



---

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

Zagreb, kolovoz 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  
Dr. sc. Sanela Grujo Vrkljan

## **Ravnatelj:**

Doc. dr. sc. Damir Krešić

Zagreb, kolovoz 2022. godine

## SADRŽAJ

1. UVOD I PRISTUP.....	5
1.1. Polazište i ciljevi Studije .....	5
1.2. Pojmovi održivog razvitka i prihvatnog kapaciteta .....	7
1.3. Metodologija rada.....	9
2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA .....	13
2.1. Opće značajke destinacije .....	13
2.1.1. PODRUČJE OBUHVATA I PROSTORNO-GEOGRAFSKA OBILJEŽJA .....	13
2.1.2. DEMOGRAFSKA OBILJEŽJA .....	16
2.1.3. GOSPODARSTVO .....	19
2.1.4. PLANSKA DOKUMENTACIJA.....	21
2.2. Prometna infrastruktura .....	24
2.2.1. OPĆE ZNAČAJKE PROMETNE POZICIJE .....	24
2.2.2. CESTOVNI PROMET .....	24
2.2.3. JAVNI AUTOBUSNI I BIKIKLISTIČKI PROMET.....	29
2.2.4. ŽELJEZNIČKI, POMORSKI I ZRAČNI PROMET .....	31
2.3. Komunalna infrastruktura .....	32
2.3.1. ELEKTROENERGETSKA MREŽA .....	33
2.3.2. VODOOPSKRBA .....	34
2.3.3. ODVODNJA.....	35
2.3.4. GOSPODARENJE OTPADOM .....	36
2.4. Turistička resursna osnova.....	37
2.4.1. PRIRODNA BAŠTINA .....	37
2.4.2. KULTURNO-POVIJESNA BAŠTINA.....	40
2.5. Osnovna obilježja dosadašnjeg turističkog razvoja.....	42
3. STAVOVI TURISTA, STANOVNIŠTVA I PREDSTAVNIKA JAVNOG SEKTORA O RAZVOJU TURIZMA .....	49
3.1. Stavovi turista o osnovnim kritičkim pragovima prihvatnog kapaciteta .....	49
3.2. Stavovi ključnih dionika o razvoju turizma i prihvatnom kapacitetu .....	54
4. POKAZATELJI PRIHVATNOG KAPACITETA .....	72
4.1. Prostorno-ekološki pokazatelji.....	73
4.1.1. OBALA I PLAŽE .....	73
4.1.2. ZAŠTIĆENA PRIRODNA I KULTURNA BAŠTINA .....	80
4.1.3. IZGRAĐENOST OBALNOG PROSTORA .....	83
4.2. Infrastrukturni pokazatelji.....	85
4.2.1. CESTOVNA PROMETNA INFRASTRUKTURA .....	85
4.2.2. PROMETNA INFRASTRUKTURA - OSTALE VRSTE PROMETA .....	86
4.2.3. KOMUNALNA INFRASTRUKTURA .....	87
4.3. Socio-demografski i socio-kulturni pokazatelji .....	88
4.4. Političko-ekonomski pokazatelji.....	89

5. SINTEZA PODATAKA I IZRAČUN PRIHVATNOG KAPACITETA .....	91
5.1. Ključna područja ugroženosti prihvatnog kapaciteta .....	91
5.2. Razvojni scenariji .....	95
5.3. Izračun prihvatnog kapaciteta na temelju scenarija održivog razvitka turizma .....	97
6. AKCIJSKI PLAN.....	100
6.1. Preporuke za implementaciju scenarija održivog razvoja.....	100
6.2. Specifični ciljevi i projekti.....	101
6.3. Plan provedbe i nadzor .....	111
LITERATURA I IZVORI .....	112

## 1. UVOD I PRISTUP

### 1.1. Polazište i ciljevi Studije

Turizam je glavna gospodarska aktivnost za većinu stanovnika Južne Istre, a ima bitnu ulogu kao dodatni izvor prihoda i za stanovnike Grada Pule i naselja u unutrašnjosti zaposlenih u prerađivačkoj industriji, trgovini i drugim djelatnostima, posebice kada je riječ o iznajmljivanju stambenih prostora turistima i povremenim sezonskim poslovima. Glavni razlozi dolaska velikog broja turista u Južnu Istru i Istru u cjelini su pogodnost njene duge i razvedene obale za provođenje ljetnog odmora i nautički turizam, vrijedna i atraktivna prirodna i kulturna baština u kojoj se osobito ističu Nacionalni park Brijuni, Značajni krajobraz Kamenjak, te Grad Pula sa Amfiteatrom i drugom antičkom baštinom.

Važnu ulogu u privlačenju turista u Južnu Istru ima i njen prometni položaj, jer Istra čini najsjeverniji i u europsko kopno najdublje uvučeni dio cijelog Sredozemlja. Zahvaljujući pružanju autoceste 'Istarskog ipsilona' do 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 koronavirusa, brojne europske i pogotovo izvaneuropske destinacije orijentirane primarno na zračni prijevoz pretrpjele znatno veće štete nego destinacije lako dostupne cestovnim putem.

Prije izbijanja pandemije Južna Istra bilježila je stalan rast turističke aktivnosti u 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, 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 imala je Ličko-senjska županija, čak 270,7%, i Splitsko-dalmatinskoj županiji, 195,7%. No, zato je Istra u manjoj mjeri osjetila posljedice pandemije koronavirusa, jer je 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%.

Razvoj turizma rezultirao je brojnim pozitivnim učincima na gospodarstvo Južne Istre, ali je doveo i do zanemarivanja ostalih gospodarskih aktivnosti. Osobito velik rast turizma u zadnjih dvadeset godina

---

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

bilježe Općina Fažana, u kojoj je broj noćenja povećan više od šest puta, i Općina Ližnjan, gdje je broj noćenja 2019. u odnosu na 2001. godinu uvećan za čak 16 puta. Stoga su i u Južnoj Istri primjetne negativne posljedice razvoja turizma, osobito prekomjerna izgradnja apartmana, prometne gužve, nedostatak parkirališta, redukcije u opskrbi vodom i strujom, neprimjereno bacanje otpada, neugodni mirisi iz centra za gospodarenjem otpadom Kaštijun, itd. To je osobito došlo do izražaja u ljeto 2022. godine kroz redukcije opskrbe vodom u cijeloj Istarskoj županiji. Zbog prenamjene stanova izvorno namijenjenih stalnom stanovanju za potrebe prihvata turista došlo je i do velikog rasta cijena stambenog prostora i s time povezanog otežanog privlačenja radne snage.

Prilikom procjene prihvatnog kapaciteta vodilo se računa i o tome da Južna Istra raspolaže vrlo vrijednom prirodnom i kulturno-povijesnom baštinom koja podrazumijeva oprezniji odnos prema ugrozama za okoliš. To se u prvom redu odnosi na Nacionalni park Brijuni, Značajni krajobraz Kamenjak i pulski Amfiteatar kao atrakcije izložene najvećem pritisku, ali i na druge osjetljive prostore, osobito neposredni obalni dio koji je skoro cijeli zaštićen u sklopu projekta NATURA 2000 Europske unije.

Osim prostorno-ekoloških i infrastrukturnih pokazatelja kao osnovnih parametara prema kojima se određuje prihvatni kapacitet, on ovisi i o teže mjerljivim parametrima koji se odnose na socio-kulturne političko-ekonomske čimbenike. Oni uključuju dobnu, obrazovnu i ekonomsku strukturu stanovništva te stavove lokalnih stanovnika i turista o stanju razvoja turizma. To je osobito važno u današnje vrijeme snažnog utjecaja društvenih mreža i rasta svijesti o važnosti zaštite okoliša. No, situacija u Južnoj Istri je i u ovim pitanjima bolja nego u većini drugih dijelova jadranske obale zahvaljujući tradicionalnoj otvorenosti i visokoj razini tolerancije lokalne populacije prema 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 prihvata 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 daljnjeg rasta prema kojima će se odrediti granice prihvatnog kapaciteta.

Prostorni okvir na koji se odnosi procjena prihvatnog kapaciteta odnosi se na šest turističkih zajednica koje čine klaster Južna Istra, dakle na područje gradova Pule i Vodnjana i općina Fažana, Medulin, Ližnjan i Marčana. Radi se ujedno o šest jedinica lokalne samouprave koje su prije osamostaljenja Hrvatske bile u sastavu 'velike' općine Pula, odnosno povijesne mikroregije Puljštine. U klaster Južne Istre nisu ušle samo turističke zajednice Barban i Svetvinčenat, smještene u unutrašnjosti Puljštine.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Prostor Puljštine Istarska enciklopedija definira kao južni dio Istre kojemu je gravitacijsko središte Grad Pula, a čine ga područja gradova Pule i Vodnjana te općine Barban, Fažana, Ližnjan, Marčana, Medulin i Svetvinčenat. Općina Svetvinčenat cijela se odnosi 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.

Kako se Južna Istra odnosi na razmjerno mali prostor koji je interno dobro povezan nije bilo potrebe izdvajati pojedine uže cjeline. Ipak, s obzirom na velike razlike između šest jedinica lokalne samouprave s aspekta intenziteta turističkih aktivnosti, duljine obale i drugih značajki, prilikom razmatranja prihvatnog kapaciteta naglašene su neke lokalne specifičnosti. U tom kontekstu izdvajaju se Općina Medulin, Grad Pula i Općina Fažana kao prostori velike koncentracije turizma, 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 je bio na užem obalnom području dostupnom s kopna, na koje se odnosi velika većina turističkih aktivnosti. Kada je riječ o otocima vodilo se računa o razlikama između otoka dostupnim izletničkim brodovima (Veli i Mali Brijun, Fratarski otok, Ceja i Levani) i ostalih otoka bez sadržaja dostupnih samo nautičarima. Uz osnovnu metodologiju određivanja prihvatnog kapaciteta koja se 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 razvitka i prihvatnog kapaciteta

Razvoj turizma na prostorima izloženim velikom turističkom pritisku i rastu turizma dosegao 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 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 spremni smo tolerirati određene oblike devastacije prirodne i kulturne 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. To podrazumijeva razvoj unutar granica

<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.

prihvatnog kapaciteta, iz čega proizlazi da određivanje prihvatnog kapaciteta u svojoj biti znači određivanje granice iznad koje neki razvoj prestaje biti održiv. Na taj način prihvatni kapacitet u turizmu 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.). U prošlosti je izračun prihvatnog kapaciteta podrazumijevao definiranje točno određenog maksimalnog broja posjetitelja koje određeni prostor može primiti, a da negativni utjecaji na okoliš i lokalno stanovništvo budu prihvatljivi. Često se smatralo i da je taj broj konstanta koja vrijedi 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. Stoga se s određivanja fiksnog broja prešlo na određivanje raspona održive nosivosti, pri čemu se definira i donja granica održivosti ispod koje se ne isplati baviti određenom gospodarskom aktivnošću.

U skladu s time se suvremeni koncept održive nosivosti uglavnom shvaća kao pomoć u ostvarivanju željene razine kvalitete u procesu planiranja gospodarskog razvoja na određenom području. U tom kontekstu *održivi nosivi kapacitet* nema za cilj izračun formule 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 infrastrukturu, 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 razvitka.

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, što 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 i usklađivanje obujma turističkog prometa prema uskim grlima, uvažavajući sadašnje stanje turističkog proizvoda 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. 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 ekonomske, 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 ustojedno 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.

Budući da su parametri koji određuju održivi prihvatni kapacitet nekog prostora promjenjivi u prostoru i vremenu, on se niti ne može odrediti brojem koji je nepromjenjiv u dužem razdoblju. Iznimke su područja manje površine i jasno određenih granica, u kao što su Nacionalni park Brijuni, Značajni krajobraz Kamenjak i pulski Amfiteatar ili plaže koje su svojim morfološkim svojstvima ograničene u daljnjem 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 i specifičnost prostora Južne Istre prilikom određivanja prihvatnog kapaciteta korišteni su i elementi nekih drugih metodologija.

Pritom se vodilo 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 tom pristupu 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 primijenjena na nizu destinacija te prilagođena prostoru sredozemnih destinacija. 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

---

<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.

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 više scenarija i odabir najprikladnijeg scenarija), i
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>

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

- Uvodni dio u kojem se obrazlažu polazište i ciljevi Studije, pojmovi održivog razvitka 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 i planom provedbe.

