lećeveca.

Osim izostanka ulaganja u infrastrukturu, sve više dolazi do izražaja svijest o tome da glavni faktor ugrožavanja prihvatnog kapaciteta nije turizam u užem smislu riječi, dakle izgradnja hotelskih i sličnih sadržaja, nego izgradnja stambenih objekata u funkciji turizma. To se ne odnosi samo na apartmane i vikendice, nego i na dogradnju stalno nastanjenih objekata i njihovo stavljanje u turističku funkciju. Osim što se time izravno ugrožava prihvatni kapacitet prostora, uslijed često neprimjerenih

<sup>18</sup> TOMAS Ljeto 2017. Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj

arhitektonskih rješenja i s time povezane nekvalitetne smještajne ponude dolazi do snižavanja cijena i smanjenja prihoda od turizma kao glavne gospodarske aktivnosti.

Ipak, ispitivanje stavova lokalne samouprave provedeno za potrebe ovog istraživanja ukazuje na to da većinu stanovništva takvo stanje zapravo ne smeta, odnosno da ne postoji spremnost poduzimanja oštrijih i učinkovitijih mjera koje bi ograničile daljnje povećanje smještajnih sadržaja u domaćinstvima. Naprotiv, gotovo sve jedinice lokalne samouprave (JLS) na obali i otocima turizam smatraju izuzetno važnom gospodarskom djelatnošću, a one u zaleđu bar srednje važnom te gotovo sve turizmu predviđaju daljnji rast. Ipak, na pitanje o rastu turizma u sezoni većina ispitanika iz JLS zalaže se za zadržavanje postojećeg stanja, neke osobito opterećene JLS poput Trogira i Baške Vode čak i za smanjenje, a samo gradovi Kaštela, Omiš, Solin, Komiža, općine Postira i Pučišća te većina gradova i općina Dalmatinske zagore se zalažu za povećanje broja turista i u sezoni. Dosta JLS drži i da bi se u vrhu sezone trebao smanjiti i broj jednodnevnih posjetitelja.

Za razliku od glavne sezone, gotovo sve JLS zalažu se za povećanje i ukupnog broja turista i jednodnevnih posjetitelja izvan sezone, što ujedno čini i jedan od njihovih glavnih ciljeva u razvoju turizma. Uz taj cilj skoro sve JLS ističu i potrebu privlačenja investicija te zalaganje za održivost u razvoju turizma. Grad Split kao cilj još navodi i poboljšanje kvalitete života lokalnog stanovništva, JLS na otocima i u Zagori zaustavljanje negativnih demografskih trendova, a Zagora još i izgradnju turističkog imidža. Kao glavna razvojna ograničenja u većini JLS navode se niska kvaliteta postojeće ponude u kojoj dominiraju apartmani, nedostatak kvalitetnih smještajnih i ugostiteljskih sadržaja, loše stanje komunalne infrastrukture te neriješeni imovinsko-pravni odnosi. Većina JLS u tri obalna klastera kao problem dodatno ističu i stanje prometne infrastrukture, a JLS u tri otočna klastera i u Dalmatinskoj zagori nedostatak kvalitetne radne snage i slabu ponudu pratećih turističkih sadržaja. Uz navedena razvojna ograničenja kao negativni utjecaji turizma ističu se i visoke cijene nekretnina, monokultura turizma, apartmanizacija i komunalni problemi.

Usprkos niza negativnih opservacija o postojećem stanju turizma i aktualnim trendovima, nijedna od JLS ne predlaže konkretne mjere koje bi učinkovito spriječile negativne učinke turizma. Za poduzimanje takvih mjera nema niti osobito velikih mogućnosti, jer je obalni prostor Splitsko-dalmatinske županije znatnim dijelom već izgrađen i na njemu nema većih, posebno vrijednih prirodnih cjelina koje bi tražile posebne mjere zaštite, a eventualna drastična ograničenja u gradnji bilo bi s političke točke gledišta vrlo teško provesti. Dakle, postojeće stanje preizgrađenosti velikog dijela priobalja se zbog izostanka zaštite ne može vratiti unatrag te je stoga prihvatni kapacitet nužno prilagoditi aktualnom stanju devastiranosti prekomjernom i arhitektonski neatraktivnom izgradnjom. S izuzetkom nekih užih iznimno atraktivnih lokacija poput urbane jezgre Splita ili Hvara o tome svjedoči i obaranje cijena smještaja te kratkoća trajanja sezone, što je u općini Baška Voda i eksplicitno navedeno.

Stoga se mjere iz političko-ekonomske sfere koje bi trebale utjecati na sprečavanje saturacije velikim dijelom odnose na destimuliranje daljnje stambene izgradnje u priobalnom prostoru uz istodobno poticanje takve gradnje u prostore podalje od obale i u turistički trenutno nerazvijeno područje Dalmatinske zagore. Osim čisto ekoloških razloga tome pogoduju i povoljnije cijene zemljišta, kao i prednosti mirnijeg prirodnog okruženja i ugodnije mikroklimе, posebice ljeti u noćnim satima. Prema uzoru na unutrašnjost Istre, razvoj kvalitetnog turizma u Dalmatinskoj zagori može se koristiti i za popravljavanje imidža cijele Županije.

Prilikom poduzimanja ovih mjera potrebno je voditi računa i o velikim razlikama u opterećenosti pojedinih klastera, ali i užih cjelina unutar njih. U tom kontekstu prostora za razvoj ima u znatno većoj mjeri na otocima, posebice na Braču koji raspolaže najvećim plažnim kapacitetima, a unutar priobalnog dijela na zapadnim i istočnim rubovima, naročito u općinama Podgora, Gradac i Marina. Podrazumijeva se i da bi Split kao najveći grad na hrvatskoj obali trebao stvoriti dodatne atraktivne sadržaje koji bi rasteretili užu urbanu jezgru, poput planiranog uređenja Žnjana, podnožja Marjana, Solina (antička Salona) i sl. Uređenje takvih sadržaja moglo bi doprinijeti i rastu kvalitete života domicilnog stanovništva te tako utjecati i na pozitivniji stav prema turizmu kao gospodarskoj aktivnosti.

### 3.5. Ključni indikatori ograničenja prema klasterima

Uzmu li se u obzir analizirani elementi prihvatnog kapaciteta može se primijetiti da njihov značajan broj predstavlja ograničavajući faktor u svim klasterima, mnogi se odnose samo na obalne ili otočne klasterne, a prisutne su i razlike između pojedinih obalnih i otočnih klastera kao i unutar njih. U tablici u nastavku prikazana su ključna ograničenja prema pojedinim klasterima, a procjena održivog prihvatnog kapaciteta za svaki klaster te za Županiju u cjelini dana je u poglavlju 4.

**Tablica 3.5. Ključna ograničenja turističkog razvoja prema klasterima**

Grupa indikatora	Indikator / Klaster	Grad Split	Splitska rivijera	Makarska rivijera	Otok Brač	Otok Hvar	Otok Vis	Dalmatinska zagora
Prostorno-ekološki indikatori	Duljina obale	😊	😊	😊	😊	😊	😊	
	Plažni kapaciteti	😞	😊	😞	😊	😊	😊	
	Kakvoća mora	😊	😊	😊	😊	😊	😊	
	Zaštićena prirodna baština	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
	Izgrađenost	😊	😞	😊	😊	😊	😊	😊
Komunalna infrastruktura	Opskrba električnom energijom	😊	😊	😊	😊	😊	😞	😊
	Vodoopskrba	😊	😊	😞	😊	😊	😞	😊
	Odvodnja	😞	😊	😊	😊	😊	😞	😞
	Odlaganje krutog otpada	😞	😞	😞	😊	😊	😊	😞
Prometna infrastruktura	Cestovni promet (gužve)	😞	😞	😊	😊	😊	😊	😊
	Promet u mirovanju (parkirališna mjesta)	😞	😞	😞	😊	😊	😊	😊
	Nautički turizam	😞	😊	😊	😊	😊	😊	
Socio-kulturni indikatori	Dobno-spolna struktura	😊	😊	😊	😞	😞	😞	😊
	Odnos između domicilnog stanovništva i turista	😊	😊	😞	😊	😊	😊	😊
	Zadovoljstvo turista ponudom	😊	😊	😊	😊	😊	😊	📊
Političko-ekonomski indikatori	Stavovi lokalnog stanovništva o turizmu	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊
	Politička podrška daljnjem razvoju turizma	😊	😊	😊	😊	😊	😊	😊

Legenda:

- 😊 Zadovoljavajuće stanje
- 😊 Granično zadovoljavajuće stanje
- 😞 Nezadovoljavajuće stanje

## 4. PROCJENA ODRŽIVOG PRIHVATNOG KAPACITETA PREMA KLASTERIMA

Procjena održivog prihvatnog kapaciteta prema klasterima temeljena je na nizu istraživanja, objavljenih ili provedenih za potrebe ovog Projekta, te na analizi podataka prikupljenih iz sekundarnih izvora. To su:

1. Podaci o stanovništvu SDŽ prema klasterima (DZS)
2. Podaci o kapacitetima i turističkom prometu prema klasterima (DZS)
3. Analiza prostora (GIS) prema klasterima s kartama
4. Analiza sadržaja novinskih web portala o opterećenosti prostora zbog porasta broja turista (press clipping)
5. Analiza komunalne i prometne infrastrukture prema klasterima
6. Istraživanje stavova i potrošnje turista u SDŽ (TOMAS Ljeto 2017.)
7. Istraživanje stavova lokalnog stanovništva prema razvoju turizma u SDŽ u 2017. godini
8. Istraživanje stavova javnog sektora u SDŽ o turističkom razvoju i načinu njegova unapređenja (2018.)

Navedena istraživanja su u svom proširenom obliku dana u prilogu ovom dokumentu, a u ovom poglavlju su korišteni samo njihovi najvažniji nalazi i zaključci. Procjena je prikazana u tablicama za svaki klaster s najnužnijim objašnjenjima i argumentacijama.

#### 4.1. Klaster: Grad Split

<b>Prostor</b>	Grad Split ima najveću ukupnu izgrađenost površine klastera u SDŽ: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 22% iznosi udio GPN u ukupnoj površini klastera</li> <li>• 4% površine klastera izgrađeno je izvan GPN</li> <li>• 14% iznosi udio GPN u ukupnoj površini klastera do 200 m od obale</li> <li>• 29% obalne crte klastera je pod GPN</li> <li>• 2% obalne crte klastera izvan područja GPN je izgrađeno</li> </ul>	☹️
<b>Iskorištenost komercijalnih smještajnih kapaciteta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 31.783 ležaja</li> <li>• 562.102 noćenja u kolovozu</li> <li>• 57% iskorištenost u kolovozu</li> </ul>	☹️
<b>Plaže</b>	Nezadovoljavajući kapacitet (manje od 3m <sup>2</sup> po kupaću prema standardnom izračunu), iako valja napomenuti da je 90% gostiju zadovoljno čistoćom plaža, a 85% opremljenošću i uređenošću plaža.	☹️
<b>Kakvoća mora na plažama</b>	Od 19 lokacija, 18 je dobilo godišnju ocjenu 'izvrsno'. Lokacija Stobreč-ušće je dobila godišnju ocjenu 'zadovoljavajuće' (od 10 mjerenja, 7 uzoraka je bilo izvrsne, a 3 zadovoljavajuće kakvoće).	😊
<b>Komunalna infrastruktura</b>		
Vodoopskrba	Priključenost stanovništva na javni vodoopskrbni sustav je zadovoljavajuća (oko 95%) što je na razini visoko razvijenih zemalja EU. Zadovoljava dostatnost izvora, ali: <ul style="list-style-type: none"> <li>• povremeno loša kvaliteta zbog zamućene vode tijekom kišnog razdoblja,</li> <li>• veliki gubici u sustavu opskrbe (35%),</li> <li>• ugrožena sigurnost opskrbe jer se temelji na samo jednom zahvatu (rijeka Jadro).</li> </ul>	☹️
Električna energija	Zadovoljava, ali: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ugroženost dalekovoda bespravnom stambenom izgradnjom,</li> <li>• opterećenje dalekovoda gotovo preko termičke granice prijenosa,</li> <li>• visoki stupanj opterećenja transformatorskih jedinica u transformatorskim stanicama.</li> </ul>	☹️
Otpad	Ne zadovoljava zbog nesaniranog odlagališta Karepovac, nefunkcionalnog sustava razdvajanja otpada na mjestu nastanka i nepostojanja županijskog centra za gospodarenje otpadom	☹️
Otpadne vode	Ne zadovoljava zbog podkapacitiranosti kanalizacijske mreže, izlivanja miješanih oborinskih i otpadnih voda u razdobljima opterećenja i niske razina obrade otpadnih voda (I stupanj).	☹️
<b>Prometna infrastruktura</b>	Ne zadovoljava zbog podkapacitiranosti cestovne prometne infrastrukture (prometnice i parkirališta, a ne postoji niti odgovarajući autobusni niti kamionski terminal) te rasta pomorskog (trajektnog i kruzerskog) prometa.	☹️
<b>Odnos lokalnog stanovništva prema turistima</b>		
Indeks turističke funkcionalnosti	Iznosi 20 komercijalnih ležajeva na 100 stanovnika i ocjenjuje se prihvatljivim.	😊
Indeks iritacije	Pokazuje početni stupanj netolerancije lokalnog stanovništva prema turistima – 16% trpi turiste, a 5% ih izbjegava tako da napušta grad u jeku sezone. Prema stavovima stanovnika: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 33% ima izravne koristi od turizma</li> <li>• 15% ima neizravne koristi od turizma</li> <li>• 52% nema koristi od turizma.</li> </ul>	☹️

Negativna iskustva stanovnika doživljena tijekom ljetne sezone (% ispitanika)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 25% buka koja remeti mir u domu</li> <li>• 54% gužva u prometu</li> <li>• 40% gužva na plažama</li> <li>• 29% gužva na ulicama, u restoranima i trgovinama</li> <li>• 46% neprimjereno odloženo smeće</li> <li>• 37% neugodni mirisi iz kontejnera/kanalizacije</li> <li>• 11% nestašica ili restrikcija u vodoopskrbi</li> <li>• 7% prekidi u napajanju električnom energijom</li> <li>• 54% problemi s parkiranjem</li> <li>• 18% gužve u medicinskim ustanovama</li> </ul>	☹️
<b>Stavovi turista</b>		
Zadovoljstvo turista	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 77% turista zadovoljno je gostoljubivošću lokalnog stanovništva</li> <li>• 91% turista zadovoljno je ljubaznošću osoblja u smještajnom objektu</li> </ul>	😊
Negativna iskustva doživljena tijekom ljetne sezone (% turista)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4% buka na plažama</li> <li>• 2% buka u smještajnom objektu</li> <li>• 5% gužva u prometu u destinaciji</li> <li>• 5% gužva na plažama</li> <li>• 5% gužva na ulicama, u restoranima i trgovinama</li> <li>• 7% neprimjereno odloženi otpad</li> <li>• 6% nemogućnost razdvajanja otpada</li> <li>• 15% neugodni mirisi iz kontejnera</li> </ul>	😊
<b>Stavovi jedinica lokalne samouprave</b>		
Uska grla	Najvažnija uska grla daljnjeg razvoja turizma u Splitu su prometna infrastruktura zbog koje često dolazi do zagušenja prometa, zatim komunalna infrastruktura koja ne može kvalitetno servisirati potrebe te GUP koji je zastario i ne može odgovarajuće pratiti turistički razvoj.	
<b>Stavovi JLS i lokalnog stanovništva o održivom prihvatnom kapacitetu</b>		
Sezona – JLS	Turizam bi se i dalje trebao razvijati i rasti, ali bi u srpnju i kolovozu broj turista trebalo zadržati na približno istoj razini kao danas, dok bi broj jednodnevnih posjetitelja u tom razdoblju trebalo smanjiti. Broj kreveta/soba u obiteljskom smještaju te broj kuća i apartmana za odmor zadržali bi na sadašnjoj razini. Broj jahti i brodica ne bi se trebao mijenjati u odnosu na postojeće stanje.	—
Sezona – lokalno stanovništvo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 12% stanovnika bi smanjilo broj turista (oko polovice za najviše 20%, a druga polovica za 20% do 50%)</li> <li>• 36% bi povećalo broj turista (oko polovice za najviše 20%, a 36% za 20% do 50%, dok bi ostali povećali broj turista i za više)</li> <li>• 49% bi zadržalo broj turista na istoj razini</li> </ul>	—
Izvan sezone - JLS	U pred i post sezoni nadaju se većem broju turista i zadržavanju broja jednodnevnih posjetitelja približno na istoj razini kao danas.	↗
Izvan sezone – lokalno stanovništvo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3% stanovnika bi smanjilo broj turista</li> <li>• 64% bi povećalo broj turista (38% za najviše 20%, polovica za 20% do 50%, dok bi ostali povećali broj turista i za više)</li> <li>• 33% bi zadržalo broj turista na istoj razini</li> </ul>	↗

**Procjena održivog prihvatnog kapaciteta u sezoni (7. i 8. mjesec)**

- Iako je opterećenost prostora izgradnjom vrlo visoka, stanje opterećenosti ublažava zaštićeni prostor park šume Marjan, tako da su pokazatelji donekle povoljni s obzirom da se radi o velikom gradu.
- Komunalna i prometna infrastruktura u sadašnjem stanju ne podržavaju povećanje broja turista u vrhu sezone.
- Iako kapacitet plažnog prostora u gradu Splitu nije zadovoljavajući, turisti su iskazali visok stupanj zadovoljstva splitskim plažama, što je uzrokovano i činjenicom da turisti nemaju velika očekivanja po pitanju plažnog prostora u većim gradovima.
- Lokalno stanovništvo bi većinom zadržalo na postojećoj razini ili povećalo broj turista u sezoni do 50%, ali je istodobno indeks iritacije lokalnog stanovništva turistima visok, a ima i dosta negativnih iskustava stanovnika doživljenih tijekom ljetne sezone.
- Lokalna samouprava smatra da bi broj turista u sezoni trebalo zadržati na postojećoj razini, a broj jednodnevnih posjetitelja smanjiti.
- Izrazito visok stupanj zadovoljstva turista i niska razina negativnih iskustava tijekom boravka.

