

Utjecaj Pelješkog mosta na turizam

Golubić, Leon

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Tourism and Hospitality Management / Sveučilište u Rijeci, Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:191:513695>

Rights / Prava: [Attribution 4.0 International](#)/[Imenovanje 4.0 međunarodna](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-06**



Repository / Repozitorij:

[Repository of Faculty of Tourism and Hospitality Management - Repository of students works of the Faculty of Tourism and Hospitality Management](#)



SVEUČILIŠTE U RIJECI
Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu
Preddiplomski sveučilišni studij

LEON GOLUBIĆ

UTJECAJ PELJEŠKOG MOSTA NA TURIZAM

THE INFLUENCE OF PELJEŠAC BRIDGE ON TOURISM

Završni rad

Zabok, 2023.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu
Preddiplomski sveučilišni studij
Poslovna ekonomija u turizmu i ugostiteljstvu
Studijski smjer: Menadžment u turizmu

UTJECAJ PELJEŠKOG MOSTA NA TURIZAM
THE INFLUENCE OF PELJEŠAC BRIDGE ON TOURISM

Završni rad

Kolegij: **Promet u turizmu**

Student: **Leon Golubić**

Mentor: prof. dr. sc. **Edna Mrnjavac**

Matični broj: **ps24522**

Zabok, travanj 2023.



IZJAVA O AUTORSTVU RADA I O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG RADA

Leon

(ime i prezime studenta)

Golubić

(matični broj studenta)

Utjecaj Pelješkog mosta na turizam

(naslov rada)

Izjavljujem da sam ovaj rad samostalno izradila/o, te da su svi dijelovi rada, nalazi ili ideje koje su u radu citirane ili se temelje na drugim izvorima, bilo da su u pitanju knjige, znanstveni ili stručni članci, Internet stranice, zakoni i sl. u radu jasno označeni kao takvi, te navedeni u popisu literature.

Izjavljujem da kao student–autor završnog rada, dozvoljavam Fakultetu za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Fakulteta za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu Sveučilišta u Rijeci.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa završnim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Fakulteta za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu Sveučilišta u Rijeci, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog mog završnog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>.

U Opatiji, _____

Potpis studenta

Sažetak

Republika Hrvatska vrlo je ovisna o turizmu. U tome nije izuzetak ni poluotok Pelješac. Velik broj stanovnika poluotoka Pelješca ovisan je o turizmu. Poradi toga, turizmu na poluotoku Pelješcu danas se posvećuje sve veća pažnja. Turizam na poluotoku Pelješcu pod velikim je utjecajem prometne povezanosti. U ovom završnom radu prikazana je važnost Pelješkog mosta za turizam na poluotoku Pelješcu, ali i na području cijele Dubrovačko-neretvanske županije. Rezultati su pokazali da izgradnja Pelješkog mosta nije doprinijela rastu turističke potražnje (osim na razini domaćih gostiju). Međutim, u budućnosti se očekuje da će Pelješki most pozitivno utjecati na turizam na poluotoku Pelješcu. Da bi takav turizam, odnosno rast turističke potražnje za poluotokom Pelješcom bio održiv, važno je obnoviti infrastrukturu te prilagoditi poluotok rastućoj turističko potražnji.

Ključne riječi: Cestovna infrastruktura, Pelješki most, turizam, poluotok Pelješac

SADRŽAJ

Uvod	1
1. Uloga mostova, kao elemenata cestovne infrastrukture u turizmu	2
1.1 Uloga cestovne infrastrukture u turizmu	2
1.2 Uloga mostova za cjelinu cestovne infrastrukture.....	6
1.3 Uloga mostova u turizmu određenog područja	7
1.4 Mostovi kao turistička atrakcija	8
2. Značajke Pelješkog mosta	10
2.1 Povijest izgradnje Pelješkog mosta	11
2.2. Značajke Pelješkog mosta	12
2.3 Uloga u ostaloj cestovnoj infrastrukturi.....	14
3. Pelješki most i turizam	18
3.1 Gravitacijsko područje turističke ponude poluotoka Pelješac koje ovisi o Pelješkom mostu 18	
3.2 Turistički promet u 2022. godini	21
3.3 Pelješki most kao turistička atrakcija	27
3.4 Utjecaji na razvoj turizma u budućnosti.....	28
Zaključak.....	32
Reference	33
Popis tablica	36
Popis slika	36
Popis grafikona.....	36

Uvod

Bitan dio bruto domaćeg proizvoda (BDP) Republike Hrvatske čini turizam. Turizam je najvažnija gospodarska grana na poluotoku Pelješcu. Velik broj lokalnog stanovništva primarno ili sekundarno se bavi turizmom što znači da turizam utječe na platežnu moć brojnih stanovnika poluotoka Pelješca.

Kao i za druge turističke destinacije, i za poluotok Pelješac, iznimno je važna prometna povezanost, a što se, prije svega, odnosi na cestovnu prometnu povezanost. Naime, dostupnost određene turističke destinacije uvelike utječe na odluku turista da posjete tu destinaciji. U kontekstu poluotoka Pelješca može se reći da je turizam pod utjecajem prometne povezanosti te se može govoriti o razvoju turizma na poluotoku Pelješcu prije i nakon izgradnje Pelješkog mosta.

Predmet kojim se ovaj završni rad bavi jest utjecaj izgradnje Pelješkog mosta na razvoj turizma na poluotoku Pelješcu, ali i u cijeloj Dubrovačko-neretvanskoj županiji. Cilj rada je prikazati način na koji izgradnja Pelješkog mosta može doprinijeti rastu turističke potražnje za poluotokom Pelješcom. Svrha rada je ukazati na prometnu infrastrukturu kao bitan faktor koji utječe na privlačnost turističke destinacije.

Kako bi se postigao postavljeni cilj, proučena je stručna literatura koja se bavi predmetnom tematikom te uključuje stručne članke, publikacije, statističke izvještaje i internetske stranice. U pisanju završnog rada korištene su sljedeće znanstvene metode: metode analize i sinteze te komparativna metoda. Rad započinje uvodom. Poglavlje nakon uvoda prikazuje ulogu mostova kao cestovne infrastrukture u turizmu. Slijedi poglavlje u kojem su obrađene značajke Pelješkog mosta. Utjecaj Pelješkog mosta na turizam prikazan je u trećem poglavlju. Rad završava zaključkom.

1. Uloga mostova, kao elemenata cestovne infrastrukture u turizmu

Ovo poglavlje obrađuje ulogu cestovne infrastrukture u turizmu. Govori se i o mostovima kao cestovnoj infrastrukturi te utjecaju mostova na turizam. Poglavlje prikazuje i mostove kao turističku atrakciju.

1.1 Uloga cestovne infrastrukture u turizmu

Mostovi su važna komponenta cestovne infrastrukture, koja pruža siguran prelazak preko prirodnih ili umjetnih zapreka. Od samih početaka ljudi su imali potrebu za izgradnjom mostova. Koristili su se redovima drvenih trupaca, dasaka ili blokova kamena kako bi prešli preko prirodnih zapreka, poput, dijelova potoka i rijeka.

Danas mostovi imaju višenamjensku svrhu. Osim što osiguravaju siguran prelazak ljudi s jedne obale na drugu i skraćuju putovanja do željenog odredišta, u cestovnoj infrastrukturi grade se i „zeleni mostovi“ kako bi životinje sigurno prešle preko prometnica. Zbog svog impresivnog izgleda mostovi su postali dio turističkih atrakcija.

U turističkoj industriji mostovi su bitan element cestovne infrastrukture, koji olakšava pristup inače izoliranim odredištima te skraćuje vrijeme putovanja. Putnicima donose brojne prednosti, uključujući povećanu sigurnost i praktičnost. Putnici više ne moraju strahovati od prelaska opasnog terena ili plovnih putova kada posjećuju udaljena mjesta. Umjesto toga, mogu se osloniti na čvrste mostove projektirane za lak prolaz. Također, mostovi olakšavaju velikim grupama ljudi brz i praktičan pristup turističkim atrakcijama.

Turizam se može smatrati jednim od važnijih sektora gospodarstva mnogih država, a jedan od njegovih glavnih doprinosa je značajan utjecaj na bruto domaći proizvod (BDP). Na turizam utječu brojni faktori, a jedan od značajnijih je prometna infrastruktura što se posebice odnosi na cestovnu prometnu infrastrukturu.

Pojam cestovna infrastruktura obuhvaća sve građevinske objekte koji sudjeluju u prometu, uključujući početne i završne točke, povezivanje između njih te objekte unutar gradova i naselja koji omogućuju cestovni promet.

Prema Zakonu o cestama¹, javnu cestu čine:

- fizičke strukture ceste, kao što su različite građevine (npr. donji slojevi ceste, kolnik, mostovi, vijadukti, podvožnjaci, nadvožnjaci, propusti, tuneli, galerije, potporni i obložni zidovi, nasipi, pothodnici i nathodnici).
- sustavi odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda prikupljenih na cestama.
- zemljišni pojas koji se proteže uz cestu i osigurava nesmetano održavanje ceste u skladu s projektom.
- građevine smještene na cestovnom zemljištu koje služe održavanju ceste, pružanju usluga vozačima i putnicima te naplati cestarine.
- objekti namijenjeni prometu bicikala i kretanju pješaka koji se nalaze uz cestu.
- stalni mjerni uređaji i instrumenti za nadzor vozila.
- objekti koji su namijenjeni prometu bicikala i pješaćenju, a smješteni su na cestovnom zemljištu.
- pouzdani mjerni objekti i uređaji za nadzor vozila.
- povezivanja na javnu cestu koja su izgrađena na cestovnom zemljištu.
- sustavi prometnih znakova, uređaja za nadzor i osiguranje sigurnog vođenja prometa te oprema za ceste.

Razvijenost cestovnog prometa u nekoj državi ili na određenom području se odražava kroz ukupnu količinu i gustoću cestovne infrastrukture, uzimajući u obzir strukturu propusne moći te ostale parametre kojima se mjeri kvaliteta prometnica, poput, razine prisutnosti ITS-a (inteligentni transportni sustavi).

Prometna infrastruktura koja je dobro razvijena smatra se iznimno bitnim faktorom za održivi i uravnoteženi razvoj svake države. Ona povećava konkurentnost i smanjuje izoliranost u prometu. Prometni pravci infrastrukture postaju temelj prostorne i funkcionalne integracije.² ITS omogućava bolje iskorištenje propusne moći ceste, veću propusnost prometa te informira sudionike u prometu o izvanrednim događajima na cesti.

Najvažnije značajke cestovne infrastrukture su³:

¹ *Zakon o cestama*. 2023. Narodne novine, br. 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19, 144/21, 114/22, 114/22, 04/23. <https://www.zakon.hr/z/244/Zakon-o-cestama> (pristupljeno 20. 4. 2023.)

² Blašković Zavada, Jasmina. 2019. *Osnove prometne infrastrukture*. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti.

³ Mrnjavac, Edna. 2006. *Promet u turizmu*. Opatija: Fakultet za turistički i hotelski menadžment.

- Ulaganje značajnih financijskih sredstava
- Dugi vijek trajanja
- Točno određivanje kapaciteta
- Planiranje rezervnih kapaciteta
- pristupačnost
- Utjecaj na potrebu za infrastrukturom drugih vrsta prometa
- Jednokratna naknada za korištenje ceste obično nije dovoljna za pokrivanje stvarnih troškova izgradnje i održavanja
- Gradnja traje godinama i način gradnje ovisi o vrsti objekta infrastrukture.

Dobro razvijena cestovna prometna infrastruktura omogućava: Poboljšanja uključuju povećane brzine, udobniju vožnju, veću propusnost, poboljšanu sigurnost putovanja te razne objekte prilagođene vozaču i putnicima. Turistička putovanja oslanjaju se na cestovna vozila kao ključni element u povezivanju turističkih destinacija služeći kao nositelj povezivanja emitivnog i receptivnog tržišta, stoga imaju glavnu ulogu u osiguravanju opskrbe turističke destinacije.⁴ Stoga se može reći da nijedan turistički resurs ne može biti učinkovit bez dobre prometne povezanosti i razvijene prometne infrastrukture.