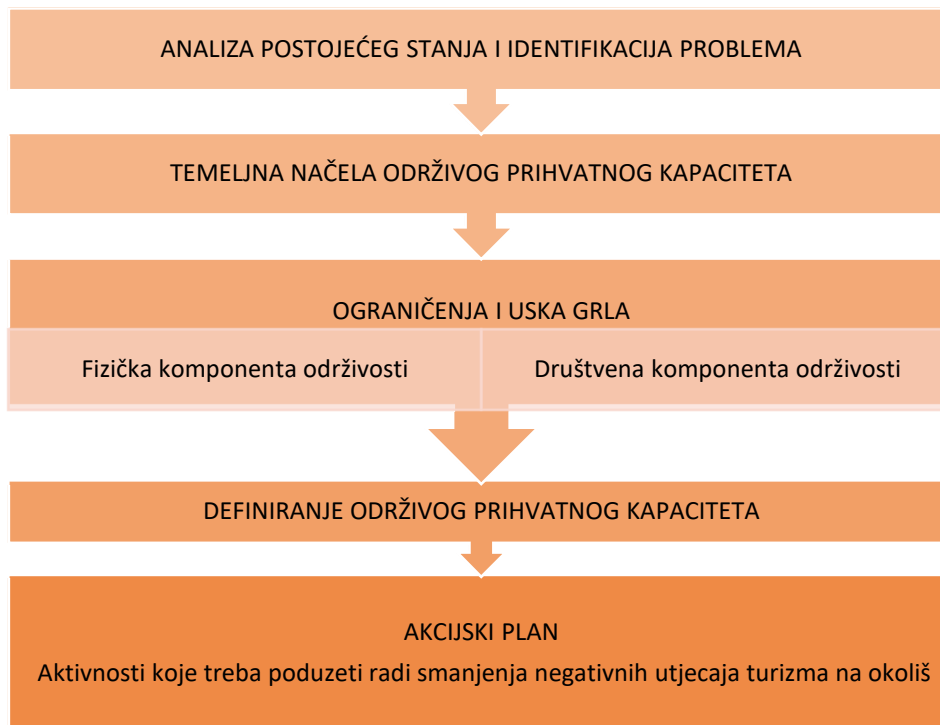
Metodološki pristup osmišljen je tako da se osigura zastupljenost svih relevantnih dionika u procesu izrade Studije, kako bi se osigurala kontinuirana informiranost i podrška za implementaciju. Uključenost dionika osigurana je provođenjem dubinskih intervjua s predstavnicima dionika koje je

<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, Cyprus, PAP-RAC, Split, 2007..

Naručitelj identificirao kao ključne za razvoj turizma na području Južne Istre te kroz prezentaciju rezultata Studije i Akcijskog plana širokom spektru dionika.

#### SHEMATSKI PRIKAZ METODOLOŠKOG PROCESA



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 uključuje definiranje kritičnih čimbenika prihvatnog kapaciteta, odnosno 'uskih grla,' koja u najvećoj mjeri određuju fizičke i društvene komponente razvoja turizma u Južnoj Istri.;
- u četvrtom koraku uspoređuju se vrijednosti dosegnutog razvoja, odnosno rasta s planiranim u razvojnim dokumentima te se na temelju toga procjenjuje prihvatni kapacitet; i
- u petom koraku se kroz akcijski plan predlažu konkretne 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.

Rad na projektu podrazumijevao je prikupljanje i analizu brojnih sekundarnih izvora podataka. Analizirani su sljedeći sekundarni podaci:

- podaci o stanovništvu (Prvi rezultati Popisa stanovništva 2021. godine, Popis stanovništva 2011), 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 povijesnoj jezgri Pule, 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 pa je obišao gotovo sve plaže i biciklističke staze na području Južne Istre, a u više navrata posjetio je i Brijune i 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 obuhvaćena je ocjena zadovoljstva turista elementima turističke ponude Istarske županije i percepcija čimbenika koji su negativno utjecali na boravak turista, a analizirana je i potrošnju posjetitelja kao temelj za procjenu ekonomske održivosti. Konačno, radi što preciznijeg sagledavanja teško mjerljivih socio-kulturnih aspekata prihvatnog kapaciteta i kontrole podataka dobivenih 'desk' istraživanjem izvršeni su i izravni intervjui 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.

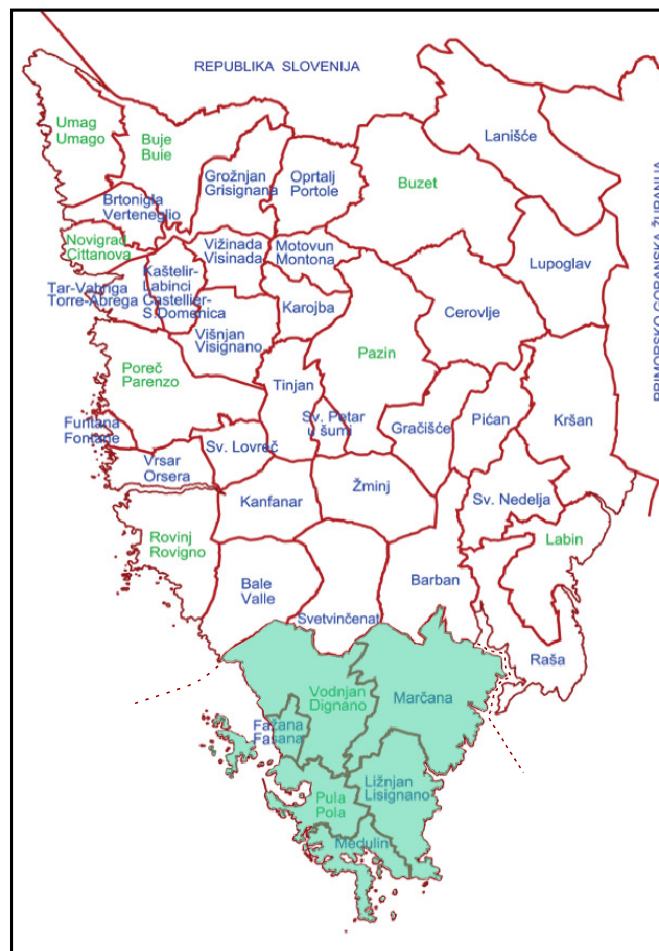
## 2. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

### 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> i tu je prema Prvim rezultatima popisa stanovništva iz 2021. godine 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 cjelini (68,7 stanovnika na km<sup>2</sup>). Glavni razlog je to što se u Južnoj Istri nalazi najveći istarski grad Pula, 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 s općinama Bale, Svetvinčenat i 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. 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. 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 UK.	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, pri čemu na obalnom prostoru živi praktički cjelokupno stanovništvo Grada Pule i Općine Fažana te većina stanovništva općina Medulin i Ližnjan. Samo se područje Grada Vodnjana i Općine Marčana uključujući i njihova sjedišta odnosi većim dijelom na unutrašnjost, s time da nijedno naselje nije udaljeno od obale više od deset kilometara. Za Južnu Istru znakovite su i velike razlike u gustoći naseljenosti, pri čemu se osim 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 Vodnjana 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 uslijed obuhvata i zapadne ravnije i istočne strme obale Istarskog poluotoka. Veći dio terena je blago valovit bez mnogo ravnih dijelova, a s izuzetkom sjeveroistočne obale i bez izrazitijih strmina. Najveći dio je na nadmorskim visinama ispod 100 metara, a iznad toga samo na središnji i istočni dio područja Grada Vodnjana te 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° C, s oko 100 vedrih dana u godini. Osim u siječnju temperatura ni u jednom mjesecu ne pada ispod 7° C, dok u najtoplijim mjesecima, srpnju i kolovozu, u prosjeku iznosi 26° 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 primorja, Južna Istra nije izložena jakim vjetrovima, a i umjereno jaki vjetrovi se skoro isključivo odnose na zimski dio godine.



Klimu sličnu Južnoj Istri 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 je poznata po razmjerno visokim temperaturama mora ljeti, višim i od većeg dijela Dalmacije. Iako nema stalnih mjernih stanica osim u Puli, procjenjuje se da unutarne razlike u klimi Južne Istre nisu velike. Iznimka je samo najsjeverniji i najviši dio općine Marčana koji 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 stanovništvo 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. Depopulacija je u najvećoj mjeri zahvatila grad Pulu, gdje se broj stanovnika u zadnjih deset godina smanjio za skoro 9%, što je 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. 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 rasle po znatno višoj stopi, osobito općina Ližnjan, u kojoj se tada 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 osoba 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 po naseljima Južne Istre još se više razlikuje od one po gradovima i općinama. Statistika bilježi ukupno 42 naselja, od čega je 20 imalo izlaz na obalu i na koje se odnosilo 88% ukupnog stanovništva 2021. godine. Daleko najveće naselje je Pula, koja je prema prvim rezultatima Popisa stanovništva 2021. godine imala 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 općine 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, Pavićini i Lobarika), 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% (Belavići, Veliki Vareški, Mali Vareški i Hreljići) i većina ostalih 13 naselja s padom većim od 10% također odnose na općinu Marčana. Znatniji porast stanovnika bilježe primarno naselja u Općini Marčana bliže Puli s izlazom na more, a pad na naselja podalje od Pule i obale mora. Uzme li se u obzir ukupan broj stanovnika, najveći pad imalo je naselje Pula, koje je u periodu od 2011. do 2021. godine izgubilo više od 5.000 stanovnika, dok je rast bio najveći u naseljima Šišan, Lobarika, 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	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.	Pješćana	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%), ali i znatno niži udio stanovništva starijeg od 15 godina s nezavršenom osnovnom školom ili bez naobrazbe (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

Na povoljnu obrazovnu strukturu Južne Istre ponajviše je utjecao obuhvat Grada Pule, koja kao glavno urbano središte očekivano ima znatno veći udio osoba s višim obrazovanjem. Još povoljniju 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, a razmjerno dobru i općine Fažana i Ližnjan. Lošiju obrazovnu strukturu imaju samo Grad Vodnjan i pogotovo Općina Marčana, pri čemu Grad Vodnjan ima vrlo niski udio osoba s visokom naobrazbom (svega 11%), ali i razmjerno mali udio osoba s niskom naobrazbom. Istodobno je u Općini Marčana udio visoko obrazovanih osoba bio viši nego u Gradu Vodnjaju, 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>

Tablica 6. STANOVNIŠTVO JUŽNE ISTRE PREMA SEKTORIMA DJELATNOSTI 2011. 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	6.119	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

Južna Istra i Istarska županija ističu se i 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. Taj je udio bio viši od 35% u svim gradovima i općinama Južne Istre, za razliku od većine drugih priobalnih gradova i općina u Hrvatskoj u kojima je udio zaposlenih osoba znatno niži od hrvatskog prosjeka. Primjetan je i ispodprosječni udio zaposlenih Južne Istre u sektoru poljoprivrede, šumarstva i ribarstva (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.

Istodobno Južna Istra ima viši udio zaposlenih u uslužnim djelatnostima od prosjeka Hrvatske i 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 glavnom urbanom središtu Istre. No, udio zaposlenih u turizmu u Južnoj Istri od svega 9% znatno je ispod prosjeka Istarske županije, čak i u općinama Medulin i Fažana. I udio zaposlenih u uslužnim djelatnostima je u svim gradovima i općinama Južne Istre bio dosta nizak, 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 izbivanja pandemije koronavirusa. 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 mjesta 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 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 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 (područje Negrin u sastavu Grada Vodnjana), na južnom dijelu Općine Ližnjan (Uvala Kuje i Marlera) te na području naselja Kavran i Rakalj u Općini Marčana.

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. Grad Pula za sada predviđa samo dvije već dijelom uređene turističke zone, Verudela i Zlatne stijene - Sacorgiana, dok ostali prostori izvan užeg gradskog središta uključujući i zone vojne namjene, za sada nisu predviđene za turističko korištenje. Ipak, u tijeku su velike promjene vidljive kroz nedavno otvorenje 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

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

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 KRNICA	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 ističe se vrlo povoljnom prometnom pozicijom u odnosu na turistička tržišta i kvalitetnom cestovnom mrežom. Do Pule preko Vodnjana vodi autocesta A-9, poznata i kao južni krak Istarskog ipsilona, a 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 pet i pol sati, a do Münchena šest 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 je Južna Istra razmjerno dobro prometno povezana i sa Zagrebom i drugim dijelovima Hrvatske.<sup>9</sup>

Na povoljnu prometnu situaciju utječe i činjenica da se u neposrednoj blizini Pule nalazi zračna luka, zbog čega je prostor Južne Istre lako dostupan i turistima iz udaljenijih dijelova Europe 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, jer iz Južne Istre ne prometuju trajektne linije, a jedina stalna javna brodska veza odnosi se na liniju Pula - Mali Lošinj - Zadar.