Podaci ukazuju na to da broj turista u 7. i 8. mjesecu ne bi trebalo povećavati iako se i ove godine očekuje daljnji rast turističkih dolazaka i noćenja.

Procjenjuje se da ukupan broj noćenja u komercijalnom smještaju, u postojećem stanju, ne bi trebao premašiti 670.000 u jednom mjesecu.










Grad Split bi, s obzirom na svoju veličinu, posebice u usporedbi s Dubrovnikom, mogao povećati broj turista u sezoni, u budućem razdoblju, za oko 30%, ali uz prethodno rješavanje ključnih infrastrukturnih problema. To za komunalnu infrastrukturu znači izgradnju velikih javnih garaža u središtu grada, stvaranje sadržaja namijenjenih turistima izvan prostora Dioklecijanove palače, uključujući i Žnjan i Marjan, te reguliranje istodobnog boravka velikih brodova na međunarodnim kružnim putovanjima ('kruzera'). Dugoročno valja razmisliti i o izmještanju ključnih prometnih objekata iz područja Gradske luke, u prvom redu trajektne luke i autobusnog kolodvora.

**Procjena održivog prihvatnog kapaciteta – izvan sezone**

- Komunalna i prometna infrastruktura u sadašnjem stanju može podržati rast broja turista izvan sezone, najviše do granice postojećeg stanja u sezoni.
- S povećanjem broja turista slaže se većina (64%) lokalnog stanovništva koje bi povećalo promet i do 50%, dok bi 33% stanovnika zadržao broj turista na postojećoj razini.
- Lokalna uprava se u pred i post sezoni nada većem broju turista i zadržavanju broja jednodnevnih posjetitelja približno na istoj razini kao danas.

Moguće je povećanje broja turista u 6. i 9. mjesecu i za 50%, što bi u dolascima još uvijek bilo manje od 90% onih ostvarenih u sezoni, ali bi zbog mogućeg otpora lokalnog stanovništva bilo bolje da taj rast bude manji (do 30%). U ostalim izvansezonskim mjesecima povećanje broja turista može biti i veće.

## 4.2. Klaster: Splitska rivijera

<b>Prostor</b>	<p>Splitska rivijera ima razmjerno malu ukupnu izgrađenost površine klastera, ali relativno veliku izgrađenost površine prostora do 200 m od obale i obalne crte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5% iznosi udio GPN u ukupnoj površini klastera</li> <li>• 0,5% površine klastera izgrađeno je izvan GPN</li> <li>• 24% iznosi udio GPN u ukupnoj površini klastera do 200 m od obale</li> <li>• 25% obalne crte klastera je pod GPN</li> <li>• 3% obalne crte klastera izvan područja GPN je izgrađeno</li> </ul> <p>Dugoročno nerješiv problem Splitske rivijere je njena preizgrađenost posebno područja grada Trogira i otoka Čiova s najvećom koncentracijom vikendica u SDŽ. Iako je, u tom smislu, stanje znatno povoljnije u istočnom dijelu Splitske rivijere, i za ovaj dio postoji percepcija preopterećenosti uslijed prometnih gužvi i mnoštva arhitektonski neprimjerenih i prekapacitiranih apartmanskijh objekata.</p>	
<b>Iskorištenost komercijalnih smještajnih kapaciteta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 91.774 ležaja</li> <li>• 1.740.860 noćenja u kolovozu</li> <li>• 61% iskorištenost u kolovozu</li> </ul>	
<b>Plaže</b>	<p>Iako je kapacitet plaža relativno zadovoljavajući (5m<sup>2</sup> po kupaću prema standardnom izračunu), ispodprosječno je zadovoljstvo turista u odnosu na SDŽ u ocjeni čistoće, opremljenosti i uređenosti plaža (67% turista je zadovoljno čistoćom plaža, a 69% opremljenošću i uređenošću plaža).</p>	
<b>Kakvoća mora na plažama</b>	<p>Od 53 lokacije, 46 (87%) je dobilo godišnju ocjenu 'izvrsno'. Godišnju ocjenu 'dobro' dobile su tri lokacije na području Omiša (Bajnice i Krilo u Dugom Ratu i Nemira u Omišu). Godišnju ocjenu 'zadovoljavajuće' dobile su četiri lokacije na području Kaštela (Torac i Kamp u Kaštel Gomilici, Đardin u Kaštel Starom i Gojača u Kaštel Sućurcu).</p>	
<b>Komunalna infrastruktura</b>		
Vodoopskrba	<p>Organiziranom vodoopskrbom obuhvaćeno je preko 90% stanovništva. Zadovoljava dostatnost izvora, ali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• veliki gubici u sustavu opskrbe (više od 50%),</li> <li>• ugrožena sigurnost opskrbe jer se tri grada (Solin, Kaštela, Trogir) opskrbljuju s jednog izvora (rijeka Jadro).</li> </ul>	
Električna energija	<p>Potrošnja električne energije je na maksimumu trenutne proizvodnje.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• elektroprijenosna mreža, pretežito niskonaponska, nije na zadovoljavajućoj razini,</li> <li>• nedovoljna je spremnost sustava za prihvatanje proizvodnje električne energije iz obnovljivih izvora,</li> <li>• struktura izvora energije zasnovana je na eksploataciji hidropotencijala, koji je uglavnom iskorišten, dok su ostale mogućnosti proizvodnje energije tek u začetku (energija vjetra i sunca ponajprije, te biomase).</li> </ul>	
Otpad	<p>Ne zadovoljava zbog toga što sva postojeća komunalna odlagališta otpada ne zadovoljavaju osnovne ekološke i sigurnosne kriterije, zbog postojanja ilegalnih odlagališta te zbog nepostojanja županijskog centra za gospodarenje otpadom.</p>	
Otpadne vode	<p>Ne zadovoljava jer izgrađenost sustava odvodnje još uvijek nije na zadovoljavajućoj razini. I dalje opstaju brojni direktni i nekontrolirani ispusti te niska ukupna razina obrade otpadnih voda.</p>	
<b>Prometna infrastruktura</b>	<p>Ne zadovoljava, prije svega, zbog velikih prometnih gužvi uzrokovanih činjenicom da još uvijek nije završena brza cesta Trogir – Split – Omiš ni most za otok Čiovo. Prisutan je i problem parkiranja koji se ponajviše odnosi na gradove Trogir i Omiš.</p>	



<b>Odnos lokalnog stanovništva prema turistima</b>		
Indeks turističke funkcionalnosti	Iznosi 76 komercijalnih ležajeva na 100 stanovnika što se ocjenjuje prihvatljivim, ali ne pruža u potpunosti realnu sliku zbog velikog broja vikendica/stanova za odmor i rekreaciju, naročito na području gradova Trogira i Omiša i općine Okrug na otoku Čiovu.	☹️
Indeks iritacije	<p>Pokazuje toleranciju lokalnog stanovništva prema turistima – tek 7% trpi turiste, a 1% ih izbjegava.</p> <p>Prema stavovima stanovnika:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 44% ima izravne koristi od turizma</li> <li>• 18% ima neizravne koristi od turizma</li> <li>• 38% nema koristi od turizma.</li> </ul>	😊
Negativna iskustva stanovnika doživljena tijekom ljetne sezone (% ispitanika)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 14% buka koja remeti mir u domu</li> <li>• 59% gužva u prometu</li> <li>• 33% gužva na plažama</li> <li>• 30% gužva na ulicama, u restoranima i trgovinama</li> <li>• 44% neprimjereno odloženo smeće</li> <li>• 30% neugodni mirisi iz kontejnera/kanalizacije</li> <li>• 8% nestašica ili restrikcija u vodoopskrbi</li> <li>• 5% prekidi u napajanju električnom energijom</li> <li>• 50% problemi s parkiranjem</li> <li>• 13% gužve u medicinskim ustanovama</li> </ul>	☹️
<b>Stavovi turista</b>		
Zadovoljstvo turista	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 80% turista zadovoljno je gostoljubivošću lokalnog stanovništva</li> <li>• 94% turista zadovoljno je ljubaznošću osoblja u smještajnom objektu</li> </ul> <p>Zadovoljstvo turista u ovom je klasteru nužno ipak relativizirati, jer je po pitanju odlaganja otpada i neugodnih mirisa te gužvi u prometu, javnim površinama i plažama Splitska rivijera najlošije ocijenjena</p>	☹️
Negativna iskustva doživljena tijekom ljetne sezone (% turista)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4% buka na plažama</li> <li>• 4% buka u smještajnom objektu</li> <li>• 31% gužva u prometu u destinaciji</li> <li>• 22% gužva na plažama</li> <li>• 19% gužva na ulicama, u restoranima i trgovinama</li> <li>• 20% neprimjereno odloženi otpad</li> <li>• 21% nemogućnost razdvajanja otpada</li> <li>• 23% neugodni mirisi iz kontejnera</li> </ul>	☹️
<b>Stavovi jedinica lokalne samouprave</b>		
Uska grla	JLS različito percipiraju najvažnija uska grla daljnjeg razvoja turizma na svom području. Većina ističe tri glavna: komunalna infrastruktura, prometna infrastruktura i turistička ponuda koja se odnosi na neodgovarajuću strukturu smještajnih kapaciteta, nedostatan plažni prostor te kvalitetu i raznolikost ugostiteljske ponude. Šolta kao jedno od tri najvažnija ograničenja ističe nesređene imovinsko-pravne odnose te nedostatak radne snage, kao i općine Solin i Marina.	

**Stavovi JLS i lokalnog stanovništva o održivom prihvatnom kapacitetu**

Sezona – JLS	<p>Kaštela, Omiš, Podstrana i Solin smatraju da ima mjesta daljnjem rastu turizma u sezoni (srpanj i kolovoz) i to za 20-30%, dok općine Šolta, Seget, Okrug i Marina drže da bi turizam u tom razdoblju na njihovom području trebao ostati na približno istim fizičkim brojkama kao danas. Tek grad Trogir iz ovog klastera smatra da bi broj turista trebalo smanjiti i to za oko 10% u odnosu na sadašnje stanje u sezoni, kao i broj jednodnevnih posjetitelja. Općine Šolta i Marina zadržale bi broj jednodnevnih posjetitelja na sadašnjoj razini u sezoni, Podstrana i Okrug bi smanjili, dok bi ostale općine ovog klastera htjele veći broj jednodnevnih posjetitelja. Grad Trogir i općine Šolta, Okrug i Marina bi broj kreveta u obiteljskom smještaju kao i broj kuća za odmor/apartmana zadržali na sadašnjoj razini. Ostale općine/gradovi ovog klastera, željeli bi u idućem razdoblju povećati broj kreveta u obiteljskom smještaju i kuća za odmor/apartmana. Kaštela, Omiš, Solin, Seget i Šolta podržavaju rast broja jahti i brodice, Trogir bi zadržao postojeći broj, a Marina bi njihov broj, u odnosu na postojeće stanje, smanjila.</p>	—
Sezona – lokalno stanovništvo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8% stanovnika bi smanjilo broj turista (61% za najviše 20%, a 33% za 20% do 50%)</li> <li>• 48% bi povećalo broj turista (41% za najviše 20%, a 36% za 20% do 50%, dok bi ostali povećali broj turista i za više)</li> <li>• 43% bi zadržalo broj turista na istoj razini</li> </ul>	—
Izvan sezone - JLS	<p>Sve bi općine/gradovi, osim grada Trogira, htjele povećati broj turista u pred i post sezoni. Trogir bi broj turista u lipnju i rujnu zadržao na sadašnjoj razini, a u ostalim mjesecima pred i post sezone rado bi da se njihov broj poveća.</p>	↗
Izvan sezone – lokalno stanovništvo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2% stanovnika bi smanjilo broj turista</li> <li>• 77% bi povećalo broj turista (34% za najviše 20%, 38% za 20% do 50%, dok bi ostali povećali broj turista i za više)</li> <li>• 20% bi zadržalo broj turista na istoj razini</li> </ul>	↗
<b>Procjena održivog prihvatnog kapaciteta u sezoni (7. i 8. mjesec)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prostorni kapaciteti omogućavaju daljnji razvoj turizma zbog nepostojanja značajnijih zaštićenih područja i već prisutne izgrađenosti. Iznimka je samo područje grada Trogira i susjedne općine Okrug na Čiovu uslijed preintenzivne izgradnje kuća za odmor.</li> <li>• Komunalna i prometna infrastruktura u sadašnjem stanju ne podržavaju povećanje broja turista u vrhu sezone.</li> <li>• Kapacitetom plažnog prostora nisu zadovoljni niti turisti niti lokalni stanovnici, iako je opterećenost manja nego na Makarskoj rivijeri.</li> <li>• Usprkos tolerancije prema turističkim aktivnostima lokalno stanovništvo je podijeljeno kada je riječ o povećanju broja turista u sezoni na one koji bi podržali smanjenje broja turista ili zadržali taj broj na sadašnjoj razini, te na one koji su za rast broja turista u prosjeku za oko 30%.</li> <li>• Podijeljeni su i stavovi JLS oko rasta turističkog prometa – neke smatraju da je rast poželjan, a ostali da bi trebalo ostati na sadašnjoj razini turističkog prometa ili ga čak smanjiti (grad Trogir).</li> <li>• Turisti iskazuju relativno visoku razinu negativnih iskustava doživljenih tijekom sezone.</li> </ul>	

Podaci ukazuju na to da broj turista u 7. i 8. mjesecu ne bi trebalo povećavati, iako neke JLS i lokalno stanovništvo smatraju da je povećanje broja turista moguće.

Procjenjuje se da ukupan broj noćenja u komercijalnom smještaju, u postojećem stanju, ne bi trebao premašiti 1.950.000 u jednom mjesecu.

Povećanje je moguće uz prethodno rješavanje ključnih komunalnih infrastrukturnih i prometnih problema. Povećanje bi se trebalo većim dijelom odnositi na trenutno turistički znatno manje opterećen otok Šoltu te na rubne dijelove Rivijere na zapadu i istoku (općina Marina i istočni dio područja grada Omiša). Nema prepreka povećanju broja turista niti u urbaniziranom i dijelom devastiranom području Kaštela i Solina, dok bi na potezu Podstrana – Omiš gradnju trebalo obuzdati, a na području Trogir – Čiovo po mogućnosti i zaustaviti. Ipak, uz pretpostavku realizacije velikih prometnih zahvata i ovdje je moguć daljnji rast, posebice ukoliko bi se povećali prostori namijenjeni prometu u mirovanju i izmjestili nepotrebni sadržaji iz uže obalne zone.

**Procjena održivog prihvatnog kapaciteta – izvan sezone**




- Komunalna i prometna infrastruktura u sadašnjem stanju može podržati rast broja turista izvan sezone, najviše do granice postojećeg stanja u sezoni.
- S povećanjem broja turista slaže se i većina (77%) lokalnog stanovništva koji bi povećali promet i do 50%, dok bi 20% stanovnika zadržao broj turista na postojećoj razini.
- Lokalna uprava se u pred i post sezoni nada većem broju turista, s izuzetkom Trogira koji bi broj turista u 6. i 9. mjesecu zadržao na postojećoj razini.

Moguće je povećanje broja turista u 6. i 9. mjesecu i za 50%, što bi u dolascima bilo oko 60% onih ostvarenih u sezoni, ali bi zbog mogućeg otpora lokalnog stanovništva bilo bolje da taj rast bude manji (do 30%). U ostalim izvansezonskim mjesecima povećanje broja turista može biti i veće.