Dio cestovne infrastrukture predstavljaju prateći uslužni objekti koji su posebno značajni tijekom turističke sezone. Uvelike doprinose kvaliteti i sigurnosti cestovnih prometnica. Postavljeni su prema utvrđenim kriterijima. Svaki od njih planski je postavljen na određenoj udaljenosti. Ponude pratećih objekata na području turističkih destinacija trebalo bi prilagoditi zahtjevima turističke potražnje.

Uloga pratećih uslužnih objekata u turizmu uključuje (Mrnjavac 2006, 106):

- ponudu pojedinih turističkih usluga karakterističnih za destinaciju (ugostiteljske usluge, suveniri i slično)
- promociju turističke ponude
- informiranje posjetitelja o servisnim službama čije usluge mogu trebati za vrijeme boravka u destinaciji.

TOMAS 2019, istraživanje koje se odnosi na stavove i potrošnju turista u Hrvatskoj, je prvi put obuhvatilo cijelo područje Hrvatske. Provedeno je u razdoblju od svibnja 2019. do ožujka 2020. Metoda koja je primarno korištena u istraživanju bila je kvantitativna, pri čemu su osobni podaci prikupljeni putem strukturiranog upitnika i osobnih intervjua s

⁴ Ibid., 106.

turistima. Sudjelovalo je 13.582 ispitanika koji su boravili u hotelima, motelima, kampovima i u obiteljskim smještajima u 143 mjesta diljem Hrvatske. Istraživanjem su bili obuhvaćeni domaći gosti i gosti s 24 ključna emitivna tržišta.⁵

Tablica 1. Vrsta prijevoznog sredstva s kojim su turisti došli u destinaciju

PRIJEVOZNO SREDSTVO	UKUPNO	JADRANSKA HRVATSKA	KONTINETALNA HRVATSKA
Automobil	60,0	60,9	45,2
Automobil s kamp- kućicom	4,8	5,0	0,5
Kamper	6,6	6,8	2,9
Autobus	6,4	6,2	8,9
Motocikl	1,0	0,8	3,1
Bicikl	0,1	0,1	0,2
Zrakoplov	20,0	19,0	37,4
Brod ili trajekt	0,7	0,7	0,0
Jahta ili jedrilica	0,3	0,3	0,1
Nešto drugo	0,2	0,1	1,7
UKUPNO	100,0	100,0	100,0

Izvor: Institut za turizam. 2020. *Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj: TOMAS Hrvatska 2019*. Zagreb: Institut za turizam. 9.

<https://www.iztg.hr/files/file/RADOVI/KNJIGE/TOMAS-Hrvatska-2019.pdf> (pristupljeno 20. 1. 2023.)

Na temelju provedenog istraživanja može se zaključiti da automobilski prijevoz prevladava te je on dominantan način dolaska turista u Hrvatsku. Stoga je vrlo važno omogućiti domaćim i stranim turistima dobru prometnu povezanost i infrastrukturu koju država treba osigurati. „Financiranje cestovne infrastrukture u domeni je države i predstavlja jedan od najznačajnijih instrumenata realizacije ciljeva razvojne politike cestovnoga prometa“.⁶

Autocesta A1 je najdulja hrvatska autocesta koja povezuje sjever i jug Hrvatske i ima velik značaj za gospodarstvo, a pogotovo za turizam. Izgradnjom ove autoceste turistima iz drugih dijelova Hrvatske i inozemstva uvelike je olakšano putovanje u udaljenije otoke duž Jadrana i gradove uz more, poput, Splita. Bolja pristupačnost utjecala je na povećanje

⁵ Institut za turizam. 2020. *Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj: TOMAS Hrvatska 2019*. Zagreb: Institut za turizam, 9. <https://www.iztg.hr/files/file/RADOVI/KNJIGE/TOMAS-Hrvatska-2019.pdf> (pristupljeno 20. 1. 2023.)

⁶ Mrnjavac, op. cit. 114.

turističkog prometa u Dalmaciji i na udaljenim otocima. Autocesta A1 je jedan od najvećih cestovnih infrastrukturnih pothvata u Hrvatskoj, koji će bez sumnje ostaviti pozitivan utjecaj na turistički promet u budućnosti.

1.2 Uloga mostova u cjelini cestovne infrastrukture

Mostovi čine važan dio cestovne infrastrukture, omogućujući pristup inače izoliranim područjima te pojednostavljaju učinkovit prijevoz robe i ljudi na takva odredišta. Općenito, mostovi su konstrukcije (uključujući mostove, vijadukte, nadvožnjake i podvožnjake) koje omogućuju siguran prijelaz prometnica preko prirodnih ili umjetnih prepreka. U užem smislu, mostovi su građevine koje omogućuju prijelaz prometnica preko vodenih prepreka poput potoka, rijeka, kanala, jezera i morskih zaljeva.⁷

Cestovni mostovi pripadaju mostovima po svrsi ili po prometu na njima, a prema važnosti ceste na kojoj se nalaze, dijele se na tri kategorije⁸:

1. Mostovi na autocestama
2. Mostovi na magistralnim i regionalnim cestama
3. Mostovi na lokalnim cestama.

Površinu cestovnog mosta sačinjavaju dijelovi⁹:

- Kolnik: dio cestovnog mosta koji omogućuje prolaz vozilima i uključuje prometne trake, zaustavne trake i biciklističke staze.
- Pješačke staze ili službene staze: dijelovi mosta smješteni između rubnjaka i unutrašnje ograde, namijenjeni pješacima ili službenoj uporabi.
- Razdjelni trak: dio koji se nalazi između različitih dijelova kolnika i služi za odvajanje prometa u različite smjerove.

Svaki tip mosta pažljivo je projektiran i prilagođen tako da može podnijeti različite vrste prometnih opterećenja na cestama. Materijali korišteni u njihovoj konstrukciji moraju biti otporni na ekstremne vremenske uvjete, a također bi trebali moći podnijeti različite nosivosti ovisno o njihovoj namjeni. Prema Katedri za betonsko konstruiranje mostova

⁷ Blašković Zavada, op. cit. 26.

⁸ Katedra za betonsko konstruiranje i mostove. 2008. *Mostovi*. Split: Graditeljsko-arhitektonski fakultet. 133. <http://gradst.unist.hr/Portals/9/docs/katedre/Betonske%20konstrukcije/SSG%20Mostovi/Skripta%20Mostovi.pdf> (pristupljeno 29. 3. 2023.)

⁹ Ibid.

(2008) trajnost mosta i potreba za održavanjem imaju značajan utjecaj na njegovu prometnu vrijednost. Ako mostovi zahtijevaju česte popravke, čak i one manje dolazi do usporavanja prometa i na taj način se smanjuje njegova vrijednost.¹⁰ Mostovi imaju ključnu ulogu u današnjoj cestovnoj infrastrukturi. Njihova svrha je prenijeti prometno opterećenje autoceste preko svih prirodnih ili umjetnih prepreka i omogućiti učinkovitu komunikaciju između dva odredišta, omogućujući prijevoz robe i ljudi s jedne lokacije na drugu. Mostovi su dizajnirani da omoguće siguran i učinkovit način prelaženja prepreka i moraju moći podnijeti težinu vozila koja se kreću po njima. Njihova prednost je to što omogućuju prelazak velike udaljenosti preko zapreka i na taj način skraćuju vrijeme putovanja. Također, omogućuju prelazak preko mora, rijeka i ostalih vodenih površina bez potrebe za korištenjem trajekata i brodova.

1.3 Uloga mostova u turizmu određenog područja

Posljednjih su godina ekonomisti prepoznali tri ključna elementa koje mostovi čine i koje pokreću gospodarsku aktivnost na određenom području. Mostovi su kritična komponenta nacionalne infrastrukture jer omogućuju brzu i ekonomičnu dostavu sirovina i gotovih proizvoda poduzećima, skladištima, dobavljačima, distributerima, trgovinama i krajnjim potrošačima što posljedično utječe na kvalitetu života i boravka (turista) u određenoj destinaciji. Mostovi, također, olakšavaju putovanja turista, njihov dolazak ili odlazak iz turističke destinacije ili njihovo napuštanje određene turističke destinacije tijekom boravka u njoj. Budući da suvremeni turisti nastoje što brže i jednostavnije doći u turističku destinaciju, ova činjenica može bitno utjecati na njihovu odluku o odabiru turističke destinacije koju će posjetiti.

To znači da su udaljene destinacije, koje nisu povezane mostom, već se do njih može doći samo brodom, turistima su manje privlačne. Osim što su im manje privlačne poradi potrebnog vremena dolaska do destinacije i činjenice da su manje mobilni za vrijeme odmora, one su im manje privlačne i iz ekonomskih razloga. Naime, putovanje do destinacije brodom je skuplje u odnosu na dolazak u destinaciju preko mosta. Ekonomski aspekti očituju

¹⁰ Ibid.

se i u cijeni turističkih proizvoda i usluga. Nepovezanost destinacije mostom povećava cijenu proizvoda i usluga u destinaciji.

Povezanost mostom utječe i na privlačnost destinacije radnoj snazi s kopna. Destinacije koje nisu povezane mostom manje su privlačne i radnoj snazi. Ova činjenica se može odraziti i na turizam u smislu kvalitete proizvoda i usluga namijenjenih turistima. Nedovoljan broj radne snage i njihova nekvalificiranost mogu se negativno odraziti na proizvode i usluge u turizmu.

Sve to upućuje na zaključak da mostovi imaju značajnu ulogu u turizmu određenog područja. Oni mogu bitno pridonijeti privlačnosti određene destinacije u kontekstu turista i radne snage koja radi u turizmu.

1.4 Mostovi kao turistička atrakcija

Od samih početaka mostovi su bili konstrukcije koje su služile za prijenos ljudi, robe i arhitektonskog rješenja atraktivnosti dva odredišta preko prirodnih zapreka. Kako bi zadržali svoju trajnost, izgradnja mosta zahtijevala je najbolje arhitekta i graditelje. Mnogi od njih veličanstvenog su oblika i izgleda te služe kao dokaz visokih graditeljskih umijeća kroz povijest čovječanstva.

Mostovi, poput, Tower Bridge-a u Londonu, Golden Gate Bridge-a u San Franciscu i Harbour Bridge-a u Sydneyju zbog svojeg impresivnog dizajna i izgleda postali su reprezentativni simboli svojih gradova. Na to kako će izgledati most utječe niz faktora poput: lokacije, vrste opterećenja ili sile koju most mora nositi, gustoće prometa, klimatskih uvjeta, raspona mosta, financijskog budžeta, projektanta mosta itd.

Mostovi kao turističke atrakcije privlačni su turistima, prije svega, zbog svojeg zapanjujućeg izgleda i povijesti kroz koju su prošli. Postoji mnogo različitih vrsta i oblika spektakularnih mostova diljem svijeta. Svaki je privlačan na svoj način, ovisno o ukusu promatrača i okoline na kojoj se nalazi. Jedan od najboljih primjera mosta kao turističke atrakcije je Karlov most u Pragu koji je, prema TripAdvisor-u, druga po atraktivnosti turistička atrakcija koju treba posjetiti u Pragu.¹¹ Premošćuje rijeku Vltavu, a poseban je po tome što se na njemu nalazi 30 baroknih skulptura i na svakom kraju mosta stoji po jedan

¹¹ Tripadvisor. 2023. *Prague, Czech Republic Hotel Deals*. https://www.tripadvisor.com/SmartDeals-g274707-Prague_Bohemia-Hotel-Deals.html (pristupljeno 12. 3. 2023.)

toranj. Most ima bogatu povijest i legendu o izgradnji. Povezuje stari grad s novim gradom, impresivnog je srednjovjekovnog izgleda s prelijepim pogledom na okolinu i kao takav privlači milijune turista svake godine.¹² Da bi turisti razgledali i upoznali Karlov most, osim što hodaju po njemu, organiziraju se turističke ture brodovima koje prolaze ispod mosta kako bi turisti iskusili poseban doživljaj. Za razliku od Karlovog mosta, most Golden Gate Bridge u San Francisku je dostupan i otvoren za prijevozna sredstva, što turistima omogućuje poseban doživljaj vožnje po njemu. Predstavlja simbol San Francisca. Najfotografiraniji je most na svijetu i potvrđuje da su mostovi jedne od najkompleksnijih građevina na svijetu. Većina inženjera ga svrstava u sedam svjetskih čuda inženjerstva. U prosjeku most Golden Gate Bridge godišnje posjeti oko 10 milijuna turista.¹³

Postoji još mnogo mostova koji zbog svog atraktivnog i moćnog izgleda privlače turiste. Također, mogu simbolizirati: prijelaz, promjenu, putovanje, točku susreta, jedinstvo i dr. i po tome se mostovi ističu i razlikuju od drugih turističkih atrakcija. Neki još od poznatih mostova koji se ističu kao turističke atrakcije su: „Ponte Vecchio“ u Firenci, Bruklinski Most u New Yorku, Széchenyijev lančani most u Budimpešti, Stari Most u Mostaru, most Rialto u Veneciji, Most Khaju u Isfahanu i još mnogi drugi.