### 2.2.2. Cestovni promet

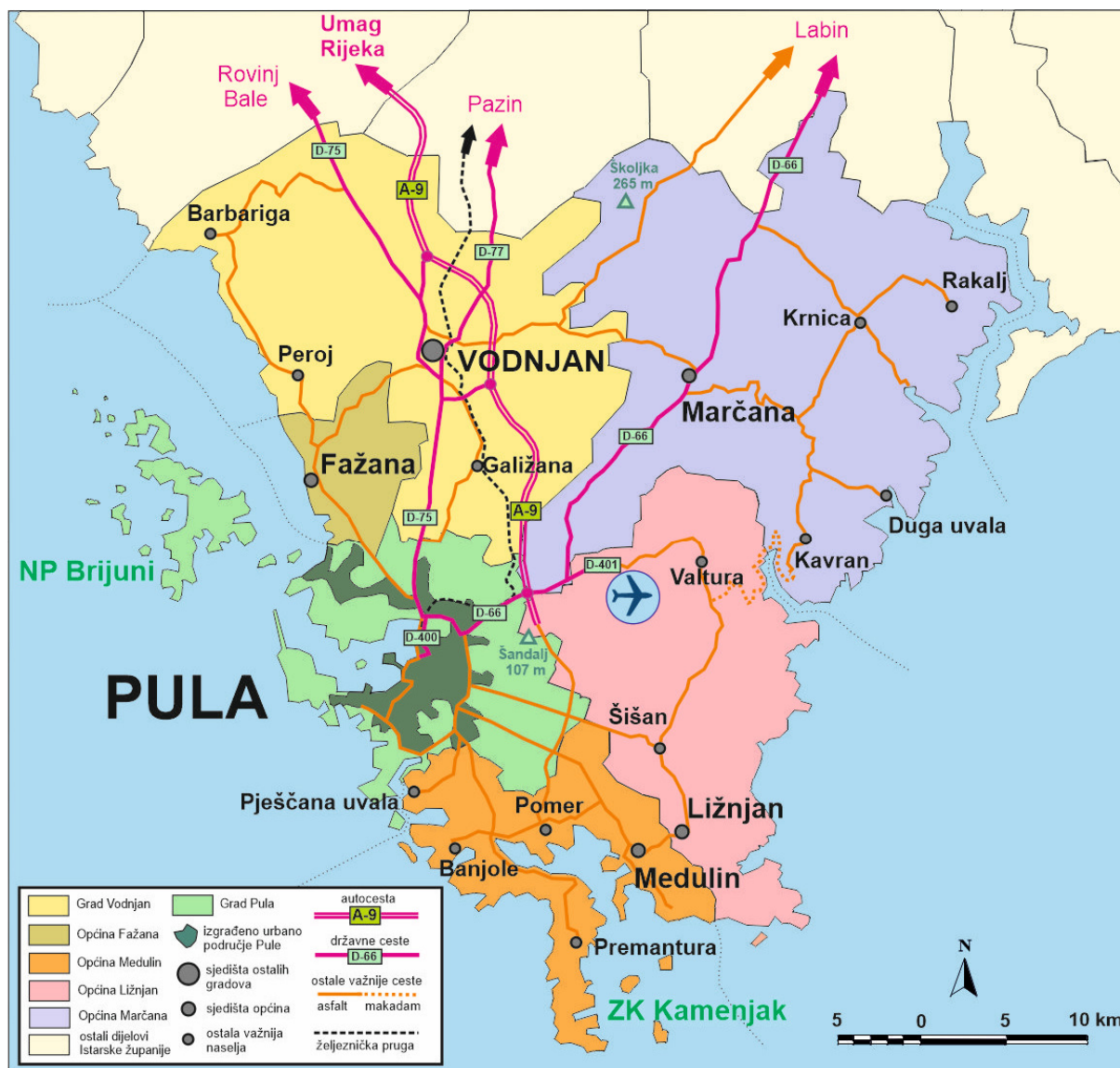
Najvažnija prometnica koja prolazi područjem Južne Istre i Istarskog poluotoka je autocesta A-9 Umag - Kanfanar - Pula, koja se odnosi na zapadni južni krak Istarskog ipsilona. Ona čini glavnu poveznicu Južne Istre i Istarske županije sa Slovenijom, Italijom, Njemačkom i Zapadnom Europom, a preko čvora Kanfanar i autoceste A-8 Kanfanar - Pazin - Matulji kao istočnog kraka Istarskog ipsilona s drugim dijelovima Hrvatske te Srednjom i Istočnom Europom. Ukupna duljina autoceste A-9 iznosi 77 kilometara, od čega se na Južnu Istru odnosi 16 kilometara (Tablica 9.). Glavno čvorište 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, uz napomenu da je veza Fažane s čvorištem Vodnjan jug razmjerno slabe kvalitete po pitanju širine i tehničkih značajki.

---

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



Slika 2. PROSTORNA ORGANIZACIJA I PROMETNA INFRASTRUKTURA JUŽNE ISTRE



Autor karte: Dr.sc. Zoran Klarić

Na području Južne Istre postoji pet državnih cesta, među kojima su najvažnije državna cesta D-75 Plovanija - Umag - Novigrad - Poreč - Bale - Pula i 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 Vodnjanom, 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.

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 veze Pule s Općinom Svetvinčenat kao turistički najrazvijenijom u unutrašnjosti Istre. Duga je 33 kilometra, od čega se na Južnu Istru odnosi 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. Postoji i velik broj cesta i ulica na području Grada Pule kojima upravlja Grad Pula te više nerazvrstanih cesta. Među županijskim cestama se po važnosti ističe cesta Ž-5200, koja od čvorišta Pula na autocesti A-9 vodi do Pomera. Osim kao glavna veza općina Medulin i Ližnjan s Pulom i ostalim dijelovima Hrvatske, ova prometnica čini i svojevrsni produžetak autoceste A-9 te funkcionira 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 Vodnjana. Iako sa znatno manjim prometom i dijelom s makadamskom podlogom, važna je i županijska cesta Ž-5119, koja povezuje 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.

Promotre li se podaci o kretanju prosječnog godišnjeg i prosječnog ljetnog dnevnog prometa (srpanj i kolovoz) na cestama Južne Istre na kojima se redovito vrše mjerenja prometa 2011., 2016. i 2019. godine, vidljivo je konstantno povećanje prometa od 2011. godine do danas (Tablica 10.). Najveće opterećenje iskazuje autocesta A-9, koja je 2019. godine imala prosječni godišnji dnevni promet

između 7.500 i 8.900 vozila, a prosječni ljetni dnevni promet između 14.300 i 17.000 vozila. Još veći promet bilježi sjevernije locirano čvorište Kanfanar, na koje se 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 prometnica prosječni godišnji dnevni promet veći od 10.000 vozila i ljeti i zimi imale 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 pulske obilaznice. Prosječni ljetni promet veći od 5.000 vozila bilježi i cesta D-66 te dijelovi ceste 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 dnevnog 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. Veliki promet imaju i neke druge ceste na kojima se ne vrše brojanja i koje nisu građene na način da mogu prihvatiti veći promet vozila, što uzrokuje dosta prometnih problema. To se u prvom redu odnosi na prilaze zonama najveće koncentracije turista kao što su Premantura na ulazu u Kamenjak, središte Medulina 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 orijentacije 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	Kanfana 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

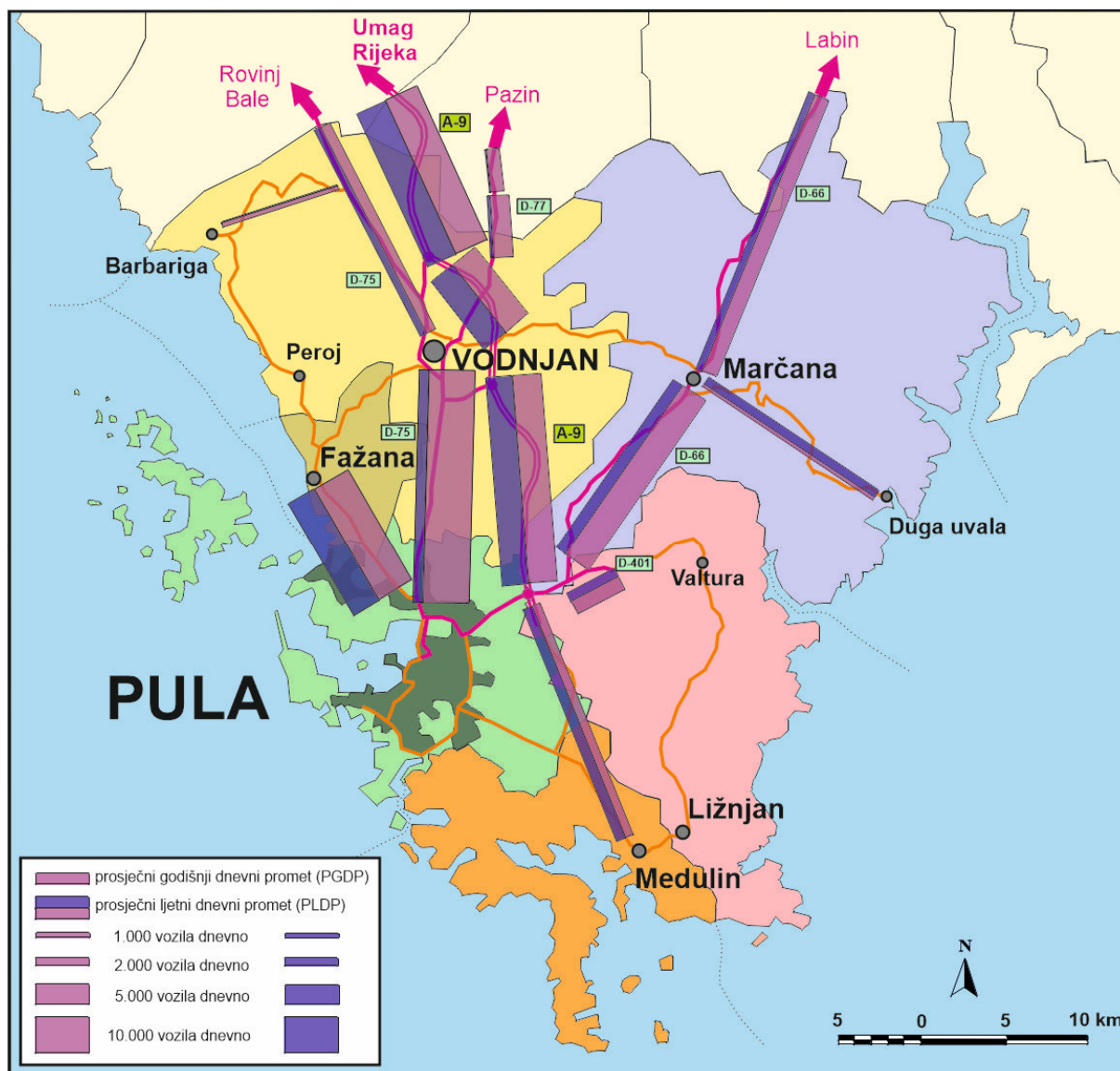
Izvor: Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 2019., Hrvatske ceste, Zagreb, 2020.

Iz analize podataka o prometu i kvaliteti cestovne mreže proizlazi da je usprkos određenih problema cestovni promet u Južnoj Istri razmjerno dobro riješen. Tome su doprinijele i neke novije intervencije, u prvom redu dovršenje autoceste A-9 u punom profilu, izgradnja njenog nastavka prema Medulinu po županijskoj cesti Ž-5200 te izgradnja velikog kružnog toka na prilazu Puli s autoceste. Zbog toga s izuzetkom prilaza gradu Puli te na području naselja Fažana i Medulin zadnjih godina u Južnoj Istri nije bilo ekscenih gužvi kao na mnogim drugim dijelovima hrvatske obale.

Ipak, s konstantnim povećanjem broja vozila zadnjih godina u budućnosti bi moglo biti problema ukoliko se ne realiziraju glavne prometnice predviđene postojećim planskim dokumentima (Prostorni plan Istarske županije iz 2016. i Prostorni plan uređenja Grada Pule iz 2019. godine). To se u prvom redu odnosi na obilaznice Fažane i Medulina (od skretanja za Pomer do kampa 'Kažela'), na izgradnju čvorišta u dvije razine na ulazu u Grad Pulu, a bilo bi poželjno izgraditi i obilaznice Peroja i Marčane,

alternativni cestovni pristup Premanturi i Kamenjaku te unaprijediti razinu kvalitete prometnica na istočnoj obali Južne Istre.

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, situacija u Južnoj Istri je razmjerno dobra. To se posebice odnosi na grad Pulu, u kojoj prometuje osam razmjerno frekventnih linija javnog



autobusnog prometa. Pritom na pet osnovnih linija (za Stojū, 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 brojne autobusne veze iz Pule prema Rijeci, Zagrebu, Rovinju, Poreču, ali i nekim gradovima u inozemstvu poput Ljubljane, Trsta, Venecije ili Beograda.

Situacija u prigradskom prometu je nešto nepovoljnija, jer 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 Pamera 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.

Usprkos povoljnih reljefnih i klimatskih okolnosti biciklistički promet ne može ublažiti probleme u javnom prometu, jer na području Južne Istre ima vrlo malo uređenih biciklističkih staza i traka, a brojne označene biciklističke rute su zbog prolaska po makadamskim i zemljanim cestama pogodne samo za brdske bicikle. Za svakodnevnu komunikaciju namijenjenu široj populaciji nije pogodan ni značajan dio ruta po asfaltiranim prometnicama, jer se koriste ceste i ulice kojima prometuje veliki broj motornih vozila na kojima vožnja nije ugodna ni sigurna.

Stoga bi veliki značaj imalo stvaranje kvalitetne biciklističke komunikacije barem na ključnoj vezi uz obalu Južne Istre od Barbarige preko Fažane i Pule do Pamera, Medulina i Ližnjana i dalje prema Kavranu i Krnici, kuda prolazi jedna od najvažnijih europskih međunarodnih biciklističkih ruta EuroVelo 8 'Meditranska ruta'. Time bi se istodobno omogućila atraktivna komunikacija između glavnih turističkih destinacija Južne Istre, turistički afirmirala 'Meditranska 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 Vodnjangskoj, Trščanskoj, Rivi i Flaciusovoj ulici.<sup>10</sup>

Imajući u vidu otežane uvjete financiranja velikih infrastrukturnih projekata u aktualnim okolnostima krize uslijed posljedica koronavirusa i rata u Ukrajini, umjesto realizacije velikih prometnih zahvata izglednije je fokusiranje na financijski 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. U tom kontekstu Pula kao glavno istarsko urbano središte ima dobre mogućnosti za unapređenje javnog prometa zbog lokacije autobusnog kolodvora, željezničke stanice i luke u središtu Grada, a za razvoj biciklističkog prometa kroz potencijal uređenja rive u prostor namijenjen pješacima i biciklistima.