### 4.3. Klaster: Makarska rivijera

<b>Prostor</b>	<p>Makarska rivijera ima razmjerno malu ukupnu izgrađenost površine klastera, ali relativno veliku izgrađenost površine prostora do 200 m od obale i obalne crte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3,7% iznosi udio GPN u ukupnoj površini klastera</li> <li>• 0,5% površine klastera izgrađeno je izvan GPN</li> <li>• 31% iznosi udio GPN u ukupnoj površini klastera do 200 m od obale</li> <li>• 36% obalne crte klastera je pod GPN</li> <li>• 4% obalne crte klastera izvan područja GPN je izgrađeno</li> </ul> <p>Usprkos razmjerno visoke razine izgrađenosti i najveće koncentracije turizma od svih klastera, stanje na Makarskoj rivijeri je povoljnije nego na Splitskoj rivijeri zbog manjih prometnih opterećenja uvjetovanih položajem i pozitivnom recepcijom od strane turista. No, zamjetne su velike unutarnje razlike, pri čemu prostora za novi razvoj ima najviše u slabije opterećenim područjima općina Podgora i Gradac na južnom dijelu Rivijere, manje na području grada Makarske i općina Brela i Tučepa, dok je područje općine Baška Voda već sada preopterećeno turizmom.</p>	☹️
<b>Iskorištenost komercijalnih smještajnih kapaciteta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 79.026 ležaja</li> <li>• 1.870.010 noćenja u kolovozu</li> <li>• 76% iskorištenost u kolovozu</li> </ul>	☹️
<b>Plaže</b>	<p>Nedostatan kapacitet plaža (3m<sup>2</sup> po kupcu prema standardnom izračunu) i ispodprosječno zadovoljstvo turista u odnosu na SDŽ u ocjeni čistoće, opremljenosti i uređenosti plaža (73% turista je zadovoljno čistoćom plaža, a 72% opremljenošću i uređenošću plaža).</p>	☹️
<b>Kakvoća mora na plažama</b>	<p>Od 32 lokacije, njih 30 (94%) je dobilo godišnju ocjenu 'izvršno'. Godišnju ocjenu 'dobro' dobila je lokacija Soline-istok u Brelima, a 'nezadovoljavajuću' ocjenu lokacija Gradac – plaža, uslijed kratkotrajnog onečišćenja tijekom sezone.</p>	😊
<b>Komunalna infrastruktura</b>		
Vodoopskrba	<p>Organiziranom vodoopskrbom obuhvaćeno je preko 90% stanovništva.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Postojeći vodoopskrbni kapaciteti nalaze se na granici potpune iskorištenosti što je velikim dijelom posljedica pretjerane stanogradnje.</li> <li>• Opskrba pitkom vodom je na rubu dostatnosti u sezoni uz velike gubitke u sustavu opskrbe (33%).</li> </ul>	☹️
Električna energija	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opskrba električnom energijom je zadovoljavajuća, prije svega na području grada Makarske.</li> <li>• Najopterećenija trafostanica je zastarjela, nužno je investiranje u srednje naponski rasplet i prigradsko/ruralni sustav prijenosa.</li> <li>• Za prigradska naselja i ruralne dijelove Rivijere znakovita je nedovoljna pouzdanost i neodgovarajuća kvaliteta isporučene električne energije.</li> </ul>	☹️
Otpad	<p>Ne zadovoljava zbog nepostojanja županijskog centra za gospodarenje otpadom.</p>	☹️
Otpadne vode	<p>Iako je stanje bolje nego u većini ostalih klastera, također ne zadovoljava u potpunosti zbog niske ukupne razine obrade otpadnih voda.</p>	☹️
<b>Prometna infrastruktura</b>	<p>Ne zadovoljava, prije svega, kada je riječ o prometu u mirovanju, gdje je na mnogo dijelova Rivijere već sada premašen prihvatni kapacitet. Osim toga, nekontrolirana izgradnja onemogućava povećanje kapaciteta lokalnih prometnica.</p>	☹️

### Odnos lokalnog stanovništva prema turistima

Indeks turističke funkcionalnosti	Iznosi 300 komercijalnih ležajeva na 100 stanovnika što je znatno više od svih ostalih klastera, a procjenjuje se i većim zbog broja vikendica/stanova za odmor i rekreaciju na tom području. Iako neki autori odnos između domicilnog stanovništva i turista veći indeks od 160 smatraju neodrživim, u mnogim turističkim destinacijama na Sredozemlju, uključujući i Sjeverni Jadran, ima i više od tisuću turista na sto stanovnika. Tako npr. u općini Funtana u Istri u vrhu sezone ima čak 19 turista na jednog stanovnika, ali se ne spominju problemi radne snage ili narušavanja kulturnog integriteta destinacije.	
Indeks iritacije	Pokazuje toleranciju lokalnog stanovništva prema turistima – tek 5% trpi turiste, a 3% ih izbjegava.  Prema stavovima stanovnika: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 79% ima izravne koristi od turizma</li> <li>• 10% ima neizravne koristi od turizma</li> <li>• 11% nema koristi od turizma.</li> </ul>	
Negativna iskustva stanovnika doživljena tijekom ljetne sezone (% ispitanika)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 26% buka koja remeti mir u domu</li> <li>• 52% gužva u prometu</li> <li>• 38% gužva na plažama</li> <li>• 22% gužva na ulicama, u restoranima i trgovinama</li> <li>• 51% neprimjereno odloženo smeće</li> <li>• 44% neugodni mirisi iz kontejnera/kanalizacije</li> <li>• 7% nestašica ili restrikcija u vodoopskrbi</li> <li>• 20% prekidi u napajanju električnom energijom</li> <li>• 51% problemi s parkiranjem</li> <li>• 22% gužve u medicinskim ustanovama</li> </ul>	

### Stavovi turista

Zadovoljstvo turista	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 58% turista zadovoljno je gostoljubivošću lokalnog stanovništva što je najniža razina zadovoljstva u usporedbi sa svim drugim klasterima SDŽ</li> <li>• 73% turista zadovoljno je ljubaznošću osoblja u smještajnom objektu</li> </ul>	
Negativna iskustva doživljena tijekom ljetne sezone (% turista)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2% buka na plažama</li> <li>• 3% buka u smještajnom objektu</li> <li>• 11% gužva u prometu u destinaciji</li> <li>• 9% gužva na plažama</li> <li>• 10% gužva na ulicama, u restoranima i trgovinama</li> <li>• 5% neprimjereno odloženi otpad</li> <li>• 7% nemogućnost razdvajanja otpada</li> <li>• 6% neugodni mirisi iz kontejnera</li> </ul>	

### Stavovi jedinica lokalne samouprave

Uska grla	Najvažnija uska grla razvoja turizma na Makarskoj rivijeri su imovinsko/pravni odnosi, komunalna i prometna infrastruktura te nedostatak radne snage. Ograničenja u prometnoj infrastrukturi vezana su uz nedostatak parkirališnih mjesta (od 100 do 200 novih parkirališnih mjesta u većini JLS). Dodatno se navodi i nedovoljno pješačkih staza i šetnica, biciklističkih staza, nedostatak i neodgovarajući javni prijevoz te održavanje prometnica.	
-----------	---	--

**Stavovi JLS i lokalnog stanovništva o održivom prihvatnom kapacitetu**

Sezona – JLS	<p>Tučepi i Brela smatraju da bi broj turista trebalo zadržati na sadašnjoj razini, a da bi broj jednodnevnih posjetitelja u tom razdoblju trebalo smanjiti. Baška Voda bi smanjila broj turista u sezoni i to za oko 30%, ali bi povećala broj jednodnevnih posjetitelja u tom razdoblju, dok bi Gradac povećao broj turista u sezoni za oko 10%, a želio bi imati i veći broj jednodnevnih posjetitelja u tom razdoblju.</p> <p>Broj soba/kreveta u obiteljskom smještaju i kuća/apartmana povećao bi samo Gradac, dok bi Baška Voda smanjila njihov broj, Tučepi zadržali sadašnje stanje, a Brela povećala broj soba/apartmana, ali bi broj kuća za odmor zadržala na današnjoj razini.</p> <p>Sve bi jedinice lokalne samouprave željele da se broj jahti i brodica poveća.</p>	—
Sezona – lokalno stanovništvo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 21% stanovnika bi smanjilo broj turista (58% za najviše 20%, a 40% za 20% do 50%)</li> <li>• 25% bi povećalo broj turista (58% za najviše 20%, a 29% za 20% do 50%, dok bi ostali povećali broj turista i za više)</li> <li>• 53% bi zadržalo broj turista na istoj razini</li> </ul>	—
Izvan sezone - JLS	Broj turista i jednodnevnih posjetitelja u proljeće i jesen sve bi JLS željele povećati.	↗
Izvan sezone – lokalno stanovništvo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1% stanovnika bi smanjilo broj turista</li> <li>• 82% bi povećalo broj turista (29% za najviše 20%, 54% za 20% do 50%, dok bi ostali povećali broj turista i za više)</li> <li>• 17% bi zadržalo broj turista na istoj razini</li> </ul>	↗
<b>Procjena održivog prihvatnog kapaciteta u sezoni (7. i 8. mjesec)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prostorni kapaciteti omogućavaju daljnji razvoj turizma zbog nepostojanja značajnijih zaštićenih područja u obalnoj zoni (Park prirode obuhvaća isključivo zaleđe i na njemu se zaštitne mjere primjereno provode). iznimka je samo područje općine Baška Voda uslijed preintenzivne izgradnje kuća za odmor u kombinaciji s vrlo velikim komercijalnim kapacitetima, a i područja grada Makarske i općina Brela i Tučepi raspolažu manjim mogućnostima širenja od općina Podgora i Gradac na jugu Rivijere.</li> <li>• Komunalna i prometna infrastruktura u sadašnjem stanju ne podržavaju povećanje broja turista u vrhu sezone. Makarska rivijera pod izrazitim je pritiskom prometa u mirovanju, gdje je na mnogo dijelova Rivijere već sada premašen prihvatni kapacitet. Nadalje, nepovoljno je stanje komunalne infrastrukture jer osim neriješenog gospodarenja otpadom, uslijed nepostojanja primjerenog odlagališta, postoji i problem vodoopskrbe uzrokovan pretjeranom stambenom izgradnjom i malim kapacitetima vodosprema, zbog čega stanje vodoopskrbe zna biti na granici potpune iskorištenosti.</li> <li>• Kapacitet plažnog prostora je nedostatan.</li> <li>• Iako iskazuje toleranciju prema turističkoj aktivnosti, lokalno stanovništvo je podijeljeno – nešto više od polovice bi zadržalo broj turista na sadašnjoj razini, oko četvrtine bi podržalo smanjenje broja turista, dok bi druga četvrtina podržala rast broja turista u prosjeku za oko 20%</li> <li>• Lokalna samouprava većinom nije za povećanje broja turista, s izuzetkom Gradca (za 10%), pri čemu je Baška Voda i za značajno smanjenje (30%).</li> <li>• Turisti iskazuju nisko zadovoljstvo gostoljubivošću lokalnog stanovništva dok je razina iskazanih smetnji tijekom sezone relativno niska.</li> </ul> <p>Podaci ukazuju na to da broj turista ne bi trebalo znatnije povećavati.</p>	

Procjenjuje se da ukupan broj noćenja u komercijalnom smještaju, u postojećem stanju, ne bi trebao premašiti 2.000.000 u jednom mjesecu.

Povećanje je moguće uz prethodno rješavanje ključnih infrastrukturnih i prometnih problema. Uz pretpostavku rješavanja navedenih ograničenja kroz izgradnju nekoliko većih parkirališta i garaža na ključnim lokacijama te unapređenje vodoopskrbe i povećanje plažnog prostora, na Makarskoj rivijeri može se povećati broj turista do 20% u odnosu na sadašnje stanje. Navedeni bi se porast trebao u najvećoj mjeri odnositi na najmanje opterećena područja općina Podgora i Gradac na južnom dijelu Rivijere, a nešto manje na područje grada Makarske i općina Brela i Tučepa. Zbog već sada prevelikog opterećenja turistima, trebalo bi ograničiti daljnje povećanje smještajnih kapaciteta u općini Baška Voda, koja već osjeća negativne učinke premašivanja prihvatnog kapaciteta kroz skraćenje sezone i obaranje cijena smještajnih sadržaja.

**Procjena održivog prihvatnog kapaciteta – izvan sezone**

- Komunalna i prometna infrastruktura u sadašnjem stanju može podržati rast broja turista izvan sezone, najviše do granice postojećeg stanja u sezoni.
- S povećanjem broja turista slaže se i većina (82%) lokalnog stanovništva, koje bi povećalo promet i do 50%, dok bi 17% stanovnika zadržao broj turista na postojećoj razini.
- Lokalna uprava se u pred i post sezoni nada većem broju turista.

Moguće je povećanje broja turista u 6. i 9. mjesecu i za 50%, što bi u dolascima bilo oko 70% onih ostvarenih u sezoni. U ostalim izvansezonskim mjesecima povećanje broja turista može biti i veće.

#### 4.4. Klaster: Otok Brač

<b>Prostor</b>	<p>Otok Brač ima najmanju ukupnu izgrađenost od svih klastera SDŽ, ali i najveću izgrađenost površine do 200 m od obale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,5% iznosi udio GPN u ukupnoj površini klastera</li> <li>• 0,3% površine klastera izgrađeno je izvan GPN</li> <li>• 40% iznosi udio GPN u ukupnoj površini klastera do 200 m od obale</li> <li>• 11% obalne crte klastera je pod GPN</li> <li>• 1% obalne crte klastera izvan područja GPN je izgrađeno</li> </ul> <p>Ipak, Brač nema ozbiljnijih prostornih ograničenja budućeg razvoja jer raspolaže daleko najvećim plažnim površinama od svih otoka, a po turističkom je prometu još uvijek znatno slabiji od većine kvarnerskih otoka pa i od četverostruko manjeg Raba.</p>	😊
<b>Iskorištenost komercijalnih smještajnih kapaciteta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 25.598 ležaja</li> <li>• 532.467 noćenja u kolovozu</li> <li>• 67% iskorištenost u kolovozu</li> </ul>	😐
<b>Plaže</b>	<p>Dostatan kapacitet plaža (16m<sup>2</sup> po kupcau prema standardnom izračunu), najviše u odnosu na ostale klastere SDŽ. Visoko zadovoljstvo turista čistoćom plaža (85%) te njihovom uređenošću i opremljenošću (78%).</p>	😊
<b>Kakvoća mora na plažama</b>	<p>Svih 27 lokacija dobilo je godišnju ocjenu 'izvrsno' (samo je jedan od 270 uzoraka ocijenjen pojedinačnom ocjenom 'dobro').</p>	😊
<b>Komunalna infrastruktura</b>		
Vodoopskrba	<p>Razmjerno je zadovoljavajuća jer su gotovo svi stanovnici priključeni na vodovodnu mrežu, Brač je prvi na vodovodnom priključku podmorskim cjevovodom iz rijeke Cetine, a i gubici u sustavu opskrbe od 30% su razmjerno mali u odnosu na druge dijelove županije. No, pojedine JLS na otoku Braču iskazuju nezadovoljstvo vodoopskrbom zbog stanja dijelova lokalne vodoopskrbne mreže.</p>	😐
Električna energija	<p>Zadovoljavajuća, iako valja napomenuti da postoje problemi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nezadovoljavajuća razina kvalitete elektro-prijenosne mreže, posebice nisko-naponske,</li> <li>• neiskorištenost obnovljivih izvora energije unatoč njihovom velikom potencijalu, pri svega solarne energije.</li> </ul>	😐
Otpad	<p>Ne zadovoljava prije svega zbog nepostojanja županijskog centra za gospodarenje otpadom, a komunalna odlagališta bi trebala sanirati. Ipak, sustav upravljanja otpadom na otoku djelomično razdvaja komercijalno isplative vrste otpada.</p>	😐
Otpadne vode	<p>Ne zadovoljava u potpunosti zbog niske razine priključenosti na kanalizacijski sustav (56%) i niske ukupne razine obrade otpadnih voda, ali se zbog razmjerno malih koncentracija ne radi o ozbiljnijim količinama.</p>	😐
<b>Prometna infrastruktura</b>	<p>Cestovna mreža s obzirom na količinu prometa udovoljava potrebama, tako da se glavni problemi svode na razmjerno visoke cijene i limitirane vozne redove javnog prijevoza, a nedostaje i parkirališnih mjesta.</p>	😊
<b>Odnos lokalnog stanovništva prema turistima</b>		
Indeks turističke funkcionalnosti	<p>Iznosi 172 komercijalna ležaja na 100 stanovnika, a procjenjuje se i većim zbog broja vikendica/stanova za odmor i rekreaciju na tom području.</p>	😐
Indeks iritacije	<p>Pokazuje graničnu toleranciju lokalnog stanovništva prema turistima – 8% trpi turiste, 3% ih izbjegava, a 1% napušta svoje mjesto kako bi ih izbjegli. No, pozitivan stav prema turistima manje je izražen nego na turizmom znatno opterećenijoj Makarskoj rivijeri.</p>	😐





	Prema stavovima stanovnika: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 55% ima izravne koristi od turizma</li> <li>• 19% ima neizravne koristi od turizma</li> <li>• 26% nema koristi od turizma.</li> </ul>	
Negativna iskustva stanovnika doživljena tijekom ljetne sezone (% ispitanika)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 25% buka koja remeti mir u domu</li> <li>• 34% gužva u prometu</li> <li>• 26% gužva na plažama</li> <li>• 18% gužva na ulicama, u restoranima i trgovinama</li> <li>• 36% neprimjereno odloženo smeće</li> <li>• 32% neugodni mirisi iz kontejnera/kanalizacije</li> <li>• 8% nestašica ili restrikcija u vodoopskrbi</li> <li>• 12% prekidi u napajanju električnom energijom</li> <li>• 42% problemi s parkiranjem</li> <li>• 19% gužve u medicinskim ustanovama</li> </ul>	☹️
<b>Stavovi turista</b>		
Zadovoljstvo turista	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 62% turista zadovoljno je gostoljubivošću lokalnog stanovništva</li> <li>• 78% turista zadovoljno je ljubaznošću osoblja u smještajnom objektu</li> </ul>	😊
Negativna iskustva doživljena tijekom ljetne sezone (% turista)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4% buka na plažama</li> <li>• 3% buka u smještajnom objektu</li> <li>• 10% gužva u prometu u destinaciji</li> <li>• 5% gužva na plažama</li> <li>• 7% gužva na ulicama, u restoranima i trgovinama</li> <li>• 8% neprimjereno odloženi otpad</li> <li>• 14% nemogućnost razdvajanja otpada</li> <li>• 11% neugodni mirisi iz kontejnera</li> </ul>	😊
<b>Stavovi jedinica lokalne samouprave</b>		
Uska grla	Kao najvažnija uska grla razvoja turizma na Braču ističu se nedostatak radne snage uvjetovan nepovoljnom dobno-spolnom strukturom stanovništva s uvećanim brojem starije populacije te komunalna i prometna infrastruktura. Bol ističe da nema komunalnih problema, dok ostale JLS navode probleme vodoopskrbe, kanalizacije te odvoza i zbrinjavanja smeća. Uska grla vezana uz promet vezana su uz neodgovarajuće vođenje prometa i održavanje prometnica te nedostatak parkirališta (nedostaje od 700 do 1.200 parkirnih mjesta u glavnoj turističkoj sezoni).	
<b>Stavovi JLS i lokalnog stanovništva o održivom prihvatnom kapacitetu</b>		
Sezona – JLS	Supetar, Bol i Milna smatraju da bi broj turista trebalo zadržati na istoj razini kao danas, Selca bi smanjila broj turista za 10% u tom razdoblju, Postira bi povećala njihov broj za 10% u odnosu na sadašnje stanje, dok bi Pučišća željela utrostručiti njihov sadašnji broj. U odnosu na sadašnje stanje, Supetar, Bol i Selca bi željeli smanjiti broj jednodnevnih posjetitelja, Milna bi ih željela više, a Postira i Pučišća bi taj broj zadržali na sadašnjoj razini. Broj soba/kreveta u obiteljskom smještaju i kuća/apartmana samo bi Pučišća i Selca povećali, dok bi ostale JLS njihov broj zadržale na današnjoj razini. Općine Bol i Selca bi zadržale broj jahti i brodica na sadašnjoj razini, a ostale JLS bi željele da se taj broj poveća.	
Sezona – lokalno stanovništvo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9% stanovnika bi smanjilo broj turista (72% za najviše 20%, a 28% za 20% do 50%)</li> <li>• 52% bi povećalo broj turista (48% za najviše 20%, a 35% za 20% do 50%, dok bi ostali povećali broj turista i za više)</li> </ul>	↗️

