



**STUDIJA ODRŽIVOSTI RAZVOJA TURIZMA I  
PRIHVATNOG KAPACITETA JUŽNE ISTRE**

Zagreb, lipanj 2022. godine

# **STUDIJA ODRŽIVOSTI RAZVOJA TURIZMA I PRIHVATNOG KAPACITETA JUŽNE ISTRE**

## **Naručitelji:**

Turistička zajednica grada Pule  
Turistička zajednica grada Vodnjana  
Turistička zajednica općine Medulin  
Turistička zajednica općine Fažana  
Turistička zajednica općine Ližnjan  
Turistička zajednica općine Marčana

## **Voditelj studije:**

Prof. dr. sc. Zoran Klarić

## **Autori:**

Prof. dr. sc. Zoran Klarić  
Dr. sc. Snježana Boranić Živoder

Doc. dr. sc. Damir Krešić  
Ravnatelj

Zagreb, svibanj 2022. godine

## SADRŽAJ

1. UVOD I PRISTUP.....	5
1.1. Polazište i ciljevi Studije .....	5
1.2. Pojmovi održivog razvijanja i prihvatanog kapaciteta .....	8
1.3. Metodologija rada.....	10
2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA .....	15
2.1. Opće značajke destinacije .....	15
2.1.1. PODRUČJE OBUVATVA I PROSTORNO-GEOGRAFSKA OBILJEŽJA .....	15
2.1.2. DEMOGRAFSKA OBILJEŽJA .....	18
2.1.3. GOSPODARSTVO .....	22
2.1.4. PLANSKA DOKUMENTACIJA.....	24
2.2. Prometna infrastruktura .....	26
2.2.1. OPĆE ZNAČAJKE PROMETNE POZICIJE .....	26
2.2.2. CESTOVNI PROMET .....	27
2.2.3. JAVNI AUTOBUSNI I BICIKLISTIČKI PROMET.....	32
2.2.4. ŽELJEZNIČKI, POMORSKI I ZRAČNI PROMET .....	34
2.3. Komunalna infrastruktura .....	35
2.3.1. ELEKTROENERGETSKA MREŽA .....	37
2.3.2. VODOOPSKRBA .....	38
2.3.3. ODVODNJA.....	38
2.3.4. GOSPODARENJE OTPADOM .....	39
2.4. Turistička resursna osnova.....	40
2.4.1. PRIRODNA BAŠTINA .....	40
2.4.2. KULTURNO-POVIJESNA BAŠTINA .....	43
2.5. Osnovna obilježja dosadašnjeg turističkog razvoja.....	45
3. STAVOVI TURISTA, STANOVNIŠTVA I PREDSTAVNIKA JAVNOG SEKTORA O RAZVOJU TURIZMA ....	54
3.1. Stavovi turista o osnovnim kritičkim pravovima prihvatanog kapaciteta .....	54
3.2. Stavovi ključnih dionika o razvoju turizma i prihvatom kapacitetu .....	60
4. POKAZATELJI PRIHVATNOG KAPACITETA .....	80
4.1. Prostorno-ekološki pokazatelji.....	81
4.1.1. OBALA I PLAŽE .....	81
4.1.2. ZAŠTIĆENA PRIRODNA I KULTURNΑ BAŠTINA .....	88
4.1.3. IZGRAĐENOST OBALNOG PROSTORA .....	91
4.2. Infrastrukturni pokazatelji.....	93
4.2.1. CESTOVNA PROMETNA INFRASTRUKTURA .....	94
4.2.2. PROMETNA INFRASTRUKTURA - OSTALE VRSTE PROMETA .....	95
4.2.3. KOMUNALNA INFRASTRUKTURA .....	96
4.3. Socio-demografski i socio-kulturni pokazatelji .....	97
4.4. Političko-ekonomski pokazatelji.....	100

<b>5. SINTEZA PODATAKA I IZRAČUN PRIHVATNOG KAPACITETA .....</b>	<b>102</b>
5.1. Ključna područja ugroženosti prihvatnog kapaciteta .....	102
5.2. Razvojni scenariji.....	107
5.3. Izračun prihvatnog kapaciteta na temelju scenarija održivog razvijanja turizma .....	110
<b>6. AKCIJSKI PLAN.....</b>	<b>114</b>
6.1. Preporuke za implementaciju scenarija održivog razvoja.....	114
6.2. Specifični ciljevi i projekti.....	116
6.3. Plan provedbe i nadzor .....	132
<b>LITERATURA I IZVORI .....</b>	<b>134</b>

## 1. UVOD I PRISTUP

### 1.1. Polazište i ciljevi Studije

Turizam je postao glavna gospodarska aktivnost u velikom dijelu Južne Istre, posebice u njenim priobalnim naseljima. Turizam ima bitnu ulogu kao dodatna aktivnost velikog broja stanovnika čak i u Gradu Puli i naseljima u unutrašnjosti Južne Istre sa znatno više zaposlenih u prerađivačkoj industriji, trgovini i drugim djelatnostima, posebice kada je riječ o iznajmljivanju stambenih prostora turistima. Glavni razlozi dolaska izuzetno velikog broja turista u Južnu Istru i Istru u cjelini su privlačnost njene duge i razvedene obale pogodne za provođenje ljetnog odmora i nautički turizam, izuzetno vrijedna i atraktivna prirodna i kulturna baština u kojoj se osobito ističu Nacionalni park Brijuni, Značajni krajobraz Kamenjak, te osobito Grad Pula sa Amfiteatrom i drugom antičkom baštinom.

Važnu ulogu u privlačenju turista u Južnu Istru ima i njen prometni položaj. Istra čini najsjeverniji i u europsko kopno najdublje uvučeni dio cijelog Sredozemlja. Zahvaljujući pružanju autoceste 'Istarskog ipsilona' do same Pule omogućena je dostupnost Južne Istre cestovnim putem glavnim europskim tržištima, posebice južnoj Njemačkoj, Austriji, sjevernoj Italiji i za hrvatski turizam osobito značajnom slovenskom tržištu. To je naročito došlo do izražaja 2020. i 2021. godine kada su, zbog pandemije korona virusa, brojne europske i pogotovo izvaneuropske destinacije orijentirane primarno na zračni prijevoz pretrpjeli znatno veće štete nego destinacije lako dostupne cestovnim putem.

Prije izbijanja pandemije korona virusa područje Južne Istre i Istru u cjelini bilježilo je stalni rast turističke aktivnosti u skoro svim godinama novog milenija, tako da se broj ukupnih noćenja od 2.997.440 u 2001. godini popeo na 4.454.681 u 2011. godini. Pretpandemijske 2019. godine, dosegnuto je rekordnih 6.550.296 noćenja u komercijalnim smještajnim kapacitetima, što znači da je povećanje u odnosu na 2001. godinu iznosilo čak 120,0%.<sup>1</sup> Stopa rasta turizma Južne Istre pritom je bila viša od Istarske županije, u kojoj je 2001. godine bilo zabilježeno 16.135.4451 noćenja, a 2019. godine 26.388.6545 noćenja ili 63,5% više nego 2001. godine. Među gradovima i općinama Južne Istre izdvajaju se Općina Medulin sa 2.551.452 noćenja i Grad Pula sa 2.086.322 noćenja u komercijalnim smještajnim kapacitetima 2019. godine, slijedi Općina Fažana sa 1.009.396 noćenja, dok su Grad Vodnjan i općine Ližnjan i Marčana pojedinačno imali tek između 240.000 i 340.000 noćenja.

Ipak, porast turizma od 2001. do 2019. godine u Južnoj Istri bio je sporiji nego u ostalim hrvatskim obalnim županijama, osim Primorsko-goranske županije. Najveći porast bio je u Ličko-senjskoj županiji, gdje je iznosio čak 270,7% i Splitsko-dalmatinskoj županiji od 195,7%. No, Istra je u manjoj mjeri osjetila i posljedice pandemije. Pad broja noćenja 2021. godine u odnosu na 2019. godinu u Istarskoj županiji iznosio je 17,6%, u Južnoj Istri 20,1%, dok je u svim primorskim županijama osim Primorsko-goranske i Zadarske županije bio znatno iznad 20%, a u Dubrovačko-neretvanskoj županiji čak 43,5%.

---

<sup>1</sup> Podaci za 2019. godinu dobiveni su iz sustava eVisitor, a za ranije godine iz Državnog zavoda za statistiku, budući da eVisitor prikuplja podatke o turističkim kretanjima od 2016. godine.

Razvoj turizma rezultirao je brojnim pozitivnim učincima na gospodarstvo Južne Istre, ali je doveo i do zanemarivanja ostalih gospodarskih aktivnosti, posebice poljoprivrede i industrije. Osobito velik rast turizma u zadnjih dvadeset godina bilježe Općina Fažana, u kojoj je broj noćenja 2019. u odnosu na 2001. godinu povećan više od šest puta, i Općina Ližnjan, gdje je broj registriranih komercijalnih noćenja uslijed neznatne turističke razvijenosti uvećan za čak 16 puta u istom periodu. Stoga su i u Južnoj Istri primjetne negativne posljedice razvoja turizma na prostor i infrastrukturu, osobito prekomjerna izgradnja apartmana i kuća za odmor te prometne gužve. Sve to je dovelo i do značajnog povećanja pritiska na komunalnu infrastrukturu, posebice kada je riječ o gospodarenju otpadom.

Problemi vezani uz prekomjernu i arhitektonski neprimjerenu gradnju prisutni su u cijelom obalnom prostoru Južne Istre, ponajviše na području Općine Medulin i na dijelu obale Južne Istre u sastavu Grada Vodnjan. Gužve u prometu znakovite su za cijelu Južnu Istru, pri čemu je najviše problema prisutno u gradu Puli i njegovoj najbližoj okolini te na području Medulina i Premanture vezano za pristup Značajnom krajobrazu Kamenjak. Kao kroničan prometni problem ističe se i nedostatak parkirališnih mjesti, posebice u središtu Pule. Usprkos određenim problemima, situacija po pitanju prometa u kretanju i mirovanju u Južnoj Istri bolja je nego u većini hrvatskih primorskih kupališnih destinacija. Razlog tome je postojanje dvije obilaznice Pule (starije i središtu Pule bliže obilaznice po Ulici Prekomorskih brigada i novije u produžetku Istarskog ipsilona), većeg broja kružnih tokova te prostranih parkirališnih prostora na rubovima naselja, kao na primjer u Medulinu i Fažani.

Povećanje pritiska na komunalnu infrastrukturu uslijed velikog porasta broja turista najopasnije posljedice ima kada je riječ o odlaganju otpada i onečišćenju plažnih prostora kao ključnog turističkog resursa. Ti su problemi najizraženiji na području Općine Medulin, gdje je u nekoliko navrata bilo većih onečišćenja mora uz plaže (Pješčana uvala i Kamp Stupice), a povremenih onečišćenja bilo je i na području Fažane. Problem neugodnih mirisa uslijed velike količine odloženog otpada predstavlja i blizina smještaja županijskog centra za gospodarenjem otpadom Kaštijuna turističkim sadržajima Medulina.

Jedna od posljedica snažnog razvoja turizma je nedostatak stambenog prostora u Gradu Puli, najvećem istarskom gradu, uslijed prenamjene stanova izvorno namijenjenih stalnom stanovanju za potrebe prihvata turista. Ova pojava ima za posljedicu rast cijena stambenog prostora u Puli te otežano privlačenje radne snage uslijed nedostatka prostora i visokih troškova njihovog stambenog zbrinjavanja. Ti su pritisci još izraženiji, primjerice, u Splitu i Dubrovniku. Izrada Studije održivosti razvoja turizma i prihvatnog kapaciteta za jedan od ciljeva ima poduzimanje aktivnosti koje bi trebale spriječiti ili umanjiti ove i druge ugroze.

Prilikom procjene prihvatnog kapaciteta potrebno je istaknuti i činjenicu da Južna Istra raspolaže iznimno vrijednom i osjetljivom prirodnom i kulturno-povijesnom baštinom koja podrazumijeva oprezniji odnos prema raznim vrstama ugroza za okoliš, nego u prostorima u kojima je takvih lokaliteta manje. To se u prvom redu odnosi na Nacionalni park Brijuni, Značajni krajobraz Kamenjak i pulski Amfiteatar kao atrakcije izložene najvećem turističkom pritisku, ali i na druge osjetljive prostore,

osobito one u neposrednom obalnom dijelu koji je skoro cijeli zaštićen u sklopu projekta NATURA 2000 Europske unije.

Najveći pritisak na zaštićenu prirodnu baštinu prisutan je u Značajnom krajobrazu Kamenjak zbog velikog broja motornih vozila koja opterećuju ne samo zaštićeno područje, nego i naselje Premanturu i pristupne ceste do nje. U slučaju Pulskog amfiteatra radi se o problemima uzrokovanim razmjerno velikim brojem posjetitelja, a kod Nacionalnog parka Brijuni o kombinaciji pritiska plovila koja dovode goste te panoramskih vlaka i drugih vozila koja posjetitelje vode po zaštićenom području. U slučaju sva tri glavna lokaliteta postoji i problem parkiranja vozila posjetitelja, u središtu Pule, Premanturi i Fažani kao polaznoj točki za Brijune. Iako postoje prostrani parkirališni prostori u neposrednoj blizini ovih lokaliteta, situacija može postati kritična kod vršnih pritisaka, osobito u Puli. Naime, u središtu Pule nije smješten samo Amfiteatar, nego i druge atrakcije poput povijesne jezgre grada s ostalim antičkim spomenicima, muzejima, novom atrakcijom Zero Strasse i brojnim ugostiteljsko-zabavnim sadržajima.

Osim samog prostora s pratećom prometnom i komunalnom infrastrukturom kao glavnog kriterija prema kojem se određuje prihvatni kapacitet nekog područja, on ovisi i o nizu teže mjerljivih parametara koji se odnose na socio-kulturne čimbenike. Oni uključuje dobnu, obrazovnu i ekonomsku strukturu stanovništva te stavove lokalnih stanovnika i turista o stanju razvoja turizma. Nepovoljna struktura stanovništva s obzirom na dob i naobrazbu može izazvati teškoće u pronalaženju radne snage za potrebe turizma, a negativna percepcija lokalnog stanovništva prema turizmu može ugroziti razvoj turizma kao gospodarske aktivnosti. Ovi bitni čimbenici su, dakle, određeni percepcijom koja se teško može egzaktno odrediti, a mogu rezultirati nezadovoljstvom turista ponudom i posljedično smanjenjem broja turističkih dolazaka i prihoda od turizma. Ovo je posebice važno u suvremenim okolnostima za koje je znakovit snažan utjecaj društvenih mreža i rast svijesti o važnosti zaštite okoliša. No, situacija u Južnoj Istri je bolja i u ovim pitanjima u odnosu na većinu drugih područja jadranske obale zahvaljujući blagotvornim utjecajima turizma na standard većine stanovnika, tradicionalnoj otvorenosti i visokoj razini tolerancije stanovnika Pule i cijele Istre prema o osobama koji dolaze iz drugih prostora, neovisno radi li se o turistima ili radnoj snazi u turizmu i drugim djelatnostima.

Određivanje ukupnog prihvatnog kapaciteta vodi računa o svim prethodno navedenim parametrima, pri čemu je ključno identificirati parametar odnosno pokazatelj koji omogućuje prihvat najmanjeg broja turista, dakle, koji čini tzv. 'usko grlo' za određeno područje. Ova studija zasniva se na takvom pristupu, što znači da će, u najvećoj mjeri, biti usmjerena na detektiranje i sagledavanje 'uskih grla', odnosno ključnih ograničenja daljnog rasta prema kojima će se odrediti granice prihvatnog kapaciteta.

Prostorni okvir na koji se odnosi procjena prihvatnog kapaciteta odnosi se na šest jedinica lokalne samouprave odnosno šest turističkih zajednica koje čine klaster Južna Istra, dakle na područje gradova Pula i Vodnjan i općina Fažana, Medulin, Ližnjan i Marčana, koje su prije osamostaljenja Hrvatske bile u sastavu 'velike' općine Pula. U razmatranje nisu uključene općine Barban i Svetvinčenat koje su isto bile dio 'velike' općine Pula i imaju vlastite turističke zajednice, ali se s izuzetkom tri kilometra obale

odnose na unutrašnjost Puljštine.<sup>2</sup> Zbog toga ove dvije općine bilježe znatno manji turistički promet i od općine Ližnjan kao turistički najslabije razvijene općine Južne Istre pa im ni turistički prihvatni kapacitet nije ugrožen.

Kako se Južna Istra odnosi na razmjerno mali prostor koji je interno odlično povezan nije bilo potrebe izdvajati pojedine uže cjeline, odnosno klastere. Ipak, s obzirom na velike razlike između šest jedinica lokalne samouprave s aspekta intenziteta turističkih aktivnosti, stupnja izgrađenosti, duljine obale i drugih značajki, prilikom razmatranja prihvatnog kapaciteta naglasiti će se lokalne specifičnosti. U tom kontekstu izdvajaju se Općina Medulin, Grad Pula i Općina Fažana kao prostori izrazito velike koncentracije turizma u prostoru, te Grad Vodnjan i općine Ližnjan i Marčana u kojima je turistički pritisak znatno manji. U skladu s potrebama posebno će se razmotriti i situacija u Nacionalnom parku Brijuni u sastavu Grada Pule, kao i u pojedinim naseljima odnosno mikrolokacijama sa specifičnim problemima poput Premanture uz koju se veže Značajni krajobraz Kamenjak ili zone Peroj - Barbariga izložene osobito velikom građevinskom pritisku.

Prilikom razmatranja prihvatnog kapaciteta naglasak će biti na užem obalnom području, posebice onom dostupnom s kopna, na koje se odnosi velika većina turističkih aktivnosti. Kada je riječ o otocima voditi će se računa o razlikama između otoka koji su jače uključeni u turističko korištenje uslijed dostupnosti izletničkim brodovima (Veli i Mali Brijun, Fratarski otok, Ceja i Levan) i ostalih otoka bez sadržaja dostupnih samo nautičarima, odnosno osobama s vlasništvom ili najmom plovila. Uz osnovnu metodologiju određivanja prihvatnog kapaciteta koja se detaljno opisuje u nastavku, korištena je i metodologija koju je, za potrebe Europske komisije, izradio Laboratorij za okolišno planiranje Egejskog Sveučilišta (Environmental Planning Laboratory, 2002.).<sup>3</sup> Obje metodologije uspješno kombiniraju klasično poimanje održivog prihvatnog kapaciteta sa suvremenim pristupom granicama prihvatljivih promjena usmjeravajući se na fizičku i društvenu komponentu održivosti, iako ni one, kao ni mnoge druge metodologije određivanja prihvatnog kapaciteta, ne mogu osigurati uspješno upravljanje destinacijom u potpunosti.

## 1.2. Pojmovi održivog razvijanja i prihvatnog kapaciteta

Razvoj turizma na prostorima izloženim velikom turističkom pritisku i rastu turizma dosegnuo je razmjere koji su postali opterećenje za lokalno stanovništvo te prirodnu i kulturno-povijesnu baštinu. Stoga se, uz koristi od turizma, javljaju i određeni konflikti, pa i otvorena suprotstavljanja rastu turizma na raznim razinama i u raznim javnostima. U teoriji i praksi turizma, već duže vrijeme, prisutan je koncept turističke održive nosivosti određenog područja, koji podrazumijeva najveći prihvatljivi broj

<sup>2</sup> Općina Svetvinčenat odnosi se cijela na unutrašnjost Istre, a Općina Barban uključuje svega 3,4 kilometra obale u Zaljevu Raša sa samo jednom uređenom plažom dugom 1.000 metara, dok je preostali dio obale zbog strmine terena nepogodan za turističko korištenje.

<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.

turista na određenom području istovremeno. Riječ je o broju ne umanjuje atraktivnost turističkog proizvoda, ne narušava prirodni i kulturni okoliš iznad prihvatljivih granica i ne dovodi do nezadovoljstva lokalnog stanovništva. U tom kontekstu svaki rast i razvoj u prostoru promatra se kao svojevrsni oblik 'trgovine' između blagostanja ljudi i utjecaja na okoliš u širem smislu.

Zbog povećanja vlastitog standarda življenja spremni smo tolerirati određene oblike devastacije prirodne i kulturno-povijesne baštine, a često smo spremni i na promjenu stanja u socijalnoj sredini, do čega neupitno dolazi uslijed turističkog pritiska i gospodarskog rasta. Budući da bi taj rast mogao ugroziti zajednicu, razvio se koncept održivog razvoja koji koristi prirodne ekosustave kao resurs rasta proizvodnje i potrošnje, ali ih slijedećim generacijama ostavlja neizmijenjene kakvoće. Budući da to podrazumijeva razvoj unutar granica prihvatnog kapaciteta, proizlazi da određivanje prihvatnog kapaciteta u svojoj biti znači određivanje granice iznad koje neki razvoj prestaje biti održiv. Na taj način određivanje prihvatnog kapaciteta u turizmu ujedno znači određivanje maksimalne gornje granice turističkog razvoja iznad koje turizam prestaje biti održiv.

Sam koncept *turističke održive nosivosti*, odnosno *turistički prihvatni kapacitet*, definiran je kao maksimalni broj ljudi koji mogu posjetiti turističku destinaciju u isto vrijeme, bez negativnih utjecaja na fizičku, ekonomsku i društvenu okolinu te bez izazivanja neprihvatljivog pada razine zadovoljstva posjetitelja kvalitetom (WTO, 1981.). Koncept turističke održive nosivosti najveći potencijal ima na zaštićenim dijelovima prirodne i kulturne baštine koji se intenzivno posjećuju, posebice u priobalnim prostorima te u kontekstu održivog životnog stila lokalne zajednice i turističke destinacije kao cjeline.

U prošlosti je izračun prihvatnog kapaciteta podrazumijevao pokušaj da se definira jedan broj, odnosno maksimalni broj turista/posjetitelja koje određeni prostor može primiti, a da negativni utjecaji na okoliš i lokalno stanovništvo budu prihvatljivi. Često se smatralo da je taj broj konstanta koja vrijedi za određeno područje zauvijek. S vremenom se shvatilo da to nije dobar koncept, jer se održiva nosivost određenog područja s vremenom mijenja u skladu s promjenama sustava koji je određuju. S određivanja jednog fiksnog broja prešlo se na određivanje raspona održive nosivosti, pri čemu se definira i donja granica održivosti koja se odnosi na gospodarski aspekt, odnosno na donju granicu ispod koje se ne isplati baviti određenom gospodarskom aktivnošću.

Suvremeni koncept održive nosivosti više ne govori primarno o brojevima, nego se uglavnom shvaća kao pomoć u ostvarivanju željene razine kvalitete u procesu planiranja gospodarskog rasta i razvoja na određenom području. U tom kontekstu *održivi nosivi kapacitet* nije znanstveni koncept ili formula koja daje točni interval izvan kojeg svaki razvoj mora biti zaustavljen, već on ovisi o nizu parametara koji se s vremenom mogu mijenjati u funkciji odabranog razvojnog modela. Naime, ulaganja u razna rješenja u području prometne ili komunalne infrastrukture, poput izgradnje novih prometnica, parkirališta, sustava vodoopskrbe, elektroopskrbe, odvodnje ili unapređenja javnog prometa i sustava upravljanja otpadom, mogu značiti stvaranje novog razvojnog modela koji omogućuje povećanje prihvatnog kapaciteta u odnosu na aktualno stanje. Stoga je održivi prihvatni kapacitet nekog područja u svojoj biti funkcija dosegnutog ili planiranog, odnosno željenog razvijenika.

Iz toga proizlazi da neko područje može imati više različitih dimenzija prihvatnog kapaciteta, zbog čega je važno definirati istraživačke kriterije prije takve procjene, vodeći računa o tome da je održivi prihvatni kapacitet uvjetovan vrstom, frekvencijom i intenzitetom različitih utjecaja koji izazivaju domicilni stanovnici i turisti na nekom području. Za takvu procjenu bilo bi potrebno pratiti veliki broj pokazatelja i njihov utjecaj na fenomen održivog prihvata kroz duže razdoblje. To se zbog visokih troškova i dugog trajanja rijetko provodi. Stoga se procjena prihvatnog kapaciteta najčešće vrši na temelju utjecaja najznačajnijih pokazatelja koji su 'zaslužni' za stvaranja 'uskih grla', koji se s obzirom na dostupnost podataka često procjenjuju na ekspertnoj razini uz razne oblike pojednostavljenja.

Ovako shvaćeni koncept *održivog prihvatnog kapaciteta* može obuhvatiti snimanje postojećeg stanja i trendova, prepoznavanje 'uskih grla' i usklađivanje obujma turističkog prometa prema uskim grlima, uvažavajući sadašnje stanje turističkog proizvoda i postojeće tehnologije upravljanja, ili definirati održivi prihvatni kapacitet prema nekom budućem stanju turističkog proizvoda uz primjenu suvremenih načina upravljanja destinacijom. To npr. uključuje širenje pješačkih zona, ograničenje kretanja motornih vozila, stimuliranje korištenja električnih vozila i bicikala, korištenje obnovljivih izvora energije, recikliranje otpadnih voda i krutog otpada, redistribuciju turističkih kretanja putem stvaranja novih sadržaja izvan zona izloženih najvećem pritisku i sl.

U tom kontekstu razni oblici turizma posebnih interesa ističu se kao ekološki manje invazivni oblici turizma, s manje nepovoljnih posljedica na održivost od klasičnog masovnog turizma, odnosno kupališnog turizma. Tako se obilasci u malim grupama s posebnim interesima i mali kruzeri ističu kao oblici turizma koji manje opterećuju prostor od obilaska u velikim grupama i s mega kruzera. Drugačije ekonomski, društvene, ekološke, prometne i druge utjecaje imaju i turisti u *all-inclusive* aranžmanima u odnosu na kratkotrajne goste na dnevnim posjetima i sl. Vrste posjetitelja koje destinacija želi mogu se usto ciljano segmentirati i adresirati marketinškim kampanjama oblikujući budućnost i ponude i potražnje. To zahtijeva intenzivan rad u razvoju destinacije, marketingu proizvoda, kao i izgradnji kapaciteta i lanaca vrijednosti kroz strukture poput DMO-a, DMK-a, turističke klastere i sl.

Mnogo je parametara koji određuju održivi prihvatni kapacitet nekog prostora i oni su najvećim dijelom promjenjivi u prostoru i vremenu, zbog čega se održivi prihvatni kapacitet niti ne može odrediti brojem koji je nepromjenjiv u dužem razdoblju. Iznimke su održivi prihvatni kapaciteti područja manje površine i jasno određenih granica, u kao što su Nacionalni park Brijuni, Značajni krajobraz Kamenjak i pulski Amfiteatar, ali i plaže koje su svojim morfološkim svojstvima ograničene u dalnjem širenju. Stoga niti intervencije u upravljanje takvim resursima ne mogu značajno utjecati na sam kapacitet pa se za njih koriste drugačiji pristupi izračunu održivog prihvatnog kapaciteta.

### 1.3. Metodologija rada

Metodologija izrade ove studije zasniva se na kombinaciji znanstvenih metodologija korištenih od više autora, s time da ključnu ulogu ima metodologija koju je kreirao Centar za regionalne aktivnosti Programa prioritetnih akcija (PAP/RAC, 1997.) kao dio Mediteranskog akcijskog plana u sklopu Programa za okoliš Ujedinjenih naroda (United Nations Environment Programme - Mediterranean

Action Plan, UNEP/MAP).<sup>4</sup> S obzirom na recentne promjene u gledanju na prihvatni kapacitet, specifičnost prostora Južne Istre te razlika u percepciji važnosti limitirajućih čimbenika prilikom određivanja prihvatnog kapaciteta, korišteni su i elementi nekih drugih metodologija.

Vodilo se računa da postoje dvije glavne struje u definiranju prihvatnog kapaciteta u turizmu. Prva struja gleda na prihvatni kapacitet kao na sposobnost destinacije da apsorbira turizam prije nego se osjeti negativni utjecaj turizma te je glavno pitanje određivanje maksimalnog broja turista koje prostor može podnijeti. Druga struja smatra da kapacitet u turizmu treba razmatrati kao razinu iznad koje će dotok turista pasti uslijed smanjenja kvalitete njihovog iskustva, a u prilog toj struji ide česta pojava pada broja turista u mjestima koja su izgubila svoj šarm i autentičnost zbog masovnosti.

Metodologija PAP/RAC-a ocijenjena je kao najpogodnija jer vodi računa o oba pristupa, uspješno je primjenjena na nizu destinacija te prilagođena prostoru sredozemnih destinacija, pa tako i Hrvatske. Postupak procjene prihvatnog kapaciteta osmišljen je na temelju dugotrajnog rada, znatnim dijelom hrvatskih autora, u sklopu projekta Razvoj sredozemnog turizma u skladu s okolišem (Development of Mediterranean Tourism Harmonized with the Environment).<sup>5</sup> Sadržaj ove Studije većim dijelom proizlazi iz smjernica za procjenu prihvatnog turističkog kapaciteta iz ove metodologije, a zasniva se na četiri osnovne faze:

1. Prikupljanje i analiza postojeće dokumentacije te mapiranje prostora;
2. Analiza ograničavajućih čimbenika, resursa, alternativnih rješenja i povezanosti turističke destinacije s okruženjem;
3. Priprema opcija turističkog razvoja (analiza scenarija, priprema alternativnih scenarija, odabir najprikladnijeg scenarija)
4. Izračun procjene turističkog prihvatnog kapaciteta.

U radu na ovoj Studiji korištena su iskustva s drugih studija određivanja prihvatnog kapaciteta po ovoj metodologiji izrađenih za destinacije na Sredozemlju, u prvom redu najrecentnije studije za Šibensko-kninsku i Splitsko-dalmatinsku županiju i Grad Dubrovnik te nešto starije studije za Crnogorsko obalno područje, Grad Crikvenicu i Larnaku na Cipru.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Priority Actions Programme / Regional Activity Centre iz Splita jedina je agencija Ujedinjenih naroda smještena u Hrvatskoj, a bavi se primarno aktivnostima usmjerenim podršci sredozemnim zemljama u implementaciji održivog razvoja obalnih područja.

<sup>5</sup> Klarić, Z., Mangion, M.L., Satta, A. i Travis, A.S. (2003.), Guide to good practice in tourism carrying capacity assessment, PAP-RAC, Split.; Dragičević, M., Klarić, Z. i Kušen, E. (1997.), Guidelines for carrying capacity assessment in Mediterranean coastal zones, Split.

<sup>6</sup> Studija održivosti razvoja turizma i prihvatnog kapaciteta s akcijskim planom na području Šibensko-kninske županije, Institut za turizam, Zagreb, 2020.; Studija održivosti razvoja turizma i prihvatnog kapaciteta s akcijskim planom grada Dubrovnika, Institut za turizam, Zagreb, 2020.; Studija prihvatnih kapaciteta turizma u Splitsko-dalmatinskoj županiji, Institut za turizam, Zagreb, 2018.; Turistički prihvatni kapacitet crnogorskog priobalnog područja, PAP-RAC, Split, 2013.; Carrying Capacity Assessment for Tourism of the Larnaka district,

Temeljem navedenog pristupa, metodološki okvir izrade Studije održivosti razvoja turizma i prihvatnog kapaciteta Južne Istre definiran je Ugovorom o njenoj izradi, koji uključuje sljedeće:

- Uvodni dio u kojem se obrazlažu polazište i ciljevi Studije, pojmovi održivog razvijanja i prihvatnog kapaciteta te opisuje metodologija rada;
- Analizu postojećeg stanja u kojoj se najprije opisuju opće značajke destinacije i turistička resursna osnova, nakon čega slijedi rekapitulacija osnovnih obilježja dosadašnjeg turističkog razvoja i stavovi ključnih dionika o osnovnim pragovima prihvatnog kapaciteta;
- Razradu indikatora prihvatnog kapaciteta po osnovnim skupinama (prostorno-ekološki, infrastrukturni, socio-kulturni i političko-ekonomski indikatori);
- Sintezu podataka i izračun prihvatnog kapaciteta, koji uključuju identifikaciju glavnih područja ugroženosti prihvatnog kapaciteta, ocjenu održivosti pojedinih modela turističkog razvoja i definiranje pragova prihvatnog kapaciteta na temelju scenarija održivog razvoja turizma i
- Akcijski plan s preporukama za implementaciju scenarija održivog razvoja s planom provedbe i nadzora.

Metodološki pristup osmišljen je tako da se osigura zastupljenost svih relevantnih dionika u procesu izrade Studije, kako bi se osigurala kontinuirana informiranost i podrška za implementaciju. Uključenost dionika osigurana je provođenjem dubinskih intervjua s predstavnicima dionika koje je Naručitelj identificirao kao ključne za razvoj turizma na području Južne Istre te kroz prezentaciju rezultata Studije i Akcijskog plana širokom spektru dionika.

Proces rada na ovom projektu odvijao se slijedom pet koraka prikazanih na shemi 1. Prvim korakom, kroz analizu postojećeg stanja, definirano je koji sve elementi utječu na fizičku i društvenu komponentu održivog prihvatnog kapaciteta, kakav je njihov značaj u tom procesu i koji su izvori podataka potrebni za ocjenu tih elemenata. U drugom su koraku definirana temeljna načela određivanja prihvatnog kapaciteta, odnosno čemu služe i što se želi postići njihovim dosezanjem. Treći korak je definiranje kritičnih čimbenika prihvatnog kapaciteta, odnosno tzv. 'uskih grla,' koja u najvećoj mjeri određuju fizičke i društvene komponente razvoja turizma na području Južne Istre. U četvrtom koraku uspoređuju se vrijednosti dosegnutog razvoja, odnosno rasta s planiranim u razvojnim dokumentima te se na temelju toga procjenjuje prihvatni kapacitet. Konačno, u petom koraku kroz akcijski plan predlažu se konkretnе aktivnosti koje treba poduzeti u cilju minimiziranja negativnih utjecaja turizma na okoliš i sprečavanja onih oblika turističkog razvoja koji bi mogli ugroziti održivost prostora Južne Istre i jedinica lokalne samouprave u njenom sastavu.

## SHEMATSKI PRIKAZ METODOLOŠKOG PROCESA



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

- podaci o stanovništvu (Prvi rezultati Popisa stanovništva 2021. godine, Popis stanovništva 2011. i drugi objavljeni podaci), gospodarstvu, prometnoj i komunalnoj infrastrukturi, komercijalnim turističkim kapacitetima i turističkom prometu Državnog zavoda za statistiku i Hrvatske turističke zajednice (sustav eVisitor);
- podaci o obilježjima turističke potražnje i zadovoljstvu turista i posjetitelja Istarske županije (TOMAS 2019., Institut za turizam);
- prostorno planska dokumentacija jedinica lokalne samouprave Južne Istre;
- izvješća javnih poduzeća (elektrodistribucija, vodovod, kanalizacija, javni promet itd.);
- planovi gospodarskog i turističkog razvoja i
- relevantni znanstveni i stručni radovi na temu analize prihvatnog kapaciteta.

Kvalitativna primarna istraživanja provedena u okviru projekta uključuju i obilazak cijelog prostora Južne Istre od strane voditelja i suradnika na projektu s naglaskom na obalnom dijelu. Posebna pozornost posvećena je povjesnoj jezgri Pule i njenim muzejima i tvrđavama te dvjema glavnim

prirodnim atrakcijama NP Brijuni i ZK Kamenjak. Dodatno su korištena i osobna iskustva glavnog autora Studije, koji svake godine u više navrata boravi u Puli i tamo provodi dio godišnjeg odmora. Stoga je glavni autor obišao gotovo sve plaže i biciklističke staze na području Južne Istre, a u više navrata posjetio je i Nacionalni park Brijuni i Značajni krajobraz Kamenjak. Važnu ulogu imala su i iskustva autora tijekom rada na drugim projektima u Južnoj Istri, osobito na projektu 'Regionalni program uređenja i upravljanja morskim plažama Istarske županije', koji je uključio detaljan obilazak i evaluaciju svih plažnih prostora na području općina Marčana i Ližnjan.

Jedan od glavnih sekundarnih izvora podataka, posebice za ocjenu društvene komponente održivosti, je Istraživanje stavova i potrošnje turista TOMAS Hrvatska u 2019. godini. Sadržajem istraživanja, između ostalog, obuhvaćena je ocjena zadovoljstva turista elementima turističke ponude Istarske županije te percepcija čimbenika koji su eventualno negativno utjecali na boravak turista. Istraživanje je obuhvatilo i potrošnju posjetitelja kao temelj za procjenu ekonomске održivosti. Konačno, radi što preciznijeg sagledavanja egzaktno teško mjerljivih socio-kulturnih aspekata prihvatnog kapaciteta, izdvajanja ključnih 'uskih grla' i kontrole podataka dobivenih 'desk' istraživanjem izvršeni su i izravni intervjuji sa čelnicima ili predstavnicima svih šest jedinica lokalne samouprave i turističkih zajednica Južne Istre te ostalim važnim dionicima, u prvom redu predstavnicima glavnih komunalnih i prometnih poduzeća, ustanova zaduženih za zaštitu prirodne i kulturne baštine i turističkih poduzeća koje djeluju na području Južne Istre. Prikupljeni podaci analizirani su ne samo radi utvrđivanja prihvatnog kapaciteta po pojedinim segmentima i detektiranja ključnih ograničenja odnosno tzv. 'uskih grla', nego i u cilju pronaalaženja najpovoljnijih načina njihovog rješavanja.

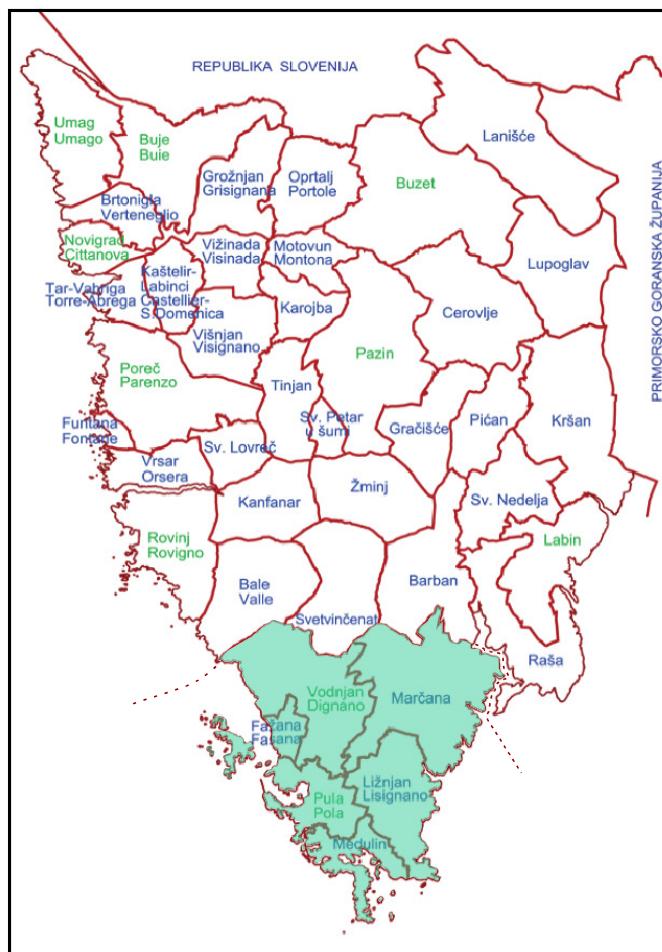
## 2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

### 2.1. Opće značajke destinacije

#### 2.1.1. Područje obuhvata i prostorno-geografska obilježja

Područje klastera Južne Istre odnosi se na najjužniji dio Istarske županije i istarskog poluotoka, a čini je šest jedinica lokalne samouprave: gradovi Pula i Vodnjan i općine Medulin, Fažana, Ližnjan i Marčana. Južna Istra zauzima površinu od 399 km<sup>2</sup>, te je prema Prvim rezultatima popisa stanovništva iz 2021. godine na tom području živjelo 76.594 stanovnika, što čini 14,2% površine i 39,1% stanovništva Istarske županije. Iz toga proizlazi i velika gustoća naseljenosti od 191,8 stanovnika na km<sup>2</sup>, što je znatno više od Istarske županije (69,7 stanovnika na km<sup>2</sup>) i Hrvatske u cijelini (68,7 stanovnika na km<sup>2</sup>). Glavni razlog je što se u Južnoj Istri nalazi pula, najveći istarski grad, u kojem živi 52.411 stanovnika ili 68,4% svih stanovnika Južne Istre.

Slika 1. POZICIJA JUŽNE ISTRE UNUTAR ISTARSKE ŽUPANIJE



Izvor: Zavod za prostorno uređenje Istarske županije, obrada Zoran Klarić

Područje Grada Vodnjana i Općine Marčana, kao najsjevernijih jedinica lokalne samouprave u Južnoj Istri, graniči na sjeveru s općinama Bale, Svetvinčenat, Barban te morskim putem preko Zaljeva Raša s općinom Raša. Grad Pula i općine Fažana, Medulin i Ližnjan nemaju izravnog kontakta s drugim istarskim općinama i gradovima. Na Pulu kao glavno naselje Južne Istre i gospodarsko središte Istarske županije u većoj mjeri orijentirane su općine Svetvinčenat i Barban, koje su prije 1991. godine bile dio bivše 'velike' općine Pula, ali se nisu pridružile klasteru Južna Istra. Zahvaljujući razvedenoj obali i mnoštvu otoka na Južnu Istru odnosi se 235 ili 46% od ukupno 506 kilometara obale Istarske županije, a na nju se odnosi i 32 od ukupno 53 otoka, otočića i hridi koji čine 98% površine svih istarskih otoka.

Prostor Južne Istre oblika je istostraničnog trokuta, pri čemu se dvije stranice odnose na more na način da su uključene i zapadna i istočna obala Istarskog poluotoka. Zračna duljina od krajnje sjeverozapadne točke obale kod Barbarige i najistočnije u Zaljevu Raša iznosi 27 kilometara, dok od najjužnije točke na rtu Kamenjak do Barbarige ima 29 kilometara, a do najsjevernijeg dijela Zaljeva Raša u općini Marčana 28 kilometara. Na otočni dio Južne Istre odnosi se 60,6 km<sup>2</sup> ili 15,2% ukupne površine, od čega se najveći dio (43,9 km<sup>2</sup>) odnosi na Brijune. Na otočiću Grunju na Brijunima nalazi se najzapadnija točka Južne Istre, smještena 1,5 km zapadnije od rta Barbariga. Grad Pula nalazi se na 44°52' sjeverne geografske širine i 13°51' zapadne geografske dužine, a najsjevernija točka Južne Istre kod naselja Hreljići u Općini Marčana na 45°01' sjeverne geografske širine, što znači da se Južna Istra nalazi točno na polovici sjeverne polutke.

Tablica 1. POVRŠINA I STANOVNIŠTVO JUŽNE ISTRE 2001., 2011. I 2021. GODINE

prostorna cjelina	površina km <sup>2</sup>	broj stanovnika			gustoća naseljenosti	promjena 2001. - 2011.	promjena 2011. - 2021.
		2001.	2011.	2021.			
Grad Vodnjan	105,6	5.651	6.119	5.850	55,4	8,3	-4,4
Općina Fažana	13,7	3.050	3.635	3.477	253,8	19,2	-4,3
Grad Pula*	49,7	58.594	57.460	52.411	1.054,5	-1,9	-8,8
Općina Medulin	29,4	6.004	6.481	6.579	223,8	7,9	1,5
Općina Ližnjan	69,9	2.945	3.965	4.052	58,0	34,6	2,2
Općina Marčana	131,0	3.854	4.253	4.225	32,3	10,4	-0,7
JUŽNA ISTRA UKUPNO	399,3	80.098	81.913	76.594	191,8	2,3	-6,5
ISTARSKA ŽUPANIJA	2.813,0	206.344	208.055	195.794	69,6	0,8	-5,9
HRVATSKA	56.594,0	4.437.460	4.284.889	3.888.529	68,7	-3,4	-9,3

\* U podacima grada Pule navodi se površina od svega 41,8 km<sup>2</sup>, iz čega proizlazi da nije uračunato otočje Brijuni, iako administrativno pripada Gradu Puli.

Izvori: Državni zavod za statistiku i GIS baza Instituta za turizam (podaci o površinama)

Velika većina stanovnika Južne Istre živi u neposrednoj obalnoj zoni ili u naseljima u unutrašnjosti od kojih ni jedno nije udaljeno od obale više od deset kilometara. Na obalnom prostoru živi praktički cijekupno stanovništvo Grada Pule i Općine Fažana, velika većina stanovništva općina Medulin i Ližnjan. Samo se područje Grada Vodnjana i Općine Marčana uključujući i njihova sjedišta odnosi većim dijelom na

unutrašnjost. Za područje Južne Istre znakovite su i velike razlike u gustoći naseljenosti. Osim područja Grada Pule s gustoćom naseljenosti od 1.055 stanovnika na km<sup>2</sup>, u gusto naseljene prostore ubrajaju i općine Medulin i Fažana s gustoćom naseljenosti većom od 200 stanovnika na km<sup>2</sup>. Na području Grada Vodnjan i Općine Ližnjan bilo je manje od 60 stanovnika na km<sup>2</sup>, a u najrjeđe naseljenoj općini Marčana svega 32 stanovnika na km<sup>2</sup>.

Južna Istra ističe se raznolikom i atraktivnom prirodnom osnovom uvjetovanom obuhvatom i zapadne ravnije i istočne strme obale Istarskog poluotoka. Veći dio terena je blago valovit bez mnogo posveravnih dijelova, s izuzetkom sjeveroistočne obale i bez izrazitijih strmina. Najveći dio prostora je na nadmorskim visinama ispod 100 metara, a veće visine odnose se samo na središnji i istočni dio područja Grada Vodnjan te na veći dio Općine Marčana. Iznad 200 metara nad morem nalazi se samo najsjeverniji dio Općine Marčana, gdje se kod naselja Orbanići nalazi 265 metara nad morem visoko uzvišenje Školjka kao najviša točka Južne Istre.

Na području Južne Istre nema stalnih tekućica i jezerskih površina, jedino u kišnom dijelu godine povremeno ima vode u potoku Kanal koji od Marčane vodi do uvale Budava. Stoga glavnu prirodnu odrednicu Južne Istre čini njena razvedena obala i mnoštvo otoka, na koje se odnose i njene glavne prirodne atrakcije otočna skupina Brijuni i poluotok Kamenjak. Osim što se na Južnu Istru odnose 32 od ukupno 53 otoka u Istri, u njoj se nalaze i svi otoci s površinom većom od 15 hektara - najveći su Veli Brijun s površinom od 572 hektara i Mali Brijun od 108 hektara, oba u Nacionalnom parku Brijuni. Nijedan otok nije stalno naseljen, iako se u pojedinim popisima nekoliko osoba koje veći dio godine borave na Velom Brijunu znalo uračunavati u stalno stanovništvo Grada Pule.

Tablica 2. OTOCI JUŽNE ISTRE POVRŠINE VEĆE OD 10 HEKTARA

naziv otoka	površina u hektarima	duljina obale u km	nadmorska visina u m	administrativna pripadnost
Veli Brijun	572,3	23,42	54,7	Grad Pula (NP Brijuni)
Mali Brijun	107,5	8,11	30,4	Grad Pula (NP Brijuni)
Vanga (Krasnica)	19,4	2,70	8,7	Grad Pula (NP Brijuni)
Veruda (Fratarski Otok)	19,2	1,88	20,9	Grad Pula
Ceja	18,3	1,64	22,3	Općina Medulin
Fenera	17,0	1,70	7,7	Općina Medulin
Sveti Jerolim	12,6	1,55	18,1	Grad Pula (NP Brijuni)
Bodulaš	12,5	1,42	6,0	Općina Medulin
Uljanik	12,3	1,97	...	Grad Pula
Frašker	11,0	1,67	18,9	Općina Medulin

Izvor: Duplančić Leder, T., Ujević, T. i Čala M., Coastline lengths and areas of islands in the Croatian part of the Adriatic sea determined from the topographic maps at the scale of 1:25.000 i Baza podataka Instituta za turizam

Područje Južne Istre prema Koppenovoj klasifikaciji ima umjereno toplu vlažnu klimu s vrućim ljetom, za koju se uobičajio naziv sredozemna klima. Prosječna godišnja temperatura u Puli iznosi u prosjeku oko  $15^{\circ}\text{C}$ , s oko 100 vedrih dana u godini. Osim u siječnju temperatura ni u jednom mjesecu ne pada ispod  $7^{\circ}\text{C}$ , dok u najtoplijim mjesecima, srpnju i kolovozu, u prosjeku iznosi  $26^{\circ}\text{C}$ . Godišnja količina oborina iznosi oko 900 milimetara, od čega se većina odnosi na jesen i zimu, osobito mjesec studeni. Tijekom ljetnih mjeseci oborina je malo, a snijega nema gotovo nikada. Za razliku od mnogih drugih dijelova hrvatskog priobalja, posebice podvelebitskog i podbiokovskog, Južna Istra nije izložena izrazito jakim vjetrovima, a i oni se skoro isključivo odnose na zimski dio godine.

Sličnu klimu Južne Istre ima i cijela zapadna obala Istre i kvarnerski otoci, za razliku od Opatijske rivijere, gdje je u prosjeku nešto vlažnije i hladnije te Dalmacije gdje je nešto toplije i s manje kiše. Zahvaljujući plitkoći sjevernog dijela Jadranskog mora i s time povezanim bržim zagrijavanjem mora, Južna Istra poznata je po razmjerno visokim temperaturama mora ljeti, višim ne samo od Kvarnera, nego i od većeg dijela Dalmacije. Iako nema stalnih mjernih stanica osim u Puli, procjenjuje se da nema većih unutarnjih razlika u klimi Južne Istre. Samo najsjeverniji i najviši dio općine Marčana ima odlike umjerene tople vlažne klime s toplim ljetom, što je sličnije klimi u Pazinu u dubljoj unutrašnjosti Istre i kontinentalnoj Hrvatskoj.

### 2.1.2. Demografska obilježja

Područje Južne Istre prema Prvim rezultatima Popisa stanovništva 2021. godine bilježi pad broja stanovnika od 6,5% u odnosu na 2011. godinu, što je nešto bolje od Hrvatske u cjelini (-9,3%), ali lošije od prosjeka Istarske županije (5,9%). Uzme li se u obzir da je u prethodnom popisnom razdoblju između 2001. i 2011. godine Južna Istra s porastom broja stanovnika od 2,3% bila među rijetkim dijelovima Hrvatske u kojima stanovništva raste i to po znatno višoj stopi nego u Istarskoj županiji (0,8%), proizlazi da su i nju zahvatili trendovi iseljavanja kao i većinu Hrvatske u zadnjih desetak godina. Depopulacija je u najvećoj mjeri zahvatila grad Pulu, gdje se broj stanovnika u zadnjih deset godina smanjio za skoro 9%, što je zasigurno dijelom posljedica drastičnog smanjenja proizvodnje i mogućeg potpunog gašenja Uljanika kao perjanice Pulske industrije i jednog od simbola Pule.

Pad broja stanovnika bilježe i Grad Vodnjan i Općina Fažana, koje su između 2001. i 2011. godine bilježile veliki rast broja stanovnika, osobito Fažana. Općina Marčana je nakon 2011. godine također počela gubiti stanovništvo, iako za sada u manjoj mjeri. Mali rast između 2011. i 2021. godine bilježe samo općine Medulin i Ližnjan, no i one su u periodu od 2001. do 2011. godine imale znatno veći porast broja stanovnika, osobito općina Ližnjan, u kojoj se broj stanovnika povećao sa 2.895 na čak 3.695, a u zadnjih desetak godina za manje od 100 stanovnika. Pretpostavlja se da bi prema konačnim rezultatima Popisa stanovnika 2021. godine, uslijed ispravaka vezanih uz dvostruko prijavljivanje, stanovnika moglo biti i manje, što ukazuje na još lošije demografske trendove od ovdje prikazanih.

Na nepovoljne demografske trendove ukazuje i dobna struktura stanovništva Južne Istre iz 2011. godine, koja je znatno nepovoljnija od prosjeka Hrvatske, iako je bolja od prosjeka Istarske županije.

(Tablica 3.) To je osobito vidljivo iz natprosječno malog udjela stanovnika mlađih od 15 godina od 13,7% u odnosu na prosjek Hrvatske od 15,2%, uz istodobno viši udio stanovništva starijeg od 65 godina (18,7%) od prosjeka Hrvatske (17,7%). Osobito je nepovoljna situacija u Općini Marčana, gdje je 2011. godine udio stanovnika starijih od 64 godine iznosio čak 21%. Razmjerno povoljnu demografsku strukturu imao je samo Grad Vodnjan, u kojem je udio mlađeg stanovništva viši, a starijeg stanovništva znatno niži od hrvatskog prosjeka. Podaci za 2021. godinu još nisu dostupni, ali imajući u vidu pad broja stanovnika nakon 2011. godine, za očekivati je da će pokazati pogoršanu dobnu strukturu stanovnika Grada Vodnjana, Grada Pule i Južne Istre u cjelini.