Stoga bi bilo uputno primjerenim intervencijama u vozne redove, vozni park i informatičke sadržaje potaknuti domicilno stanovništvo i turiste na veće korištenje javnog prijevoza. Iako se to primarno

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

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 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

Neznatna važnost željezničkog prometa za Južnu Istru posljedica je činjenice da jedina željeznička pruga u Istri Pula - Pazin - Buzet - Divača prema Ljubljani u Sloveniji vodi kroz unutrašnjost Istarskog poluotoka i nije povezana 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. Ipak, u dogleđnoj budućnosti željeznica bi mogla imati veću ulogu s obzirom na trend vraćanja željeznici kao ekološki povoljnijem obliku prijevoza od cestovnog.

Za razliku od ostalih većih gradova na hrvatskom Jadranu, pogotovo Splita i Zadra kroz koje godišnje prođe više milijuna vozila i putnika, iz Pule ne polazi nijedna trajektna linija. Jedina stalna brodska veza Pula - Zadar preko otoka Unija, Suska, Lošinja, 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. Zbog uvučenosti u sjeverni dio Jadrana nedaleko Venecije kao glavne kruzerske luke na Jadranu, Pula nije zanimljiva kruzerskim kompanijama kao što su Split ili Dubrovnik. Stoga je u 2019. godini kroz Pulu prošlo svega 23.000 putnika na manjim kruzerima, 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 uračunavanja prometa luka Fažana i Brijuni, odnosno posjetitelja NP Brijuni. Osim veze Fažana - Brijuni u ljetnoj sezoni više puta dnevno prometuje i turistička brodska linija Punta Verudela (Bunarina) - Fratarski otok, a turistički brodovi voze i do otočića Ceja kod Premanture i Levana kod Ližnjana kao kupališnih destinacija. Zbog razvedene obale Južne Istre popularni su izleti brodovima, koji osim navedenih otoka i Brijuna uključuju i Kamenjak i najjužniju točku Istre na otočiću Porer.

Zahvaljujući poziciji 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 najnovija 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 velikim

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

akvatorijem zaštićenim od valova i vjetrova u brojnim uvalama Južne Istre, osobito u pulskoj luci kao jednoj od rijetkih lokacija na Jadranu koja može prihvatiti 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. Ima 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 odredištima u *schengenskim* i *neschengenskim* zemljama. Zračna luka Pula od središta Grada Pule udaljena je svega sedam kilometara, a i do svih ostalih sjedišta gradova i općina Južne Istre ima manje od 15 kilometara. Iz toga proizlazi da Južna Istra predstavlja jednu od prometno najbolje 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 kolovoza	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 slijeću zrakoplovi desetak različitih avionskih prijevoznika koji lete u tridesetak različitih destinacija. Osobito visoki porast iskazan je zadnjih nekoliko godina prije izbijanja pandemije koronavirusa, kada se u manje od pet godina promet više nego udvostručio. Zbog toga se očekuje skori povratak na broj putnika iz 2019. godine i daljnji rast. Specifičnost Zračne luke Pula snažna je orijentacija 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 koji čine cjelokupni turistički doživljaj i odgovara na potrebe velikog broja ljudi koji u razmjerno kratkom vremenu borave u destinaciji. Komunalna infrastruktura zahtjeva velika financijska 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 je prema zadnjim usporedivim podacima iz 2011. godine na visokoj razini, iznad prosjeka Hrvatske. 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 iznosio je 2011. godine 46%, što je znatno iznad prosjeka Hrvatske (31%), ali manje od dvije najtoplije 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 cjelina	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

Ipak, postoje i određeni nedostaci kada je riječ o infrastrukturnim kapacitetima. Oni se ne odnose u tolikoj mjeri na sadašnje stanje koliko na dogleđnu budućnost, ukoliko bi turizam nakon 2022. godine nastavio rasti istim tempom kao do 2019. godine. Zbog umreženosti Istre u infrastrukturne sustave na razini Hrvatske treba biti oprezan i pripremiti se na moguće izazove i potencijalne ugroze poput klimatskih promjena i rata u Ukrajini, koje su 2022. godine dovele do velikih teškoća u opskrbi vodom i energentima na razini cijele Europe.

### 2.3.1. Elektroenergetska mreža

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 općina Fažana i Medulin, gdje zbog premale snage zna biti problema s elektroopskrbbom u ljetnim mjesecima. To se posebice odnosi na večernje sate kada povremeno ima i redukcija u opskrbi strujom, a evidentan je i nedostatak kapaciteta i za potrebe uključivanja novih sadržaja.

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, iako bi s obzirom na stalni rast potreba za električnom energijom moglo bi biti problema ukoliko se na vrijeme ne poduzmu potrebne mjere. Naime, potrebe za strujom su sve veće ne samo zbog rasta turizma, nego i zbog sve većih potreba za punionicama za električne automobile. Iako je u Hrvatskoj takvih vozila još uvijek razmjerno malo, ima ih mnogo više 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 ima li se u vidu da u Istri osim Plomina nema drugih većih elektroenergetskih objekata niti su u planu. Za razliku od većine drugih hrvatskih obalnih županija u Istri se ne grade niti 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-srijemsku županiju u unutrašnjosti Hrvatske. Stoga je korištenje solarne energije ograničeno samo na sporadičnu uporabu termičkih kolektora za pripremu tople vode.<sup>13</sup>

Za veće korištenje energije vjetra i sunca u Istri za sada nema niti većeg interesa dijelom stoga što su mogućnosti dobivanja većih količina energije iz takvih objekata ograničene, a dijelom i zbog njihove agresivnosti u prostoru i negativnih učinaka na prirodu. Naime, solarni paneli zauzimaju velike površine i narušavaju vizuru prostora, posebice iz zraka, a zbog svojih dimenzija prostor još više nagrđuju vjetroelektrane, usto opasne i za ornitofaunu. Stoga se unutar energetske struke i javnosti sve više razmišlja o nuklearnoj energiji, a zelena tranzicija se primarno usmjerava na smanjenje korištenja fosilnih goriva, energetske obnovu zgrada i druge oblike racionalnog korištenja energetske 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,

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

<sup>13</sup> Prema 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.

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 pretpostaviti 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 usporede 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. Ipak, redukcije vode u srpnju 2022. godini zbog dugotrajne suše i velika vjerojatnost da će se zbog klimatskih promjena to događati sve češće nameće potrebu osiguravanja dodatnih izvora pitke vode.

Situacija nije u potpunosti zadovoljavajuća niti 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. Odvodnja

Iako je prema podacima Državnog zavoda za statistiku iz 2011. situacija s kanalizacijskim sustavima u stanovima na području Južne Istre i Istarske županije jednako dobra kao i u slučaju vodovodne mreže, to je velikim dijelom posljedica obuhvata Grada Pule u kojem su praktički svi stanovi spojeni na kanalizacijsku mrežu. U ostalim dijelovima Južne Istre još uvijek velik dio otpadnih voda umjesto u kanalizacijske sustave odlazi u septičke jame i dalje podzemnim putem u more, 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 se i okoliš. Ti bi se problemi trebali riješiti kroz Projekt poboljšanja sustava vodoopskrbe te sustava odvodnje i pročišćavanja otpadnih voda u aglomeraciji Pula sjever, financiranim 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 podzemskim 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

Gospodarenje otpadom u Južnoj Istri vrši Gradsko komunalno poduzeće Pula Herculanea d.o.o. kao najveća ustanova, a postoje i tri trgovačka društva izvan Pule 'Medeko' iz Medulina, 'Komunalac' iz Fažane i 'Kontrada' iz Vodnjana. Skoro sav nerekicilirani otpad odvozi se u Županijski centar za gospodarenje otpadom Kaštijun, na koji se godišnje odlaže oko 60.000 tona komunalnog otpada.<sup>15</sup> Prema informacijama iz poduzeća Pula Herculanea d.o.o. od 2018. godine se na njega se više ne odlaže nerazvrstani otpad, iako iz Općine Medulin ima i drugačijih informacija, odnosno da zbog velikog povećanja količine komunalnog otpada tijekom ljetne sezone dolazi do ekscesa s neugodnim mirisima. Naime, Kaštijun se nalazi na području Grada Pule neposredno uz granicu s Općinom Medulin blizu glavnih turističkih smještajnih kapaciteta Južne Istre, pa se neugodni mirisi mogu osjetiti u radijusu od nekoliko kilometara, osobito u ljetnoj sezoni i u naseljima Vlnkuran, Pomer, Pješćana Uvala i Banjole.

Primjetna je i razmjerno niska razina edukacije lokalnog stanovništva i turista u nekim dijelovima Južne Istre po pitanju odvajanja otpada, čemu doprinosi i nepostojanje usluge odvojenog skupljanja bio otpada (smeđa kanta). Dosta je raširena i praksa da ugostitelji otpad iz kuhinje odlažu u MKO kante umjesto ovlaštenom oporabitelju, iako su to dužni po zakonu. Razmjerno slabo je razvijena i infrastruktura odvajanja otpada, posebice kada je riječ o kompostanama, bioplinskim postrojenjima i sortirnicama otpada. Poseban problem su brojni slučajevi nelegalnog odlaganja građevinskog i krupnog otpada iz objekata izgrađenih izvan urbaniziranih područja, od kojih značajan dio nije legaliziran i čiji vlasnici nisu prijavili svoje objekte u sustav skupljanja otpada u cilju izbjegavanja plaćanja odvoza. Zbog svih ovih razloga većina dionika situaciju s otpadom u Južnoj Istri percipira nepovoljnom.

Usprkos brojnih problema treba napomenuti da je po pitanju gospodarenja otpadom situacija Južnoj Istri ipak bolja nego u većini obalnog dijela Hrvatske, gdje centri za gospodarenje otpadom nisu u funkciji i ima mnogo više nelegalnih odlagališta građevinskog i drugog krupnog otpada. I educiranost stanovništva po pitanju gospodarenja otpadom je na nadprosječnoj razini, jer se prema podacima iz poduzeća Pula Herculanea Južna Istra sa stopom odvajanja otpada od 30% ubraja u ekološki osvještenije dijelove Hrvatske. Situacija s općom razinom čistoće u Hrvatskoj u cjelini i pogotovo Istri usto je znatno povoljnija nego u većini konkurentskih sredozemnih zemalja, a anketna istraživanja u drugim dijelovima Hrvatske potvrđuju da ovakvi problemi znatno više smetaju domicilno stanovništvo nego turiste. Kako se glavnina negativnih primjedbi odnosi na neugodne mirise iz Kaštijuna, pod preduvjetom njihovog potpunog uklanjanja, situacija s gospodarenjem otpadom bi stoga mogla dobiti znatno povoljniju ocjenu, iako je potrebno otkloniti i ostale glavne probleme.

<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 prirodnoj i po kulturno-povijesnoj baštini. Tu se nalaze Brijuni kao jedan od najatraktivnijih i najstarijih nacionalnih parkova Hrvatske, Značajni krajobraz Kamenjak kao jedna od najbolje posjećenih prirodnih atrakcija,<sup>16</sup> te četiri od ukupno pet zaštićenih park šuma u Istarskoj županiji. Zbog izuzetno razvedene obale Južna Istra nadaleko je poznata po obilju plaža, a Pula 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>

Izniman značaj ima i kulturno-povijesna baština, jer se u Južnoj Istri nalazi najbolje posjećeni objekt kulturne baštine, pulski Amfiteatar, te prostorno najveća i najviša sakralna građevina u Istri Crkva sv. Blaža u Vodnjanu.<sup>18</sup> Tu je i niz drugih vrijednih dijelova kulturne baštine poput Sergijeveg slavoluka i drugih antičkih ostataka u središtu Pule, brojni arheološki lokaliteti (Kastrum u Nacionalnom parku Brijuni, Nezakcij, Dragonera, 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 zadnjih godina obilazilo između 150.000 i 170.000 godišnje. 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 također veći, računaju li se osobe oslobođene plaćanja ulaznice, gosti brijunskih hotela i nautičari koji ulaze u vode Nacionalnog parka. Iz tih podataka proizlazi da je Kamenjak treći najbolje posjećeni prirodno zaštićeni lokalitet u Hrvatskoj, odmah iza nacionalnih parkova Plitvička jezera i Krka, a NP Brijuni peti, jer su više od 200.000 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 financijskim učincima i motivaciji posjetitelja, budući da Brijuni funkcioniraju primarno kao atraktivan prirodni lokalitet s bogatom

<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. No, ako se računa sam zvonik, onda je viši onaj na Crkvi sv. Blaža od 60 metara.

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 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.

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, priobalni dio područja

Grada Rovinja i Općine Bale te manje dijelove u Općini Kanfanar i Gradu Vodnjanu. Dva daleko najveća zaštićena područja odnose se na POVS i POP područje 'Akvatorij Zapadne Istre' pri čemu je POVS područje znatno veće, jer uključuje cjelokupno 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.