Izvan sezone - JLS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 38% bi zadržalo broj turista na istoj razini</li> </ul> <p>Povećanje broja turista i jednodnevnih posjetitelja željele bi sve JLS, s izuzetkom Selca koje bi broj jednodnevnih posjetitelja smanjile.</p>	↗
Izvan sezone – lokalno stanovništvo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1% stanovnika bi smanjilo broj turista</li> <li>• 79% bi povećalo broj turista (30% za najviše 20%, 47% za 20% do 50%, dok bi ostali povećali broj turista i za više)</li> <li>• 19% bi zadržalo broj turista na istoj razini</li> </ul>	↗
<b>Procjena održivog prihvatnog kapaciteta u sezoni (7. i 8. mjesec)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prostor nije ograničavajući faktor rasta broja turista zbog daleko najveće raspoloživosti plažnog prostora u Županiji i trenutno niske opterećenosti turizmom u odnosu na veličinu otoka.</li> <li>• Komunalna i prometna infrastruktura u sadašnjem stanju ne podržava povećanje broja turista u vrhu sezone.</li> <li>• Zadovoljavajući kapacitet plaža.</li> <li>• Svaki drugi stanovnik otoka povećao bi broj turista i za više od 20%. tek bi 9% stanovnika smanjilo broj turista, i to za manje od 20%.</li> <li>• Lokalna samouprava većinom nije za povećanje broja turista, s izuzetkom Postira i Pučišća, dok bi Selca neznatno smanjila broj turista (za 10%).</li> <li>• Turisti izražavaju srednji stupanj zadovoljstva gostoljubivošću lokalnog stanovništva, a razinu smetnji (gužva, buka, otpad) ocjenjuju prihvatljivom.</li> </ul> <p>Iako se, od svih obalnih klastera u SDŽ, najmanje ograničenja odnosi na otok Brač koji raspolaže i najvećim plažnim kapacitetima, a prema turističkom prometu zaostaje i za četiri puta manjim Rabom, podaci ukazuju na to da broj turista ne bi trebalo povećavati bez unapređenja komunalne infrastrukture. Uz to, ključan problem otoka je i raspoloživost radne snage.</p> <p>Procjenjuje se da ukupan broj noćenja u komercijalnom smještaju, u postojećem stanju, ne bi trebao premašiti 590.000 u jednom mjesecu.</p> <p>Uz pretpostavku rješavanja navedenih problema, bilo bi moguće u srednjoročnom razdoblju značajno povećati broj turista (do 50%), pogotovo na razmjerno slabo opterećenoj sjevernoj obali, vodeći računa o indeksu iritacije lokalnog stanovništva.</p>	
<b>Procjena održivog prihvatnog kapaciteta – izvan sezone</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komunalna i prometna infrastruktura u sadašnjem stanju može podržati rast broja turista izvan sezone najviše do granice postojećeg stanja u sezoni.</li> <li>• S povećanjem broja turista slaže se većina (79%) lokalnog stanovništva koje bi povećalo promet i do 50%, dok bi 19% stanovnika zadržalo broj turista na postojećoj razini.</li> <li>• Lokalna uprava se u pred i post sezoni nada većem broju turista.</li> </ul> <p>Moguće je povećanje broja turista u 6. i 9. mjesecu i za 50%, što bi u dolascima bilo oko 70% onih ostvarenih u sezoni. U ostalim izvansezonskim mjesecima povećanje broja turista može biti i veće.</p>	

#### 4.5. Klaster: Otok Hvar

<b>Prostor</b>	<p>Otok Hvar ima malu ukupnu izgrađenost površine klastera i prosječnu izgrađenost površine do 200 m od obale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,8% iznosi udio GPN u ukupnoj površini klastera</li> <li>• 0,2% površine klastera izgrađeno je izvan GPN</li> <li>• 26% iznosi udio GPN u ukupnoj površini klastera do 200 m od obale</li> <li>• 3% obalne crte klastera je pod GPN</li> <li>• 0,4% obalne crte klastera izvan područja GPN je izgrađeno</li> </ul> <p>Otok Hvar nema ozbiljnijih prostornih ograničenja budućeg razvoja jer je prema turističkom prometu znatno slabiji od svih većih kvarnerskih otoka, pa tako i od trostruko manjeg Raba. Ipak, valja spomenuti bitno manju količinu raspoloživih plažnih kapaciteta od otoka Brača u uvjetima trenutno slične turističke opterećenosti.</p>	😊
<b>Iskorištenost komercijalnih smještajnih kapaciteta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 27.539 ležaja</li> <li>• 525.464 noćenja u kolovozu</li> <li>• 62% iskorištenost u kolovozu</li> </ul>	😐
<b>Plaže</b>	<p>Kapacitet plaža relativno je zadovoljavajući (5,5m<sup>2</sup> po kupaću prema standardnom izračunu), turisti su zadovoljni čistoćom plaža (81%), a nešto manje njihovom opremljenošću i uređenošću (69%).</p>	😐
<b>Kakvoća mora na plažama</b>	<p>Svih 19 lokacija dobilo je godišnju ocjenu 'izvrsno' (4 pojedinačna uzorka od njih 190 dobila su ocjenu 'dobro').</p>	😊
<b>Komunalna infrastruktura</b>		
Vodoopskrba	<p>Zadovoljavajuća, uz velike gubitke u sustavu opskrbe (43%). Gotovi svi stanovnici otoka priključeni su na javni vodoopskrbni sustav.</p>	😐
Električna energija	<p>Uglavnom zadovoljavajuća, uz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• neiskorištenost obnovljivih izvora energije unatoč njihovom velikom potencijalu, prije svega solarne energije.</li> <li>• Dodatni izvori energije važni su radi osiguranja dovoljne količine električne energije u ljetnim vršnim opterećenjima</li> </ul>	😐
Otpad	<p>Djelomično zadovoljava zbog uklanjanja neuređenih odlagališta i razmjerno malih količina otpada, ali ima i problema zbog:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• trenutno neprihvatljivih uvjeta odlaganja te</li> <li>• nepostojanja županijskog centra za gospodarenje otpadom.</li> </ul>	😐
Otpadne vode	<p>Djelomično zadovoljava jer se zbog razmjerno malih koncentracija ne radi o ozbiljnijim količinama, ali postoje i problemi zbog:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nedovršenosti kanalizacijske infrastrukture (većina kućanstava i neki gospodarski objekti koriste septičke jame), i</li> <li>• podvodni ispusti većih mjesta nemaju prethodni tretman</li> </ul>	😐
<b>Prometna infrastruktura</b>	<p>Zadovoljavajuća u zapadnom dijelu otoka, ali još uvijek nije primjereno riješena glavna otočna prometnica između Jelse i Sućurja. Uz to postoje i problemi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Podkapacitiranost javnog prometa</li> <li>• Nedostatnosti parkirališta u većim mjestima i posjećenijim kupalištima (nedostaje oko 1.000 javnih parkirnih mjesta na otoku).</li> <li>• Županijska luka Hvar prometno je prenapučena u vrijeme turističke sezone s neodgovarajućom operativnom obalom.</li> </ul>	😐
<b>Odnos lokalnog stanovništva prema turistima</b>		
Indeks turističke funkcionalnosti	<p>Iznosi 237 komercijalnih ležaja na 100 stanovnika, a procjenjuje se i većim zbog broja vikendica/stanova za odmor i rekreaciju.</p>	😐
Indeks iritacije	<p>Pokazuje toleranciju lokalnog stanovništva prema turistima – 6% trpi turiste, 1% ih izbjegava, a 1% napušta svoje mjesto kako bi ih izbjegli.</p>	😐

	<p>No, pozitivan prema turistima manje je izražen nego na turizmu znatno opterećenijoj Makarskoj rivijeri.</p> <p>Prema stavovima stanovnika:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 66% ima izravne koristi od turizma</li> <li>• 20% ima neizravne koristi od turizma</li> <li>• 14% nema koristi od turizma.</li> </ul>	
Negativna iskustva stanovnika doživljena tijekom ljetne sezone (% ispitanika)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 25% buka koja remeti mir u domu</li> <li>• 32% gužva u prometu</li> <li>• 23% gužva na plažama</li> <li>• 23% gužva na ulicama, u restoranima i trgovinama</li> <li>• 50% neprimjereno odloženo smeće</li> <li>• 36% neugodni mirisi iz kontejnera/kanalizacije</li> <li>• 10% nestašica ili restrikcija u vodoopskrbi</li> <li>• 20% prekidi u napajanju električnom energijom</li> <li>• 40% problemi s parkiranjem</li> <li>• 16% gužve u medicinskim ustanovama</li> </ul>	☹️
<b>Stavovi turista</b>		
Zadovoljstvo turista	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 65% turista zadovoljno je gostoljubivošću lokalnog stanovništva</li> <li>• 73% turista zadovoljno je ljubaznošću osoblja u smještajnom objektu</li> </ul>	☹️
Negativna iskustva doživljena tijekom ljetne sezone (% turista)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4% buka na plažama</li> <li>• 12% buka u smještajnom objektu</li> <li>• 18% gužva u prometu u destinaciji</li> <li>• 11% gužva na plažama</li> <li>• 10% gužva na ulicama, u restoranima i trgovinama</li> <li>• 12% neprimjereno odloženi otpad</li> <li>• 18% nemogućnost razdvajanja otpada</li> <li>• 6% neugodni mirisi iz kontejnera</li> </ul>	☹️
<b>Stavovi jedinica lokalne samouprave</b>		
Uska grla	<p>Kao najvažnija uska grla razvoja turizma na otoku Hvaru navode se prostorno planiranje i nedostatak radne snage velikim dijelom uvjetovan nepovoljnom dobno-spolnom strukturom stanovništva s uvećanim brojem starije populacije. Stari Grad u uska grla ubraja i stanje komunalne infrastrukture, uključujući i plažni prostor, Jelsa prometnu infrastrukturu i ekološku očuvanost, a grad Hvar problem apartmanizacije i imovinsko-pravne odnose. Uska grla vezana uz promet, osim prometnice Jelsa – Sućuraj, odnose se na nedostatak parkirališta, kojih manjka prema procjenama od 800 do više od 1.000 na otoku, od čega 500 i više samo u gradu Hvaru, zatim održavanje prometnica i nedostatak pješačkih zona i šetnica te javni prijevoz.</p>	
<b>Stavovi JLS i lokalnog stanovništva o održivom prihvatnom kapacitetu</b>		
Sezona – JLS	<p>Sve JLS smatraju da bi broj turista trebalo zadržati na istoj razini kao danas, kao i broj jednodnevnih posjetitelja u tom razdoblju. Broj soba/kreveta u obiteljskom smještaju i kuća/apartmana sve bi JLS zadržale na današnjoj razini.</p> <p>Jelsa i Hvar bi zadržali broj jahti i brodica na sadašnjoj razini, a Stari Grad bi njihov broj povećao.</p>	—
Sezona – lokalno stanovništvo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 10% stanovnika bi smanjilo broj turista (59% za najviše 20%, a 39% za 20% do 50%)</li> <li>• 40% bi povećalo broj turista (36% za najviše 20%, a 51% za 20% do 50%, dok bi ostali povećali broj turista i za više)</li> <li>• 47% bi zadržalo broj turista na istoj razini</li> </ul>	—

Izvan sezone - JLS	Povećanje broja turista i jednodnevnih posjetitelja željele bi sve JLS.	
Izvan sezone – lokalno stanovništvo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1% stanovnika bi smanjilo broj turista</li> <li>• 78% bi povećalo broj turista (19% za najviše 20%, 60% za 20% do 50%, dok bi ostali povećali broj turista i za više)</li> <li>• 19% bi zadržalo broj turista na istoj razini</li> </ul>	
<b>Procjena održivog prihvatnog kapaciteta u sezoni (7. i 8. mjesec)</b>	<p>Prostor nije ograničavajući faktor rasta broja turista zbog trenutno niske opterećenosti turizmom u odnosu na veličinu otoka – jedina nešto veća opterećenja odnose se na područje grada Hvara.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Komunalna i prometna infrastruktura u sadašnjem stanju ne podržava povećanje broja turista u vrhu sezone prije svega zbog neodgovarajućeg tretmana otpadnih voda i odlagališta otpada te nedovoljnog broja javnih parkirališta.</li> <li>• Uglavnom zadovoljavajući kapacitet plaža.</li> <li>• Najviše bi stanovnika otoka zadržalo broj turista na današnjoj razini, iako bi 40% taj broj i povećalo (i za više od 20%) dok bi 10% željelo smanjiti broj turista, u prosjeku za manje od 20%.</li> <li>• Lokalna samouprava nije za povećanje broja turista.</li> <li>• Turisti izražavaju srednji stupanj zadovoljstva gostoljubivošću lokalnog stanovništva, a neke iskazane smetnje od strane turista (gužva, otpad) su na granici prihvatljivosti.</li> </ul> <p>Podaci ukazuju na to da broj turista ne bi trebalo povećavati bez unapređenja komunalne i prometne infrastrukture. Uz to, ključan problem otoka je i raspoloživost radne snage uvjetovan nepovoljnom dobno-spolnom strukturom.</p> <p>Procjenjuje se da ukupan broj noćenja u komercijalnom smještaju, u postojećem stanju, ne bi trebao premašiti 560.000 u jednom mjesecu.</p> <p>Uz pretpostavku rješavanja navedenih problema, bilo bi moguće u srednjoročnom razdoblju značajno povećati broj turista (do 30%), najmanje u gradu Hvaru, vodeći računa o plažnom prostoru i indeksu iritacije lokalnog stanovništva koji je danas nizak.</p>	
<b>Procjena održivog prihvatnog kapaciteta – izvan sezone</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komunalna i prometna infrastruktura u sadašnjem stanju može podržati rast broja turista izvan sezone do granice postojećeg stanja u sezoni.</li> <li>• S povećanjem broja turista slaže se većina (78%) lokalnog stanovništva koji bi povećali promet i do 50%, dok bi 19% stanovnika zadržao broj turista na postojećoj razini.</li> <li>• Lokalna samouprava se u pred i post sezoni nada većem broju turista.</li> </ul> <p>Moguće je povećanje broja turista u 6. i 9. mjesecu i za 50%, što bi u dolascima bilo nešto više od 80% onih ostvarenih u sezoni. U ostalim izvansezonskim mjesecima povećanje broja turista može biti i veće.</p>	