Mostovi mogu biti zanemarene turističke atrakcije, ali, isto tako, mogu privući mnoge turiste koji žele istražiti kulturnu i arhitektonsku baštinu. Pelješki most bi mogao postati jedna od novih turističkih atrakcija u Hrvatskoj i privući mnoge turiste u ovaj dio zemlje.

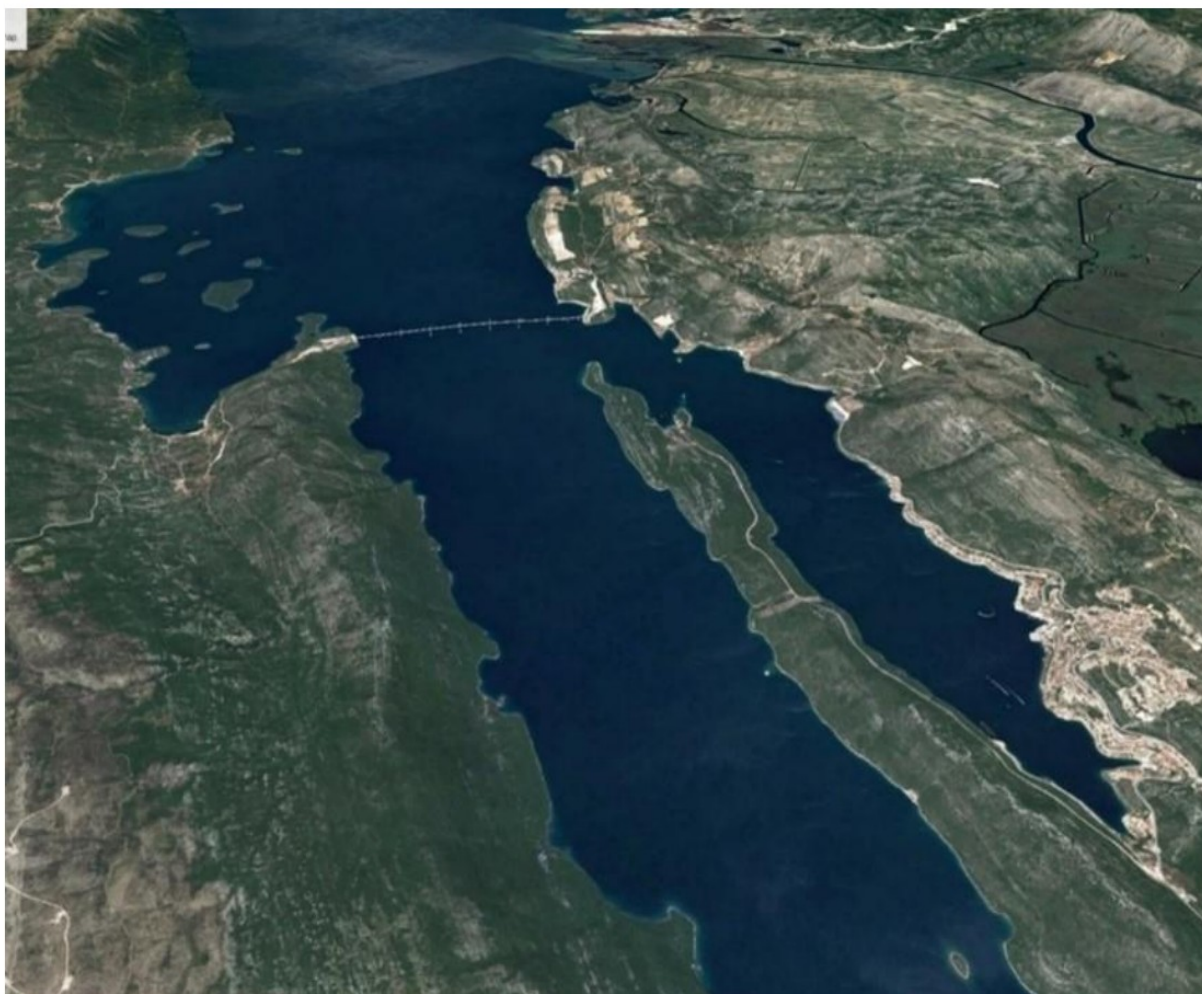
¹² Povijest. *Postavljen kamen temeljac Karlovog mosta*. <https://povijest.hr/nadanasnjidan/postavljen-kamen-temeljac-karlovog-mosta-1357/> (pristupljeno 15. 3. 2023.)

¹³ Golden Gate Bridge. *Visiting the Bridge*. <https://www.goldengate.org/> (pristupljeno 3. 3. 2023.)

2. Značajke Pelješkog mosta

Poglavlje prikazuje povijest izgradnje Pelješkog mosta. Govori i o značajkama Pelješkog mosta i ulozi u ostaloj cestovnoj infrastrukturi.

Pelješki most je najveći infrastrukturni projekt u Hrvatskoj financiran iz fondova Europske unije. Čini prvu od četiri faze projekta „Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom“.¹⁴



Slika 1. Pelješki most – skica područja

Izvor: Nađ, Branko. 2021. *Kako je nastajao Pelješki most?* <https://www.universitas-portal.hr/kako-je-nastajao-peljeski-most/> (pristupljeno 11. 6. 2023.)

¹⁴ Hrvatske ceste. *Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom.* <https://hrvatske-cestes.hr/hr/most-peljesac> (pristupljeno 11. 3. 2023.)

Most se nalazi u Dubrovačko-neretvanskoj županiji, povezuje Komarnu koja se nalazi na kopnenom dijelu Hrvatske te Brijestu koja se nalazi na poluotoku Pelješcu. Premošćuje Malostonski zaljev koji se nalazi na završetku Neretvanskog kanala u kojeg utječe rijeka Neretva. Poslije Dravskog mosta, Pelješki most svojom dužinom od 2404 metara je drugi najduži most u Hrvatskoj.¹⁵

Glavni cilj projekta bio je strateški povezati državni teritorij Republike Hrvatske izgradnjom Pelješkog mosta te ostalim pristupnim cestama i stonskom obilaznicom kako bi se povezala Južna Dalmacija te se olakšao pristup poluotoku Pelješcu i ostalim okolnim mjestima.

2.1 Povijest izgradnje Pelješkog mosta

Izgradnja Pelješkog mosta je projekt koji je dodan 2000. godine u prostorni plan Dubrovačko-neretvanske županije te ima poprilično dug period i povijest izgradnje. Njegovu izgradnju u Saboru prvi put se službeno spominje 1998. godine u sklopu saborske rasprave o prijedlogu Zakona o otocima. Govori kako će most doprinijeti razvoju Pelješca te da će Hrvatska biti spojena s južnom Dalmacijom i neće ovisiti o granici s Bosnom i Hercegovinom. Godine 1999. novoizabrani Dubrovačko-neretvanski župan Ivan Šprlje podržava ideju o izgradnji mosta.¹⁶

2004. godine Katedra za mostove građevinskog fakulteta u Zagrebu bila je zadužena za izrađivanje ideje vezane uz izgled. Prema njihovom planu cijena mosta je trebala iznositi između 256 milijuna i 458,1 milijuna eura. Katedra za mostove je 2005. godine Hrvatskim cestama predstavila varijante izgleda mosta te su pokrenuti radovi za izgradnju mosta. Hrvatske ceste su 2007. godine ustupile radove. Međutim, došlo je do usporavanja radova. Zbog nedostatka novca 2010. godine dolazi do potpunog prekida radova te je realizirano samo tri posto radova.¹⁷

¹⁵ Radić, Jure, Zlatko Šavor, Gordana Hrelja i Nijaz Mujkanović. 2009. Most Pelješac. *Građevinar* 61(9): 801-814.

¹⁶ Žalec, Krešimir. 2022. *Kronologija izgradnje: Most je prvi put spomenut 1994. godine, u povijest je ušao - Luka Bebić.* <https://www.jutarnji.hr/vijesti/peljeski-most/kronologija-izgradnje-most-je-prvi-put-spomenut-1994-godine-u-povijest-je-usao-luka-bebic-15226789> (pristupljeno 17. 3. 2023.)

¹⁷ Ibid.

Nakon pristupanja Hrvatske Europskoj uniji 1. srpnja 2013. godine, otvorila se prilika za sufinanciranje izgradnje mosta. Studija izvodljivosti je potvrdila da bi Pelješki most bio najbolje rješenje te je 2015. godine iz Europske unije odobreno 330 milijuna eura koji su trebali pokriti većinske troškove izgradnje.¹⁸

Most je 20. 9. 2017. dobio građevinsku dozvolu, a 25. 4. 2018. godine došlo je do raspisivanja javnog natječaja na kojem je pobijedila kineska tvrtka China Road and Bridge Corporation. To je prvi put da je kineska tvrtka pobijedila na natječaju za projekt koji financira Europska unija. China Road and Bridge Corporation je tvrtka koja je konstruirala mnogo mostova, a jedan od njih je najdulji most na svijetu - most Danjang-Kunšan - te se pokazala kao najbolji izbor za izgradnju mosta. Službeni početak radova bio je 30. 7. 2018. godine.¹⁹

Došlo je do kratkih kašnjenja i poteškoća s radom mosta zbog pandemije korona virusa. Rok za završetak gradnje mosta produljen je do 31. 1. 2022., a uz sam most dovršene su pristupne ceste. Krajem siječnja 2022. godine most prolazi probna opterećenja i tehnički pregled. Most za javnost otvoren je 26. 7. 2022. godine.

2.2. Značajke Pelješkog mosta

Projektant mosta je slovenski inženjer Marjan Pipenbaher, a izgrađen je od strane kineske tvrtke China Road and Bridge Corporation. Most je projektiran ukupnom duljinom 2404 metara, ovješenoj je tipa te se sastoji od šest glavnih stupova i raspona čelika duljine od 72 metra do najvećeg raspona od 285 metara. Pelješki most se ističe kao najveći most u Hrvatskoj, s iznimnom dubinom temeljenja, složenom konstrukcijom i velikom potrošnjom materijala. Zahvaljujući svojoj originalnoj koncepciji, ovaj most će naći mjesto među najznačajnijim europskim građevinskim dostignućima današnjice.²⁰

Most je visok ukupno 55 metara, a za njegovu izgradnju bilo je potrebno više od 33.000 tona čelika i 70.000 kubnih metara betona. Na mostu se nalazi cesta s dvije trake,

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Puž, Goran. 2022. *Most i ljudi*. Zagreb: Hrvatske ceste. https://hrvatske-cestes.hr/uploads/documents/attachment_file/file/1572/Monografija_Pelje%C5%A1ki_Most_i_ljudi_2022.pdf (pristupljeno 20. 2. 2023.)