Tablica 3. STANOVNIŠTVO JUŽNE ISTRE PO DOBNIM SKUPINAMA 2011. GODINE

prostorna cjelina	ukupno	0 - 14		15 - 64		65 i više	
		ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%
Grad Vodnjan	6.119	999	16,3	4.194	68,5	926	15,1
Općina Fažana	3.635	498	13,7	2.506	68,9	631	17,4
Grad Pula	57.460	7.596	13,2	38.760	67,5	11.104	19,3
Općina Medulin	6.481	906	14,0	4.372	67,5	1.203	18,6
Općina Ližnjan	3.965	589	14,9	2.770	69,9	606	15,3
Općina Marčana	4.253	597	14,0	2.782	65,4	874	20,6
JUŽNA ISTRA UKUPNO	81.913	11.185	13,7	55.384	67,6	15.344	18,7
ISTARSKA ŽUPANIJA	208.055	27.816	13,4	142.780	68,6	37.459	18,0
HRVATSKA	4.284.889	652.428	15,2	2.873.828	67,1	758.633	17,7

Izvor: Državni zavod za statistiku

Demografska situacija dosta se razlikuje po naseljima. Na području Južne Istre bilo je ukupno 42 naselja, od čega je 20 imalo izlaz na obalu i na njih se odnosilo 88% ukupnog stanovništva 2021. godine. Daleko najveće naselje je Grad Pula, koji je prema prvim rezultatima Popisa stanovništva 2021. godine imao 52.411 stanovnika i čini jedino naselje administrativne jedinice Grada Pule. Slijedi drugo naselje sa statusom grada, Vodnjan sa 3.149 stanovnika, sjedište općina Medulin sa 2.860 stanovnika i Fažana sa 1.804 stanovnika. Više od 1.000 stanovnika imala su sjedišta preostale dvije općine, Marčana i Ližnjan, te veličinom druga naselja na području grada Vodnjana i općina Fažana i Ližnjan - Galižana, Valbandon i Šišan. Više od 500 stanovnika imalo je još osam naselja, a između 100 i 500 stanovnika još deset naselja. Preostalih petnaest naselja imalo je manje od 100 stanovnika, pri čemu su se sva osim Valbonaše u Općini Medulin odnosila na Općinu Marčana (Tablica 4.).

Zanimljivo je da se među osam naselja u kojima je u periodu od 2011. do 2021. godine rast broja stanovnika bio veći od 10% njih čak pet odnosi na općinu Marčana (Kavran, Šarići, Šegotići, Pavičini i Loberika), a preostala tri na Valbonašu i Vintijan u Općini Medulin te na Šišan u Općini Ližnjan. Istodobno se sva četiri naselja s padom broja stanovnika većim od 20% isto odnose na općinu Marčana (Belavići, Veliki Vareški, Mali Vareški i Hreljići), kao i većina ostalih 13 naselja s padom većim od 10%. Znatniji porast stanovnika uglavnom se odnosio na naselja u Općini Marčana bliže Puli koja imaju izlaz na more, a pad na naselja podalje od Pule i obale mora. No, uzme li se u obzir ukupan broj stanovnika,

najveći pad odnosi se na Grad Pulu, koja je u periodu od 2011. do 2021. godine izgubila više od 5.000 stanovnika, dok je rast bio najveći u naseljima Šišan, Loborika, Ližnjan i Vodnjan, u kojima se broj stanovnika uvećao za više od 100. Na to je zasigurno utjecao i iznimno veliki rast turizma u Općini Ližnjan zadnjih godina.

Tablica 4. NASELJA JUŽNE ISTRE 2011. I 2021. GODINE

broj	naselje	GRAD / općina	stanovništvo 2011.	stanovništvo 2021.	promjena 2011. - 2021. %	obala
1.	Pula	PULA	57.460	52.411	-8,79	da
2.	Gajana	VODNJAN	172	186	8,14	ne
3.	Galižana	VODNJAN	1.501	1.619	7,86	ne
4.	Peroj	VODNJAN	833	896	7,56	da
5.	Vodnjan	VODNJAN	3.613	3.149	-12,84	ne
6.	Fažana	Fažana	2.009	1.804	-10,20	da
7.	Valbandon	Fažana	1.626	1.673	2,89	da
8.	Jadreški	Ližnjan	501	501	0,00	ne
9.	Ližnjan	Ližnjan	1.340	1.449	8,13	da
10.	Muntić	Ližnjan	400	328	-18,00	ne
11.	Šišan	Ližnjan	849	1.005	18,37	da
12.	Valtura	Ližnjan	875	769	-12,11	da
13.	Belavići	Marčana	37	22	-40,54	da
14.	Bratulići	Marčana	47	38	-19,15	ne
15.	Cokuni	Marčana	71	69	-2,82	ne
16.	Divšići	Marčana	177	157	-11,30	ne
17.	Filipana	Marčana	97	94	-3,09	ne
18.	Hreljići	Marčana	90	70	-22,22	ne
19.	Kavran	Marčana	99	122	23,23	da
20.	Krnica	Marčana	286	276	-3,50	da
21.	Kujići	Marčana	72	62	-13,89	ne
22.	Loborika	Marčana	844	972	15,17	ne
23.	Mali Vareški	Marčana	94	73	-22,34	ne
24.	Marčana	Marčana	1.070	1.102	2,99	ne
25.	Mutvoran	Marčana	25	21	-16,00	ne
26.	Orbanići	Marčana	164	139	-15,24	ne
27.	Pavićini	Marčana	68	75	10,29	da
28.	Peruški	Marčana	252	220	-12,70	da
29.	Pinezići	Marčana	47	40	-14,89	ne
30.	Prodol	Marčana	97	84	-13,40	ne
31.	Rakalj	Marčana	440	394	-10,45	da
32.	Šarići	Marčana	77	93	20,78	ne
33.	Šegotići	Marčana	74	86	16,22	da
34.	Veliki Vareški	Marčana	25	16	-36,00	ne

35.	Banjole	Medulin	983	960	-2,34	da
36.	Medulin	Medulin	2.777	2.860	2,99	da
37.	Pješčana Uvala	Medulin	606	569	-6,11	da
38.	Pomer	Medulin	462	485	4,98	da
39.	Premantura	Medulin	768	806	4,95	da
40.	Valbonaša	Medulin	41	51	24,39	ne
41.	Vinkuran	Medulin	672	658	-2,08	da
42.	Vintijan	Medulin	172	190	10,47	ne

Izvor: Državni zavod za statistiku

Obrazovna struktura stanovništva Južne Istre razmjerno je povoljna u odnosu na prosjek Hrvatske i većinu obalnih županija, kao i u odnosu na Istarsku županiju. Na to ukazuje podatak o udjelu stanovnika starijih od 15 godina s visokim obrazovanjem, koji je sa 20% znatno viši od prosjeka Hrvatske (16%) i Istarske županije (17%). Na povoljnu obrazovnu strukturu ukazuje i znatno niži udio stanovništva starijeg od 15 godina s nezavršenom osnovnom školom ili bez naobrazbe, koji je 2011. godine u Južnoj Istri iznosio svega 7%, za razliku od 8% u Istarskoj županiji i 10 % na razini Hrvatske. Udio stanovništva samo s osnovnom školom je u Južnoj Istri isto niži od prosjeka Istarske županije, dok je udio stanovnika sa srednjom školom osjetno viši.

Tablica 5. OBRAZOVNA STRUKTURA STANOVNIŠTVA JUŽNE ISTRE 2011. GODINE

prostorna cjelina	Ukupno stanovnika	Stariji od 15 godina		bez škole, nezavršena osnovna škola i nepoznato		osnovna škola		srednja škola		visoko obrazovanje	
		ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%
Grad Vodnjan	6.119	5.120	83,7	432	8,4	1.322	25,8	2.807	54,8	559	10,9
Općina Fažana	3.635	3.137	86,3	214	6,8	430	13,7	1.892	60,3	601	19,2
Grad Pula	57.460	49.864	86,8	3.186	6,4	7.792	15,6	28.590	57,3	10.296	20,6
Općina Medulin	6.481	5.575	86,0	208	3,7	673	12,1	3.248	58,3	1.446	25,9
Općina Ližnjan	3.965	3.376	85,1	270	8,0	512	15,2	2.055	60,9	539	16,0
Općina Marčana	4.253	3.656	86,0	440	12,0	644	17,6	2.111	57,7	461	12,6
JUŽNA ISTRA UKUPNO	81.913	70.728	86,3	4.750	6,7	11.373	16,1	40.703	57,5	13.902	19,7
ISTARSKA ŽUPANIJA	208.055	180.239	86,6	14.671	8,1	35.092	19,5	100.602	55,8	29.874	16,6
HRVATSKA	4.284.889	3.632.461	84,8	351.924	9,7	773.489	21,3	1.911.815	52,6	595.233	16,4

Izvor: Državni zavod za statistiku

Valja naglasiti da je na povoljnu obrazovnu strukturu Južne Istre u cjelini ponajviše utjecao Grad Pula, za kojega je kao glavno urbano središte za očekivati znatno veći udio osoba s višim obrazovanjem. Još povoljniju obrazovnu strukturu ima Općina Medulin sa čak 26% stanovnika starijih od 15 godina s visokim obrazovanjem i svega 4% bez osnovne naobrazbe ili s nedovršenom osnovnom naobrazbom. Razmjerno dobru obrazovnu strukturu imaju i općine Fažana i Ližnjan, znatno lošiju Grad Vodnjan, a

daleko najlošiju Općina Marčana. Zanimljivo je da se Grad Vodnjan ističe vrlo niskim udjelom osoba s visokom naobrazbom (svega 11%), ali i razmjerno malim udjelom osoba s niskom naobrazbom. Istodobno je u Općini Marčana udio visoko obrazovanih osoba bio viši nego u Gradu Vodnjanu, ali je udio osoba bez naobrazbe ili s nezavršenom osnovnom školom od 12% bio znatno viši od prosjeka Istarske županije i od prosjeka Hrvatske. Na to je utjecao veliki broj starijih stanovnika u manjim ruralnim naseljima koji se bave poljoprivredom.

### 2.1.3. Gospodarstvo

Istarska županija prema zadnjim dostupnim podacima iz 2019. godine sa bruto društvenim proizvodom (BDP) od 15.960 Eura po stanovniku zauzima drugo mjesto od 21 hrvatske županije, iza Grada Zagreba, te prvo među sedam primorskih županija. Iako je BDP po stanovniku Grada Zagreba znatno viši (23.742 Eura), treba uzeti u obzir da u BDP Grada Zagreba ulaze prihodi većine velikih javnih i privatnih poduzeća lociranih u njemu poput HEP-a, INA-e, Hrvatskog telekoma koji djeluju u cijeloj Hrvatskoj, tako da je stvarna razlika u BDP po stanovniku između Istarske županije i Grada Zagreba mnogo manja.

Prostor Južne Istre izdvaja se kao razvijeniji dio Istarske županije, što se vidi iz podatka da se među 556 jedinica lokalne samouprave u Hrvatskoj, prema zadnjim dostupnim sveobuhvatnim podacima o razvijenosti za sve gradove i općine, u prvih 10 nalaze dvije općine iz Južne Istre (Medulin na drugom i Fažana na osmom mjestu), a među prvih 50 su i Općina Ližnjan (34. mjesto), Grad Pula (41. mjesto) i Grad Vodnjan (48. mjesto). Čak je i najmanje razvijena općina Južne Istre, Marčana, bila na visokom 62. mjestu u Hrvatskoj i na 16. mjestu od ukupno 41 jedinice lokalne samouprave u Istarskoj županiji.<sup>7</sup>

Južna Istra i Istarska županija ističu se i razmjerno visokim udjelom zaposlenih osoba u ukupnom broju stanovnika koji je, prema podacima iz zadnjeg Popisa stanovništva iz 2011. godine, iznosio 38-40%, za razliku od 35% na razini Hrvatske. U svim gradovima i općinama Južne Istre udio zaposlenih osoba u ukupnom broju stanovnika viši je od prosjeka Hrvatske, za razliku od većine drugih priobalnih gradova i općina u Hrvatskoj u kojima je udio zaposlenih osoba znatno niži od hrvatskog prosjeka. Primjetan je ispodprosječni udio zaposlenih u sektoru poljoprivrede, šumarstva i ribarstva Južne Istre (svega 2% u odnosu na 3% u Istarskoj županiji i 5% u Hrvatskoj), ali i industrije, građevinarstva i srodnih djelatnosti (27% u odnosu na 29% u Istarskoj županiji i 28% u Hrvatskoj).

---

<sup>7</sup> Evaluacija postojećeg i prijedlog novog modela za izračun indeksa te izračun novog indeksa razvijenosti jedinica lokalne i područne samouprave u Republici Hrvatskoj, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, 2017.

Tablica 6. STANOVNIŠTVO JUŽNE ISTRE PREMA SEKTORIMA DJELATNOSTI 2011. GODINE

prostorna cjelina	Ukupno stanovnika	Zaposleni		Poljoprivreda, ribarstvo i šumarstvo		Industrija, rударstvo, građevinarstvo, energetika i vodoprivreda		Trgovina, promet i druge usluge (osim turizma)		Turizam		Zdravstvo, obrazovanje, kultura i javna uprava	
		ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%
Grad Vodnjan	6.119	2.219	36,3	60	2,7	818	36,9	690	31,1	208	9,4	443	20,0
Općina Fažana	3.635	1.435	39,5	30	2,1	320	22,3	552	38,5	158	11,0	375	26,1
Grad Pula	57.460	22.069	38,4	325	1,5	5.919	26,8	8.462	38,3	1.785	8,1	5.578	25,3
Općina Medulin	6.481	2.470	38,1	70	2,8	595	24,1	964	39,0	286	11,6	555	22,5
Općina Ližnjan	3.965	1.620	40,9	107	6,6	398	24,6	543	33,5	127	7,8	445	27,5
Općina Marčana	4.253	1.613	37,9	37	2,3	442	27,4	616	38,2	149	9,2	369	22,9
JUŽNA ISTRA	81.913	31.426	38,4	629	2,0	8.492	27,0	11.827	37,6	2.713	8,6	7.765	24,7
ISTARSKA ŽUPANIJA	208.055	82.896	39,8	2.579	3,1	24.086	29,1	28.813	34,8	10.934	13,2	16.484	19,9
HRVATSKA	4.284.889	1.503.867	35,1	79.830	5,3	415.942	27,7	559.005	37,2	91.712	6,1	357.378	23,8

Izvor: Državni zavod za statistiku

Istodobno, Južna Istra je iskazivala viši udio zaposlenih u uslužnim djelatnostima od prosjeka Hrvatske, a pogotovo od prosjeka Istarske županije. To se podjednako odnosilo na proizvodne uslužne djelatnosti i zaposlene u zdravstvu, obrazovanju, kulturi i javnoj upravi, što se može objasniti velikim brojem zaposlenih osoba u Puli kao glavnem urbanom središtu Istre. Stoga je i udio zaposlenih u turizmu u Južnoj Istri od svega 9% bio znatno manji od prosjeka Istarske županije, čak i u općinama Medulin i Fažana u kojima turizam ima osobito važnu ulogu. I udio zaposlenih u uslužnim djelatnostima je u svim gradovima i općinama Južne Istre bio ispod prosjeka Istre, osim Grada Vodnjana zbog natprosječno visokog udjela industrije i srodnih djelatnosti kao posljedica širenja IT sektora (Tablica 6.).

Tablica 7. ZAPOSLENI U PRAVNIM OSOBAMA U JUŽNOJ ISTRI NA DAN 31. OŽUJKA 2019. GODINE

prostorna cjelina	Ukupno stanovnika	Zaposleni		Poljoprivreda, ribarstvo i šumarstvo		Industrija, rudarstvo, građevinarstvo, energetika i vodoprivreda		Trgovina, promet i druge usluge (osim turizma)		Turizam		Zdravstvo, obrazovanje, kultura i javna uprava	
		ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%
Grad Vodnjan	6.384	1.157	18,1	31	2,7	437	37,8	523	45,2	4	0,3	162	14,0
Općina Fažana	3.779	399	10,6	4	1,0	60	15,0	109	27,3	38	9,5	188	47,1
Grad Pula	56.388	21.265	37,7	105	0,5	5.191	24,4	7.484	35,2	1.125	5,3	7.360	34,6
Općina Medulin	7.079	939	13,3	13	1,4	123	13,1	236	25,1	325	34,6	242	25,8
Općina Ližnjan	4.667	363	7,8	0	0,0	15	4,1	171	47,1	5	1,4	172	47,4
Općina Marčana	4.470	381	8,5	20	5,2	160	42,0	28	7,3	3	0,8	170	44,6
JUŽNA ISTRA	82.767	24.504	29,6	173	0,7	5.986	24,4	8.551	34,9	1.500	6,1	8.294	33,8
ISTARSKA ŽUPANIJA	209.020	60.543	29,0	816	1,3	17.548	29,0	18.543	30,6	8.393	13,9	15.243	25,2
HRVATSKA	4.076.246	1.155.402	28,3	21.826	1,9	320.614	27,7	419.600	36,3	53.411	4,6	339.951	29,4

Izvor: Državni zavod za statistiku

Veliki rast turizma zadnjih godina nije se odrazio na rast zaposlenosti u turizmu, što svjedoče podaci o broju zaposlenih u pravnim osobama za 2019. godinu kao zadnje 'normalne' turističke godine prije izbijanja pandemije korona virusa. Iako zbog neuključivanja samostalno zaposlenih osoba ovi podaci nisu posve usporedivi s podacima iz 2011. godine, vidi se da se udio zaposlenih u turizmu Južne Istre značajno smanjio (sa 8,6% na 6,1%) dok se u Istarskoj županiji povećao (sa 13,2% na 13,9%). Primjetan je i vrlo nizak udio poljoprivrede od neznatnih 0,7% uz istodobno još viši udio neproizvodnih uslužnih djelatnosti od čak 33,8% (Tablica 7.). To je osobito izraženo u općinama Ližnjan, Fažana i Marčana gdje se više od 40% radnih mјesta u pravnim osobama odnosi na neproizvodne djelatnosti. No, treba imati u vidu da je udio turizma u gospodarstvu realno mnogo veći, budući da se velik dio samostalno zaposlenih osoba odnosi na turizam, a značajne prihode od turizma ostvaruju i osobe zaposlene u drugim djelatnostima, umirovljenici, studenti pa i formalno nezaposlene osobe.

#### 2.1.4. Planska dokumentacija

Prema još uvijek važećem Prostornom planu Istarske županije iz 2016. godine na području šest jedinica lokalne samouprave Južne Istre predviđa se ukupno 82.800 postelja. Taj broj je već sada premašen, budući da je pretpandemijske 2019. godine registriranih postelja bilo 90.033, a za očekivati je njihovo daljnje povećanje nakon potpunog prestanka pandemije. Iako ukupna razlika nije velika, raspored planiranih i stvarnih postelja je u potpunom neskladu sa stvarnim stanjem na terenu po pojedinim gradovima i općinama. Tako je na području Općine Medulin planom predviđeno svega 24.000 postelja, a na području grada Pule 21.000 postelja, dok ih je 2019. u Općini Medulin bilo 36.427, na području Grada Pule 27.282. I u općini Fažana postelja je bilo znatno više nego u Planu (12.197 u odnosu na planiranih 9.800). Istodobno Plan predviđa čak 14.000 postelja na području Grada Vodnjana i 9.000 u Općini Marčana, dok ih je 2019. godine i u Vodnjanu i Marčani bilo tek nešto više od 5.000.

Prisutan je i veliki nesklad usporede li se ovi brojevi s predviđenim kapacitetom objekata ugostiteljsko-turističke namjene na izdvojenim građevinskim područjima izvan naselja. Njih je na području općina Fažana, Medulin i Marčana bilo tek neznatno manje od maksimalnog broja postelja predviđenih Planom, a na području Grada Vodnjana i Općine Ližnjan znatno manje (u Vodnjanu 10.500 u odnosu na maksimalnih 14.000, a u Ližnjanu 3.135 u odnosu na maksimalnih 5.000). Pritom se u obje jedinice lokalne samouprave isključivo radi o neizgrađenim turističkim zonama, za razliku od općina Medulin i Fažana gdje se pretežito radi o već postojećim zonama.<sup>8</sup> Na temelju podataka iz Prostornog plana vidljivo je da se najviše novih kapaciteta predviđa na području Barbarige i u njenom neposrednom zaleđu na području Negrin u sastavu Grada Vodnjana, na južnom dijelu Općine Ližnjan (Uvala Kuje i Marlera) te na području naselja Kavran i Rakalj u Općini Marčana u Južnoj Istri.

Prostorni plan ne uključuje Grad Pulu kao veliko urbano naselje, kao ni otočje Brijuni u njegovom sastavu, koje s obzirom na status nacionalnog parka problematiku turizma rješava vlastitim prostornim planom vodeći računa o zaštićenom statusu prostora. Grad Pula za sada predviđa samo dvije već najvećim dijelom uređene turističke zone, Verudela i Zlatne stijene – Sacorgiana, dok ostali prostori

<sup>8</sup> Prostorni plan Istarske županije (Službene novine Istarske županije, 29. srpnja 2016.)

izvan užeg gradskog središta, u prvom redu zone nekadašnje i sadašnje vojne namjene, za sada nisu predviđene za turističko korištenje. Ipak, u tijeku su velike promjene vidljivo kroz nedavno otvorene Marine Polesana u nekadašnjoj vojnoj zoni Katarina – Monumenti, koja bi trebala sadržavati i hotelske sadržaje, a u tijeku je i realizacija velikog luksuznog hotela na Valkanama.

Iako za sada nije izgledna izgradnja novih golf igrališta, u Prostornom planu još uvijek stoji pet lokacija za golf igrališta od ukupno 19 u Istarskoj županiji - postojeće golf igralište na Brijunima, započeto, ali nikad završeno, golf igralište Marlera u Općini Ližnjan te planirana golf igrališta Negrin i Port Mariccio na području Grada Vodnjana i Muzil u Puli.

Tablica 8. IZDVOJENA GRAĐEVINSKA PODRUČJA UGOSTITELJSKO-TURISTIČKE NAMJENE U ISTARSKOJ ŽUPANIJI PREMA KLASTERIMA

Broj	Položaj (lokacija)	GRAD / općina	status izgrađenosti	tip (T1 - hotel, T2 - t. naselje, 3 - kamp, T4 - tur. područje)	max. veličina u ha	max. kapacitet (postelja)
1	DRAGONERA	VODNJAN	neizgrađeno	T1, T2	36,0	1.800
2	BARBARIGA ZAPAD	VODNJAN	neizgrađeno	T1, T2, T3	60,0	5.660
3	PEROJ PORTIĆ	VODNJAN	neizgrađeno	T1, T2, T3	6,7	500
4	NEGRIN	VODNJAN	neizgrađeno	T1, T2	50,0	2.500
5	KOMUNAL	VODNJAN	neizgrađeno	T4	1,0	50
6	FAŽANA – PINETA	Fažana	postojeće	T1, T2, T3	12,5	1.200
7	FAŽANA SJEVER	Fažana	neizgrađeno	T2	6,0	300
8	VILA SAN LORENZO	Fažana	postojeće	T1	6,0	450
9	BI VILLAGE	Fažana	postojeće	T1, T2, T3	45,0	5.000
10	MUP VALBANDON	Fažana	postojeće	T1, T2, T3	10,8	800
11	VALBANDON JUG	Fažana	neizgrađeno	T2	14,1	800
13	STOCCA	Medulin	neizgrađeno	T2	2,2	200
14	KANALIĆ	Medulin	neizgrađeno	T1, T2, T3	17,4	870
15	KAŠTANJEŽ	Medulin	postojeće	T1, T2, T3	3,1	200
16	CENTINERA	Medulin	postojeće	T1, T2, T3	27,5	1.375
17	POMER	Medulin	postojeće	T3	9,8	590
18	TAŠALERA	Medulin	postojeće	T3	14,4	870
19	INDIJE	Medulin	postojeće	T3	15,1	910
20	VOLME -PALTANA	Medulin	postojeće	T1, T2	22,0	1.500
21	GLAVICA	Medulin	neizgrađeno	T1, T2	12,4	620
22	STUPICE	Medulin	postojeće	T2, T3	45,4	2.500
23	KAŠTEJA	Medulin	postojeće	T3	22,8	2.200
24	MEDULIN ISTOK	Medulin	postojeće	T1, T2, T3	176,0	9.000
25	KUNFIN	Medulin	neizgrađeno	T4	1,2	140
26	MUČA	Medulin	neizgrađeno	T4	1,2	144
27	VOLME	Medulin	postojeće	T4	0,7	84
28	POMER	Medulin	postojeće	T4	0,8	90
29	ČEŠKI KAMP	Ližnjan	neizgrađeno	T1, T2, T3	10,0	500
30	KUJE I	Ližnjan	neizgrađeno	T1, T2, T3	11,4	800

31	KUJE II	Ližnjan	neizgrađeno	T1, T2, T3	17,5	880
32	MARLERA	Ližnjan	neizgrađeno	T1, T3	7,1	600
33	KARIGADUR	Ližnjan	neizgrađeno	T2	3,6	180
34	LIBORA	Ližnjan	neizgrađeno	T2	3,2	160
35	KUJE III	Ližnjan	neizgrađeno	T4	1,5	0
36	MARLERA-SVJETIONIK	Ližnjan	postojeće	T4	0,3	15
37	VAL KAVRAN	Marčana	neizgrađeno	T1, T2	25,0	1.600
38	KAVAL	Marčana	neizgrađeno	T2	3,0	200
39	ŠTACIJON	Marčana	neizgrađeno	T4	0,9	100
40	SV. MIKULA	Marčana	neizgrađeno	T1	20,5	1.350
41	DUGA UVALA	Marčana	postojeće	T1, T2, T3	59,0	3.850
42	LUKA KRNICIĆ	Marčana	postojeće	T1, T2, T3	16,8	1.100
43	BLAZ-SALAMUŠĆICA	Marčana	neizgrađeno	T4	1,0	120
	UKUPNO				800,9	51.808

Izvor: Prostorni plan Istarske županije (Službene novine Istarske županije, 29. srpnja 2016.)

## 2.2. Prometna infrastruktura

### 2.2.1. Opće značajke prometne pozicije

Južna Istra ima vrlo povoljnu prometnu poziciju na jugu Istarskog poluotoka kao najdublje uvučenog dijela Sredozemlja u europsko kopno. Do Pule preko Vodnjana vodi autocesta A-9, poznata i kao južni krak Istarskog ipsilona. Gradovi Pula i Vodnjan nalaze se neposredno uz čvorišta Pula, Vodnjan sjever i Vodnjan jug autoceste A-9, od Fažane do najbližeg čvorišta Vodnjan jug ima osam kilometara i osam minuta vožnje, a od Medulina, Ližnjana i Marčane do čvora Pula 10 do 11 kilometara i isto toliko minuta vožnje. Više od 15 minuta, ali manje od pola sata vožnje do najbližih čvorišta na autocesti A-9 ima samo do nekoliko manjih naselja u istočnom dijelu općine Marčana, a više vremena nije potrebno ni za veze između najudaljenijih naselja Južne Istre.

Prijevozni put automobilom od Pule do Ljubljane iznosi oko dva sata i dvadeset minuta, do Venecije malo više od tri sata, do Milana 5 i pol sati, a do Münchena 6 i pol sati. Put od Pule do Zagreba iznosi 260 kilometara, odnosno dva sata i pedeset minuta, koliko ima i od Zagreba do najsjevernijeg dalmatinskog grada Zadra. Kako su ostali dijelovi Dalmacije udaljeniji od Zagreba, a od glavnih europskih urbanih središta i znatno više, proizlazi da Južna Istra ima odličnu prometnu poziciju ne samo u odnosi na europska tržišta, nego je razmjerno dobra prometno povezana i sa Zagrebom i drugim dijelovima Hrvatske, uz dobru unutarnju prometnu povezanost.<sup>9</sup>

Na vrlo povoljnu prometnu poziciju Južne Istre utječe i činjenica da se u neposrednoj blizini Pule nalazi zračna luka, zbog čega je prostor Južne Istre vrlo lako dostupan i turistima iz udaljenijih dijelova Europe

<sup>9</sup> Izvor za podatke o udaljenosti i vremenu vožnje je [www.map-hak.hr..](http://www.map-hak.hr..)

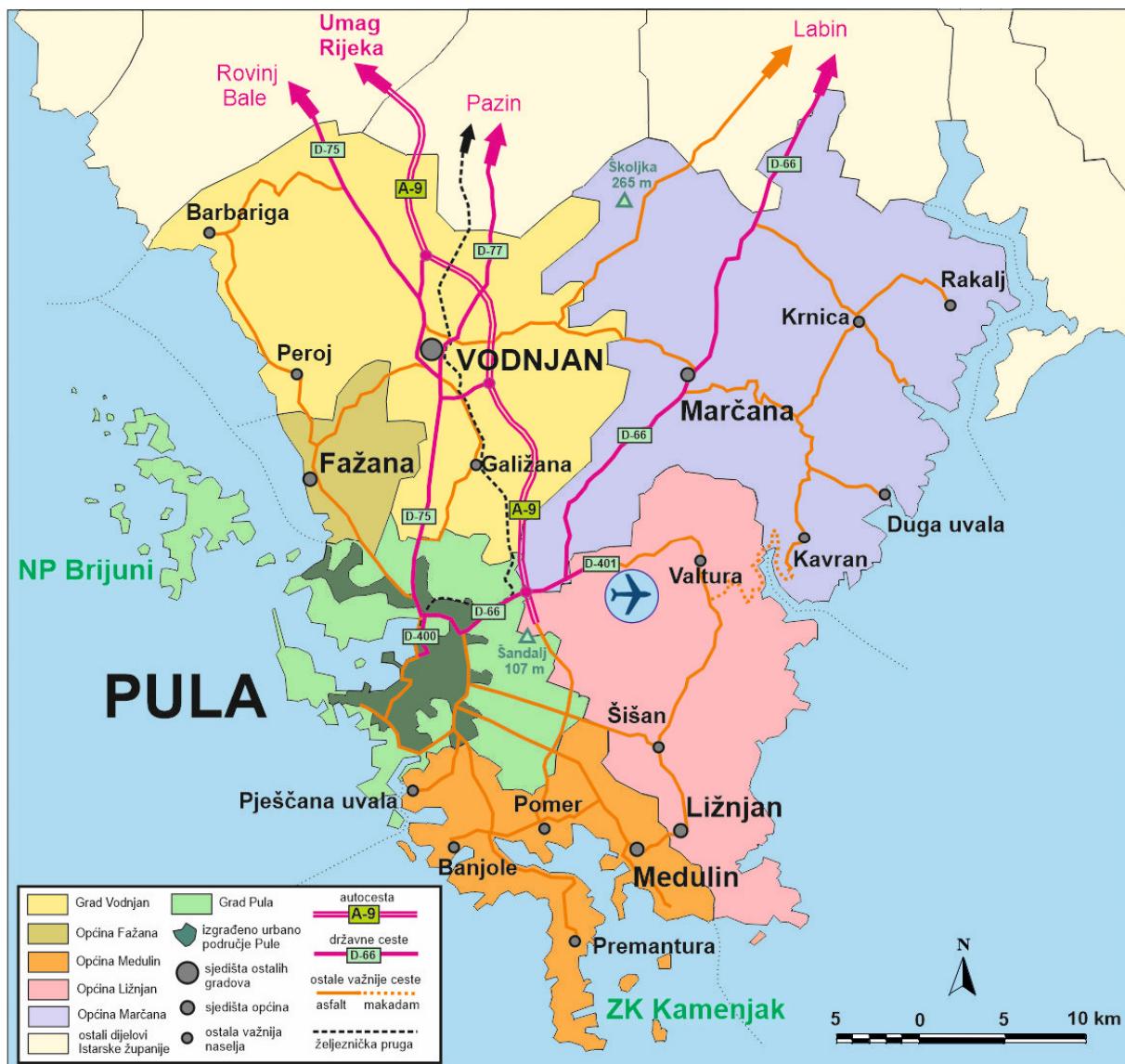
i svijeta. Pula ima i željezničku vezu s Europom preko Ljubljane u Sloveniji, iako željeznički prijevoz za Južnu Istru nema veću važnost. Isto vrijedi i za pomorski prijevoz. Iz Južne Istre ne prometuju trajektne linije, a jedina stalna javna brodska veza odnosi se na liniju Pula – Zadar, preko Malog Lošinja. Tijekom sezone nekoliko puta tjedno prometuje i katamaranska linija Pula – Venecija, a postoji i nekoliko kraćih izletničkih brodskih veza u funkciji turizma, u prvom redu iz Fažane za Nacionalni park Brijuni te za otoke Fratarski otok, Ceja i Levan kao kupališne destinacije.

## 2.2.2. Cestovni promet

Najvažnija prometnica koja prolazi područjem Južne Istre i Istarskog poluotoka je autocesta A-9 Umag – Kanfanar – Pula, koja se odnosi na zapadni južni krak Istarskog ipsilona. Ona čini glavnu poveznicu Južne Istre i Istarske županije sa Slovenijom, Italijom, Njemačkom i Zapadnom Europom, a preko čvora Kanfanar i autoceste A-8 Kanfanar – Pazin – Matulji kao istočnog kraka Istarskog ipsilona s drugim dijelovima Hrvatske te Srednjom i Istočnom Europom. Autocesta A-9 prolazi sredinom Južne Istre smjerom sjever – jug neposredno uz gradove Pulu i Vodnjan i ima tri čvorišta (Vodnjan sjever, Vodnjan jug i Pula). Ukupna duljina autoceste A-9 iznosi 77 kilometara, od čega se na Južnu Istru odnosi 16 kilometara (Tablica 9.). Najvažniji čvor je Pula, a na njega se osim Pule vezuju i općine Medulin, Ližnjan i Marčana. Druga dva čvorišta, Vodnjan sjever i Vodnjan jug, važna su za područje Grada Vodnjana i Općinu Fažana, a preko nje i za Nacionalni park Brijuni.

Na području Južne Istre postoji pet državnih cesta, među kojima najveću važnost imaju državna cesta D-75 Plovanija – Umag – Novigrad – Poreč – Bale – Pula i cesta D-66 Pula – Labin – Opatija – Matulji. Ove dvije ceste povezuju zapadne i istočne dijelove obale Istre s Pulom, a prije izgradnje Istarskog ipsilona bile su dio Jadranske magistrale koja se pružala duž cijele hrvatske obale, od granice sa Slovenijom do granice sa Crnom Gorom. Cesta D-75 paralelna je sa zapadnim krakom Istarskog ipsilona koji iz Pule preko Vodnjana vodi prema Umagu i Kopru, a cesta D-66 s istočnim krakom koji iz Pule preko Marčane vodi prema Labinu i Rijeci. No, zbog konfiguracije terena i rasporeda naselja obje ceste su, osim kod Pule, dosta udaljene od obale – cesta D-75 uglavnom oko pet, a cesta D-66 preko deset kilometara. Zbog velike turističke važnosti i uloge poveznice Pule s Vodnjonom, Marčanom i Labinom obje su ceste dosta opterećene prometom. Ukupna duljina ceste D-75 iznosi 93 kilometara, od čega se na Južnu Istru odnosi 17 kilometara, a ceste D-66 90 kilometara, od čega se na Južnu Istru odnose 23 kilometra.

Slika 2. PROSTORNA ORGANIZACIJA I PROMETNA INFRASTRUKTURA JUŽNE ISTRE



Autor karte: Dr.sc. Zoran Klarić

Razmjerno veliku važnost ima i državna cesta D-77 Pazin – Svetvinčenat – Vodnjan, koja prolazi središnjim kopnenim dijelom Južne Istre neposredno uz autocestu A-9. Stoga ima ulogu paralelne ceste uz autocestu A-9 i veže Pule s Općinom Svetvinčenat kao turistički najrazvijenijom u unutrašnjosti Istre. Duga je 33 kilometra, od čega se na Južnu Istru odnosi svega 5 kilometara. Preostale dvije državne ceste su sasvim kratke – cesta D-400 duga 1,6 km čini spoj ceste D-75 s lukom Pula, a cesta D-401 duga 1,5 km ceste D-66 sa Zračnom lukom Pula.

Tablica 9. AUTOCESTE I DRŽAVNE CESTE NA PODRUČJU JUŽNE ISTRE

broj ceste	opis ceste	duljina u km	
		ukupno	Južna Istra
A-9	Čvorište Umag (D-510) – Kanfanar – čvorište Pula (D-66)	77,0	15,9
	<b>UKUPNO AUTOCESTE</b>	<b>77,0</b>	<b>15,9</b>
D-66	Pula (D-400) – Labin – Opatija – Matulji (D-8)	90,4	23,3
D-75	Plovanija (D-200) – Sveta Marija na Krasu – Umag – Novigrad – Poreč – Vrsar – Vrh Lima – Bale – Pula (D-400)	93,0	16,6
D-77	Čvorište Rogovići (A-7) – Žminj – Svetvinčenat – Vodnjan (D-75)	33,2	4,7
D-400	Pula (D-75) – Pula (trajektna luka)	1,6	1,6
D-401	Pula (D-66) – Zračna luka Pula	1,5	1,5
	<b>UKUPNO DRŽAVNE CESTE</b>	<b>219,7</b>	<b>47,7</b>

Izvori: NN 17/2020 i baza podataka Instituta za turizam

Područjem Južne Istre prolazi i 18 županijskih cesta ukupne duljine 127 kilometara (119 km u Južnoj Istri) te 24 lokalne ceste ukupne duljine 67 kilometara (58 km u Južnoj Istri), kojima upravlja Županijska uprava za ceste Istarske županije. Uz navedeno postoji velik broj cesta i ulica na području Grada Pule kojima izravno upravlja Grad Pula te mnogo nerazvrstanih cesta. Među županijskim cestama se po važnosti i intenzitetu prometa ističe cesta Ž-5200 koja od čvorišta Pula na autocesti A-9 vodi do Pomera. Osim kao glavna veza općina Medulin i Ližnjani s Pulom i ostalim dijelovima Hrvatske, ova prometnica čini i svojevrsni produžetak autoceste A-9 te funkcioniра i kao druga, udaljenija, obilaznica Pule. U važne i prometne županijske ceste ubraja se i cesta Ž-5115 Barbariga – Fažana – Pula kao okosnica prometa Općine Fažana i obalnog dijela područja Grada Vodnjan. Iako sa znatno manjim prometom i dijelom s makadamskom podlogom, važna je i županijska cesta Ž-5119, koja povezuje sva obalna naselja na istočnoj obali Južne Istre od Banjola preko Ližnjana i Kavrana do Krnice i ceste D-66, a s ukupno 40 kilometara najdulja je cesta Južne Istre.

Promotri se podaci o kretanju prosječnog godišnjeg i prosječnog ljetnog dnevнog prometa (srpanj i kolovoz) na cestama Južne Istre na kojima se redovito vrše mjerjenja prometa 2011., 2016. i 2019. godine, vidljivo je konstantno povećanje prometa od 2011. godine do danas (Tablica 10.). Najveće opterećenje iskazuju autocesta A-9, budući da se radi o jedinoj autocesti i glavnoj vezi Južne Istre s drugim dijelovima Hrvatske i Europe. Na području Županije, ova prometnica je 2019. godine imala prosječni godišnji dnevni promet između 7.500 i 8.900 vozila, dok se prosječni ljetni dnevni promet kretao između 14.300 i 17.000 vozila. Taj je promet znatno manji nego na sjevernije lociranom čvorištu Kanfanar, gdje se na Istarski epsilon priključuje i promet s područja Rovinja.

**Tablica 10. PROSJEČNI GODIŠNJI (PGDP) I PROSJEČNI LJETNI DNEVNI PROMET (PLDP) NA PROMETNICAMA JUŽNE ISTRE I BLIŽEG OKRUŽENJA 2011., 2016. I 2019. GODINE**

broj ceste	brojačko mjesto	2011.		2016.		2019.		indeks 2011-2016.		indeks 2016-2019.	
		PGDP	PLDP	PGDP	PLDP	PGDP	PLDP	PGDP	PLDP	PGDP	PLDP
A-9	Kanfanar – jug *	6.513	12.220	7.419	15.237	8.880	16.958	113,9	124,7	119,7	111,3
A-9	Vodnjan (sjever) - jug	4.746	9.656	5.807	12.399	7.304	14.373	122,4	128,4	125,8	115,9
A-9	Vodnjan (jug) - jug	4.258	8.699	5.794	12.191	7.542	14.330	136,1	140,1	130,2	117,5
D-66	Loborika	6.973	8.729	7.092	9.397	7.156	9.899	101,7	107,7	100,9	105,3
D-66	Kujići	...	...	3.448	4.662	3.760	5.270	...	...	109,0	113,0
D-75	Bale*	...	...	2.375	3.552	2.552	4.008	...	...	107,5	112,8
D-75	Pula - sjever	...	...	11.526	13.946	11.860	14.298	...	...	102,9	102,5
D-77	Žminj*	...	...	3.061	3.297	3.444	3.744	...	...	112,5	113,6
D-77	Vodnjan	...	...	...	...	5.028	5.810	...	...	...	...
D-401	Pula - aerodrom	...	...	3.023	4.941	3.737	6.096	...	...	123,6	123,4
Ž-5115	Šurida (Fažana)	...	...	10.496	16.975	10.189	17.916	...	...	97,1	105,5
Ž-5122	Pavićini (D.uvala)	...	...	785	2.762	875	2.890	...	...	111,5	104,6
Ž-5200	Pomer	...	...	2.202	4.604	2.236	4.678	...	...	101,5	101,6
L-50158	Marana (Peroj)	...	...	748	1.065	845	1.146	...	...	113,0	107,6

\* Brojačka mjesta nalaze se izvan Južne Istre

Izvori: Brojenje prometa na cestama Republike Hrvatske, 2011., 2016. i 2019., Hrvatske ceste, Zagreb, 2012., 2017. i 2020. godine

Od ostalih prometnika prosječni godišnji dnevni promet veći od 10.000 vozila i ljeti i zimi imali su i državna cesta D-75 između Pule i Vodnjana te županijska cesta Ž-5115 između Pule i Fažane. Za pretpostaviti je da promet znatno veći od 10.000 vozila dnevno imaju i mnoge prometnice na području Grada Pule za koje se ne vrše brojanja, osobito Šijanska cesta kao glavni izlaz iz Pule prema sjeveru te Ulica Prekomorskih brigada koja ima funkciju pulskog obilaznice. Prosječni ljetni promet veći od 5.000 vozila bilježi i cesta D-66 te dijelovi cesta D-75 i D-77 u blizini Vodnjana, kao i veza prema pulskoj zračnoj luci. Zanimljivo je da je na cesti D-77 razlika između prosječnog ljetnog i godišnjeg dnevнog prometa neznatna iz čega se može zaključiti da se njome pretežito koristi domaće stanovništvo.

Iz ovih podataka može se zaključiti da se veća prometna opterećenja na području Južne Istre primarno odnose na središte Pule i glavne prilaze Puli iz smjera Vodnjana, Fažane i Marčane, dok ostali dijelovi Južne Istre nisu izloženi pretjeranom prometnom pritisku. Iz lokalnih iskustava razvidno je da veliki promet imaju i neke druge ceste na kojima se ne vrše brojanja, dodatno stoga što nisu građene na način da mogu prihvatiti veći promet vozila. To se u prvom redu odnosi na prilaze zonama najveće koncentracije turista kao što su Premantura na ulazu u Kamenjak, središte Medulinu i Punta Verudela u Puli, kod kojih se istovremeno javljaju i problemi s prometom u mirovanju.

Više od 94% godišnjeg prometa, a ljeti i više od 96% prometa na cestama Južne Istre odnosi se na osobna vozila i motocikle, što znači da teretni i autobusni promet nemaju veći utjecaj na prometno

opterećenje. Neznatno veći promet teretnih vozila ima samo cesta D-77 od Vodnjana prema Pazinu na kojoj sveukupni promet nije prevelik i koja nema veću ulogu u komunikaciji turista. Glavni su razlozi ovakve situacije dominacija osobnog prometa uslijed orientacije na turizam, te razmjerno mali promet teretnih vozila uslijed slabije razvijenosti industrije i drugih neturističkih djelatnosti (Tablica 11.).

**Tablica 11. PROSJEČNI GODIŠNJI I PROSJEČNI LJETNI DNEVNI PROMET NA PROMETNICAMA JUŽNE ISTRE I BLIŽEG OKRUŽENJA PO VRSTAMA VOZILA 2019. GODINE**

broj ceste	brojačko mjesto	PGDP osobna vozila i motocikli		PLDP osobna vozila i motocikli	
		ukupno	%	ukupno	%
A-9	Kanfanar jug	8.379	94,4	16.326	96,3
A-9	Vodnjan sjever	6.893	94,4	13.833	96,2
A-9	Vodnjan jug	7.126	94,5	13.800	96,3
D-66	Loborika*	6.978	97,5	9.634	97,3
D-66	Kujići*	3.664	97,4	5.167	98,0
D-75	Bale	2.407	94,3	3.848	96,0
D-75	Pula - sjever*	11.490	96,9	13.834	96,8
D-77	Žminj	3.135	91,0	3.446	92,0
D-77	Vodnjan	4.658	92,6	5.460	94,0
D-401	Pula - aerodrom*	3.636	97,3	5.927	97,2
Ž-5115	Šurida	9.821	96,4	17.541	97,9
Ž-5122	Pavićini	856	97,8	2.862	99,0
Ž-5200	Pomer	2.094	93,6	4.516	96,5

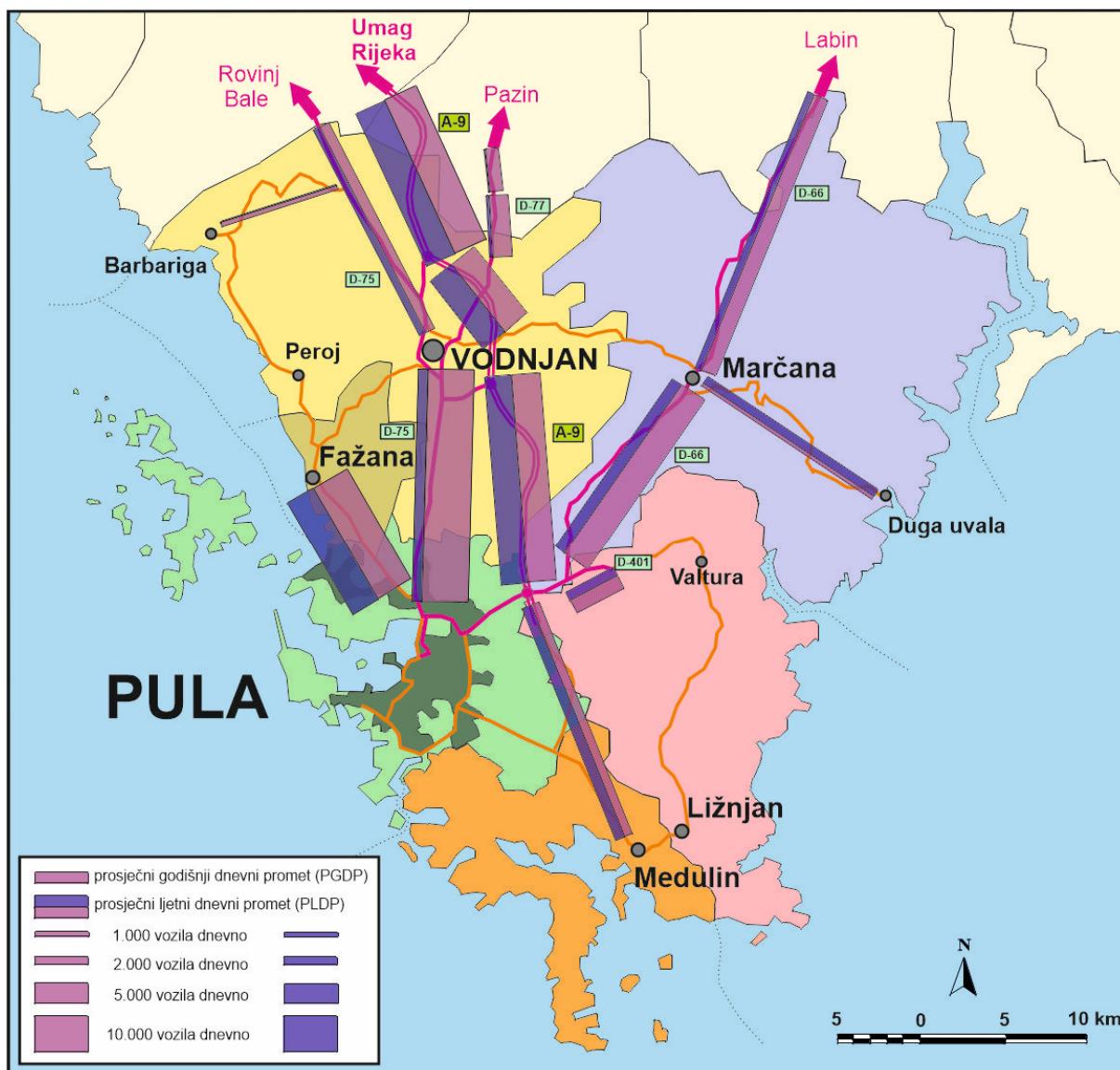
\* Za brojačka mjesta Loborika, Kujići, Pula - sjever i Pula - aerodrom podaci se odnose na vozila kraća od 9,1 metara

Izvor: Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 2019., Hrvatske ceste, Zagreb, 2020.

Usprkos određenim problemima, kao najvažniji i ključan za prihvati kapacitet Južne Istre, cestovni promet je razmjerno dobro riješen. Tome su doprinijele i neke novije intervencije, u prvom redu dovršenje Istarskog ipsilona, njegovog nastavka prema Medulinu po županijskoj cesti Ž-5200 te izgradnja više velikih kružnih tokova, posebice na prilazu Puli s autoceste A-9. Zbog toga zadnjih godina u Južnoj Istri nije bilo ekscesnih gužvi kao na mnogim drugim dijelovima hrvatske obale poput Splita i Dubrovnika.

Ipak, s konstantnim povećanjem broja vozila zadnjih godina moglo bi biti prometnih problema i u Južnoj Istri. Zbog toga treba razmišljati o novim intervencijama u cestovnu prometu infrastrukturu, osobito na području Grada Pule kao najopterećenijeg prometom. Tu se u prvom redu misli na obilaznice Fažane, Peroja, Medulina i Marčane, dvorazinski čvor na ulazu u Grad Pulu, alternativni cestovni pristup Premanturi i Kamenjaku i dizanje razine kvalitete prometnica na istočnoj obali Južne Istre. To je predviđeno postojećim planskim dokumentima, u prvom redu Prostornim planom Istarske županije iz 2016. i Prostornim planom uređenja Grada Pule iz 2019. godine.

Slika 3. PROSJEČNI GODIŠNJI I PROSJEČNI LJETNI DNEVNI PROMET NA PROMETNICAMA JUŽNE ISTRE 2019. GODINE



Autor karte: Dr.sc. Zoran Klarić

### 2.2.3. Javni autobusni i biciklistički promet

Imajući u vidu probleme s javnim prometom u mnogim dijelovima Hrvatske zbog smanjenja broja stanovnika i s time povezane niske profitabilnosti brojnih linija javnog prometa, situacija u Južnoj Istri je razmjerno dobra. To se posebice odnosi na grad Pulu s osam razmjerno frekventnih linija javnog autobusnog prometa. Pritom na pet osnovnih linija (za Stoju, Verudu – Verudelu, Vidikovac – Verudelu, Štinjan, Jadreški) autobusi imaju dvadesetak polazaka dnevno u oba smjera, na dvije (Veli Vrh i

Valdebek) petnaestak polazaka te na jednoj (Monte Šerpo) desetak polazaka. Razmjerno je povoljna i situacija u međugradskom prometu, jer postoje razmjerno česte autobusne veze iz Pule prema Rijeci, Zagrebu, Rovinju, Poreču, ali i prema mnogim destinacijama u inozemstvu poput Ljubljane, Trsta, Venecije ili Beograda.

Nešto je nepovoljnija situacija u prigradskom prometu, budući da desetak linija dnevno ima samo na vezama od Pule prema Medulinu, Vodnjanu i Peroju preko Fažane, dok do Ližnjana, Valture i Premanture ima sedam linija, a do Barbarige, Banjola ili Pomera manje od pet linija. U Općini Marčana donekle povoljne veze u javnom autobusnom prometu postoje samo uz cestu D-66, kojom se odvija promet od Pule prema Labinu, dok do brojnih manjih naselja podalje od ove ceste nema javnih autobusnih veza.

Iako na području Južne Istre postoji veliki broj označenih biciklističkih ruta, većina njih pogodna je samo za brdski biciklizam zbog prolaska po makadamskim i zemljanim cestama. Za svakodnevnu komunikaciju namijenjenu široj populaciji nije pogodan ni veći dio ruta po asfaltiranim cestama. Često se koriste ceste kojima prometuje veliki broj motornih vozila na kojima vožnja nije ugodna, a često niti sigurna. Kako uređenih biciklističkih staza ima vrlo malo, mogućnosti za korištenje bicikala kao kompenzacije javnog prijevoza dosta su ograničene.

Veliki značaj imalo bi stvaranje kvalitetne biciklističke komunikacije barem na ključnoj vezi uz obalu Južne Istre od Barbarige preko Fažane i Pule do Pomera, Medulina i Ližnjana i dalje prema Kavranu i Krnici, kuda prolazi jedna od najvažnijih europskih međunarodnih biciklističkih ruta EuroVelo 8 'Mediteranska ruta'. Time bi se istodobno omogućila atraktivna komunikacija između glavnih turističkih destinacija Južne Istre, turistički afirmirala 'Mediteranska ruta' te omogućilo intenzivnije korištenje bicikala kao sredstva prijevoza za građane Pule i cijele Južne Istre. Kao ključne dionice na kojima je vožnja bicikla otežana zbog velikog motornog prometa na kojima se preporuča uređenje biciklističkih staza i traka ističu se 3,2 km duga dionica Fažana – Valbandon i 4,8 km duga dionica kroz središte Pule po Vodnjanskoj, Tršćanskoj, Rivi i Flaciusovoј ulici.<sup>10</sup>

Imajući u vidu otežane uvjete financiranja velikih infrastrukturnih projekata u aktualnim okolnostima krize uslijed posljedica korona virusa i rata u Ukrajini, umjesto realizacije velikih prometnih zahvata izglednije je fokusiranje na finansijski manje zahtjevne i s ekološkog motrišta poželjne intervencije u domeni unapređenja javnog prometa i poticanja korištenja bicikala kao oblika prijevoza koji umanjuje potrebe za korištenjem motornih vozila. Pula kao glavno istarsko urbano središte i ključna prometna točka Istre ima dobre mogućnosti za unapređenje situacije u javnom prometu zbog lokacije autobusnog kolodvora, luke i željezničke stanice u središtu Grada, a za razvoj biciklističkog prometa kroz potencijal uređenja rive u prostor namijenjen pješacima i biciklistima, uz oslobađanje dijela obalne zone od industrijskih aktivnosti.