#### 4.6. Klaster: Otok Vis

<b>Prostor</b>	<p>Otok Vis ima malu ukupnu izgrađenost površine klastera, ali relativno veliku izgrađenost površine do 200 m od obale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1,7% iznosi udio GPN u ukupnoj površini klastera</li> <li>• 0,2% površine klastera izgrađeno je izvan GPN</li> <li>• 39% iznosi udio GPN u ukupnoj površini klastera do 200 m od obale</li> <li>• 3% obalne crte klastera je pod GPN</li> <li>• 0,2% obalne crte klastera izvan područja GPN je izgrađeno</li> </ul> <p>Prostor otoka Visa pruža znatno veće mogućnosti za razvoj turizma nego što je to danas, jer Vis osim što više od 7 puta zaostaje za turističkim prometom približno jednako velikog otoka Raba, razmjerno svojoj veličini, bitno zaostaje i za susjednim otocima Bračom i Hvarom.</p>	😊
<b>Iskorištenost komercijalnih smještajnih kapaciteta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.492 ležaja</li> <li>• 86.207 noćenja u kolovozu</li> <li>• 62% iskorištenost u kolovozu</li> </ul>	😐
<b>Plaže</b>	<p>Kapacitet plaža granično je zadovoljavajući (4,4m<sup>2</sup> po kupaću prema standardnom izračunu), turisti su izrazito zadovoljni čistoćom plaža (86%), a manje njihovom opremljenošću i uređenošću (68%).</p>	😐
<b>Kakvoća mora na plažama</b>	<p>Svih 7 lokacija dobilo je godišnju ocjenu 'izvrsno' (i svi pojedinačni uzorci bili su izvrsne kakvoće).</p>	😊
<b>Komunalna infrastruktura</b>		
Vodoopskrba	<p>Iako je otok Vis jedan od rijetkih otoka koji iz lokalnih izvora uglavnom osigurava sadašnje potrebe za vodom zbog nepostojanja alternativnih izvora vode s kopna svako veće povećanje potrošnje moglo bi dovesti do preopterećenja sustava, a tako i do redukcija u potrošnji vode. Uz to za vodoopskrbnu mrežu Visa znakoviti su:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• znatni gubici vode zbog zastarjelosti mreže,</li> <li>• mala propusna moć pojedinih cjevovoda.</li> </ul>	😞
Električna energija	<p>Nezadovoljavajuća:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• za razliku od niskonaponske mreže Grada Visa visokonaponska mreža ne zadovoljava kvalitetom, velikim dijelom je tehnički neprimjerena (nadzemni, zračni vodovi izrazito osjetljivi na vremenske prilike) i nedovoljnog kapaciteta (transformatori itd.),</li> <li>• neiskorištenost obnovljivih izvora energije, unatoč njihovom velikom potencijalu, prije svega solarne energije.</li> </ul>	😞
Otpad	<p>Uglavnom ne zadovoljava jer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nije adekvatno riješeno odlaganje i konačno zbrinjavanje otpada, nema ni uređaja za separaciju i obradu komunalnog otpada</li> <li>• postojeći način prikupljanja komunalnog otpada ne omogućava propisno odlaganje niti ponovo korištenje sekundarnih sirovina</li> <li>• Ipak, zbog razmjerno malih količina otpada uvjetovanih trenutno slabim turističkim prometom i njihovim odvoženjem na samo dva donekle kontrolirana odlagališta situacija nije alarmantna, posebice imajući u vidu perspektivno odnošenje otpada s otoka nakon uređenja Središnjeg županijskog centra za gospodarenje otpadom</li> </ul>	😐
Otpadne vode	<p>Ne zadovoljava prije svega zbog nedovršenog sustava odvodnje otpadnih voda, a neadekvatan je i sustav odvodnje oborinskih voda. Većina kućanstava koristi septičke jame, a podvodni ispusti većih mjesta nemaju prethodni tretman. U okviru lučke infrastrukture ne postoje spremnici za prikupljanje otpadnih voda iz plovila niti sustav za zbrinjavanje tako prikupljenih otpadnih voda.</p>	😞
<b>Prometna infrastruktura</b>	<p>Glavna otočna poveznica Vis – Komiža udovoljava prometnim potrebama, a zbog razmjerno malog broja turista koji koriste osobne</p>	😐

automobile za sada nisu prisutne niti veće smetnje na prometnicama. Stoga se problemi u većoj mjeri odnose na nedostatak parkirališnih mjesta u Visu i Komiži te javni prijevoz koji je isključivo u funkciji prijevoza putnika do/od trajekta te prijevoza učenika. Problem trajektne luke očituje se u nedostatku lučkih kopnenih površina i prevelikom pritisku nautičara, zbog čega bi pristanište za trajekte trebalo dislocirati.

#### Odnos lokalnog stanovništva prema turistima

Indeks turističke funkcionalnosti	Iznosi 158 komercijalnih ležaja na 100 stanovnika, a procjenjuje se i većim zbog broja vikendica/stanova za odmor i rekreaciju na tom području.	☹️
Indeks iritacije	Pokazuje graničnu toleranciju lokalnog stanovništva prema turistima – 10% trpi turiste, a 2% ih izbjegava.  Prema stavovima stanovnika: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 58% ima izravne koristi od turizma</li> <li>• 15% ima neizravne koristi od turizma</li> <li>• 27% nema koristi od turizma.</li> </ul>	☹️
Negativna iskustva stanovnika doživljena tijekom ljetne sezone (% ispitanika)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 28% buka koja remeti mir u domu</li> <li>• 30% gužva u prometu</li> <li>• 23% gužva na plažama</li> <li>• 24% gužva na ulicama, u restoranima i trgovinama</li> <li>• 52% neprimjereno odloženo smeće</li> <li>• 41% neugodni mirisi iz kontejnera/kanalizacije</li> <li>• 22% nestašica ili restrikcija u vodoopskrbi</li> <li>• 19% prekidi u napajanju električnom energijom</li> <li>• 57% problemi s parkiranjem</li> <li>• 11% gužve u medicinskim ustanovama</li> </ul>	☹️

#### Stavovi turista

Zadovoljstvo turista	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 61% turista zadovoljno je gostoljubivošću lokalnog stanovništva</li> <li>• 71% turista zadovoljno je ljubaznošću osoblja u smještajnom objektu</li> </ul>	☹️
Negativna iskustva doživljena tijekom ljetne sezone (% turista)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7% buka na plažama</li> <li>• 12% buka u smještajnom objektu</li> <li>• 25% gužva u prometu u destinaciji</li> <li>• 20% gužva na plažama</li> <li>• 9% gužva na ulicama, u restoranima i trgovinama</li> <li>• 8% neprimjereno odloženi otpad</li> <li>• 24% nemogućnost razdvajanja otpada</li> <li>• 11% neugodni mirisi iz kontejnera</li> </ul>	☹️

#### Stavovi jedinica lokalne samouprave

Uska grla	Kao najvažnija uska grla razvoja turizma u Visu ističu: nemogućnost upravljanja resursima koji se nalaze na području Grada jer nisu u vlasništvu Grada, nedostatak ljudskih resursa (radne snage) uvjetovanu visokim udjelom starijeg stanovništva i komunalnu infrastrukturu, a za Komižu to su i prometna infrastruktura, ljudski resursi i komunalna infrastruktura. Grad Vis ima problema s komunalnim uslugama, prije svega s odvozom i zbrinjavanjem smeća, kanalizacijom/odvodnjom otpadnih voda te opskrbom pitkom vodom. Komiža ističe probleme vodoopskrbnog sustava, odvoz i zbrinjavanje otpada te uređenje zelenih površina. Sa stajališta prometa, Komiža ističe problem državne ceste D117 koja prolazi kroz grad, a nije odgovarajuće dimenzionirana za promet u sezoni. U Visu ističu također problem D117 te trajektno pristanište i zaobilaznicu Češke vile kao izrazite prometne probleme	
-----------	---	--

grada. U Visu su tri najvažnija prometna problema: nedostatak parkirališnih mjesta (200 do 300), vođenje/upravljanje prometom i sigurnost u prometu. U Komiži to su: nedostatak parkirališnih mjesta (50 do 100), biciklističkih staza te pješačkih površina i šetnica.

#### Stavovi JLS i lokalnog stanovništva o održivom prihvatnom kapacitetu

Sezona – JLS	<p>Vis smatra da bi broj turista u glavnoj turističkoj sezoni trebalo zadržati na istoj razini kao danas, a Komiža bi željela taj broj minimalno povećati (za 5-10%). Broj soba/kreveta u obiteljskom smještaju i kuća/apartmana Vis bi povećao, naročito hotelske kapacitete kojima bi i podigao razinu kvalitete. Komiža bi povećala broj soba/kreveta u obiteljskom smještaju. I Vis i Komiža su za zadržavanje broja jahti i brodica na sadašnjoj razini.</p>	—
Sezona – lokalno stanovništvo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 12% stanovnika bi smanjilo broj turista (64% za najviše 20%, a 28% za 20% do 50%)</li> <li>• 33% bi povećalo broj turista (50% za najviše 20%, a 40% za 20% do 50%, dok bi ostali povećali broj turista i za više)</li> <li>• 54% bi zadržalo broj turista na istoj razini</li> </ul>	—
Izvan sezone - JLS	Povećanje broja turista i jednodnevnih posjetitelja željele bi sve JLS.	↗
Izvan sezone – lokalno stanovništvo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2% stanovnika bi smanjilo broj turista</li> <li>• 74% bi povećalo broj turista (26% za najviše 20%, 57% za 20% do 50%, dok bi ostali povećali broj turista i za više)</li> <li>• 24% bi zadržalo broj turista na istoj razini</li> </ul>	↗
<b>Procjena održivog prihvatnog kapaciteta u sezoni (7. i 8. mjesec)</b>	<p>Prostor nije ograničavajući faktor rasta broja turista zbog trenutno vrlo niske opterećenosti turizmom u odnosu na veličinu otoka.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Komunalna infrastruktura u sadašnjem stanju ne podržava povećanje broja turista u vrhu sezone.</li> <li>• Plaže su ograničavajući faktor rasta broja turista s obzirom na to da i lokalno stanovništvo i turisti u visokom postotku smatraju da su već sada prenapučene.</li> <li>• Najviše bi stanovnika otoka zadržalo broj turista na današnjoj razini, iako bi 33% taj broj i povećalo (i za više od 20%) dok bi 12% željelo smanjiti broj turista, u prosjeku za manje od 20%. Indeks iritacije stanovnika turistima se približava graničnoj vrijednosti.</li> <li>• Lokalna samouprava je za zadržavanje broja turista na sadašnjoj razini (Vis), odnosno za minimalno povećanje tog broja (Komiža).</li> <li>• Turisti izražavaju relativno nizak stupanj zadovoljstva gostoljubivošću lokalnog stanovništva, a i razina uočenih smetnji vezanih uz gužve i odlaganje otpada je relativno visoka.</li> </ul> <p>Situacija na otoku Visu s obzirom na prihvatni kapacitet nešto je nepovoljnija nego na Braču i Hvaru. Naime, osim problema raspoloživosti radne snage, dodatno izraženog zbog velike udaljenosti od kopna, Vis zbog dugogodišnjeg izostanka ulaganja ima i vrlo nekvalitetnu komunalnu infrastrukturu s redukcijama opskrbe strujom i vodom u slučaju većih opterećenja. Stoga broj turista ne bi trebalo povećavati bez unapređenja komunalne infrastrukture.</p> <p>Procjenjuje se da ukupan broj noćenja u komercijalnom smještaju, u postojećem stanju, ne bi trebao premašiti 93.000 u jednom mjesecu.</p> <p>Uz pretpostavku rješavanja navedenih problema, bilo bi moguće u srednjoročnom razdoblju značajno povećati broj turista (i više od 30%), vodeći računa o ograničenom plažnom prostoru i indeksu iritacije lokalnog stanovništva koji je već danas gotovo graničan.</p>	
<b>Procjena održivog prihvatnog kapaciteta – izvan sezone</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komunalna i prometna infrastruktura u sadašnjem stanju može podržati rast broja turista izvan sezone do razine zabilježene u vrhu sezone.</li> </ul>	



- S povećanjem broja turista slaže se većina (74%) lokalnog stanovništva koje bi povećalo promet i do 50%, dok bi 24% stanovnika zadržalo broj turista na postojećoj razini.
- Lokalna uprava se u pred i post sezoni nada većem broju turista.

Moguće je povećanje broja turista u 6. i 9. mjesecu i za 50%, što bi u dolascima bilo oko 80% onih ostvarenih u sezoni. U ostalim izvansezonskim mjesecima povećanje broja turista može biti i veće.

#### 4.7. Klaster: Dalmatinska zagora

<b>Prostor</b>	Raspoloživost prostora ne predstavlja ograničenje za razvoj turizma, a zbog vrlo malog obujma turizma ne postoje niti ozbiljnije ugroze uzrokovane turističkim aktivnostima.	😊
<b>Iskorištenost komercijalnih smještajnih kapaciteta</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.349 ležaja</li> <li>• 54.268 noćenja u kolovozu</li> <li>• 52% iskorištenost u kolovozu</li> </ul>	😐
<b>Plaže</b>	-	
<b>Kakvoća mora na plažama</b>	-	
<b>Komunalna infrastruktura</b>		
Vodopskrba	Vodopskrbnom mrežom pokriveno je 71% stanovništva, što je s obzirom na pretežito ruralni karakter područja zadovoljavajuće, ali postoje i određeni problemi, u prvom redu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• znatni gubici vode pri transportu do krajnjeg potrošača, koji su u nekim JLS veći od 60%),</li> <li>• istrošenost glavnog cjevovoda u nekim JLS,</li> <li>• velik utrošak energije zbog visine sustava, posebice u JLS u kojima ima potrošača na visinama iznad 400 m nadmorske visine, i</li> <li>• vršna opterećenja u sezoni predstavljaju potencijalni rizik.</li> </ul>	😐
Električna energija	Opskrbljenost za sada zadovoljava, iako u nekim JLS postoji potreba sanacije i dogradnje sustava, a nije iskorišten niti potencijal obnovljivih izvora energije, prije svega solarne energije.	😐
Otpad	Ne zadovoljava jer: <ul style="list-style-type: none"> <li>• su komunalna odlagališta substandardna (uz potencijalni problem otpada iz klaonica) i potrebno ih je sanirati,</li> <li>• ne postoji županijski centar za gospodarenje otpadom.</li> </ul>	😞
Otpadne vode	Ne zadovoljava, jer je samo 12% stanovništva priključeno na javni kanalizacijski sustav, dok većina koristi septičke jame.	😞
<b>Prometna infrastruktura</b>	Djelomično zadovoljava zbog razmjerno male opterećenosti cestovne mreže zahvaljujući pružanju autoceste 'Dalmatine' na kojoj se odvija većina tranzitnog prometa, ali valja istaći loše stanje velikog dijela državnih i pogotovo županijskih i lokalnih cesta od kojih neke zahtijevaju temeljitu obnovu (uključujući i postojanje crnih točaka) te nedostatak parkirnih mjesta u Sinju i Imotskom (cca 700 parkirnih mjesta).	😐
<b>Odnos lokalnog stanovništva prema turistima</b>		
Indeks turističke funkcionalnosti	Iznosi 4 komercijalna ležaja na 100 stanovnika.	😊
Indeks iritacije	Pokazuje graničnu toleranciju lokalnog stanovništva prema turistima – 10% trpi turiste, a 1% ih izbjegava. Prema stavovima stanovnika: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 22% ima izravne koristi od turizma</li> <li>• 21% ima neizravne koristi od turizma</li> <li>• 57% nema koristi od turizma.</li> </ul>	😐
Negativna iskustva stanovnika doživljena tijekom ljetne sezone (% ispitanika)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 20% buka koja remeti mir u domu</li> <li>• 43% gužva u prometu</li> <li>• 18% gužva na ulicama, u restoranima i trgovinama</li> <li>• 43% neprimjereno odloženo smeće</li> <li>• 37% neugodni mirisi iz kontejnera/kanalizacije</li> <li>• 15% nestašica ili restrikcija u vodopskrbi</li> <li>• 19% prekidi u napajanju električnom energijom</li> </ul>	😞

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 43% problemi s parkiranjem</li> <li>• 25% gužve u medicinskim ustanovama</li> </ul>	
<b>Stavovi turista</b>		
<b>Stavovi jedinica lokalne samouprave</b>		
Uska grla	Kao najvažnija uska grla razvoja turizma JLS ističu turističku ponudu (smještaj, ugostiteljstvo i sl.), zatim imovinsko-pravne odnose te radnu snagu. Prometna infrastruktura često se navodi također kao usko grlo razvoja. Za većinu JLS kanalizacija/odvodnja otpadnih voda ističe se kao glavni komunalni problem. Od ostalih komunalnih problema najčešće se navodi opskrba vodom te uređenje zelenih površina.	
<b>Stavovi JLS i lokalnog stanovništva o održivom prihvatnom kapacitetu</b>		
Sezona – JLS	Sve bi JLS željele povećati broj turista i broj jednodnevnih posjetitelja (najveći broj njih za 100% u odnosu na sadašnje stanje). Broj soba/kreveta u obiteljskom smještaju i kuća/apartmana za odmor sve bi JLS željele povećati.	↗
Sezona – lokalno stanovništvo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1% stanovnika bi smanjilo broj turista</li> <li>• 67% bi povećalo broj turista (27% za najviše 20%, a 42% za 20% do 50%, dok bi ostali povećali broj turista i za više)</li> <li>• 32% bi zadržalo broj turista na istoj razini</li> </ul>	↗
Izvan sezone - JLS	Povećanje broja turista i jednodnevnih posjetitelja željele bi sve JLS.	↗
Izvan sezone – lokalno stanovništvo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2% stanovnika bi smanjilo broj turista</li> <li>• 75% bi povećalo broj turista (25% za najviše 20%, 46% za 20% do 50%, dok bi ostali povećali broj turista i za više)</li> <li>• 23% bi zadržalo broj turista na istoj razini</li> </ul>	↗
<b>Procjena održivog prihvatnog kapaciteta u sezoni (7. i 8. mjesec)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prostor nije ograničavajući čimbenik rasta broja turista.</li> <li>• Komunalna infrastruktura u sadašnjem stanju ne podržava povećanje broja turista u vrhu sezone, primarno zbog neodgovarajuće odvodnje otpadnih voda i sanacije otpada.</li> <li>• Stanovnici Zagore većinom bi željeli povećani broj turista i do 50%.</li> <li>• Lokalna samouprava željela bi i dvostruko više turista na svom području.</li> </ul> <p>Unatoč određenih problema koji se odnose na komunalnu i prometnu infrastrukturu te razmjerno visok indeks iritacije lokalnog stanovništva, zbog malog broja turista s obzirom na površinu klastera (na području znatno većem od unutrašnjosti Istarske županije ostvaruje se četverostruko manje turističkog prometa), daljnji rast broja turista ne bi trebao izazvati dodatne negativne učinke u usporedbi s koristima za lokalnu zajednicu.</p> <p>Procjenjuje se da ukupan broj noćenja u komercijalnom smještaju, u postojećem stanju, ne bi trebao premašiti 98.000 u jednom mjesecu.</p> <p>S obzirom na velike mogućnosti razvoja uvjetovane atraktivnom prirodnom i kulturnom baštinom i ekstremnu depopulaciju, intenzivniji razvoj turizma koji bi u kratkom razdoblju znatno premašio sadašnje vrijednosti može se ocijeniti čak i izrazito poželjnim, posebno uz uklanjanje nedostataka komunalne i prometne infrastrukture.</p>	
<b>Procjena održivog prihvatnog kapaciteta – izvan sezone</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komunalna i prometna infrastruktura u sadašnjem stanju može podržati rast broja turista izvan sezone do razine zabilježene u vrhu sezone.</li> <li>• S povećanjem broja turista slaže se većina (75%) lokalnog stanovništva koji bi povećali promet i do 50%.</li> <li>• Lokalna uprava se u pred i post sezoni nada većem broju turista.</li> </ul>	

## 5. SMJERNICE I POTENCIJALI ZA RAZVOJ

### 5.1. Smjernice i potencijali za razvoj prema klasterima

Analiza 'uskih grla' ili ograničenja rasta turističkog prometa u SDŽ pokazala je da se ona odnose isključivo na promjenljive faktore prihvatnog kapaciteta, dok nepromjenljivi faktori daljnji rast i razvoj za sada ne ograničavaju. U ovom poglavlju se stoga daju okvirne ekspertne preporuke za uklanjanje prepoznatih ograničenja rasta turističkog prometa u SDŽ u vrhu turističke sezone u svakom klasteru. Pod pretpostavkom uklanjanja ili barem znatnijeg ublažavanja negativnih utjecaja 'uskih grla' na razvojne potencijale pojedinih klastera daje se i ekspertna ocjena mogućeg rasta turističkog prometa u vrhu turističke sezone u odnosu na sadašnje stanje u srednjoročnom razdoblju. Pri tome, rast turizma u pred i posezoni, kao i u ostalim mjesecima, može biti znatno veći. Konačno, procijenjene vrijednosti rasta turizma u sezoni stavljene su u odnos prema planiranim, ali još nerealiziranim ugostiteljsko-turističkim zonama, odnosno u njima planiranim komercijalnim smještajnim kapacitetima prema važećem prostornom planu SDŽ<sup>19</sup> i prostornom planu uređenja Grada Splita<sup>20</sup>. To se u prvom redu odnosi na ugostiteljsko-turističke zone na području obuhvata GUP-a Splita te na izdvojena građevinska područja izvan naselja i zone ugostiteljsko-turističke namjene u ostalim klasterima.