²⁰ Ibid., 27.

jedna čini kolnik s dvije trake, jedna za svaki smjer vožnje, uz prisutnost zaustavnih traka i razdjelnog pojasa između suprotnih smjerova. Postoji više značajki po kojima se Pelješki most svojom konstrukcijom razlikuje od ostalih mostova. Za razliku od ostalih standardnih ovješanih mostova, piloni Pelješkog mosta su manji od uobičajenih. Klasični omjer pilona s rasponima iznosi između 0,2 do 0,22., a omjer pilona prema rasponima kod Pelješkog mosta iznosi 0,14. Projektant mosta odlučio se za izgradnju niskih pilona jer vjeruje da se učinak ovješanja može postići i nižim pilonima. Poluintegralnog je koncepta, ima krutu vezu s čeličnom konstrukcijom grede sa središnjim stupovima i pilonima dok kod klasičnih ovješanih mostova ostavlja se mogućnost uzdužnog pomaka grede na pilon. Sklop je prilagođen kako bi bio dovoljno čvrst za opterećenja, ali istovremeno dovoljno elastičan kako bi apsorbirao vibracije tla. Također je poseban po korištenju kombinacije čelika i betona. Piloni su povezani čeličnim gredama čiji su krajevi skupa s pilonom prednapinanjem čvrsto upeti u betonske elemente na način da se ravnomjerno rasporede sile među stupovima.²¹

Elementi poprečnog presjeka pristupnih cesta su:

- dvije prometne trake širine 3,5 metra svaka.
- dvije rubne trake širine 0,5 metara svaka.
- bankine sa širinom od 2 metra na obje strane.
- širina nasipa iznosi 12 metara, odnosno usjeka 14 metara.

Na mostu postoji više sustava rasvjete²²:

- cestovna rasvjeta koja je namijenjena osiguranju sigurnosti prometa.
- dekorativna rasvjeta koja je instalirana kako bi se most istaknuo tijekom noći
- pomoćna rasvjeta smještena u stupove i sanduke radi održavanja i servisiranja.
- oznake plovnog puta smještene su duž donjeg ruba mosta u prostoru za plovidbu, dok je na svim stupovima i pilonima montirana rasvjeta koja služi za sigurnost plovidbe
- signalna rasvjeta na vrhovima pilona za sigurnost prometa zrakoplovima

²¹ Ibid.

²² Ibid., 68.

Elementi sustava informacija o prometu na Pelješkom mostu i pristupnim cestama obuhvaćaju²³:

- prometni sustav koji prikuplja meteorološke i prometne podatke te pruža relevantne informacije korisnicima
- sustav videonadzora i detekcije koji osigurava nadzor nad prometom i identifikaciju nepravilnosti
- daljinski upravljački i nadzorni sustav koji omogućuje upravljanje i nadzor rada mosta i pristupnih cesta iz udaljenog mjesta
- sustavi za praćenje opterećenja, iskoristivosti i rano otkrivanje potencijalnih požara na mostu.

Prometno-informacijski sustav na mostu prikuplja sve podatke prometnog toka i meteorološkog stanja na mostu preko meteoroloških postaja koje su opremljene sensorima za mjerenje temperature, brzine vjetrova, vlažnosti, količine padalina i ostalih bitnih parametara koji utječu na promet. Na temelju tih informacija koristi se prometna signalizacija koja pravovremeno obavještava i informira vozače na mostu.

Sve informacije o aktualnim događajima na mostu i pristupnim cestama prenose se u nadzorni centar za promet, koji temeljem tih informacija provodi analizu i donosi relevantne odluke za optimizaciju prometa. Kroz takav pristup se stvara mogućnost za digitalnu razmjenu prometnih podataka i informacija s ostalim državama članicama Europske unije.

2.3 Uloga u ostaloj cestovnoj infrastrukturi

U Republici Hrvatskoj, rast i napredak infrastrukture igraju ključnu ulogu u ostvarivanju održivog i uravnoteženog razvoja države. Od velikog je značaja za ekonomski i socijalni rast te za međunarodnu povezanost. Jača konkurentnost i smanjuje prometnu izoliranost te olakšava pristupačnost svim ekonomskim, zdravstvenim, turističkim te ostalim sadržajima.

Za cestovnu mrežu Hrvatske može se reći da je solidna zbog intenzivne izgradnje autocesta od osamostaljenja države. Međutim, postoje demografske neravnomjernosti u

²³ Ibid., 158.

obnovi cesta u različitim krajevima države. Pretpostavlja se da će u dolazećim godinama biti manje novca za sufinanciranje cestovne infrastrukture od Europske unije jer Europska unija stavlja naglasak na financiranje drugih prioriteta, ali i poradi toga što je financijska sredstva usmjerila na financiranje ublažavanja posljedica COVID-19 i rata u Ukrajini. Stoga se Hrvatska pravovremeno odlučila za izgradnju ovog projekta.

Pelješki most zajedno s pristupnim cestama i obilaznicom Stona čine projekt pod nazivom „Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom“ Projekt je podijeljen kao što je već spomenuto, na četiri faze izgradnje²⁴:

1. Prva faza projekta obuhvaća izgradnju samog mosta Pelješac zajedno s pristupnim cestama.
2. Druga faza projekta odnosi se na izgradnju pristupnih cesta duljine 12,04 km, specifično na dionici Duboka - Sparagovići / Zaradeže.
3. Treća faza projekta usredotočena je na poboljšanje i proširenje stonske obilaznice na dionici Sparagovići / Zaradeže - Prapratno u dužini od 10,2 km.
4. Četvrta faza projekta uključuje izgradnju stonske obilaznice na dionici Prapratno - Doli, ukupne dužine 7,89 km, koja obuhvaća dva tunela, jedan vijadukt i jedan most.

Projekt je dobio bespovratna sredstva iz EU u vrijednosti od otprilike 420 milijuna eura, što je sufinanciralo projekt ukupne vrijednosti veće od 520 milijuna eura.. Cesta od 32,5 kilometara, koja je dio ovog projekta, ta prometnica je dio Jadransko-jonskog koridora, koji služi kao veza između mediteranskih luka u sedam zemalja. Prostire se od Venecije u Italiji pa do Kalamate u Grčkoj. U budućnosti plan je izgraditi autocestu od Ploča do Dubrovnika po uzoru na model autoceste koja povezuje Zadar i Ploče, zbog položaja Pelješkog mosta koji se nalazi na području osjetljivog okoliša.

Važno je istaknuti da Pelješki most s pristupnim cestama nije planiran kao pravac međunarodnog transporta u budućnosti. Predviđa se razvoj obale istočnog Mediterana i značajan porast prometa, što bi moglo rezultirati korištenjem naplatne autoceste koja će se nalaziti u primorskom zaleđu za cestovni promet između Italije i Grčke.²⁵

Hrvatski kopneni dijelovi bili su razdvojeni Neumskim koridorom što je značilo da se do Južne Dalmacije moralo prelaziti preko dva granična prijelaza. Najveći problemi su se pojavljivali ljeti u periodu turističke sezone kada su turisti morali čekati na granicama kao i za teretni promet. Projekt se smatra strateškim ciljem Republike Hrvatske, uz snažnu potporu

²⁴ Hrvatske ceste, op. cit.

²⁵ Puž, op. cit., 12.

hrvatske javnosti. Izgradnjom Pelješkog mosta ostvarena su znatna poboljšanja u prometnom sustavu i sigurnosti prometa. Također je omogućen pristup jugu Hrvatske tijekom jakih vjetrova kada zračni i pomorski promet nisu mogući, došlo je do skraćivanja putovanja i smanjenja negativnih učinaka na okoliš. Cilj projekta izgradnje Pelješkog mosta i pristupnih cesta na Pelješcu bio je jačanje povezanosti Hrvatskog teritorija na jugu Hrvatske.²⁶

Dakle, izgradnjom projekta „Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom“ dolazi do²⁷:

- Povezivanja teritorija RH s južnom Dalmacijom
- Povećanja stupnja usluge i sigurnosti prometa
- Unaprjeđenje prometne infrastrukture Jadranske obale kao dio TEN-T mreže.
- Jačanje konkurentnosti regije kroz prometna poboljšanja.
- Skraćivanje vremena putovanja između različitih destinacija (Split-Dubrovnik, Split-Pelješac i Korčula, Dubrovnik-Pelješac i Korčula).
- Osiguranje alternativnih pristupa regiji tijekom nepovoljnih vremenskih uvjeta.
- Smanjenje negativnog utjecaja prometa na okoliš putem efikasnijih putovanja.
- Zaštita bogate kulturne baštine, posebno grada Stona.

Pelješki most poseban je po tome što ostavlja veličanstven doživljaj na promatrača svojim izgledom. Estetskom elementu Pelješkog mosta pridan je veliki značaj te posljedično on stvara poseban vizualni doživljaj.

Tablica 2. Najveći mostovi u Republici Hrvatskoj

IME MOSTA	LOKACIJA MOSTA	DUŽINA MOSTA
Most Drava	autocesta A5, kraj Osjeka	2485 m
Pelješki most	Malostonski zaljev	2404 m
Krčki most	Krk	1430 m
Most Sava	Autocesta A3, Ivanja Reka	1064,5 m
Domovinski most	Zagreb	860 m
Most Slobode	Zagreb	805 m
Batinski most	Batina	638 m
Dobra	Autocesta A1, dionica Karlovac-Bosiljevo	560 m
Dobra I	Autocesta A1 ,Dionica Karlovac-Bosiljevo,	546 m

²⁶ Hrvatske ceste, op. cit.

²⁷ Povezana Hrvatska. *Pelješki most*. <https://povezanahrvatska.eu/projekti/peljeski-most/> (pristupljeno 11. 2. 2023.)

Most dr. Franje Tuđmana	Dubrovnik	518 m
-------------------------	-----------	-------

Izvor: Jurišić, Barbara. 2022. *Deset najdužih mostova u Hrvatskoj – Pelješki je na drugom mjestu*. Mirovina.hr.
<https://www.mirovina.hr/novosti/deset-najduzih-mostova-u-hrvatskoj-postoji-li-duzi-most-od-novootvorenog-peljeskog-mosta/>
 (pristupljeno 22. 2. 2023.)

Složenost inženjerskog pothvata izgradnje Pelješkog mosta može se vidjeti kada se uspoređi s Mostom Drava i još dva mosta kod Stare Gradiške te mostom na autocesti. Za sva ta tri velika mosta preko plovnih rijeka utrošeno je manje od polovice količine konstrukcijskog čelika koji je utrošen za izgradnju Pelješkog mosta.

Tablica 3. Komparativna analiza mostova

	Pelješki most	Mostovi Drava – Osijek, Sava Stara Gradiška i Sava Svilaj
Ukupna duljina čeličnog sklopa	2404 m	1542 m
Količina konstrukcijskog čelika u sklopu	33.600 tona	14.950 tona

Izvor: Puž, Goran. 2022. *Most i ljudi*. Zagreb: Hrvatske ceste, str. 167. https://hrvatske-cesta.hr/uploads/documents/attachment_file/file/1572/Monografija_Pelje%C5%A1ki_Most_i_ljudi_2022.pdf (pristupljeno 20. 2. 2023.)

Ukupna duljina Pelješkog mosta bitno je veća od Mostova Drava – Osijek, Sava Stara Gradiška i Sava Svilaj. Također, bitno je veća količina konstrukcijskog čelika u sklopu u Pelješkom mostu u odnosu na ostale uspoređene mostove.

Pelješki most značajan je u prometnom smislu jer omogućuje jednostavnije kretanje i bolju povezanost Pelješca s kopnom. Kao takav bitan je i za turistički sektor budući da olakšava povezivanje ponude i potražnje u svim segmentima turizma. Njegova važnost identificirana je i u arhitektonskom smislu što potvrđuje njegov impresivan izgled.

3. Pelješki most i turizam

Poglavlje prikazuje gravitacijsko područje koje ovisi o Pelješkom mostu. Govori se i o turističkom prometu u 2022. godini te o Pelješkom mostu kao turističkoj atrakciji i o utjecaju Pelješkog mosta na razvoj turizma u budućnosti.

3.1 Gravitacijsko područje turističke ponude poluotoka Pelješac koje ovisi o Pelješkom mostu

Najveći učinci izgradnje Pelješkog mosta te izgradnje cjelokupnog projekta “Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom” odnosit će se na lakšu cirkulaciju, pristupačnost i kvalitetnu prometnu povezanost Dubrovačko-neretvanske županije. Izgradnja mosta je omogućila povećanje stupnja kvalitete usluge u prometu te teritorijalno spojila hrvatsko kopno pa tako turisti i lokalno stanovništvo neće trebati prelaziti preko granice s Bosnom i Hercegovinom. Svi ti faktori pridonose i direktno utječu na turističku potražnju, a posebno na poluotoku Pelješac koji je povezan s Pelješkim mostom i obližnjim turističkim destinacijama.