---

<sup>10</sup> Podaci o dionicama dolaze iz 'Cycling Infrastructure Database' za biciklističke rute kroje prolaze kroz Hrvatsku, koje je autor ovog rada izradio za potrebe Ministarstva mora, prometa i infrastrukture 2022. godine.

U tom kontekstu bilo bi uputno primjerenim intervencijama u vozne redove, vozni park, informatičke sadržaje i vizualno stanje prostora potaknuti domicilno stanovništvo i turiste na veće korištenje javnog prijevoza. Iako se to primarno odnosi na samu Pulu, poželjno bi bilo uključiti i ostale glavne turističke destinacije u Južnoj Istri, u prvom redu Medulin i Fažanu. Intenzivnije korištenje javnog prijevoza i stimuliranje biciklističkog prometa moglo bi imati vrlo povoljne učinke i na područje Grada Vodnjana, posebno kada je riječ o kvalitetnijim vezama iz Vodnjana prema Fažani i Peroju te u neposrednoj obalnoj zoni.

#### **2.2.4. Željeznički, pomorski i zračni promet**

Vrlo mala važnost željezničkog prometa u Južnoj Istri posljedica je činjenice da jedina željeznička pruga u Istri Pula – Pazin – Buzet – Divača prema Ljubljani vodi kroz unutrašnjost Istarskog poluotoka i nije vezana s ostatkom hrvatske željezničke mreže. Od Pule do Buzeta prometuje sedam vlakova dnevno cijele godine, do Lupoglava devet, a do Ljubljane samo jedan u periodu od 16. travnja do 25. rujna. Prijevozni put od Pule do Lupoglava traje minimalno sat i pol, što je znatno duže nego cestovnim putem. U doglednoj budućnosti željeznicu bi mogla imati veću ulogu s obzirom na trend vraćanja željeznici kao ekološki povoljnijem obliku prijevoza od cestovnog.

Iz Pule ne polazi ni jedna trajektarna linija, za razliku od ostalih većih gradova na hrvatskom Jadranu, pogotovo Splita i Zadra kroz koje godišnje prođe više milijuna vozila i putnika. Jedina stalna javna brodska veza Pula - Zadar preko Malog Lošinja i otoka Unija, Suska, Ilovika i Silbe prometuje jednom dnevno u sezoni, a izvan sezone jednom tjedno. Tijekom ljetne sezone tri do četiri puta tjedno prometuje i katamaranska linija Pula – Venecija. Iako u Puli povremeno pristaju manji kruzeri, zbog uvučenosti u sjeverni dio Jadranu, sjeverno od Venecije kao glavne kruzerske luke na Jadranu, Pula nije zanimljiva kruzerskim kompanijama kao što su Split ili Dubrovnik. U 2019. godini kroz Pulu je prošlo 23.000 putnika, što je manje i od otočnih kruzerskih destinacija kao što su Korčula ili Hvar.

Podatak o razmjerno velikom broju putnika koji je prošao kroz pulsku luku od čak 981.751 u 2019. godini posljedica je uračunatosti prometa luke Fažana i Brijuni, odnosno posjetitelja NP Brijuni. Osim iz Fažane, za Brijune u ljetnoj sezoni više puta dnevno stalno vozi i brodska veza iz Punta Verudele u Puli (Bunarina) do Fratarskog otoka, a izletnički brodovi voze i do otočića Ceja kod Premanture i Levan kod Ližnjana kao kupališnih destinacija. Zbog razvedene obale i mnoštva otoka u Južnoj Istri popularni su izleti brodovima, koji osim navedenih otoka i Brijuna uključuju Kamenjak i najjužniju točku Istre na otočiću Porer.

Zahvaljujući odličnoj pomorskoj poziciji s nautičkog aspekta na krajnjem jugu Istarskog poluotoka s razvedenom obalom, mnoštvom zaštićenih uvala te mogućnošću plovidbe i prema zapadnoj i istočnoj obali Istre, Pula se ističe kao najvažnija nautička destinacija u Istri. U Puli se nalazi i najveća istarska marina Veruda kapaciteta 630 vezova u moru i 500 vezova na kopnu, te još dvije marine, ACI Pula u pulskoj luci kapaciteta 213 vezova na moru i novovjera Polesana na lokalitetu Katarina – Monumenti sa 262 veza u moru i 42 na kopnu. Osim u Puli, nautičkim kapacitetima raspolaže i Općina Medulin s ACI

marinom u Pomeru kapaciteta 250 vezova na moru i 30 na kopnu.<sup>11</sup> Velika prednost Pule kao nautičke destinacije je raspolaganje s vrlo velikim akvatorijem zaštićenim od valova i vjetrova u brojnim uvalama Južne Istre, a osobito u pulskoj luci kao jednoj od rijetkih lokacija na Jadranu koja može prihvati i mega jahte duljine preko 40 metara.

Zračna luka Pula, smještena kod naselja Valtura na području Općine Ližnjan, jedna je od šest zračnih luka prve kategorije u Hrvatskoj. Imala je odobrenje za obavljanje domaćeg i međunarodnog civilnog zračnog prometa s uzletno-sletnom stazom dugom 2.940 metara i odgovarajuće uređaje za graničnu kontrolu te carinske službenike za registraciju putnika i tereta s odredištem u *schengenskim* i *neschengenskim* zemljama. Zračna luka Pula od središta Grada Pule udaljena je svega sedam kilometara i osam minuta vožnje, a do svih ostalih sjedišta gradova i općina Južne Istre manje od 15 kilometara i 15 minuta vožnje zahvaljujući kvalitetnim prometnim vezama. Iz toga proizlazi da Južna Istra predstavlja jednu od najbolje prometno povezanih turističkih destinacija u cijeloj Hrvatskoj.

Tablica 12. BROJ PUTNIKA U ZRAČNOJ LUCI PULA 2011., 2016. I 2019. GODINE

	2011.	2016.	2019.	indeks 2016. - 2019.	
				2011. - 2016.	2016. - 2019.
ukupno putnika	344.640	424.342	765.508	123,1	180,4
putnika u srpnju i kolovozu	174.266	226.036	359.135	129,7	158,9
udio srpnja i kolovoza %	50,6	53,3	46,9	...	...

Izvor: Državni zavod za statistiku

Zračni promet pulske zračne luke bilježi veliki rast zadnjih godina i generira sve veću turističku potražnju. S prometom od 765.508 putnika 2019. godine pulska se zračna luka ubraja u pet glavnih zračnih luka Hrvatske, uz Zagreb, Split, Dubrovnik i Zadar. Na nju slijеću zrakoplovi desetak različitih avionskih prijevoznika koji lete u tridesetak različitih destinacija. Osobito visoki porast iskazan je u zadnjih nekoliko godina prije izbijanja pandemije korona virusa, kada se u manje od pet godina promet više nego udvostručio. Zbog toga se očekuje skri povratak na broj putnika iz 2019. godine i daljnji rast. Specifičnost Zračne luke Pula snažna je orientacija na 'low cost' avioprijevoznike, u prvom redu Ryanair, TUI Airways i Easyjet, iako veliki broj letova imaju i nacionalna hrvatska kompanija Croatia Airlines, te Lufthansa, SAS i drugi veliki europski avioprijevoznici.

## 2.3. Komunalna infrastruktura

Zadovoljavajući kapaciteti komunalne infrastrukture temelj su kvalitete života lokalnog stanovništva i osnova za razvoj turizma, koja uvelike utječe na zadovoljstvo gostiju koji posjećuju destinaciju i borave u njoj. Kvalitetna komunalna infrastruktura omogućuje nadogradnju i kreiranje svih drugih sadržaja

<sup>11</sup> <https://chartercroatia.net> i <https://www.marina21.com/hr/marina-polesana/>

koji čine cjelokupni turistički doživljaj i odgovara na potrebe velikog broja ljudi koji u razmjerno kratkom vremenu borave u destinaciji. To često predstavlja velike izazove u destinacijama. Komunalna infrastruktura zahtjeva velika finansijska ulaganja, održavanje i praćenje novih tehnoloških trendova i rješenja koja pridonose ekološkoj održivosti, što je u kontekstu suvremenog turizma iznimno važno.

Stanje osnovne komunalne infrastrukture na području Južne Istre na vrlo visokoj je razini, iznad prosjeka Hrvatske, prema zadnjim usporedivim podacima iz 2011. godine. Električna struja uvedena je u gotovo sve stambene jedinice, vodovod, kanalizaciju i zahod ima više od 99,8% stanova. Nešto niži je udio objekata s kupaonicom (99,2%), iako je i on viši od prosjeka Istarske županije, koja je nakon Grada Zagreba i Primorsko-goranske županije najbolja po umreženosti instalacijskih sustava u Hrvatskoj. I udio objekata s klimatizacijom je iznosio 46% 2011. godine što je znatno iznad prosjeka Hrvatske (31%), ali manje od dvije najtoplje županije Splitsko-dalmatinske i Dubrovačko-neretvanske, gdje je udio bio blizu 60%. Zbog raširenosti plinske mreže u Gradu Puli koja je 2011. godine uključivala 49% stanova, Južna Istra imala je 40% stanova spojenih na plinske instalacije, što je iznad prosjeka Hrvatske (37%) i znatno iznad prosjeka Istarske županije i ostalih dijelova Južne Istre, koji je bio manji od 20%.

Tablica 13. KOMUNALNA INFRASTRUKTURA NA PODRUČJU JUŽNE ISTRE 2011. GODINE

prostorna cijelina	ukupno stanova	zahod		kupaonica		struja		vodovod		kanalizacija		klimatizacija	
		ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%	ukupno	%
Grad Vodnjan	2.152	2.145	99,7	2.104	97,8	2.152	100,0	2.146	99,7	2.145	99,7	832	38,7
Općina Fažana	1.377	1.375	99,9	1.367	99,3	1.377	100,0	1.376	99,9	1.376	99,9	719	52,2
Grad Pula	22.640	22.621	99,9	22.540	99,6	22.632	100,0	22.626	99,9	22.623	99,9	13.031	57,6
Općina Medulin	2.544	2.531	99,5	2.519	99,0	2.542	99,9	2.536	99,7	2.536	99,7	1.533	60,3
Općina Ližnjan	1.414	1.410	99,7	1.394	98,6	1.411	99,8	1.411	99,8	1.411	99,8	761	53,8
Općina Marčana	1.588	1.576	99,2	1.540	97,0	1.587	99,9	1.578	99,4	1.578	99,4	565	35,6
JUŽNA ISTRA UKUPNO	31.715	31.658	99,8	31.464	99,2	31.701	100,0	31.673	99,9	31.669	99,9	17.441	55,0
ISTARSKA ŽUPANIJA	77.879	77.546	99,6	76.804	98,6	77.837	99,9	77.671	99,7	77.621	99,7	35.407	45,5
HRVATSKA	1.496.558	1.458.452	97,5	1.437.686	96,1	1.494.021	99,8	1.469.497	98,2	1.466.341	98,0	459.627	30,7

Izvor: Državni zavod za statistiku

Postoje i određeni nedostaci kada je riječ o infrastrukturnim kapacitetima i gospodarenju otpadnim vodama i krutim otpadom. Oni se ne odnose u tolikoj mjeri na sadašnje stanje koliko na doglednu budućnost, ukoliko bi turizam nakon 2022. godine nastavio rasti istim tempom kao do 2019. godine. Treba voditi računa i da na razmjerno povoljnu ocjenu stanja komunalne infrastrukture u Južnoj Istri i Istri u cjelini utječe i činjenica da je u njoj zbog opće razvijenosti stanje u infrastrukturi bolje nego u većini ostalih priobalnih dijelova Hrvatske, a i rast turizma se kretao po nešto nižoj stopi. Ipak, zbog umreženosti Istre u infrastrukturne sustave na razini Hrvatske i potencijalne ugroze poput rata u Ukrajini, koja dovodi do velikih problema u opskrbi energentima na razini cijele Europe, treba biti oprezan i pripremiti se na moguće izazove.

### 2.3.1. Elektroenergetska mreža

Prema Popisu stanovništva 2011. godine gotovo sva kućanstva (99,96%) na području Južne Istre priključena su na elektroenergetsku mrežu pa se može reći kako su energetske potrebe zadovoljene. Prema informacijama iz HEP-a Pula, struje generalno ima dovoljno, a mreža trafostanica se širi u skladu s potrebama. Glavnina problema odnosi se na uvođenje priključaka u nekim udaljenim izoliranim područjima gdje kapacitet prijenosa nije dovoljan. Najviše pritužbi bilo je s područja Općine Medulin, osobito iz Premanture i Banjola, gdje zbog premale snage zna biti problema s elektroopskrbom u vrhu sezone ljeti.

Centralnu točku elektroopskrbe Južne Istre i Istre u cjelini čini Termoelektrana Plomin postojeće snage 335 MW i planirane 710 MW.<sup>12</sup> Prema informacijama iz HEP-a Pula za sada nema ozbiljnijih problema u opskrbi električnom energijom, a distributivna mreža je dobra i redovito se nadopunjava, no s obzirom na stalni rast potreba za električnom energijom i aktualnu situaciju u Europi vezano uz rat u Ukrajini moglo bi biti problema ukoliko se na vrijeme ne poduzmu potrebne mjere. Naime, potrebe za strujom su u stalnom porastu, ne samo zbog rasta turizma i stambenih jedinica u funkciji turizma, nego i zbog sve većih potreba za punionicama za električne automobile. Iako je u Hrvatskoj takvih vozila još uvijek razmjerno malo, ima ih u razvijenim europskim zemljama iz kojih turisti dolaze u Južnu Istru, što bi u slučaju nebrige o njihovim potrebama moglo značajno ograničiti rast turizma.

Zbog rata u Ukrajini došlo je do velikog porasta cijena energenata, osobito kada je riječ o plinu. To bi u uvjetima izrazite ovisnosti o samo jednom elektroenergetskom objektu moglo prouzročiti velike neplanirane troškove i probleme. U Istri osim Plomina nema drugih većih elektroenergetskih objekata, niti su u planu. Pritom je zanimljivo da se za razliku od većine drugih obalnih županija u Hrvatskoj u Istri ne grade vjetroelektrane, iako je prvi vjetroagregat u cijeloj Hrvatskoj postavljen u brodogradilištu Uljanik još davne 1988. godine. I solarnih elektrana je u Istri znatno manje nego u drugim dijelovima Hrvatske, posebice u odnosu na susjednu Primorsko-goransku županiju i pogotovo Osječko-baranjsku i Vukovarko-srijemsку županiju u kontinentalnom dijelu Hrvatske, tako da je korištenje solarne energije ograničeno samo na sporadično korištenje termičkih kolektora za pripremu tople vode.<sup>13</sup>

Vezano uz obnovljive izvore energije treba napomenuti da za veće korištenje energije vjetra i sunca u Istri za sada nema osobito velikog interesa radi činjenice da su mogućnosti dobivanja većih količina energije takvih objekata ograničene, kao i zbog njihove agresivnosti u prostoru i drugih negativnih učinaka na prirodu. Solarni paneli zauzimaju velike površine i narušavaju vizuru prostora, posebice iz zraka, a zbog svojih dimenzija prostor još više nagrđuju vjetroelektrane, koje su usto i opasne za ornitofaunu. Stoga se i unutar energetske struke i javnosti sve više razmišlja o većem korištenju

<sup>12</sup> Prostorni plan Istarske županije (Službene novine Istarske županije, 29. srpnja 2016)

<sup>13</sup> Prema najnovijim informacijama s mrežne stranice <https://www.zgradonacelnik.hr> u Istarskoj županiji je 2022. godine bilo 97 solarnih elektrana, u Primorsko-goranskoj 356, Vukovarko-srijemskoj 406, a Osječko-baranjskoj 664.

nuklearne energije, a zelena tranzicija se primarno usmjerava na smanjenje korištenja fosilnih goriva, energetsku obnovu zgrada i druge oblike racionalnog korištenja energetskih resursa.

### 2.3.2. Vodoopskrba

Na području Južne Istre praktički svi stanovi spojeni su na vodovodnu mrežu. To pokazuje podatak Državnog zavoda za statistiku da je još 2011. godine priključak stanovništva na sustav javne vodoopskrbe iznosio čak 99,9%. To je više od prosjeka Istarske županije koja je po tim pokazateljima, uz Grad Zagreb i Primorsko-goransku županiju, najbolja u Hrvatskoj. Čak je i u Općini Marčana, u kojoj je mnogo malih raštrkanih naselja, udio stanova spojenih na vodovodnu mrežu iznosio 99,4%. Ipak, može se prepostaviti da je udio stanova spojenih na vodovodnu mrežu u cijeloj Južnoj Istri u stvarnosti nešto niži zbog manjeg broja bespravno izgrađenih objekata.

Prema informacijama iz Vodovoda Pula koji je nadležan za vodoopskrbu najvećeg dijela Južne Istre situacija s vodoopskrbom je uglavnom zadovoljavajuća kada je riječ o izvorima pitke vode i kvaliteti postojeće vodovodne mreže. Gubici u prijenosu vode od svega 17% su za hrvatski prosjek izuzetno niski, posebice usporedi li se s dalmatinskim županijama u kojima se gubi i preko 50% vode. Velika prednost Južne Istre je i što nije ovisna o samo jednom izvoru kao mnogi drugi dijelovi Hrvatske, već vodu dobiva iz tri izvora – oko četiri milijuna kubika godišnje iz rijeke Raše, oko dva i pol milijuna kubika iz izvorišta Gradola uz rijeku Mirnu i oko jedan i pol milijun kubika vode iz akumulacije Butonega.

Situacija nije u potpunosti zadovoljavajuća kada je riječ o kapacitetu cjevovoda, jer su zbog sve većeg broja priključaka neki cjevovodi preopterećeni. U nekim dijelovima Južne Istre, posebice u prostorima s mnogo novoizgrađenih apartmana, zna doći do problema u vrijeme vršne potrošnje u ljetnim mjesecima. Kako se vezano uz daljnji razvoj turizma, gradnju novih smještajnih kapaciteta i rast životnog standarda može očekivati kontinuiran rast potražnje za vodom, potrebno je stalno ulagati u obnovu vodoopskrbe mreže i osigurati dovoljne kapacitete koje će biti potrebno isporučivati.

### 2.3.3. Ovodnja

Iako je prema podacima Državnog zavoda za statistiku iz 2011. situacija s kanalizacijskim sustavima u stanovima na području Južne istre i Istarske županije jednakobbra ka i u slučaju vodovodne mreže, stvarno stanje je znatno lošije. Iako praktički svi stanovi imaju kanalizacijsku mrežu, još uvjek značajan dio otpadnih voda umjesto u kanalizacijske sustave odlazi u septičke jame i dalje podzemnim putem u more. Prividno dobra situacija u Južnoj Istri po pitanju priključenosti na javne kanalizacijske sustave rezultat je obuhvata Grada Pule u kojem su praktički svi stanovi spojeni na kanalizacijsku mrežu. U mnogim drugim naseljima Južne Istre otpadne vode usmjerene su u septičke jame, kao i u većini ostalih priobalnih dijelova Hrvatske.

Osobito je nepovoljna situacija na području Grada Vodnjana, Općine Fažana i na nekim rubnim dijelovima Pule (Štinjan, Šikići, Škatari) gdje gotovo sve otpadne vode odlaze u septičke jame. Osim što

takva praksa za posljedicu ima stvaranje neugodnih mirisa i narušavanje kvalitete života lokalnog stanovništva i turista, zbog propusnosti krškog tla ugrožava i okoliš, odnosno biljne i životinske vrste. Ti bi se problemi trebali riješiti kroz Projekt poboljšanja sustava vodoopskrbe te sustava odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda u aglomeraciji Pula sjever, financiranom od strane Europske unije koji osim unapređenja stanja odvodnje i pročišćavanja na području Grada Vodnjana, Općine Fažana i sjevernog dijela Pule uključuje i spajanje većine objekata na javni sustav odvodnje. U sklopu Projekta trebalo bi se izgraditi 26 kilometara novih kanalizacijskih kanala s podmorskim ispustom dugim 2.460 metara, rekonstruirati 13 kilometara magistralnih kanalizacijskih kanala te izgraditi četiri crpne stanice i uređaj za pročišćavanje otpadnih voda II. stupnja pročišćavanja.<sup>14</sup>

### 2.3.4. Gospodarenje otpadom

Po pitanju odvoza otpada situacija u Južnoj Istri je razmjerno povoljna jer su sve jedinice lokalne samouprave osigurale organizirano sakupljanje otpada. Tom uslugom pokrivena su sva kućanstva. Za gospodarenje otpadom na cijelom području Južne Istre nadležna je jedna ustanova, Gradsko komunalno poduzeće Pula Herculanea d.o.o., a sav nereciklirani otpad odvozi se u županijski centar za gospodarenje otpadom Kaštijun. Takva situacija znatno je povoljnija nego na većem dijelu hrvatske obale i drugih dijelova Hrvatske gdje gospodarenje otpadom nije centralizirano, županijski centri za gospodarenje otpadom nisu u funkciji i postoji mnogo nelegalnih odlagališta.

Kaštijun se nalazi na području Grada Pule neposredno uz granicu s Općinom Medulin i na njega se godišnje odlaže oko 60.000 tona miješanog komunalnog otpada<sup>15</sup>. Ubraja se u uređenje centre za gospodarenje otpadom u Hrvatskoj. Prema informacijama iz poduzeća Pula Herculanea d.o.o. od 2018. godine na njega se više ne odlaže nesortirani otad, a Južna Istra se sa stopom odvajanja otpada od 30% ubraja u ekološki najosvještenije dijelove Hrvatske. No, veliki rast turizma zadnjih godina doveo je do velikog povećanja količine svih vrsta otpada i ima slučajeva ilegalnog bacanja odlaganja, osobito kada je riječ o građevinskom materijalu. Zbog lokacije Kaštijuna, samo dva kilometra od obale blizu glavnih turističkih smještajnih kapaciteta, u Općini Medulin ljeti ima slučajeva pojave neugodnih mirisa, zbog čega većina dionika percipira nepovoljnom situaciju s otpadom u Južnoj Istri.

Do povremenih ekscesa dolazi stoga što se količine komunalnog otpada značajno povećavaju tijekom turističke sezone, i to upravo na područjima Grada Pule i Općine Medulin gdje je pritisak najveći. Kako se glavnina negativnih primjedbi odnosi na neugodne mirise iz Kaštijuna, pod preuvjetom njihovog potpunog uklanjanja, situacija s gospodarenjem otpadom bi lako mogla dobiti povoljniju ocjenu. Naime, situacija s općom razinom čistoće u Hrvatskoj u cjelini i pogotovo Istri znatno je povoljnija nego u većini konkurenckih sredozemnih zemalja. Povremeni problemi znatno više smetaju domicilno stanovništvo nego turiste, što potvrđuju i brojna anketna istraživanja.

---

<sup>14</sup> Korišten izvor: <https://www.euprojekti.pragrande.hr/eu-projekt/eu-projekt-pula-sjever>

<sup>15</sup> KAŠTIJUN d.o.o. za gospodarenje otpadom, Izvještaj o poslovanju za 2020. godinu.

## 2.4. Turistička resursna osnova

Područje Južne Istre ubraja se u najatraktivnije dijelove Istre i Hrvatske i po prirodnjoj i po kulturno-povijesnoj baštini. Velika važnost prirodne baštine proizlazi iz činjenice da se na području Južne Istre nalaze Brijuni kao jedan od najatraktivnijih i najstarijih nacionalnih parkova Hrvatske i Značajni krajobraz Kamenjak kao jedna od najbolje posjećenih prirodnih atrakcija.<sup>16</sup> U Južnoj Istri su i četiri od ukupno pet zaštićenih park šuma u Istarskoj županiji, a zbog izuzetno razvedene obale Južna Istra je nadaleko poznata po obilju plaža. Stoga se Pula ističe kao jedini veći grad na hrvatskoj obali koji ima dovoljno plažnog prostora u neposrednoj blizini urbanog područja. Imajući u vidu da Brijuni i Kamenjak čine dvije glavne prirodne atrakcije u cijeloj Istri, a na Južnu Istru se odnosi oko polovice obalne linije Istarske županije i većina otoka, proizlazi da se radi o jednoj od prirodno najatraktivnijih mikroregija na cijeloj Jadranskoj obali.<sup>17</sup>

Veliki značaj ima i kulturno-povijesna baština, jer se u Južnoj Istri nalazi najpoznatiji i najbolje posjećeni objekt kulturne baštine u Istri, pulski Amfiteatar, kao i prostorno najveća i najviša sakralna građevina Crkva sv. Blaža u Vodnjanu, poznata po očuvanim mumijama svetaca.<sup>18</sup> Tu je i niz drugih vrijednih dijelova kulturne baštine poput Sergijevog slavoluka i drugih antičkih ostataka u središtu Pule, brojni arheološki lokaliteti (Kastrum u Nacionalnom parku Brijuni, Nezakcij, Vižula), Tuneli Zero Strasse i drugi spomenici bogate vojne povijesti Pule. Južna Istra ima i mnogo zanimljivih muzeja, među kojima se ističu Arheološki muzej u Puli, Kuća za brodice na Brijunima i sakralna zbirka Crkve sv. Blaža u Vodnjanu. Tu su i slikovita naselja kao što su Vodnjan, Fažana, Premantura i mnoga druga. Valja spomenuti i bogatu etnografsku tradiciju Južne Istre, u kojoj osobito mjesto ima tradicija maslinarstva i brojni očuvani kažuni, posebice u Vodnjanštini.

### 2.4.1. Prirodna baština

Prema broju posjetitelja dva daleko najvažnija lokaliteta u Južnoj Istri su Značajni krajobraz Kamenjak, u koji godišnje uđe između 200.000 i 230.000 automobila s plaćenim ulaznicama, i Nacionalni park Brijuni, koji je obilazilo između 150.000 i 170.000 godišnje zadnjih godina. Uračunaju li se i posjetitelji Kamenjaka koji su oslobođeni plaćanja ulaznice ili u njega dolaze biciklom ili pješice broj osoba koji ga posjete penje se na više od 900.000 godišnje. Broj posjetitelja Brijuna je isto veći, računaju li se osobe oslobođene plaćanja ulaznice, gosti brijunskih hotela i nautičari koji ulaze u vode Nacionalnog parka. Iz ovih podataka proizlazi da je Kamenjak po broju posjetitelja treći najbolje posjećeni prirodno zaštićeni lokalitet u Hrvatskoj, odmah iza nacionalnih parkova Plitvička jezera i Krka, a NP Brijuni su peti jer su više od 200.000

<sup>16</sup> Formalno se radi o dva značajna krajobraza 'Donji Kamenjak i Medulinski arhipelag' i 'Gornji Kamenjak', pri čemu se naplata ulaznica vrši samo za 'Donji Kamenjak i Medulinski arhipelag'.

<sup>17</sup> Ukupna duljina obalne linije Istarske županije zajedno s otocima, prema procjeni Instituta za turizam temeljenoj na GIS podacima, iznosi 506 kilometara, od čega se na Južnu Istru odnosi 235 kilometara.

<sup>18</sup> Kao najviša crkva u Istri ponekad se navodi i Crkva sv. Eufemije u Rovinju čiji je zvonik visok 61 metar ukoliko se uračuna i kip sv. Eufemije. Ukoliko se računa sam zvonik, onda je viši onaj na Crkvi sv. Blaža od 60 metara.

posjetitelja godišnje imali još samo Nacionalni park Kornati i Posebni rezervat šumske vegetacije otok Lokrum kod Dubrovnika.

U slučaju Brijuna i Kamenjaka treba voditi računa o velikoj razlici u finansijskim učincima i motivaciji posjetitelja, budući da Brijuni funkciraju primarno kao atraktivan prirodni lokalitet s bogatom kulturnom baštinom namijenjen obilasku s posebnim vozilima (turistički 'vlakići', elektromobili, bicikli), a Kamenjak kao jedna od glavnih kupališnih destinacija Južne Istre. Stoga postoji i velika razlika u cijeni posjeta, koja za Brijune u sezoni iznosi 250 kuna po osobi, dok se na Kamenjaku plaća 80 kuna po vozilu neovisno o broju osoba, a pristup biciklom i pješice je besplatan.

Preostali zaštićeni lokaliteti u Južnoj Istri odnose se na dvije park šume, Šijana i Busoler na području grada Pule, kojima upravlja Javna ustanova Natura Histrica, i dvije park šume, Brdo Soline kod Vinkurana i Poluotok Kašteja kod Medulina, kojima upravlja Javna ustanova Kamenjak iz Premanture u Općini Medulin, nadležna i za Značajne krajobraze Donji Kamenjak i Medulinski arhipelag i Gornji Kamenjak. Za ove park šume ulaznice se ne naplaćuju, a i broj posjetitelja razmjerno je malen. Park šume Busoler i Šijana nalaze se na rubovima Grada Pule i nemaju gotovo nikakve dodatne sadržaje koji bi privukli veći broj posjetitelja. U slučaju park šume Soline primarno je zanimljiv kupališni prostor uz more u podnožju šume. Isto vrijedi i za park šumu Kašteja, koja je bolje posjećena zbog lijepih prirodnih plaža i pozicije u neposrednoj blizini Medulina, kojem služi kao svojevrsna zelena zona.

Tablica 14. ZAŠTIĆENA PRIRODNA PODRUČJA NA PODRUČJU JUŽNE ISTRE

broj	naziv zaštićenog područja	oblik zaštite	GRAD / općina	godina osnivanja	površina u hektarima		
					kopno	more	ukupno
1.	Brijuni	nacionalni park	PULA	1983.	743,3	2.657,2	3.400,5
2.	Donji Kamenjak i Medulinski arhipelag	značajni krajobraz	Medulin	1973.	424,0	0	424,0
3.	Gornji Kamenjak	značajni krajobraz	Medulin	1973.	366,2	0	366,2
4.	Šuma Busoler u Puli	park šuma	PULA	1996.	22,5	0	22,5
5.	Šuma Šijana kod Pule	park šuma	PULA	1964.	152,8	0	152,8
6.	Brdo Soline kod Vinkurana	park šuma	Medulin	1996.	31,7	0	31,7
7.	Poluotok Kašteja kod Medulina	park šuma	Medulin	1996.	34,1	0	34,1
	UKUPNO				1.774,6	2.657,2	4.431,8

Izvori: <http://www.bioportal.hr/gis/> i Javna ustanova za upravljanje zaštićenim dijelovima prirode na području Istarske županije Natura Histrica.

Osim u okviru zaštićenih dijelova prirode pod državnom zaštitom, prirodna baština Južne Istre štiti se i u okviru projekta NATURA 2000 Europske unije. To uključuje ukupno 10 područja koje se štite prema Direktivi o staništima (POVS), ukupne površine 5.416 hektara na kopnu i 48.044 hektara na moru, te jedno poligonsko područje očuvanja značajnih za ptice prema Direktivi o pticama (POP), ukupne

površine od 904 hektara na kopnu i 6.900 na moru. Pritom POP i POVS područja 'Akvatorij Zapadne Istre' te POVS 'Šire Rovinjsko područje' uključuju i prostore u drugim dijelovima Istarske županije.

Tablica 15. PODRUČJA I LOKALITETI U JUŽNOJ ISTRI ZAŠTIĆENI U OKVIRU PROJEKTA NATURA 2000 EUROPSKE UNIJE

broj	identifikacijski broj područja	naziv zaštićenog područja	oblik zaštite	GRAD / općina	površina u hektarima		
					kopno	more	ukupno
1.	HR5000032	Akvatorij zapadne Istre*	POVS	VODNJAN, Fažana, PULA, Medulin, Ližnjan (+ Funtana, Vrsar, Kanfanar, ROVINJ, Bale)	0,0	45.800	45.800
2.	HR2000147	Šipila na Gradini kod Premanture	POVS	Medulin	0,8	0,0	0,8
3.	HR2001334	Izvor šipila pod Velim vrhom	POVS	PULA	0,8	0,0	0,8
4.	HR2000604	Nacionalni park Brijuni	POVS	PULA	3.400,5	0,0	3.400,5
5.	HR2000616	Donji Kamenjak	POVS	Medulin	370,6	0,0	370,6
6.	HR2001360	Šire Rovinjsko područje**	POVS	VODNJAN (+ROVINJ, Kanfanar, Bale)	332,0	0,0	332,0
7.	HR2001388	Budava	POVS	Marčana	74,7	0,0	74,7
8.	HR2000522	Luka Budava - Istra	POVS	Ližnjan	1.237,0	0,0	1.237,0
9.	HR3000174	Pomerski zaljev	POVS	Medulin	0,0	68,6	68,6
10.	HR3000173	Medulinski zaljev	POVS	Medulin, Ližnjan	0,0	2.175,5	2.175,5
		UKUPNO POVS PODRUČJA	POVS		5.416,3	48.044,0	53.460,4
11.	HR1000032	Akvatorij zapadne Istre***	POP	VODNJAN, Fažana, PULA, Medulin, Ližnjan (+ UMAG, Brtonigla, NOVIGRAD, Tar-Vabriga, POREČ, Funtana, Vrsar, Kanfanar, ROVINJ, Bale)	904,0	6.900,0	7.804,0
		UKUPNO POP PODRUČJA	POP		904,0	6.900,0	7.804,0

\* Površina se odnosi samo na prostor Južne Istre. Ukupna površina POVS-a iznosi 72.812 hektara.

\*\* Površina se odnosi samo na prostor Južne Istre. Ukupna površina POVS-a iznosi 10.195 hektara.

\*\*\* Površina se odnosi samo na prostor Južne Istre. Ukupna površina POP-a iznosi 15.470 hektara, od čega se na kopno odnosi 1.024 hektara, a na morsku površinu 14.446 hektara.

Izvor: <http://www.bioportal.hr/gis/> i podaci Instituta za turizam (procjena površina na temelju GIS podataka)

POVS područje 'Nacionalni park Brijuni' preklapa se s područjem Nacionalnog parka Brijuni, POVS 'Donji Kamenjak' odnosi se na kopneni dio Značajnog krajobraza Donji Kamenjak i Medulinski arhipelag, dok POVS 'Šire Rovinjsko područje' uključuje Značajni krajobraz Rovinjski otoci i priobalno područje na području Grada Rovinja i Općine Bale, ali i susjedna područja Općine Kanfanar i Grada Vodnjana. Dva daleko najveća zaštićena područja odnose se na POVS i POP područje 'Akvatorij Zapadne Istre' pri čemu

je POVS područje znatno veće jer uključuje cijelokupno teritorijalno more Hrvatske, od Funtane do Uvale Budava kod Valture. POP područje 'Akvatorij Zapadne Istre' je važnije jer se odnosi na znatno dulji dio istarske obale od Lovrečice kod Umaga do rta Sveti Stipan kod Šišana i uključuje more na udaljenosti od 500 metara od kopna i otoka, pri čemu u sastav POP područja ulazi i kopneni dio na tim otocima.

Kao POVS područja zaštićeni su i akvatoriji dva slikovita zaljeva kod Medulin - Pomerski zaljev zbog jedinstvenih obalnih laguna i Medulinski zaljev zbog pješčanih sprudova i dna prekrivenog algama Posidonia. Štiti se i uvala Budava, ali je u njenom slučaju zaštićen kopneni dio, pri čemu se posebno promatraju dio u Općini Marčana zbog zaštićene vrste puževa *vertigo moulinsiana* i dio u Općini Ližnjan kojeg prekriva očuvana šuma hrasta crnike. Preostala dva POVS područja odnose se na dvije špilje koje nisu uređene za posjete, Izvor pod Velim vrhom u Puli i na Gradini kod Premanture, a obje su važne zbog ugroženih posebnih vrsta rakova *sphaeromides virei* i *androniscus roseus histriana*. Stoga ovi lokaliteti nisu osobito značajni kao turističke atrakcije, već primarno radi očuvanja bioraznolikosti. O izuzetnoj vrijednosti i osjetljivosti okoliša Južne Istre svjedoči i činjenica da je skoro cijeli njen obalni pojas uključen u sastav zaštite kao dio POVS i POP lokaliteta, a na području Grada Pule i općina Medulin i Ližnjan ima i više dodatnih zaštićenih područja.

#### 2.4.2. Kulturno-povijesna baština

Prema podacima iz Registra kulturnih dobara Ministarstva kulture Republike Hrvatske iz 2019. godine na području Južne Istre bilo je registrirano 133 kulturna dobra, što čini skoro trećinu kulturnih dobara Istarske županije. Skoro polovica odnosila se na područje Grada Pule (62), slijede područje Grada Vodnjana s 29 i Općina Marčana s 20 dobara. Prema podacima iz svibnja 2022. godine s geoportala Ministarstva kulture i medija<sup>19</sup> koji se odnosi samo na nepokretna kulturna dobra, takvih je objekata u Južnoj Istri bilo ukupno 74, pri čemu ih je najviše bilo na području Grada Pule (34), slijede Grad Vodnjan (17) i Općina Marčana (11). U Općini Medulin takvih je objekata bilo osam, u Općini Fažana tri i jedan u Općini Ližnjan. Među zaštićenim objektima većina se odnosi na arheološku baštinu, sakralne objekte, i kao specifikum ovog dijela Istre, na fortifikacijske objekte iz perioda Austro-ugarske monarhije kada je Pula bila glavna vojna luka tog moćnog imperija.

S turističkog stanovišta, najvažniji kulturno-povijesni spomenik Južne Istre je pulski Amfiteatar koji je ujedno i glavna atrakcija vezana uz antičku baštinu cijele Istre. U središtu Pule nalazi se i više drugih vrijednih ostataka antičke baštine, među kojima se ističu monumentalni Slavoluk Sergijevaca, odlično očuvani Augustov hram, jedinstvena Dvojna vrata te Rimsko scensko kazalište. Vrijednih ostataka antičke baštine ima i izvan Pule, pri čemu se kao najvažniji ističu prostor Nacionalnog parka Brijuni s Kastrumom i ostacima rimske vile u uvali Verige te ruševine antičkog grada Nezakcija kod Valture zbog izdvojene pozicije i slikovitosti okolnog krajolika. U zanimljive arheološke lokalitete ubraja se i poluotok Vižula koji funkcionira

<sup>19</sup> Ministarstvo kulture i medija, <https://geoportal.kulturnadobra.hr/geoportal.html#/>, 2022.

kao svojevrsni gradski park Medulina te dobro očuvani rimski kamenolom u Vintjanu. Interes turista za ove spomenike kulture je malen za sada. Osim za Augustov hram ne vrši se ni naplata ulaznica.

U okviru sakralne baštine izdvaja se monumentalna Crkva sv. Blaža u Vodnjanu sa sačuvanim neraspadnutim tijelima antičkih svetaca i replikom Torinskog platna zbog čega je funkcionalna kao samostalna atrakcija i jedini sakralni objekt u kojem se vrši naplata ulaznica u Južnoj Istri. Na području Grada Vodnjana ima više drugih vrijednih sakralnih objekata kao što su crkve sv. Foške, sv. Martina i sv. Stjepana, a vrlo zanimljiva je i Pravoslavna crkva sv. Spiridona u Peroju u kojem žive pripadnici crnogorske nacionalne manjine. U Fažani se ističe Crkva sv. Marije od Karmela u starom dijelu mjesta i Crkva sv. Elizeja na rubu naselja, a na Velom Brijunu ostaci Crkve sv. Marije. U samoj Puli glavni sakralni objekt je Katedrala uznesenja Blažene Djevice Marije, a turistički su zanimljivi i ostaci trobrodne Bazilike sv. Marije Formoze iz 6. stoljeća i Crkva sv. Franje sa samostanom koji raspolaže vrijednom sakralnom zbirkom. Vrijedi istaknuti i Crkva sv. Flora na groblju u Pomeru te Crkvu sv. Agneze u Medulinu koja, iako nije zaštićena kao spomenik kulture, privlači pozornost svojom veličinom i dvostrukim zvonikom.

Odnedavno se počela bolje valorizirati i bogata fortifikacijska baština Pule kroz uređenje podzemnih tunela Zero Strasse u samom središtu Pule. Time je do izražaja došla i utvrda Kaštel koja čini dio lokaliteta i s koje se pruža veličanstven pogled na Grad Pulu. Ovo je i jedini objekt fortifikacijske baštine na kojem se vrši naplata ulaznica za sada i po posjećenosti je odmah iza Pulskog amfiteatra. Sama utvrda Kaštel većim je dijelom zapuštena i neuređena, kao i ostale utvrde u Puli i okolici iz austrijskog perioda. Stoga bi po uzoru na uspješnu valorizaciju starih tvrđava u Šibeniku valjalo razmisliti i o njihovom uređenju, osobito utvrde Monvidal na istočnom obodu središnjeg dijela grada, Monte Grosso i Punta Christo na Štinjanu i trenutno zbog vojne uporabe nedostupnih utvrda Fort Musil i Marie Luise na poluotoku Muzil, uključujući i atraktivni 1.200 metara dugi lukobran.

Među brojnim muzejima Južne Istre po vrijednosti zbirki koje se u njemu nalaze izdvaja se Arheološki muzej u Puli. Po posjećenosti značajno nadmašuje Pulski akvarij, smješten na atraktivnoj lokaciji na vrhu poluotoka Verudela, koji je s više od 150.000 posjetitelja godišnje najbolje posjećeni akvarij u Hrvatskoj. Kao osobito zanimljivi muzejski objekti ističu se i suvremeno opremljena Kuća za brodice na Brijunima, sakralna zbirka Crkve sv. Blaža u Vodnjanu zbog svojih nadaleko poznatih mumija svetaca te jedinstveni Istarski muzej maslina pokraj Pulskog amfiteatra. Pula ima i drugih zanimljivih muzeja kao što su Povijesni i pomorski muzej Istre, Muzej suvremene umjetnosti Istre ili jedinstveni Muzej dobrih uspomena (Memo muzej), dok se na području Općine Medulin kao najzanimljiviji objekt muzejskog tipa izdvaja Centar za posjetitelje Javne ustanove Kamenjak.

Uz navedene pojedinačne atraktivne spomenike kulture i muzejske objekte posjetitelje Južne Istre privlače i dobro očuvane povijesne jezgre naselja. Uz najveću, najvažniju i najbolje posjećenu povijesnu jezgru Grada Pule, poznatu po živosti i brojnim očuvanim antičkim spomenicima, privlačna je i povijesna jezgra Grada Vodnjana koja se usprkos djelomičnoj zapuštenosti odlikuje mističnim ugođajem i mirom uskih, mračnih ulica. Od ostalih naselja po ljepoti i uređenosti ističe se kulturno-povijesna cijelina Fažane, koja ima i dobro razvijenu ugostiteljsku ponudu zbog funkcije luke iz koje polaze i vraćaju se turistički brodovi za Nacionalni park Brijuni.

U privlačna naselja s očuvanim starim dijelom ubraja se i Premantura u Općini Medulin na ulazu u Zaštićeni krajobraz Kamenjak te Rakalj u Općini Marčana, smješten na slikovitoj uzvisini iznad Zaljeva Raša i poznat po više dobro očuvanih starih iončarskih peći. Za sada se dovoljno ne koristi potencijal preostala dva naselja Južne Istre sa zaštićenim povijesnim jezgrama, Galižane kod Vodnjana i Mutvorana kod Marčane, kao ni drugih slikovitih naselja poput Šišana ili Krnice. Uz dodatno uređenje ugostiteljskih i drugih pratećih sadržaja zanimljivi bi mogli postati i stari dijelovi Medulina i Peroja, čija privlačnost ne dolazi do izražaja zbog okruženosti brojnim arhitektonski neprivlačnim apartmanskim objektima.

Od svih objekata kulturno-povijesne baštine za sada je većem pritisku izložen samo Amfiteatar u Puli, kojeg je 2019. godine posjetilo 374.000 osoba, ne računajući goste na posebnim događanjima. Po tim podacima radi se o najbolje posjećenom muzejskom objektu u cijeloj Hrvatskoj, kojeg od kulturno-povijesnih znamenitosti u kojima se vrši naplata ulaznica nadmašuju samo Dubrovačke zidine u Hrvatskoj. Zbog prostranosti objekta nisu zabilježeni veći problemi. Broj posjetitelja moguće je lako regulirati ograničavanjem ulaska u vrijeme većeg pritiska. Svi ostali spomenici kulture bilježe znatno manji broj posjeta i ne očekuje se značajnije povećanje, zbog čega im prihvatni kapacitet nije ugrožen. Stoga je kulturno-povijesna baština Južna Istra za sada izložena znatno manjem pritisku od prirodne baštine, posebice Značajnog krajobraza Kamenjak u kojem se broj posjetitelja približio milijunu godišnje.

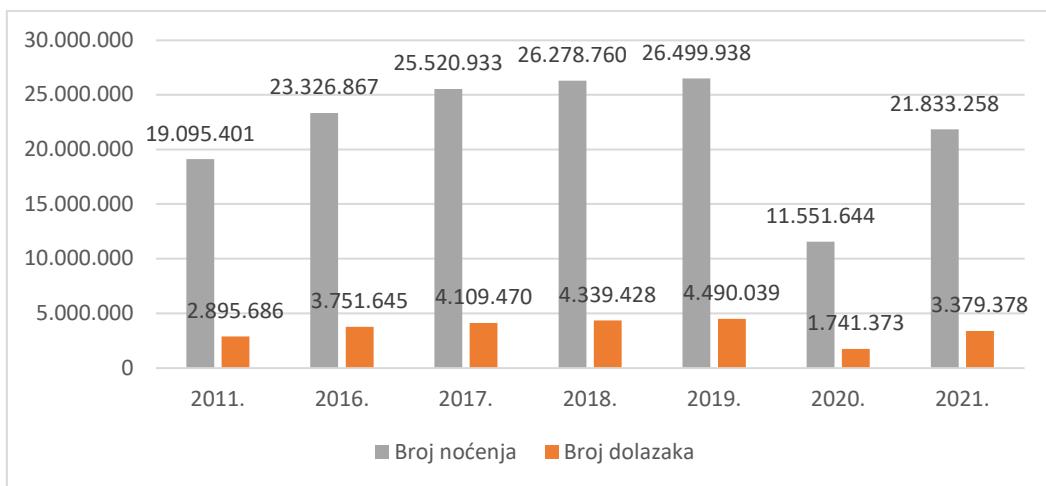
## 2.5. Osnovna obilježja dosadašnjeg turističkog razvoja

Za analizu prihvatnog kapaciteta važno je analizirati turistička kretanja u proteklom razdoblju na području cijele Istre te posebno Južne Istre. Rekordna godina bila je 2019., nakon koje je slijedio pad turističkih kretanja uzrokovan pandemijom COVID-19, kao i cijelom svijetu.

### ISTARSKA ŽUPANIJA

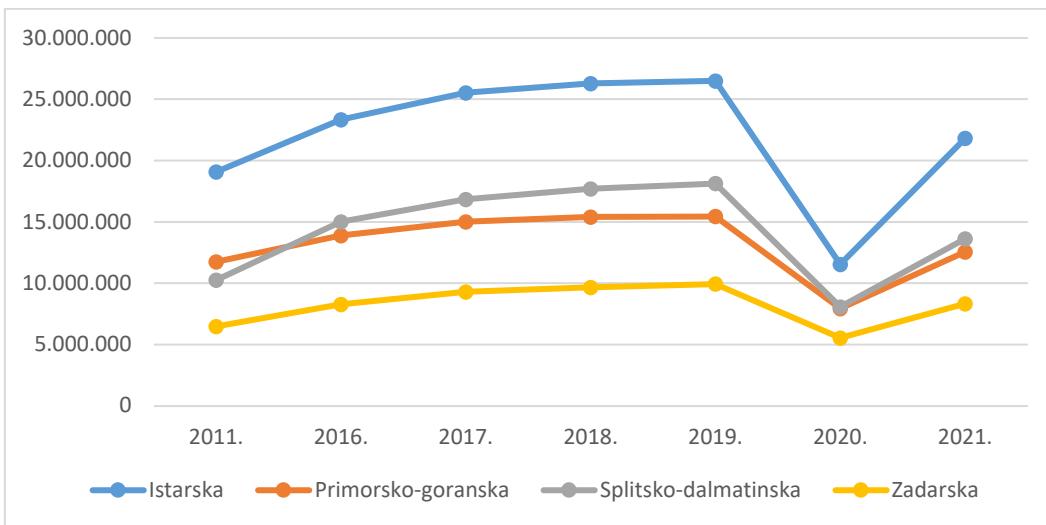
U proteklih desetak godina, u razdoblju od 2011. do 2019. godine vidljiv je kontinuiran trend rasta u broju turističkih noćenja i dolazaka. U 2019. godine u Istri ostvareno je oko 26,5 milijuna turističkih noćenja i oko 4,5 milijuna turističkih dolazaka. 2020. godine zbog pandemije COVID-19 koja je pogodila cijeli svijet, uslijedio je drastičan pad turističkih kretanja (56% manje noćenja u odnosu na prethodnu godinu). Prošle, 2021. godine ostvaren je rast u odnosu na 2020. godinu (u dolascima 95% i u noćenjima 89%), dok je 2022. godina relativno neizvjesna i zbog rata u Ukrajini i posljedica na gospodarska i društvena kretanja.

Slika 4. Broj turističkih noćenja i dolazaka u Istru, 2011. - 2021. godine



Izvor: Za 2011. podaci Državnog zavoda za statistiku, za razdoblje 2016. - 2021. godine podaci sustava eVisitor, obrada Instituta za turizam

Slika 5. Usporedba turističkih noćenja u Istarskoj, Primorsko-goranskoj, Zadarskoj i Splitsko-dalmatinskoj županiji, 2011. - 2021. godine

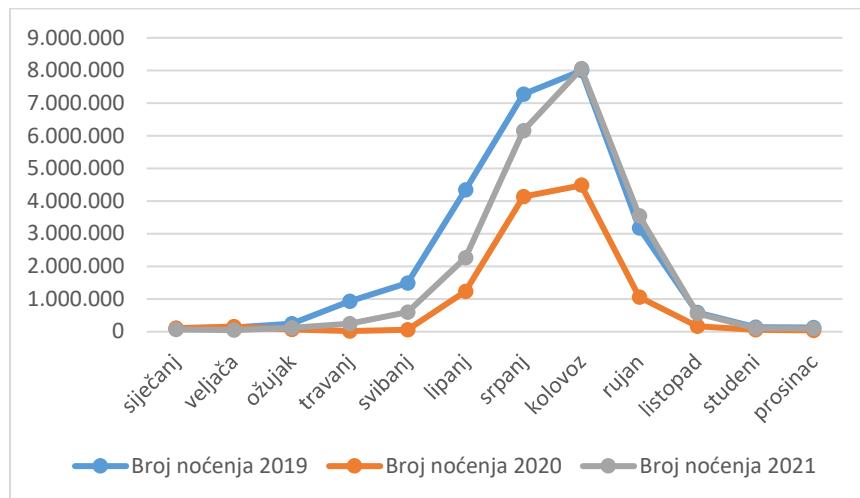


Izvor: Za 2011. podaci Državnog zavoda za statistiku, za razdoblje 2016. - 2021. godine podaci sustava eVisitor, obrada Instituta za turizam

Prema podacima o turističkim noćenjima Istarske i Primorsko-goranske županije te dvije dalmatinske županije, Splitsko-dalmatinske i Zadarske, vidljivo je kako je u Splitsko-dalmatinskoj (77% više noćenja u 2019. u odnosu na 2011.) i Zadarskoj županiji (53% više noćenja u 2019. u odnosu na 2011.), rast u broju noćenja bio izraženiji nego u Istarskoj (38% više noćenja u 2019. u odnosu na 2011.) i Primorsko-goranskoj županiji (39% više noćenja u 2019. u odnosu na 2011.).

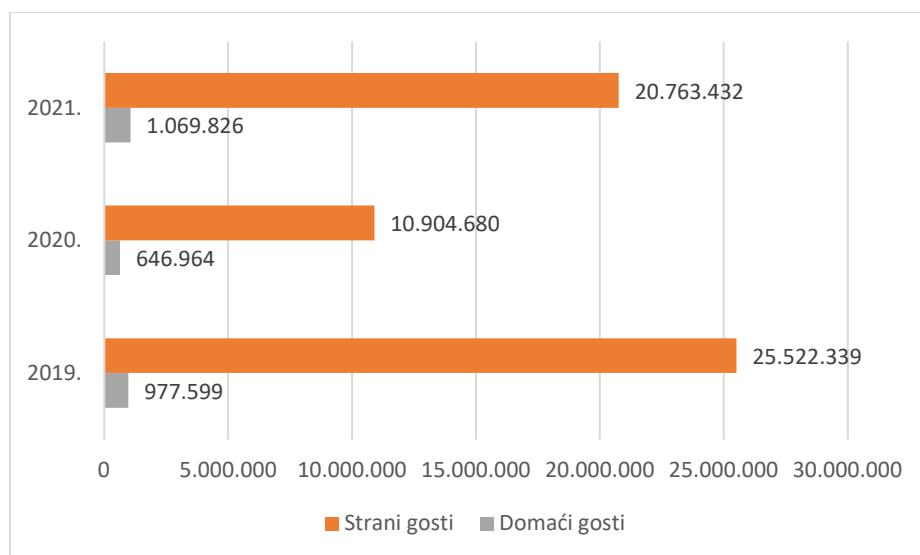
Kad je riječ o sezonalnosti turističkog prometa u Istri onda je važno pozvati se na 2019. godinu te istaknuti kako se u dva ljetna mjeseca (srpanj i kolovoz) u Istri ostvarilo 58% turističkih noćenja, a u razdoblju od lipnja do rujna čak 86%, što ukazuje na još uvijek visoku sezonalnost turističkih kretanja.