Ograničenja daljnjeg rasta turizma u sezoni se najvećim dijelom odnose na promet i prometnu infrastrukturu, na komunalnu infrastrukturu te na nedostatak radne snage, zbog čega je pozornost u nastavku uglavnom usmjerena na ta područja. Uz otklanjanje nedostataka vezanih na ta tri područja ističe se i potreba za integralnim upravljanjem kao preduvjetom istodobnog rješavanja osnovnih problema, ali i boljom percepcijom destinacije od strane turista. To uključuje i Integralno upravljanje kvalitetom (IQM) u turističkim destinacijama, koje posebnu pozornost posvećuje prometnoj dostupnosti turističkih atrakcija te turističkoj mobilnosti u urbanim naseljima. Naime, zadovoljstvo turista destinacijom ne proizlazi samo iz turističke ponude same destinacije, nego i iz niza drugih elemenata kao što su sigurnost, gostoljubivost lokalnog stanovništva, čistoća, uređenost okoliša, kvaliteta zraka, informacijsko-interpretativna opremljenost itd. Unapređenje kvalitete turističke destinacije je stoga temelj udovoljavanju suvremenim turističkim potrebama, osiguranju ravnoteže i održivosti turističkog razvitka destinacije te osiguranju dugoročne konkurentnosti destinacije na turističkom tržištu.

---

<sup>19</sup> PROSTORNI PLAN SPLITSKO-DALMATINSKE ŽUPANIJE (Sl. glasnik SDŽ 1/03, 8/04, 5/05, i 5/06, 13/07 i 9/13) - PROČIŠĆENI TEKST Odredbi za provođenje i grafičkog dijela plana, Javna ustanova Zavod za prostorno uređenje Splitsko-dalmatinske županije, Split, listopad 2013. godine, i Odluka o donošenju izmjena i dopuna Prostornog plana Splitsko-dalmatinske županije od 22. listopada 2013., [http://zzpu-sdz.hr/images/PDF/PPSDZ/TEKST/9\\_13.pdf](http://zzpu-sdz.hr/images/PDF/PPSDZ/TEKST/9_13.pdf)

<sup>20</sup> PROSTORNI PLAN UREĐENJA GRADA SPLITA, Knjiga 1 - (obrazloženje), Sl. glasnik Grada Splita 31/05, 13. prosinca 2005., <http://www.split.hr/Default.aspx?sec=940>.

### 5.1.1. GRAD SPLIT

- Preporuča se premještanje Autobusnog kolodvora na lokaciju Kopilica u skladu s aktualnim planovima, uz istodobno osiguranje stalne željezničke komunikacije kroz tunel na relaciji Luka – Kopilica (Željeznička stanica Split Predgrađe). Takvo rješenje osim što je vrlo učinkovito zbog neizloženosti gužvama je i atraktivno, jer Split zapravo dobiva 'metro'.
- Lokacija u Kopilici s obzirom na prostorne mogućnosti može se iskoristiti i za izgradnju parkirališta, odnosno garaže, čime bi se znatno ublažio problem parkiranja u središtu Splita i smanjio promet koji se odnosi na traženje slobodnih parkirnih mjesta. Preporuča se cjenovno stimuliranje parkiranja u Kopilici u odnosu na središnji dio grada (sustav 'park&ride'), čime bi se potaklo njeno jače korištenje, te odgovarajuća frekventnost željezničke veze Kopilica – Luka. U cilju smanjenja individualnog motornog cestovnog prometa u središtu Splita treba preispitati mogućnost uvođenja sustava 'park&ride' i na drugim lokacijama izvan središta grada na kojima uz prostorne mogućnosti postoje uvjeti i za kvalitetne i frekventne veze u javnom gradskom prijevozu.
- Izgradnja javnih garaža preporuča se i na prometno dostupnijim rubovima Dioklecijanove palače u cilju smanjenja prometnog pritiska i uklanjanja vozila s ulica u središtu grada. Iskustva pokazuju da se prometna potražnja u užem centru grada znatno smanjuje kad postoji dovoljan broj parkirališnih mjesta, jer se smanjuje broj nepotrebnih vožnji zbog traženja slobodnog parkirališnog mjesta.
- Valja razmisliti i o izmještanju trajektne veze Split - Supetar na od prije planiranu lokaciju u Stobreču, čime bi se značajno smanjio pritisak na Luku i skratio prijevozni put do Supetra. Naime, na trajektnu liniju Split – Supetar otpada više od polovice ukupnog prometa vozila na domaćim linijama, a prijevozna udaljenost od Stobreča do Supetra je i više od 20% kraća od veze iz gradske luke. No, ovo rješenje podrazumijeva prethodno rješavanje prometnog čvora na istoku Splita, odnosno izgradnju obilaznice Splita.
- Preporuča se stimulacija većeg korištenja javnog prijevoza kroz davanje prednosti gradskim autobusima, intenzivnije korištenje traka namijenjenih javnom prometu, uvođenje 'pametnih' semafora, veću frekvenciju autobusa te zamjenu starih autobusa novijim i, prema mogućnostima, ekološkim vozilima (npr. na prirodni plin). To uključuje i dodatno stimuliranje korištenja javnog prijevoza od strane turista kroz jednostavan način prodaje karata, ponudu dnevnih i višednevnih karata i mogućnost kombiniranog korištenja javnog prijevoza, željezničke veze Luka – Kopilica i posjeta muzejima i atrakcijama, osobito onim izvan središta grada (Salona, Akvarij u Vranjicu i sl.).
- Treba raditi i na boljem korištenju postojeće prometne ponude uz pomoć modernih tehnologija za upravljanje prometom, tzv. inteligentnih transportnih sustava (ITS).<sup>21</sup> Korištenje ITS-a potiče i Europska komisija kroz uspostavu Stručne skupine za ITS za urbana područja 2010. godine i razvoj smjernica za implementaciju triju ključnih aplikacija urbanih ITS-a (informacije o putovanjima, upravljanje prometom i cijene voznih karata). Ovi se sustavi temelje na visoko propusnoj komunikacijskoj mreži, uređajima za video nadzor, prometnim senzorima, izmjenjivim prometnim oglasnim pločama, uređajima za kontrolu prometnih svjetala u stvarnom vremenu i sl.
- Treba poraditi i na implementaciji rezultata projekta INTERMODAL<sup>22</sup> na kojem je jedan od partnera bio i Grad Split, a u okviru kojeg je planirana provedba zajedničkih aktivnosti

<sup>21</sup> Jedan od najpoznatijih takvih sustava je Cisco Intelligent Roadway Solutions namijenjen poboljšanju sigurnosti i smanjenju zagušenja cestovnog prometa u nekoliko američkih saveznih država. Nakon njegovog uvođenja je npr. u Utahu zabilježeno smanjenje nastajanja zastoja u prometu za 36%, nepotrebnog čekanja na prometne znakove za 15%, a poboljšanje brzine reakcije na prometne nezgode za 25%.

<sup>22</sup> Projekt je završen 2016.godine, a proveden je u okviru drugog IPA Adriatic programa prekogranične suradnje.

jadranskih država usmjerenih na utvrđivanje najboljih metoda za poticanje učinkovitosti lokalnih transportnih sustava. To uključuje uvođenje usluga kao što su 'call-a-bus' (veza vlakova integrirana s autobusima i brodovima), 'car sharing' (usluga dijeljenja automobila) i 'bike share' (sustav dijeljenja bicikala), zatim instalaciju multimedijских informativnih ploča, intermodalno povezivanje otoka itd.

- Pritisak na Dioklecijanovu palaču preporuča se smanjiti reguliranjem istodobnog boravka velikih kruzera te uređenjem atraktivnih sadržaja na drugim lokacijama u Splitu. To se u prvom redu odnosi na Žnjan kao prostor koji uz sportsko-rekreativne i zabavne sadržaje može ponuditi i nov atraktivan plažni prostor, te na šire područje Marjana. Kreiranje novih sadržaja odnosi se i na buduću lokaciju velikog parkirališta i autobusnog kolodvora u Kopilici te na prostor gradske luke, koji bi nakon izmještanja autobusnog kolodvora trebao biti manje izložen tranzitnom pješačkom pritisku.
- Gradska uprava Splita među prioritetne akcije treba uvrstiti rješavanje problema komunalne infrastrukture, u prvom redu kanalizacijske mreže, te osigurati alternativne izvore u opskrbi vodom i električnom energijom. Rješavanje problema otpada preporuča se iskoristiti za stvaranje imidža ekološkog grada kroz atraktivne i, u blizini svih ključnih prometnih i turističkih lokacija, prisutne objekte za odvojeno prikupljanje otpada.
- Pod pretpostavkom rješavanja ključnih infrastrukturnih problema, boljeg korištenja razvojnih potencijala Grada Splita te kvalitetnog upravljanja destinacijom, povećanje broja turista u Splitu u vrhu turističke sezone moglo bi, temeljeći se na ekspertnoj procjeni, iznositi i do 30% u odnosu na sadašnje stanje. Izgradnjom planiranih ugostiteljsko-turističkih zona ukupan bi se kapacitet u hotelskim i sličnim oblicima smještaja povećao gotovo 2,5 puta,<sup>23</sup> a što je i poželjno s obzirom na činjenicu da se na smještaj u domaćinstvima danas odnosi više od 80% ukupno raspoloživih smještajnih sadržaja i da je on u samo godinu dana (od 2016. do 2017. godine) povećan čak 34%. S obzirom na dosadašnji veliki i brzi rast turizma na području grada Splita, proizlazi da bi prihvatni kapacitet Grada Splita i nakon rješavanja ključnih infrastrukturnih problema mogao brzo biti premašen.

---

<sup>23</sup> Prema prostornom planu uređenja Grada Splita planirano je ukupno šest ugostiteljsko turističkih zona (pet T1 i jedna T3 zona) na području obuhvata GUP-a Splita, s ukupno 8.200 postelja, od čega se većina (94%) odnosi na hotele u T1 zonama.

### 5.1.2. Splitska rivijera

- Kao i na području grada Splita, promet predstavlja glavni ograničavajući faktor razvoja i na Splitskoj rivijeri. Najkritičniji dio je komunikacija Split – Trogir, uključujući i pristup središtu Trogira i otoku Čiovu, koja zbog ekstremno velikih gužvi bitno smanjuje zadovoljstvo posjetitelja. Ovaj bi problem trebao biti riješen dovršenjem mosta za Čiovo s pristupnim cestama te dovršenjem brze ceste Trogir-Split-Omiš.
- Problem parkiranja najizraženiji je u Trogiru, što bi kao i u Splitu trebalo rješavati izgradnjom javnih garaža. Izgradnju javnih garaža treba pratiti uklanjanje vozila s ulica u središtu grada, čime bi se smanjio prometni pritisak i podigla kvaliteta života lokalnog stanovništva i turista. Stoga bi ovaj koncept bilo uputno primijeniti i na Omiš, koji zbog trenutno manjeg pritiska prometa u mirovanju velikim dijelom za to koristi najuže gradsko središte.
- Iako je problem preizgrađenosti i neprimjerene gradnje nemoguće riješiti, daljnji rast broja stambenih objekata i njihovo širenje dogradnjom trebalo bi destimulirati mjerama koje bi poduzele pojedine JLS, u prvom redu grad Trogir i općina Okrug, JLS s najvećim brojem vikendica. Valjalo bi razmisliti i o poticajima za dizanje kvalitete smještajne ponude u kućanstvima, što uključuje vanjski izgled objekata i okolnog prostora. JLS na Splitskoj rivijeri bi se trebale aktivno uključiti u unapređenje okoliša i kroz uređenje obalnih šetnica, pješačkih zona, pločnika, hortikulture itd.
- Rješavanje problema komunalne infrastrukture je prioritetni zadatak većine JLS Splitske rivijere, gdje se kao i u slučaju Splita ističe nužnost osiguranja alternativnih izvora u opskrbi vodom i električnom energijom te dizanje razine pročišćavanja otpadnih voda. Bitno je ukloniti neuređena odlagališta smeća te iskoristiti skoro rješavanje problema otpada postavljanjem atraktivnih i u blizini svih ključnih prometnih i turističkih lokacija prisutnih spremnika za odvojeno prikupljanje otpada.
- Novu turističku izgradnju primarno bi trebalo usmjeriti na turistički slabije opterećen otok Šoltu te na rubne dijelove Rivijere na zapadu i istoku (općina Marina i istočni dio područja grada Omiša). Treba stimulirati i širenje turizma dijelom na područje Kaštela i Solina, gdje bi izgradnja turističkih sadržaja podignula kvalitetu okoliša. Na potezu Podstrana - Omiš te osobito na području Trogira i otoka Čiova ne preporuča se nova turistička izgradnja jer je to područje već znatno turistički opterećeno.
- Uz pretpostavku realizacije planiranih prometnih zahvata i izmještanje nepotrebnih sadržaja iz užih urbanih zona, ekspertno se procjenjuje da bi Splitska rivijera mogla povećati broj turista za oko 20%, ali pretežito na trenutno turistički manje opterećenom otoku Šolti i rubnim dijelovima Rivijere na zapadu i istoku, a nema prepreka širenja turizma i dijelom na područje Kaštela i Solina. Izgradnjom planiranih zona ukupan bi se broj postelja povećao za čak 235%, što se uglavnom odnosi na osnovne smještajne kapacitete, odnosno turistička naselja i hotele.<sup>24</sup> Kao i u Splitu, i ovdje se takav razvoj može ocijeniti poželjnim jer hoteli i slični objekti te kampovi danas čine samo 13% ukupno raspoloživih postelja u komercijalnim smještajnim objektima, dok se daleko najveći dio odnosi na smještaj u kućanstvima čiji broj, usprkos i sada znatnom udjelu, i dalje raste (12% od 2016. do 2107. godine).

<sup>24</sup> Prostornim planom SDŽ predviđena su 22 izdvojena građevinska područja ugostiteljsko-turističke namjene izvan naselja s ukupno 15.620 novih postelja, od čega je više od polovice (57%) u T2 zonama (turistička naselja). Od ukupnog broja planiranih zona, samo je njih sedam, s 2.780 postelja (18% ukupno planiranog kapaciteta) izvan zaštićenog obalnog pojasa.