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	Špilja na Gradini kod Premanture	POVS	Medulin	0,8	0,0	0,8
3.	HR2001334	Izvor špilja 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)



Kao POVS područja zaštićeni su i akvatoriji dva slikovita zaljeva kod Medulina - Pomerski zaljev zbog jedinstvenih obalnih laguna i Medulinski zaljev zbog pješćanih sprudova i dna prekrivenog algama *Posidonia*. Štiti se i kopneni dio uvala Budava, pri čemu se posebno promatraju dio u Općini Marčana zbog zaštićene vrste puževa *vertigo moulinsiana* i dio u Općini Ližnjan s očuvanom šumom 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, važne zbog ugroženih vrsta rakova *sphaeromides virei* i *androniscus roseus histrianorum*. 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 registrirana su 133 kulturna dobra, što čini skoro trećinu kulturnih dobara Istarske županije. Najviše ih je na području Grada Pule (62), slijede Grad Vodnjana sa 29 i Općina Marčana sa 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), a 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.

Većina zaštićenih objekata odnosi se na arheološku baštinu, sakralne objekte, i kao posebnost ovog dijela Istre, na fortifikacijske objekte iz perioda Austro-ugarske monarhije. Iako u Južnoj Istri nema pojedinačnih dijelova kulturne baštine koje štiti UNESCO, ima mnogo očuvanih suhozida koje kao dio nematerijalne baštine 'Umijeće izgradnje suhozida' zajednički štiti sedam sredozemnih država, kao i 'Meditransku prehranu', a nematerijalnu baštinu UNESCO-a čini i 'Dvoglasno pjevanje i ples na istarskoj skali'.

S turističkog stanovišta, najvažniji kulturno-povijesni spomenik Južne Istre je pulski Amfiteatar. 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. Vrijedne antičke baštine ima i izvan Pule, pri čemu se kao najvažniji primjeri ističu Kastrum i ostaci rimske vile u uvali Verige na Brijunima i ruševine antičkog grada Nezakcija kod Valture. U zanimljive arheološke lokalitete ubraja se i lokalitet Dragonera kod Peroja, poluotok Vižula kod Medulina te dobro očuvani rimski kamenolom u Vintijanu, također u općini Medulin. Interes turista za ove spomenike kulture je za sada malen, a osim za pulski Amfiteatar i 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 funkcionira kao samostalna atrakcija. Muzej sakralne baštine u crkvi Sv. Blaža ujedno je i jedini sakralni objekt u Južnoj Istri za koji se

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



vrši naplata ulaznica. Na području Grada Vodnjana ima više drugih vrijednih sakralnih objekata kao što su crkve sv. Foške, sv. Martina i sv. Stjepana, a 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 objekti su Katedrala uznesenja Bl. Djevice Marije, ostaci trobrodne Bazilike sv. Marije Formoze iz 6. stoljeća i Crkva sv. Franje sa samostanom, koji raspolaže vrijednom sakralnom zbirkom. U Općini Ližnjan ističu se crkva Majke Božje od Kuj u Ližnjanu i Blažene djevice Marije u Kostanjici kod Valture. Na području Općine Medulin osobitu vrijednost imaju crkva sv. Flora na groblju u Pomeru, crkva sv. Lovre u Premanturi s dominantnim zvonikom, najjužnijim u Istri, te crkva 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 središtu Pule ispod utvrde Kaštel s koje se pruža veličanstven pogled na Pulu. Ovo je za sada i jedini objekt fortifikacijske baštine na kojem se vrši naplata ulaznica. 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 uređenju najatraktivnijih utvrda u Puli i njenoj bližoj okolici, osobito utvrde Monvidal na istočnom obodu središnjeg dijela grada, Monte Grosso i Punta Christo na Štinjanu, Monte Madonna kod Šišana i trenutno 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 izdvaja se Arheološki muzej u Puli, a prema posjećenosti Pulski akvarij, smješten na atraktivnoj lokaciji na vrhu poluotoka Verudela i s više od 150.000 posjetitelja godišnje najbolje posjećeni akvarij u Hrvatskoj. U zanimljive muzejske objekte ubrajaju se i Kuća za brodice na Brijunima i 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 i jedinstveni Muzej dobrih uspomena (Memo muzej), dok se na području Općine Medulin kao najzanimljiviji objekt muzejskog tipa izdvaja Centar za posjetitelje Javne ustanove Kamenjak.

Posjetitelje Južne Istre privlače i očuvane povijesne jezgre naselja. Uz najveću i najbolje posječenu povijesnu jezgru Pule privlačna je i povijesna jezgra Grada Vodnjana, koja se usprkos zapuštenosti odlikuje mističnim ugođajem i mirom uskih mračnih ulica te kulturno-povijesna cjelina Fažane, poznata po razvijenoj ugostiteljskoj ponudi zbog funkcije luke za Nacionalni park Brijuni. U privlačna naselja s očuvanim starim dijelom ubraja se i Premantura na ulazu u Zaštićeni krajobraz Kamenjak te Rakalj u Općini Marčana, smješten na slikovitoj uzvisini iznad Zaljeva Raša i poznat po očuvanim starim lončarskim pećima. Za sada se nedovoljno koristi potencijal zaštićenih povijesnih jezgri 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 u Hrvatskoj nadmašuju samo Dubrovačke zidine. Zbog prostranosti objekta nisu zabilježeni veći problemi, a broj posjetitelja moguće je lako regulirati ograničavanjem ulaska u vrijeme većeg pritiska. 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 Istre za sada izložena znatno manjem pritisku od prirodne baštine.

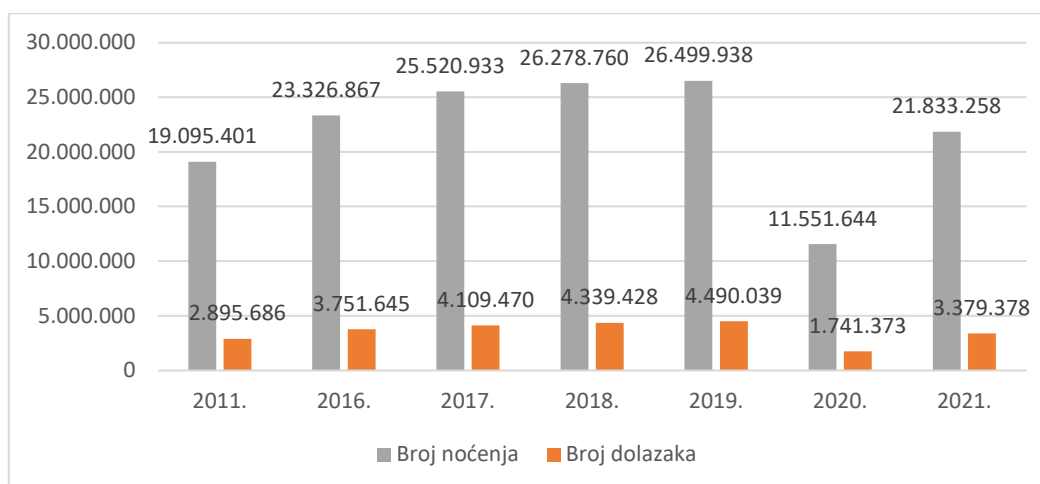
## 2.5. Osnovna obilježja dosadašnjeg turističkog razvoja

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. Prema sadašnjoj situaciji procjenjuje se da bi 2022. godina mogla ne samo dostići, nego i premašiti 2019. godinu.

### ISTARSKA ŽUPANIJA

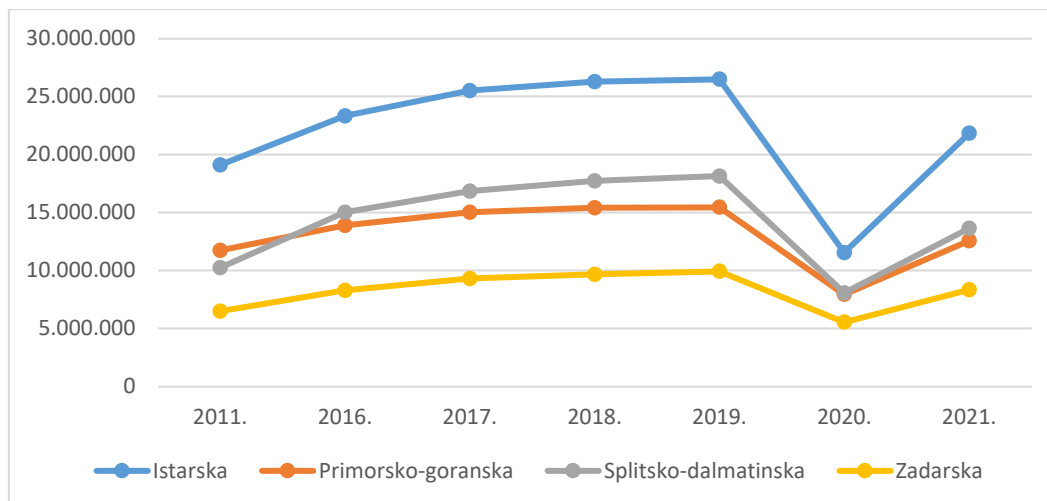
U proteklih desetak godina, u razdoblju od 2011. do 2019. godine vidljiv je kontinuiran trend rasta u broju turističkih noćenja i dolazaka. U 2019. godine u Istri je ostvareno oko 26,5 milijuna turističkih noćenja i oko 4,5 milijuna turističkih dolazaka. 2020. godine je zbog pandemije COVID-19 uslijedio 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 se 2022. godine očekuje povratak na stanje iz 2019. godine.

Slika 4. Broj turističkih noćenja i dolazaka u Istri, 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

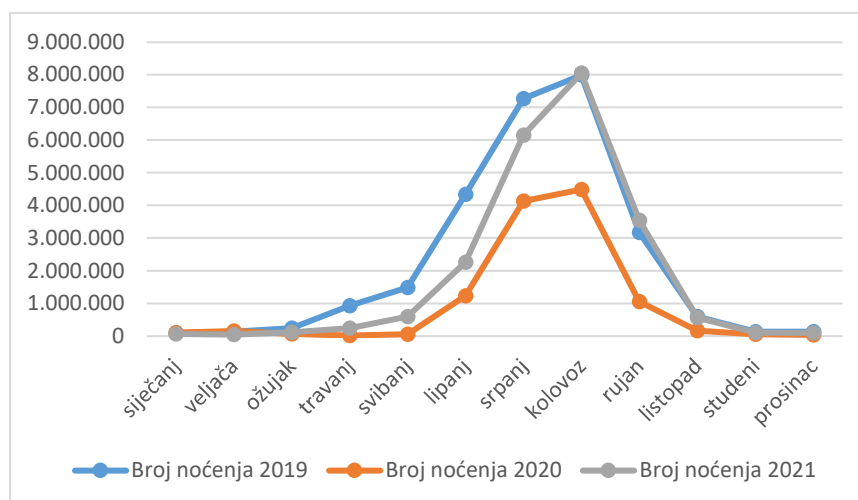


Izvor: Za 2011. Državni zavod za statistiku, a za razdoblje 2016. - 2021. godine sustav eVisitor, obrada Instituta za turizam

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.).

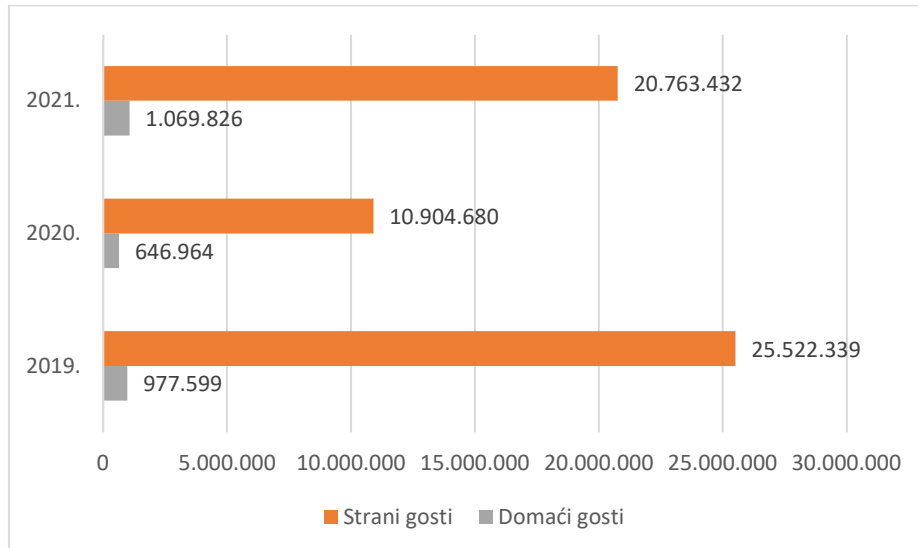
Kad je riječ o sezonalnosti turističkog prometa u Istri onda je važno pozvati se na 2019. godinu te istaknuti kako se u dva ljetna mjeseca (srpanj i kolovoz) u Istri ostvarilo 58% turističkih noćenja, a u razdoblju od lipnja do rujna čak 86%, što ukazuje na još uvijek visoku sezonalnost turističkih kretanja.