Slika 6. Turistička noćenja prema mjesecima u Istri, 2019. - 2021. godine



Izvor: eVisitor, obrada Instituta za turizam

Slika 7. Odnos domaćih i stranih gostiju u Istri, 2019. - 2021. godine

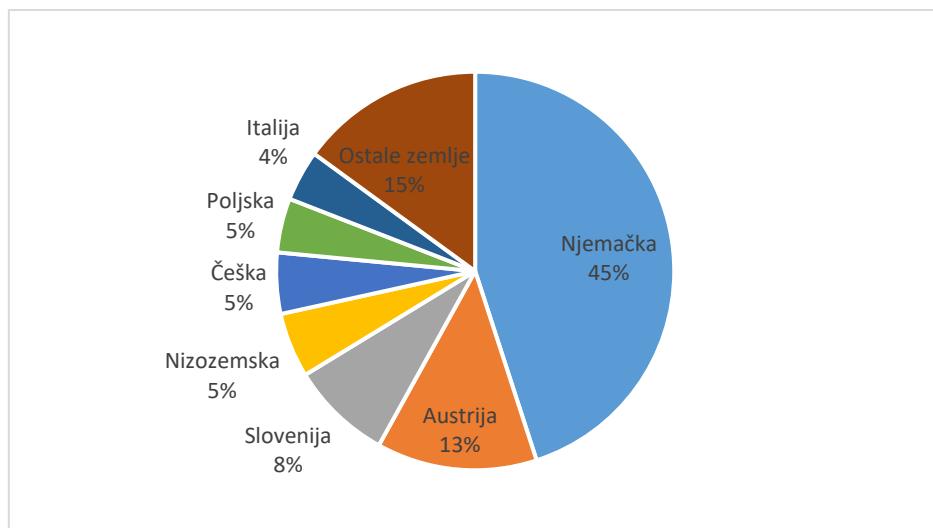


Izvor: eVisitor, obrada Instituta za turizam

Odnos noćenja domaćih i stranih gostiju u Istri pokazuje dominaciju stranih gostiju, koja se 2019. godine kretala na razini 96%. Sljedeće 'pandemiske' 2020. godine nešto je bio veći udio domaćih gostiju (5,6%), da bi se 2021. godine ponovo vraćao trend rasta udjela stranih gostiju (95%). Prema

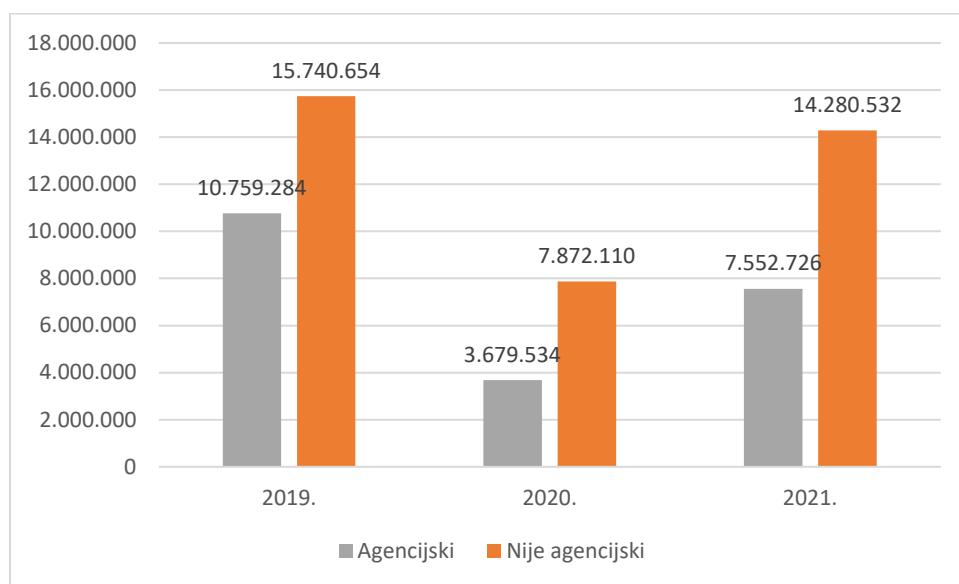
udjelima gostiju po zemljama porijekla u 2021. godini dominantna tržišta Istre čine gosti iz Njemačke, Austrije, Slovenije, Nizozemske, Češke, Poljske i Italije.

Slika 8. Noćenja u Istri po zemljama porijekla - strani gosti, 2021. godine



Izvor: eVisitor, obrada Instituta za turizam

Slika 9. Noćenja vezana uz organizaciju putovanja, 2019., 2020. i 2021. godine

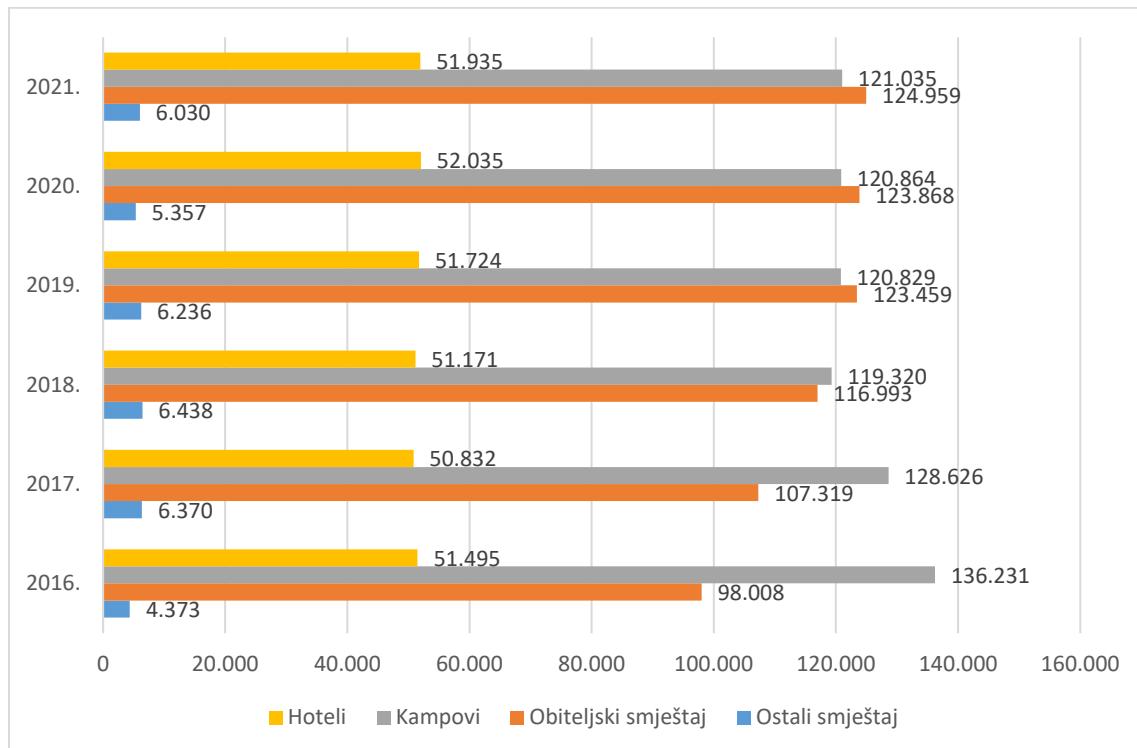


Izvor: eVisitor, obrada Instituta za turizam

Vezano uz organizaciju putovanja, veći udio (65%) onih koji dolaze ne ostvaruju noćenja posredstvom agencija dok oko trećine čine agencijski gosti (35%).

U razdoblju od 2016. do 2021. godine, pадao je broj smještajnih jedinica u kampovima, dok je istovremeno rastao broj postelja u obiteljskom smještaju i relativno stagnirao broj postelja u hotelskom smještaju. U obiteljskom smještaju u 2021. godini bilo je ukupno oko 27,5% više postelja nego šest godina ranije tj. 2016. godine.

Slika 10. Kretanje smještajnih kapaciteta (postelja) prema vrstama smještaja, 2016. - 2021. godine

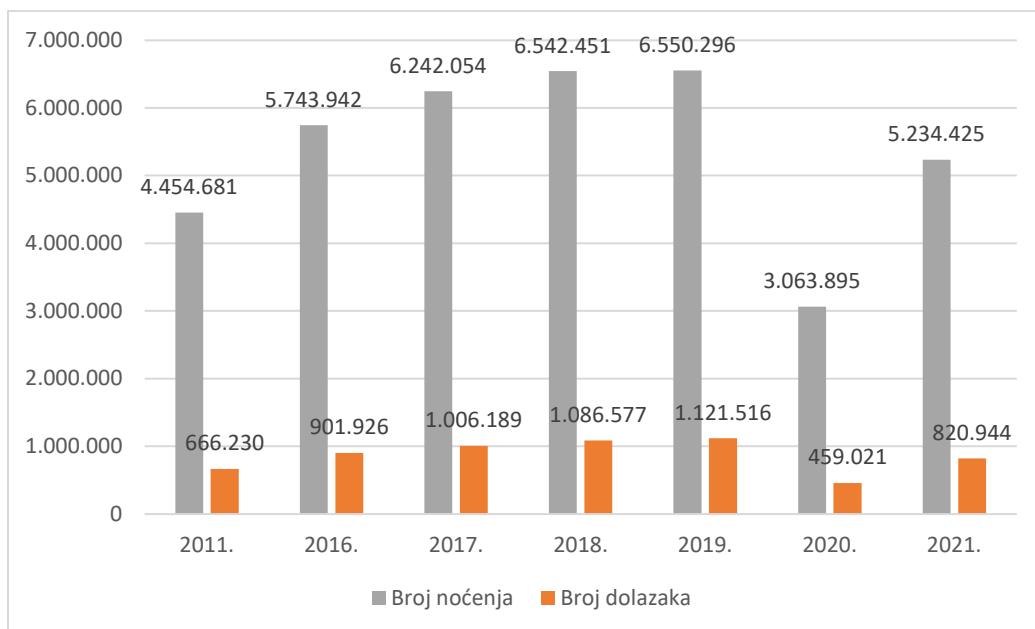


Izvor: eVisitor, obrada Instituta za turizam

## JUŽNA ISTRA

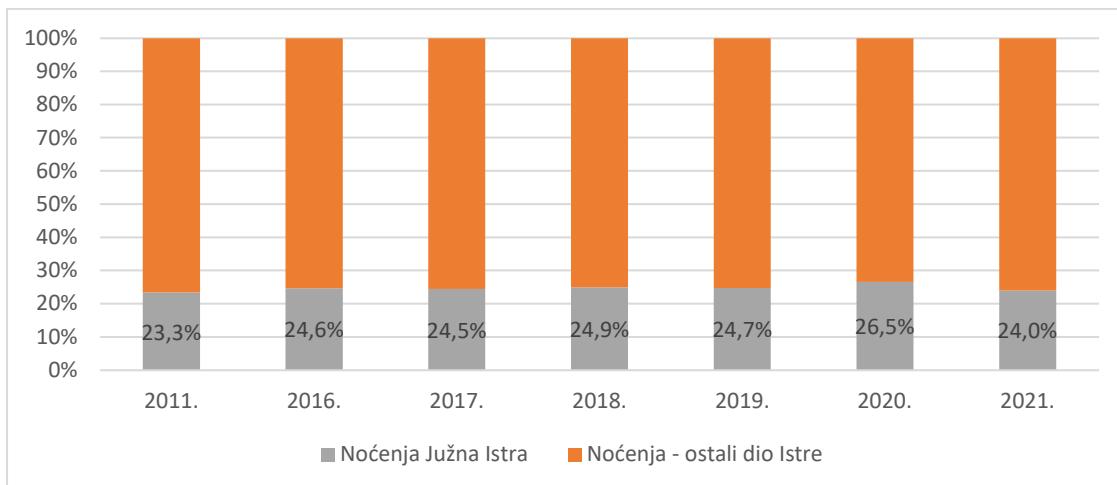
Na području Južne Istre 2021. godine ostvareno je oko 5,2 milijuna noćenja te oko 820,9 tisuća turističkih dolazaka. Tijekom razdoblja od 2011. do 2021. vidljiv je kontinuiran trend rasta broja turističkih noćenja. Rekordne, 2019. godine, ostvareno je nešto više od 6,5 milijuna noćenja, što u odnosu na 2011. godinu uključuje rast od 47% i ujedno nadmašuje prosjek Istre za isto razdoblje (38% u Istri). Udio noćenja ostvarenih u Južnoj Istri čini oko četvrtine noćenja koja se ostvaruju u cijeloj Istarskoj Županiji, pri čemu je taj udio bio nešto veći u 'pandemijskoj' 2020. godini (26,5%).

Slika 11. Broj turističkih noćenja i dolazaka u Južnoj Istri, 2019. - 2021. godine



Izvor: Za 2011. podaci Državnog zavoda za statistiku, za razdoblje 2016. - 2021. godine podaci sustava eVisitor, obrada Instituta za turizam

Slika 12. Udio turističkih noćenja Južne Istre u Istarskoj županiji, 2011. - 2021. godine



Izvor: Za 2011. podaci Državnog zavoda za statistiku, za razdoblje 2016. - 2021. godine podaci sustava eVisitor, obrada Instituta za turizam

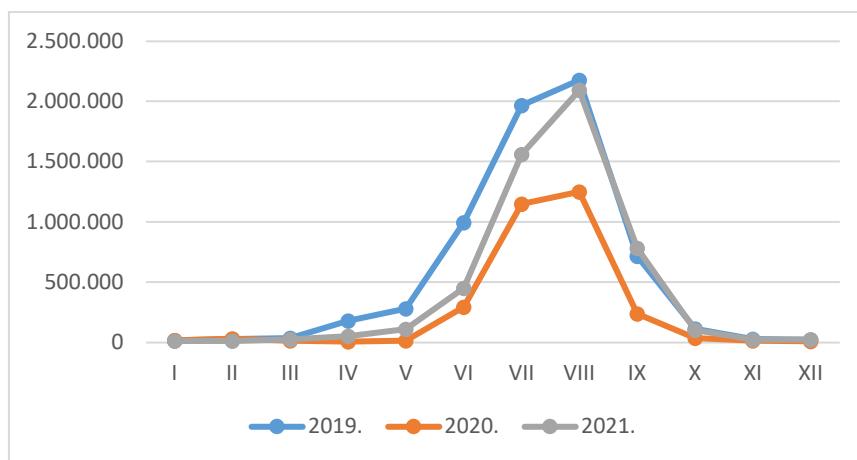
Tablica 16. Noćenja u jedinicama lokalne samouprave u Južnoj Istri, 2019., 2020. i 2021. godine

JLS	2019.	%	2020.	%	2021.	%
Fažana	1.009.396	15,4	482.210	15,7	829.991	15,9
Ližnjan	249.383	3,8	151.951	5,0	216.050	4,1
Marčana	336.722	5,1	192.578	6,3	281.564	5,4
Medulin	2.551.452	39,0	1.246.252	40,7	2.155.885	41,2
Pula	2.086.322	31,9	794.128	25,9	1.461.557	27,9
Vodnjan	317.021	4,8	196.776	6,4	289.378	5,5
<b>Ukupno</b>	<b>6.550.296</b>	100,0	<b>3.063.895</b>	100,0	<b>5.234.425</b>	100,0

Izvor: eVisitor, obrada Instituta za turizam

Kad je riječ o noćenjima prema jedinicama lokalne samouprave najviše je ostvareno u Medulinu (41,2%), potom Puli (27,9%) i Fažani (15,9%).

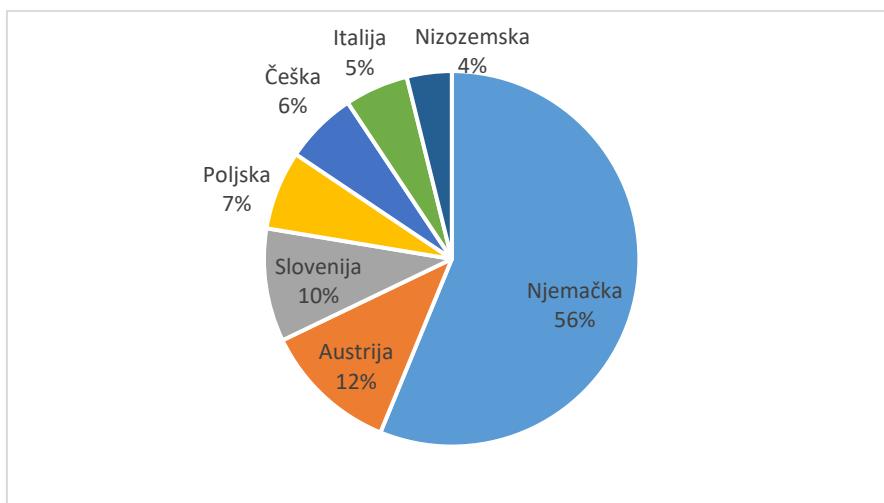
Slika 13. Sezonalnost turističkog prometa u Južnoj Istri, 2019., 2020. i 2021. godine



Izvor: eVisitor, obrada Instituta za turizam

U četiri ljetna mjeseca, od lipnja do rujna, ostvaruje se više od 90% turističkog prometa na godišnjoj razini (93% u 2021. godini) u Južnoj Istri.

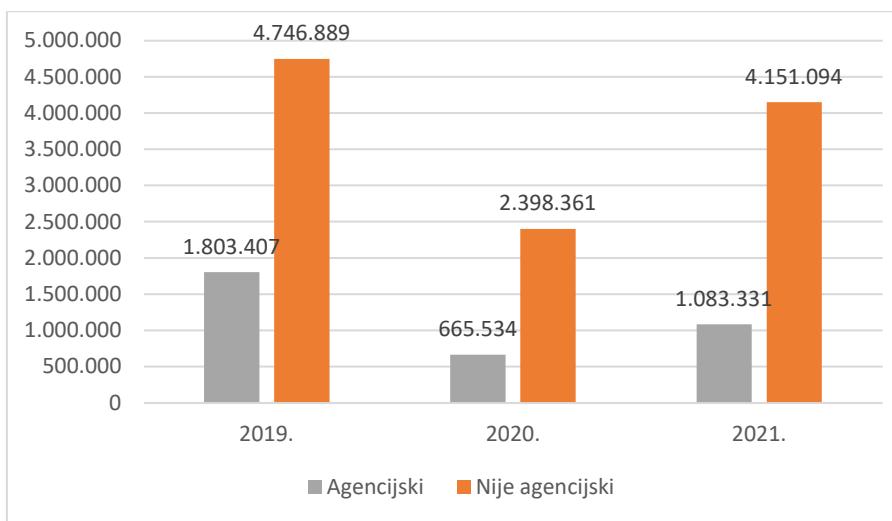
Slika 14. Noćenja u Južnoj Istri po zemljama porijekla turista, 2021. godine



Izvor: eVisitor, obrada Instituta za turizam

Njemačka, Austrija i Slovenija prva su tri strana emitivna tržišta Južne Istre, kao i cijele županije. Slijede Poljska, Češka, Italija i Nizozemska.

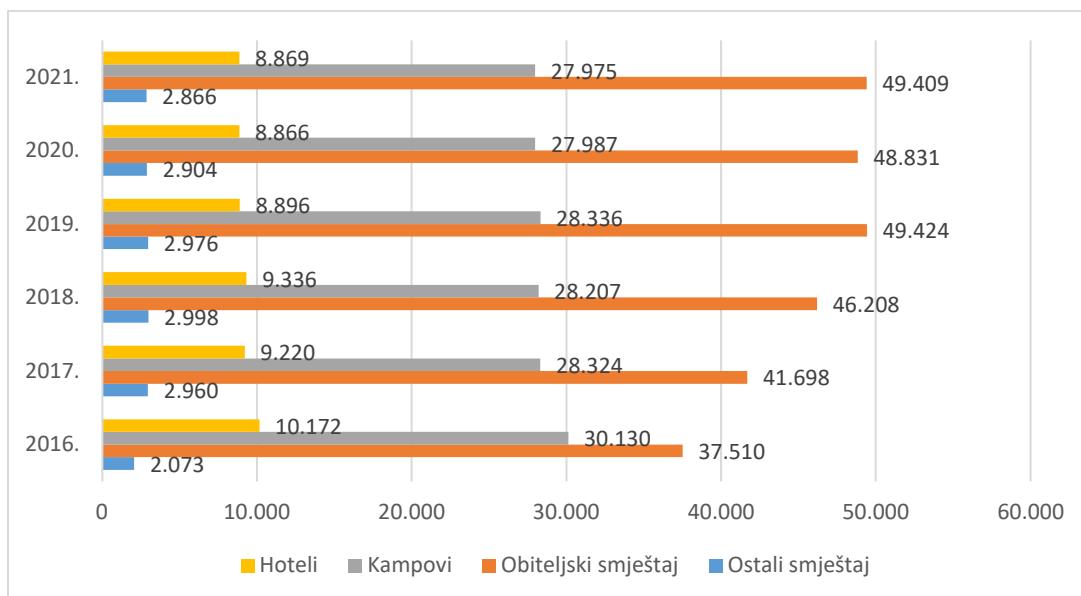
Slika 15. Noćenja u Južnoj Istri vezana uz organizaciju putovanja, 2021. godine



Izvor: eVisitor, obrada Instituta za turizam

Vezano uz organizaciju putovanja vidljivo je da veći udio (79%) onih koji ne dolaze posredstvom agencija i da se manje od četvrtine noćenja ostvaruje posredovanjem agencije (21%).

Slika 16. Kretanje smještajnih kapaciteta (postelje) prema vrstama smještaja, 2019. - 2021. godine



Izvor: eVisitor, obrada Instituta za turizam

U Južnoj Istri pao je broj smještajnih jedinica u kampovima, iako znatno manje (oko 7%) od prosjeka Istre. Povećao se udio postelja u obiteljskom smještaju (32%) koji je, primjerice, u 2021. godini činio 55% u strukturi ukupnog smještaja. Istovremeno je kontinuirano padaо udio postelja u hotelima te je smanjen za oko 13% u zadnjih šest godina.

### 3. STAVOVI TURISTA, STANOVNIŠTVA I PREDSTAVNIKA JAVNOG SEKTORA O RAZVOJU TURIZMA

#### 3.1. Stavovi turista o osnovnim kritičkim pragovima prihvatnog kapaciteta

Izvor za stavove turista o osnovnim kritičkim pragovima prihvatnog kapaciteta je TOMAS istraživanje provedeno u Republici Hrvatskoj od svibnja 2019. do ožujka 2020. na uzorku od oko 14.000 ispitanika. U nastavku će se prikazati dijelovi istraživanja relevantni za problematiku prihvatnog kapaciteta, s posebnim osvrtom na razlike između ljetnih mjeseci i izvan ljetne sezone. Budući da se TOMAS istraživanje provodi kontinuirano dugi niz godina, za pojedine aspekte će se dodatno prikazati trend promjena određenih stavova turista od 2014. do 2019. godine.

#### OBILJEŽJA TURISTA U ISTARSKOJ ŽUPANIJI U 2019. GODINI PREMA ISTRAŽIVANJU TOMAS 2019. – STAVOVI I POTROŠNJA TURISTA U HRVATSKOJ

Socio-demografska obilježja	CJELOKUPNO RAZDOBLJE (V. 2019. – III. 2020.)
	<ul style="list-style-type: none"><li>Najveći udio gostiju u Istarskoj županiji čine gosti u dobi između 30 i 49 godina (58,8%), slijede gosti s 50 i više godina (32,4%), dok je mlađa dobna skupina (do 29 godina) zastupljena s 8,8%, što je znatno ispod prosjeka Jadranske Hrvatske (15,3%). Gledano generacijski, generacija X (1961. – 1980.) čini više od polovice gostiju u Istri (52,7%).</li><li>Prema obrazovanju, najbrojniji su gosti s višom školom ili fakultetom i više (74,6%), dok je oko trećine gostiju sa srednjom školom ili niže (25,3%).</li><li>Vezano uz mjesecne prihode nešto više od trećine gostiju (67,6%) ima prihode po kućanstvu između 2.000 i 4.000 Eura, dok je čak 22,54% onih koji imaju prihode iznad 4.000,00 Eura; ovi pokazatelji su znatno viši od prosjeka Jadranske Hrvatske (56% onih koji zarađuju između 2.000 i 4.000 eura).</li><li>Vezano uz pratnju na putovanju najveći je udio onih koji dolaze s članovima obitelji (47,7%) i onih koji dolaze samo s partnerom (36,9%); obiteljski gosti zastupljeni su u Istri više od prosjeka Jadranske Hrvatske (43,0%).</li></ul>

#### RAZLIKE S OBZIROM NA SEZONE

U ljetnoj sezoni po pitanju dobnih skupina najveći je udio (59,9%) gostiju srednje životne dobi (30 do 49 godina) i pripadnika generacije X (53,4%) rođenih između 1961. i 1980. godine. Po pitanju obrazovanja najviše je gostiju s višom školom (40,1%). Oko 67,5% gostiju ostvaruje mjesecne

prihode po kućanstvu od 2.000 do 4.000 Eura. Tijekom ljeta najveći je udio obiteljskih gostiju (50,3%).

**Izvan ljetne sezone** primjetan je veći udio, 43,7%, gostiju starije životne dobi (50 godina i više), dok generacija X čini 46,7% ukupne potražnje. Po pitanju obrazovanja, najveći udio gostiju (47,9%) je s fakultetom i više, odnosno izvan ljetne sezone dolaze obrazovaniji gosti. Također, struktura gostiju po pitanju pratnje na putovanju nešto je drugačija u odnosu na sezonus. Više od polovice (50,5%) gostiju u tom razdoblju dolazi samo s partnerom, dok je znatno manji udio obiteljskih gostiju (25,5%).

#### Razlozi putovanja, motivi odmorišnih putovanja i motivi dolaska

#### CJELOKUPNO RAZDOBLJE (V. 2019. – III. 2020.)

Dominantni i glavni motiv putovanja u Istarsku županiju je odmor (95,0%) kojeg kao motiv slijedi posao s 2,2% te posjet rodbini i prijateljima (1,7%); svi ostali motivi gotovo su zanemarivi.

- Poslovni segment gostiju dolazi ponajviše na poslovne sastanke (47,6%), seminare (23,6%) i konferencije (13,6%).
- Dominantni motiv dolaska gostiju na odmor u Županiju je more (79,3%), uz koji se kao motivi još mogu istaknuti priroda (12,1%) i gradovi/city break (2,6%).

#### RAZLIKE S OBZIROM NA SEZONE

**U ljetnoj sezoni**, očekivano, glavni razlog putovanja u Istarsku županiju je odmor (92,0%). Svi ostali razlozi (posjet rodbini i prijateljima - 1,7%, posao - 1,6% i drugi još manje) gotovo su zanemarivi. U ljetnoj sezoni dominantni motivi su more (81,8%) i priroda (11,6%).

**Izvan ljetne sezone** turisti, također, dolaze najviše zbog odmora (83,5%), ali je očekivano znatno više zastupljen i dolazak iz poslovnih razloga (9%). Među poslovnim razlozima najviše se dolazi radi poslovnih sastanaka (62,0%) i konferencija (26,9%). Kad je riječ o odmorišnim putovanjima izvan ljetne sezone glavni motivi su more (54,9%), priroda (22,4%) i gradovi (8,4%).

#### Učestalost dolaska

#### CJELOKUPNO RAZDOBLJE (V. 2019. – III. 2020.)

- U Istarskoj županiji izrazito je veliki udio lojalnih gostiju koji su sedam i više puta posjetili Istru (45,1%) i po tome ova Županija odskače od prosjeka Hrvatske (31,2%) i Jadranske Hrvatske (31,9%).
- Lojalnost je manja samom turističkom mjestu pa tako, primjerice, prvi posjet turističkom mjestu u Istri je 2019. godine ostvarilo 40,5% gostiju.

- 
- Navedeno ukazuje da su turisti lojalni Istri, ali da su skloni mijenjati turistička mjesta unutar regije.

#### RAZLIKE S OBZIROM NA SEZONE

**U ljetnoj sezoni** 45,8% je izrazito lojalnih turista koji su Istru posjetili sedam i više puta. Nešto manje od četvrtine je onih kojima je to prvi posjet (23,2%).

**Izvan ljetne sezone** nešto je manje izražena lojalnost tj. oni koji su bili sedam i više puta zastupljeni su s 38,1%, a oni koji dolaze prvi puta 18,6%.

---

#### Izvori informacija i rezervacija smještaja

#### CJELOKUPNO RAZDOBLJE (V. 2019. – III. 2020.)

- Dominantan izvor informacija za Istarsku županiju je internet putem kojeg se informira 61,6% turista; s obzirom na veliku lojalnost gostiju slijedi prijašnji boravak (26,1%) te preporuke rodbine ili prijatelja (20,6%); preporuka turističke agencije ili kluba izvor su informacija za 10,2%, a ostali izvori manje su zastupljeni.
- Kad je riječ o internetu najveći izvor informacija su *online* turističke agencije (Booking.com, Expedia, Holidaycheck.de i sl.), slijede društveni mediji (Facebook, TripAdvisor, Instagram Twitter i drugi).
- Nešto više od polovice gostiju u Istru (50,6%) dolazi posredstvom turističke ili putničke agencije, turooperatora – *online booking* (ne e-mailom) uključujući i Booking.com, Expidiu, Holidaycheck.de i sl.; slijede rezervacije izravno sa smještajnim objektom – osobnim kontaktom, telefonom ili telefaksom, e-mailom (17,4%), posredstvom turističke ili putničke agencije, turooperatora – osobnim kontaktom, telefonom ili telefaksom, e-mailom (16,9%) te izravno *online booking* (ne e-mailom) sa smještajnim objektom – (16,1%).
- Najveći udio gostiju (58,2%) rezervira smještaj od jedan do šest mjeseci prije dolaska.
- Zanimljivo je da čak četvrtina (24,6%) rezervira više od šest mjeseci prije dolaska što uvelike nadmašuje prosjek Hrvatske (15,2%) i Jadranske Hrvatske (16,0%).

#### RAZLIKE S OBZIROM NA SEZONE

Gosti koji dolaze u ljetnoj sezoni najviše (62,5%) se informiraju putem interneta, a slijede prijašnji boravak (26,1%) te preporuke rodbine ili prijatelja (20,6%). Oni koji koriste internet najviše koriste stranice *online*

---

turističkih agencija 76,0% (Booking.com, Expedia, Holidaycheck.de i sl.), potom društvenih medija 55,5% (Facebook, TripAdvisor, Instagram, Twitter i drugi), stranice smještajnih objekata 47,7% i na kraju stranice hrvatskih turističkih zajednica ili ureda 26,7% (nacionalne, lokalne).

Kad je riječ o izvoru informacija izvan ljetne sezone, redoslijed je sličan, gosti se najviše oslanjaju na internet (54,5%) iako u nešto manjoj mjeri nego u sezoni, potom na prijašnji boravak (26,6%) i preporuke rodbine ili prijatelja (20,3%). Od internetskih izvora najviše se koriste stranice *online* turističkih agencija.

<b>Prijevoz i duljina boravka</b>	<b>CJELOKUPNO RAZDOBLJE (V. 2019. – III. 2020.)</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Automobilom u Istarsku županiju dolazi 73,7% turista, zrakoplovom 8,1%, automobilom s kamp-kućicom 7,3%, kamperom 7,0%, dok su sva ostala prijevozna sredstava puno manje zastupljena (primjerice, autobusom dolazi tek 2,2% dok je prosjek Jadranske Hrvatske 6,2%).</li> <li>• Nešto više od polovice (53,4%) onih koji dolaze zrakoplovom koriste niskotarifne prijevoznike.</li> <li>• U turističkom mjestu u Istarskoj županiji nešto više od polovice gostiju, 58,8%, zadržava se između četiri i sedam dana; od osam do 10 dana 12,5%, a na kratkom boravku od jedan do tri dana 10,9% turista.</li> </ul>

#### RAZLIKE S OBZIROM NA SEZONE

U ljetnoj sezoni u Istarsku županiju najviše se dolazi automobilom (68,2%), potom zrakoplovom (9,3%), kamperom (8,4%) i automobilom s kamp-kućicom (8,3%). U ljetnoj sezoni najveći broj gostiju (41,9%) ostvaruje četiri do sedam noćenja.

Izvan ljetne sezone, također, najveći udio dolazaka je automobilom (74,4%), slijede zrakoplov (8,0%), automobil s kamp-kućicom (7,2%) i kamper (6,9%). Izvan ljetne sezone najveći udio gostiju (44,1%) ostvaruje isto četiri do sedam noćenja. U odnosu na glavnu sezonu znatno je veći udio onih (24,4%) koji ostvaruju jedno do tri noćenja (u glavnoj sezoni udio je svega 4,7%).

<b>Aktivnosti za vrijeme boravka</b>	<b>CJELOKUPNO RAZDOBLJE (V. 2019. – III. 2020.)</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gosti za vrijeme boravka u destinaciji najviše odlaze na plivanje i kupanje (83,8%), razgledavanje gradova (53,5%), potom u restorane (39,0%).</li> <li>• Nešto veći dio gostiju preferira tenis (18,0%), organizirane izlete brodom (15,4%) i posjet povijesnim građevinama (15,2%).</li> </ul>

- 
- Na samostalno organizirane izlete odlazi 43,4%, a na izlete organizirane posredstvom turističke agencije odlazi 7,8% turista.

### **RAZLIKE S OBZIROM NA SEZONE**

Tijekom sezone gosti najviše odlaze na plivanje i kupanje (89,1%), potom na razgledavanje gradova (55,4%), u restorane (38,9%), tenis (18,3%), na organizirane izlete brodom (16,2%), posjet povijesnim građevinama (15,8%) te posjećuju tematske parkove (14,2%).

Za razliku od aktivnosti u sezoni, izvan sezone redoslijed aktivnosti je drugačiji. Na prvom mjestu je odlazak u restorane (40,1%), plivanje i kupanje (38,6%) i razgledavanje gradova (37,3%). Više koriste wellness i spa usluge (19,6%), odlaze na jogging i trčanje (16,7%) te obilaze vinske ceste i vinarije (14,1%).

---

<b>Zadovoljstvo elementima ponude u destinaciji</b>	<b>CJELOKUPNO RAZDOBLJE (V. 2019. – III. 2020.)</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• U Istarskoj županiji gosti su izrazito zadovoljni gotovo svim elementima turističke ponude, posebno ljepotom prirode i krajolika, ljepotom mjesta, osobnom sigurnošću, atmosferom mjesta i ekološkom očuvanosti prostora. Nešto manji stupanj zadovoljstva je lokalnim javnim prijevozom, zabavom i noćnim životom, mogućnošću za kupnju, sportskim sadržajima, događanjima i manifestacijama, opremljenosti i uređenošću plaža, besplatnim internetom u destinaciji, ponudom organiziranih izleta i gastronomskom ponudom u mjestu.</li> </ul>

### **RAZLIKE S OBZIROM NA SEZONE**

Tijekom ljetne sezone gosti su generalno zadovoljniji. Najviše su zadovoljni ljepotom prirode i krajolika, ljepotom mjesta, atmosferom i ugodajem te osobnom sigurnošću i gostoljubivošću lokalnog stanovništva.

Izvan sezone nešto je izraženije nezadovoljstvo gostiju lokalnim javnim prijevozom, mogućnostima za kupnju te zabavom i noćnim životom.

---

<b>Smetnje tijekom boravka u destinaciji</b>	<b>CJELOKUPNO RAZDOBLJE (V. 2019. – III. 2020.)</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kad je riječ o smetnjama tijekom boravka u destinaciji, najviše su izražene gužve na kupališnom prostoru (preveliki broj kupača), buka koja remeti komfor smještaja (odmor, spavanje) i gužve na ulicama, trgovima, šetnicama, atrakcijama i sl. Manje su kao smetnje izražene nemogućnost razdvajanja otpada, neprimjereno odloženo smeće, neugodni mirisi (iz kontejnera i kanti za smeće).</li> </ul>

- **RAZLIKE S OBZIROM NA SEZONE**

Za vrijeme ljetne sezone goste su više smetale gužve na kupališnom prostoru (preveliki broj kupača) te buka koja remeti mir i komfor smještaja (odmor i spavanje).

Izvan ljetne sezone goste skoro ništa nije smetalo, tek u jako maloj mjeri nemogućnost razdvajanja otpada i neugodni mirisi (iz kontejnera i kanti za smeće).

<b>Prosječni dnevni izdaci turista</b>	<b>CJELOKUPNO RAZDOBLJE (V. 2019. – III. 2020.)</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>● Prosječni dnevni izdaci turista u Istarskoj županiji iznose ukupno 92,44 Eura što je ispod prosjeka Jadranske Hrvatske (viša potrošnja ostvaruje se u Dubrovačko-neretvanskoj, Splitsko-dalmatinskoj i Zadarskoj županiji).</li><li>● Za smještaj se izdvaja 58,15%, za hranu u restoranima 13,69%, usluge trgovine 8,46%, lokalni prijevoz 5,97%, sport i rekreaciju 5,39%, dok se za sve ostalo ukupno izdvaja manje od 5%.</li></ul>

- **RAZLIKE S OBZIROM NA SEZONE**

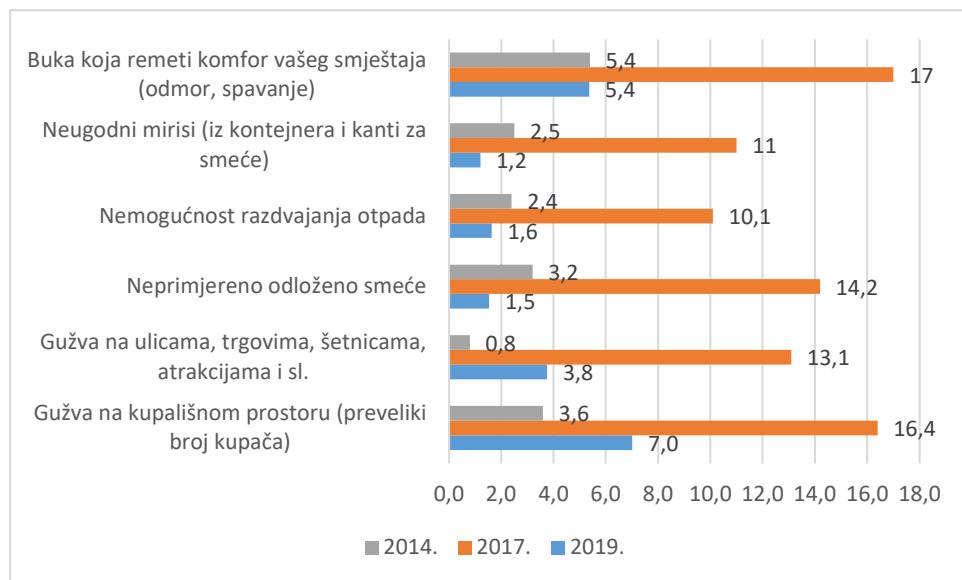
Prosječni dnevni izdaci tijekom sezone bili su 90,95 Eura dok je potrošnja izvan sezone znatno viša i iznosila je 105,20 Eura u 2019. godini, što govori u prilog potrebi intenzivnijeg razvoja turizma izvan ljetnih mjeseci.

<b>Preporuke</b>	<b>CJELOKUPNO RAZDOBLJE (V. 2019. – III. 2020.)</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>● Velika većina gostiju u Istarskoj županiji (73,8%) izrazila je jaku vjerojatnost da će preporučiti mjesto prijateljima, rodbini ili kolegama, a skoro četvrtina (23,3%) bi vjerojatno preporučila mjesto; svega 2,8% se izrazilo da nije vjerojatno da će preporučiti što je manje od prosjeka Jadranske Hrvatske (4,3%) što opet potvrđuje visoko zadovoljstvo gostiju i njihovu lojalnost.</li></ul>

### **RAZLIKE S OBZIROM NA SEZONE**

Oko tri četvrtine gostiju (74,2%) koji su boravili u Istarskoj županiji tijekom ljetne sezone izrazili su jaku vjerojatnost da će preporučiti mjesto prijateljima, rodbini ili kolegama, dok je izvan sezone njihov udio nešto manji (71,0%).

Slika 17. SMETNJE TIJEKOM BORAVKA U DESTINACIJI, 2014., 2017. i 2019. godine (u %)



Izvor: TOMAS istraživanja, Institut za turizam

Zanimljivo se osvrnuti na prethodna TOMAS istraživanja provedena 2014. i 2017. godine. Kad je riječ o smetnjama u destinaciji vidljiv je rast smetnji vezanih uz kupališni prostor (preveliki broj kupača) 2019. u odnosu na 2017. godinu kao i rast smetnji vezanih uz gužve na ulicama, trgovima, šetnicama, atrakcijama i slično. Istovremeno, manje su izražene smetnje vezane uz neugodne mirise (iz kontejnera i kanti za smeće) i nemogućnost razdvajanja otpada.

### 3.2. Stavovi ključnih dionika o razvoju turizma i prihvatnom kapacitetu

U cilju prikupljanja relevantnih stavova o razvoju turizma i prihvatnom kapacitetu Južne Istre za potrebe izrade ove Studije provedeni su dubinski intervjuvi s trideset osoba koje bi trebale predstavljati ključne dionike, odnosno zainteresirane strane. Cilj razgovora bio je dobiti uvid u njihove stavove o pozitivnim i negativnim stranama razvoja turizma te pitanjima prihvatnog kapaciteta u Južnoj Istri u cjelini i jedinicama lokalnih samouprava iz kojih dolaze. Intervjuirani dionici uključili su:

- predstavnike svih šest jedinica lokalne samouprave na području Južne Istre, većim dijelom gradonačelnici i načelnici općina, a manjim dijelom pročelnici ili voditelji pojedinih odsjeka;
- tri predstavnika lokalnih turističkih zajednica na području Južne Istre (TZ gradova Pule i Vodnjana i TZ Općine Fažana);
- ravnatelje tri ključne ustanove zadužene za zaštitu prirode (NP Brijuni, JU Kamenjak i JU Natura Histica);
- ravnatelje dvije glavne muzejske institucije (Arheološkog muzeja Pula te Povijesni i pomorski muzej Istre);

- župnika Crkve sv. Blaža u Vodnjanu kao osobe nadležne za najatraktivniju sakralnu građevinu u Južnoj Istri;
- direktore odnosno voditelje dva glavna poduzeća zadužena za promet u Južnoj Istri (Pulapromet i Lučka uprava Pula);
- direktore tri glavna komunalna poduzeća u Južnoj Istri (Vodovod Pula, Pragrande i Pula Herculanea);
- čelnike jedne velike hotelske kompanije (Arena Hospitality Group u Puli), jedne manje hotelske kompanije (Resort del Mar u Banjolama) i jednog kampa (Bi Village u Fažani) u Južnoj Istri;
- čelnike jedne velike i tri manje putničke agencije (Uniline, Creativa Plus, Sepe i Book Istria) i
- predstavnika Društva turističkih vodiča iz Pule.

Bili su pozvani i predstavnici nekih dodatnih institucija i poduzeća, ali se nisu odazvali ili nisu bili u mogućnosti obaviti dubinske intervjuje. Usprkos raznolikosti institucija koje predstavljaju, mjesta iz kojeg dolaze, uloge turizma u njihovom životu te njihovih osobnih interesa i stavova, velika većina sudionika iskazala je gotovo identične ili vrlo slične stavove o većini pitanja. Iz toga se može zaključiti da uključivanje dodatnih sudionika ne bi donijelo bitno drugačije rezultate, kao i da su stavovi intervjuiranih sudionika vrlo relevantni za donošenje općih zaključaka vezanih uz prihvatni kapacitet.

Pitanja su bila grupirana u dvije cjeline. Prvi dio obuhvaćala su generalna pitanja o ulozi turizma, njegovim pozitivnim i negativnim stranama, a drugi dio procjena 'uskih' grla, odnosno, mjesta i područja koja su najviše pod pritiskom turizma, posebno tijekom visoke sezone. U uvodnom dijelu razgovora naznačeno je da se zbog trenutne krize vezane uz pandemiju promišljanje i odgovori trebaju referirati na 'uobičajenu' turističku godinu kao što je bila 2019. godina, odnosno, na turistička kretanja prije pandemije. U cilju fokusiranja na ključna pitanja vezana uz razvoj turizma i prihvatni kapacitet na području Južne Istre, dubinski intervju uključili su osam osnovnih pitanja, a neka od tih pitanja imala su više potpitanja kako slijedi:

1. Kako ocjenujete trenutno stanje turizma na području Južne Istre i Vaše destinacije?
  - Gdje vidite pozitivne strane dosadašnjeg razvoja?
  - Gdje vidite negativne strane?
2. Koje su, prema Vama, glavne atrakcije u Južnoj Istri i Vašoj destinaciji i koje su najugroženije zbog velikog broja posjetitelja?
3. Smatrate li da Južna Istra (i Vaša destinacija) ima problema s prihvatnim kapacitetom i što mislite da bi se moglo dogoditi u bliskoj budućnosti ukoliko broj turista nastavi rasti istim tempom?
4. Identificirajte glavna 'uska grla' na području Južne Istre (i Vaše destinacije):
  - prometna infrastruktura (prometnice, promet u mirovanju)
  - komunalna infrastruktura (struja, voda, odvodnja, otpad)

- plaže (opterećenost, čistoća)
  - zaštićeni prostori (ekosustavi, biološka ravnoteža, kulturna baština)
  - socio-demografska situacija (odnos turista i lokalnog stanovništva, radna snaga)
  - izgrađenost ('apartmanizacija', stambeni prostori u funkciji turizma)
5. Na kojim područjima Južne Istre vidite najveći potencijal za budući razvoj?
  6. Što bi po Vama trebalo poduzeti za rješavanje glavnih razvojnih problema?
  7. Kako vidite Južnu Istru za 10 godina? Koje bi glavne razvojne i infrastrukturne projekte trebalo pokrenuti?
  8. Treba li po Vama turizam ostati temelj razvoja Južne Istre i Vaše destinacije ili bi trebalo više razvijati druge gospodarske aktivnosti i koje?

Budući da je paralelno s izradom ove Studije tekla i izrade posebne studije 'Plan razvoja proizvoda tura u Južnoj Istri', dionicima su postavljena i dva dodatna pitanja vezana uz ture, koja su obrađena u sklopu izrade te studije i stoga nisu analizirana u ovom materijalu. U nastavku se stoga pružaju odgovori na osam pitanja vezana uz turistički prihvatanje turista, najprije po pitanjima za sve dionike zajedno, a nakon toga se daje kratki osvrt na svaki pojedinačni intervju, odnosno ključne stavove pojedinih dionika.

### **1. Kako ocjenujete trenutno stanje turizma na području Južne Istre i Vaše destinacije?**

Gotovo svi dionici kao glavnu pozitivnu ulogu turizma ističu njegov utjecaj na blagostanje većine stanovnika Južne Istre, odnosno stvaranje mogućnosti razmjerno velikih osnovnih i još više dodatnih prihoda. Mnogi navode i važnost turizma za punjenje lokalnih proračuna, čime se omogućuje izgradnja kvalitetne prometne i komunalne infrastrukture, ulaganja u zaštitu baštine i uređenost prostora. Neki dionici su istakli da je turizam pozitivno utjecao na demografska kretanja, potaknuo inovativni način razmišljanja, podizanje kvalitete usluga, a Općini Medulin osigurao status najrazvijenije općine u Hrvatskoj.

Glavna negativna posljedica razvoja turizma u Južnoj Istri za gotovo sve dionike je urbanistička devastacija kroz izgradnju pretjerano velikog broja arhitektonski neprimjerenih i često bespravno izgrađenih objekata namijenjenih prihvatu turista. Za većinu sudionika turizam je glavni uzročnik preopterećenja prometne i komunalne infrastrukture, osobito na području Grada Pule. Uz to, središnji dijelovi grada izloženi su demografskom pražnjenju zbog pretvaranja stanova namijenjenih stalnom stanovanju u smještajne kapacitete za turiste. Mnogi sudionici su napomenuli da je razvoj turizma doveo do odumiranja mnogih drugih djelatnosti, pretjeranog rasta cijena stambenog prostora, smanjivanja zelenih površina uz more, kao i nekih negativnih socioloških pojava poput gramzivosti i kulture rentjerstva. Ipak, mnogi dionici ističu da bi te negativne posljedice bile znatno manje izražene da je razina usluga u turizmu viša, da sezona dulje traje i da se više ulaže u unapređenje prometne i komunalne infrastrukture i uređenje naselja kroz izgradnju šetnica, biciklističkih staza i uređenje fasada, osobito u Puli.

**2. Koje su, prema Vama, glavne atrakcije u Južnoj Istri i Vašoj destinaciji i koje su najugroženije zbog velikog broja posjetitelja?**

Svi intervjuirani dionici slažu se da su tri glavne atrakcije Južne Istre Nacionalni park Brijuni, Značajni krajobraz Kamenjak i pulski Amfiteatar. To potvrđuju i podaci o broju posjetitelja. Mnogi dionici, osobito iz Pule, kao veliku, ali trenutno nedovoljno iskorištenu atrakciju navode i vojnu baštinu Pule i okolice, osobito brojne tvrđave, kao i cijelo središte Pule i njenu antičku baštinu (Sergijev slavoluk, Forum, Zlatna vrata) i muzeje (Arheološki muzej, Zero Strasse, Akvarij). Dionici iz Vodnjana u potencijalno velike atrakcije ubrajaju i Crkvu sv. Blaža u Vodnjanu s njenim svetim tijelima, a iz Medulina i Ližnjana antičku baštinu na lokalitetima Kažela i Nezakcij. Mnogi dionici su istakli da se kao ključne atrakcije Južne Istre nedovoljno ističu cijeli obalni prostor s obiljem plaža, a Pula kao veće urbano središte s daleko najvećim raspoloživim plažnim prostorom u cijeloj Hrvatskoj.

Većina dionika kao atrakciju ugroženu prevelikim brojem posjetitelja zbog prevelikog broja vozila i ograničenih mogućnosti kontrole ulaska vidi samo Kamenjak, za razliku od Brijuna i Amfiteatra kod kojih je lakše regulirati preveliki pritisak. Mnogi dionici ističu problem pritiska i na Amfiteatar i središte Pule za kišnog vremena ljeti i u vrijeme održavanja velikih koncerata i glazbenih događanja za mlađu populaciju, iako ističu da se radi o razmjerno kratkim periodima koje je bi trebalo biti moguće podnijeti. U slučaju Kamenjaka navode da bi situacija bila znatno bolja ukoliko bi se asfaltirale glavne pristupne ceste i tako izbjeglo stvaranje prašine te znatnije ograničio i turističkim vlakićima supstituirao ulazak motornih vozila.

Fažana stvara neodrživu situaciju za infrastrukturu, a raste nezadovoljstvo s turizmom u Medulinu.

**3. Smatrate li da Južna Istra (i Vaša destinacija) ima problema s prihvatnim kapacetetom i što mislite da bi se moglo dogoditi u bliskoj budućnosti ukoliko broj turista nastavi rasti istim tempom?**

Velika većina dionika smatra da turistički prihvatni kapacitet Južne Istre nije pretjerano ugrožen, usprkos velikom obujmu turizma, ali je u slučaju nekih užih cjelina izloženih prekomjernoj divljoj gradnji. Kao najugroženija destinacija izdvaja se Općina Medulin, posebice sam Medulin i Premantura kao pristupna točka za Kamenjak: Mnogi spominju Fažanu, a kao uže cjeline izložene pretjeranoj 'apartmanizaciji' i divljoj gradnji spominju i Pješčanu uvalu na području Općine Medulin, Peroj i Barbariga na području Grada Vodnjana te obalni prostor kod naselja Peruški i Kavran u Općini Marčana. Istodobno se općine Ližnjan i Marčana uglavnom percipiraju kao područja koja bi bez problema mogla prihvati još snažniju turističku ekspanziju, kao i samo naselje Vodnjan i cijela unutrašnjost Južne Istre. U prostore koji bi mogli prihvati intenzivniji rast turizma ubrajaju se i napušteni prostori vojarni i industrijskih objekata u Puli, čiji bi razvoj u turističke svrhe mogao doprinijeti dizanju imidža Pule kao destinacije namijenjene zahtjevnijim gostima.

Ukoliko broj turista nastavi rasti istim tempom kao u zadnjih desetak godina, većina dionika se boji da bi moglo doći do još veće devastacije prostora neprimjerenom gradnjom, ozbiljnih zagušenja u

prometu i gomilanja otpada. To bi za posljedicu moglo imati smanjenje broja turista, osobito zahtjevnijih turista više platežne moći, skraćivanja ionako razmjerno kratke sezone i manje prihode od turizma Južne Istre. Neki dionici drže da je izgradnja smještajnih kapaciteta već dosegla limit i da će se rast smanjiti sam po sebi u bliskoj budućnosti.

#### 4. Što su po Vama glavna 'uska grla' na području Južne Istre (i Vaše destinacije)?

Kao glavna 'uska grla' prihvatnog kapaciteta najčešće se spominju slični elementi kao i kod negativnih utjecaja turizma, prekomjerna gradnja na obalnom prostoru te prometna i komunalna infrastruktura koja u nedovoljnoj mjeri prati rast turizma. Pritom je većina dionika najsjetljivija na pojave u njihovom neposrednom okruženju. Osobe koje živi i rade u Puli najviše se žale na prometne gužve u središtu grada i probleme s parkiranjem, stanovnici Vodnjanštine na divlju gradnju na području Peroja i Barbarige, u Općini Medulin na divlju gradnju, odlagalište otpada Kaštijun i gužve na Kamenjaku, a u Fažani na kanalizacijske ispuste uz plaže i probleme s prometom. I u najmanje opterećenim općinama Ližnjana i Marčana ima primjedbi na probleme s bespravnom gradnjom, posebice na nekim užim lokacijama.

Kada je riječ o prometu najčešće se kao 'uska grla' navode gužve u Puli za lošeg vremena ljeti i nedostatak parkirališnog prostora, zbog čega se većina dionika iz Pule zalaže za izgradnju velikih parkirališta na rubovima središta grada i uvođenja sustava 'park & ride', ali i za ograničenja kretanja za vozila koja nisu iz Istre. Mnogi dionici drže da bi se situacija značajno popravila kad bi se izgradilo više šetnica i biciklističkih staza, osobito u Puli i na prometnim pravcima iz Pule prema Medulinu i Fažani. Stanovnici Vodnjana ističu problem loših veza između Vodnjana i obale, posebice za bicikliste, a stanovnici Općine Medulin neke problematične prometne točke poput križanja u Banjolama i pristupa Premanturi i Pješčanoj uvali.