Gospodarski učinci izgradnje Pelješkog mosta najviše će se odraziti na sam poluotok Pelješac te susjedne otoke Mljet i Korčulu. Osim što je most omogućio povećanu prometnu dinamiku i bolju pristupačnost poluotoku Pelješcu, očekuje se povećanje turističke potražnje na poluotoku i susjednim otocima Korčuli i Mljetu kao rezultat bolje prometne povezanosti.

Izgradnjom Pelješkog mosta i ostalih pristupnih cesta u projektu Cestovna povezanost s Južnom Dalmacijom stvorena je funkcionalna prometna povezanost Pelješca s ostatkom područja Dubrovačko-neretvanske županije u kojoj su obuhvaćeni otoci Korčula i Mljet. Uže gravitacijsko područje Pelješkog mosta obuhvaća južni dio Dalmacije.²⁸ Tu spada Dubrovačko-neretvanska županija i Splitsko-dalmatinska županija. U šire gravitacijsko područje mogu se ubrojiti četiri kantona Federacije Bosne i Hercegovine: Kanton Sarajevo,

²⁸ Lovrinović, Ivan i sur. 2007. *Ekonomski, prometni i demografski učinci izgradnje mosta Pelješac na gravitacijsko i šire područje*. <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/2005/1-PELJESKI%20most.pdf> (pristupljeno 19. 3. 2023.)

Hercegovačko-neretvanski kanton, Zapadnohercegovački kanton, Kanton 10 i Trebinje kao dio Republike Srpske.²⁹

Pelješki most najviše će se utjecati na povećanje turističke ponude i potražnje područja poluotoka Pelješac kojeg spaja s kopnenim dijelom Hrvatske. Pelješac, smješten na južnom dijelu Hrvatske, predstavlja drugi najveći poluotok u Hrvatskoj nakon Istre. i u potpunosti pripada Dubrovačko-neretvanskoj županiji. Okružen je Malostonskim zaljevom i Neretvanskim kanalom na sjeveroistoku, a na jugu i jugozapadu Pelješkim i Mljetskim kanalom. Površina poluotoka iznosi 348 kilometara kvadratnih. Podijeljen je na četiri općine: Orebić, Trpanj, Janjina i Ston. Sveti Ilija je najviše brdo na Pelješcu (961 metar) i čini prirodnu granicu između općina Orebić i Trpanj. Ime Pelješac najvjerojatnije potječe od brijega Pelišac povrh Orebića. Pelješac pripada jadranskom tipu mediteranske klime, a karakteriziraju ga duga, suha i topla ljeta s vedrim i mirnim danima. Cijeli poluotok bogat je mediteranskim biljnim pokrovom. Zabilježeno je više od 1100 biljnih vrsta. Sastoji se od pet zaštićenih prirodnih područja i 11 područja zaštićenih u okviru ekološke mreže Natura 2000. Prosjek sunčanih sati na pojedinim mjestima iznosi više od 2500, što ga čini područjem s visokom razinom insolacije.³⁰



Slika 2. Geografski položaj poluotoka Pelješca

²⁹ Institut za turizam. 2019. *Poželjni plan razvoja turizma poluotoka Pelješac u kontekstu izgradnje Pelješkog mosta*. Zagreb: Institut za turizam. <http://www.trpanj.hr/wp-content/uploads/2019/09/Po%C5%BEeljan-plan-razvoja-turizma-na-Pelje%C5%A1cu.pdf> (pristupljeno 3. 3. 2023.)

³⁰ Ibid.

Izvor: Institut za turizam. 2011. *Plan razvoja turizma Pelješca*. Zagreb: Institut za turizam. <https://www.ston.hr/images/stories/Dokumenti/Plan%20razvoja%20turizma%20peljesca.pdf> (pristupljeno 15. 6. 2023.)

Turistička ponuda poluotoka Pelješca može se rasporediti na četiri općine od kojih se sastoji poluotok. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, u 2019. godini jedinice lokalne samouprave poluotoka Pelješca ostvarile su oko 163.474 turističkih dolazaka i 1.111.026 noćenja.

Tablica 4. Dolasci i noćenja turista u jedinicama lokalne samouprave na poluotoku Pelješcu 2019. godine

ŽUPANIJE	DOLASCI	NOĆENJA
Orebić	105,603	784,581
Ston	33,817	155,083
Trpanj	16,264	112,450
Janjina	7,790	58.912

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2020. *Dolasci i noćenja turista u 2019*. Zagreb: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 15. https://mint.gov.hr/UserDocsImages/AAA_2020_ABC/c_dokumenti/200228_DZS_turizam2019.pdf (pristupljeno 2. 3. 2023.)

Unatoč tome što je Pelješac drugi najveći poluotok u Hrvatskoj, neki otoci koji su povezani samo morskim putem ostvaruju puno veći turistički promet od Pelješca. Premda je površinski gotovo jednak otocima poput Krka i Brača, poluotok Pelješac bilježi značajno manji broj noćenja u usporedbi s otocima Bračom i Hvarom, koji su dostupni isključivo pomorskim putem. Također, broj noćenja na Pelješcu je znatno manji od broja noćenja na otoku Pagu i čak četiri puta manji od broja noćenja na otoku Krku, koji su povezani s kopnom putem mostova i stoga se prometno smatraju sličnima Pelješcu.³¹

Najveći dio turističkog prometa po broju turističkih dolazaka i noćenja na Pelješcu pripada općini Orebić. Smještena je na jugozapadu i na najbrdovitijem djelu Pelješca. Raspolaze s najvećim brojem raspoloživih smještajnih jedinica. Od kulturnih znamenitosti najpoznatija je crkva Gospe Delorite koja je zaštićeni spomenik kulture, a ističe s neorenesansnim zvonikom na tri kata, galerijom slika franjevca Ambroza Testena i poznatog slikara Kunovljana Mata Celestina Medovića. Uz crkvu Gospe Delorite poznata kulturna znamenitost na Orebiću je franjevački samostan i zavjetna gotičko-renesansna crkva Gospe od Anđela koji se nalaze na 150 metara nadmorske visine na brdu Sv. Ilije. Turiste privlači

³¹ Ibid., 18.

razvijena eno i gastro ponuda, poput, poznatog vina Dingač i tradicionalna dalmatinska kuhinja.³²

Općina Ston se nalazi na jugoistočnom dijelu Pelješca, a najpoznatija je po najdužim očuvanim zidinama u Europi od pet i pol kilometara. Ston zovu grad soli, zbog njegove još danas aktivne solane koja se smatra jednom od prvih na svijetu. Mjesto je bogate povijesne kulturne tradicije, a uz nju je razvijeno maslinarstvo, uzgoj školjaka, bogata eno i gastro ponuda te mnoge outdoor aktivnosti.³³

Općina Trpanj smještena je na sjevernom dijelu poluotoka, a ističe se svojom kulturnom baštinom, ponudom vina i maslinarstvom. Trpanjska uvala Blace obložena je trpanjskim uljem koji posjeduje ljekovita svojstva za tijelo. Spojem ljekovitog mulja, čistog mora i povoljne klime, Trpanj ima velik potencijal za razvoj zdravstvenog turizma u budućnosti.³⁴

Općina Janjina nalazi se na sredini poluotoka, a gospodarska osnova mjesta je poljoprivreda, vinarstvo i maslinarstvo, što čini Janjinu privlačnom destinacijom za goste koji žele doživjeti autentičan način života i lokalne običaje.³⁵

3.2 Turistički promet u 2022. godini

Pelješki most službeno je otvoren za promet 26. srpnja 2022. godine. Da je most učinkovit, pokazuju podaci da je od puštanja u promet do 12. 9. 2022. prometovalo ukupno 652.678 vozila (Morski.hr 2022). Prosječni dnevni promet iznosio je 13.597 vozila, a zadnji tjedan, zadnji tjedni u podsezoni 2022., iznosio je 9.389 vozila. Najveći intenzitet prometa bilježi se vikendom. Prema podacima MUP-a, primijećen je značajan pad prometa putnika i vozila kroz Neum u usporedbi s vikendom prije otvaranja Pelješkog mosta, i to za 47% u slučaju putnika i 63% u slučaju vozila.³⁶

³² Općina Orebić. *More, sunce, vinogradi, vino... bolje ne može*. <https://visitorebic-croatia.hr/hr/> (pristupljeno 1. 4. 2023.)

³³ Turistička zajednica općine Ston. *Ston*. <https://www.ston.hr/> (pristupljeno 3. 4. 2023.)

³⁴ Turistička zajednica općine Trpanj. *Trpanj*. <https://www.tzo-trpanj.hr/> (pristupljeno 1. 4. 2023.)

³⁵ Turistička zajednica Janjina. *Janjina*. <https://www.visitjanjina.hr/> (pristupljeno 2. 4. 2023.)

³⁶ Večernji.hr. 2022. *Pelješki most preselio prometnu gužvu u Neumu – promet pao za 63%*. <https://www.vecernji.hr/vijesti/peljeski-most-preselio-prometnu-guzvu-u-neumu-promet-pao-za-63-posto-1608290> (pristupljeno 1. 4. 2023.)

Tablica 5. Dolasci i noćenja turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji u kolovozu i rujnu 2021. i 2022. godine

Dubrovačko-neretvanska županija	UKUPNO	DOMAĆI	STRANI
DOLASCI KOLOVOZ 2022.	384.670	31.510	353.160
NOĆENJA KOLOVOZ 2022.	1.947.676	53.408	1.773.812
DOLASCI KOLOVOZ 2021.	321.857	29.965	291.892
NOĆENJA KOLOVOZ 2021.	1.734.139	177.024	1.557.115
DOLASCI RUJAN 2022.	244.161.	15.262	228.889
NOĆENJA RUJAN 2022.	1.037.128	53.408	983.720
DOLASCI RUJAN 2021.	174.078	11.261.	162.817
NOĆENJA 2021.	811.795	41.524.	770.271

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2022. *Dolasci i noćenja turista u komercijalnom smještaju u kolovozu 2022.*

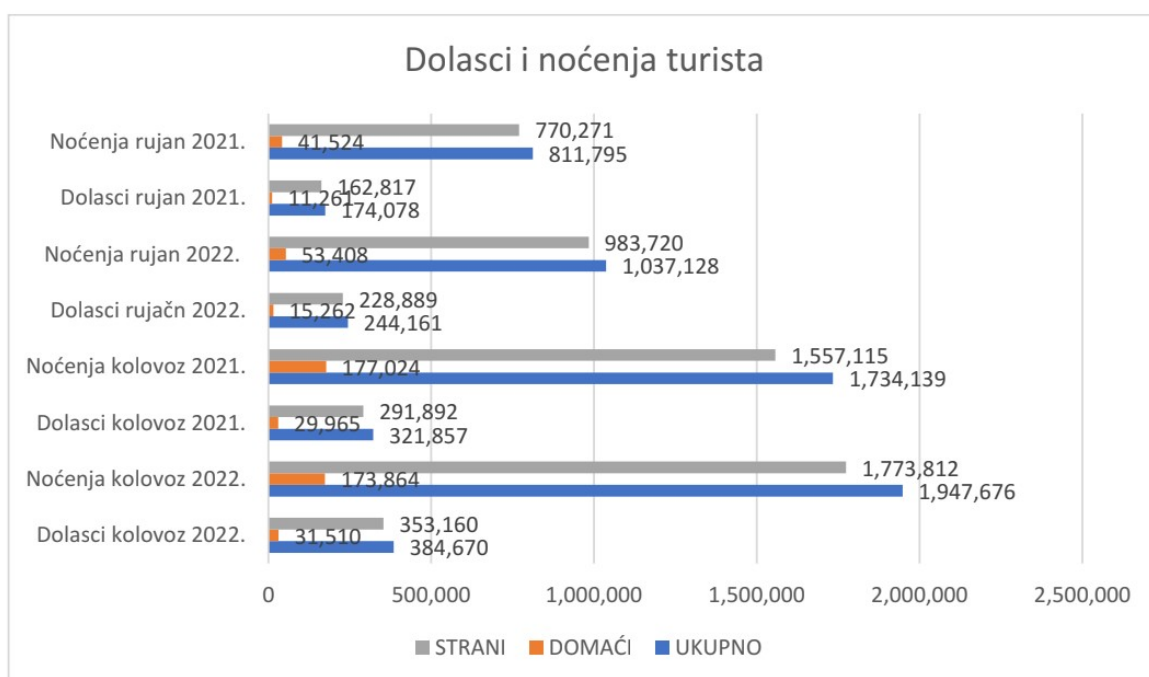
Zagreb: Državni zavod za statistiku. <https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29496>; Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2022.