### 5.1.3. Makarska rivijera

- Jedan od ključnih problema Makarske rivijere je promet u mirovanju, osobito u zapadnom dijelu Rivijere na području grada Makarske i općina Baška Voda, Brela i Tučepi. Slično situaciji u Splitu, Trogiru i Omišu, i ovdje se preporuča izgradnja velikih parkirališta na rubovima naselja, a eventualno i javnih garaža bliže središtima glavnih naselja. Izgradnju garaža treba pratiti uklanjanje vozila s ulica u središtu glavnih naselja, čime bi se manjio prometni pritisak i podigla kvaliteta života lokalnog stanovništva i turista. Lokacije garaža i parkirališta trebaju voditi računa o dostupnosti s Jadranske magistrale kako bi se smanjio pritisak na neadekvatne lokalne prometnice u uvjetima nemogućnosti njihovog proširivanja.
- Među komunalnim problemima ističe se odlaganje otpada, koje bi trebalo riješiti izgradnjom centra za gospodarenje otpadom za cijelu Županiju, te nezadovoljavajuća vodoopskrba uzrokovana pretjeranom stambenom izgradnjom. Stoga bi se JLS Makarske rivijere trebale hitno pobrinuti za izgradnju vodosprema zadovoljavajućeg kapaciteta te postavljanjem atraktivnih i u blizini svih ključnih prometnih i turističkih lokacija prisutnim objektima za odvojeno prikupljanje otpada u cilju unapređenja ekološkog imidža Rivijere.
- Za ublažavanje problema prevelike koncentracije turista i dnevnih izletnika u užem priobalnom području i nedostatka plažnih kapaciteta preporuča se stvaranje novih atraktivnih sadržaja podalje od obale, posebice sportskih terena, adrenalinskih parkova i raznolikih zabavnih sadržaja.
- Intenzivniju novu turističku izgradnju valja primarno usmjeriti na najmanje opterećena područja općina Podgora i Gradac na južnom dijelu Rivijere, a znatno manje na područje grada Makarske i općina Brela i Tučepi. U općini Baška Voda, koja je zbog velikog opterećenja turistima, vikendašima i izletnicima već premašila prihvatni kapacitet, ne preporuča se nova turistička izgradnja.
- Imajući u vidu razmjerno jednostavnu mogućnost rješavanja navedenih problema kroz izgradnju nekoliko većih parkirališta i garaža i unapređenje vodoopskrbe, na Makarskoj rivijeri moguće je održivo povećanje turizma za oko 20% u odnosu na sadašnje stanje. Rast bi se u najvećoj mjeri trebao odnositi na općine Podgora i Gradac, manje na grad Makarsku i općine Brela i Tučepi, dok je u općini Baška Voda prihvatni kapacitet već dosegnut. Izgradnjom planiranih turističkih zona ukupan bi se broj postelja u tim vrstama smještaja povećao 165%,<sup>25</sup> što bi predstavljalo pozitivnu promjenu s obzirom na činjenicu da se na smještaj u domaćinstvima danas odnosi oko 73% ukupnog broja postelja, a njihov je broj 2017. u odnosu na 2016. godinu povećan za 8%.

<sup>25</sup> Prostornim planom SDŽ predviđeno je 13 izdvojenih građevinskih područja ugostiteljsko-turističke namjene izvan naselja, s ukupno 13.600 novih postelja, od čega je 32% u hotelima (T1), 8% u turističkim naseljima (T2), 42% u mješovitim T1/T2 zonama, a 17% u kampovima (T3).



#### 5.1.4. Otok Brač

- Kao i na ostalim srednjodalmatinskim otocima na Braču je prisutan problem nedostatka radne snage uzrokovan otočnim položajem i nepovoljnom dobno-spolnom strukturom stanovništva, što se preporuča rješavati aktivnom populacijskom politikom na razini JLS. Određeni oblici te politike već su prisutni diljem Hrvatske kroz olakšanje doseljavanja, ponudu atraktivnih radnih mjesta, razne oblike pomoći obiteljima s malom djecom, beneficirane transportne troškove i sl.
- Na unapređenje nezadovoljavajuće kvalitete niskonaponske elektroprijenosne mreže, a djelomično i vodoopskrbne mreže, trebalo bi usmjeriti glavninu napora JLS. Tu se prije svega misli na privlačenje sredstava iz EU fondova za unapređenje komunalne infrastrukture te na intenzivnije korištenje obnovljivih oblika energije, osobito energije sunca.
- Dizanju kvalitete turizma pomogla bi i poboljšanja vezana uz promet, pri čemu se prije svega misli na poboljšanje javnog prijevoza (povoljniji vozni redovi i kvalitetnija vozila) te na uređenje većih parkirališnih prostora na rubovima naselja uz istodobno širenje pješačkih zona i uklanjanje vozila u mirovanju s javnih prometnica.
- Povećanje broja smještajnih kapaciteta moguće je na svim dijelovima otoka, a osobito na razmjerno slabo opterećenoj sjevernoj obali te u unutrašnjosti, gdje bi stimuliranje izgradnje vila namijenjenih turistima pridonijelo zadržavanju stanovništva.
- Uz rješavanje navedenih ograničenja, ekspertno se procjenjuje da bi otok Brač mogao u vrhu turističke sezone povećati broj turista i za 50% u odnosu na sadašnje stanje, a da se time ne bi ugrozila održivost takvog razvoja, odnosno da broj turista ne bi premašio prihvatni kapacitet otoka u tako promijenjenim uvjetima. Naime, Prostorni plan SDŽ predviđa trostruko više smještajnih kapaciteta u osnovnim smještajnim sadržajima od trenutno raspoloživog broja,<sup>26</sup> tako da bi se izgradnjom planiranih zona ukupan broj postelja u tim vrstama smještaja povećao za čak 397%. U privatnom smještaju danas je oko 76% ukupnog broja postelja, a njihov je broj 2017. u odnosu na 2016. godinu povećan za 14%.

<sup>26</sup> Prostornim planom SDŽ na otoku Braču predviđeno je 30 izdvojenih građevinskih područja ugostiteljsko-turističke namjene izvan naselja, s ukupno 18.200 novih postelja, od čega je 17% u hotelima (T1), a 78% u turističkim naseljima (T2).

### 5.1.5. Otok Hvar

- Problem nedostatka radne snage odnosno nepovoljna dobno-spolna struktura stanovništva su na otoku Hvaru zbog veće udaljenosti od kopna još izraženiji nego na Braču, što se kao i u drugim sličnim sredinama preporuča rješavati aktivnom populacijskom politikom. Određeni oblici te politike već su prisutni diljem Hrvatske kroz olakšanje doseljavanja, ponudu atraktivnih radnih mjesta, razne oblike pomoći obiteljima s malom djecom, beneficirane transportne troškove i sl.
- Najistaknutiji komunalni problem na otoku Hvaru je nedovršenost kanalizacijskog sustava, zbog čega se u prioritetne akcije svrstava spajanje znatno većeg broja kućanstava na kanalizacijsku mrežu i uređenje prethodnog tretmana kod glavnih podvodnih ispusta. Kao i na drugim otocima pri tome treba maksimalno koristiti sredstava iz EU fondova, a ona se mogu koristiti i za implementaciju korištenja obnovljivih oblika energije.
- Prioriteti vezani uz promet su i završetak proširenja i unapređenja glavne otočne prometnice D-116 između Jelse i Sućurja, kako bi se olakšao najkraći pristup otoku Hvaru trajektnom vezom Drvenik – Sućuraj, a nužno je i hitno rješavanje problema parkiranja u gradu Hvaru. Preporuča se uređenje većih parkirališnih prostora i na rubovima drugih turistički najvažnijih naselja, u prvom redu Starog Grada i Jelse, uz istodobno širenje pješačkih zona i uklanjanje vozila u mirovanju s javnih prometnica. Dizanju kvalitete turizma pomoglo bi i poboljšanje kvalitete javnog prijevoza kroz povoljnije vozne redove.
- Poseban problem otoka Hvara je prenapučenost Županijske luke Hvar tijekom ljetne sezone uslijed prevelikog nautičkog pritiska i neodgovarajuće operativne obale izložene jugu. Kao moguće rješenje nameće se korištenje luke Vira, koju bi trebalo primjereno povezati s gradom Hvarom vezama javnog prometa odnosno turističkim 'vlakićima'.
- Usprkos manjim plažnim kapacitetima nego na Braču, na otoku Hvaru postoje značajne rezerve budućeg razvoja kupališnog turizma zahvaljujući dugoj obalnoj crti s mnoštvom prirodnih kamenih ploča pogodnih za kupanje. Takvim plažama treba osigurati odgovarajući pristup i urediti ih u skladu s tematiziranjem kako je to predviđeno postojećim studijama. Stoga je i ovdje moguće povećanje broja smještajnih kapaciteta na svim dijelovima otoka, osim donekle u samom gradu Hvaru kao najatraktivnijoj destinaciji koji je zbog blizine Paklenih otoka izložen i snažnom nautičkom pritisku.
- Uz rješavanje navedenih problema, ekspertno se procjenjuje da su mogućnosti povećanja broja turista na otoku Hvaru zbog nešto skromnijih plažnih kapaciteta manje nego na otoku Braču, odnosno da iznose oko 30% u odnosu na sadašnje stanje. Procjena nešto manjih mogućnosti rasta od Brača uvjetovana je i većim nautičkim pritiskom te ograničenim mogućnostima daljnjeg povećanja broja turista u gradu Hvaru kao najvažnijoj destinaciji. No, Prostorni plan SDŽ predviđa skoro trostruko više postelja u osnovnim smještajnim kapacitetima od trenutno raspoloživog broja, što znači da bi se izgradnjom planiranih zona ukupan broj postelja u njima povećao za čak 391%.<sup>27</sup> U privatnom smještaju danas je oko 61% ukupnog broja postelja, a njihov je broj 2017. u odnosu na 2016. godinu povećan za 5%.

<sup>27</sup> Prostornim planom SDŽ na Hvaru se predviđa 27 izdvojenih građevinskih područja ugostiteljsko-turističke namjene izvan naselja s 22.810 novih postelja, od čega je 13% u hotelima (T1), a 71% u turističkim naseljima (T2).

### 5.1.6. Otok Vis

- Glavni problem otoka Visa je nedostatak kvalitetne radne snage uvjetovan vrlo nepovoljnom dobno-spolnom strukturom stanovništva, koja je zbog velike udaljenosti od kopna i nepovoljnih veza od svih većih srednjodalmatinskih otoka najviše izražena upravo na Visu. Stoga bi gradovi Vis i Komiža trebali hitno pokrenuti aktivnu populacijsku politiku i zbog alarmantnosti situacije zatražiti određenu pomoć od Županije i države. Osim osiguranja stambenog prostora, garancije radnih mjesta i posebnih beneficija za obitelji s malom djecom nužne su i znatnije potpore kod pokrivanja transportnih troškova uslijed veće udaljenosti od Splita i nedostatka osnovnih sadržaja na otoku uvjetovanih njegovom udaljenošću i slabijom naseljenošću.
- Drugi veliki problem otoka Visa je izrazito loše stanje komunalne infrastrukture uslijed dugogodišnjeg izostanka ulaganja, koje se već osjeća kroz povremene redukcije opskrbe strujom i vodom kod većih opterećenja. Kao prioritetni zahvati ističu se unapređenje visokonaponske mreže (povećanje kapaciteta i stavljanje vodova pod zemlju), izgradnja spoja vodovodne mreže preko Hvara na vodoopskrbni sustav iz rijeke Cetine te spajanje znatno većeg broja kućanstava na kanalizacijsku mrežu. Kao i na drugim otocima treba težiti maksimalno mogućem privlačenju sredstava za ove potrebe iz EU fondova.
- Za prometni sustav ključni značaj ima poboljšanje prometnih veza s kopnom i dizanje kvalitete lokalnog javnog prijevoza. To uključuje češće brodske veze s kopnom, obnovu javnih brodskih veza s otokom Hvarom te uvođenje dodatnih lokalnih autobusnih linija uz one koje se odnose samo na dolazak i odlazak s trajekta za Split. Preporuča se i izgradnja marine na ranije planiranoj lokaciji u uvali Parja kako bi se smanjio pritisak i izbjegla onečišćenja mora u zatvorenoj luci Vis.
- Iako otok Vis po obujmu turizma prilično zaostaje za otocima Bračom i Hvarom, znatnija povećanja neće biti moguća bez prethodnog rješavanja osnovnih problema, u prvom redu komunalne infrastrukture, a valja voditi računa i o nedostatku plažnog prostora uvjetovanog konfiguracijom terena i rasporedom prometnica. Stoga se preporuča intenzivnije turističko korištenje unutrašnjosti otoka, gdje bi stimuliranje izgradnje vila namijenjenih turistima pridonijelo i zadržavanju stanovništva brojnih malih naselja trenutno izloženih snažnoj depopulaciji.
- Zbog trenutno vrlo malog turističkog prometa u odnosu na otoke Brač i Hvar, ekspertno se procjenjuje da bi pod pretpostavkom rješavanja dijela navedenih problema, turistički rast u vrhu sezone mogao iznositi i do 30% u srednjoročnom razdoblju. Na veći porast, kao i na otoku Hvaru, nije realno računati zbog skromnijih plažnih kapaciteta i velikog nautičkog pritiska. Naime, Prostorni plan SDŽ predviđa više nego četverostruko povećanje trenutno raspoloživog broja postelja u osnovnim smještajnim kapacitetima pa bi se izgradnjom planiranih zona ukupan broj postelja u njima povećao za čak 527%.<sup>28</sup> U privatnom smještaju danas je oko 86% ukupnog broja postelja, a njihov je broj 2017. u odnosu na 2016. godinu povećan za 8%.

<sup>28</sup> Prostornim planom SDŽ na otoku Visu predviđena je izgradnja šest izdvojenih građevinskih područja ugostiteljsko-turističke namjene izvan naselja, s ukupno 2.650 novih postelja, od čega je 25% u hotelima (T1), a 76% u turističkim naseljima (T2).

### 5.1.7. Dalmatinska zagora

- Prostor Dalmatinske zagore je trenutno turistički skoro posve nerazvijen, tako da se osnovne preporuke primarno odnose na poboljšanje kvalitete turističke ponude i unapređenje kvalitete pratećih sadržaja i atrakcijske osnove. To se osobito odnosi na dva glavna gradska središta Sinj (s pozitivnim primjerom Muzeja Sinjske Alke) i Imotski (jača turistička valorizacija Imotskih jezera), ali i na prostore uz Cetinu s gradovima Triljem i Vrlikom, planinske prostore Dinare, Kamešnice i Mosora, brojne značajne krajobrazne itd.
- Kao uzor se mogu koristiti pozitivna iskustva razvoja turizma u unutrašnjosti Istarske županije, među kojima se ističu dizanje kvalitete okoliša i baštine kroz intenzivnu interpretaciju, korištenje autohtonih materijala i tradicije u izgradnji smještajnih kapaciteta (posebice luksuznih vila), te snažan razvoj vinskog turizma.
- Paralelno s turističkim razvojem valja unapređivati i trenutno zapuštenu komunalnu infrastrukturu, u prvom redu sustav odvodnje. Tu se u prvom redu misli na vrlo nisku priključenost na kanalizacijsku mrežu, te na postupanje s otpadom, naročito zbrinjavanje otpada sa stočnih farmi.
- Iako je prometna povezanost razmjerno dobra zbog prolaska autoceste 'Dalmatine' kroz središnji dio Zagore i postojanje dviju dobrih veza s morem (za Split i Bašku Vodu kroz tunel Biokovo), treba poboljšati stanje županijskih i lokalnih cesta pa i nekih državnih cesta, koje u mnogim dijelovima Zagore zahtijevaju temeljitu obnovu. Eventualni jači rast turizma podrazumijeva i širenje trenutno ograničenih parkirnih mjesta u najvažnijim gradovima Sinju i Imotskom.
- Uzme li se u obzir da se u Zagori, na području znatno većem od unutrašnjosti Istarske županije, ostvaruje četverostruko manje turističkog prometa, ni utrostručenje prometa, pod pretpostavkom rješavanja ključnih infrastrukturnih problema, u srednjoročnom razdoblju ne bi ugrozilo prihvatni kapacitet.<sup>29</sup> No, i ovakva razmišljanja su razmjerno konzervativna u odnosu na Prostorni plan SDŽ, koji u području Zagore predviđa skoro dvadeseterostruko povećanje broja postelja u osnovnim smještajnim kapacitetima. Da su potrebe za značajnim povećanjem smještajnih sadržaja urgentne potvrđuje i podatak da je u privatnom smještaju, na koji se odnosi 77% ukupnih smještajnih kapaciteta na području Dalmatinske zagore, broj postelja u samo godinu dana (od 2016. do 2017. godine) povećan za čak 61%.

<sup>29</sup> Prostornim planom SDŽ predviđeno je 41 izdvojeno građevinsko područje (izvan naselja) ugostiteljsko-turističke namjene, s ukupno 14.240 novih postelja, od čega je 13% u hotelima (T1), 51% u turističkim naseljima (T2), 29% u mješovitim T1/T2 zonama i 7% u kampovima (T3).

## 5.2. Smjernice za praćenje održivosti turizma na razini županije/klastera/destinacije

Jedna od ključnih preporuka vezana uz daljnji razvoj turizma u Županiji je sustavno mjerenje i praćenje održivosti turizma na razini Županije, klastera i pojedinačnih destinacija.<sup>30</sup> Mjerenje i praćenje održivosti turizma pruža turističkoj politici na svim razinama upravljanja informacije i alate neophodne za donošenje odluka, strateško planiranje i upravljanje turističkim razvojem, a tako i za upravljanje rizicima, određivanje prioriteta aktivnosti te mjerenje rezultata turističke aktivnosti. Sustavno mjerenje i praćenje svih triju dimenzija održivosti turizma (okolišne društvene i ekonomske) omogućava veće sudjelovanje svih dionika i cijele društvene zajednice u razvoju turizma, te tako osigurava veću podršku odabranom smjeru razvoja turizma, čime se istodobno unapređuje kvaliteta života lokalnog stanovništva i zadovoljstvo posjetitelja. Praćenje održivosti turizma pruža i jasnije smjernice za daljnja ulaganja u turistički razvoj, a turističkim destinacijama pruža mogućnost kontinuiranog praćenja učinaka razvoja turizma i unaprjeđivanja vlastitog destinacijskog menadžmenta i konkurentne pozicije.

Jedan od alata razvijenih za praćenje održivosti turizma je sustav ETIS (European Tourism Indicators System for sustainable destination management)<sup>31</sup> kojeg je razvila Europska komisija. Sustav ETIS nudi mnogobrojne indikatore za praćenje održivog rasta turizma unutar sve tri dimenzije održivosti te predstavlja upravljački, odnosno informacijski alat, ali i sustav za nadzor. Europska komisija je izradila i priručnik za postupno uvođenje sustava ETIS pokazatelja na razini destinacije, u kojem je ponuđeno i opisano 27 osnovnih i 40 izbornih pokazatelja.