U okviru komunalne infrastrukture većinu dionika najviše smeta gomilanje otpada i smrad iz Kaštijuna, iako se prema informacijama iz tvrtke Pula Herculanea od 2018. godine otpad više ne odlaže na Kaštijun, a Pula je s 30-postotnim odvajanjem otpada među prvima u Hrvatskoj. Jedan od razloga nezadovoljstva dionika upravljanjem otpadom je neriješen status odlaganja otpada vikendaša i turista koji borave u iznajmljenim apartmanima i velike količine građevinskog otpada koji se odlaže na neprimjeren način. Na nekim užim lokacijama poput Banjola kao 'usko grlo' se percipira opskrba električnom energijom i slab internet uslijed niske snage struje. U obalnom prostoru između Štinjana i Barbarige kao 'usko grlo' identificirani su kanalizacijski sustavi što bi se trebalo riješiti realizacijom projekta Aglomeracija Pula sjever.

Usprkos velikom broju turista, većina dionika ne doživljava plažni prostor kao 'usko grlo', što je i razumljivo s obzirom na činjenicu da Južna Istra raspolaže znatno prostranjim plažnim prostorom od većine glavnih turističkih destinacija na hrvatskoj obali. Većina dionika ističe da su plaže Južne Istre u cjelini slabo uređene, s nedovoljno pratećih sportskih, zabavnih i ugostiteljskih sadržaja. Mnogi dionici ističu i problem lošeg pristupa velikom broju plaža s kopna, nedostatak sanitarnih sadržaja, loš pristup u more, a ima i dosta plaža koje su povremeno izložene onečišćenju i neugodnim mirisima zbog neriješenih kanalizacijskih ispusta, posebice na području Fažane, Valsalina u Puli i Pješčane uvale.

Velika većina dionika ne smatra da su zaštićeni prirodni prostori izloženi pretjeranoj devastaciji. Ekološki najvrjedniji prostor Brijuna zaštićen je kao nacionalni park, a zbog otočne pozicije ima mogućnost ograničavanja štetnog utjecaja prevelikog broja posjetitelja. Nešto je ugroženiji prostor Kamenjaka na kojem je razina zaštite znatno niža, no usprkos pritisku postoji mogućnost ograničavanja posjeta. Ipak, pojedini dionici fokusirani na ekologiju smatraju da je biološka ravnoteža u mnogim dijelovima Južne Istre ozbiljno ugrožena, o čemu treba voditi računa s obzirom na činjenicu da je skoro cijeli obalni prostor Južne Istre zaštićen u okviru Projekta Natura 2000. Većina dionika ne smatra niti da je kulturna baština izložena devastaciji zbog turističkog pritiska, osim djelomično Amfiteatra koji isto raspolaže mogućnostima ograničavanja prekomjernog posjećivanja. Neki dionici smatraju da bi poticanje turističkih posjeta kroz uređenje austrougarskih tvrđava i druge vojne baštine Južne Istre doprinijelo njenom očuvanju.

Zahvaljujući tradicionalnoj otvorenosti i tolerantnosti Južne Istre i Istre u cjelini, socio-demografska situacija se ne smatra 'uskim grlom'. Velik broj dionika sklon je doseljavanju što više ljudi. Jedan od razloga takvom stavu je zaustavljanje demografskog rasta zadnjih godina i time povezan kronični nedostatak radne snage u turizmu i drugim djelatnostima. Dodatno, situaciju otežava činjenica da su tradicionalni izvori radne snage u Slavoniji i državama bivše Jugoslavije već iscrpljeni, da je domaće stanovništvo previše orientirano na rentjerstvo ili je prekvalificirano za brojne jednostavne i sezonske poslove koji se nude u turizmu i drugim uslužnim djelatnostima te nesklono sezonskom zapošljavanju.

Prevelika izgrađenost u prostoru potvrđena je kao glavno 'usko grlo' budućeg općeg i turističkog razvoja Južne Istre. Izgradnja stambenih objekata namijenjenih korištenju samo kratki, ljetni dio godine devastira okoliš, ne donosi značajniji prihod i zauzima prostor koji bi se mogao koristiti za profitabilnije turističke aktivnosti ili rekreaciju ljudi. Negativne učinke povećava i činjenica da se većinom radi o neplanski građenim objektima s arhitektonskim rješenjima neprimjernim okolišu i bez dozvola. Kao osobito opasan oblik navodi se izgradnja tzv. 'šumskih' objekata / baraka, posebice u području Barbarige. Zbog toga se većina dionika zalaže za znatno strože represivne mjere, odnosno rušenje bespravnih objekata i propisivanje vrlo strogih normi po pitanju vanjskog izgleda, gustoće objekata i uređenja okoliša za one objekte koji bi se eventualno gradili u budućnosti.

## **5. Na kojim područjima Južne Istre vidite najveći potencijal za budući razvoj?**

Dva najčešće spominjana područja s velikim potencijalom razvoja u Južnoj Istri su Grad Pula i njegovi neiskorišteni zapušteni prostori koji su se koristili ili se još uvijek koriste za potrebe obrane ili industrije te istočna obala Južne Istre u općinama Ližnjan i Marčana. Mnogi dionici generalno ističu vojnu baštinu Južne Istre, osobito austrougarske tvrđave, kao glavnu potencijalnu atrakciju. Pritom je u slučaju pojasa Mandrač – Vallelunga – Monumenti većina dionika sklona interpolaciji turističkih i nautičkih sadržaja, poput nedavno otvorene Marine Polesana. Većina dionika sklona je pretvaranju Muzila u zelenu, rekreacijsku zonu i uglavnom se ne opiru gradnji turističkih sadržaja ukoliko ne bi okupirali obalni prostor. U slučaju Uljanika i okolnog prostora, većina dionika prihvata nužnost prenamjene u druge svrhe, pa i turističke, ali je sklona očuvanju dizalica kao svojevrsnog

simbola industrijske Pule. Mnogi dionici vide veliki potencijal u Brijunima kao potencijalnoj zoni elitnog turizma i u obalnom prostoru od Fažane do Barbarige ukoliko se digne razina ponude kroz izgradnju smještajnih sadržaja za zahtjevne goste, a mnogi i u bogatoj sakralnoj baštini, posebice dionici iz Vodnjana.

#### **6. Što bi po Vama trebalo poduzeti za rješavanje glavnih razvojnih problema?**

Budući da je tzv. 'apartmanizacija' detektirana kao glavni razvojni problem, skoro svi dionici se zalažu za uvođenje učinkovitih zakonskih mjera koje bi je zaustavile, uključujući i represivne mjere poput rušenja bespravno izgrađenih objekata. Prometne probleme, koji se primarno odnose Pulu, većina dionika rješavala bi kroz poticanje javnog prometa ('žute trake'), izgradnju biciklističkih staza, uvođenje sustava 'park & ride', a neki i kroz značajno povećanje cijene parkiranja, stvaranje zona prometovanja i parkiranja samo za domicilne stanovnike i drugo. Dosta sudionika smatra Pulu zapuštenim gradom. Predlažu veća ulaganja u šetnice uz more (pulski lungomare), uređenje fasada, stvaranje novih uređenih zelenih površina, razvoj kvalitetnih kulturnih, zabavnih i ugostiteljskih sadržaja itd. Uređenje središta naselja na slične načine trebalo bi poduzeti i za mnoga druga naselja, u prvom redu Vodnjan, Medulin i Premanturu. Mnogi sudionici navode brojne prepreke koje otežavaju poduzimanje ovakvih aktivnosti, primarno administrativnog karaktera (državno vlasništvo nad vojnim objektima koje Država odbija dati JLS-ovima, problemi izvlaštenja kod izgradnje biciklističkih staza i šetnica), ali i nisku razinu suradnje između ključnih dionika i njihove nedovoljne educiranosti za realizaciju projekata.

#### **7. Kako vidite Južnu Istru za 10 godina? Koje bi glavne razvojne i infrastrukturne projekte trebalo poduzeti?**

Većina sudionika vidi prostor Južne Istre za desetak godina kao prostor koji je i dalje visoko razvijen i ugodan za život, zbog čega se ljudi ponovno u njega useljavaju. Južnu Istru vide i kao prostor u kojem se osim turizma razvijaju i druge djelatnosti, osobito IT sektor i tradicionalne poljoprivredne djelatnosti (maslinarstvo, vinogradarstvo). Pulu u budućnosti mnogi vide i kao grad koji se vratio moru, postao važno obrazovno središte, odisao karakterom iz prošlosti, s lijepim šetnicama, fasadama, brojnim kvalitetnim restoranima i drugim pratećim sadržajima. Dionici iz ostalih dijelova Južne Istre cijeli okolini prostor vide kao uređeniji, s mnoštvom sadržaja koji omogućavaju znatno dulju sezonu i privlačni su za turiste više kupovne moći. Mnogi područje Medulina vide kao održivu sportsko-biciklističku destinaciju s bogatim zabavnim sadržajima, Vodnjan kao STEM središte Istre i važnu lokaciju kulturnog i vjerskog turizma, Fažanu u kombinaciji s Brijunima i Perojem kao elitnu turističku destinaciju, a općine Ližnjan i Marčana kao prostore ugodne za život i visoke razine autohtonosti usprkos rastu turizma.

Najčešće spominjani veliki prometni infrastrukturni projekti koje dionici smatraju prioritetnima uključuju izgradnju velikog dvorazinskog čvora na ulazu u Pulu, uređenje velikih parkirališta na rubovima Pule sa sustavom 'park & ride', 'home porta' za kruzere u Puli i proširenje Zračne luke Pula. Predlaže se izgradnja odvojene biciklističke staze s kvalitetnom podlogom na cijelom obalnom

prostoru Južne Istre ili barem na potezu Fažana – Pula – Medulin. Komunalni infrastrukturni projekti uključuju dovršenje sustava kanalizacije i pročišćavanja otpadnih voda za cijelu Južnu Istru, zatvaranje Kaštijuna, nadogradnju vodovodne i elektroopskrbne mreže koje će zadovoljiti potrebe daljnog rasta turizma te stvaranje mreže punionica za električne vozila. Od projekata vezanih za turizam ističe uređenje središta Medulina, Premanture i Ližnjana, veliki zabavni park kod Medulina i izgradnja više luksuznih hotelskih objekata u svim dijelovima Južne Istre. Mnogi predlažu projekt sustavnog uređenja većeg broja pulskih tvrđava kao lokacija za održavanje priredbi, zabavnih sadržaja i slično, pri čemu bi ključnu ulogu trebale imati tvrđave na Muzilu kao glavnoj zelenoj zoni Pule.

**8. Treba li po Vama turizam ostati temelj razvoja Južne Istre i Vaše destinacije ili bi trebalo više razvijati druge gospodarske aktivnosti i koje?**

Svi dionici su svjesni činjenice da turizam predstavlja ključnu djelatnost za cijelu Južnu Istru, osobito za općine Medulin i Fažanu, a nešto manje samo za gradove Pulu i Vodnjan. Svi ističu i pretjeranu ovisnost o turizmu, zbog čega je nužno razvijati i druge djelatnosti, osobito u Puli kao najvećem naselju. Kao najpoželjnije gospodarske djelatnosti ističu se razvoj IT sektora i STEM aktivnosti, za koje Južna Istra ima odlične mogućnosti zahvaljujući izrazito dobro prometnom položaju, otvorenosti prema drugim ljudima i kulturama te ugodnosti za život. To najbolje potvrđuje primjer Vodnjana i Infobipa. Mnogi drže da treba održati određene oblike prerađivačke industrije u Puli (npr. proizvodnja jahti umjesto velikih brodova), razvijati prometne djelatnosti (prihvrat kruzera, poslovi vezani uz marine, osnaživanje Zračne luke Pula) te generalno stvarati poticajnu klimu za razvoj poduzetništva. U unutrašnjosti Južne Istre trebalo bi još više poticati maslinarstvo i vinogradarstvo čije proizvode se može lako izravno plasirati turistima. Velik broj dionika vidi budućnost i u obrazovnom sektoru kroz privlačenje studenata u Južnu Istru kao prostor ugodan za život i rad.

#### **GRAD PULA**

Pročelnik ureda za komunalni sustav i upravljanje imovinom Grada Pule, Robert Stemberger, istaknuo je važnost turizma kao aktivnosti koja donosi prihode građanima i puni gradski proračun, ali i vrši dodatni pritisak na infrastrukturu u ljetnim mjesecima, osobito kada je riječ o prometu i otpadu. U atrakcije ugrožene velikim brojem posjetitelja ubraja pulski Amfiteatar kad pada kiša ljeti i Kamenjak zbog prevelikog broja vozila i prašine. Kao rješenje prometnih problema u Puli predlaže ograničavanje prometa u centru grada kroz stvaranje tzv. kvartovskih parkirališta, više cijene postojećih parkirališta u središtu grada te izgradnju velikih jeftinih parkirališta na rubovima središta grada uz vezu javnim prijevozom. Podržava izgradnju više pješačkih i biciklističkih staza u cijeloj Južnoj Istri te stavljanje u turističku funkciju brojnih tvrđava i vojnih objekata. Ističe da je to vrlo teško realizirati jer vlasnik tih objekata nije Grad Pula, nego Republika Hrvatska, što potvrđuje vrlo dug proces realizacije nove Marine Polesina. Područje Muzila vidi kao pretežno zelenu zonu, a Pulu kao grad koji bi uz turizam trebao razvijati i pomorske aktivnosti, obrte, IT sektor i 'soft' industrije.

## **GRAD VODNJAN**

Gradonačelnik Vodnjana, Edi Pastrovicchio, i načelnik odsjeka za civilno društvo, Marko Šarić, smatraju turizam svojevrsnim 'šlagom na torti' Istre kao najrazvijenije hrvatske regije. Ističu i njegove negativne strane, primarno rasprodaju i usurpaciju zemljišta, odnosno divlju gradnju. Uz Brijune, pulski Amfiteatar i Kamenjak kao osobito važnu atrakciju Južne Istre ističu i Crkvu sv. Blaža u Vodnjanu nadaleko poznatu po svetim tijelima. Napominju da na području Vodnjanštine ima mnogih drugih vrijednih objekata sakralne baštine (sv. Foška u Barbarigi, sv. Just u Galižani, sv. Spiridon i sv. Stjepan u Peroju itd.) te snažnu tradiciju maslinarstva. Smatraju da je prihvatni kapacitet Južne Istre već ugrožen, ali da se to ne odnosi na područje Grada Vodnjana. Uz devastaciju prostora divljom gradnjom, kao infrastrukturne probleme navode loše upravljanje otpadom, slabe prometne veze Vodnjana s obalom i problem pristupa mnogim plažama uslijed privatizacije okolnih prostora. Povećanje broja turista i stanovnika ne vide kao problem, dapače, zalažu se za to da se u Vodnjan doseljava još više mladih obrazovanih ljudi iz svih dijelova svijeta. Kao ključne razvojne projekte ističu implementaciju učinkovitog zakonskog reguliranja gradnje, poticanje razvoja ugostiteljske ponude i privatnog poduzetništva u Vodnjanu te razvoj vjerskog turizma. Navode da postojeća vlast u Vodnjanu djeluje manje od godinu dana što je nedovoljno za odgovor na velika očekivanja stanovnika, ali da za desetak godina vide Vodnjan kao jedno od glavnih poduzetničkih središta Istre u kojem se djeca educiraju u STEM zanimanjima, a ljudi doseljavaju zbog ugodnog života i sigurnosti.

## **OPĆINA MEDULIN**

Načelnik Općine Medulin, Đani Bužleta, i viši savjetnik za poslove načelnika, Ivan Kirac, istakli su činjenicu da je upravo intenzivan razvoj turizma doprinio statusu Medulina kao najrazvijenije općine u Hrvatskoj, što za posljedicu ima vrlo visok prosječni životni standard stanovnika. Spomenuli su i mnoge negativne strane turističkog razvoja, u prvom redu divlju gradnju koja narušava izgled prostora i probleme uzrokovane sezonalnošću turizma i razmjerno niskom kvalitetom turističke ponude, što za posljedicu ima dominaciju turista niže platežne moći. Uz Kamenjak i brojne plaže, kao glavne atrakcije u općini ističu Crkvu s dva zvonika i Mlin u Medulinu te antičke lokalitete Cave Romane i Vižula. Smatraju da je prihvatni kapacitet u Općini Medulin već ugrožen po pitanju infrastrukture, posebice kada je riječ o prometnim gužvama (osobito na području Premanture s Kamenjakom i u Pješčanoj uvali) i pitanju otpada (Kaštijun). Ističu problem slabe snage struje u nekim dijelovima općine, nedostatak punionica za automobile na električni pogon i nedostatak kvalitetne radne snage. Kao ključne aktivnosti u cilju rješavanja problema navode dizanje kvalitete turističke ponude kroz obuzdavanje divlje gradnje (uključujući i rušenje bespravno izgrađenih objekata), uređenje središnjih dijelova naselja Medulin i Premantura te veća ulaganja u infrastrukturu (nove ceste, biciklističke staze, vodovod, kanalizacija). Drže da osim turizma treba razvijati i poljoprivredu (maslinarstvo, vinogradarstvo), a u skladu s mogućnostima i poduzetničke zone.

## **OPĆINA FAŽANA**

Načelnik Općine Fažana, Radomir Korać, kao glavne pozitivne strane turističkog razvoja navodi ostvarivanje dodatnih prihoda lokalnog stanovništva i razmjerno velike prihode u općinski proračun s

kojima je izgrađena osnovna gradska infrastruktura te su očuvane plaže. Veliki potencijal vidi u gradnji kvalitetnog hotelskog smještaja kojeg nedostaje u Fažani. Kao negativnu stranu turizma ističe veliku ovisnost prihoda jedinica lokalne samouprave o turističkim kretanjima u destinaciji te bujanje divlje gradnje u Fažani i susjednom dijelu obale na području Grada Vodnjana. Smatra da postojeća velika parkirališta mogu apsorbirati veliki pritisak turista na Fažanu kao polazišnu točku za Nacionalni park Brijuni. Elektroopskrbu i vodoopskrbu ne vidi kao ograničavajući faktor razvoja turizma, dok bi se problemi s odvodnjom fekalnih voda i s time povezanim onečišćenjem plaža trebali riješiti Projektom Aglomeracija Pula sjever koji bi se trebao realizirati do kraja 2022. godine. Kapacitet plaža i njihovu kvalitetu smatra odličnom. Ističe problem nedostatka radne snage. Veliki potencijal Fažane vidi u privlačenju turista na temelju brojnih sportskih objekata i sadržaja, kvalitetne gastronomije i ugodne klime, što bi moglo potaknuti doseljavanje novih stanovnika u potrazi za kvalitetnijim životom.

### **OPĆINA LIŽNJAN**

Načelnik Općine Ližnjan, Marko Ravnić, i viši savjetnik za komunalni sustav i imovinu Općine Ližnjan, Luka Pavlović, kao glavne pozitivne aspekte razvoja turizma navode rast standarda stanovništva i doticaj značajnih sredstava u općinski proračun čime je omogućena izgradnja potrebne infrastrukture. U pozitivne aspekte turizma ubrajaju i njegovanje tradicije prilagođene suvremenim trendovima, valorizaciju prirodne i kulturne baštine kroz uređenje interpretativnih sadržaja i staza, široku uporabu digitalnih tehnologija i razvoj novih turističkih proizvoda. Od negativnih strana posebno ističu problem ilegalne gradnje i odlaganje otpada, osobito građevinskog i otpada koji generiraju vikendaši neregistrirani u sustavu odlaganja otpada. Postoji problem još uvijek nedostatne uređenosti javnih površina, radne snage u turizmu i drugih gospodarskih subjekata u općini. Među najpotrebnije akcije kojima bi se osigurao održivi razvoj općine ubraja sprečavanje daljnje 'apartmanizacije', ulaganja u arheološka istraživanja i revitalizaciju kulturnih objekta, uređenje obalnog prostora te jaču turističku valorizaciju ribarske i poljoprivredne tradicije u cilju očuvanja Općine Ližnjan kao 'izdvojene oaze' koja je zadрžala autentičnost, za razliku od susjedne Općine Medulin. Smatraju da bi Grad Pula trebao bolje valorizirati svoju industrijsku baštinu i uvesti sustav 'park & ride' radi eliminacije prometnih gužvi u središtu grada.

### **OPĆINA MARČANA**

Načelnik Općine Marčana, Predrag Pliško, kao glavne pozitivne strane turizma vidi rast standarda stanovništva i stvaranje prihoda za razvoj i uređenje općine. Kao glavne negativne učinke turizma ističe problem sezonskog poslovanja, pritiske na infrastrukturu, divlju gradnju, kao i činjenicu da se ljudi više ne bave djelatnostima kojima su se bavili prije ekspanzije turizma. Kad je riječ o prihvatnom kapacitetu cijele Južne Istre, najveći problem s prostornog aspekta vidi u području Medulina. Od 'uskih grla' u segmentu infrastrukture ističe problem odlaganja komunalnog i građevinskog otpada, a kao poseban problem navodi porast krađa kod arheoloških nalazišta. Od svih jedinica lokalne samouprave u Južnoj Istri, Općinu Marčana vidi kao onu s najvećim potencijalom, s time da prethodno treba riješiti problem radne snage u turizmu, uz koji treba razvijati i druge djelatnosti, osobito obrtništvo.

## **TURISTIČKA ZAJEDNICA GRADA PULE**

Direktorica Turističke zajednice Grada Pule, Sanja Cinkopan Korotaj, kao glavnu pozitivnu stranu razvoja turizma u Južnoj Istri istakla je gospodarski razvoj gradova i općina, što je omogućilo ulaganja u atrakcije i ponudu razvijenu uslijed povećanog turističkog prometa. Prihodi od turizma doprinijeli su unapređenju izgleda javnih površina (uređeni parkovi, fasade i sl.), razvoju kvalitetne ugostiteljske ponude, osobito u zadnjih desetak godina, kao i sve većem broju poslova koji se otvaraju zahvaljujući turizmu. Značajno se povećao broj letova iz i za Pulu, što isto doprinosi poboljšanju kvalitete života lokalnog stanovništva. Kao glavne negativne strane turističkog razvoja istakla je opterećenje infrastrukture, pretvaranje kuća i stanova u centru grada u smještajne kapacitete za turiste. To je dovelo do rasta cijena nekretnina koje ograničavaju njihovu kupnju ili najam lokalnom stanovništvu. Vezano uz prihvatni kapacitet obalnog prostora smatra da su plaže na području Pule prenapučene tijekom sezone i da su u velikoj mjeri neuređene. U 'uska grla' ubraja i prometne gužve u Puli, nedovoljan broj parkirnih mjesta, osobito ljeti za kišnih dana. Kad je u pitanju potencijal budućeg razvoja, predviđa da će se gradnja smještajnih kapaciteta usporiti te da će rasti kvaliteta smještajne ponude. U razvojne projekte od osobite važnosti ubraja daljnji razvoj i plasman domaćih proizvoda turistima, osobito maslinovog ulja i proizvoda od maslina kao važnih proizvoda ovog kraja. Kad je riječ o gospodarskim aktivnostima smatra da bi uz turizam trebalo razvijati i industriju, IT sektor te stvarati poticajnu klimu za razvoj poduzetništva.

## **TURISTIČKA ZAJEDNICA GRADA VODNJANA**

Direktorica turističke zajednice Grada Vodnjana, Morena Smoljan, i voditeljica, Dina Žufić, drže da je turizam donio napredak području Grada Vodnjana, ali da bi se mogao razvijati na održiviji način. Pod time podrazumijevaju smanjenje udjela privatnog smještaja u ukupnim smještajnim kapacitetima i iznajmljivanja na crno, izgradnju više kvalitetnih hotela i kampova te privlačenje većeg broja izletnika. Drže da bi uz Brijune, Kamenjak i pulski Amfiteatar jedna od glavnih atrakcija Južne Istre mogla biti i Crkva sv. Blaža u Vodnjanu pod preduvjetom rješavanja nesuglasja sa crkvom po pitanju naplate ulaznica, vodičke pratnje i normi vezanih uz odjevanje. Kao problem ističu nesrazmjer između prevelike količine smještajnih kapaciteta u odnosu na prateće sadržaje, što bi za posljedicu moglo imati pad prihoda i probleme vezane uz prometne gužve i gomilanje otpada. Ističu i nedostatak kvalitetnih lokalnih cesta i uređenih biciklističkih staza između unutrašnjosti i obale, nedostatak parkirališta (osobito uz plaže) i loše gospodarenje otpadom. Plaže ne smatraju preopterećenima, ali drže da su nedovoljno uređene, sa slabim pristupom i premalo pratećih sadržaja (posebno sanitarnih čvorova). Kao glavni infrastrukturni problem navode divlju gradnju, osobito tzv. 'šumskih' objekata (baraka), uz koje se veže ilegalno kampiranje. Najveći potencijal razvoja vide u boljem korištenju bogate sakralne baštine Vodnjanštine i Istre u cjelini, daljnji razvoj cikloturizma i gastronomije, a bolje bi se mogle koristiti tradicija maslinarstva u Vodnjanu i istarski kažuni. Kao ključne akcije koje bi trebalo poduzeti navode uređenje pratećih sadržaja za turiste, unapređenje lokalnog javnog prijevoza i osobito obuzdavanje divlje gradnje. Među razvojnim projektima koji bi mogli unaprijediti turističku ponudu ističu uređenje velikog zabavnog parka u Medulinu i hotelskih sadržaja najviše kategorije u Barbarigi. Iako bi turizam trebao ostati glavna djelatnost, trebalo bi jače razvijati poljoprivredu (OPG-i) i vrhunske tehnološke parkove kao što je Infobipov kampus u Vodnjanu.

## **TURISTIČKA ZAJEDNICA OPĆINE FAŽANA**

Direktorica Turističke zajednice Općine Fažana, Melita Perković, smatra da je turizam postavio temelje boljega života za mnoge ljude i da je dobro što se razvija svijest o važnosti održivog turizma i nužnosti suradnje različitih dionika u turizmu radi usuglašavanja oko najbitnijih projekata. Pozitivnim smatra doprinos prihoda od turizma uređenosti destinacije, osobito povijesnih jezgri i plažnog prostora, i unapređenju upravljanja otpadom po pitanju razvrstavanja i recikliranja. Kao glavne negativne posljedice turizma navodi nedostatak parkirnih mjesta i prometnu 'zagruđenost' u središtu Fažane kao točke polaska za Nacionalni park Brijuni, pretjeranu 'apartmanizaciju' i rast troškova života za lokalno stanovništvo. Promet kao glavno 'usko grlo' prihvatnog kapaciteta mogao bi se ublažiti ukoliko bi se više koristili alternativni oblici prometa, odnosno javni prijevoz i bicikli. Kao socio-demografske probleme ističe pretvaranje starogradskih jezgri u 'zone duhova', prekomjernu orientaciju na turizam te nedostatak kvalificirane radne snage. Najveći potencijal vidi u Gradu Puli s obzirom na prednosti kao 'city break' destinacije i glavne nautičke destinacije u Istri te u NP Brijuni. Veliki potencijal vidi u povezivanju poljoprivrede priobalnog dijela Istre za promoviranje domaćih proizvoda i gastronomski turizam, osobito u samoj Fažani. Smatra i da je potencijal u osvješćivanju potrebe za zajedništvom i socijalnim radom za društveno dobro, posebno kod mladih ljudi.

## **NACIONALNI PARK BRIJUNI**

Ravnatelj NP Brijuni, Marno Miletić, kao glavne pozitivne strane razvoja turizma navodi veliki priljev novca za ulaganje u infrastrukturu, javne površine, opći izgled, razvoj proizvoda i usluga koje služe i lokalnom stanovništvu, odnosno za ulaganje u razvoj destinacije. Od negativnih strana ističe sezonalnost poslovanja, prometne gužve i preopterećenost komunalne infrastrukture. Vezano uz prihvatni kapacitet istaknuo je Fažanu kao primjer destinacije u kojoj tijekom ljeta broj turista nekoliko puta premaši broj stanovnika što djeluje nepovoljno na razinu kvalitete života domaćeg stanovništva i može prouzročiti lošiji odnos prema turistima. Kad je riječ o prihvatnom kapacitetu NP Brijuni smatra da oni nisu ugroženi jer dolazak brodom omogućuje upravljanje brojem posjeta. Veliki problem vidi u nedostatku radne snage za radna mjesta s niskim primanjima kao što su čistačice ili sobarice, zbog čega zadnjih godina sve više djelatnika dolazi iz azijskih zemalja, uglavnom Nepala i Filipina. Najveći potencijal za budući razvoj vidi na području Grada Pule i istočne obale Istre. Glavni razvojni problemi bi se riješili ukoliko bi se povećala trenutna razina suradnje i komunikacije na svim razinama (županijskoj, lokalnoj, među gradovima) u destinaciji. Smatra da Južna Istra generalno zaostaje u razvoju sadržaja što će doći do izražaja u budućnosti. Osim turizma trebalo bi razvijati poljoprivredu i posebno maslinarstvo koje ima veliki značaj za Istru, razvijati pomorski (tranzicijski) promet i pomorsku infrastrukturu. Smatra da je istočna obala Istre ostala zanemarena u odnosu na zapadnu u posljednjih par desetljeća.

## **JAVNA USTANOVA KAMENJAK**

Ravnatelj Javne ustanove Kamenjak u Premanturi, Aljoša Ukotić, kao najbolji dokaz pozitivnog utjecaja turizma na život ljudi, istaknuo je činjenicu da je upravo Medulin postao najrazvijenija općina u RH

prema zadnjim podacima. Kamenjak je s blizu milijun posjetitelja godišnje postao najbolje posjećenim zaštićenim područjem Hrvatske, nakon nacionalnih parkova Plitvička jezera i Krka. Istiće i negativne posljedice snažnog turističkog razvoja poput divlje gradnje, posebice u području Pješčane uvale i Premanture. Kao izražen oblik ugrožavanja prihvatnog kapaciteta ističe upravljanje otpadom (Kaštjun) i promet, a navodi i probleme s naponom struje i WIFI signalom, pogotovo u području Banjola. Smatra da bi upravljanje plažama moglo biti bolje, posebice po pitanju koncesija. Među socio-demografskim problemima ističe nepovoljan odnos između broja turista i stanovnika u Općini Medulin (1:10), nedovoljnu komunikaciju vlasti sa ključnim dionicima i nedostatak radne snage, osobito za slabije plaćena radna mjesta. Njegova vizija Općine Medulin je prirodna i održiva sportsko-biciklistička destinacija, a kao projekte koji bi potakli njeno ostvarenje ističe Medulin aktiv i Zabavni centar Campanož s Aquaparkom, koncertnim prostorom, adrenalinskim parkom i golf akademijom. Vezano uz problem pritiska na Kamenjak, navodi da se do ljeta 2023. godine predviđa uvođenje eko asfalta u cilju rješavanja prašine te 18 parkirnih zona s limitiranim kapacitetom do 2.000 vozila, nakon čega bi pristup bio moguć samo turističkim 'vlakićima'. Planira se uređenje biciklističke staze uz more u području Kamenjaka i novi edukacijski centar.

### **NATURA HISTRICA**

Ravnateljica Javne ustanove Natura Histica, Silvia Buttignoni, kao pozitivne strane turizma vidi otvaranje radnih mjesa te priljev novca lokalnome stanovništvu. Kao negativne strane najviše ističe uzurpaciju prostora i smeće. Glavne prirodne atrakcije u Puli su dvije park šume, Busoler i Šijana, ali i cijeli obalni pojas s brojnim plažama. Kad govori o prihvatnom kapacitetu Južne Istre, smatra da su destinacije pod utjecajem povećanog volumena automobila, otpada koji stvaraju turisti, a za okoliš je vrlo štetno i ispuštanje voda tretiranih kemikalijama iz bazena. Od 'uskih grla' ističe prometnu infrastrukturu i povezanu povećanu gradnju stambenih jedinica, odnosno bespravnu gradnju, uz očekivanje sve više problema s vodoopskrbom. Kao ugrozu na prostor u cjelini i prirodni okoliš navodi činjenicu da velik dio turista nije ekološki osviješten i da njihovo ponašanje i pretjerana 'apartmanizacija' uništavaju staništa biljaka i ograničavaju kretanje životinja. Potencijal za daljnji razvoj vidi u podizanju kvalitete usluga i proizvoda u turizmu, a za napuštene vojne objekte smatra da se trebaju vratiti prirodi ili staviti na raspolaganje poljoprivredi, a ne graditi turističke objekte. Turizam stavlja na treće mjesto, iza poljoprivrede, stočarstva i ribarstva te industrije. Smatra da bi poljoprivreda i industrija trebali imati važniju ulogu od turizma, da Uljanik treba sačuvati, a njegovu proizvodnju preusmjeriti prema održivim izvorima energije (proizvodnja solarnih panela, vjetroelektrana i sl.)

### **ARHEOLOŠKI MUZEJ ISTRE**

Ravnatelj Arheološkog muzeja Istre, Darko Komšo, kao glavnu pozitivnu stranu razvoja turizma prepoznaje 'priljev novca' kroz izravne i još više dodatne prihode, što je promijenilo navike stanovnika i njihov način života. Pozitivnim smatra i povezivanje turizma s ostalim gospodarskim aktivnostima kroz pružanje različitih usluga i proizvodnju namijenjenu turistima. Smatra da su prihodi od turizma značajno doprinijeli razvoju komunalne infrastrukture (po pitanju otpadnih voda), širenju parkova te unapređenju kulturnih institucija. Od negativnih strana najviše ističe pretjeranu izgradnju koja, osim što okupira prostor, zbog neprimjerenog izgleda transformira naselja na način da gube svoju

autentičnost i značajno opterećuje lokalnu infrastrukturu. Uz tri glavne atrakcije Amfiteatar, Brijune i Kamenjak, navodi i Arheološki i Pomorsko-povijesni muzej, Aquarium i Zerostrasse u Puli. Od 'uskih grla' ističe promet u kretanju i mirovanju tijekom ljeta, posebno za kišnih dana, te komunalnu infrastrukturu. Kao mjere ublažavanja problema predlaže značajnija ulaganja u prometnu infrastrukturu, uključujući i nedovoljno razvijen javni prijevoz te posve zapostavljenu željeznicu. Južnu Istru smatra 'prekrasnim mjestom za život', a Pulu kao turističku destinaciju s optimalnom količinom sunca, čistim morem, kvalitetnim uslugama i ponudom. Drži da bi, osim turizma, trebalo više razvijati ribarstvo i poljoprivredu, IT tehnologiju i tzv. 'zelenu industriju'.

### **POVIJESNI I POMORSKI MUZEJ ISTRE**

Ravnatelj Povijesnog i pomorskog muzeja Istre, Gracijano Kešac, kao pozitivne strane turizma vidi pomake unapređenje kvalitete života u naseljima i njihovim rubnim dijelovima i ulaganja u uređenje naselja Južne Istre. Ističe da je ekonomska korist još uvijek glavni faktor zbog kojeg lokalno stanovništvo simpatizira turiste u Puli. Od negativnih strana turizma naglašava zapuštanje središta Pule (posebno fasade), 'apartmanizaciju' i pritiske na promet (osobito nedostatak parkirališta), ali i smanjivanje zelenih prostora u korist izgradnje turističkih sadržaja. Predlaže da se prostori koja su u prošlosti bili namijenjeni industriji i obrani prenamjene u prostore za rješavanje 'uskih grla'. Najveći potencijal za budući razvoj vidi na području Općine Ližnjan i u razvoju koncertnog turizma u Puli, dok za Općinu Medulin misli da je dosegla svoj maksimum u smislu širenja u geografskom i turističkom smislu.

### **CRKVA SV. BLAŽA U VODNJANU**

Župnik Crkve sv. Blaža u Vodnjanu, Marijan Jelenić, ističe da je turizam donio veliki napredak istarskom gospodarstvu nakon 1965. godine, kada se tadašnja socijalistička Jugoslavija otvorila međunarodnom turizmu, a Istra postala najbogatija regija Hrvatske. Smatra da su izvorni turisti hodočasnici, dok današnji turisti zanemaruju duhovnu komponentu turizma te da je turizam krhka grana gospodarstva podložna vanjskim utjecajima. Crkvu sv. Blaža smatra jednom od glavnih atrakcija cijele Istre jer je veličinom unutrašnjosti najveća u Istri i druga u Hrvatskoj, posjeduje čak 300 relikvija koje uključuju svih 12 ranokršćanskih svetaca, neraspadnuta tijela i repliku Torinskog platna. Drži da je prihvatni kapacitet prostora Južne Istre u turizmu ugrožen zbog narušavanja ekološke ravnoteže, nerazumnog gospodarenja prostorom i činjenicom da ljudi teže samo za novcem. Kao glavne infrastrukturne probleme vezane uz Crkvu sv. Blaža ističe odlaganje otpada te nepostojanje javnog WC-a. Ne misli da je ugrožena turizmom jer prima svega oko 3.000 posjetitelja godišnje. Budući da istovremeno može primiti 1.000 osoba, smatra da bi je trebalo dodatno promovirati atraktivnim *jumbo* plakatima i drugim kvalitetnim promotivnim materijalima. Razmjerno mali trenutni posjet tumači činjenicom da grupe ne žele plaćati ulaznice za crkvu i stručno vodstvo. Drži da bi trebalo bolje promovirati cijelu Istru i njenu bogatu sakralnu baštinu (više od 1.500 crkvi) te u promociju više uključiti brojne slavne osobe iz Istre, osobito svećenike poput Jurja Dobrile i Bože Milanovića. Kao ključni projekt predlaže izgradnju Hrvatskog međunarodnog antropološkog i ekumenskog svetišta u Vodnjanu, u kojem bi glavni objekt bila kripta veličine 400 m<sup>2</sup> u kojoj bi se čuvale izuzetno vrijedne relikvije i još 400 m<sup>2</sup> iznad nje, koju bi zajedno sa Crkvom sv. Blaža moglo posjetiti i do 150.000 ljudi. Smatra da Grad Vodnjan za takav projekt

nema sluha, potkrepljujući stav nedostatkom sredstava i za održavanje klime u prostoru s tijelima svetaca. Kao i čelnici Grada Vodnjana smatra da gradu nedostaje kvalitetne ugostiteljske ponude te da su turistički vodiči nedovoljno educirani kada je riječ o sakralnoj baštini i tzv. 'metafizičkoj dimenziji'. Mišljenja je da treba razvijati sve gospodarske aktivnosti koje potiču stvaralaštvo i razvijaju duševnu i duhovnu dimenziju ljudi, kako bi bili zadovoljniji onim što imaju, a ne tjeskobni zbog trke za novcem.

### **PULA PROMET**

Direktor Trgovačkog društva s ograničenom odgovornošću za prijevoz putnika Pulapromet, Igor Škatar, istaknuo je da je turizam omogućio veće prihode građanima Južne Istre i pružio im priliku za brzom zaradom tijekom ljetne sezone. Naveo je da zbog toga ne žele raditi druge poslove te da stambene prostore koriste za iznajmljivanje turistima umjesto za stanovanje, a uz to stalno grade nove objekte koji vizualno degradiraju prostor. Smatra i da turizam prebrzo raste, što za posljedicu ima velike gužve u prometu, osobito za lošijeg vremena ljeti. Od 'uskih' grla navodi problem nedostatka radne snage, posebno za slabije plaćene specijalističke poslove poput vozača za javni prijevoz u Puli. Kao razloge slabijeg korištenja javnog prometa ističe njegovu nedovoljnu atraktivnost za turiste i zaposlene osobe, budući da se velika većina korisnika odnosi na osobe s povlaštenim kartama (40% umirovljenici, 30% učenici i studenti, 10% radnici), a samo 8% na turiste. Kao način rješavanja ovih problema predlaže uvođenje žutih traka za vozila javnog prometa i uređenje velikih parkirališta na rubovima Grada Pule iz kojih bi autobusi dovodili turiste u grad (sustav 'park & ride') i na taj način rasteretili prometnice u središtu Pule. Najveći potencijal za razvoj turizma vidi u stavljanju bivših vojnih objekata i uglavnom zapuštenih tvrđava u funkciju. Smatra da bi dijelovi Pulskog zaljeva u državnom vlasništvu trebali služiti primarno kao zelene površine, a ne kao turističke zone.

### **LUČKA UPRAVA PULA**

Voditelj lučko-komercijalnih poslova Lučke uprave Pula, Florijan Veneruzzo, istaknuo je brojne prednosti Južne Istre za razvoj turizma - lijepu prirodu, blagu klimu i civilizirane ljudi te doprinos turizma rastu standarda stanovništva. Navodi da se u razvoju turizma provodi koncept kvantitete na štetu kvalitete i da zbog ljudske pohlepe mnoge stvari ne funkcioniraju dobro. Ističe pulske tvrđave kao potencijalno vrlo važne, ali nedovoljno valorizirane atrakcije, a Kamenjak kao najugroženiju atrakciju zbog brzog razvoja turizma. Kao glavna 'uska grla' prihvatnog kapaciteta ističe prekomernu gradnju, zbog koje bi moglo doći do pada atraktivnosti i prihoda u turizmu, i gomilanje otpada. Ističe probleme zbog prometnih gužvi, a kao način rješavanja predlaže izgradnju velikih parkirališta na rubovima Pule od kojih bi se do centra Grada dolazilo javnim prijevozom, uvođenje 'žutih traka' za javni promet, izgradnju deniveliranog čvora Pula te veće korištenje pomorskog prijevoza gdje god je moguće. Njegova vizija Pule uključuje vraćanje statusa mondenog grada na temelju stvaranja atraktivne obalne šetnice u Puli i znatno jačeg korištenja bogate austrougarske baštine, odnosno starih tvrđava i vojarni. Muzil vidi kao ključnu lokaciju za novi razvoj kombinacije otvorene hotelske zone i zelenila.

### **HEP PULA**

Voditelj službe za mjerjenje i podršku tržištu ODS HEP-a Pula, Eduard Lorenzin, među pozitivnim utjecajima turizma na prostor izdvaja izgradnju prometne infrastrukture, u prvom redu Istarskog

ipsilona, te odmak od pretežito industrijske orijentacije Pule. To smatra i nedostatkom budući da se osim turizma nisu razvile moderne industrije i druge djelatnosti. Kao glavni problem prihvatnog kapaciteta ističe divlju gradnju, koja sve više zahvaća i rubna područja Južne Istre i narušava nekoć lijepa očuvana ruralna područja kao npr. oko naselja Peruški u Općini Marčana. Za središte Pule ističe da djeluje zapušteno, čemu osim nedovoljnih ulaganja u uređenje i kvalitetan prometni pristup doprinosi i izgradnja trgovačkih centara na rubovima grada. Smatra da je opseg prometa u Puli premalen da bi se turistima ograničavao ulazak vozilima u centar i da treba graditi više parkirališnih prostora i garaža na rubnim dijelovima centra kao što je npr. Mandrać. Od komunalnih infrastrukturnih problema ističe odlaganje otpada (Kaštijun), a po pitanju struje drži da trenutni problem nije nedostatak električne energije, nego izgradnja priključaka za brojne novoizgrađene objekte uslijed divlje gradnje. S obzirom na povećanje potražnje (punionice) i nedostatak izvora energije smatra da u budućnosti treba razmišljati o nuklearnoj energiji. Solari i vjetroelektrane neće biti dovoljni i previše nagrđuju prostor. Najveći potencijal budućeg razvoja turizma vidi u Puli, Brijunima vezano uz razvoj elitnog turizma te na području Općine Ližnjan kada je riječ o prostornim mogućnostima. Smatra da bi trebalo snažnije razvijati sportski turizam i cikloturizam, a Uljanik ukloniti i ostaviti samo dizalice kao spomenik na prošla vremena. Drži da, uz turizam, treba razvijati poduzetništvo ('startup' projekti) i pružanje obrazovnih usluga s obzirom na prednosti života u Puli i Južnoj Istri.

### **VODOVOD PULA**

Direktor Pulskog Vodovoda d.o.o., Dean Starčić, ističe kao prednosti turizma snažan gospodarski razvoj, prihode za gradski proračun, 'dizanje' kulture te navodi da zbog pretjerane orijentacije na turizam mnoge druge djelatnosti nestaju. Uz to stvara se nered u prostoru kroz prekomjernu i neprimjerenu izgradnju i dodatno opterećuje infrastruktura u ljetnim mjesecima. Ističe Kamenjak kao atrakciju kod koje je najviše ugrožen prihvatni kapacitet, a promet ne smatra toliko velikim problemom kao većina ostalih sudionika jer se značajnije gužve uglavnom odnose na period kad pada kiša ljeti. Zato misli da ne bi trebalo drastično ograničavati pristup vozilima u središte Pule, odnosno inzistirati na sustavu 'park & ride'. Vezano uz vodovodnu mrežu ističe da cjevovodi jesu preopterećeni, ali su gubici razmjerno mali (17%) te da je prednost Južne Istre što nije previše vezana uz jedan izvor vode kao mnogi drugi dijelovi Hrvatske (4 milijuna kubika Raša, 2,5 milijuna kubika Gradola, 1,5 milijuna kubika Butonega). Mišljenja je da bi se veliki napredak postigao boljom organizacijom po pitanju otpada. Plaža ima dovoljno, samo bi ih trebalo bolje urediti. Divlju gradnju vidi kao veliki problem zbog količine i neprimjerenih arhitektonskih rješenja. Njegova vizija Pule za desetak godina uključuje uređenje brojnih tvrđava, uređenje biciklističkih staza, izgradnju 'home porta' za kruzere i marine za mega jahte (što je već u tijeku) dok Muzil vidi kao svojevrsni pulski 'Central park'. Osim turizma trebalo bi razvijati i razne oblike poduzetništva i IT sektor.

### **GRADSKA TVRTKA PRAGRANDE**

Direktor gradske tvrtke Pragrande, Kristijan Benčić, kao glavne pozitivne strane turizma vidi promjenu u turističkoj ponudi i to u podizanju kvalitete smještaja, unapređenju nautičkog i drugih oblika turizma. Pozitivnim ocjenjuje utjecaj turizma na demografiju i sprečavanje iseljavanja lokalnog stanovništva. Navodi kako razvoj gradske infrastrukture nije pratio rast turizma u Puli, dok je na cijelom prostoru

Južne Istre došlo do nekontrolirane gradnje, odnosno 'apartmanizacije'. Primjećuje da se stanovnici u centru Pule sve više iseljavaju zbog koristi od iznajmljivanja smještaja turistima te da posljedično centar ostaje prazan izvan sezone. Kao glavne atrakcije Južne Istre navodi Antičku Pulu (Amfiteatar, Forum, Zlatna vrata, Slavoluk Sergijevaca), otočje Brijuni i Kamenjak. Smatra da je prihvatni kapacitet generalno blizu vrhunca te da daljnja izgradnja ugrožava kapacitete komunalne infrastrukture, osobito po pitanju odvodnje, vodoopskrbe i struje (internet). Isto vrijedi i za prometnu infrastrukturu. Kao izazove prepoznaće parkiranje i promet u centru Grada Pule te od Pule prema Fažani. Navodi konkretnе točke s najvećim problemima vezanim uz odvodnju (Štinjan, Šikići, Škatari), a kao osobito opasnu činjenicu ističe vodopropusne septičke jame. Smatra da su plaže preopterećene te da nedostaje radne snage. Najveći potencijal za budući razvoj vidi u nautičkom turizmu i jačem fokusiranju na kamping, a od konkretnih lokacija na istočnoj obali od Medulinu prema Labinu te od Fažane do Barbarige. Kao ključni projekt usmjeren na rješavanje problema odvodnje navodi Projekt aglomeracije 'Pula sjever' za područje od Štinjana prema sjeveru. Osim turizma smatra da bi trebalo više razvijati poljoprivredu, a prostor Uljanika prenamijeniti i otvoriti građanima.

### **PULA HERCULANEA**

Tehnički direktor tvrtke Pula Herculanea d.o.o. za komunalne usluge, Igor Starin, istaknuo je važnost turizma za rast standarda stanovnika Južne Istre, ali i njegove negativne posljedice na stanje u infrastrukturi koja ne prati stope rasta turizma. Napomenuo je da Pula Herculanea pokriva osim Pule i veći dio Južne Istre te da je usprkos brojnim problemima i kritikama stanje kanalizacijskog sustava i odlaganja otpada u Južnoj Istri znatno bolje od ostalih dijelova Hrvatske. Odvaja se čak 30% otpada, a od 2018. godine ne odlaže se nesortirani otpad na Kaštjun. Postoji dosta problema na sjevernom dijelu Južne Istre, posebice u Općini Fažana i obalnom dijelu područja Grada Vodnjan gdje veći dio objekata nije spojen na kanalizacijske sustave. Ističe da Južna Istra ima odlične plaže, ali da kod mnogih čistoća nije na visokoj razini (Fažana, Valsaline, Pješčana uvala). Među akcije koje bi trebalo poduzeti u budućnosti ističe jaču orientaciju na kulturni turizam umjesto prevladavajućeg kupališnog turizma i stimulaciju drugih djelatnosti osim turizma po uzoru na poduzetničku zonu u Vodnjanu (Infobip), pri čemu bi trebalo bolje iskoristiti odlične prometne pozicije Južne Istre (Istarski ipsilon, Zračna luka Pula).

### **ARENA HOSPITALITY GROUP**

Članica Uprave i direktorica prodaje i marketinga Arena Hospitality Group, Manuela Kraljević, kao glavne pozitivne strane razvoja turizma Južne Istre vidi očuvanje okoliša te omogućavanje dodatnih prihoda stanovništvu. Smatra da glavne atrakcije nisu ugrožene prevelikim brojem posjeta zahvaljujući mogućnosti kontrole ulaska gostiju. Od 'uskih grla' ističe cestovni promet, iako navodi da se situacija znatno poboljšala nakon izgradnje produžetka Istarskog ipsilona prema Medulinu kojim se potpuno zaobilazi Pula. Smatra da bi se Pula umjesto pretežite orientacije na turiste koji dolaze osobnim automobilima trebala više usmjeriti prema gostima koji dolaze zrakoplovima zbog blizine zračne luke centru grada. Slaže se s općim stavom da rast turizma značajno opterećuje infrastrukturu, osobito odvodnju, opskrbu strujom i promet (parking), te da osobito veliki problem predstavlja 'apartmanizacija'. Drži da su plaže Južne Istre kao glavni motiv dolaska kvalitetne, čiste i očuvane s obzirom na broj turista u destinaciji tijekom sezone. Najveći potencijal za budući razvoj vidi u Puli, koja

se još uvijek turistički formira te drži da bi trebala sačuvati nasljeđe i više ga valorizirati kroz turističku ponudu te bolje iskoristiti bivše zone namijenjene obrani, osobito Muzil. Priliku za daljnji razvoj, uz turizam, vidi u razvoju gastronomске ponude i plasiranju domaćih proizvoda (ribarstvo, vinogradarstvo, maslinarstvo).

### **APARTHOTEL DELMAR**

Predstavnica hotelijerskog sektora, direktorica Resorta del Mar u Banjolama, Zinka Moguš Peruško, smatra da je turizam donio više dobrog, nego lošeg, a udruživanje šest lokalnih turističkih zajednica Južne Istre smatra dobrim konceptom koji bi mogao potaknuti još bolji razvoj i rast, osobito rast kvalitete turističke ponude. Uz tri glavne atrakcije ističe Cave Romane u Vinkuranu i Arheološki lokalitet Vižula na području Općine Medulin. Među glavnim negativnim posljedicama turizma navodi povećani pritisak na infrastrukturu čiji razvoj nije pratio kretanja u turizmu. Kao područja u kojima je najviše narušen prihvatni kapacitet ističe upravljanje otpadom (odlagalište Kaštijun) i prometne gužve. Predlaže širenje mreže šetnica i biciklističkih staza umjesto pretežitih ulaganja u izgradnju infrastrukture namijenjene motornim vozilima. Drži da u Južnoj Istri i Istri u cjelini socio-demografska situacija nije problem, osim donekle radna snaga koja se, u njenom slučaju, još uvijek razmjerno uspješno rješava s radnicima iz bivše Jugoslavije i Albanije. Kao ključne razvojne projekte koji bi trebali poboljšati situaciju ističe sređivanje infrastrukture i obuzdavanje divlje gradnje, posebice na području Medulina, kao i bolje Brendiranje Južne Istre. Uz stvaranje novih inovativnih turističkih proizvoda, osobito u domeni sporta i nautike, to uključuje i bolje uređenje plaža i Brendiranje Općine Medulin kao 'pet friendly' destinacije. Vrlo važnim segmentom smatra i dizanje razine smještajne ponude kroz stimulaciju gradnje hotela s pet zvjezdica, pri čemu područje Općine Ližnjan smatra osobito perspektivnim prostorom.

### **KAMP BI VILLAGE**

Direktor kampa Bi Village, Roland Cinkopan, pozitivne strane turizma vidi u doprinosu rasta BDP-a, u kulturnoškom aspektu pomoći ljudima te u uređenju destinacija, što je dovelo do rasta cijena nekretnina. Glavne negativne aspekte vidi u pritiscima na infrastrukturu čiji razvoj ne prati dinamiku rasta turizma te u ugrožavanju prirodne baštine i tradicije života lokalnog stanovništva. Smatra da prihvatni kapacitet nije osobito ugrožen, osim u Puli kada je riječ o prometu i izletničkom pritisku. U slučaju kampa Bi Village određene probleme vidi samo po pitanju kanalizacije koji bi se uskoro trebali riješiti i u visokoj cijeni vode za održavanje zelenih površina. Plažni prostor smatra zadovoljavajućim, iako blizu 'limita'. Kamp Bi Village ima puno popratnih sadržaja, a zbog limitiranih mogućnosti zapošljavanja u planu je uvođenje raznih tehnoloških inovacija (digitalni *check-in*, čitači tablica i sl.). Navodi da za sada imaju dostatno radne snage. Vezano uz 'apartmanizaciju' kao najspominjaniju ugrozu prihvatnog kapaciteta Južne Istre drži da je ne bi trebalo drastično ograničavati jer pridonosi standardu lokalnog stanovništva, već da fokus treba staviti na edukaciju vezano uz načine gradnje po pitanju vanjskog izgleda, uvažavanja lokalne tradicija, uređenja, dizajna i drugo.