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



Izvor: eVisitor, obrada Instituta za turizam

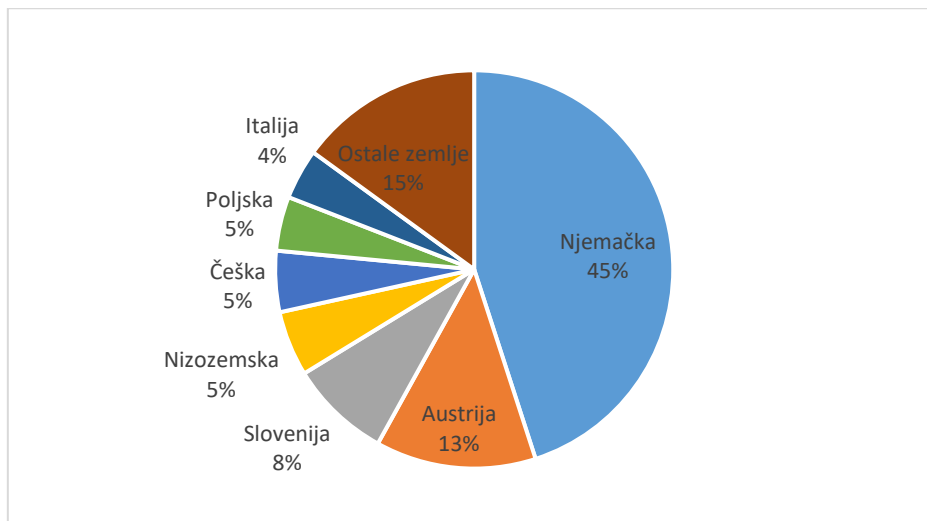
Slika 7. Odnos domaćih i stranih gostiju u Istri, 2019. - 2021. godine



Izvor: eVisitor, obrada Instituta za turizam

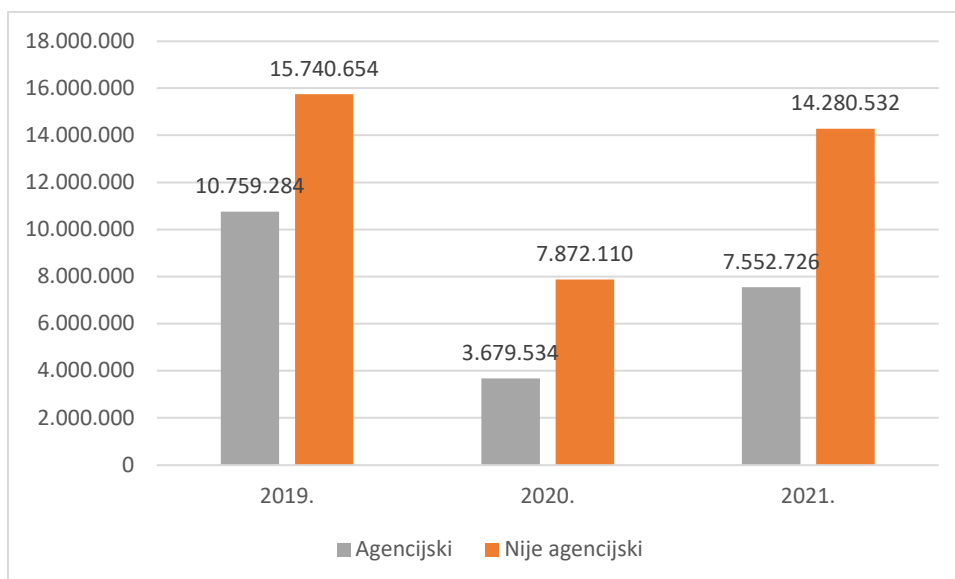
Odnos noćenja domaćih i stranih gostiju u Istri pokazuje dominaciju stranih gostiju, koja se 2019. godine kretala na razini 96%. Sljedeće 'pandemijske' 2020. godine nešto je bio veći udio domaćih gostiju (5,6%), da bi se 2021. godine ponovo vraćao trend rasta udjela stranih gostiju (95%). Prema udjelima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

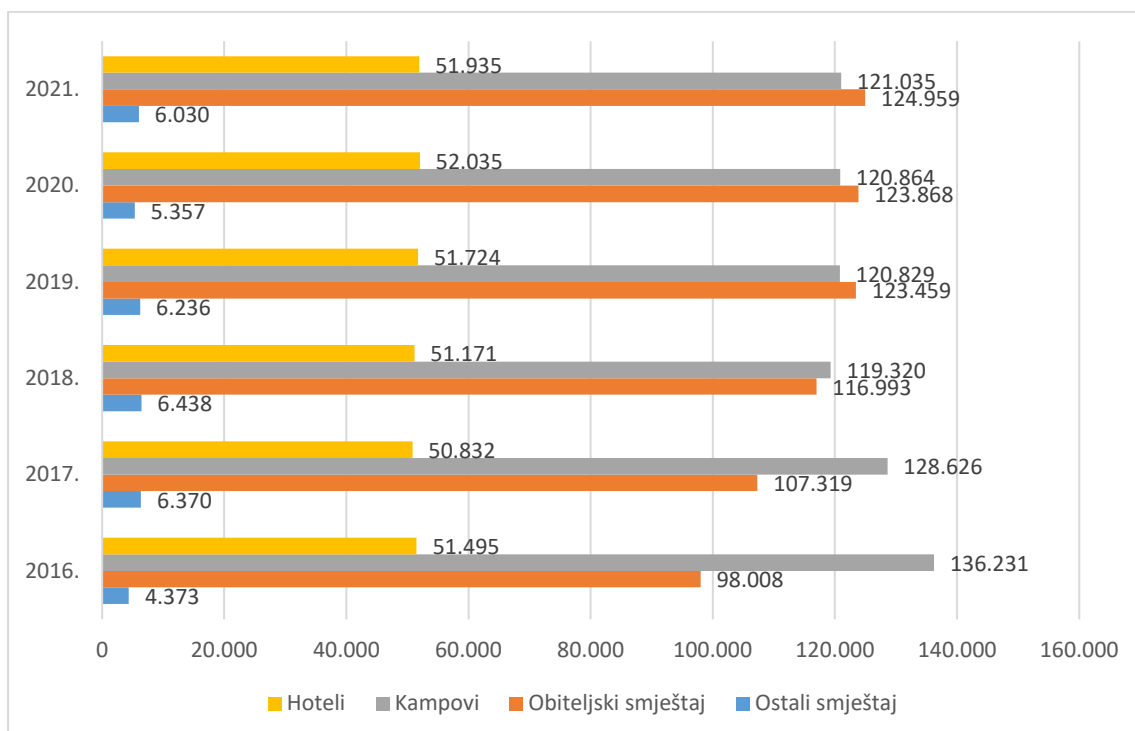
Slika 9. Noćenja vezana uz organizaciju putovanja, 2019., 2020. i 2021. godine



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%).

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



Izvor: eVisitor, obrada Instituta za turizam

U razdoblju od 2016. do 2021. godine, pao je broj smještajnih jedinica u kampovima, ali je rastao broj postelja u obiteljskom smještaju te 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.

## JUŽNA ISTRA

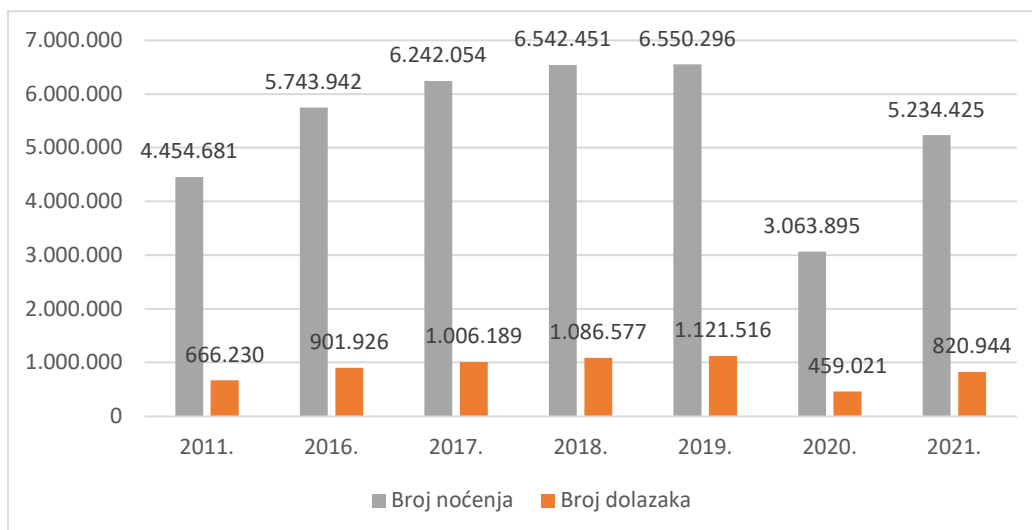
Na području Južne Istre 2021. god. ostvareno je 5,2 milijuna noćenja te 820.900 dolazaka. Rekordne 2019. godine, ostvareno je nešto više od 6,5 milijuna noćenja, što u odnosu na 2011. godinu uključuje rast od 47%. Udio noćenja ostvarenih u Južnoj Istri čini oko četvrtine noćenja koja se ostvaruju u cijeloj Istarskoj Županiji, pri čemu je taj udio bio nešto veći u 'pandemijskoj' 2020. godini (26,5%).

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>	<b>100,0</b>	<b>3.063.895</b>	<b>100,0</b>	<b>5.234.425</b>	<b>100,0</b>

Izvor: eVisitor, obrada Instituta za turizam

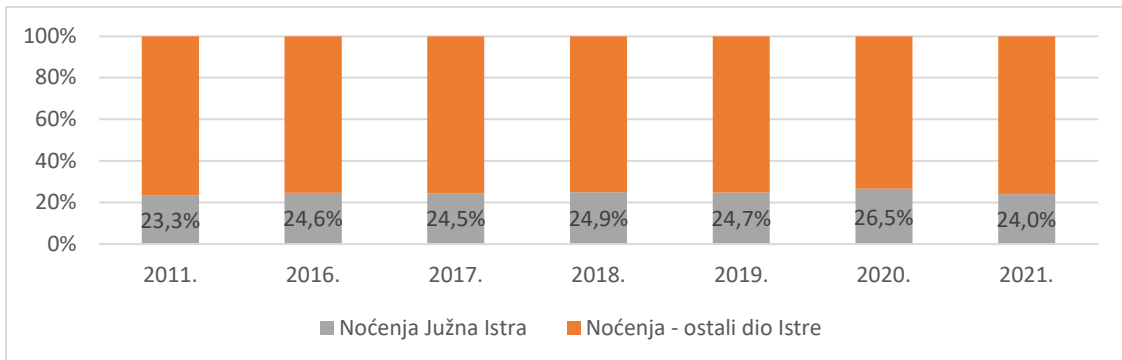
Slika 11. Broj turističkih noćenja i dolazaka u Južnoj Istri, 2019. - 2021. godine



Izvor: Za 2011. Državni zavod za statistiku, za razdoblje 2016. - 2021. godine podaci eVisitor, obrada Instituta za turizam

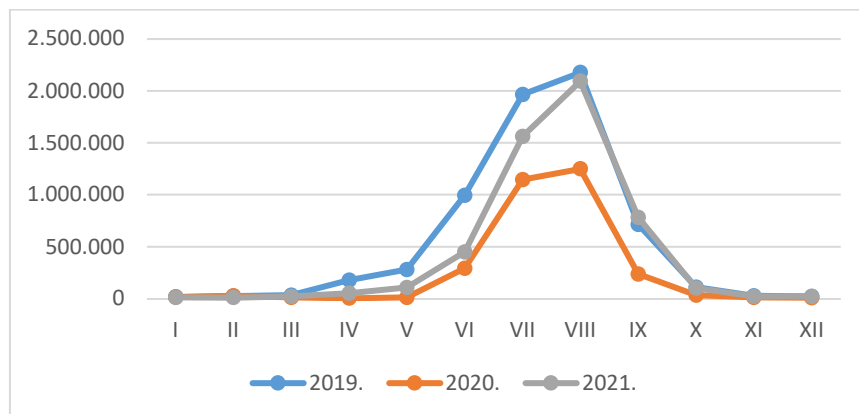
Najviše noćenja ostvareno je u Medulinu (41,2%), potom Puli (27,9%) i Fažani (15,9%). Od lipnja do rujna ostvaruje se više od 90% turističkog prometa na godišnjoj razini (93% u 2021. godini) Istri.