Dolasci i noćenja turista u komercijalnom smještaju u rujnu 2022. Zagreb: Državni zavod za statistiku.

https://mint.gov.hr/UserDocsImages/2022_dokumenti/221109_DZS_rujan.pdf; Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2021.

Dolasci i noćenja turista u komercijalnom smještaju u kolovozu 2021. Zagreb: Državni zavod za statistiku.

<https://podaci.dzs.hr/2021/hr/10185> (pristupljeno 1. 2. 2023.)



Grafikon 1. Dolasci i noćenja turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji u kolovozu 2022. i 2021. godine

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2022. *Dolasci i noćenja turista u komercijalnom smještaju u kolovozu 2022.*
 Zagreb: Državni zavod za statistiku. <https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29496>; Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2022. *Dolasci i noćenja turista u komercijalnom smještaju u rujnu 2022.* Zagreb: Državni zavod za statistiku.
https://mint.gov.hr/UserDocsImages//2022_dokumenti//221109_DZS_rujan.pdf; Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2021. *Dolasci i noćenja turista u komercijalnom smještaju u kolovozu 2021.* Zagreb: Državni zavod za statistiku.
<https://podaci.dzs.hr/2021/hr/10185> (pristupljeno 1. 2. 2023.)

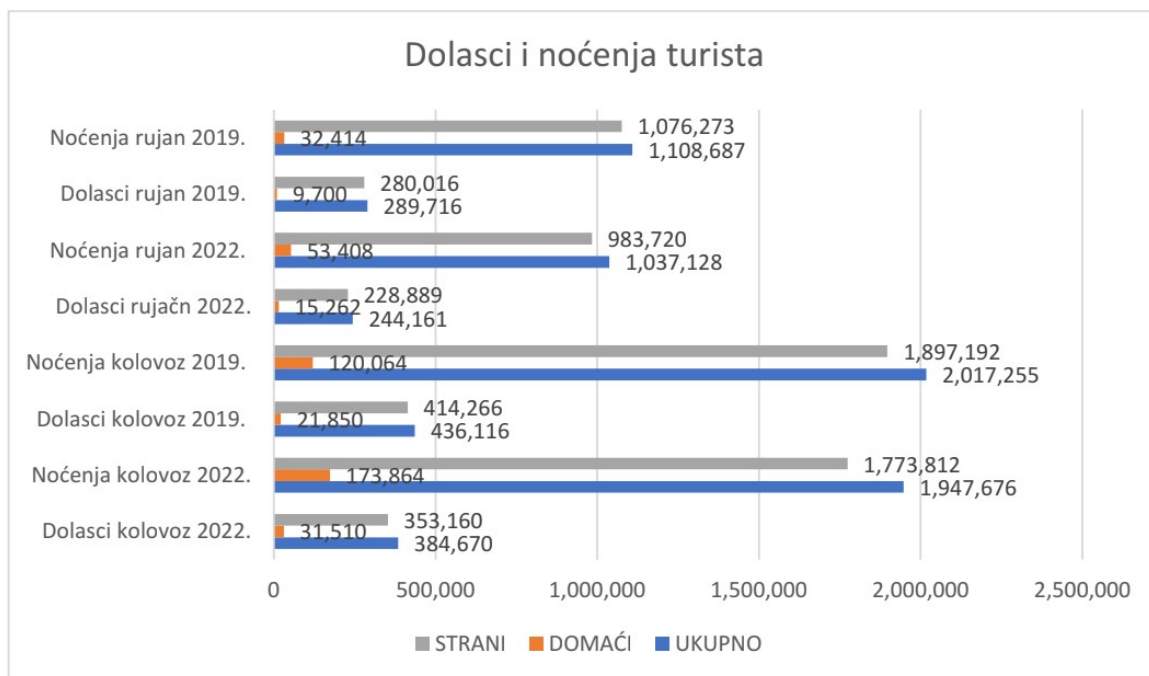
Prema podacima Državnog zavoda za statistiku Republike Hrvatske, u mjesecu kolovozu 2022. godine, nakon što je izgrađen Pelješki most, zabilježeno je ukupno 384.670 dolazaka i 1.947.676 noćenja turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji. U usporedbi s kolovozom 2021., došlo je do povećanja dolazaka za 19,5% i povećanja broja noćenja za 12,31%. Rujan 2022., također, bilježi porast dolazaka turista za 40,3% i povećanja broja noćenja za 27,76% u odnosu na rujan 2021. godine. Za povećanje broja turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji zaslužan je, između ostalog, Pelješki most koji je vizualno impresivan i predstavlja simbol spajanja Hrvatske. Međutim, treba uzeti u obzir da je 2021. bila ograničena zbog utjecaja korona virusa koji je usporio turizam u čitavom svijetu pa je preciznije uspoređivati s 2019. godinom.

Tablica 6. Dolasci i noćenja turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji u kolovozu 2022. i 2019. godine

Dubrovačko-neretvanska županija	UKUPNO	DOMAĆI	STRANI
DOLASCI KOLOVOZ 2022.	384.670	31.510	353.160
NOĆENJA KOLOVOZ 2022.	1.947.676	173.864	1.773.812
DOLASCI KOLOVOZ 2019.	436.116	21.850	414.266
NOĆENJA KOLOVOZ 2019.	2.017.255	120.064	1.897.192
DOLASCI RUJAN 2022.	244.161.	15.262	228.889
NOĆENJA RUJAN 2022	1.037.128	53.408	983.720
DOLASCI RUJAN 2019.	289.716	9.700	280.016
NOĆENJA RUJAN 2019.	1.108.687	32.414	1.076.273

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2022. *Dolasci i noćenja turista u komercijalnom smještaju u kolovozu 2022.*
 Zagreb: Državni zavod za statistiku. <https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29496>; Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2022. *Dolasci i noćenja turista u komercijalnom smještaju u rujnu 2022.* Zagreb: Državni zavod za statistiku.

https://mint.gov.hr/UserDocsImages/2022_dokumenti/221109_DZS_rujan.pdf; Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2019. Turizam u kolovozu 2019. Zagreb: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. https://grabancijas.com/wp-content/uploads/2019/10/4-3-1_8_Turizam-u-kolovozu-2019.pdf; Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2019. *Turizam u rujnu 2019.* Zagreb: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. https://mint.gov.hr/UserDocsImages/AA_2018_c-dokumenti/4-3-1_9_Turizam%20u%20rujnu%202019.pdf (pristupljeno 1. 2. 2023.)



Grafikon 2. Dolasci i noćenja turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji u kolovozu 2022. i 2019. godine

Izvor: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2022. *Dolasci i noćenja turista u komercijalnom smještaju u kolovozu 2022.* Zagreb: Državni zavod za statistiku. <https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29496>; Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2022. *Dolasci i noćenja turista u komercijalnom smještaju u rujnu 2022.* Zagreb: Državni zavod za statistiku. https://mint.gov.hr/UserDocsImages/2022_dokumenti/221109_DZS_rujan.pdf; Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2019. Turizam u kolovozu 2019. Zagreb: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. https://grabancijas.com/wp-content/uploads/2019/10/4-3-1_8_Turizam-u-kolovozu-2019.pdf; Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2019. *Turizam u rujnu 2019.* Zagreb: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. https://mint.gov.hr/UserDocsImages/AA_2018_c-dokumenti/4-3-1_9_Turizam%20u%20rujnu%202019.pdf (pristupljeno 1. 2. 2023.)

Dubrovačko-neretvanska županija u mjesecu kolovozu 2019. godine zabilježila je 436.116. turističkih dolazaka i 2.017.255 turističkih noćenja. U usporedbi s kolovozom 2022., došlo je do pada turističkih dolazaka za 11,8% i pada broja noćenja za 3,45%. Mjesec rujn 2022. bilježi pad turističkih dolazaka za 15,72% godine i pad broja noćenja za 6,45%. Za razliku od turističke sezone 2019. godine, 2022. godina u Dubrovačko-neretvanskoj županiji bilježi pad broja turističkih dolazaka i noćenja unatoč izgrađenom Pelješkom mostu. Međutim, učinak Pelješkog mosta može se vidjeti u tome da je u kolovozu 2022. zabilježeno 44,21% više domaćih turističkih dolazaka i 44,81% više domaćih noćenja u odnosu na

kolovoz 2019. godine. Također, rujan 2022. godine bilježi porast domaćih turističkih dolazaka za 57,34% i porast domaćih noćenja za 64,77% u odnosu na rujan 2019. godine.

Iz navedenih podataka može se zaključiti da Pelješki most ima najveći utjecaj na domaće turiste te potvrđuje da je sam po sebi turistička atrakcija s kojom se domaće stanovništvo ponosi. Zbog svojeg impresivnog izgleda i simbola spajanja hrvatskog teritorija zanimljiv je hrvatskim državljanima. Njegovi pravi efekti i učinci na turizam Hrvatske i Dubrovačke-neretvanske županije pokazat će se u budućnosti. Zbog bolje povezanosti poluotoka Pelješac s kopnom nakon izgradnje Pelješkog mosta očekuje se da se ova turistička destinacija bit će zanimljivija turistima, ali i da će se u ovoj turističkoj destinaciji razvijati novi sadržaji i aktivnosti za turiste te da će to još dodatno doprinijeti popularnosti poluotoka Pelješac kao turističke destinacije.

U dokumentu "Poželjni plan razvoja turizma poluotoka Pelješca u kontekstu izgradnje Pelješkog mosta" prikazan je niz primarnih kvalitativnih istraživanja. U provedbi primarnih kvalitativnih istraživanja održani su dubinski intervjui, fokus grupe, „CATI“ anketa s istaknutim predstavnicima turizma poluotoka Pelješac, turističkim poduzetnicima i lokalnim stanovništvom poluotoka.³⁷

Primarna kvalitativna istraživanja provedena su u svrhu definiranja i prikupljanja informacija o³⁸:

1. Značaju turizma i njegovog utjecaja na gospodarstvo Pelješca
2. Viziji željenog razvoja turizma na poluotoku
3. Izazovima s kojima se treba suočiti u ostvarivanju željenog turističkog razvoja.

Osobe iz političkog i javno gospodarskog sektora, koje su sudjelovale u dubinskom intervjuu, slažu se da turizam čini najvažniju gospodarsku djelatnost Pelješca i da je turizam glavni pokretač plasiranja lokalnih poljoprivrednih proizvoda, poput, vina, maslina i školjka. Kao ključna gospodarska grana, koja utječe i na druge gospodarske grane (posebno na poljoprivredu), turizam na ovom području treba razvijati u skladu s novim mogućnostima koje proizlaze iz bolje prometne povezanosti. Stoga smatraju da bez turizma gospodarstvo poluotoka ne bih funkcioniralo. Jačanje turizma trebao bi biti primarni prioritet lokalne vlasti i ključnih turističkih djelatnika.

Sudionici fokusa grupe koji su vezani uz turističke aktivnosti, također, se slažu da je turizam esencijalan za nastavak gospodarskog razvoja Pelješca, ali naglašavaju važnost

³⁷ Institut za turizam. 2019. op. cit.

³⁸ Ibid., 6.

održavanja prirode, to jest pelješke poljoprivrede koja je druga najznačajnija gospodarska djelatnost na poluotoku. Turizam na Pelješcu treba usmjeriti prema održivim vrijednostima i turističkim sadržajima koji ne će direktno ili indirektno imati negativan utjecaj na okoliš i/ili druge gospodarske grane.

U CATI anketi, (metodologija istraživanja koja se koristi za prikupljanje podataka preko telefonskih intervjuja) iako stanovnici nisu bili jasno upitani o važnosti turizma za gospodarstvo Pelješca, oko 55% anketiranih osoba izjavilo je da je turizam njima i bližnjima glavni ili dodatni izvor prihoda.³⁹ To ukazuje na činjenicu da i lokalno stanovništvo puno očekuje od turizma posebno nakon izgradnje Pelješkog mosta.