Temeljeći se na sustavu ETIS pokazatelja, 2016. godine osnovan je Hrvatski opservatorij održivog razvoja turizma ili, kraće, CROSTO (CROatian Sustainable Tourism Observatory). CROSTO je osnovao Institut za turizam, u suradnji s Ministarstvom turizma RH te predstavnicima Hrvatske agencije za okoliš i prirodu, Hrvatske turističke zajednice i Državnog zavoda za statistiku. CROSTO trenutno predstavlja jedan od dvadesetak takvih opservatorija u svijetu koji djeluju kao članovi međunarodne mreže INSTO<sup>32</sup> (International Network of Sustainable Tourism Observatories), pod okriljem Svjetske turističke organizacije (UNWTO). Uslijed najveće koncentracije turističke aktivnosti, misija hrvatskog opservatorija je praćenje održivog razvoja turizma na području NUTS 2 regije Jadranske Hrvatske.

Održivi razvoj turizma prati se u okviru opservatorija CROSTO putem 14 odabranih osnovnih pokazatelja grupiranih u četiri skupine prikazanih u tablici 5.1., od čega se 13 pokazatelja odnosi na skupine osnovnih pokazatelja ETIS-a, a jedan na pokazatelje UNWTO-a. Prvo mjerenje na razini Jadranske Hrvatske, ali i pojedinih županija, provedeno je 2017. godine na temelju podataka raspoloživih za 2016. godinu, a u postupku je novi proces mjerenja temeljen na podacima za 2017. godinu.

Misija opservatorija CROSTO je i širenje mreže opservatorija održivog razvoja turizma u Hrvatskoj te uspostavljanje procesa mjerenja i praćenja održivosti na regionalnoj odnosno klasterskoj razini, ali i na razini pojedinačnih destinacija. Ministarstvo turizma i Institut za turizam u tom kontekstu potiču jedinice lokalne samouprave i sustav turističkih zajednica na području SDŽ na mjerenje osnovnih pokazatelja, ali i na eventualno proširenje skupa pokazatelja novim pokazateljima, u ovisnosti o vrsti turističkog proizvoda destinacije (primjerice, kakvoća mora na plažama, broj vikendica i sl.).

<sup>30</sup> Mjerenje i praćenje održivosti turizma izravno pridonosi i ostvarenju vizije hrvatskog turizma postavljene u Akcijskom planu razvoja zelenog turizma, prema kojoj se, slijedom Strategije razvoja turizma Hrvatske do 2020., u Hrvatskoj „primjenjuje najbolja svjetska praksa zaštite okoliša i održivog upravljanja turizmom“.

<sup>31</sup> [http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators\\_en](http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators_en)

<sup>32</sup> <http://insto.unwto.org/about/>

**Tablica 5.1. CROSTO pokazatelji održivog razvoja turizma**

Društveni pokazatelji	Udio stalnog stanovništva destinacije koje je zadovoljno turizmom
	Broj turističkih noćenja (komercijalnih i nekomercijalnih) na stotinu stalnih stanovnika
	Udio turista koji su zadovoljni svojim cjelokupnim iskustvom u destinaciji
	Postotak ponovljenih/stalnih turista u destinaciji
Ekonomski pokazatelji	Broj turističkih noćenja u komercijalnom smještaju
	Prosječna dnevna potrošnja turista u eurima
	Izravna zaposlenost u turizmu kao udio ukupne zaposlenosti u destinaciji
	Postotna godišnja bruto popunjenost smještajnih kapaciteta
Okolišni pokazatelji	Potrošnja energije turista u odnosu na potrošnju energije stalnog stanovništva
	Potrošnja vode turista u odnosu na potrošnju vode stalnog stanovništva
	Postotak otpadnih voda destinacije tretiranih do najmanje sekundarne razine prije ispuštanja
	Proizvodnja komunalnog otpada turista u odnosu na proizvodnju komunalnog otpada stalnog stanovništva
Prostorni pokazatelj	Udio turističkih poduzeća koja koriste sustave dobrovoljnog certificiranja/označavanja ekološkog poslovanja
	Postotak destinacijskog područja izvan stalnih naselja na kojem su izgrađeni objekti ugostiteljsko-turističke namjene

## 6. ZAKLJUČAK

Turizam predstavlja jednu od najvažnijih gospodarskih aktivnosti Splitsko-dalmatinske županije, što je prvenstveno uvjetovano izrazito kvalitetnom i diversificiranom turističkom resursnom osnovom, ugodnom sredozemnom klimom te turističkom tradicijom. Unutar resursne osnove osobito se ističu dugačka i razvedena obala s mnoštvom otoka, brojne atraktivne prirodne plaže te bogata kulturno-povijesna baština s nekoliko vrhunskih lokaliteta zaštićenih kao Svjetska baština UNESCO-a. Rast broja turista, međutim, ima osim pozitivnih i pojavu nekih negativnih učinaka, pa je održiv rast i razvoj turizma sve više u fokusu javnosti. Sve češće se postavlja pitanje koliko iznosi maksimalni broj turista u vršnoj sezoni na određenom području koji ne umanjuje atraktivnost turističkog proizvoda i pozitivne učinke turističkih aktivnosti time što negativno utječe na prirodni i kulturni okoliš ili značajnije narušava kvalitetu života lokalnog stanovništva.

Niz raznih elemenata određuje turistički održivi prihvatni kapacitet nekog prostora. Neki od tih elemenata su uglavnom nepromjenjivi, kao što su prostorni resursi, duljina obale ili klima, a drugi su promjenjivi, primjerice, komunalna i prometna infrastruktura, radna snaga i slično. U ovom projektu koncept održivog rasta, odnosno održivog prihvatnog kapaciteta, obuhvaća prepoznavanje 'uskih grla' (promet, struja, voda, otpadne vode, otpad, veličina plažnog prostora, društveni aspekti itd.) koja onemogućuju daljnji rast turističkog prometa na određenom području u određenom vremenu, uvažavajući sadašnje stanje turističkog proizvoda, postojeće tehnologije i upravljanje. Naime, nužno je utvrditi mogu li komunalna i prometna infrastruktura te lokalno stanovništvo podržati daljnji rast turizma, a ukoliko ne mogu, je li moguće određenim aktivnostima unapređenja ponude otkloniti ta 'uska grla', posebno u oblasti komunalne i prometne infrastrukture. Naravno, samo u slučaju da nepromjenjivi resursi omogućuju daljnji rast i razvoj turizma. Pritom je ključno utvrditi mogući rast turističkog prometa u vrhu glavne turističke sezone, odnosno u mjesecima srpnju i kolovozu, kada je pritisak na prostor najveći.

S obzirom na složenost prostora Splitsko-dalmatinske županije i njenu rascjepkanost na 16 gradova i 39 općina, procjena održivog prihvatnog kapaciteta rađena je na razini sedam zona/klastera: grad Split, Splitska rivijera, Makarska rivijera, otoci Brač, Hvar i Vis te Dalmatinska zagora. Procjena prihvatnog kapaciteta temeljena je na podacima prikupljenim iz postojećih i dostupnih izvora, neposredno ili posebnim obradama, na provedenim primarnim istraživanjima (istraživanje stavova lokalnog stanovništva i lokalne samouprave) te na dubinskim intervjuima i promatranju/snimanju područja Županije iz zraka.

Rezultati istraživanja ukazuju na to da prostor Splitsko-dalmatinske županije *per se*, kao nepromjenjivi element za definiranje prihvatnog kapaciteta, omogućuje znatno veći turistički promet nego što je to danas. Za usporedbu se mogu uzeti sjevernojadranski otoci: otok Krk, površinom sličan otoku Braču, koji ima gotovo tri puta više noćenja u komercijalnom smještaju nego otok Brač, otok Vis ima više od sedam puta manje noćenja nego površinom sličan otok Rab itd.

Ograničavajući čimbenik daljnjeg rasta turističke aktivnosti u Županiji su promjenjivi elementi prihvatnog kapaciteta, prije svega komunalna i prometna infrastruktura, koja nije odgovarajuće pratila ni razvojne potrebe domaćeg stanovništva, a turistička potražnja je te probleme samo još dodatno potencirala.

- Potpuno neprihvatljivo zbrinjavanje otpada na području cijele Županije jedno je od glavnih 'uskih grla' jer se neodgovarajućim zbrinjavanjem otpada zagađuju zrak, tlo i podzemne vode, a time i more. Iako zbrinjavanje otpada predstavlja ograničenje koje ni lokalno stanovništvo ni turisti, odnosno njihov najveći broj, neposredno ne osjećaju, razmjere tog zagađenja teško je sagledati. Svi se eksperti slažu da je ono znatno i da više nije održivo. U tom smislu ne samo da ne bi trebalo povećavati broj turista na području Županije nego bi taj broj trebalo smanjivati dok se problem zbrinjavanja otpada odgovarajuće ne riješi.

- Elektro-energetski sustav je na rubu izdržljivosti na pojedinim područjima pa je, primjerice, opterećenje dalekovoda u Splitu gotovo preko termičke granice prijenosa. Uz to, sustav u cijeloj Županiji nije spreman za prihvatanje električne energije iz obnovljivih izvora, a taj se resurs gotovo uopće i ne koristi.
- Problem vodoopskrbe prisutan je u cijeloj Županiji. Ne samo da se četiri najveća grada na obali opskrbljuju vodom iz samo jednog izvora, rijeke Jadro, što izrazito ugrožava urednu opskrbu pitkom vodom, nego su gubici vode u sustavu na pojedinim mjestima veći od 50% (Splitska rivijera), a negdje je opskrba pitkom vodom na rubu dostatnosti u sezoni i postojeći vodoopskrbni kapaciteti nalaze se na granici potpune iskorištenosti (Makarska rivijera, Vis).
- Na području cijele Županije odvodnja nije odgovarajuće riješena zbog nedovršenosti kanalizacijske infrastrukture, mnoga kućanstva, posebno na otocima i u Dalmatinskoj zagori te neki gospodarski objekti koriste septičke jame, a podvodni ispusti uglavnom nemaju prethodni tretman.
- Poseban problem je prometna infrastruktura, odnosno propusna moć prometnica i ogroman manjak parkirališta, zbog čega su česte gužve u prometu, što negativno utječe na zadovoljstvo turista, a još više stanovnika Županije. Iako su neki kapitalni prometni objekti pokrenuti, još nisu gotovi, primjerice brza cesta Trogir-Split-Omiš kao ni most za Čiovo. Rješavanje prometnih problema podrazumijeva i uređenje šetnica, uređenje raznih atraktivnih ugostiteljskih, zabavnih i rekreativnih sadržaja odmaknutih od neposredne obalne zone, po uzoru na slične preopterećene kupališne destinacije u Europi kao što su to Rimini u Italiji ili Benidorm i Torremolinos u Španjolskoj, zatim unapređenje javnog prijevoza te izgradnju parkirališta.

Slijedom navedenog, zaključak je istraživanja da se broj turista u srpnju i kolovozu na području Splitsko-dalmatinske županije ne bi trebao povećavati (osim donekle u Dalmatinskoj zagori), ukoliko se žele izbjeći potencijalno realna incidentna stanja prije svega kao posljedica neprimjerne/neprikladne komunalne i prometne infrastrukture. Značajan broj analiziranih elemenata prihvatnog kapaciteta predstavlja ograničavajući faktor u svim klasterima, neki se odnose samo na obalne ili pak otočne klasterne, a prisutne su i velike razlike između pojedinih obalnih i otočnih klastera te unutar njih. Tako je npr. prometna infrastruktura znatno veći problem u obalnim klasterima, dok je problem nedostatka radne snage znatno naglašeniji na otocima. Ali, ni indeks iritacije lokalnog stanovništva prema turistima nije zanemariv, budući da se on u pojedinim klasterima približava graničnim vrijednostima tolerancije, posebice kada je riječ o stanovništvu koje nema izravnih koristi od turizma. Prepoznata 'uska grla' razvoj turizma u pred i post sezoni (lipanj i rujan) za sada ne ograničavaju, a naročito ne u ostalim mjesecima godine.

Procjenjuje se, na temelju analize postojećeg stanja i ograničenja/'uskih grla' da je gornja granica održivosti postojećeg sustava u Županiji oko 6 milijuna noćenja u komercijalnim smještajnim kapacitetima u jednom mjesecu, što bi se moglo doseći već ove godine. Treba napomenuti da je iskorištenost komercijalnog smještaja u Županiji oko 66% u kolovozu (2017.), što znači da i postojeći smještajni kapaciteti omogućuju takav rast. Prema klasterima, najveći održivi broj turista, točnije komercijalnih noćenja u postojećem stanju u jednom mjesecu je sljedeći:

Klaster	Procjena prihvatnog kapaciteta (broj noćenja u jednom mjesecu)
Grad Split	670.000
Splitska rivijera	1.950.000
Makarska rivijera	2.000.000
Otok Brač	590.000
Otok Hvar	560.000
Otok Vis	93.000
Dalmatinska zagora	98.000
Splitsko-dalmatinska županija ukupno	5.961.000



Ako se procijenjenih 6 milijuna turističkih noćenja ravnomjerno rasporedi na dane u mjesecu (što najčešće nije slučaj, ali koristi za aproksimacije), najveći održivi broj turista u komercijalnim smještajnim kapacitetima danas u Županiji, u jednom danu, iznosi oko 200.000. Međutim, treba uzeti u obzir da to nisu svi turisti/posjetitelji koji u tom jednom danu borave na području Splitsko-dalmatinske županije i utječu na stvaranje 'uskih grla'. Njima treba pridodati osobe koje borave u nekomercijalnim smještajnim kapacitetima (prije svega, u kućama i stanovima za odmor) te jednodnevne posjetitelje koji u Županiju dolaze osobnim vozilom, autobusom, brodom i sl. O veličini te potražnje ne postoje evidencije niti pouzdane procjene, a njihov broj na pojedinim područjima (primjerice Makarska rivijera, Splitska rivijera, Split, Hvar i dr.) može biti i je znatan.

Međutim, uz pretpostavku rješavanja uskih grla u prometu i komunalnoj infrastrukturi potencijali za daljnji rast i razvoj turizma u sezoni postoje u svim klasterima. Stoga svrha ovog projekta nije zaustavljanje turističkog razvoja na području Županije, nego jasno ukazivanje na to da postoje ograničenja tog razvoja koja bi, ako se ne riješe u doglednom razdoblju, mogla rezultirati uskoro problemima u sezoni. Ti bi problemi mogli imati neželjene posljedice na iduće dolaske, kvalitetu turističkog proizvoda, a time i na turističku potrošnju i prihode od turizma.

Splitsko-dalmatinska županija se opredijelila za daljnji rast turizma na svom području, i to ne samo izvan turističke sezone nego i u sezoni, na što ukazuju planirane turističko-ugostiteljske zone u Prostornom planu Županije i Prostornom planu uređenja Grada Splita<sup>33</sup>, a za sada nema naznaka ni da bi se ograničio daljnji rast privatnog smještaja. Budući da bi već ove godine broj turista u vrhu turističke sezone trebao dosegnuti gornju granicu održivosti na većini područja SDŽ, a za njihov prihvat komunalna i prometna infrastruktura su na granici održivosti, hitno je potrebno započeti s rješavanjem uočenih problema, a neke započete projekte u tom smislu treba što prije dovršiti.

Turistički djelatnici Županije učinili su što su mogli u unapređenju turističkog proizvoda Županije, a to pokazuju i brojke o dolascima i noćenjima turista te turističkoj potrošnji. Stoga bez znatnijeg uključivanja lokalne samouprave u rješavanje komunalnih i prometnih problema te rješavanja problema radne snage na otocima daljnji rast broja turista mogao bi značiti urušavanje turističkog sustava na pojedinim mjestima, što bi imalo dugoročne posljedice na gospodarstvo Županije, a time i na zadovoljstvo njezinih građana.

---

<sup>33</sup> Prostornim planom Splitsko-dalmatinske županije i Prostornim planom uređenja Grada Splita predviđeno je ukupno 145 ugostiteljsko-turističkih zona s ukupno 95.320 postelja, od čega je većina (52%) u turističkim naseljima (T2 zone), 24% u hotelima (T1 zone), 16% u mješovitim T1/T2 zonama, a oko 8% u kampovima (T3 i T2/T3 zone). To je gotovo dvostruko više od danas raspoloživog kapaciteta u tim vrstama smještaja (povećanje od 278%). Dodatno, oko 80% smještajnih kapaciteta Županije čini smještaj u kućanstvima (tzv. privatni smještaj).

## POPIS PRILOGA U POSEBNOM DOKUMENTU

- PRILOG 1. Podaci o stanovništvu Splitsko-dalmatinske županije prema klasterima
- PRILOG 2. Podaci o smještajnim kapacitetima i turističkom prometu u Splitsko-dalmatinskoj županiji u 2017. godini prema klasterima
- PRILOG 3. Analiza prostora Splitsko-dalmatinske županije (GIS) prema klasterima (s kartama)
- PRILOG 4. Analiza sadržaja novinskih web portala o opterećenosti prostora Splitsko-dalmatinske županije zbog porasta broja turista
- PRILOG 5. Analiza komunalne i prometne infrastrukture u Splitsko-dalmatinskoj županiji prema klasterima
- PRILOG 6. Istraživanje stavova i potrošnje turista u Splitsko-dalmatinskoj županiji prema klasterima (TOMAS Ljeto 2017.)
- PRILOG 7. Istraživanje stavova lokalnog stanovništva prema razvoju turizma u Splitsko-dalmatinskoj županiji u 2017. godini prema klasterima
- PRILOG 8. Istraživanje stavova javnog sektora u Splitsko-dalmatinskoj županiji o turističkom razvoju i načinu njegova unapređenja prema klasterima
- PRILOG 9. Izbor fotografija snimljenih iz zraka