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



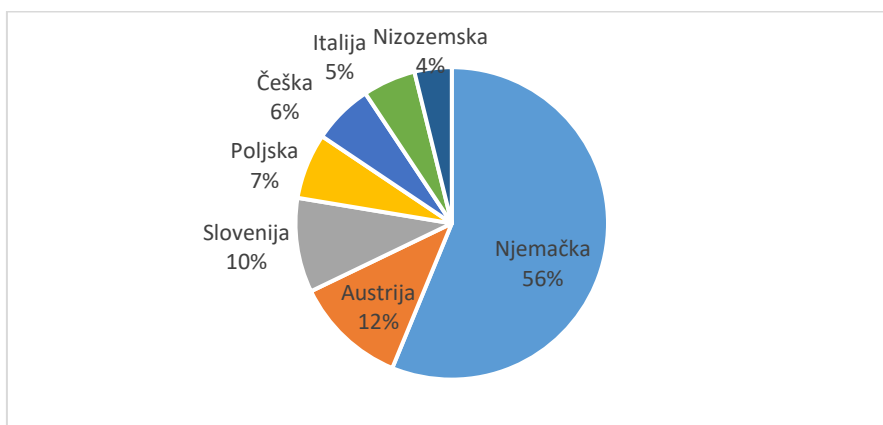
Izvor: Za 2011. Državni zavod za statistiku, za razdoblje 2016. - 2021. godine sustav eVisitor, obrada Instituta za turizam

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



Izvor: eVisitor, obrada Instituta za turizam

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

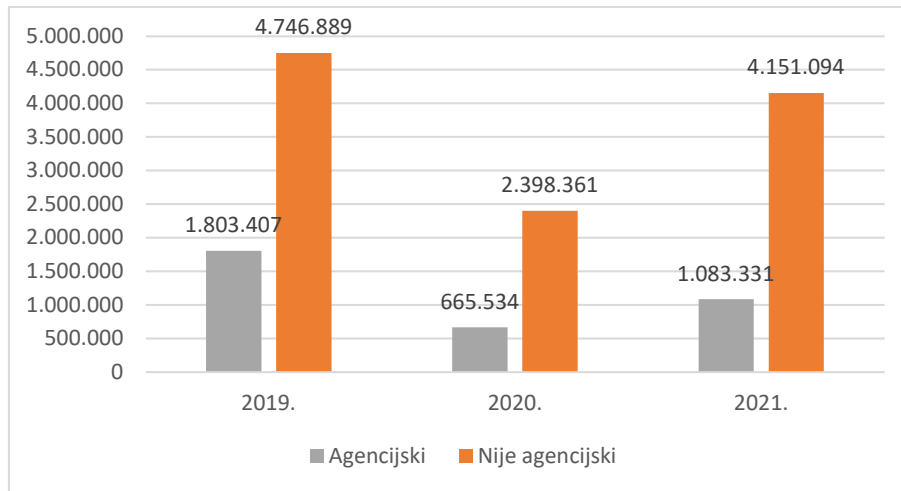


Izvor: eVisitor, obrada Instituta za turizam

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



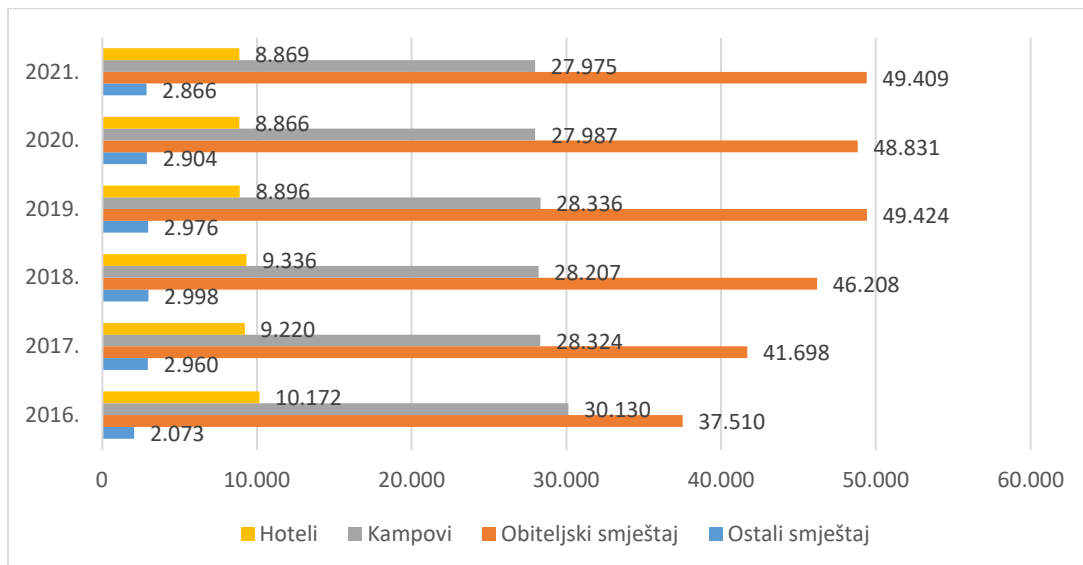
Slika 15. Noćenja u Južnoj Istri vezana uz organizaciju putovanja, 2021. godine



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 manje (oko 7%) od prosjeka Istre, ali se povećao udio postelja u obiteljskom smještaju (32%) koji je 2021. godini u strukturi smještaja činio 55%. Istovremeno kontinuirano pada udio postelja u hotelima, 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 naobrazbi 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 mjesečne prihode nešto više od trećine gostiju (67,6%) ima prihode po kućanstvu između 2.000 i 4.000 Eura, a 22,54% 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 najviše gostiju dolaze s članovima obitelji (47,7%) i 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 rođenih između 1961. i 1980. godine (53,4%). Po pitanju obrazovanja najviše je gostiju s višom školom (40,1%). Oko 67,5% gostiju ostvaruje mjesečne 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

	<p>izvan ljetne sezone dolaze obrazovaniji gosti. Također, struktura gostiju po pitanju pratnje na putovanju nešto je drugačija u odnosu na sezonu. Više od polovice (50,5%) gostiju u tom razdoblju dolazi samo s partnerom, dok je znatno manji udio obiteljskih gostiju (25,5%).</p>
<b>Razlozi putovanja, motivi odmorišnih putovanja i motivi dolaska</b>	<p><b>CJELOKUPNO RAZDOBLJE (V. 2019. - III. 2020.)</b></p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poslovni segment gostiju dolazi ponajviše na poslovne sastanke (47,6%), seminare (23,6%) i konferencije (13,6%).</li> <li>• 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/<i>city break</i> (2,6%).</li> </ul> <p><b>RAZLIKE S OBZIROM NA SEZONE</b></p> <p><b>U ljetnoj sezoni</b> glavni razlog putovanja u Istarsku županiju je odmor (92,0%, dok su svi ostali razlozi zanemarivi (posjet rodbini i prijateljima - 1,7%, posao - 1,6%). Dominantni motivi su more (81,8%) i priroda (11,6%).</p> <p><b>Izvan ljetne sezone</b> 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%).</p>
<b>Učestalost dolaska</b>	<p><b>CJELOKUPNO RAZDOBLJE (V. 2019. - III. 2020.)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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%).</li> <li>• Lojalnost je manja samom turističkom mjestu pa je tako, primjerice, prvi posjet turističkom mjestu u Istri je 2019. godine ostvarilo 40,5% gostiju.</li> <li>• Navedeno ukazuje da su turisti lojalni Istri, ali da su skloni mijenjati turistička mjesta unutar regije.</li> </ul> <p><b>RAZLIKE S OBZIROM NA SEZONE</b></p> <p><b>U ljetnoj sezoni</b> 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%).</p> <p><b>Izvan ljetne sezone</b> 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%.</p>

**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, Holidaychech.de i sl.), slijede društveni mediji (Facebook, TripAdvisor, Instagram Twitter i drugi).
- Nešto više od polovice gostiju u Istri (50,6%) dolazi posredstvom turističke ili putničke agencije, turoperatora i *online booking* (uključujući i Booking.com, Expeditu, Holidaycheck.de i sl.); slijede rezervacije izravno sa smještajnim objektom - osobnim kontaktom, telefonom, e-mailom (17,4%), posredstvom turističke ili putničke agencije, turoperatora - osobnim kontaktom, telefonom, e-mailom (16,9%) te izravno *online booking* sa smještajnim objektom - (16,1%).
- Najveći udio gostiju (58,2%) rezervira smještaj od jedan do šest mjeseci prije dolaska, a čak 24,6% više od šest mjeseci prije dolaska što je znatno iznad prosjeka 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, redosljed je sličan, gosti se najviše oslanjaju na internet (54,5%) iako u 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.

**Prijevoz i duljina boravka**

**CJELOKUPNO RAZDOBLJE (V. 2019. - III. 2020.)**

- 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 sredstva puno manje zastupljena (primjerice, autobusom dolazi tek 2,2% dok je prosjek Jadranske Hrvatske 6,2%).
- Nešto više od polovice (53,4%) onih koji dolaze zrakoplovom koriste niskotarifne prijevoznike.

- 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.

#### 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 je najviše 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%).

#### Aktivnosti za vrijeme boravka

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

- Gosti za vrijeme boravka u destinaciji najviše odlaze na plivanje i kupanje (83,8%), razgledavanje gradova (53,5%), potom u restorane (39,0%).
- Nešto veći dio gostiju preferira tenis (18,0%), organizirane izlete brodom (15,4%) i posjet povijesnim građevinama (15,2%).
- 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%), slijedi 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%).

#### Zadovoljstvo elementima ponude u destinaciji

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

- 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, opremljenošću i uređenošću plaža, besplatnim internetom u destinaciji, ponudom organiziranih izleta i gastronomskom ponudom u mjestu.

#### RAZLIKE S OBZIROM NA SEZONE

Tijekom ljetne sezone gosti su generalno zadovoljniji. Najviše su zadovoljni ljepotom prirode i krajolika, ljepotom mjesta, atmosferom i ugođajem 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.

#### Smetnje tijekom boravka u destinaciji

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

- 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).

#### 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.

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

#### Prosječni dnevni izdaci turista

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

- Prosječni dnevni izdaci turista u Istarskoj županiji iznose ukupno 92,44 Eura što je ispod prosjeka Jadranske Hrvatske (viša potrošnju ostvaruju Dubrovačko-neretvanska, Splitsko-dalmatinska i Zadarska županija).
- 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%.

#### 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.

#### Preporuke

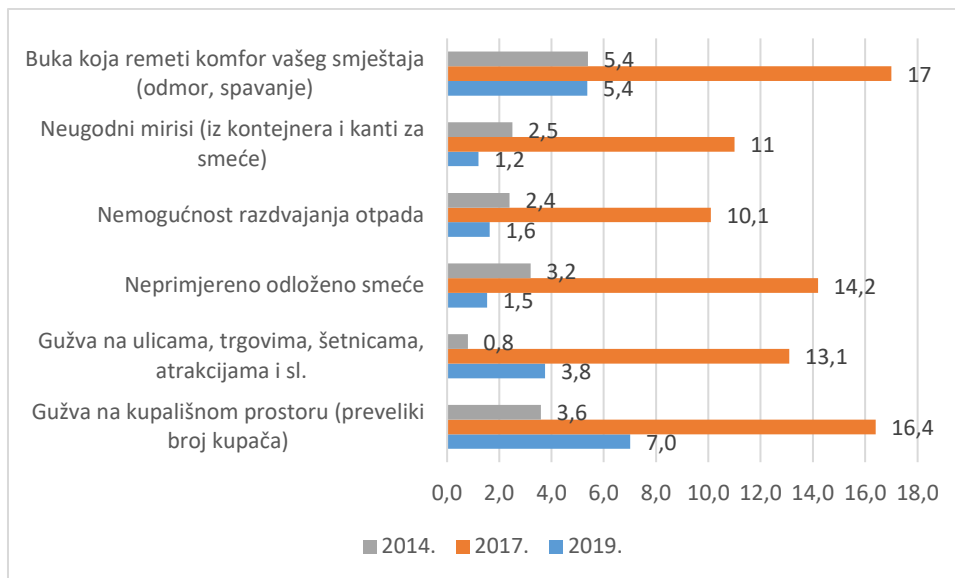
##### CJELOKUPNO RAZDOBLJE (V. 2019. - III. 2020.)

- Većina gostiju u Istarskoj županiji (73,8%) preporučiti će Istru prijateljima i rodbini, a skoro četvrtina (23,3%) i mjesto; svega 2,8% se izrazilo da neće, što je znatno manje od prosjeka Jadranske Hrvatske (4,3%) i potvrđuje visoko zadovoljstvo gostiju i njihovu lojalnost.

#### 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, a nešto manje njih izvan sezone (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 intervjui sa trideset osoba koje bi trebale predstavljati ključne dionike, odnosno zainteresirane strane. Cilj razgovora bio je dobiti uvid u njihove stavove o



pozitivnim i negativnih 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 gradonačelnike i načelnike općina, a manjim dijelom pročelnike ili voditelje pojedinih odsjeka;
- tri predstavnika lokalnih turističkih zajednica na području Južne Istre (TZ gradova Pule i Vodnjana i TZ Općine Fažana);
- ravnatelje triju ustanova zaduženih za zaštitu prirode (NP Brijuni, JU Kamenjak i JU Natura Histrica);
- ravnatelje dvaju većih muzeja (Arheološki muzej Pula te Povijesni i pomorski muzej Istre);
- župnika Crkve sv. Blaža u Vodnjanu nadležnog za najatraktivniju sakralnu građevinu u Južnoj Istri;
- čelnike dvaju glavnih poduzeća zadužena za promet u Južnoj Istri (Pulapromet i Lučka uprava Pula);
- direktore glavnih komunalnih poduzeća (HEP Pula, 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 veće i tri manje putničke agencije (Uniline, Creativa Plus, Sepe i Book Istria) i
- predstavnika Društva turističkih vodiča iz Pule.

Zbog opsežnosti intervjua nije bilo moguće pozvati mnoge potencijalno važne dionike, tako da je uključena samo polovica turističkih zajednica, a od hotelskih kompanija, putničkih agencija, javnih poduzeća i kulturnih institucija samo pojedini predstavnici. Bili su pozvani i mnogi drugi dionici, ali se nisu odazvali ili naknadno otkazali intervju. 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 intervjui uključili su osam osnovnih pitanja, a neka od tih pitanja imala su više potpitanja kako slijedi:

1. Kako ocjenjujete 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 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 rađena i studija '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 prihvatni kapacitet, 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 ocjenjujete 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 dodatnih prihoda. Mnogi navode i važnost turizma za punjenje lokalnih proračuna, čime se omogućuje izgradnja prometne i komunalne infrastrukture i ulaganja u zaštitu baštine i uređenost destinacije. Neki dionici su istakli da je turizam pozitivno utjecao na demografska kretanja, potaknuo inovativni način razmišljanja, podizanje kvalitete usluga i vrlo visoku razinu razvijenosti.