### **UNILINE PUTNIČKA AGENCIJA**

Predsjednik Uprave putničke agencije Uniline, Boris Žgomba, turizam vidi kao polugu koja pokreće opći razvoj Južne Istre i Istre u cjelini kao najrazvijenije hrvatske regije. Turizam vidi i kao glavnog uzročnika prometnih gužvi i devastacije istarskog prostora kroz prekomjernu gradnju objekata namijenjenih prihvatu turista koji brojnošću, dimenzijama i arhitektonski neprimjerenum izgledom uništavaju javni prostor. Najugroženijom atrakcijom smatra Kamenjak, kod kojega je teško kontrolirati pritisak zbog nemogućnosti potpune kontrole ulaska i prevelikog udjela individualnih turista, za razliku od druge dvije velike atrakcije Brijuna i pulskog Amfiteatra kod kojih je pristup posjetitelja lako ograničiti. Spominje povećani pritisak na Amfiteatar za lošeg vremena ljeti, što je ujedno i glavni uzročnik velikih prometnih gužvi u središtu Pule. Infrastrukturne probleme vidi u mjestimično nekvalitetnoj odvodnji, a sociokulturne primarno u pražnjenju središta Pule zbog stavljanja u funkciju turizma stambenih prostora izvorno namijenjenih stalnom boravku. Kao prostore s najvećim razvojnim potencijalom vidi općine Fažana, Marčana i Ližnjana, a od atrakcija Pulu i njenu arhitektonsku baštinu, Brijune i središte Vodnjana sa Crkvom sv. Blaža. Među akcijama koje bi trebalo poduzeti u cilju osiguranja održivosti i dizanja razine turističkog razvoja ističe potrebu većih ulaganja u komunalnu i prometnu infrastrukturu, širenje zračne luke, poticanje izgradnje smještajnih objekata i sadržaja namijenjenih gostima više platežne moći te onemogućavanje neprimjerene gradnje. Uz turizam kao temeljnu djelatnost, smatra da bi trebalo razvijati IT sektor i industriju u funkciji turizma.

#### **AGENCIJA CREATIVA PLUS**

Vlasnica i voditeljica Agencija Creativa Plus iz Pule, Jasna Mašinović Puh, drži da turizam otvara niz mogućnosti za stvaranje kvalitetnih radnih mjesta kroz specijalizacije u različitim nišama umjesto aktualne orientacije pretežito na rentijerstvo. Među glavnim problemima turizma ističe nisku razinu kvalitete ukupne ponude, preveliku koncentraciju na tri glavne atrakcije te još uvijek prekratku sezonom. Kao ključne infrastrukturne probleme ističe divlju gradnju i gužve u prometu, posebice u Puli, koje bi riješila sustavom Uz turizam 'park & ride'. U probleme ubraja otpad (Kaštjun) i nedovoljnu uređenost plaža koje bi trebalo bolje urediti i promovirati kao prednost Južne Istre. Najbolje mogućnosti za razvoj vidi u Općini Ližnjana. Smatra da bi trebalo izbjegići greške napravljene u Općini Medulin, ako treba i represivnim mjerama protiv divlje gradnje. Drži da bi trebalo aktivirati Muzil kao otvoreni prostor i zonu vojne baštine, a cijelu Južnu Istru profilirati kao cjelogodišnju kulturnu destinaciju temeljenu na bogatoj arheološkoj, vojnoj i industrijskoj baštini i više 'priča' (slavne osobe koje su boravile u Južnoj Istri, Zero strasse, tvrđave, Uljanik, tržnica u Puli, Nezakcij i bitke oko njega i drugo). Uz turizam, Južna Istra treba više novih i inovativnih industrija i male privrede.

#### **AGENCIJA SEPE**

Vlasnik obrta Sepe za iznajmljivanje kajaka i ostale sportske opreme, Serđo Peruško, ističe pozitivan utjecaj turizma na opći napredak i inovacije, a kao glavni negativan učinak ističe devastaciju prostora ružnim betonskim građevinama u kojima ljudi u prosjeku borave manje od dva mjeseca godišnje. Kao osobito kritične primjere navodi naselja Peruški, Kavran i Barbariga. Uz tri glavne atrakcije, Brijune, Kamenjak i Amfiteatar, misli da bi veću ulogu u privlačenju turista trebale imati austrougarske tvrđave i industrijska baština Pule. Kao glavne oblike ugrožavanja prihvatanog kapaciteta izdvaja upravljanje otpadom i prometne gužve, iako navodi da one predstavljaju ozbiljniji problem tek za lošijeg vremena

Ijeti. Najveći potencijal budućeg razvoja turizma vidi u pulskim tvrđavama, posebice na Muzilu (vidikovac), koje bi trebalo urediti kao mjesta okupljanja za zabave te bolje interpretacijski opremiti i promovirati. Njegova vizija Južne Istre uključuje održavanje imidža očuvane prirodne destinacije pogodne za cikloturizam i druge sportske aktivnosti. Za to je potrebno ograničiti divlju gradnju i staviti u funkciju što više atrakcija (npr. omogućiti da crkve budu otvorene ili da se barem može vidjeti njihova unutrašnjost). Smatra da bi trebalo razvijati aktivnosti vezane uz more, odnosno malu brodogradnju (jahte umjesto velikih brodova) i lučku infrastrukturu (*home port* za kruzere) uz turizam.

#### **AGENCIJA BOOK ISTRIA**

Vlasnik i voditelj agencije Book Istria iz Ližnjana, Željko Zirdum, turizam vidi kao djelatnost koja je većini stanovnika Južne Istre omogućila bolji život, ali i potakla brojne negativne procese u društvu, u prvom redu rentjerstvo praćeno neprimjerenom izgradnjom apartmana i stanova za turiste. Kao probleme koje turizam uzrokuje ističe gužve u prometu, sezonalnost poslovanja i sve veće pritiske na infrastrukturu, osobito struju (internet, punionice električnih vozila) i vodu (sve češće smanjeni pritisak vode u sezoni). Smatra da glavne atrakcije nisu preopterećene, osim donekle Kamenjaka, te da bi trebalo ostaviti mogućnost dolaska vozilima dok se ne napune parkirališta. Plaže Južne Istre su velika prednost, no trebalo bi ih bolje urediti. Kao područja s najboljom perspektivom razvoja vidi općine Ližnjan i Marčana, pod uvjetom da se bolje uredi njihov obalni prostor i zabrani divlja gradnja. Njegova vizija Južne Istre za deset godina uključuje stvaranje imidža posebne romantične destinacije pune magičnih mjesta (mračne Vodnjanske ulice, Nezakcij i priče o Histrima) s mnogo autohtonih domaćih restorana (s kariranim stolnjacima), konoba, vinarija, uljara i prostora gdje se sluša jedinstvena izvorna istarska glazba. Da bi se to postiglo turizam treba odmaknuti od mora i usmjeriti u središta naselja, osobito Medulinu, Premanture i Ližnjana, ali i uz more (Fažana kao ribarsko mjesto).

#### **DRUŠTVO TURISTIČKIH VODIČA PULA**

Rosana Matejčić Miljević iz Društva turističkih vodiča Pula kao glavne pozitivne strane razvoja turizma navodi podizanje kvalitete usluga i proizvoda, dok negativne strane primarno vidi u nedostatku komunikacije i interakcije između lokalnog stanovništva i turista. Kao glavne atrakcije ističe Amfiteatar i rimsку baštinu. Smatra da je Amfiteatar ugrožen kad se u njemu održavaju koncerti i glazbena događanja za mlađu populaciju. Ugroženim smatra i Kamenjak zbog prenapučenosti tijekom ljetnih mjeseci. Kao 'uska grla' prepoznaje prometne ulaze u Grad Pulu, što je posebno vidljivo tijekom ljeta kada kiša pada. Južnoj Istri nedostaje kvalificirane radne snage koja poznaje strane jezike. Potencijal za budući razvoj vidi u stvaranju edukacijskog centra u kojem bi se turistički djelatnici podučavali razvoju potrebnih znanja i vještina za bolju komunikaciju s turistima. Smatra da se ne bi trebalo fokusirati samo na turizam, već bi više trebalo iskoristiti 'more' kao resurs i razvijati IT tehnologije.

## 4. POKAZATELJI PRIHVATNOG KAPACITETA

Prihvatni kapacitet u turizmu procjenjuje se kroz razradu ključnih pokazatelja stanja u prostoru bitnih za razvoj turizma. Razlikuju se dvije temeljne grupe pokazatelja: uglavnom nepromjenjivi, odnosno 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 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-kulturalnu te političko-ekonomsku komponentu.

**Prostorno-ekološki pokazatelji** odnose se na sve komponente koje se tiču fizičkog prostora, odnosno okoliša, dakle na fizički kapacitet prostora, dužinu obalne linije, kapacitet plaža, izgrađenost obalnog prostora itd. U prostorno-ekološke pokazatelje svrstavaju se i svi elementi vezani uz očuvanje bioraznolikosti, što je osobito važno za nacionalni park Brijuni i Zaštićeni krajobraz Kamenjak, ali i za druga zaštićena područja. U slučaju zaštićenih povijesnih jezgri prostor koji ona zauzima isto predstavlja fiksnu vrijednost, ali su od samog prostora važniji pojedini potezi i kritične točke na koje se vrši najveći pritisak. U slučaju Južne Istre to se primarno odnosi na Arenu, ali i na cijelu užu povijesnu jezgru.

**Infrastrukturni pokazatelji** odnose se na prometnu infrastrukturu - na cestovni, željeznički, morski i zračni promet, te komunalnu infrastrukturu - opskrbu električnom energijom, vodoopskrbu, odvodnju i upravljanje čvrstim otpadom. Iako su ovi pokazatelji uglavnom mjerljivi, oni su i fleksibilni, jer se određenim intervencijama i regulacijama može podići prihvatni kapacitet. Tu se u prvom redu misli na izgradnju novih cesta, parkirališta i javnih garaža, uvođenje pješačkih zona i prometnica samo za određene grupe korisnika, unapređenje vodovodne mreže, izgradnju pročistača voda, razvrstavanje čvrstog otpada i sl. U slučaju Južne Istre osobitu važnost ima promet na području Grada Pule i na pristupima Puli, ali i neke druge kritične točke poput Fažane (pristup NP Brijuni) i Premanture s Kamenjakom.

**Socio-demografski pokazatelji** tiču se svih elemenata vezanih uz društvenu zajednicu i socio-kulturalnu problematiku - na lokalno stanovništvo, turiste i njihove međuodnose. Pokazatelji koje treba pratiti su lokalno stanovništvo i njegove osobine (dob, spol, obrazovanje, zaposlenost, podrijetlo i sl.), raspoloživost radne snage, sezonalnost poslova, kulturni identitet, odnos broja lokalnih stanovnika i njihovih gostiju (turista, osoba u vikendicama, rodbine i prijatelja), stavovi lokalnog stanovništva i dužnosti lokalne samouprave o turizmu, stupanj zadovoljstva posjetitelja itd.

**Političko-ekonomski pokazatelji** primarno uključuju pretpostavljene ekonomske mjere vezane na razvoj turizma, a koje su najčešće posljedica političkih odluka i inicijativa lokalne zajednice. Uključuje poreznu i investicijsku politiku, državna i lokalna ulaganja u infrastrukturu, legislativu vezanu uz turizam i investiranje itd. Ovi pokazatelji posebno se izdvajaju stoga što često imaju ključnu ulogu prilikom određivanja konačnog prihvatnog kapaciteta jer se opredjeljenje za pojedinu opciju u većini slučajeva donosi na temelju političkih odluka. U slučaju Južne Istre kao poseban problem javlja se disbalans između već sada djelomično saturiranog prostora općina Medulin i Fažana, djelomično saturiranih područja gradova Pule (povijesna jezgra) i Vodnjana (obalni dio) i općina Ližnjan i Marčana u kojima ima još dosta prostora za budući razvoj.

Podjednako uvažavanje ovih grupa pokazatelja rezultat je shvaćanja da orientacija isključivo na lakše mjerljive prostorno-ekološke i infrastrukturne pokazatelje nije dovoljna jer na odluke o koncepciji razvoja često više utječu teže mjerljivi socio-demografski i političko-ekonomski pokazatelji. Orientacija samo na prostorno-ekološke i infrastrukturne pokazatelje najčešće je dovoljna prilikom određivanja prihvatnog kapaciteta u malim prostornim cjelinama ranga jednog naselja i zaštićenim prirodnim područjima kao što su Brijuni ili Kamenjak, ali ne i u većim prostorima, posebice onima u kojima turizam čini osnovu gospodarskog razvoja. U takvim prostorima intervencija države često ima ključnu ulogu prilikom realizacije novih infrastrukturnih i turističkih projekata. Zbog toga upravo socio-demografski i političko-ekonomski pokazatelji imaju veću važnost. Naime, mnogi infrastrukturni pokazatelji mogu se relativizirati jer realizacija pojedinih projekata kao što su nove ceste, javne garaže, vodovodna mreža, kanalizacijski sustavi i sl. može znatno promijeniti parametre prihvatnog kapaciteta.

## 4.1. Prostorno-ekološki pokazatelji

### 4.1.1. Obala i plaže

Južna Istra ističe se vrlo dugačkom obalnom linijom ukupne duljine 235 kilometara, po čemu se ubraja u uže cjeline s jednom od najrazvedenijih obala na Jadranu. Od toga se 174 kilometra ili tri četvrtine obalne linije odnosi na kopneni dio, a 61 kilometar na obale 32 otoka, otočića i hridi ukupne površine 870 hektara, većim dijelom u sastavu NP Brijuni.<sup>20</sup> Budući da se Brijunsko otočje nalazi u sastavu Grada Pule, na njega se odnosi velika većina otoka i njihovih obala. U sastavu Općine Medulin je 11 otočića ukupne površine 38 hektara, u sastavu Općine Ližnjan je otočić Levan i dvije hridi ukupne površine 17 hektara, dok na području Grada Vodnjana i općina Fažana i Marčana nema nijednog otočića ili hridi.

Za turističko korištenje mnogo veću važnost imaju obale kopna koje su većim dijelom dostupne s kopna motornim vozilima ili pješice, za razliku od obala otoka koje su dostupne isključivo morskim putem. Najveći turistički značaj ima najveći otok Veli Brijun na koji se odnosi velika većina turističkih aktivnosti NP Brijuni i do kojeg vodi brodska linija iz Fažane. U turističkoj funkciji su i Fratarski otok kod Pule, otočić Ceja kod Medulina i otočić Levan u Ližnjanu koji se koriste kao kupališne destinacije ljeti i do kojih voze izletnički brodovi. Odnedavno turističku funkciju ima i otočić Katarina u Pulskom zaljevu na kojem je smješten dio novotvorene marine Polesana, Mali Brijun u NP Brijuni koristi se kao mjesto povremenih održavanja kazališnih predstava, otočić Vanga samo za posebne goste, dok su ostali otočići i hridi dostupni samo privatnim plovilima odnosno nautičarima.

Promotri li se isključivo obalni prostor dostupan s kopna, najveće resurse imaju Općina Medulin sa 56 kilometara obalne linije i Grad Pula na koju se odnosi 37 kilometara obalne linije dostupne s kopna. S turističkog stajališta znatno je važnija obala u sastavu Općine Medulin koja je najvećim dijelom

<sup>20</sup> Na Brijune se odnosi 14 otoka, otočića i hridi, a na obalnu liniju u sastavu NP Brijuni 44 kilometra. Na Brijune se odnosi i 743 ili 85% od ukupno 870 hektara površine svih otoka, otočića i hridi. U otočiće Južne Istre su uračunati i Katarina i Uljanik u Puli koji su mostovima spojeni s kopnom.

dostupna s kopna pješačkim putem i pogodna za kupanje, za razliku od obale u sastavu Grada Pule koja uključuje značajne dijelove u pulskoj luci i na poluotoku Muzil koji se koriste za potrebe vojske i industrije. Razmjerno dugačku obalu duljine 30 kilometara ima i Općina Ližnjan, ali je velikim dijelom nepogodna za turističko korištenje zbog grubih stijena i otežanog pristupa moru, a veći dio 35 kilometra duge obale u Općini Marčana zbog strmine je nedostupan s kopna pa je i plažnih prostora vrlo malo. Kako su plaže u općinama Ližnjan i Marčana većim dijelom izložene otvorenoj pučini i valovima, veću važnost za turizam imaju obale u sastavu Grada Vodnjana i Općine Fažana zaštićene Brijunski otočjem, iako je duljina obale znatno manja (9,5 kilometra Grad Vodnjan i 5,9 kilometra Općina Fažana).

Tablica 17. DULJINA OBALE PO GRADOVIMA I OPĆINAMA JUŽNE ISTRE

grad / općina	obala km	kopno		otoci	
		ukupno	%	ukupno	%
grad Vodnjan	9,5	9,5	100,0	0	0,0
općina Fažana	5,9	5,9	100,0	0	0,0
grad Pula	86,3	37,4	43,3	48,9	56,7
općina Medulin	66,3	56,4	85,1	9,9	14,9
općina Ližnjan	32	30,3	94,7	1,7	5,3
općina Marčana	34,8	34,8	100,0	0	0,0
JUŽNA ISTRA	234,8	174,3	74,2	60,5	25,8

Izvori: Duplančić Leder, Ujević i Čala, Coastline lengths and areas of islands in the Croatian part of the Adriatic sea determined from the topographic maps at the scale of 1 : 25 000, Geoadra, br. 9, Zadar, 2004. i Gis baza Instituta za turizam

Stoga se duljina obala koje se koriste za kupanje i plažnih površina kojima raspolažu gradovi i općine Južne Istre značajno razlikuje od ukupne duljine obale, a prisutne su i velike razlike ovisno o izvorima. Prema studiji 'Regionalni program uređenja i upravljanja morskim plažama Istarske županije' koju je 2014. godine izradio Institut za turizam iz Zagreba i koji se temelje na mjerjenjima koje su izvršile nadležne službe u pojedinim gradovima i općinama, u Južnoj Istri registrirane su 103 uređene plaže ukupne duljine 37.453 metra i površine 443.868 m<sup>2</sup>. Ti podaci značajno se razlikuju od podataka iz Instituta za oceanografiju i ribarstvo, institucije nadležne za mjerjenje čistoće mora, koja je u 2020. godini vršila mjerjenja na 56 lokacija na ukupno 44 plaže Južne Istre ukupne duljine 25.260 metara i površine 453.500 m<sup>2</sup>.

Iako Regionalni program obuhvaća dosta plaža koje se ne nalaze na popisu Instituta za oceanografiju i ribarstvo, ukupna površina svih plaža Južne Istre slična je prema oba izvora. Proizlazi da su procijenjene površine plaža prema Institutu za oceanografiju i ribarstvo za neke plaže znatno veće od procjena iz Regionalnog programa. To je osobito izraženo u slučaju Općine Medulin, gdje se u oba izvora navodi tridesetak plaža, ali je njihova procijenjena plažna površina prema Institutu za oceanografiju dvostruko veća. Također, na području Grada Pule procijenjena površina svih plaža je znatno veća (154.400 m<sup>2</sup>) prema Institutu za oceanografiju, iako se podaci odnose na samo 22 plaže, dok prema Regionalnom

programu ona iznosi svega 90.431 m<sup>2</sup> na ukupno 31 plaži. Podaci su donekle slični samo u slučaju općine Fažana u oba izvora, iako ni tu Institut za oceanografiju nije mjerjenjima pokrio sve plaže.

Tablica 18. OSNOVNI PODACI O PLAŽAMA NA PODRUČJU JUŽNE ISTRE

grad / općina	regionalni program uređenja i upravljanja morskim plažama Istarske županije			kakvoća mora u Republici Hrvatskoj 2020		
	broj plaža	duljina u m	površina u m <sup>2</sup>	broj lokacija	duljina u m	površina u m <sup>2</sup>
grad Vodnjan	5	4.220	60.950	2	670	12.550
općina Fažana	6	4.830	57.859	4	3.900	54.500
grad Pula	31	8.195	90.431	22	6.140	154.400
općina Medulin	30	13.430	119.863	26	14.130	220.950
općina Ližnjan	18	5.498	101.215	1	150	3.000
općina Marčana	13	1.280	13.550	1	270	8.100
JUŽNA ISTRA	103	37.453	443.868	56	25.260	453.500

Izvori: Regionalni program uređenja i upravljanja morskim plažama Istarske županije i Kakvoća mora u Republici Hrvatskoj 2020. (<http://baltazar.izor.hr/plazepub/kakvoca>)

U slučaju općina Ližnjan i Marčana podaci Instituta za oceanografiju i ribarstvo nisu relevantni, budući da su se mjerena vršila na po jednoj plaži u obje općine. Regionalni program u Općini Ližnjan izdvaja 18 plaža ukupne površine 101.215 m<sup>2</sup>, a u Općini Marčana 13 plaža ukupne površine svega 13.550 m<sup>2</sup>. Na području Grada Vodnjana također je teško vršiti usporedbe budući da su mjerjenjima kakvoće mora obuhvaćene samo dvije plaže od ukupno šest koje se navode u Regionalnom programu. Iz oba izvora vidljivo je da daleko najviše uređenih plaža postoji na području Općine Medulin i Grada Pule, kojih prema jednom izvoru ima 61, a prema drugom 46, što prema oba izvora čini više od 60 % svih uređenih plaža Južne Istre. Iako po jednom izvoru ima šest, a po drugom četiri plaže, s najvećim plažnim prostorom u odnosu na ukupnu duljinu obale raspolaže Općina Fažana, u kojoj se plaže protežu na čak 80% obalne linije, a u sastavu Grada Vodnjana na više od 40% obale.

Najveće plaže s više od 10.000 m<sup>2</sup> prema oba izvora odnose se na plaže Donjeg Kamenjaka, plaže Kažela i Bijeca u Medulinu, Bi Val u Fažani i plažu u Barbarigi. Ipak, podaci o njihovom kapacitetu dosta se razlikuju ovisno o izvorima. Tako prema podacima Regionalnog programa plaže Kamenjaka zauzimaju 30.000 m<sup>2</sup>, Bi Val i Barbariga po 15.000 m<sup>2</sup>, a Bijeca i Kažela oko 10.000 m<sup>2</sup>. Prema podacima Instituta za oceanografiju i ribarstvo plaže na Kamenjaku zauzimaju svega 10.000 m<sup>2</sup>, dok se za plažu Bijeca navodi površina od 20.000 m<sup>2</sup>, za plažu Bi Val 27.000 m<sup>2</sup>, a za plaže u AC Kažela u Medulinu čak 45.000 m<sup>2</sup>. Institut za oceanografiju i ribarstvo razmjerno velike površine navodi i za plaže Valkane i Valovine u Puli (po 17.000 m<sup>2</sup>) i za plaže u kampu Stupice u Premanturi (čak 60.000 m<sup>2</sup>), dok prema Regionalnom programu plaža Valovine zauzima 7.600 m<sup>2</sup>, plaže na Valkanama 3.200 m<sup>2</sup>, a plaža u kampu Stupice svega 2.500 m<sup>2</sup>.

Prema Regionalnom programu uređenja i upravljanja morskim plažama Istarske županije na području Ližnjana navodi se plaža Munat s površinom od 35.500 m<sup>2</sup> te plaže Paviri i Babina Škulja na području Šišana s površinom većom od 10.000 m<sup>2</sup>, koje Institut za oceanografiju i ribarstvo uopće na navodi. Isti izvor na području Općine Marčana navodi samo plažu uz hotelski kompleks Duga uvala površine 8.100 m<sup>2</sup>, dok u Regionalnom programu ta plaža zauzima tek 3.250 m<sup>2</sup>, a navodi se još 12 plaža u Općini Marčana ukupne površine oko 10.000 m<sup>2</sup>. Iz ovoga je razvidno da postoje velike razlike u procjeni koje su plaže uređene i koja im je površina, a može se zaključiti i da postoje značajni dijelovi obale koji se koriste za kupanje, a koji se ne odnose na uređene plaže.

Iako velika većina plaža Južne Istre iskazuje visoku kakvoću mora, postoje neke plaže gdje je more često zadovoljavajuće pa i nezadovoljavajuće kakvoće. Najviše problema ima na plaži u Pješčanoj uvali koja je u cijelom periodu od 2011. i 2017. povremeno znala biti toliko onečišćena da je iskazivala nezadovoljavajuću kakvoću, a dobru kakvoću imala je samo 2019. godine. Česte incidente bilježe i plaže u kampovima Medulin i Kažela kod Medulina, a nešto rjeđe i kamp Stupice u Premanturi i plaža Puntižela u Puli. Zbog neriješenih kanalizacijskih ispusta dobru kakvoću mora povremeno je iskazivala i većina plaže na području Grada Vodnjana i Općine Fažana, što bi se to trebalo riješiti Projektom aglomeracije Pula sjever. Uzme li se u obzir da vrhunsku čistoću pokazuje 40 od ukupno 56 plaže na kojima se vrše mjerenja u zadnjih deset godina, može se generalno zaključiti da su plaže Južne Istre kada je riječ o kakvoći mora u vrhu Hrvatske.

Slika 18. PLAŽA UZ ŠETNICU U FAŽANI



Fotografija: Zoran Klarić

Jedna od bitnih prednosti plaža Južne Istre je njihova raznolikost i prirodnost. Prisutne su sve vrste podloga od stijena i šljunka do pijeska, a samo mali dio plaža, uključujući i one na području Grada Pule imaju umjetnu podlogu. Kao veće pješčane plaže ističu se Pješčana uvala, Bijeca u Medulinu i Salbunić u Ližnjalu, a dosta pijeska u podlozi plaža ima i na području Općine Fažana na Kamenjaku i Puli. Šljunčanih plaža je najviše i ima ih u svim dijelovima Južne Istre, kao i stjenovitih plaža. Betonska podloga najviše je zastupljena na plažama uz glavne pulske hotele (Tamaris, Brioni, Histria), dok su stijene i kamen karakteristični na plaže u općinama Ližnjan i Marčana, ali ih ima u svim dijelovima Južne Istre.

Zbog velikog broja turista, ali i stanovnika većina plaža iskazuje visoku opterećenost, iako se u svim dijelovima Južne Istre mogu naći plaže kod kojih je opterećenost razmjerno niska. To je u prvom redu slučaj s plažama na području Općine Ližnjan, ali i u sjevernom dijelu Općine Fažana, oko Galebovih stijena u Puli te na brijunske otočje i na brojnim malim otočićima do kojih ne voze izletnički brodovi. Budući da većina drugih dijelova Istre i brojne urbane destinacije u Dalmaciji poput Dubrovnika ili Splita raspolažu sa znatno manjim plažnim prostorom u odnosu na broj turista, može se generalno zaključiti da su plaže Južne Istre opterećene, ali ispod granice prihvatnog kapaciteta.

Slika 19. PLAŽA LAKOŠAŠE KOD LIŽNJANA



Fotografija: Zoran Klarić

Zbroji li se površina svih plaža u kopnenom dijelu Južne Istre, bez plaža na Brijunima i malim nenaseljenim otocima, prema Institutu za oceanografiju i ribarstvo proizlazi da zauzimaju oko 440.000 m<sup>2</sup>, a prema Regionalnom programu oko 408.000 m<sup>2</sup>. Uzme li se u obzir da procjena plažnog prostora iz Regionalnog programa obuhvaća veći broj plaža, može se procijeniti da je realnija. Izuzetak je samo Općina Ližnjan, gdje je izuzetno veliki procijenjeni plažni prostor vjerojatno posljedica ekstenzivnog uključivanja gotovo svih prostora na kojima je moguće sunčanje uz plažu u općini. Kada bi se i ostali dijelovi Južne Istre promatrati na sličan način kao i Općina Ližnjan, vjerojatno bi površina plažnog prostora bila višestruko veća. S izuzetkom obalnog prostora od Barbarige do Štinjana, gdje se više od 50% obalne linije koristi kao plažni prostor, u svim ostalim jedinicama lokalne samouprave postoje značajni dijelovi obale dostupni s kopna na kojima je moguće kupanje, a površine pogodne za sunčanje vjerojatno su veće od iskazanih.

Proizlazi da je ukupna površina svih plažnih prostora u Južnoj Istri i bez otoka veća od 1.000.000 m<sup>2</sup>, a pod pretpostavkom ekstenzivnog obuhvata svih plažnih površina i plažnih površina na otocima možda veća i od 1.500.000 m<sup>2</sup>. Uzme li se u obzir da u Južnoj Istri u vrhu turističke sezone boravi oko 110.000 stacionarnih gostiju uz oko 77.000 stanovnika, proizlazi da, prema neselektivnoj procjeni od minimalno potrebnih prosječnih 5m<sup>2</sup> po kupaču, fizički prihvatni kapacitet plaža nije ni blizu mogućeg prihvatnog kapaciteta, a kamoli vrijednostima kod kojih nastupa saturacija.<sup>21</sup> Prema standardima koji se koriste u drugim sredozemnim zemljama te u stručnoj literaturi plaža se s rekreativske točke gledišta smatra pretrpanom ako je prostor koji je na raspolaganju manji od 4 m<sup>2</sup> po kupaču,<sup>22</sup> dok neki autori raspon prihvatnog kapaciteta definiraju u ovisnosti o vrsti plaže kao prostor od 7,5 m<sup>2</sup> do 30 m<sup>2</sup> po kupaču.<sup>23</sup>

U određenim užim destinacijama s većim brojem turista dolazi do preopterećenosti pojedinih plaža, posebice onih najatraktivnijih. Osim turista i lokalnih stanovnika, osobito iz Pule kao najvećeg naselja, veliki utjecaj imaju i kuće za odmor, što u zonama njihove veće koncentracije često rezultira prevelikim pritiskom na plaže u najbližem okruženju. Prema Prvim rezultatima popisa stanovništva 2021. godine takvih je objekata u Južnoj Istri bilo ukupno 14.316, s time da je broj znatno veći zbog korištenja za prihvat turista i stanova namijenjenih stalnom stanovanju, kao i objekata koji nisu registrirani.<sup>24</sup> Najviše ih je bilo na području Općine Medulin (4.865), Grada Pule (2.670) te u Općini Marčana (2.575).

---

<sup>21</sup> Uzimajući u obzir isključivo podatak o raspoloživoj ukupnoj površini plaža, bez analize specifičnosti svake pojedine plaže.

<sup>22</sup> Ariza, E., Jiminez, J.A., i R., Sarda (2008.) A critical assessment of beach management on the Catalan coast. *Ocean and Shoreline Management*. 51, 141-160.

<sup>23</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 (Proceedings). 2007. 135.-139.

<sup>24</sup> Prvi rezultati Popisa stanovništva 2021. godine nisu iskazali broj stanova za odmor i rekreatiju, postoji samo podatak o stanovima koji se koriste za stalno stanovanje i oni koji se ne koriste za stalno stanovanje. Budući da se većina kuća za odmor odnosi upravo na takve stanove, radi usporedbi s podacima iz 2011. godine i za tu godinu korišteni su podaci o broju stanova koji se ne koriste za stalno stanovanje.

**Tablica 19. BROJ STANOVA KOJI SE NE KORISTE ZA STALNO STANOVANJE NA PODRUČJU JUŽNE ISTRE 2011. I 2021. GODINE**

grad / općina	stanovi 2011			stanovi 2021			promjena 2011-2021 %	
	ukupno	nisu za stalno stanovanje	%	ukupno	nisu za stalno stanovanje	%	svi stanovi	nisu za stalno stanovanje
grad Vodnjan	5.738	2.612	45,5	6.344	1.737	27,4	10,6	-33,5
općina Fažana	2.781	1.302	46,8	3.169	1.445	45,6	14,0	11,0
grad Pula	28.590	909	3,2	31.194	2.670	8,6	9,1	193,7
općina Medulin	7.797	3.933	50,4	9.223	4.865	52,7	18,3	23,7
općina Ližnjani	2.693	384	14,3	3.516	1.024	29,1	30,6	166,7
općina Marčana	3.669	1.165	31,8	4.912	2.575	52,4	33,9	121,0
JUŽNA ISTRA	51.268	10.305	20,1	58.358	14.316	24,5	13,8	38,9
ISTARSKA ŽUPANIJA	132.990	30.882	23,2	148.389	38.687	26,1	11,6	25,3
HRVATSKA	2.246.910	334.009	14,9	2.350.444	335.080	14,3	4,6	0,3

Izvor: Državni zavod za statistiku

Iako je pritisak na prostor koji vrše kuće za odmor teško procijeniti zbog nepouzdanosti podataka i činjenice da se dio kapaciteta u njima vodi za smještaj turista, broj je veći od 60.000 osoba računa li se prosjek od oko četiri osobe po stambenoj jedinici. Uzme li se istodobno u obzir ukupan broj turista, lokalnog stanovništva i raspoloživost plažnog prostora, očito je da najveći pritisak postoji na području Grada Pule, gdje sveukupno boravi blizu 100.000 osoba u vrhu ljetne sezone.<sup>25</sup>

Veliki pritisak prisutan je u Općini Medulin (oko 60.000 osoba), a s obzirom na raspoloživi prostor i u Općini Fažana. Valja imati na umu da je cijeli obalni prostor Južne Istre lako dostupan i na kratkim udaljenostima iz bilo kojeg dijela. To znači da osobe koje nisu sklone boravku na preopterećenim plažama mogu razmjerno lako doći do manje opterećenih dijelova obale u općinama Ližnjani i Marčana ili na Kamenjaku. Dosta plažnog prostora koji nije izložen većim gužvama ima na udaljenijim od najbližih cesta dijelovima obale u sastavu Grada Pule i Općine Medulin, te u brojnim uvalama i na otočićima koji su dostupni samo morskim putem.

Može se zaključiti da je opterećenost plaža u Južnoj Istri generalno znatno manja nego u većini razvijenih turističkih destinacija na hrvatskoj obali. Veći dio Zapadne Istre orijentiran pretežito na kupališni turizam turistički dobro funkcionira usprkos znatno većem pritisku na plažni prostor i ne ističe problem preopterećenosti plaža. Na to su utjecale i promjene u ponašanju turista koji sve manje vremena provode na plaži, izgradnja otvorenih bazena uz glavne smještajne objekte, uključujući i

<sup>25</sup> Procjena se zasniva za zbroju maksimalnog broja turista (broj postelja u svim smještajnim objektima), broja stanovnika te broja kuća za odmor pomnoženog sa četiri, ali umanjenog za četvrtinu zbog korištenja dijela objekata za komercijalni smještaj.

kampove, te korištenje raznih mehanizama namijenjenih redukciji pritisaka na plažni prostor. Manjoj opterećenosti pridonijelo je i izmještanje nepotrebnih sadržaja poput trgovina, zabavnih objekata i rekreativnih sadržaja nevezanih uz more iz užeg obalnog prostora, redistribucija turističke potražnje na lokacije udaljene od obale, kao i uređenje atraktivnih sadržaja poput vodenih parkova, tematskih parkova i slično. Takvi oblici 'snižavanja' pritiska na plažni prostor mogu se primjenjivati i na području Južne Istre, posebice ukoliko bi došlo do prevelikog pritiska i incidentnih situacija na plažama kakvo je, primjerice, onečišćenje mora. Stoga je nužno kontinuirano praćenje kakvoće mora na plažama, odnosno veći broj uzorkovanja te pravovremena diseminacija rezultata mjerjenja kakvoće mora lokalnom stanovništvu i turistima. Zahvaljujući dugoj obalnoj liniji i mnoštvu otoka Južna Istra raspolaže značajnim rezervama plažnog prostora do kojeg se turiste željne mira i čiste prirode može transportirati izletničkim brodovima. U slučaju Pule značajan dio turista koji je posjećuju u većoj mjeri fokusiran je na kulturni odnosno gradski turizam pa razmjerno manje boravi na plažama. Uostalom, na smanjenje opće privlačnosti Splita i Dubrovnika, kao glavnih destinacija gradskog i kulturnog turizma na hrvatskoj obali, nije utjecalo to što raspolažu znatno manjim plažnim kapacitetima u odnosu na Pulu.

Od preopterećenosti plaža Južne Istre veći problem predstavlja njihova razmjerno niska razina uređenosti, odnosno nedostatak sanitarnih, ugostiteljskih, zabavnih i drugih pratećih sadržaja. Većina plaža u općinama Ližnjan i Marčana nema nikakvih pratećih sadržaja, mnogo je takvih plaža i na području Grada Pule, a neuređenih plaža ima i u ostalim jedinicama lokalne samouprave u Južnoj Istri. Kako se glavne zamjerke dionika na situaciju s plažama u Južnoj Istri ne odnose na njihovu opterećenost, već na njihovu uređenost, širenje dodatnih sadržaja moglo bi pozitivno utjecati i na njihovu opterećenost. Jedan od glavnih razloga gužvi je povećani pritisak na uređene plaže s mnogo dodatnih sadržaja. Ovakve plaže privlače glavninu korisnika. Proizlazi da bi dizanje razine uređenosti većeg broja plaža istodobno moglo smanjiti pritisak na cjelokupni plažni prostor Južne Istre.

#### 4.1.2. Zaštićena prirodna i kulturna baština

Od ukupno sedam zaštićenih prirodnih područja u Južnoj Istri, većem turističkom pritisku izloženi su samo Nacionalni park Brijuni i Zaštićeni krajobraz Donji Kamenjak i Medulinski arhipelag, za koje se jedino vrši obvezatna naplata ulaznica.<sup>26</sup> U slučaju svih ostalih zaštićenih područja broj posjetitelja je znatno manji pa nema niti ozbiljnijih ugroza prirodne baštine. Značajnijih ugroza nema ni u slučaju dijelova prirodne baštine u sklopu programa Natura 2000, posebice kad je riječ o zaljevu Budava koji je izvan glavnih turističkih tokova i dvije zaštićene male spilje koje nisu otvorene za posjetitelje.

<sup>26</sup> Iako postoje dva zaštićena područja koja se odnose na poluotok Kamenjak, turistički pritisak se odnosi samo na Donji Kamenjak, za koji se vrši naplata ulaznica za motorna vozila, dok je pristup biciklima i pješice besplatan. Zaštićeni krajobraz Gornji Kamenjak odnosi se na prostor sjeverozapadno od naselja Premantura, nije izložen većem pritisku i ulaz je slobodan.

Slika 20. RT KAMENJAK I SVJETIONIK PORER



*Fotografija: Zoran Klarić*

Opterećenost Kamenjaka posljedica je blizu milijun posjetitelja godišnje koji uglavnom dolaze motornim vozilima, što ga čini trećim najbolje posjećenim prirodno zaštićenim lokalitetom u Hrvatskoj. Iako je broj ljudi i vozila na Kamenjaku visok, percepcija njegove ugroženosti nije toliko posljedica broja vozila, koliko velike količine prašine koja se stvara zbog nekvalitetne podloge cesta. Razina zaštite prirode na Kamenjaku kao značajnom krajobrazu znatno je niža nego u nacionalnim parkovima te pritisak nije orijentiran samo na jednu točku kao kod mnogih drugih zaštićenih područja. Glavni faktor pritiska su motorna vozila. Naplata ulaska omogućava reguliranje turističkog pritiska te predstavlja učinkovit alat kojim se može spriječiti prekomjerno korištenje.

Prema informacijama iz Javne ustanove Kamenjak, glavna prometnica u Kamenjaku bi do 2023. godine trebala dobiti novu podlogu koja ne bi stvarala prašinu (eko asfalt) uslijed čega bi se situacija mogla značajno poboljšati. Planira se i usmjeravanje vozila na parkiranje u 18 naznačenih parkirnih zona maksimalnog kapaciteta do 2.000 vozila, nakon čega bi pristup Kamenjaku bio moguć samo turističkim 'vlakićima'. Iako postoji razmišljanja da se potpuno zabrani ulazak motornih vozila na Kamenjak, Javna ustanova ne smatra to dobrom rješenjem. Naime, jedan od glavnih motiva dolaska turista na Kamenjak je cjelodnevni boravak na plaži s mnogo opreme što bi bilo teško izvedivo bez korištenja osobnog

automobila. Ukoliko se pojave određeni problemi oko opterećenosti prostora ili se pretjerano poveća broj posjetitelja koji ne koriste motorna vozila, uvijek je moguće dodatno reducirati broj vozila koja mogu ući na Kamenjak.

Nacionalni park Brijuni kao druga atrakcija po posjećenosti, ali najvažnija zbog statusa nacionalnog parka i znatno većih prihoda po jednom posjetitelju prema aktualnim informacijama nema problema s pretjerano velikim brojem posjetitelja. Zahvaljujući otočnom položaju lako je regulirati broj posjetitelja prema ukupnom broju i prema vremenskoj distribuciji. Time Javna ustanova Nacionalni park Brijuni raspolaže vrlo učinkovitim načinom sprečavanja pretjeranih pritisaka. Kao i na Kamenjaku, ni na Brijunima posjetitelji nisu koncentrirani samo na jednu atrakciju, a postoje i osobito osjetljivi dijelovi Brijuna u kojima im pristup nije ni dozvoljen.

Važnu ulogu u preusmjeravanju posjetitelja s preopterećenih dijelova zaštićenih područja u manje opterećena ima uređenje interpretacijskih centara, postavljanje interpretacijskih ploča i kreiranje poučnih staza kao što je npr. Staza dinosaura u Kamenjaku. Ipak, treba voditi računa da će i uz ovakve napore područje uz najjužniji rt Istarskog poluotoka na Kamenjaku i prostor prihvata izletničkih brodova na Velom Brijunu ostati mesta najvećeg pritiska na prihvatni kapacitet, dok će neki drugi dijelovi ovih zaštićenih područja ostati manje posjećeni, a time i manje ugroženi. Imajući u vidu dosadašnje postupanje javnih ustanova i mogućnosti reguliranja broja posjetitelja, za očekivati je da će se i ubuduće voditi računa da pritisak na okoliš ne prijeđe razine koje bi ugrozile prihvatni kapacitet.

Preostala zaštićena područja, odnosno Značajni krajobraz Gornji Kamenjak, park šume Busoler i Šijana u Puli i park šume Brdo Soline i poluotok Kašteja u Općini Medulin nisu izložena većem turističkom pritisku. Uređenje poučnih staza i dodatnih interpretacijskih sadržaja, uz postojeće, bilo bi poželjno u cilju privlačenja posjetitelja i njihove edukacije o važnosti zaštite okoliša.

Uslijed velikog broja plovila u akvatoriju Južne Istre mnogo većem pritisku izložena su dva najveća zaštićena područja u okviru programa Natura 2000, POVS i POP područja Akvatorij Zapadne Istre te POVS područja Medulinski i Pomerski zaljev. U slučaju većih ugroza prirodne baštine trebalo bi razmisliti o ograničenjima vezanim uz plovidbu u najugroženijim dijelovima.

Jedini lokalitet kulturno-povijesne baštine izložen većem broju posjetitelja je pulski Amfiteatar, a zbog prometnih pritisaka i njegove lokacije i povijesna jezgra Pule. Glavni oblici pritiska su veliki broj pješaka na tom prostoru i stvaranje gužvi na prometnicama uslijed potrebe za parkiranjem što bliže Amfiteatru i povijesnoj jezgri Pule. Vrlo teško je procijeniti koliki je broj osoba posjetio ovaj lokalitet radi velikog broja ulaza u centar Pule, a s obzirom na 1.100.000 turista koji su 2019. boravili u Južnoj Istri i 4.500.000 u Istarskoj županiji, sigurno je veći 2.000.000. Može se pretpostaviti da je središte Pule tijekom boravka posjetila većina gostiju Južne Istre i najmanje četvrtina gostiju koji borave u drugim dijelovima Istarske županije. Treba pridodati izletnike iz susjedne Primorsko-goranske županije i one koji su došli morskim putem kojih vjerojatno nema mnogo. Uzme li se u obzir da je broj osoba koje su platile ulaznicu za pulski Amfiteatar 2019. godine iznosio blizu 400.000, vrlo je vjerojatno je da je ukupan broj osoba koje su turistički posjetili povijesnu jezgru Pule bio i veći od 2.000.000 osoba 2019. godine.

Iako se radi o velikom ukupnom broju osoba, pritisak na povjesnu jezgru Pule znatno je manji nego npr. na povjesne jezgre Splita i Dubrovnika pod zaštitom UNESCO-a, budući da je povjesna jezgra Pule objektivno manje atraktivna, dostupna s mnogo strana i nema jednu centralnu točku na kojoj bi se posjetitelji dulje zadržavali. U slučaju Dubrovnika najveće gužve se javljaju na vratima od Pila i centralnom dijelu Straduna, a u Splitu na južnom ulazu u Dioklecijanovu palaču i na Peristilu, gdje su ulice djelomično vrlo uske. Prostori oko Amfiteatra i Sergijeve slavoluka kao najatraktivnijih točki pulskih povjesnih jezgri znatno su širi i do njih se može doći s više strana, čime se značajno smanjuje pješački pritisak. U odnosu Split i Dubrovnik, Pula ima znatno bolje mogućnosti za parkiranje u neposrednoj blizini gradske jezgre i Amfiteatra u Luci Pula, s time da u slučaju povećanog pritiska postoji dodatni veliki prostor na Mandraču udaljenom kilometar hoda do povjesne jezgre grada.

Kulturno-povjesne i druge antropogene atrakcije izvan povjesne jezgre Pule i u drugim dijelovima Južne Istre nisu izložene većem pritisku posjetitelja koji bi mogao ugroziti prihvatni kapacitet. Eventualni manji problemi mogli bi se pojaviti samo u slučaju pulskog Aquariuma zbog njegove lokacije na Punta Verudeli, gdje zbog velikog broja kupača može doći do gužvi na parkiralištima. Za prepostaviti je da će individualni posjetitelji preferirati posjet Aquariumu Pula za lošeg vremena pa s parkiranjem ne bi trebalo biti problema.

#### 4.1.3. Izgrađenost obalnog prostora

Kao osobito opasna vrsta pritiska na obalni prostor Južne Istre i jedna od ključnih komponenti prihvatnog kapaciteta javlja se izgrađenost na obalnoj zoni. Zbog velike gustoće naseljenosti na obalnoj zoni i pogodnosti za gradnju uslijed razmjerne ravne reljefa i lake dostupnosti, izgrađenost je na nekim dijelovima vrlo visoka, osobito na području Grada Pule bez Brijuna i u Općini Fažana. Istovremeno je na području općina Marčana i Ližnjani te na otocima Južne Istre izgrađenost vrlo niska, a i unutar izgrađenih dijelova postoje pojasevi vegetacije koji ublažavaju dojam preizgrađenosti. Stoga je udio izgrađenih dijelova obale u Južnoj Istri znatno manji nego na primjer na Opatijskoj, Crikveničko-vinodolskoj ili Splitskoj rivijeri na kojima je izgrađen veći dio obalnog prostora.

Prema procjeni na temelju zračnih snimaka Google Earth iz 2022. godine, od ukupno 174 kilometara obalne linije kopnenog dijela Južne Istre izgrađeno je 43 kilometara ili oko 25%, dok je na 61 kilometru obalne linije otoka izgrađeno 4 kilometra ili 7%. U izgrađeni dio uračunati su svi dijelovi obale na kojima se neposredno uz obalnu crtu pružaju čvrsto izgrađeni objekti, uključujući i objekte koji nisu u građevinskim zonama te servisne objekte u marinama i lukama nautičkog turizma. Duljina bi bila još manja ukoliko bi se računala samo obalna linija u građevinskim zonama.

Izgrađenost na obalnoj zoni, bez otoka, kreće se od 58% u Općini Fažana i 51% na području Grada Pule do 11% u Općini Marčana i svega 4% u Općini Ližnjani. Veća izgrađenost u području Pule i Fažane posljedica je lake dostupnosti s kopna, pristupačnosti same obale te njene zaštićenosti od otvorenog mora. Istodobno je udio izgrađenih dijelova obale u Općini Marčana znatno niži jer je obala uglavnom strma i znatnim dijelom nedostupna s kopna, a u Općini Ližnjani zbog izloženosti otvorenom moru i nepogodnosti velikog dijela obale za kupanje radi prevladavanja grubih i oštrih stijena i čestih jakih

valova. Zanimljivo je da je postotak izgrađenosti na području turistički slabo razvijenog prostora Grada Vodnjan i vrlo razvijene Općine Medulin otprilike podjednak (25%) što je posljedica velike razvedenosti obale na području Općine Medulin s mnogo uvala nedostupnih cestovnim putem.

Tablica 20. DULJINA OBALNOG POJASA JUŽNE ISTRE I STANJE NJEGOVE IZGRAĐENOSTI

grad / općina	duljina obale u km	izgrađeni dio obale u km	%
grad Vodnjan	9,5	2,3	24,2
općina Fažana	5,9	3,4	57,6
grad Pula - obala	37,4	19,1	51,1
općina Medulin - obala	56,4	13,8	24,5
općina Ližnjan - obala	30,3	1,2	4,0
općina Marčana	34,8	3,9	11,2
JUŽNA ISTRA - obala	174,3	43,7	25,1
grad Pula - otoci	48,9	3,7	7,6
općina Medulin - otoci	9,9	0,2	2,0
općina Ližnjan - otoci	1,7	0,2	11,8
JUŽNA ISTRA - otoci	60,5	4,1	6,8
UKUPNO JUŽNA ISTRA	234,8	57,4	24,4

Izvor: Procjena Instituta za turizam na temelju snimki Google Earth

Za razliku od mnogih drugih dijelova hrvatske obale gdje se izgrađeni dijelovi pružaju kontinuirano i više od 20 kilometara, u Južnoj Istri nema nijednog kontinuirano izgrađenog pojasa duljeg od pet kilometara. Najdulja kontinuirana izgrađena obalna zona oko pet kilometara odnosi se na područje grada Pule od Muzila do Mandraća. Iz toga proizlazi da nekadašnje vojne zone imaju funkciju svojevrsnih 'zelenih' pluća grada, čime ne raspolaže nijedan veći grad na hrvatskoj obali.

Neizgrađenih prirodnih površina ima i na mnogim lako dostupnim dijelovima obale između Peroja i Barbarige ili na poluotoku Marlera, što je vrlo povoljno s gledišta prihvatnog kapaciteta. Velika prednost Južne Istre je što je, s iznimkom akvatorija Luke Pula, veći dio izgrađenog obalnog pojasa pogodan za kupanje. Velik dio čine uređene plaže. Od ukupno 4,1 kilometara izgrađene obale na otocima većina se odnosi na Veli Brijun. Uglavnom se radi o objektima koji nisu izgrađeni neposredno uz obalu mora i uz koje je moguće kupanje, a zbog odsustva motornog prometa i usmjerenosti Brijuna pretežno na izletničke obilaske pritisak na kupališni prostor je neznatan.

Mnogo veći problem od izgrađenosti na obalnoj zoni predstavlja vizualni aspekt same izgradnje, za koju je u mnogim dijelovima Južne Istre znakovita neuređenost, nepoštovanje tradicije arhitektonskog izričaja, neadekvatna prometna infrastruktura, a često i loš pristup do mora. U tom kontekstu najproblematičnije su obalne zone u naseljima Barbariga, Peroj, Pješčana uvala, Medulin, ali i Peruški i Kavran na području turistički još uvijek slabije razvijene Općine Marčana. Nešto povoljnija situacija je

u Puli gdje takva gradnja nije bila moguća zbog okupiranosti obalnog prostora ranije izgrađenim stambenim zgradama i turističkim sadržajima (Verudela).

Slika 21. OBALA KOD GALEBOVIH STIJENA U PULI



Fotografija: Zoran Klarić

Generalno može se zaključiti da je prihvatni kapacitet Južne Istre s motrišta izgrađenosti već ugrožen, a ukoliko se ne zaustavi dodatna intenzivnija izgradnja, posebice u zonama koje su preizgrađene, moglo bi biti ozbiljnijih posljedica. Za razliku od prometne i komunalne infrastrukture gdje je investicijama u nove prometnice ili cjevovode moguće otkloniti uzroke ugrožavanja prihvatnog kapaciteta, u slučaju pretjerane gradnje to nije moguće, osim rušenjem takvih objekata. Za eventualnu novu izgradnju koja bi u skladu s težnjama održivom razvoju trebala biti izvedbeno kvalitetnija i prostorno-planski primjerenije riješena, prostora ima dovoljno u istočnom dijelu Južne Istre na području općina Ližnjan i Marčana te u ostalim dijelovima Južne Istre dalje od mora.

## 4.2. Infrastrukturni pokazatelji

Infrastrukturni pokazatelji 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 sustava. Unutar infrastrukturnih pokazatelja izdvaja se prometna infrastruktura, koja se zbog svoje kompleksnosti i izuzetne važnosti za funkcioniranje turizma u destinaciji često promatra kao posebna kategorija, te komunalna infrastruktura, odnosno opskrba električnom energijom, vodoopskrba, odvodnja i gospodarenje otpadom. Promjenljivost ovih pokazatelja posljedica je činjenice da se boljom organizacijom upravljanja infrastrukturnim sustavima te izgradnjom novih prometnica, parkirališta, garaža, trafostanica, vodovodnih i kanalizacijskih cijevi, pročistača otpadnih voda, prostora za reciklažu otpada i slično može povisiti prag prihvatnih kapaciteta.

#### 4.2.1. Cestovna prometna infrastruktura

Analiza stanja opterećenosti prometnica na području Južne Istre pokazala je da veća zagušenja postoje samo na prilazima Puli, u središtu Pule te na vezama Pule s ostalim glavnim turističkim mjestima Južne Istre, posebice s Fažanom. Određenih problema ima na prilazima pojedinim obalnim naseljima i na obali tamo gdje prometnice nisu dobro riješene, npr. u Pješčanoj uvali. Kako na području općina Ližnjan i Marčana, pa i na većem dijelu područja Grada Vodnjana znatnijih prometnih opterećenja nema, može se generalno zaključiti da cestovna infrastruktura ne predstavlja ograničavajući faktor prihvatnog kapaciteta. No, zbog stalnog rasta prometa motornih vozila s vremenom će trebati poduzeti neke veće zahvate kao što su izgradnja velikog čvorišta u dvije razine na ulazu u Pulu i obilaznica Premanture To je i predviđeno aktualnim planskim dokumentima.