O viziji turističkog razvoja poluotoka intervjuirane su osobe odgovorne za upravljanje destinacijom. Složili su se da treba nastaviti trenutni razvojni proces, te u skladu s tim, smatra se kako treba dalje poticati razvoj turizma u malim obiteljskim poduzećima, s naglaskom na boutique hotele s tematskim konceptom, obiteljski vođene pansione i objekte tipa "bed&breakfast", kao i ekološki orijentirane kampove.⁴⁰ Kako bi se uspješno upravljalo turističkom destinacijom, potrebno je napraviti konkretan plan u kojem će biti navedene aktivnosti koje se planiraju poduzeti. Također, potrebno je osigurati financijska sredstva za infrastrukturu i sadržaje na javnim površinama.

Jedan od glavnih razloga za nepotrebnost razvoja masovnog turizma na poluotoku navode da nema dovoljno razvijene vitalne infrastrukture i radne snage. Slažu se da trend porasta turističke potražnje treba nastaviti u budućnosti, ali uz prikladan održivi razvoj. Stavovi ispitanika fokusa grupe koji su pod utjecajem turističkih aktivnosti, navode da je potrebno ograničiti betonizaciju Pelješca, jer bi se njome mogao uništiti eko sustav koji predstavlja identitet poluotoka. Naglašavaju važnost produljenja turističke sezone i dijele mišljenje sa sudionicima dubinskog intervjuja da bi trebao prevladavati obiteljski turizam. Ispitanici CATI ankete, to jest lokalno stanovništvo Pelješca, njih 72% tvrdi da broj noćenja turista treba biti veći, to jest da bi turističku sezonu trebalo produljiti (82%). Smatraju da treba doći do produljenja turističke predsezone i posezone, korištenjem već postojećih smještajnih kapaciteta.⁴¹ Vidljivo je da dionici u turizmu promišljaju na održivi način o turističkom sektoru te da, iako smatraju da treba pojačati turistički promet na Pelješcu, mišljenja su da on treba biti održiv, odnosno da se treba razvijati u skladu s lokalitetom.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Ibid., 36.

⁴¹ Ibid., 37.

Produljene turističke sezone može biti pozitivan pomak prema održivom turizmu koji uključuje veću turističku potražnju.

Osobe koje su odgovorne za upravljanje destinacijom ispitane su dubinskim intervjuom o izazovima turističkog razvoja Pelješca. Većina ispitanika tvrdi da Pelješac može bolje, ukazujući na probleme komunalne infrastrukture. Prvi od tri najveća problema infrastrukture poluotoka je sve manja ispravnost glavne prometnice D414 koja pokazuje nedostatke u smislu mogućnosti protoka prometa, stanju asfalta i sigurnosti prometa. Navode problem odvodnje otpada na području općina Ston i Janjine i problem zbrinjavanja krutog i opasnog otpada.⁴² Ispitanici fokusa grupe koji su vezani za turistički sektor naglašavaju problematiku kanalizacijskih sustava koji imaju potencijal zagađivanja mora. Također, iskazuju nezadovoljstvo zbrinjavanja krutog otpada i problematiku cestovne propusnosti ceste D414. O izazovima turističkog razvoja većina stanovništva (84%), nije imala izraženo mišljenje. Njih 9% navodi problem otpadne odvodnje, a njih 7% navodi problematiku ceste D414.⁴³

Iz provedenih kvalitativnih istraživanja može se iščitati da se ispitanici slažu da je turizam glavni gospodarski pokretač koji pokreće i druge gospodarske grane, ali da treba nastaviti polagani rast turističkih dolazaka s naglaskom na razvoj malog obiteljskog poduzetništva kako ne bi došlo do degradacije krajolika Pelješca. Navode kako je potrebno produljiti predsezonu i posezonu te riješiti probleme komunalne infrastrukture.

Izgradnja Pelješkog mosta sama po sebi nije dovoljna za pozitivan utjecaj na turistički sektor. Važno je zadovoljiti i druge čimbenike koji se odražavaju na turizam (prometna infrastruktura na poluotoku, gospodarenje otpadom, čistoća javnih površina i dr.). Razvoj turizma u turističkim destinacijama pod velikim je utjecajem popratnih faktora jer oni direktno ili indirektno mogu djelovati na turiste i kao takvi određenu destinaciju učiniti privlačnom ili manje privlačnom.

3.3 Pelješki most kao turistička atrakcija

Osim svoje prometne funkcionalnosti povezivanja s jugom Hrvatske, može se reći da je od samog otvorenja Pelješki most postao turistička atrakcija. I prije samog otvorenja mosta

⁴² Ibid.

⁴³ Ibid., 39.

mediji iz cijelog svijeta pratili su proces njegove izgradnje. Zbog vizualne ljepote i njegove strateške funkcije koja je kopneno ujedinila Hrvatsku, predstavlja simbol potpune povezanosti Hrvatske i stoga je privlačan domaćim turistima.

Kao drugi najveći most u Hrvatskoj, na prvom mjestu po utrošku čelika i betona, s najduljim neprekinutim rasponskim sklopom koji je kruto povezan s pilonima, nadmašuje sve ostale mostove u Hrvatskoj. Po izgledu može se uspoređivati s ostalim najpoznatijim europskim mostovima i kao takav ostavlja moćan utisak na promatrača. Prema podacima iz Hrvatskih cesta, najviše vozila je prošlo u kolovozu 2022., njih 460,705.⁴⁴ Najviše dolazaka se očekuje u razdobljima najveće turističke sezone, a veliku zainteresiranost su pokazali i mnogi nautičari. Mnogi nautičari pokazuju interes za razgledavanjem mosta, a taj interes će vjerojatno rasti tijekom vrhunca sezone. Ključan faktor će biti vrsta ponude koja će biti dostupna, a očekuje se da će most imati pozitivan utjecaj na unapređenje nautičkog turizma na krajnjem jugu Hrvatske. Osim svog značaja kao prometne veze, Pelješki most svojim izgledom može postati turistička atrakcija, posebno zanimljiva nautičarima.⁴⁵ Osim nautičara, Pelješki most izazvao je veliko zanimanje vinara. Poznata poljoprivredna zadruga Putniković, svoje vino sorte Plavac mali lanjske berbe nazvala je Most Pelješac i označila bocu dizajnerskom etiketom Pelješkog mosta te će se ono prodavati kao suvenir za uspomenu.

3.4 Utjecaji na razvoj turizma u budućnosti

Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, od otvorenja Pelješkog mosta Dubrovačko-neretvanska županija ostvarila je nešto manji turistički promet u 2022. godini u odnosu na rekordnu 2019. godinu. Međutim, od otvorenja Pelješkog mosta zabilježen je rast broja domaćih turista. Prave brojke koliko će Pelješki most s ostatkom projekta Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom utjecati na turizam županije pokazat će se u nadolazećim godinama.

⁴⁴ Jelavić, Joško. 2022. „Pelješki most“ novo crno vino poljoprivredne zadruge Putniković. <https://radio.hrt.hr/radio-dubrovnik/vijesti/peljeski-most-novo-crno-vino-poljoprivredne-zadruge-putnikovic-5122029> (pristupljeno 22. 2. 2023.)

⁴⁵ Hrvatska turistička zajednica. 2022. Pelješki most nova turistička atrakcija, potiče zanimanje za jug. <https://www.htz.hr/hr-HR/press/objave-za-medije/peljeski-most-nova-turisticka-atrakcija-potice-zanimanje-za-jug> (pristupljeno 12. 3. 2023.)

Uže gravitacijsko područje Pelješkog mosta karakterizira područje s niskom gustoćom stanovništva, stoga, razvoj i rast turizma može donijeti brojne prednosti na tim područjima:

- Povećani interes za upoznavanje kulturne baštine, eno i gastro ponude te ostalih aktivnosti
- Jačanje aktivnosti središnjeg i istočnog dijela poluotoka
- Poboljšanje prometne cirkulacije na poluotoku
- Produljenje turističke pred i posezone.

Prema procjenama, u budućnosti na Pelješcu doći će do povećanja broja dolazaka turista. Također, očekuje se da će doći do povećanja interesa jednodnevnih posjetitelja kojima će središnji dio poluotoka postati dostupniji. Nakon izgradnje Pelješkog mosta, očekuje se da će cijeli poluotok Pelješac, kao i susjedni otoci Mljet i Korčula, postati atraktivniji za turiste koji žele boraviti na tom području. Povećanje interesa, posebno među jednodnevnim posjetiteljima koji dolaze iz smjera Delte Neretve i susjedne Bosne i Hercegovine, očekuje se kao glavna posljedica izgradnje mosta. Oni će sada imati lakši pristup središnjem dijelu poluotoka, što će biti privlačnije u usporedbi s većim dijelom Makarske rivijere. S druge strane, utjecaj izgradnje mosta na povećanje potražnje za smještajem očekuje se da će biti manji.⁴⁶ Manji utjecaj izgradnje mosta na potražnju boravišnih turista objašnjava to da je Pelješac u odnosu na druge turističke destinacije na Jadranu relativno udaljenija i teže dostupnija destinacija. Međutim, s izgradnjom Pelješkog mosta i pristupnih cesta, osim povećane turističke potražnje za jednodnevni boravak na plaži, dolazi do povećanog interesa za razgledavanje kulturne baštine, eno-gastronomije i raznih sportsko-adrenalinskih aktivnosti. Nakon dolaska na Pelješac preko Pelješkog mosta i vožnje istočnim dijelom poluotoka, posjetitelji će imati priliku bolje upoznati kulturne znamenitosti Stona i Malog Stona, uključujući njihove zidine, uzgajališta školjki i solane. Također će imati priliku istražiti vinograde i posjetiti podrume Ponikava. Osim toga, s novom cestom će biti moguće uživati u pogledu na uvalu Prapratna.⁴⁷ Važno je sve te resurse povezati u održivi turistički proizvod koji može zadovoljiti potrebe i prioritete današnjih turista.

Prema procjenama ekspertnog tima Instituta za turizam, izgradnja mosta, također, bi trebala pozitivno utjecati na razvoj središnjeg i istočnog dijela poluotoka.. „može se zaključiti da bi most trebao značajno doprinijeti jačanju turističke atraktivnosti osobito

⁴⁶ Institut za turizam. 2019., op. cit. 62.

⁴⁷ Ibid., 63.

središnjeg i istočnog dijela poluotoka koji je rjeđe naseljen i turistički znatno manje razvijen/eksponiran od njegovog zapadnog dijela“.⁴⁸ Kako bi se to postiglo, na ovom području turistima treba ponuditi atraktivne turističke sadržaje koji se temelje na prirodnim i kulturnim vrijednostima toga dijela poluotoka.

Jačanjem prometne dostupnosti i povećanjem broja turista na poluotoku Pelješac te na Mljetu i Korčuli dolazi do mogućnosti postupnog produljenja turističke predsezona i posezone tih mjesta. Produljenje sezone znači da turistička destinacija može privući više posjetitelja tijekom cijele godine, što može povećati prihode i stvoriti radna mjesta za lokalne stanovnike. Na taj način dolazi do smanjenja sezonalnosti i jačanjem lokalne ekonomije. Pelješac bi trebao razviti sadržaje koji će turiste privući izvan turističke sezone, a koji uključuju lokalne vrijednosti i aktivnosti koje se ne vezuju isključivo uz ljetne mjesec.

Osim pozitivnih prednosti rasta i razvoja turizma, nove promjene na područjima koja potencijalno nisu spremna za dolazak većih broja turista otvaraju mogućnost za niz negativnih posljedica:

- Narušavanje okoliša
- Degradacija prirodnih i kulturnih resursa
- Pritisak na infrastrukturu.

S dolaskom većeg broja turista dolazi do povećanog pritiska turista na prostor što može rezultirati nepopravljivim štetama za okoliš i općenito prirodnu i kulturnu baštinu Pelješca, čija je prepoznatljivost po plažama i netaknutoj prirodi. Također, ako se pravovremeno ne ograniče i ne kontroliraju turističke zone za izgradnju apartmana i hotela, može doći do istog tog rezultata. Već sada, većina naselja uz obalu Pelješca suočava se s problemom visokog intenziteta turista, posebice tijekom vrhunca turističke sezone. To rezultira izravnim narušavanjem ekološkog i infrastrukturnog razvoja te uključuje i ugrožavanje socijalne-demografske održivosti.⁴⁹ Turistički intenzitet treba pravilno preusmjeriti u prostornom i vremenskom smislu i na taj način omogućiti dugoročno egzistiranje turizma.