Probleme uzrokuje i nedostatak parkirališnih mjeseta, osobito u središtu Pule i u blizini najatraktivnijih plaža. Situacija s prometnom u mirovanju u Južnoj Istri, unatoč postojanju određenih izazova, bolja je nego u većini obalnih turističkih destinacija na Jadranu zahvaljujući postojanju velikih parkirališta uz najopterećenije mikrolokacije, u prvom redu na rubovima središta Pule (Mandrać, Marsovo polje, planirano parkiralište Gregovica), u Medulinu i Fažani. I u ostalim naseljima uz obalu Južne Istre ima prostora za uređenje parkirališta na nešto većim udaljenostima od središta tih mesta. Poboljšanju situacije s parkiranjem može doprinijeti politika naplate na način da se poveća razlika u cijeni parkiranja između parkirališta neposredno uz glavne točke interesa i onih na nešto većim udaljenostima, što se u Puli već počelo provoditi.

Situacija s parkiranjem nešto je nepovoljnija kada je riječ o pristupu pojedinim plažama kod kojih zbog konfiguracije terena i nepovoljnih tehničkih mogućnosti lokalnih prometnica nema dovoljno prostora za uređenje parkirališta. To za posljedicu ima neovlašteno parkiranje na zelenim površinama i prostorima koji za to nisu predviđeni, osobito uz plaže na području Grada Pule. Kako rastuće zahtjeve prometne potražnje nije moguće zadovoljiti gradnjom većeg broja novih širih prometnica i parkirališta, izgradnja većih uređenih parkirališnih površina na pogodnim površinama dalje od najatraktivnijih plaža i središta pojedinih naselja javlja se kao prioritet prometne infrastrukture u svim jedinicama lokalne samouprave Južne Istre.

Imajući u vidu ove probleme, kao rješenje nudi se veće korištenje javnog prometa. Kvalitetne veze javnog prometa smatraju se jednim od najučinkovitijih načina za smanjenje gužvi u prometu i pritiska

na parkirališne prostore, a ujedno se doprinosi i boljem stanju u okolišu. Korištenje javnog prometa od strane turista još uvijek je vrlo nisko zbog razmjerno visokih cijena prijevoza za turiste, sustava naplate karata i kvalitete vozila. To za posljedicu ima veće korištenje taksi prijevoza, koje je sa cjenovnog i ekološkog aspekta znatno nepovoljnije.

Situacija bi se mogla razmjerno brzo popraviti, budući da je javni prijevoz dobio na značenju u aktualnim okolnostima velikog rasta cijene goriva kao posljedice rata u Ukrajini. Mnoge europske države su u cilju smanjenja potrošnje goriva povećale subvencije za javni prijevoz. Većem korištenju javnog prijevoza za potrebe turista u Južnoj Istri pogoduje i lokacija Autobusnog kolodvora u Puli neposredno uz povjesnu jezgru grada i uz Luku Pula iz koje polaze izletnički brodovi.

S obzirom na velike prihode od turizma i važnost javnog prijevoza za podizanje kvalitete turizma u Južnoj Istri, danas ima više osnova za njegovo snažnije subvencioniranje. To se osobito odnosi na gradski promet Pule i na glavne linije prigradskog prometa Pula - Medulin – Ližnjan, Pula – Banjole - Premantura i Pula – Fažana – Barbariga. Bilo bi poželjno osigurati kvalitetne, frekventne i cjenovno atraktivne veze i prema Vodnjanu i obalnim mjestima u Općini Marčana. Veće korištenje javnog prijevoza turista povoljno bi djelovalo na lokalno stanovništvo jer bi se povećala frekventnost linija javnog prijevoza i smanjilo korištenje automobila te tako ublažile prometne gužve i smanjilo onečišćenje okoliša. Važnu ulogu u stimulirajućem korištenju javnog prijevoza ima i kvalitetno informiranje o voznim redovima i cijenama prijevoza na terenu i e-medijima, kao i pojednostavljenje kupnje karata kako bi se turisti privukli na korištenje javnog prijevoza.<sup>27</sup>

#### 4.2.2. Prometna infrastruktura - ostale vrste prometa

Ostale vrste prometa u Južnoj Istri primarno se odnose na zračni promet, odnosno Zračnu luku Pula, a u znatno manjoj mjeri i na željeznički i pomorski promet. Željeznički promet, zbog činjenice da se radi o samoj jednoj putnički liniji dnevno od Pule prema Ljubljani kroz unutrašnjost Istre, ne može imati veću ulogu u smanjivanju prometnog opterećenja, iako se svaki oblik korištenja željeznice kao prijevoznog sredstva može ocijeniti kao poželjan sa gledišta prihvatanog kapaciteta.

Mnogi ocjenjuju poželjnim veće korištenje Zračne luke Pula kao sredstvo smanjenja izrazite orientacije na turiste koje dolaze vlastitim automobilima. Treba voditi računa da je uz odsustvo ozbiljnijih ugroza za okoliš Zračne luke Pula zračni promet općenito detektiran kao oblik prometovanja koji nepovoljno utječe na globalno zagrijavanje, a znatan dio gostiju koji dolaze zračnim putem koristi i cestovni prijevoz kroz najam automobila u destinaciji te tako poništava povoljne okolišne učinke korištenja zračnog prijevoza. Iz navedenog proizlazi još veća važnost osiguranja kvalitetnih veza javnog prometa, kako bi se pritisci na cestovnu infrastrukturu sveli na najmanju moguću mjeru. Pod time se podrazumijeva i osiguranje kvalitetne veze javnog prometa od Zračne luke Pula do središta Pule, a po mogućnosti i do nekih drugih odredišta u Južnoj Istri.

<sup>27</sup> U mnogim svjetskim turističkim destinacijama, npr. u Antalyi u Turskoj, moguće je plaćanje vožnje u vozilu s kreditnim karticama, a sve više koristi se i plaćanje putem aplikacija za pametne telefone.

Za sada je vrlo mali promet kruzera, zbog čega se ideja o uređenju 'home porta' za kruzere u Luci Pula može ocijeniti kao poželjan projekt. S obzirom na neiskorištenost akvatorija Luke Pula i zapuštenost prostora okupiranog napuštenim i derutnim vojnim i industrijskim građevinama projekt bi doprinio poboljšanju imidža Pule kao grada i kvaliteti boravka u gradu. U tom kontekstu, nedavno otvorena marina Polesana može se shvatiti kao simbolični početak turističke valorizacije Luke Pula i Grada Pule kao potencijalno vrhunske europske nautičke destinacije.

S obzirom na veliki kapacitet marina u Puli, atraktivnost akvatorija Južne Istre za plovidbu, određene ugroze s gledišta prihvatnog kapaciteta mogu se pojaviti i u pomorskom prometu. Imajući u vidu zaštićenost skoro cijelog akvatorija Južne Istre kroz projekt NATURA 2000 potreban je određeni oprez kada je u pitanju rast nautičkog prometa, tim više što u Južnoj Istri uz marine postoje i velike mogućnosti priveza u lučicama pojedinih obalnih mjesta te sidrenja u brojnim sigurnim uvalama uslijed razvedenosti akvatorija. Iako uslijed strogih pravila vezanih uz odlaganje otpada i druge vrste onečišćenja uvedenih zadnjih godina nije bilo ozbiljnijih incidenata s onečišćenjem mora, opasnosti su i dalje prisutne. Valja voditi računa da prekomjeran nautički promet može smanjiti zadovoljstvo posjetitelja radi okupacije brojnih atraktivnih plažnih prostora plovilima te ugroziti biološku ravnotežu osjetljivih mikrolokacija, osobito na nenaseljenim otocima.

#### 4.2.3. Komunalna infrastruktura

Opće stanje komunalne infrastrukture u Južnoj Istri razmjerno je dobro usporedimo li ga s drugim dijelovima hrvatske obale, gdje se zbog snažnog rasta turizma zadnjih godina sve češće pojavljuju problemi u opskrbi električnom energijom, stanje vodovodnih i kanalizacijskih cijevi je vrlo loše, a tretiranje otpadnih voda i krutog otpada je na niskoj razini. Iako za sada nije bilo ozbiljnijih incidenata poput dugotrajnih isključenja struje, nedostatka pitke vode ili incidentnih situacija s otpadom, u nekim mjestima povremeno se javljaju problemi s nedostatkom vode ili padom napona struje, npr. u Banjolama. Postoje značajni problemi s odvodnjom uzrokovanim činjenicom da se još uvijek velik dio otpadnih voda izvan Pule ispušta u septičke jame radi čega neke plaže poput onih u Pješčanoj uvali, Fažani i Medulinu znaju povremeno bilježiti incidente s onečišćenjem mora.

Među razlozima nešto povoljnije situacije po pitanju komunalne infrastrukture u Južnoj Istri je zaustavljanje rasta broja stanovnika te sporiji rast turizma od nekih drugih dijelova priobalja, posebice splitskog i dubrovačkog područja. Zbog uvezanosti u elektroenergetski i vodoopskrbni sustav cijele Hrvatske te znatno bržeg rasta turizma u drugim dijelovima zemlje dugoročno bi moglo biti problema s elektroopskrbom i vodoopskrbom i na području Južne Istre.

U cilju prevencije ugrožavanja elektroopskrbnog i vodoopskrbnog kapaciteta potrebno je stalno održavati i unapređivati elektro-energetsku mrežu te širiti mrežu elektrana koje koriste obnovljive izvore energije. Isto vrijedi i za vodoopskrbu, gdje bi, osim na širenju mreže vodovoda u naselja u kojima ona još nije provedena, trebalo poraditi i na zamjeni dotrajalih vodovodnih cijevi, u čemu je Južna Istra već na razmjerno visokoj razini. Time bi se spriječile moguće nestašice vode u budućnosti, povećala

učinkovitost sustava i doprinjelo štednji prirodnih vodnih resursa te unapređenju imidža Južne Istre kao ekološki svjesne destinacije.

Još veću ulogu u promociji Južne Istre kao destinacije koja vodi račun o okolišu ima primjereno gospodarenje otpadnim vodama. Neadekvatna odvodnja može prouzročiti onečišćenje mora uz plaže kao glavni turistički resurs pa je, osim priključivanja što većeg dijela naselja na kanalizacijske sustave i unapređenja sustava za pročišćavanje otpadnih voda, nužno obnoviti i dotrajalu kanalizacijsku infrastrukturu te svesti na minimum incidente vezane uz onečišćenje mora, osobito u blizini područja koja se koriste za kupanje. Zahvaljujući nužnosti udovoljavanja standardima Europske unije, suvremeni kanalizacijski sustavi i sustavi za pročišćivanje otpadnih voda kontinuirano se grade, velikim dijelom iz sredstava Europske Unije, a dobar primjer je aglomeracija Pula sjever, kojom bi trebali biti riješeni problemi s onečišćenjem mora na cijelom obalnom potezu od Štinjana do Barbarige.

Veliku ulogu u unapređivanju ekološkog imidža destinacije ima gospodarenje otpadom, pri čemu se dovoljno ne ističe da je po odvajanju otpada Južna Istra u samom vrhu Hrvatske i da se županijski centar za gospodarenje otpadom Kaštijun ubraja u kvalitetnije centre ove vrste na razini Hrvatske. Usprkos značajnom napretku zadnjih godina, povremeni incidenti s neugodnim mirisima s Kaštijuna ili s gomilanjem smeća i građevinskog otpada na nekim lokacijama su i dalje prisutni. Imajući u vidu velike iskorake zadnjih godina, očekivano je da će se i po tom pitanju situacija poboljšati.

### **4.3. Socio-demografski i socio-kulturni pokazatelji**

Socio-demografska situacija u Južnoj Istri nije osobito povoljna s obzirom na visoki udio starijeg i niski udio mladog stanovništva. Pozitivni demografski trendovi znakoviti za popisni period između 2001. i 2011. godine su zaustavljeni. Prema najnovijim podacima iz 2021. godine došlo je do pada broja stanovnika, osobito u Puli. Obrazovna struktura stanovništva je znatno povoljnija, ali ne i specijalizacija, što za posljedicu ima veliki nedostatak radne snage. Za sezonske poslove u turizmu i druge slabije plaćene poslove za koje se ne traže veće kvalifikacije sve više radne snage traži se u inozemstvu.

Usprkos ovakvim trendovima, treba imati u mogućnost vraćanja iseljenih osoba ukoliko bi se pojavile nove mogućnosti kvalitetnog zapošljavanja. To se već počelo događati u nekim europskim zemljama koje su bile izložene snažnom iseljavanju. Uz to, svi dionici imaju pozitivno mišljenje o uvozu radne snage za potrebe turizma i drugih djelatnosti te ističu Južnu Istru i Istru u cjelini kao prostor otvoren za doseljenike, uključujući i one iz udaljenijih zemalja i drugačijih kultura. Stoga se može zaključiti da nepovoljna demografska struktura ne predstavlja ograničavajući faktor za prihvatni kapacitet.

Brojčani odnosi između domicilnog stanovništva i turista, odnosno indeks turističke funkcionalnosti, u Južnoj su Istri u cjelini razmjerno povoljni. Na jednog stanovnika u prosjeku dolazi 1,2 turista. No, prisutne su velike razlike između gradova i općina, pri čemu se kao najmanje opterećen prostor izdvaja Grad Pula, gdje je na jednog stanovnika bilo svega 0,5 turista, a slijede Općina Ližnjan i Grad Vodnjan, gdje je na jednog stanovnika bilo 0,9 turista 2019. godine. U Općini Marčana je na jednog stanovnika bilo 1,2 turista, a najviše u općinama Fažana (3,5) i Medulin (5,5). Indeks turističke funkcionalnosti bio

bi još nepovoljniji ukoliko bi se računali neregistrirani smještajni objekti te smještaj u kućama za odmor, kojih je najviše upravo u Općini Medulin.

Iako su neki dionici izrazili nezadovoljstvo zbog ovako velikog nesrazmjera između broja stanovnika i turista, treba istaknuti da se u slučaju Južne Istre radi se o urbanoj sredini za koju i veći broj turista ne bi predstavljao značajniji problem sa sociološkog motrišta. Općine Medulin i Fažana ne predstavljaju izolirane cjeline, već treba uzeti u obzir da se radi o prigradskom području Grada Pule u kojem stanovnici ovih općina zadovoljavaju velik dio svojih opskrbnih, obrazovnih i kulturnih potreba, koje su u velikoj mjeri prilagođene potrebama lokalnog stanovništva. Stoga se negativne posljedice ovakvog odnosa između turista i lokalnih stanovnika osjećaju mnogo manje nego u mikroregijama u kojima broj turista u cijelosti značajno nadmašuje broj domicilnog stanovništva, npr. u Rovinjštini ili Poreštini i otočnim cjelinama poput Krka ili Raba.

Promotri li se cijela Južna Istra kao jedinstvena socio-kulturna cjelina za što ima osnova s obzirom na unutarnje veze i male udaljenosti, odnos je u granicama održivosti. Po konzervativnim procjenama nekih autora prihvatljivim se smatra odnos između domicilnog stanovništva i turista koji ne prelazi 1:3. Situacija u Južnoj Istri prema ovom pokazatelju je znatno bolja nego u većini glavnih turističkih destinacija na Sredozemlju, gdje često zna biti i više od deset turista po stanovniku bez da se to smatra velikim sociološkim problemom. Uostalom, u Općini Funtana kod Poreča na vrhuncu sezone ima čak 19 turista na jednog stanovnika, ali se Funtana ne navodi kao sredina u kojoj je ozbiljno narušen kulturni integritet.

Zbog velikog broja turista u središnjim dijelovima Pule, Medulina i Fažane uvjeti svakodnevnog života za njihove stanovnike ipak znaju biti narušeni, posebice po pitanju gužvi i cijena ugostiteljskih i drugih usluga. Istraživanja u drugim dijelovima Hrvatske koji su znatno ugroženiji po ovom pitanju, poput Dubrovnika ili Hvara, pokazala su da to smeta tek neznatnom broju stanovnika jer se većina nalazi u znatno povoljnijoj materijalnoj situaciji od stanovnika većeg dijela Hrvatske. Zbog posjedovanja nekretnina u obalnoj zoni i mogućnosti njihove prodaje ili iznajmljivanja po visokim cijenama i stanovnici Pule koji se ne bave turizmom mogu ostvariti prihode znatno iznad hrvatskog prosjeka. Takva situacija omogućava kvalitetnije održavanje stambenog fonda i komunalne infrastrukture, što može dovesti i do gentrifikacije povijesnih jezgri.<sup>28</sup>

Iako se ponekad ističe da pražnjenje povijesnih jezgri kao što je pulska jezgra može dovesti do gubitka autohtonosti takvih sredina, valja voditi računa da se radi o procesima koje nije moguće zaustaviti.

<sup>28</sup> Za povijesne jezgre mnogih europskih gradova znakovita je niska kvaliteta stanovanja zbog otežanih uvjeta života uslijed prometnih problema, buke i neprilagođenosti starih građevina suvremenim stambenim potrebama. U mnogo takvih gradova dolazi do procesa gentrifikacije, odnosno preuređenja zapuštenih i slabo održavanih stanova u poslovne prostore i stanove namijenjene višim slojevima i osobama iz inozemstva. Ukoliko su potrebe stanara tih stanova riješene na zadovoljavajući način na drugim lokacijama te na dobrovoljnoj osnovi, gentrifikacija se smatra pozitivnim procesom jer sprečava stvaranja 'slamova', smanjuje kriminal i doprinosi boljem upravljanju stambenim fondom i očuvanju povijesne baštine. Negativni aspekti gentrifikacije primarno se odnose na slučajevе nasilnog i nedobrovoljnog iseljavanja domicilnog stanovništva iz takvih prostora.

Stanovništvo tih prostora po svojim sociološko-kulturološkim značajkama uglavnom ne odstupa od prosjeka tih gradova, a često nije niti autohtono.<sup>29</sup> Osim toga, povjesne jezgre čine integralne dijelove gradova s primarnom funkcijom zadovoljavanja potreba građana šireg područja koje im gravitira kroz lokaciju javnih funkcija kao što su gradske uprave, javna poduzeća i slično. Tako je i prostor povjesne jezgre Pule uklopljen u urbano tkivo grada i stoga se ne može promatrati kao izdvojena cjelina.

U tom kontekstu važno je istaknuti da je većina posjetitelja Južne Istre i Istarske županije prema istraživanju TOMAS 2019 iznimno zadovoljna svim elementima ponude, a osobito ljepotom prirode i krajolika, ljepotom mjesta, osobnom sigurnošću, atmosferom mjesta i ekološkom očuvanosti prostora. Povrh toga, Istra se i uz tradicionalnu tolerantnost i uključivost u odnosu na većinu drugih snažnih turističkih destinacija u svijetu za koje je znakovita znatno veća nacionalna, vjerska i rasna izmiješanost, u očima posjetitelja doživljava kao očuvana sredina s jedinstvenim vlastitim identitetom.

Južna Istra i Istra u cjelini doživljava se u kao siguran i za život ugodan prostor, čemu pomaže činjenica da u njoj čak i u dijelovima s najvećom koncentracijom turista još uvijek ima mnogo neizgrađenih površina, prirodni okoliš je očuvan, a plažnog prostora ima dovoljno. Stoga gužve na ulicama, trgovima, šetnicama, atrakcijama i kupališnim prostorima smetaju tek neznatno malom dijelu turista. Hrvatska u cjelini, a pogotovo Istra u odnosu na gotovo sve sredozemne zemlje ističe se i visokom razinom čistoće pa i neprimjereno odloženo smeće i neugodni mirisi iz kontejnera smetaju neznatno mali broj turista.

Većina stanovnika Južne Istre izrazito podržava turizam i ima tolerantan stav prema nekim uobičajenim negativnim posljedicama turističkog razvoja. Potvrdili su to i odgovori svih intervjuiranih dionika. Većina tolerira gužve na plažama i razinu njihove čistoće, suviše ih ne smeta niti promet, osim za lošeg vremena ljeti kada veliki broj turista umjesto na plaže odlazi u obilazak središta Pule. Ovakva razmišljanja u skladu su s višestruko potvrđenom činjenicom da u prostorima gdje većina stanovništva živi od turizma prevladava pozitivan stav prema turizmu, čak i kad su evidentne neke negativne posljedice turističkog razvoja.

Glavnu ulogu u stvaranju negativne klime spram turizma imaju mediji u kojima se kao ključne teme vezane uz turizam iskazuju prometne gužve, opterećenje infrastrukture i visoke cijene osnovnih artikala i usluga, dok se prečesto 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. Istodobno, ti su pokazatelji najnepovoljniji u prostorima s malo turizma poput Slavonije i Središnje Hrvatske, osim Zagreba, a i u Istarskoj županiji kao u cjelini nešto su nepovoljniji samo u turistički najslabije razvijenim općinama u unutrašnjosti.

Vrlo visok stupanj zadovoljstva turista stanjem okoliša i turističkom ponudom u Južnoj Istri primarno je uvjetovan načinom kako je organiziran njihov boravak, osjećajem sigurnosti te ukupnom razinom

<sup>29</sup> U glavnini većih europskih gradova domicilno stanovništvo, posebice srednji i viši slojevi, seli na rubove gradova i njihovu okolicu gdje imaju bolje prostorne, prometne i okolišne uvjete za stanovanje, dok se u središtu gradova doseljavaju stanovnici nižih slojeva, često podrijetlom iz drugih zemalja i s različitom kulturom življjenja.

turističke usluge. Istra i Hrvatska u cjelini visoko kotiraju i doživljavaju se kao autohtone sredine u usporedbi s mnogim drugim sredozemnim zemljama u kojima usluge turistima većinom pruža radna snaga uvezena iz inozemstva, a čistoća okoliša i sigurnost su na nižoj razini.

#### **4.4. Političko-ekonomski pokazatelji**

Političko-ekonomsko okruženje u Južnoj Istri određeno je u odnosu na turizam kao glavnu razvojnu polugu i faktor zadržavanja domicilnog stanovništva, ali i potencijalni uzrok većine problema vezanih uz prometnu i komunalnu infrastrukturu. Stoga je politika razvoja turizma često jedna od glavnih temi u političkom životu svih gradova i općina Južne Istre. Prilikom isticanja problema koje uzrokuje razvoj turizma često se zanemaruje činjenica da bi mnogi od tih problema opterećivali zajednicu i bez razvoja turizma te da bi njihovo rješavanje bilo otežano bez prihoda koje ostvaruje turizam. Prometnih gužvi u Puli bilo bi i da ima manje turista. I da nema turista, bila bi potrebna kvalitetnija elektroopskrba i vodoopskrba te viši ekološki standardi po pitanju otpadnih voda i recikliranja otpada. Ove potrebe i problemi bi se mnogo sporije i teže rješavali bez prihoda od turizma.

Osim ulaganja u prometnu i komunalnu infrastrukturu, što se zadnjih godina velikim dijelom provodi, u Južnoj Istri sve više dolazi do izražaja svijest kako glavni faktor ugrožavanja prihvatnog kapaciteta nije turizam u užem smislu riječi, nego njegovi popratni učinci. Izgradnja hotelskih i sličnih sadržaja i povećanje broja turista koji dolaze u Južnu Istru zbog atraktivnosti njene prirodne i kulturno-povijesne baštine u vrlo maloj mjeri ugrožavaju turistički prihvatni kapacitet. Ugrožava ga izgradnja apartmana i vikendica, odnosno stambenih objekata u funkciji turizma. To uključuje i dogradnju stalno nastanjenih objekata i njihovo stavljanje u turističku funkciju, kao i korištenje stanova u kojima su građani donedavno živjeli za prihvat turista, posebice tijekom ljetne sezone. Za razliku od izgradnje hotelskih i sličnih kapaciteta koji generiraju stvaranje stalnih radnih mjesta i izdašnije punjenje gradskih i općinskih proračuna, kuće za odmor i prenamjena stalno nastanjenih objekata u funkciju iznajmljivanja turistima stvaraju malo novih radnih mjesta, uzrokuju dodatna opterećenja prometne i komunalne infrastrukture i malo doprinose punjenju lokalnih proračuna.

Neplanska izgradnja koju ne prate ulaganja u infrastrukturu i prateće uslužne sadržaje, posebice ukoliko se radi o neprimjerenim arhitektonskim rješenjima i s time povezanom nekvalitetnom smještajnom ponudom, dovodi do snižavanja cijena smještaja i drugih usluga vezanih za turizam. To za posljedicu ima skraćivanje ionako kratke ljetne turističke sezone, privlačenje platežno manje sposobnih turista i smanjenje prihoda od turizma kao gospodarske aktivnosti. U Južnoj Istri se to već djelomično osjeća, osobito na području turizmom najopterećenije Općine Medulin.

Dosadašnja istraživanja u nekim drugim hrvatskim sredinama ukazuju da većinu stanovništva takvo stanje ne smeta. Ne postoji niti dovoljna spremnost na državnoj, regionalnoj ili lokalnoj razini za poduzimanje oštrijih i učinkovitijih mjera koje bi ograničile daljnje povećanje smještajnih sadržaja u domaćinstvima poput jačeg oporezivanja ili zabrana. Neučinkovitost mjera potvrđuje daljnje širenje bespravne gradnje. Može se zaključiti da većina stanovnika Južne Istre u tome vidi značajan izvor

prihoda zbog kojeg su mnogi spremni odreći se i osobnog komfora u ljetnim mjesecima. Slične stavove ima i većina stanovnika u drugim dijelovima Hrvatske gdje su na tu temu provedena anketna istraživanja i gdje je situacija po pitanju divlje gradnje još gora nego u Južnoj Istri.<sup>30</sup>

Dodatni razlog zbog kojega većina dionika Južne Istre ne smatra da je ozbiljno ugrožen turistički prihvatni kapacitet je posljedica činjenice da je zadnjih godina turistički razvoj bio sporiji nego npr. u Srednjoj ili Južnoj Dalmaciji, a pratile su ga i određene intervencije u prometnu i komunalnu infrastrukturu koje su ublažile posljedice rasta. Stoga bi se takav trend razvoja trebao nastaviti, a mjere iz političko-ekonomskog sfere fokusirati na ključne probleme, primarno na destimuliranje daljnje stambene izgradnje u obalnom prostoru i prekomjernog korištenja stanova za stalno stanovanje za prihvat turista.

Eventualnu novu izgradnju trebalo bi usmjeriti na lokacije nešto dalje od obale i težiti očuvanju izvornog istarskog arhitektonskog izričaja, ne samo radi očuvanja baštine, nego i zbog veće privlačnosti takvih objekata zahtjevnijoj turističkoj potražnji. Tako bi se produljila sezona i privukli platežno sposobniji segmenti turističke potražnje. Stvorila bi se nova atraktivna stalna radna mjesta i umanjila depopulacija. Najbolji primjer u Hrvatskoj za to je upravo unutrašnjost Istre, koja uživa razmjerno najviši standard života i najmanje je izložena depopulacijskim procesima od svih ruralnih dijelova Hrvatske.

---

<sup>30</sup> Institut za turizam izradio je u zadnje tri godine studije održivosti prihvatnog kapaciteta za Splitsko-dalmatinsku županiju i Grad Dubrovnik kao dvije sredine s mnogo većim problemima i bržim rastom turizma od Južne Istre, i u obje cjeline je izražena vrlo visoka razina tolerancije prema glavnim negativnim posljedicama turističkog razvoja.

## 5. SINTEZA PODATAKA I IZRAČUN PRIHVATNOG KAPACITETA

### 5.1. Ključna područja ugroženosti prihvatnog kapaciteta

Promotrimo li analizirane pokazatelje prihvatnog kapaciteta prema pojedinim grupama, mogu se primijetiti značajne razlike u ograničenjima između pojedinih grupa, ali i unutar njih. Najveći broj problema odnosi se na infrastrukturne pokazatelje, osobito pretjeranu gradnju i promet, određena manja ograničenja vezana su uz raspoloživi prostor, dok u području socio-kultурне i političko-ekonomske problematike gotovo da nema ograničenja. Iako su ograničenja na području prometne i komunalne infrastrukture najbrojnija, poduzimanjem određenih aktivnosti znatnim dijelom bi se mogla otkloniti, a brojne aktivnosti na njihovom uklanjanju su već u tijeku. Kod ograničenja vezanih uz prostor mogućnosti za smanjenje pritiska na prihvatni kapacitet su manje. Osim izgrađenosti uglavnom se radi o umjerenim ugrozama koje se mogu izbjegići bez ograničavanja turističkog razvoja.

Potencijalno najopasnija pojava koja bi mogla ugroziti prihvatni kapacitet Južne Istre s prostorno-ekološkog gledišta je prekomjerna izgradnja u obalnom prostoru. Ukoliko se ne obuzda, dugoročno bi mogla dovesti do pada prihoda od turizma i skraćivanja ionako kratke sezone, a posredno utjecati i na ugrožavanje prihvatnog kapaciteta plaža kao osnovnog turističkog resursa. Ovaj oblik ugroze osobito je izražen na području Općine Medulin, ali i na mnogim mikrolokacijama u turistički slabije razvijenim područjima poput Peroja i Barbarige na području Grada Vodnjana ili naselja Peruški i Kavran u Općini Marčana.

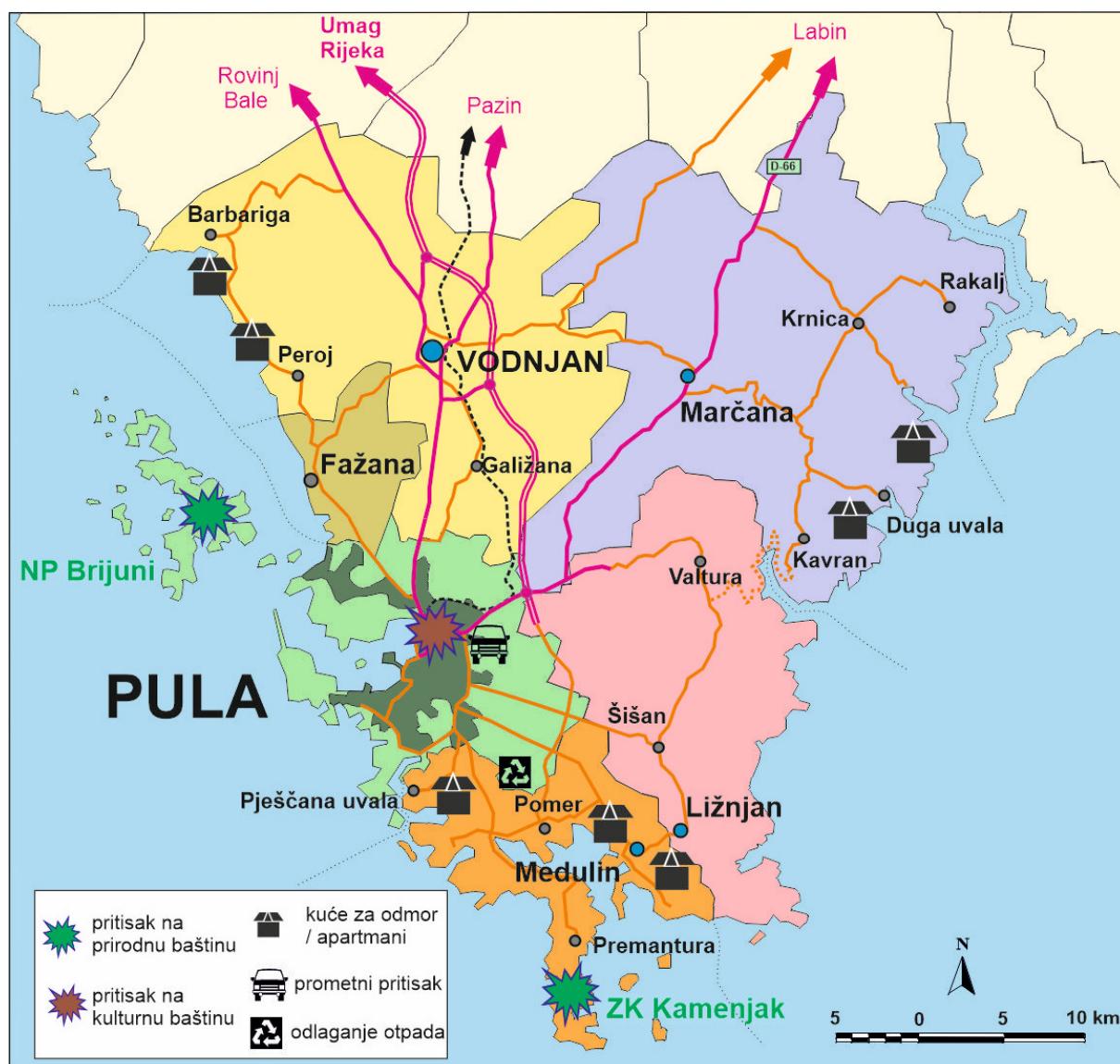
Problema ima i s prometnom infrastrukturom, iako su manji nego u većini turistički razvijenih urbanih destinacija Primorske Hrvatske. Glavni problemi odnose se na promet u središtu Pule, posebice za lošeg vremena ljeti i na Premanturi vezano uz prilaz Značajnom krajobrazu Kamenjak. Raspoloživost parkirališnih prostora je također izazov, u središtu Pule, iako je i tu situacija povoljnija nego u drugim većim obalnim gradovima zahvaljujući izgradnji više velikih parkirališta na rubovima središta Pule.

Dosta pokazatelja kod kojih se stanje ne može ocijeniti zadovoljavajućim odnosima se na komunalnu infrastrukturu, posebice odvodnju i upravljanje otpadom. Kako su nedavno završeni ili su u tijeku projekti koji se odnose na izgradnju kanalizacijske mreže, sustava pročišćavanja otpadnih voda i širenja sustava recikliranja otpada, situacija za sada nije kritična. Sve više je prisutan problem opskrbe električnom energijom uslijed nedovoljnog broja punionica za vozila na električni pogon i niskog napona u nekim mjestima. Slična je situacija i s vodoopskrbom u Južnoj Istri. Usprkos velikim zaliham pitke vode i postojanja više izvora iz kojih se dobiva, još uvjek ima dosta gubitaka u transportu vode i problema u transportu uslijed nedovoljnog kapaciteta cjevovoda. Prag prihvatnog kapaciteta mogao bi se značajno podići ukoliko se ulože adekvatna sredstva za unapređenje elektrodistributivne mreže i obnovu vodovodne mreže.

Socio-kulturni i političko-ekonomski pokazatelji ne predstavljaju prepreku rastu turizma uslijed visoke razine zadovoljstva turista ponudom te izrazito pozitivnih stavova o turizmu. Zahvaljujući turizmu, većina stanovnika ima životni standard znatno iznad hrvatskog prosjeka pa je i razina tolerancije nekih

negativnih učinaka turizma visoka. To se odnosi na općine Medulin i Fažanu koje su primarno orijentirane na kupališni turizam, ali i na Grad Pulu u kojem turizam još nije dosegao intenzitet koji bi doveo do snižavanja kvalitete života velikog dijela građana koji nemaju izravne koristi od turizma, poput građana Splita ili Barcelone. U odnosu na te gradove Pula ima znatno manji broj stanovnika, zbog čega je lakše limitirati ponudu smještaja u stambenim objektima, odnosno širenje ponude na AirBnB-u kao jednom od najvećih uzročnika 'overtourisma' u većim gradovima značajnije orijentiranim na kulturni turizam.

Slika 22. GLAVNE TOČKE UGROZE PRIHVATNOG KAPACITETA U JUŽNOJ ISTRI



Autor karte: Zoran Klarić

Promatrano prema pojedinim pokazateljima ističu se tri skupine ugrožavanja prihvatnog kapaciteta:

- 1) U prvoj skupini su pokazatelji koji čine stvarno ograničenje i s vremenom se ne mogu mijenjati pa stoga čine iznimno bitan ograničavajući faktor prihvatnog kapaciteta. Među njima je najvažnija izgrađenost obalne zone, osobito na zapadnom dijelu obale Južne Istre i na području Medulin. Osim broja objekata, problem predstavlja i činjenica da se radi o neplanskoj izgradnji koju nije pratila izgradnja prometne i komunalne infrastrukture te objektima neprimjereno izgleda u neskladu s lokalnom arhitekturom. Jedna od osobito opasnih posljedica takve izgradnje je pad kvalitete boravka u destinaciji uzrokovan otežanim kretanjem vozila po lokalnim prometnicama zbog uskog kolnika i oštih zavoja.

Ukoliko se ovi procesi ne zaustave moglo bi doći do zagušenja u cestovnom prometu, a kvaliteta boravka gostiju će padati i zbog povećanja pritiska na plaže i komunalnu infrastrukturu. Dodatni problem je što se takva izgradnja širi na donedavno netaknute prostore na istočnoj obali Južne Istre, posebice oko naselja Peruški i Kavran u Općini Marčana. Povrh toga, ovakva izgradnja smanjuje prirodne prostore uz plaže i povećava pritisak na njih, što bi moglo dovesti do narušavanja fizičkog kapaciteta plaža kao osnovnog turističkog resursa. Iako još uvijek postoje značajne rezerve plažnih površina na istočnoj strani Južne Istre, na dijelovima obale nedostupnima s kopna, te pogotovo na otocima dostupnima samo morskim putem, neće se moći izbjegći pritisak na glavne najatraktivnije plaže.

Postoje mogućnosti širenja plaža fizičkim intervencijama (nasipavanje pijeskom, betoniranje), ali je doseg takvih mjera uslijed prostornih mogućnosti ograničen te uglavnom i ekološki neprihvatljiv. Podizanje cijena korištenja ležaljki i sunčobrana moglo bi u određenoj mjeri smanjiti gužve, ali se radi o nepopularnoj i socijalno neprihvatljivoj mjeri za većinu stanovništva. Opterećenost plaža za sada ne predstavlja veći problem, a mogla bi se i smanjiti ukoliko se promijeni struktura gostiju na način da glavni motiv dolaska više ne bude pretežito kupališni turizam, nego kulturni, gastronomski i druge posebne vrste turističkih aktivnosti.

U pokazatelje koji se ne mogu bitno mijenjati s vremenom ubraja se i pritisak na prirodnu i kulturno-povijesnu baštinu, što se primarno odnosi na Kamenjak, Brijune i pulski Amfiteatar. Budući da se radi o objektima s naplatom ulaska eventualni prekomjerni pritisci mogu se razmjerno lako riješiti ograničavanjem broja posjetitelja i njihovom vremenskom distribucijom, što se već čini.

- 2) U drugu skupinu ubrajaju se pokazatelji koji već opterećuju prihvatni kapacitet i koje kao problem vidi većina dionika, ali se situacija može popraviti investicijskim zahvatima i različitim oblicima regulacije. To se u prvom redu odnosi na cestovni promet kod kojega se problemi mogu znatno ublažiti izgradnjom novih kružnih tokova, obilaznica naselja te novih parkirališta i garaža. Smanjenju prometnih opterećenja moglo bi doprinijeti veće korištenje javnog prometa i širenje pješačkih zona u Puli, ali i u Medulinu, Fažani i Premanturi. Dodatno, moglo bi pomoći restrikcije prilikom ulaska u središte Pule vozila koja nisu iz Istre što bi trebalo činiti primarno kroz visoku cijenu parkiranja kao destimulacije ulaska u uže središte Pule, a ne kroz, za turiste nepopularne, zabrane prometovanja središtem Grada.

Tablica 21. KLJUČNA OGRANIČENJA TURISTIČKOG RAZVOJA U JUŽNOJ ISTRI

grupa pokazatelja	pokazatelj	stanje
Prostorno-ekološki pokazatelji	Ukupna duljina obale	
	Plažni kapaciteti	
	Kakvoća mora na plažama	
	Zaštićena prirodna baština	
	Zaštićena kulturna baština	
	Smještajni kapaciteti	
	Izgrađenost	
Prometna infrastruktura	Cestovni promet (gužve)	
	Promet u mirovanju (parkirališna mjesta)	
	Javni autobusni promet	
	Brodski promet, uključujući kruzere i izletničke brodove	
	Nautički (jahting) turizam	
Komunalna infrastruktura	Opskrba električnom energijom	
	Vodoopskrba	
	Odvodnja	
	Gospodarenje otpadom	
Socio-kulturni pokazatelji	Dobna struktura stanovništva	
	Obrazovna struktura stanovništva	
	Odnos broja turista i domicilnog stanovništva	
	Rast cijena, osobito stambenog prostora	
Političko-ekonomski pokazatelji	Zadovoljstvo turista ponudom	
	Stavovi lokalnog stanovništva o turizmu	
	Politička podrška dalnjem razvoju turizma	

Legenda:

-  Zadovoljavajuće stanje
-  Granično zadovoljavajuće stanje
-  Nezadovoljavajuće stanje

Povećanje broja turista u Južnoj Istri dovelo je do naprezanja većine segmenata komunalne infrastrukture. U slučaju daljnog rasta broja turista u vrhu turističke sezone dugoročno to bi moglo prouzročiti probleme s elektroopskrbom i vodoopskrbom, posebice ukoliko bi se povećale prosječne ljetne temperature i produljila razdoblja suše. Slično tome, izostanak investicija u unapređenje odvodnje i gospodarenja otpadom moglo bi dovesti do onečišćenja prirodnog okoliša i rasta nezadovoljstva turista i lokalnog stanovništva. No, i ti problemi mogu se riješiti investicijama u elektroopskrbnu, vodoopskrbnu i kanalizacijsku mrežu, izgradnjom pročistača otpadnih voda i novih elektrana. Podrazumijeva se i upravljanje otpadom u skladu s propisima Europske unije na koje se Hrvatska kao članica obvezala, a poboljšanju stanja pomoglo bi daljnje povećanje razine razvrstavanja otpada, posebice ima li se u vidu rast ekološke svijesti suvremenih turista.

Među specifične probleme koji dijelom zadiru u socio-kulturnu problematiku ubraja se i prekomjerna ponuda smještajnih kapaciteta za turiste u okviru stambenih objekata koja za posljedicu ima migracije stalnih stanovnika izvan povjesne jezgre Pule i nekih drugih naselja tijekom glavne turističke sezone. S time su povezane visoke cijene nekretnina te ugostiteljskih i drugih usluga što čini skupljim život i lokalnom stanovništvu, te otežava privlačenje radne snage osobito za poslove koji nisu izravno povezani s turizmom poput servisnih i medicinskih usluga. Ovi izazovi mogu se ublažiti mjerama porezne politike i raznim oblicima stimulacija u ingerenciji pojedinih gradova i općina.

- 3) U trećoj skupini su pokazatelji koji trenutno ne čine bitno ograničenje razvoja, što ne znači da ne mogu postati u budućnosti. To se odnosi na veći dio socio-demografskih i političko-ekonomskih pokazatelja, a što je posljedica opće opredijeljenosti društvene zajednice za razvoj turizma kao noseće gospodarske grane. Usprkos određenih problema uzrokovanih razvojem turizma, velika većina stanovnika Južne Istre od njega ima mnogo više koristi i uživa standard življenja znatno iznad prosjeka Hrvatske. To potvrđuje izrazito visoka razina prihvatanja turista i uvezene radne snage za potrebe turizma od lokalnog stanovništva.

Na razmjerno dobru percepciju turizma utjecala je činjenica da snažan rast turizma nije doveo do prekomjernog rasta broja stanovnika, niti do intenzivnije izgradnje novih osnovnih smještajnih sadržaja. U razdoblju od osamostaljenja Hrvatske u Južnoj Istri izgrađeno je malo novih osnovnih smještajnih kapaciteta, a znatan dio ponude u domaćinstvima odnosi se na prenamjenu postojećih stambenih jedinica za boravak turista. Većina dionika drži da kvalitetnih smještajnih objekata u Južnoj Istri nedostaje, osobito u Puli u kojoj stoje neiskorišteni i zapušteni brojni prostori koji su nekad imali vojnu ili industrijsku funkciju.

Iako prenamjena stambenog fonda za smještaj turista ima negativne konotacije na život zbog pražnjenja gradskih središta od stalnih stanovnika i promjene strukture stanovnika, treba istaknuti da se radi o uobičajenoj pojavi koja se događa i u drugim sličnim destinacijama. Dakle, riječ je o procesu koji je gotovo nemoguće zaustaviti u praksi. Ova pojava nema gotovo nikakve posljedice na zadovoljstvo turista. Prostor Južne Istre i Pule kao destinacije kulturnog turizma smatraju se autentičnim europskim destinacijama u usporedbi s većinom svjetskih kulturnih destinacija s miješanim stanovništvom i multikulturalnim ugođajem.

Zahvaljujući nepostojanju većih zagađivača, kvaliteta zraka, vode i kakvoća mora na plažama u Južnoj Istri su na visokoj razini. Povremeni problemi kao što su neugodni mirisi iz Kaštijuna ili onečišćenje plaža u Fažani ili Pješčanoj uvali trebali bi uskoro biti potpuno uklonjeni. Za sada nema ozbiljnijih ugrožavanja lokaliteta zaštićene prirodne baštine. Očekuje se da će javne ustanove zadužene za upravljanje njima, držeći ih pod kontrolom, voditi računa da ih ne bude niti u budućnosti.

Iz navedenog proizlazi da unatoč visokoj koncentraciji i rastu turizma prihvatni kapacitet Južne Istre nije ozbiljno ugrožen. To svjedoči i činjenica da za sada nije prisutna, ili je prisutna u podnošljivoj mjeri većina pojava koja muči neke druge dijelove Jadrana poput ekstremnih gužvi u cestovnom prometu, kroničnog nedostatka parkirališta, prekomjernog pješačkog pritiska na povjesne jezgre ili pretrpanosti plaža u Južnoj Istri. Ipak, kao potencijalno velika ugroza koja bi mogla prouzročiti probleme u budućnosti u slučaju da se zanemari ističe se preizgrađenost obalnog prostora, dodatno potencirana neprimjerenim arhitektonskim rješenjima i nedostatno razvijenom prometnom i komunalnom infrastrukturom uz objekte.

Zahvaljujući aktualnim investicijama, stanje komunalne infrastrukture predstavlja razmjerno malu ugrozu za sada. Izrazito je važno da investicije u elektrodistribucijsku, vodovodnu i kanalizacijsku mrežu i sustave za recikliranje otpada prate rast turizma. Odgađanje kontinuiranog unapređenja infrastrukture moglo bi prouzročiti smanjenje atraktivnosti Južne Istre za boravak turista i njegovih stanovnika. U slučaju incidentnih situacija poput dugotrajnih nestašica struje ili vode ili ekscesnih onečišćenja može doći i do pada broja turista i turističkih prihoda.

## 5.2. Razvojni scenariji

Južnu Istru čini prostor koji nije izložen problemima turističke saturacije za sada kao neki drugi dijelovi hrvatske obale. Glavni razlozi tome su nepostojanje točki iznimno velikog turističkog pritiska kao npr. na Crikveničkoj rivijeri ili u Gradu Dubrovniku, kao i nešto sporiji rast turizma koji je donekle pratila izgradnja prometne i komunalne infrastrukture. Ipak, postoje određeni problemi, u prvom redu prekomjerna i s arhitektonskog i planerskog gledišta neprikladna izgradnja na obalnom prostoru. Postoje i određeni problemi s prometnom i komunalnom infrastrukturom, iako se za sada nalaze unutar granica podnošljivosti.

Na Južnu Istru može se primijeniti standardna *shema razvojnih scenarija* prema metodologiji PAP/RAC-a, opisana u uvodnom dijelu Studije i primijenjena na desetak lokacija na Sredozemlju.<sup>31</sup> Na temelju

<sup>31</sup> Procjena prihvatnog kapaciteta po metodologiji PAP/RAC-a izravno je korištena za provinciju Rimini u Italiji, cjelokupno područje Malte, Zaljev Lalzi u Albaniji, Sjeveroistočni dio otoka Rodosa u Grčkoj, distrikt Larnaka na Cipru, Zonu Marsa Matrouh - Fuka u Egiptu, Slovensko primorje, Crnogorsko obalno područje te za otok Vis, područje Grada Crikvenice i Općinu Baška Voda u Hrvatskoj. Unaprijedena metodologija korištena je za recentne studije za Splitsko-dalmatinsku i Šibensko-kninsku županiju te Grad Dubrovnik.

ove *scheme* izdvajaju se četiri tipična scenarija, modificirana posebnim okolnostima, koji su rezultat analize indikatora prihvavnog kapaciteta u prethodnim dijelovima ove Studije:

- a) Scenarij nastavka postojećih trendova;
  - b) Scenarij intenzivnog turističkog razvoja zasnovan na realizaciji velikih projekata;
  - c) Scenarij fokusiranja na zaštiti baštine, koji podrazumijeva uvođenje raznih vrsta restrikcija;
  - d) Scenarij održivog razvoja turizma.
- a) **Scenarij nastavka postojećih trendova** podrazumijeva nastavak rasta ukupnog broja posjetitelja, stacionarnih turista i izletnika. Broj noćenja povećavao bi se primarno na temelju širenja smještajne ponude u apartmanima i kućama za odmor te domaćinstvima, uključujući i stambeni fond u vlasništvu građana Južne Istre, osobito Grada Pule. Iako povećanje ove ponude ne mora nužno značiti daljnji rast turizma, što pokazuju i aktualna kretanja po kojima se povećanje ponude smještaja u apartmanima i domaćinstvima nije značajnije odrazilo na rast turizma, određeni rast potražnje može se i dalje očekivati.
- Glavna posljedica ovakvog pristupa bio bi rast opterećenja prostora Južne Istre, što bi u slučaju nastavka gradnje arhitektonski neprikladnih objekata i nedovoljne brige o pratećoj prometnoj i komunalnoj infrastrukturi dovelo do narušavanja kvalitete okoliša i rasta opterećenosti plaža. To bi za posljedicu moglo imati pad kvalitete u turizmu i privlačenje turista još niže platežne moći. Mogu se očekivati i socijalni problemi uzrokovani pretjerano velikim brojem stambenih objekata koji se, umjesto za stalno stanovanje, koriste za iznajmljivanje turistima jer bi ovakav pristup mogao dovesti do snižavanja cijena smještaja, posebice u slučaju širenja ponude u objekte niže kvalitete.
- Nastavak postojećih trendova značio bi i pogoršanje stanja u području komunalne infrastrukture, odnosno pojave češćih restrikcija u opskrbi strujom i vodom te incidente vezane uz onečišćenja mora i gomilanje otpada. Može se očekivati i stvaranje prometnih gužvi u cestovnom prometu na kritičnim točkama u ljetnoj sezoni i povećanje problema s parkiranjem, osobito u Puli.
- Realizacija ovog scenarija mogla bi dovesti do brzog prekoračenja prihvavnog kapaciteta u području izgrađenosti, a s vremenom i u području komunalne i prometne infrastrukture. Posljedično bi to dovelo do ugrožavanja prihvavnog kapaciteta i u socio-kulturnom području uslijed očekivanog pada kvalitete smještajne ponude i smanjenja prihoda stanovnika od turizma. Aktualna situacija s pandemijom korona virusa dovela je do kratkoročnog usporena rasta, što može poslužiti kao prilika za promišljanje o mogućim negativnim aspektima ovakvog scenarija.

- b) **Scenarij intenzivnog turističkog razvoja** prepostavlja velike građevinske zahvate u smjeru izgradnje novih osnovnih smještajnih kapaciteta u zonama predviđenim aktualnim planskim dokumentima. To se osobito odnosi na Grad Pulu, lokacije napuštenih vojnih i industrijskih sadržaja i na turistički slabije valorizirane dijelove obale Južne Istre na području naselja Ližnjani, Šišan, Peroj i Barbariga kao najzanimljivijih za veće investicije. Imajući u vidu aktualno stanje izgrađenosti i prostornih mogućnosti, to bi moglo dovesti do negativnih posljedica. Izgradnja novih hotelskih smještajnih sadržaja predstavljala bi dodatno opterećenje za prometnu i komunalnu infrastrukturu. Njihovoj eventualnoj realizaciji morali bi prethoditi krupni zahvati u izgradnju

potrebnih prometnica, u prvom redu velikog čvorišta na ulazu u Pulu na dvije razine i nove ceste uz obalni dio Općine Ližnjan. Takve investicije bi mogle prouzročiti još veće prekoračenje prihvatnog kapaciteta cestovnog prometa, elektroopskrbe i vodoopskrbe nego u slučaju scenarija nastavka postojećih trendova, imajući na umu rast smještajnih kapaciteta i u domaćinstvima. Imajući u vidu raniju nisku razinu investiranja u nove hotelske smještajne objekte u Hrvatskoj i aktualnu nepovoljnu gospodarsku situaciju vezano uz pandemiju korona virusa i rat u Ukrajini, te manjak sredstava za krupne zahvate u komunalnu i prometnu infrastrukturu, ovakav scenarij objektivno ima male mogućnosti za realizaciju.

- c) **Scenarij fokusiranja na zaštiti prirodne i kulturno-povijesne baštine** koji podrazumijeva ekološki pristup i uvođenje posebnih mjera ograničavanja razvoja turizma ima značajnu podršku u dijelu javnosti, posebice među nevladinim organizacijama odnosno ekološkim udrugama. Ovakav scenarij dugoročno znači smanjenje prihoda od turizma i realno je moguć samo pod preduvjetom uvođenja raznih oblika restrikcija. U prvom redu, to bi značilo zabranu gradnje turističkih sadržaja u bivšim zonama vojne i industrijske namjene na području Grada Pule i istočnoj obali Južne Istre. Implementacija ovakvog scenarija mogla bi dovesti do nezadovoljstva turista, ali i velikog broja stanovnika Južne Istre radi nedostatka radnih mesta i smanjenja prihoda potrebnih za unapređenje prometne i komunalne infrastrukture.

Imajući na umu činjenicu da turizam čini osnovnu polugu razvoja Južne Istre, sa čime se slaže većina dionika, usprkos značajnom broju pobornika, bit će teško realizirati ovaj scenarij. U slučaju njegovog prihvaćanja očekuje se pad fizičkog i finansijskog prometa u turizmu, a time povezano i smanjenje prihoda u proračune jedinica lokalne samouprave. Budući da su ograničene mogućnosti zapošljavanja u drugim komercijalnim djelatnostima u Južnoj Istri, što potvrđuje visok udio zaposlenih u neproizvodnim djelatnostima, postavlja se pitanje na čemu će ovo područje temeljiti budući gospodarski razvoj. Prepostavljeno smanjenje prihoda od turizma značilo bi smanjene mogućnosti rješavanja gorućih problema komunalne i prometne infrastrukture.

Budući da većina stanovnika Južne Istre i pogotovo njezini posjetitelji turizam ne vide kao djelatnost koja negativno utječe na tradicionalni način života, nije očekivano da bi ovaj scenarij mogao dobiti većinsku podršku. Uzme li se u obzir da većina stanovnika Južne Istre i Grada Pule od turizma ima velike izravne koristi, može se procijeniti da ovaj scenarij neće biti realiziran unatoč njegovim određenim pozitivnim refleksijama na očuvanje okoliša.

- d) **Scenarij održivog razvoja turizma** trebao bi u sebe ugraditi osnovne pozitivne elemente triju prethodnih scenarija, a izbjegći negativne. To znači da se moraju osigurati uvjeti za određeni rast turizma koji proizlaze iz prva dva scenarija te primjerena zaštita baštine koju nudi 'ekološki' scenarij. Iako se turistički prihvatni kapacitet Južne Istre u nekim segmentima turističkog razvoja počeo ugrožavati, postoji veliki prostor za rast kroz bolju vremensku distribuciju posjetitelja te kroz preraspodjelu pritiska iz najopterećenijih prostora u općinama Medulin i Fažana u manje opterećene gradove Pulu i Vodnjan, a pogotovo općine Ližnjan i Marčana.

Sastavni dio ovog scenarija je promocija održivih praksi u upravljanju turističkim resursima, što se odnosi na javni prijevoz i upravljanje otpadom. Prihvaćanje ovog scenarija uključuje širenje pješačkih zona, kao i što hitniju pripremu i realizaciju prioritetnih investicija u komunalnu i prometnu infrastrukturu. Veliku ulogu u sprečavanju pritisaka na prihvatni kapacitet ima uređenje primjerenih parkirališnih površina, osim standardnih parkirališta smještenih blizu ključnih atrakcija, i uređenje velikih parkirališnih površina na rubovima Pule i nešto dalje od glavnih atrakcija i plaža, čije bi se korištenje moglo stimulirati nižom cijenom parkiranja ili besplatnim korištenjem. U slučaju Pule to podrazumijeva i osiguranje učinkovitog javnog prijevoza do središta grada (sustav 'park & ride') te jačanje javnog prijevoza i alternativnih oblika prijevoza poput biciklizma.

Scenarij održivog razvoja podrazumijeva pažljiv odabir prioriteta prilikom realizacije finansijski zahtjevnijih zahvata u komunalnu i prometnu infrastrukturu u skladu s mogućnostima, posebice s obzirom na smanjenje mogućnosti financiranja zbog krize kao posljedice pandemije korona virusa i rata u Ukrajini. Osim izravnih ulaganja jedinica lokalne samouprave i Istarske županije, postoje brojne mogućnosti korištenja sredstava iz fondova Europske unije, posebice kada je riječ o fortifikacijskim objektima Austrougarske baštine u Puli i okolici po uzoru na uspješne projekte uređenja tvrđave u Šibeniku. Smanjenju pritiska na najopterećenije dijelove obalne zone značajno bi pridonijelo uređenje i/ili izgradnja dodatnih atrakcija, poput sportskih i trgovačkih centara te noćnih klubova podalje od obale, kao što se planira na području Medulinu.

U važne mјere ublažavanja turističkog pritiska ubraja se i ograničavanje daljnog rasta smještajnih kapaciteta, posebice apartmana i u domaćinstvima, te diferencirana porezna politika koja bi destimulirala prekomjerno korištenje stanova za stalno stanovanje za iznajmljivanje turistima. Na taj način može se smanjiti pritisak na najugroženije zone i povećati turistička potrošnja, naročito u segmentima trgovine i zabave koji nisu dovoljno razvijeni u Južnoj istri, posebice izvan Pule. Ovako koncipiran scenarij održivog razvoja značio bi nešto sporiji rast broja posjetitelja, ali bi temeljem dodatnih sadržaja i više razine zadovoljstva turista i posljedično veće turističke potrošnje mogao imati veće finansijske i društvene koristi za lokalnu zajednicu i time biti najprihvatljiviji za domicilno stanovništvo Južne Istre.

### **5.3. Izračun prihvatnog kapaciteta na temelju scenarija održivog razvijanja turizma**

Imajući na umu nemogućnost točnog utvrđivanja broja turista s obzirom na način evidentiranja njihovih dolazaka, nepostojanje podataka o izletničkim kretanjima i broju osoba koje borave u kućama za odmor te drugim posebnim okolnostima, precizna kvantifikacija četiriju scenarija mogućeg turističkog razvoja Južne Istre kroz predviđeno povećanje (odnosno smanjenje) broja noćenja turista nije moguća. Precizno utvrđivanje broja turista otežava i postojanje velikog broja kuća za odmor koje koriste samo vlasnici, članovi obitelji i prijatelji, kao i veliki broj izletnika koji posjećuju glavne atrakcije. Južnu Istru posjećuje mnogo dnevnih izletnika iz susjednih područja koji žele vidjeti pulski Amfiteatar, Brijune i Kamenjak, a s druge strane gosti Južne Istre odlaze na izlete do Rovinja, Poreča, Venecije i drugih atraktivnih lokacija u užem i širem okruženju. Ako bi se unaprijedio sustav evidencije turista i

dnevnih posjetitelja, izvršila skupa i duboka istraživanja i druge vrste analiza, mogao bi se tek grubo procijeniti maksimalan broj turista koji borave u Južnoj Istri.

Načelno, može se pretpostaviti da bi u slučaju scenarija nastavka postojećih trendova moglo doći do zaustavljanja rasta, smanjenja prihoda od turizma, a s vremenom i do pada turističkog prometa zbog negativnih učinaka turističke saturacije. Scenarij intenzivnog turističkog razvoja mogao bi dovesti do određenog rasta potražnje i potrošnje, ali uz cijenu pogoršanja kvalitete života dijela lokalnog stanovništva. Uslijed stvaranja još većih gužvi dugoročno bi doveo do smanjenja prometa i prihoda od turizma, posebice ukoliko krupni zahvati u komunalnu i prometnu infrastrukturu ne bi bili realizirani. Scenarij fokusiranja na zaštitu baštine najvjerojatnije nudi lagani pad turističkog prometa i nešto niže osobne prihode većine stanovništva, ali s okolišnog aspekta bez pogoršanja kvalitete života.

Scenarij održivog razvoja kao opcije koja uključuje pozitivne, a minimizira negativne aspekte ostalih scenarija trebao bi nuditi sporiji rast fizičke potražnje i nešto brži rast potrošnje turista. To je moguće samo uz snažni angažman lokalne zajednice kroz institucionalnu i finansijsku podršku razvojnim poduhvatima u suglasju sa scenarijem održivog razvoja. Procjena održivog prihvatnog kapaciteta zasnovana na scenariju održivog razvoja temeljena je na podacima iz analize stanja sadržanim u prethodnim dijelovima ove Studije, na analizi stavova trideset anketiranih ključnih dionika te na analizi stavova turista temeljenog na istraživanju TOMAS 2019 za Istarsku županiju. Korištena su i iskustva autora u izradi studija prihvatnog kapaciteta za Splitsko-dalmatinsku i Šibensko-kninsku županiju te Grad Dubrovnik koja su uključila i detaljnija ispitivanja stavova lokalnog stanovništva o pragovima prihvatnog kapaciteta.

U skladu s prethodno elaboriranim nalazima, osnovni zaključak relevantan za prihvatni kapacitet je da se u Južnoj Istri broj turista u srpnju i kolovozu ne bi trebao povećavati za više od 25% ukoliko se žele izbjegići incidentna stanja kao posljedica prevelikog pritiska na prostor u priobalnoj zoni, kao i na komunalnu i prometnu infrastrukturu. Ovakva procjena posljedica je znatno većeg turističkog prometa tijekom srpnja i kolovoza, visokog stupnja izgrađenosti obalne zone te pritiska na plažne prostore u ljetnom periodu. Sa takvim pristupom slaže se i većina ključnih dionika, koje primarno smeta velika koncentracija turizma u vršnoj sezoni, ali ne i izvan sezone u ostatku turističke godine.

Analizirajući veliku razliku u turističkom prometu vršne sezone u odnosu na predsezonom i posezonu, prostor za rast broja turista u lipnju i rujnu te u ostalim mjesecima u godini razmjerno je velik. Proizlazi da bi ukupan rast mogao biti viši od 40%, a u slučaju još uspješnijeg produljenja sezone i do 50%. Maksimalni broj ukupnih noćenja iskazan u Tablici 22. temeljen je na procjeni da se tijekom mjeseca srpnja i kolovoza ukupan broj noćenja u Južnoj Istri ne bi smio povećati za više od 25%, u odnosu na rekordnu 2019. godinu, dok bi se tijekom lipnja i rujna mogao povećati do 60%, a u ostalim mjesecima više od 100%.

Iako u mjesecima lipnju i rujnu ima prostora i za značajnije povećanje, s obzirom na još uvijek dominantnu ulogu kupališnog turizma nije realno da bi se u tim mjesecima moglo ostvariti više od 60 % noćenja srpnja i kolovoza. Čak i najuspješnije destinacije na Jadranu orientirane pretežito na

kupališni turizam ostvaruju manje od 60% noćenja u lipnju i rujnu u odnosu na srpanj i kolovoz. Veliko povećanje bilo bi dostizanje udjela od 50%.

Tablica 22. PROCJENA PRIHVATNOG KAPACITETA JUŽNE ISTRE

Broj ukupnih noćenja 2019. godine na mjesечноj razini za mjesecce srpanj i kolovoz	4.142.341
Broj ukupnih noćenja 2019. godine na mjesечноj razini za mjesecce lipanj i rujan	1.708.795
Broj ukupnih noćenja 2019. godine na mjesечноj razini za period od listopada do svibnja	699.160
Aktualan broj ukupnih noćenja na godišnjoj razini	6.550.296
Maksimalan broj ukupnih noćenja na mjesечноj razini za mjesecce srpanj i kolovoz	5.180.000
Maksimalan broj ukupnih noćenja na mjesечноj razini za mjesecce lipanj i rujan	2.730.000
Maksimalan broj ukupnih noćenja na mjesечноj razini za period od listopada do svibnja	1.400.000
Maksimalan broj ukupnih noćenja na godišnjoj razini	9.310.000
Ukupan rast	42 %

Izvori: eVisitor i procjena instituta za turizam

Znatno veće povećanje u ostalim mjesecima realnije je očekivati zbog rasta uloge Pule kao destinacije kulturnog i gradskog turizma nakon izgradnje većeg broja kvalitetnih smještajnih sadržaja i diversifikacije turističke ponude, uz razmjerno povoljne vremenske uvjete izvan ljetne sezone radi globalnog zagrijavanja.

Pod pretpostavkom maksimalnog 25-postotnog rasta u vršnoj sezoni proizlazi da bi na godišnjoj razini broj noćenja u cijeloj Južnoj Istri bez ozbiljnijeg ugrožavanja prihvatnog kapaciteta mogao narasti sa sadašnjih 6.550.296 na 9.310.000 noćenja, odnosno za oko 42 %. Do te se kalkulacije došlo pod pretpostavkom rasta broja noćenja za 60% u lipnju i rujnu, te 100-postotnog rasta u odnosu na ostvarene rezultate u 2019. godini u periodu od početka listopada do kraja svibnja. Ukupni rast bi mogao biti veći temeljeno na izvansezonskom razdoblju, ali to nije izgledno u aktualnim okolnostima.

Iako Južna Istra čini kompaktnu cjelinu s obzirom na svoju veličinu i dobre unutarnje veze, rast ne može biti isti za sve gradove i općine radi razlika u njihovoj turističkoj razvijenosti i osjetljivosti okoliša. Najmanje prostora za daljnji rast ima na području općina Medulin i Fažana, gdje je prihvativi kapacitet gotovo premašen, a nešto više na području Grada Vodnjan koji uključuje i trenutno razmjerno neiskorišten prostor u unutrašnjosti. Još veći rast mogla bi imati Pula, ali s naglaskom razvoj gradskog i kulturnog turizma kao osnova za produljenje sezone. Najviše prostora za rast ima u općinama Ližnjan i Marčana koje su turistički daleko najslabije razvijene i raspolažu s najviše neizgrađenog obalnog

prostora. Budući da konfiguracija obale u ovim općinama podrazumijeva značajna ulaganja u uređenje pristupa moru koja bi mogla narušiti prirodni okoliš, a eventualni veći rast mogao bi preopteretiti prometnu i komunalnu infrastrukturu Južne Istre kao cjeline, razvoj bi trebao biti kontroliran.

Vrijednosti prihvatnog kapaciteta istaknute u Tablici 22. polaze od prepostavke da će Južna Istra pratiti rast turizma adekvatnim ulaganjima u prometnu i komunalnu infrastrukturu, zadržati kontrolu broja posjetitelja na Kamenjaku, Brijunima i u pulskom Amfiteatru te obuzdati neprimjerenu izgradnju apartmana i kuća za odmor. Broj noćenja u vršnoj sezoni, a pogotovo cjelogodišnji promet mogli bi se povećati i iznad istaknutih maksimalnih vrijednosti, oko 5.180.000 noćenja za mjesec srpanj i kolovoz i 9.310.000 noćenja za cijelu godinu, pod pretpostavkom radikalnih promjena u strukturi turističke ponude. Promjene uključuju bitno smanjenje udjela kupališnog turizma, snažan rast kulturnog i gradskog turizma u Puli, vjerskog i kulturnog turizma u Vodnjanu te ruralnog, gastronomskog i drugih posebnih oblika turizma u dijelovima Južne Istre dalje od mora. Takve kalkulacije nisu uzete u obzir budući da to nije realno u sadašnjim okolnostima.

Osnovni cilj ovog projekta nije zaustavljanje turističkog razvoja Južne Istre, već ukazivanje na ograničenja koja bi, ako se ne riješe u doglednom razdoblju, mogla rezultirati neželjenim posljedicama na kvalitetu turističkog proizvoda, buduće dolaske turista i na prihode od turizma. Naime, sve jedinice lokalne samouprave u Južnoj Istri turizam vide kao jednu od svojih osnovnih gospodarskih aktivnosti i motor sveukupnog razvoja. Odgađanje rješavanja izazova i problema detektiranih u ovoj Studiji moglo bi negativno utjecati na ostvarivanje prihoda od turizma, a time i na zadovoljstvo građana.

## 6. AKCIJSKI PLAN

### 6.1. Preporuke za implementaciju scenarija održivog razvoja

Scenarij održivog razvoja turizma temeljen na detektiranju 'uskih grla' u Južnoj Istri pokazao je da se glavna ograničenja odnose na preizgrađenost obalnog prostora, dodatno potenciranu neprimjerenum arhitektonskim rješenjima, te na nedostatke prometne i komunalne infrastrukture. Postoje i neki drugi problemi poput pretrpanosti plaža i intenzivnog nautičkog prometa, no oni za sada ne ograničavaju rast, a raspoložive su i mogućnosti njihovog ublažavanja mjerama koje ne bi trebale iziskivati značajnije investicije. Kritične točke vezane uz zaštićena područja poput prevelikog pritiska posjetitelja na Kamenjak, Brijune i povjesnu jezgru Pule s Amfiteatrom, također, ne bi trebale činiti 'usko grlo'. Organizacija posjeta ovim lokacijama u ingerenciji je ustanova koje skrbe o zaštiti prirodne i kulturne baštine pa se preveliki pritisak može ograničiti restriktivnim mjerama poput ograničavanja broja dnevnih posjeta, njihove ravnomjernije vremenske distribucije ili preusmjeravanja turista na druge manje opterećene lokacije.

U skladu s opće poznatom činjenicom da se skoro sva opterećenja vezana uz prihvatni kapacitet odnose na srpanj i kolovoz, postoje značajne rezerve za rast u drugim dijelovima godine. Komunalna infrastruktura bi pod preduvjetom bržeg rasta dolazaka i noćenja s vremenom mogla postati ograničavajući faktor razvoja. Potrebe za električnom energijom i vodom sve su veće iz godine u godinu, a nedostatak investicija u sustave odvodnje i upravljanja otpadom može prouzročiti probleme po okoliš i bez jačeg rasta turizma. Isto se odnosi i na problematiku radne snage. Unatoč trenutno zadovoljavajućoj situaciji, u budućnosti bi moglo biti problema zbog nedostatka stambenog prostora za boravak radnika iz drugih dijelova Hrvatske i inozemstva te visokih troškova života koji otežavaju privlačenje radne snage u neturistička zanimanja.

Imajući u vidu raznolikost problema vezanih uz prihvatni kapacitet, kao jedan od ključnih oblika njihovog učinkovitog rješavanja ističe se integralno upravljanje. Takav pristup je važan radi stvaranja bolje percepcije cijelog prostora Južne Istre od turista jer njihovo zadovoljstvo ne proizlazi samo iz turističke ponude 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 boravka u turističkoj destinaciji temelj je udovoljavanju suvremenim turističkim potrebama, osiguranju ravnoteže i održivosti turističkog razvoja destinacije te osiguranju dugoročne konkurentnosti destinacije na turističkom tržištu.

U skladu s ovakvim gledanjima implementacija scenarija održivog razvoja, osim konkretnih akcija i projekata koji se predlažu, podrazumijeva i prihvatanje određenih oblika ponašanja i posebnih pristupa rješavanju problema. Oni se u primarno odnose na sljedeće:

#### 1. EKOLOŠKI ODGOVORNO PONAŠANJE U PODRUČJU KOMUNALNE INFRASTRUKTURE

Prilikom poduzimanja određenih akcija i realizacije projekata usmjerenih na unapređenje stanja u komunalnoj infrastrukturi potrebno je što prije sanirati sve moguće oblike onečišćenja i spriječiti neprihvatljivo ponašanje za okoliš te uvoditi ekološke oblike upravljanja infrastrukturnim sustavima. Sanacija se u prvom redu odnosi na zamjenu dotrajalih vodovodnih i kanalizacijskih

cijevi novim cijevima izgrađenima od ekološki prihvatljivih materijala, širenje kanalizacijskih sustava umjesto korištenja sepičkih jama, te uklanjanje divljih odlagališta otpada. Ekološki pristup razvoju infrastrukture podrazumijeva korištenje obnovljivih izvora energije u opskrbi električnom energijom i zagrijavanju stambenih i poslovnih prostora, višu razinu pročišćavanja otpadnih voda te kvalitetno upravljanje otpadom temeljeno na odvajanju i recikliranju što veće količine otpada. Uz to, valja koristiti poticajne mjere za sve moguće oblike ekološkog ponašanja, oštре represivne mjere za subjekte odgovorne za onečišćenja te provoditi edukativno-informativne akcije usmjerene na podizanje svijesti lokalnog stanovništva i turista o važnosti čuvanja okoliša.

## 2. ODRŽIVI PRISTUP RJEŠAVANJU PROMETNE PROBLEMATIKE

Cjelokupni pristup rješavanju problematike prometa treba se zasnivati na ekološkim rješenjima i korištenju suvremenih tehnologija primjerenih Južnoj Istri kao prostoru s iznimno vrijednom i očuvanom prirodnom i kulturnom baštinom. Ekološki pristup prometnim problemima uključuje širenje pješačkih zona, davanje prednosti javnom u odnosu na prijevoz osobnim motornim vozilima, ograničenje kretanja osobnih vozila u središnjim zonama glavnih turističkih destinacija te stimuliranje korištenja vozila koja ne utječu štetno na okoliš, osobito vozila na električni pogon. Tehnološko-inovativni pristup podrazumijeva primjenu modernih tehnologija za upravljanje prometom poput Inteligentnih transportnih sustava (ITS) i pametnih rješenja u upravljanju tijekovima posjećivanja, što uključuje široko korištenje video nadzora, prometnih senzora, GPS tehnologija u kontroli kretanja vozila te aplikacija za mobilne telefone u informirajući o situaciji u prometu, voznim redovima, naplati voznih karata itd. To se osobito odnosi na grad Pulu, ali i na ostala važnija turistička mjesta. U ove mjere ubraja se i veće korištenje bicikala, električnih romobila i sličnih vozila, primarno na najopterećenijem dijelu obalnog pojasa od Fažane preko Pule do Medulina.

## 3. ODMICANJE NEPOTREBNIH SADRŽAJA IZ UŽE OBALNE ZONE

U cilju smanjenja pritiska na najopterećenije prostore u užoj obalnoj zoni trebalo bi ukloniti sve sadržaje koji nisu nužni te ih ponuditi u prometno bolje smještenim područjima podalje od mora, čime bi se nova područja bolje iskoristila i turistički. To se odnosi na trgovačke i zabavne sadržaje, ali i na servisne i sportsko-rekreacijske sadržaje poput golf terena, zabavnih centara, prostora za održavanje glazbenih i drugih manifestacija i sl. U mjere vezane za preusmjeravanje posjetitelja iz zona najvećeg opterećenja u druga područja ubraja se i stvaranje novih atrakcija poput planiranog velikog sportsko-zabavnog centra u Medulinu, središta vjerskog turizma u Vodnjanu, uređenja glavnih austrougarskih tvrđava i inventivnih muzeja poput Zero strasse i Kuće istarskog maslinovog ulja u Puli ili Kuće za brodice na Brijunima. U mjere ublažavanja pritiska na preopterećena područja ubraja se i široka ponuda izleta u okolicu te organizirano prevoženje turista brodovima na plaže do kojih nije moguć pristup s kopna. Pri lociranju takvih sadržaja nužan je oprez kako se ne bi ugrozio osjetljivi prirodni okoliš ili stvorile nove prometne gužve.

## 4. ODRŽIVI PRISTUP UPRAVLJANJA PLAŽAMA

Imajući u vidu važnost plažnog prostora za turizam Južne Istre i njegove opterećenosti, nužno je osigurati konstantno visoku razinu uređenosti i čistoće postojećih plaža, osobito po pitanju kakvoće mora, te da su zadovoljeni visoki standardi ponašanja koncesionara. Istodobno bi u cilju povećanja plažnog prostora na pojedinim ekološki manje osjetljivim lokacijama valjalo razmisliti o izdvajanju plaža na kojima bi se iznimno moglo dopustiti umjetno proširenje nasipavanjem, betoniranjem ili postavljanjem privremenih pontona. Vrijedne prirodne plaže trebale bi ostati u posve prirodnom stanju.

## 6.2. Specifični ciljevi i projekti

Studija održivosti razvoja turizma i prihvatnog kapaciteta Južne Istre predstavlja specifičan dokument usmjeren primarno na aktivnosti koje bi trebale doprinijeti otklanjanju negativnih posljedica prekomjernog turističkog razvoja, odnosno stvoriti prepostavke za održivi razvoj u budućnosti. Iako se ne radi o planskom dokumentu sa zakonskom snagom, nalazi Studije bi trebali poslužiti za planiranje budućeg razvoja, odnosno biti ugrađeni u druge planske dokumente poput prostornih i prometnih planova.

Posebnost ovog tipa studije je što su njeni ciljevi fokusirani na ostvarenje koncepta održivog razvoja turizma. To znači da ona u sebi sadrži i inpute koji bi se trebali iskoristiti prilikom izrade master planova turističkog razvoja, a u određenoj mjeri i marketinških planova i planova rada turističkih zajednica. Uz osnovnu nadležnost pojedinih gradova i općina Južne Istre, postoje i drugi subjekti koji bi djelomično ili potpuno trebali provoditi rješenja koja se predlažu u Studiji. U skladu s tim, projekti koji proizlaze iz osnovnog cilja Studije grupirani su u tri skupine:

- a) Prvu skupinu čine osnovne aktivnosti usmjerene na uklanjanje negativnih učinaka prekomjernog razvoja turizma koje ne iziskuju velika materijalna sredstva i dugo trajanje realizacije, ali bi mogle imati značajne učinke. Najvećim se dijelom odnose na unapređenje stanja u prometu koje ne uključuju veće intervencije, zbog čega bi trebale uglavnom biti u nadležnosti pojedinih javnih poduzeća te se realizirati u što kraćem razdoblju. U ovu skupinu pripadaju i akcije koje se već provode i koje treba unaprijediti prema potrebi, poput uvođenja sustava 'park & ride' u Puli ili sustava javnih bicikala.
- b) Drugu skupinu činili bi krupniji projekti za koje su nužni dugotrajnija priprema i znatnija sredstva, što se najvećim dijelom odnosi na izgradnju nove prometne infrastrukture te stvaranje novih atraktivnih sadržaja izvan uže obalne zone. Budući da odabir prioritetnih projekata i njihova vremenska dinamika zahtijevaju političke odluke koje tek treba donijeti, kao i nositelje koji nisu pod nadležnošću gradskih i općinskih vlasti te radi toga mogu imati drukčije prioritete, ovdje će se navesti samo okvirni prijedlog najprioritetnijih zahvata važnih za turizam, prema mišljenjima autora Studije. Iako je većina tih zahvata definirana postojećim planskim dokumentima, za njih nisu osigurana sredstva radi čega se ne mogu jasno definirati rokovi njihove realizacije.
- c) Treća skupina odnosi se na akcije vezane uz implementaciju i promociju održivih oblika ponašanja, te edukativne akcije usmjerene na ublažavanje učinaka prekomjernog razvoja turizma za domicilno stanovništvo i turiste, koje bi se većim dijelom provodile kontinuirano. Radi se uglavnom o

financijski manje zahtjevnim akcijama vezanim uz strateško upravljanje u nadležnosti gradskih i općinskih institucija te ustanova nadležnih za nacionalne parkove, parkove prirode i druga zaštićena područja. Uglavnom se odnose na poglavarstva i turističke zajednice gradova i općina u Južnoj Istri, Sveučilište u Puli i druge obrazovne institucije, ustanove zadužene za zaštitu prirodne i kulturno-povijesne baštine itd.

Imajući u vidu različite razine složenosti pojedinih aktivnosti, nepoznate financijske okvire, raznolike nositelje i niz drugih nepoznanica, vremenski okvir potreban za realizaciju pojedinih aktivnosti nije moguće precizno definirati. Stoga su naznačene tri osnovne vrste rokova za realizaciju: kratkoročni, srednjoročni i dugoročni. Pritom se kratkoročne aktivnosti odnose na 2022. i 2023. godinu, srednjoročne aktivnosti na razdoblje od 2023. do 2026. godine, a dugoročne na razdoblje nakon 2026. godine. U skladu s prethodnim napomenama, kratkoročne aktivnosti uglavnom se odnose na financijski manje zahtjevne i jednostavne akcije za koje su odgovorni pojedini gradovi i općine, Turistička zajednica Južne Istre i turističke zajednice gradova i općina u njenom sastavu. Srednjoročne aktivnosti se odnose na zahtjevnije i važne aktivnosti koje mogu uključiti i druge nositelje, a dugoročne aktivnosti na skupe i složene projekte, osobito one koji nisu u izravnoj ingerenciji pojedinih gradova i općina.

**a) Osnovne aktivnosti usmjerenе na uklanjanje negativnih učinaka prekomjernog razvoja turizma**

Projekt 01.

Poticanje korištenja javnog prijevoza

Područje	Unapređenje stanja u prometu
Cilj	<p>Podizanje kvalitete turističkog boravka</p> <p>Podizanje kvalitete života stanovnika Južne Istre</p> <p>Smanjenje prometnih gužvi</p>
Opis	<p>Veće korištenje javnog prometa ocijenjeno je kao jedno od mogućih sredstava za smanjenje prometnih gužvi, posebice stoga što postoji razmjerno veliki broj linija na glavnim pravcima zanimljivim za turiste. To se posebno odnosi na linije gradskog prometa u Puli i prigradske linije od Pula – Fažana – Barbariga, Pula – Banjole – Premantura i Pula – Medulin – Ližnjani. Uključuje i sufinanciranje njihovog prometovanja od Grada Pule i ostalih jedinica lokalne samouprave Južne Istre. Osim veće frekventnosti linija, podrazumijeva se i uređenje autobusnih postaja s nadstrešnicama i klupama tamo gdje ne postoje, jasnije isticanje voznih redova na autobusnim postajama i internetu te uvođenje jednostavnih sustava naplate prijevoza preko beskontaktnih kreditnih kartica i aplikacija za pametne telefone po uzoru na mnoge gradove u svijetu gdje je to uvedeno. U cilju stimulacije javnog prijevoza bitno je osigurati maksimalnu kvalitetu i udobnost autobusa te dovoljno frekventne veze, uključivo i u kasnijim noćnim satima. U cilju stimuliranja korištenja javnog prometa na prometnicama gdje za to postoje uvjeti treba uvesti dodatne 'žute' trake namijenjene kretanju samo vozilima javnog gradskog prometa, primarno u Puli. To podrazumijeva uklanjanje mogućnosti parkiranja uz kolnik na pojedinim ulicama, kao i širenje mreže ulica po kojima bi bilo dopušteno kretanje samo domicilnim stanovnicima i vozilima s posebnim dozvolama.</p>
Nositelji	Grad Pula i pojedini gradovi i općine u dogовору s koncesionarima javnog autobusnog prijevoza
Rok	Kratkoročni

## Projekt 02.

Širenje pješačkih zona i zona ograničenog prometa osobnih vozila u glavnim naseljima Južne Istre, osobito u Puli

Područje	Unapređenje stanja u prometu
Cilj	Smanjenje prometnih gužvi Podizanje kvalitete zraka Podizanje kvalitete turističkog boravka
Opis	U kontaktnim područjima povjesne jezgre Pule treba s vremenom proširiti pješačke zone, odnosno dopustiti ulazak motornih vozila samo stanarima i drugim korisnicima prostora s posebnim dozvolama. Uvođenju tih mjera treba prethoditi osiguranje dovoljnog broja parkirališnih mesta odnosno garaža za potrebe stanara. Na sličan način treba proširivati pješačke zone i u ostalim važnijim turističkim destinacijama - u Medulinu, Premanturi i Fažani.
Nositelji	Grad Pula i drugi gradovi i općine Južne Istre
Rok	Kratkoročni za prvu fazu, a srednjoročni za drugu fazu

### Projekt 03.

Uređenje velikih parkirališta na rubovima Pule i drugih važnijih naselja za prihvat osobnih vozila, kampera i autobusa, kojima bi bio ograničen pristup središtema naselja

Područje	Izgradnja prometne infrastrukture
Cilj	Smanjenje prometnih gužvi Podizanje kvalitete turističkog boravka Podizanje kvalitete života stanovnika Južne Istre
Opis	Po uzoru na velika parkirališta na Mandraću u Puli te u Fažani i Medulinu, preporučuje se uređenje sličnih velikih parkirališta i na nekim drugim lokacijama na rubovima urbane jezgre Pule i drugih važnijih turističkih mjesta Južne Istre te u bližoj okolini najatraktivnijih plaža. Kako bi se turiste stimuliralo na njihovo korištenje, na tim bi parkiralištima parkiranje trebalo biti besplatno ili s minimalnom naknadom. U slučaju većih udaljenosti do središta naselja nužno je osigurati razmjerne frekventan i cjenovno stimulativan transport korisnika tih parkirališta sredstvima javnog prijevoza, što se u Puli već pokrenulo. Time bi se smanjio pritisak na prometno opterećenu povjesnu jezgru Pule i drugih važnijih naselja i povećala atraktivnost plaža, a tako i kvaliteta boravka turista i domicilnog stanovništva. S obzirom na velike prostorne mogućnosti na lokacijama napuštenih vojnih i industrijskih objekata treba razmotriti mogućnost prenamjene korištenja tih prostora za izgradnju parkirališta i/ili garaža.
Nositelji	Gradovi i općine Južne Istre
Rok	Kratkoročni

#### Projekt 04.

##### Uvođenje inteligentnih transportnih sustava u upravljanje prometom

Područje	Unapređenje stanja u prometu
Cilj	<p>Smanjenje prometnih gužvi u središnjem dijelu Pule i drugim važnijim naseljima</p> <p>Podizanje kvalitete turističkog boravka</p> <p>Podizanje kvalitete života stanovnika Južne Istre</p>
Opis	<p>Na urbanom području Pule, a u manjoj mjeri i drugih prometno opterećenijih dijelova Južne Istre poput općine Medulin, preporučuje se uvođenje tzv. inteligentnih transportnih sustava (ITS) u upravljanju prometom, koje potiče i Europska komisija. Odnose se na instalaciju uređaja za video nadzor, prometnih senzora, izmjenjivih prometnih oglasnih ploča, uređaja za kontrolu prometnih svjetala u stvarnom vremenu (tzv. 'pametnih semafora'), instalaciju multimedijskih informativnih ploča i sl.</p>
Nositelji	Grad Pula i općina Medulin
Rok	Kratkoročni

**b) Prijedlog prioritetnih krupnijih zahvata u području prometne infrastrukture i uređenje atrakcija**

Projekt 05.

Uređenje 'home porta' za kruzere u Puli

Područje	Unapređenje stanja u prometu
Cilj	Afirmacija Pule kao kruzing destinacije Povećanje broja turista u Južnoj Istri Podizanje kvalitete turističkog boravka Stvaranje novih radnih mjesta
Opis	Iako Luka Pula ima odlične uvjete i dovoljno prostora za prihvat i najvećih plovila, Grad Pula bilježi vrlo mali promet kruzera. Zbog blizine Venecije kao glavne kruzerske destinacije i pozicije na krajnjem jugu istarskog poluotoka Pula se javlja kao odlična lokacija za 'home port', a ideju podržava veliki broj njezinih stanovnika. Izgradnja 'home porta' za kruzere imala bi vrlo pozitivni utjecaj na dizanje atraktivnosti Pule kao grada, saniranje zapuštenih prostora i stvaranje novih radnih mjesta u uvjetima gašenja industrijskih djelatnosti, posebice Uljanika.
Nositelji	Istarska županija Lučka uprava Pula
Rok	Srednjoročni

## Projekt 06.

### Uređenje biciklističke rute na koridoru EuroVelo 8 'Mediteranska ruta' kroz Južnu Istru

Područje	Unapređenje stanja u prometu
Cilj	<p>Stvaranje <b>uvjeta za osnovnu biciklističku komunikaciju po Južnoj Istri</b></p> <p>Podizanje kvalitete turističkog boravka</p> <p>Podizanje kvalitete života stanovnika Južne Istre</p>
Opis	<p>Kroz sve jedinice lokalne samouprave u Južnoj Istri prolazi jedna od najvažnijih i najatraktivnijih europskih međunarodnih biciklističkih ruta EuroVelo 8 'Mediteranska ruta', ali nije uređena niti označena međunarodnom biciklističkom signalizacijom. Povjesna jezgra Pule i Amfiteatar čine glavnu atraktivnu točku na ruti, a ona prolazi i kroz općinska sjedišta Fažanu, Medulin i Ližnjani. Budući da dio rute prolazi prometnicama koje nemaju širinu i prostorne mogućnosti <b>za stvaranje odvojenih biciklističkih staza, treba omogućiti barem razmjerno siguran prolazak biciklista kroz kritična područja te sigurnu komunikaciju s okolnim atraktivnim područjima</b>, posebno sa Vodnjanom i Značajnim krajobrazom Kamenjak. Kao kritične točke izdvajaju se dionica Fažana – Valbandon i prolaz kroz Pulu Tršćanskom, Ulicom Riva i Arsenalskom ulicom ukupne duljine osam kilometara. Na tim bi dionicama u skladu s mogućnostima trebalo <b>izgraditi posebne biciklističke staze ili trake</b> i obilježiti rutu biciklističkom signalizacijom za EuroVelo rute.</p>
Nositelji	<p>Hrvatske ceste – tehnička ispostava Pula</p> <p>Županijska uprava za ceste Istarske županije</p> <p>Turistička zajednica Južne Istre i pojedinačnih gradova i općina</p>
Rok	Za obilježavanje rute kratkoročni, a za uređenje srednjoročni

### Projekt 07.

#### Uređenje fortifikacijskih objekata austrougarske baštine

Područje	Uređenje atrakcija
Cilj	Podizanje kvalitete turističkog boravka Podizanje kvalitete života stanovnika Južne Istre Stvaranje nove atrakcije koja bi utjecala na povećanje broja turista u Južnoj Istri
Opis	Po uzoru na uspješan projekt Zerostrasse, ali i valorizaciju starih tvrđava u Šibeniku preporuča se sustavno uređenje bogate fortifikacijske baštine Pule i Južne Istre, pri čemu bi prioritet trebale imati tvrđave koje imaju najbolje mogućnosti turističke valorizacije kao atraktivni vidikovci i mjesta za održavanje glazbeno-zabavnih manifestacija. Kao potencijalno najatraktivnije ističu se utvrde Monvidal na istočnom obodu središnjeg dijela grada te Monte Grosso i Punta Christo na Štinjanu, a u slučaju prenamjene bile bi vrlo zanimljive i zbog vojne uporabe trenutno nedostupne utvrde Fort Musil i Marie Luise na poluotoku Muzil, uključujući i atraktivni 1.200 metara dugi lukobran. Ovaj bi projekt imao iznimian značaj za dizanje kvalitete života stanovnika Pule i Južne Istre jer bi mogao poslužiti kao atraktivno mjesto boravka i rekreacije.
Nositelj	Grad Pula i Turistička zajednica Grada Pule
Rok	Srednjoročni

Projekt 08.  
Uređenje Rive u Puli

Područje	Uređenje atrakcija
Cilj	<p>Podizanje kvalitete turističkog boravka</p> <p>Podizanje kvalitete života stanovnika Pule i Južne Istre</p> <p>Stvaranje nove atrakcije koja bi utjecala na povećanje broja turista u Južnoj Istri</p>
Opis	<p>Jedna od glavnih zamjerki turista, ali i lokalnih stanovnika koja se odnosi na <b>zapuštenost i nedovoljnu atraktivnost grada</b> odnosi se na stanje <b>Rive u Puli</b>. Stoga se preporuča njeno uređenje kroz otvaranje prema moru, stvaranje vizualno privlačne podloge i atraktivne prateće opreme s klupama, drvoredom i informacijsko-interpretacijskim sadržajima. Ovaj bi projekt imao iznimjan značaj za dizanje kvalitete života stanovnika Pule jer bi stvorio novu rekreacijsku zonu i smanjio pritisak na povijesnu jezgru.</p>
Nositelj	Grad Pula i Turistička zajednica Grada Pule
Rok	Srednjoročni

## Projekt 09.

### Uređenje trgovačko-zabavnih središta izvan uže obalne zone

Područje	Stvaranje novih atraktivnih sadržaja izvan preopterećenih obalnih zona
Cilj	Podizanje kvalitete turističkog boravka Podizanje kvalitete života stanovnika Južne Istre
Opis	Imajući u vidu snažnu orientaciju na sportski turizam i nedostatak trgovačke i zabavne ponude, posebice izvan Pule, preporučuje se izgradnja barem jednog vizualno atraktivnog trgovačko-rekreacijskog centra koji bi nudio i raznolike zabavne sadržaje, uključujući noćni život. Kao najbolja lokacija javlja se Medulin u kojem je u tijeku proces stvaranja jednog takvog središta, a bilo bi uputno manji centar sličnih značajki s obzirom na potencijalnu potražnju, prometnu povezanost, prostorne mogućnosti izgraditi i na nekoj pogodnoj lokaciji između Fažane i Vodnjana.
Nositelji	Općine Medulin i Fažana i Grad Vodnjan Privatni investitori
Rok	Srednjoročni ili dugoročni

### c) Implementacija održivih praksi i promotivno-edukativne aktivnosti

#### Projekt 10.

Istraživanja o učincima turizma na gospodarstvo i lokalno stanovništvo

Područje	Strateško upravljanje destinacijom
Cilj	Osiguranje kvalitetnih stručnih podloga za strateško upravljanje turizmom u Južnoj Istri Uključivanje građana Južne Istre u donošenje odluka važnih za pojedine gradove i općine
Opis	Imajući u vidu različite učinke pojedinih vrsta turističkih aktivnosti na Južnu Istru u cjelini i pojedine gradove i općine njene glavne turističke destinacije (stacionarni turisti, korisnici kuća za odmor, izletnici, posjetitelji zaštićenih prirodnih područja, osobe orientirane na kulturni turizam, nautičari) preporučuje se poduzeti dublja istraživanja koja bi uključila sveobuhvatnu analizu koristi i troškova pojedinih vrsta turizma. Takva istraživanja trebaju uključiti ispitivanja mišljenja lokalnog stanovništva radi stvaranja kvalitetnih podloga za buduće djelovanje.
Nositelj	Turistička zajednica Južne Istre i pojedinačnih gradova i općina
Rok	Kontinuirano

### Projekt 11.

Istraživanja kretanja posjetitelja u posebno osjetljivim prostorima (nacionalni parkovi, povjesna jezgra Pule i sl.)

Područje	Strateško upravljanje destinacijom
Cilj	Osiguranje kvalitetnih stručnih podloga za strateško upravljanje na području Južne Istre, njenim zaštićenim područjima i pojedinim gradovima i općinama Uključivanje građana Južne Istre u donošenje odluka važnih za pojedine gradove i općine
Opis	S obzirom na postojanje nekih posebnih oblika pritisaka na tzv. 'uska grla' prihvatnog kapaciteta, preporučuje se provođenje kontinuiranih istraživanja kretanja posjetitelja i ugroza na takvim lokacijama. Misli se prvenstveno na Nacionalni park Brijuni, Zaštićeni krajobraz Kamenjak i kretanje pješaka u povjesnoj jezgri Pule, ali i na istraživanja vezana uz problematiku izgradnje s motrišta planiranja i arhitektonskih rješenja. Takva bi istraživanja trebala uključiti mjerjenja broja posjetitelja po vremenskim razdobljima na najopterećenijim lokacijama u korelaciji s prometom izletničkih autobusa i brodova, vremenskim uvjetima itd. U istraživanjima treba koristiti sva raspoloživa suvremena tehnička rješenja (automatski brojači, podaci telekom kompanija, video nadzor, snimanje dronovima i sl.). Dobiveni podaci, odnosno rezultati istraživanja, trebali bi poslužiti za formuliranje regulatornih mjera vezano uz redistribuciju posjetitelja na način da su oni što ravnomjernije vremenski raspoređeni kako bi se izbjegle nepotrebne gužve u određenim razdobljima i na konkretnim najosjetljivijim lokacijama.
Nositelji	Gradovi i općine Južne Istre Nacionalni park Brijuni Značajni krajobraz Kamenjak Natura Histica
Rok	Kontinuirano

## Projekt 12.

### Intenziviranje razvoja i promocije turističkih proizvoda za širenje turističke sezone

Područje	Strateško upravljanje destinacijom
Cilj	Poticanje potražnje tržišta posebnih interesa Poticanje turističkih aktivnosti u zaleđu Podizanje kvalitete života stanovništva Južne Istre
Opis	Sustav turističkih zajednica radi na razvoju i <b>promociji turističkih proizvoda</b> koji mogu privlačiti goste izvan ljetne sezone. Ponajviše se radi o kulturnom turizmu, vjerskom turizmu, gastronomiji i vinskom turizmu te različitim oblicima aktivnog odmora koji je posebno zanimljiv tijekom proljetnih i jesenskih mjeseci. Istraživanja pokazuju da u tim mjesecima dolaze nešto stariji gosti i gosti više platežne moći koji su ujedno zahtjevniji i traže dodatne sadržaje. Realizacijom brojnih projekata u Južnoj Istri kojima se podiže razina ponude kulturnog turizma (obnova austrougarskih tvrđava, centri za interpretaciju baštine, projekt očuvanja i prezentacije kažuna i tradicije maslinarstva i dr.) kao i aktivnog odmora (biciklističke rute, pješački putovi) potrebno je dodatno intenzivirati promociju tih proizvoda kroz sve kanale i alate promocije usmjereni prema krajnjim gostima, ali i prema posrednicima (odnosi s javnošću, oglašavanje, društveni mediji, unapređenje prodaje, B2B aktivnosti).
Nositelj	Turistička zajednica Južne Istre i pojedinačnih gradova i općina
Rok	Kontinuirano

### Projekt 13.

Edukativne akcije usmjerene na podizanje svijesti o važnosti turizma i okolišnim resursima

Područje	Strateško upravljanje destinacijom
Cilj	<p>Edukacija građana Južne Istre o važnosti održivog razvoja turizma</p> <p>Uključivanje građana Južne Istre u donošenje odluka važnih za pojedine gradove i općine</p> <p>Podizanje kvalitete života stanovnika Južne Istre</p>
Opis	<p>Kroz izradu i publiciranje brošura i drugih komunikacijskih materijala treba raditi na edukaciji <b>turističkih djelatnika i stanovnika Južne Istre o važnosti implementacije koncepta održivog turizma</b> za uspješno pozicioniranje cijelog prostora Južne Istre kao iznimno vrijednog s obzirom na prirodnu i kulturnu baštinu. Istodobno, kroz organizaciju skupova i javnih tribina, treba poticati izravno sudjelovanje stanovnika Južne Istre u donošenju ključnih odluka vezanih uz upravljanje turizmom, zaštitu okoliša, upravljanje hitnim situacijama i dr. To uključuje i edukacijske radionice za participativne upravljačke procese kao prepostavke za učinkovito uključivanje građana u donošenje odluka i provođenje akcija.</p>
Nositelj	<p>Gradovi i općine Južne Istre</p> <p>Sveučilište u Puli</p> <p>Turistička zajednica Južne Istre i pojedinačnih gradova i općina</p>
Rok	Kontinuirano

#### Projekt 14.

Destimulacija daljnje izgradnje kuća za odmor i apartmana te prevelikog korištenja stambenih objekata namijenjenim stalnom stanovanju za iznajmljivanje turistima

Područje	Strateško upravljanje destinacijom
Cilj	<p>Obuzdavanje tzv. 'apartmanizacije' u Južnoj Istri</p> <p>Smanjenje prekomjernog širenja smještajnih kapaciteta</p> <p>Podizanje kvalitete turističkog boravka</p> <p>Podizanje kvalitete života stanovnika Južne Istre</p>
Opis	Iako su izgradnja vikendica i apartmana namijenjenih turističkom tržištu te korištenje stambenih objekata za iznajmljivanje turistima financijski lukrativne prakse koje je teško zaustaviti zbog zadiranja u pravo na poduzetništvo i raspolaganje privatnim vlasništvom, različitim bi mjerama trebalo destimulirati njihovo ekscesno širenje, posebice na najkritičnijim lokacijama kao što su Medulin, Peroj, Barbariga, Peruški ili Kavran. To uključuje strogo poštivanje planskih dokumenata po pitanju uređenja građevinskih zona i arhitektonskog izgleda novih objekata, kontrolu kvalitete i zakonitosti u obavljanju djelatnosti iznajmljivanja kod objekata za stalno stanovanje, fiskalne mjere te poticaje za subjekte koji se ne bave iznajmljivanjem, osobito u Puli.
Nositelj	Gradovi i općine Južne Istre
Rok	Kontinuirano

### 6.3. Plan provedbe i nadzor

Nedovoljna učinkovitost u provođenju prethodno definiranih mjer je glavni izazov u realizaciji koncepta održivog razvoja kao preduvjeta rješavanja problema prihvatnog kapaciteta. Drugim riječima, bez sustavnih mjerena i konstantnih nadzora kao osnovnih poluga djelovanja te se mјere teško mogu ostvariti.<sup>32</sup> Tako mjerjenje i praćenje stanja u prometu podrazumijeva brojanje vozila po vrstama, podrijetlu i brzini kretanja, a mjerjenje i praćenje stanja u komunalnoj infrastrukturi kontrolu potrošnje vode i struje te monitoring zagađenosti na ključnim lokacijama. Mjerjenje i praćenje stanja na plažama podrazumijeva kontrolu broja korisnika i načina korištenja koncesija, ali i ispitivanje zadovoljstva korisnika pruženim uslugama. Kontrola je nužna i kad je riječ o izgradnji na obalnom području te osobito u Nacionalnom parku Brijuni, Značajnom krajobrazu Kamenjak i pulskoj povijesnoj jezgri i Amfiteatru kao glavnim atrakcijama Južne Istre.

S obzirom na velik rast turističkog smještaja u domaćinstvima i stanovima koji se koriste za stalno stanovanje osobito je važno voditi računa o usklađenosti dokumenata građenja s prostorno-planskom dokumentacijom u pogledu veličine i vanjskog izgleda objekata te imati ustrojenu učinkovitu nadzornu službu. U praćenje održivog razvoja treba uvrstiti i ispitivanja javnog mnjenja u cilju utvrđivanja utjecaja provođenja pojedinih mjer na zadovoljstvo domicilnog stanovništva i posjetitelja Južne Istre.

Mjerjenje i praćenje održivosti turizma pruža turističkoj politici, na svim razinama upravljanja, informacije i alate neophodne za donošenje odluka, strateško planiranje i upravljanje turističkim razvojem, te za upravljanje rizicima i određivanje prioritetnih aktivnosti. Sustavno mjerjenje i praćenje svih dimenzija održivosti turizma omogućava veće sudjelovanje svih dionika i cijele društvene zajednice u razvoju turizma čime osigurava veću podršku odabranom smjeru razvoja. Istodobno, unapređuje se kvaliteta života lokalnog stanovništva i brine o zadovoljstvu posjetitelja. Praćenje održivosti turizma Južne Istre i pojedinih gradova i općina u njoj, omogućava kontrolu nad učincima razvoja turizma čime olakšava definiranje smjernica za destinacijski menadžment i održavanje konkurentske pozicije Južne Istre i njenih glavnih pojedinačnih destinacija na svjetskom turističkom tržištu.

Jedan od alata, razvijenih za praćenje održivosti turizma je upravljački i informacijski sustav ETIS (European Tourism Indicators System for Sustainable Destination Management),<sup>33</sup> koji je razvila Europska komisija. Sustav ETIS nudi 27 osnovnih i 40 izbornih pokazatelja za praćenje održivog rasta turizma. Postoji priručnik za njegovu implementaciju na razini destinacije. Hrvatski opservatorij održivog razvoja turizma CROSTO (CROatian Sustainable Tourism Observatory), koji je Institut za turizam osnovao u suradnji s Ministarstvom turizma i sporta velikim se dijelom temelji na sustavu ETIS pokazatelja. Ministarstvo turizma i sporta i Institut za turizam potiču jedinice lokalne samouprave i sustav turističkih zajednica na mjerjenje osnovnih pokazatelja, ali i na eventualno proširenje skupa

<sup>32</sup> Mjerjenje 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>33</sup> [http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators\\_en](http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators_en)

pokazatelja novim pokazateljima ovisno o vrsti turističkog proizvoda destinacije. Stoga se izrada ove studije i njena prezentacija širokom krugu sudionika može shvatiti kao jedan od 'alata' za ostvarenje održivog razvoja Južne Istre.

## LITERATURA I IZVORI

1. Ariza, E., Jiminez, J.A., i R., Sarda (2008.) A critical assessment of beach management on the Catalan coast. *Ocean and Shoreline Management*, 51, 141.-160.
- Baud Bovy, M. i Lawson, F. R. (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.
2. Brojenje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 2011., 2016. i 2019., Hrvatske ceste, Zagreb 2012., 2017. i 2020. godine
3. Carić, H., Čorak, S. i Klarić, Z. (2007.). Studija turističkog prihvatnog kapaciteta destinacije Crikvenice. Zagreb: Institut za turizam.
4. Dragičević, M., Klarić, Z. i Kušen, E. (1997.). Guidelines for carrying capacity assessment in Mediterranean coastal zones. Split.
5. Državni zavod za statistiku, [www.dzs.hr](http://www.dzs.hr).
6. 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.
7. European Commision (2000.), Defining, Measuring and Evaluating Carrying Capacity in Tourism Destinations, European Planning Labaratory.
8. Hrvatska turistička zajednica (2020.). eVisitor.
9. Kakvoća mora u Republici Hrvatskoj 2020, <http://baltazar.izor.hr/plazepub/kakvoca>.
10. Kaštijun d.o.o. za gospodarenje otpadom, Izvještaj o poslovanju za 2020. godinu.
11. Klarić Z. (2022.). *Cycling Infrastructure Database za biciklističke rute kroje prolaze kroz Hrvatsku*. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Zagreb.
12. Klarić, Z. i sur. (2020.). Studija održivosti razvoja turizma i prihvatnog kapaciteta s akcijskim planom na području Šibensko-kninske županije. Institut za turizam. Zagreb.
13. Klarić, Z. i sur. (2020.). Studija održivosti razvoja turizma i prihvatnog kapaciteta s akcijskim planom Grada Dubrovnika. Institut za turizam. Zagreb
14. Klarić, Z. i sur. (2020.). Studija prihvatnog kapaciteta turizma u Splitsko-dalmatinskoj županiji. Institut za turizam. Zagreb.
15. Klarić, Z., Mangion, M. L., Satta, A. i Travis, A.S. (2003.). *Guide to good practice in tourism carrying capacity assessment*. PAP-RAC. Split.
16. Klarić, Z. i Marković, M. (2013.). Turistički prihvatni kapacitet crnogorskog priobalnog područja. CAMP Crna Gora. Centar za regionalne aktivnosti programa prioritetnih akcija. Split.

17. Klarić, Z. (2007.). Carrying Capacity Assessment for Tourism of the Larnaka district, Cyprus. PAP-RAC. Split.
18. Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja (2012.), Izvješće o stanju u prostoru Republike Hrvatske 2008.-2012. Zagreb.
19. Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja (2020.) Nacrt Izvješća o stanju u prostoru 2013.-2018.
20. Prvi rezultati Popisa stanovništva 2021. godine, Državni zavod za statistiku.
21. Regionalni program uređenja i upravljanja morskim plažama Istarske županije. Institut za turizam. Zagreb. 2015.
22. Prostorni plan Istarske županije (Službene novine Istarske županije, 29. srpnja 2016)
23. TOMAS istraživanja, Institut za turizam
24. Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske (NN 106/2017).