Osim povećanog pritiska turista na prostor, dolazi do pritiska na infrastrukturu. Loša infrastruktura u turističkim destinacijama može imati negativan utjecaj na iskustvo turista i posljedično na cijelu turističku destinaciju. Nedovoljno izgrađena infrastruktura može dovesti do preopterećenosti u turističkoj destinaciji, što može uzrokovati gužve, zastoje u

⁴⁸ Ibid., 65.

⁴⁹ Ibid., 32.

prometu i zagađenju okoliša. Na taj način, turistička destinacija može izgubiti privlačnost i ugled, što opet može dovesti do smanjenja broja posjetitelja i gubitka prihoda. Dolaskom većeg broja turista na Pelješac stvara se dodatno opterećenje na infrastrukturu koja već sada nije dovoljno razvijena. Lokalno stanovništvo i drugi predstavnici sektora turizma Pelješca posebno naglašavaju problem komunalne infrastrukture za koju smatraju da nije na prikladnoj razini.

Uz to, ispitanici su identificirali određene slabosti u dijelovima komunalne infrastrukture koje je potrebno poboljšati za budući razvoj poluotoka. Smatraju da trenutno stanje infrastrukture nije zadovoljavajuće i stoga je potrebno poduzeti korake kako bi se izbjegle dugoročne negativne posljedice za Pelješac.⁵⁰

Kako bi se ostvario potencijal za razvoj turizma bez negativnih posljedica na uža gravitacijska područja Pelješkog mosta, potrebno je uložiti u razvoj infrastrukture, koja je ključna za daljnji razvoj turizma na tim područjima. S poboljšanom infrastrukturom i uslijed dolaska većeg broja turista mogu se sačuvati prirodne i kulturne vrijednosti poluotoka Pelješca.

⁵⁰ Ibid., 36.

Zaključak

Turizam na poluotoku Pelješcu, ali i u cijelom Dubrovačko-neretvanskoj županiji prije izgradnje Pelješkog mosta bio je pod velikim utjecajem cestovne prometne povezanosti. Upravo je izostanak mosta utjecao na privlačnost poluotoka Pelješca od strane turističke potražnje. Naime, dolazak na poluotok brodom vremenski je duži, a i mobilnost turista tijekom odmora je smanjena. Također, navedeno se negativno odražava i na troškove turista. Svi ti čimbenici turistima nisu privlačni i zato se turizam na poluotoku Pelješcu prije Pelješkog mosta nije razvijao sukladno potencijalu koji je imao.

Iako statistički podaci ne ukazuju na to da je Pelješki most pozitivno utjecao na turističku potražnju (osim na razini domaćih turista), u budućnosti se očekuje rast turističke potražnje za poluotokom Pelješcem. Očekuje se da će poluotok Pelješac turiste privući svojim kulturnim i prirodnim vrijednostima, ali i bogatom eno i gastro ponudom.

Međutim, da bi turizam na poluotoku Pelješcu bio održiv, važno je postojeću infrastrukturu zamijeniti novom te ju prilagoditi potrebama lokalnog stanovništva, ali i predviđene rastuće turističke potražnje. Infrastruktura može bitno utjecati na održivost turizma kao i na privlačnost turističke destinacije.

Reference

Blašković Zavada, Jasmina. *Osnove prometne infrastrukture*. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti.

Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2019. *Turizam u kolovozu 2019*. Zagreb: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. https://grabancijas.com/wp-content/uploads/2019/10/4-3-1_8_Turizam-u-kolovozu-2019.pdf (pristupljeno 11. 3. 2023.)

Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2019. *Turizam u rujnu 2019*. Zagreb: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. https://mint.gov.hr/UserDocsImages/AA_2018_c-dokumenti/4-3-1_9_Turizam%20u%20rujnu%202019.pdf (pristupljeno 14. 3. 2023.)

Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2020. *Dolasci i noćenja turista u 2019*. Zagreb: Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. https://mint.gov.hr/UserDocsImages/AAA_2020_ABC/c_dokumenti/200228_DZS_turizam2019.pdf (pristupljeno 2. 3. 2023.)

Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2021. *Dolasci i noćenja turista u komercijalnom smještaju u kolovozu 2021*. Zagreb: Državni zavod za statistiku. <https://podaci.dzs.hr/2021/hr/10185> (pristupljeno 20. 3. 2023.)

Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2022. *Dolasci i noćenja turista u komercijalnom smještaju u kolovozu 2022*. Zagreb: Državni zavod za statistiku, <https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29496> (pristupljeno 1. 2. 2023.)

Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske. 2022. *Dolasci i noćenja turista u komercijalnom smještaju u rujnu 2022*. Zagreb: Državni zavod za statistiku. https://mint.gov.hr/UserDocsImages//2022_dokumenti//221109_DZS_rujan.pdf (pristupljeno 1. 2. 2023.)

Golden Gate Bridge. *Visiting the Bridge*. <https://www.goldengate.org/> (pristupljeno 3. 3. 2023.)

Hrvatska turistička zajednica. 2022. *Pelješki most nova turistička atrakcija, potiče zanimanje za jug*. <https://www.htz.hr/hr-HR/press/objave-za-medije/peljeski-most-nova-turisticka-atrakcija-potice-zanimanje-za-jug> (pristupljeno 12. 3. 2023.)

Hrvatske ceste. *Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom*. <https://hrvatske-ceste.hr/hr/most-peljesac> (pristupljeno 11. 3. 2023.)

Institut za turizam. 2011. *Plan razvoja turizma Pelješca*. Zagreb: Institut za turizam. <https://www.ston.hr/images/stories/Dokumenti/Plan%20razvoja%20turizma%20peljesca.pdf> (pristupljeno 15. 6. 2023.)

- Institut za turizam. 2019. *Poželjni plan razvoja turizma poluotoka Pelješac u kontekstu izgradnje Pelješkog mosta*. Zagreb: Institut za turizam. <http://www.trpanj.hr/wp-content/uploads/2019/09/Po%C5%BEeljan-plan-razvoja-turizma-na-Pelje%C5%A1cu.pdf> (pristupljeno 3. 3. 2023.)
- Institut za turizam. 2020. *Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj: TOMAS Hrvatska 2019*. Zagreb: Institut za turizam. <https://www.iztzg.hr/files/file/RADOVI/KNJIGE/TOMAS-Hrvatska-2019.pdf> (pristupljeno 20. 1. 2023.)
- Jelavić, Joško. 2022. „Pelješki most“ novo crno vino poljoprivredne zadruge Putniković. <https://radio.hrt.hr/radio-dubrovnik/vijesti/peljeski-most-novo-crno-vino-poljoprivredne-zadruge-putnikovic-5122029> (pristupljeno 22. 2. 2023.)
- Jurišić, Barbara. 2022. *Deset najdužih mostova u Hrvatskoj – Pelješki je na drugom mjestu*. <https://www.mirovina.hr/novosti/deset-najduzih-mostova-u-hrvatskoj-postoji-li-duzi-most-od-novootvorenog-peljeskog-mosta/> (pristupljeno 22. 2. 2023.)
- Katedra za betonsko konstruiranje i mostove. 2008. *Mostovi*. Split: Graditeljsko-arhitektonski fakultet. <http://gradst.unist.hr/Portals/9/docs/katedre/Betonske%20konstrukcije/SSG%20Mostovi/Skripta%20Mostovi.pdf> (pristupljeno 29. 3. 2023.)
- Lovrinović, Ivan i sur. 2007. *Ekonomski, prometni i demografski učinci izgradnje mosta Pelješac na gravitacijsko i šire područje*. <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/2005/1-PELJESKI%20most.pdf> (pristupljeno 19. 3. 2023.)
- Morski.hr. 2022. *Pelješkim motom prošlo više od 652 tisuće vozila bez ijedne nesreće*. <https://www.morski.hr/peljeskim-mostom-proslo-vise-od-652-tisuce-vozila-bez-ijedne-nesrece/> (pristupljeno 2. 4. 2023.)
- Mrnjavac, Edna. 2006. *Promet u turizmu*. Opatija: Fakultet za turistički i hotelski menadžment.
- Nađ, Branko. 2021. *Kako je nastajao Pelješki most?* <https://www.universitas-portal.hr/kako-je-nastajao-peljeski-most/> (pristupljeno 11. 6. 2023.)
- Općina Orebić. *More, sunce, vinogradi, vino...bolje ne može*. <https://visitorebic-croatia.hr/hr/> (pristupljeno 1. 4. 2023.)
- Povijest. *Postavljen kamen temeljac Karlovog mosta*. <https://povijest.hr/nadanasnjidan/postavljen-kamen-temeljac-karlovog-mosta-1357/> (pristupljeno 15. 3. 2023.)
- Povezana Hrvatska. *Pelješki most*. <https://poveznanahratska.eu/projekti/peljeski-most/> (pristupljeno 11. 2. 2023.)

- Puž, Goran. 2022. *Most i ljudi*. Zagreb: Hrvatske ceste. https://hrvatske-ceste.hr/uploads/documents/attachment_file/file/1572/Monografija_Pelje%C5%A1ki_Most_i_ljudi_2022.pdf (pristupljeno 20. 2. 2023.)
- Radić, Jure, Zlatko Šavor, Gordana Hrelja i Nijaz Mujkanović. 2009. Most Pelješac. *Građevinar* 61(9): 801-814.
- Tripadvisor. *Prague, Czech Republic Hotel Deals*. https://www.tripadvisor.com/SmartDeals-g274707-Prague_Bohemia-Hotel-Deals.html (pristupljeno 12. 3. 2023.)
- Turistička zajednica Janjina. *Janjina*. <https://www.visitjanjina.hr/> (pristupljeno 2. 4. 2023.)
- Turistička zajednica općine Ston. *Ston*. <https://www.ston.hr/> (pristupljeno 3. 4. 2023.)
- Turistička zajednica općine Trpanj. *Trpanj*. <https://www.tzo-trpanj.hr/> (pristupljeno 1. 4. 2023.)
- Večernji.hr. 2022. *Pelješki most preselio prometnu gužvu u Neumu – promet pao za 63%*. <https://www.vecernji.hr/vijesti/peljeski-most-preselio-prometnu-guzvu-u-neumu-promet-pao-za-63-posto-1608290> (pristupljeno 1. 4. 2023.)
- Zakon o cestama*. 2023. Narodne novine br. 04. <https://www.zakon.hr/z/244/Zakon-o-cestama> (pristupljeno 20. 2. 2023.)
- Žalec, Krešimir. 2022. *Kronologija izgradnje: Most je prvi put spomenut 1994. godine, u povijest je ušao - Luka Bebić*. <https://www.jutarnji.hr/vijesti/peljeski-most/kronologija-izgradnje-most-je-prvi-put-spomenut-1994-godine-u-povijest-je-usao-luka-bebic-15226789> (pristupljeno 17. 3. 2023.)

Popis tablica

Tablica 1. Vrsta prijevoznog sredstva s kojim su turisti došli u destinaciju.....	5
Tablica 2. Najveći mostovi u Republici Hrvatskoj.....	16
Tablica 3. Komparativna analiza mostova.....	17
Tablica 4. Dolasci i noćenja turista u jedinicama lokalne samouprave na poluotoku Pelješcu 2019. godine.....	20
Tablica 5. Dolasci i noćenja turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji u kolovozu i rujnu 2021. i 2022. godine	22
Tablica 6. Dolasci i noćenja turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji u kolovozu 2022. i 2019. godine.....	23

Popis slika

Slika 1. Pelješki most – skica područja.....	10
Slika 2. Geografski položaj poluotoka Pelješca.....	19

Popis grafikona

Grafikon 1. Dolasci i noćenja turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji u kolovozu 2022. i 2021. godine	22
Grafikon 2. Dolasci i noćenja turista u Dubrovačko-neretvanskoj županiji u kolovozu 2022. i 2019. godine	24