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 i glavni uzročnik preopterećenja prometne i komunalne infrastrukture, osobito na području Grada Pule, čiji su središnji dijelovi izloženi demografskom pražnjenju zbog pretvaranja stanova namijenjenih stalnom stanovanju u smještajne kapacitete za turiste. Mnogi sudionici su napomenuli da je razvoj turizma doveo do odumiranja drugih djelatnosti, pretjeranog rasta cijena stambenog prostora, smanjivanja zelenih površina uz more, kao i do nekih negativnih socioloških pojava poput

gramzivosti i kulture rentijerstva. Ipak, mnogi dionici ističu da bi negativne posljedice bile manje izražene da je razina usluga u turizmu viša, da je sezona dulja i da se više ulaže u unapređenje prometne i komunalne infrastrukture, izgradnju šetnica, biciklističkih staza, uređenje fasada i sl.

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

Svi dionici ističu Nacionalni park Brijuni, Značajni krajobraz Kamenjak i pulski Amfiteatar kao tri glavne atrakcije Južne Istre, što potvrđuju i podaci o broju posjetitelja. Mnogi dionici, osobito iz Pule, kao nedovoljno iskorištenu atrakciju navode vojnu baštinu Pule i okolice (tvrđave), te antičku baštinu (Sergijev slavoluk, Forum, Zlatna vrata) i muzeje (Arheološki muzej, Zero Strasse, Akvarij). Dionici iz Vodnjana u velike atrakcije ubrajaju i Crkvu sv. Blaža u Vodnjanu, a iz Medulina i Ližnjana antičku baštinu (Kažela i Nezakcij). Mnogi dionici kao ključnu atrakciju Južne Istre ističu cijeli obalni prostor s obiljem plaža, a Pulu kao veliki grad s najviše plaža na cijeloj hrvatskoj obali.

Većina dionika kao atrakciju ugroženu prevelikom 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 pritisak turista. Ipak, mnogi dionici navode kao ugrozu pritisak na Amfiteatar i središte Pule za kišnog vremena ljeti i u vrijeme održavanja glazbenih događanja, osobito za mlađu populaciju. U slučaju Kamenjaka navode da bi situacija bila znatno bolja ukoliko bi se asfaltirale glavne pristupne ceste te ograničio i turističkim vlakicama supstituirao ulazak motornih vozila.

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

Većina dionika drži da prihvatni kapacitet Južne Istre usprkos snažnog turizma nije pretjerano ugrožen, osim kad je riječ o divljoj gradnji. Kao najugroženiju destinaciju ističu Općinu Medulin, posebice naselja Medulin i Premantura, te Fažanu. U cjeline izložene pretjeranoj 'apartmanizaciji' i divljoj gradnji ubrajaju Pješćanu uvala u Općini Medulin, Peroj i Barbariga u Gradu Vodnjanu te obalni prostor kod naselja Peruški i Kavran u Općini Marčana. Istodobno se općine Ližnjan i Marčana, naselje Vodnjan i cijela unutrašnjost Južne Istre uglavnom percipira kao prostor koji bi mogao prihvatiti još snažniju turističku ekspanziju. U prostore koji bi mogli prihvatiti intenzivniji rast turizma ubrajaju se i napušteni prostori vojarni i tvornica u Puli, čija bi prenamjena u turističke svrhe mogla 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 onih više platežne moći, skraćivanja ionako kratke sezone i manje prihode od turizma. Neki dionici drže da je izgradnja smještajnih kapaciteta već dosegla limit i da će se rast uskoro usporiti sam po sebi.

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

Kao glavna 'uska grla' prihvatnog kapaciteta najčešće se spominju isti elementi kao i kod negativnih utjecaja turizma: prekomjerna gradnja na obalnom prostoru te prometna i komunalna

infrastruktura koja ne prati rast turizma. Većina dionika najosjetljivija je na pojave u njihovom neposrednom okruženju: osobe koje živi i rade u Puli na prometne gužve u središtu grada i probleme s parkiranjem, stanovnici Vodnjanštine na divlju gradnju u području Peroja i Barbarige, stanovnici Općine Medulin na divlju gradnju, odlagalište otpada Kaštijun i gužve na Kamenjaku, a stanovnici Fažane na kanalizacijske ispuste uz plaže i prometne gužve. I u najmanje opterećenim općinama Ližnjan i Marčana ima primjedbi na bespravnu gradnju na nekim užitim 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, uvođenje sustava 'park & ride' i ograničenje 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 vezama Pule sa Medulinom i Fažanom. Stanovnici Vodnjana i Fažane ističu problem loših veza između obale i unutrašnjosti, a stanovnici Općine Medulin pristupe nekim naseljima (Banjole, Premantura, Pješćana uvala).

U okviru komunalne infrastrukture većinu dionika najviše smeta gomilanje otpada i smrad iz Kaštijuna, neriješen status odlaganja otpada vikendaša i turista u iznajmljenim objektima i neprimjereno odlaganje građevinskog otpada. U nekim mjestima poput Fažane i Banjola kao 'usko grlo' se percipira opskrba električnom energijom i slab internet uslijed niske snage struje, dok su u obalnom prostoru između Štinjana i Barbarige kao 'usko grlo' identificirani kanalizacijski sustavi.

Usprkos velikom broju turista plažni prostor se ne doživljava kao 'usko grlo', što je i razumljivo s obzirom na činjenicu da Južna Istra raspolaže znatno većim plažnim prostorom od glavne turističkih destinacija na hrvatskoj obali. No, većina dionika ističe da su plaže Južne Istre slabo uređene te s nedovoljno pratećih sportskih, zabavnih i ugostiteljskih sadržaja. Mnogi dionici ističu i problem lošeg pristupa plažama s kopna, nedostatak sanitarnih sadržaja, neuređen pristup u more te onečišćenja zbog neriješenih kanalizacijskih ispusta.

Većina dionika ne smatra da su zaštićeni prirodni prostori izloženi pretjeranoj devastaciji. Prostor Brijuna zaštićen je kao nacionalni park i zbog otopne pozicije ima mogućnost ograničavanja štetnog utjecaja prevelikog broja posjetitelja, a i nešto ugroženiji prostor Kamenjaka ima mogućnost ograničavanja posjeta turista. 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', a većina dionika sklona je doseljavanju što više ljudi. Jedan od razloga takvom stavu je zaustavljanje demografskog rasta zadnjih godina i nedostatak radne snage u turizmu i drugim djelatnostima. Kao problem se navodi i činjenica da su tradicionalni izvori radne snage u Slavoniji i državama bivše Jugoslavije već iscrpljeni, a da je domaće stanovništvo previše

orijentirano na rentijerstvo ili je prekvalificirano za brojne jednostavne i sezonske poslove koji se nude u turizmu i drugim uslužnim djelatnostima.

Stoga je prevelika izgradnja apartmanskih objekata potvrđena kao glavno 'usko grlo' budućeg općeg i turističkog razvoja Južne Istre, jer 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. Zbog toga se većina dionika zalaže za znatno strože represivne mjere, odnosno rušenje bespravničkih objekata i propisivanje strogih normi po pitanju vanjskog izgleda, gustoće objekata i uređenja okoliša za objekte koji bi se gradili u budućnosti.

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

Kao područja s najvećim potencijalom razvoja u Južnoj Istri navode se Grad Pula i njegovi neiskorišteni zapušteni prostori nekadašnje vojne i industrijske namjene te istočna obala Južne Istre u općinama Ližnjan i Marčana. Mnogi dionici perspektivu vide i u boljem korištenju sakralne baštine, posebice dionici iz Vodnjana, te brojnih austrougarskih tvrđava. Kada je riječ o Puli, za pojas Mandrač - Valledlunga - Monumenti većina dionika sklona je interpolaciji turističkih i nautičkih sadržaja, poput nedavno otvorene Marine Polesana, dok je u slučaju Muzila sklonija njegovom pretvaranju u zelenu rekreacijsku zonu. U slučaju Uljanika i okolnog prostora, većina dionika prihvaća nužnost prenamjene u druge svrhe, pa i turističke, ali uz očuvanje dizalica kao simbola industrijske Pule. Mnogi dionici vide veliki potencijal u Brijunima kao potencijalnoj zoni elitnog turizma te u obalnom prostoru od Fažane do Barbarige pod preduvjetom dizanja razine ponude kroz izgradnju smještajnih i drugih sadržaja za zahtjevne goste.

#### **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 rušenje bespravno izgrađenih objekata. Prometne probleme većina dionika rješavala bi kroz poticanje javnog prometa ('žute trake'), izgradnju biciklističkih staza, uvođenje sustava 'park & ride', a neki i kroz povećanje cijene parkiranja, stvaranje zona prometovanja samo za domicilne stanovnike i drugo. Dosta sudionika smatra Pulu zapuštenim gradom, zbog čega predlažu veća ulaganja u obalne šetnice, uređenje fasada, stvaranje novih zelenih površina, razvoj kvalitetnih kulturnih, zabavnih i ugostiteljskih sadržaja itd. Potrebno držati i uređenje središta ostalih važnijih naselja, u prvom redu Vodnjana, Medulina i Premanture. Mnogi sudionici navode prepreke administrativnog karaktera koje otežavaju poduzimanje navedenih mjera, posebice državno vlasništvo nad vojnim objektima, probleme 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 Južnu Istru za desetak godina kao razvijen prostor ugodan za život u kojem se osim turizma razvijaju i druge djelatnosti, osobito IT sektor i tradicionalne poljoprivredne

djelatnosti, zbog čega se ljudi ponovno u nju useljavaju. Samu Pulu vide kao grad koji se vratio moru, postao važno obrazovno središte i obiluje lijepim šetnicama, fasadama, kvalitetnim restoranima i drugim pratećim sadržajima. Dionici iz ostalih dijelova Južne Istre cijeli prostor vide kao uređeniji, s mnoštvom sadržaja koji omogućuju znatno dulju sezonu i privlačni su za turiste više kupovne moći. 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 cestovnog čvorišta u dvije razine na ulazu u Pulu, uređenje velikih parkirališta na rubovima Pule sa sustavom 'park & ride', 'home port' za kruzere u Puli, proširenje Zračne luke Pula, cestovnih obilaznica Fažane i Medulina te odvojene biciklističke staze s kvalitetnom podlogom na cijelom obalnom prostoru Južne Istre. 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 daljnjeg 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 hotela 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 je turizam ključna djelatnost Južne Istre, osobito za općine Medulin i Fažanu, a nešto manje samo za gradove Pulu i Vodnjan. No, 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 dobrom prometnom položaju, otvorenosti prema drugim ljudima i kulturama te ugodnosti za život. Mnogi drže da treba održati određene oblike prerađivačke industrije u Puli (npr. proizvodnja jahti umjesto velikih brodova), razvijati prometne djelatnosti (prihvat 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, a mnogo dionika budućnost vidi i u obrazovnom sektoru kroz privlačenje studenata u Južnu Istru kao prostor ugodan za studiranje, život i rad.

### **GRAD PULA**

Pročelnik ureda za komunalni sustav i upravljanje imovinom Grada Pule istaknuo je važnost turizma kao aktivnosti koja donosi prihode građanima i puni gradski proračun, ali i vrši pritisak na infrastrukturu ljeti, 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, 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 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 i načelnik odsjeka za civilno društvo Grada Vodnjana smatraju turizam svojevrsnim 'šlagom na torti' Istre kao najrazvijenije hrvatske regije. Ističu i njegove negativne strane, primarno rasprodaju i uzurpaciju zemljišta, odnosno divlju gradnju. Uz Brijune, pulski Amfiteatar i Kamenjak kao važnu atrakciju Južne Istre ističu i Crkvu sv. Blaža u Vodnjanu, a navode i druge vrijedne objekte 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 divlju gradnju, kao problem navode i loše upravljanje otpadom, slabe prometne veze Vodnjana s obalom i loš pristup mnogim plažama uslijed privatizacije okolnih prostora. Povećanje broja turista i stanovnika ne vide kao problem, već se zalažu za to da se u 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 i viši savjetnik za poslove načelnika Općine istakli su činjenicu da je upravo intenzivan razvoj turizma doprinio statusu Medulina kao jedne od najrazvijenijih općine u Hrvatskoj, što za posljedicu ima visok prosječni životni standard stanovnika. Spomenuli su i negativne strane turističkog razvoja, u prvom redu divlju gradnju koja narušava izgled prostora i probleme uzrokovane sezonalnošću turizma i razmjerno niskom kvalitetom turističke ponude. 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 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, uređenje središta Medulina i Premanture te veća ulaganja u infrastrukturu (nove ceste, biciklističke staze, vodovod, kanalizacija). Osim turizma treba razvijati i poljoprivredu (maslinarstvo, vinogradarstvo), a u skladu s mogućnostima i poduzetničke zone.



## OPĆINA FAŽANA

Načelnik Općine Fažana kao glavne pozitivne strane turističkog razvoja navodi ostvarivanje dodatnih prihoda lokalnog stanovništva i velike prihode u općinski proračun s kojima je izgrađena osnovna gradska infrastruktura i uređene plaže. Veliki potencijal vidi u gradnji kvalitetnog hotelskog smještaja, dok kao negativnu stranu turizma ističe ovisnost prihoda jedinica lokalne samouprave o turističkim kretanjima te bujanje divlje gradnje. 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. Kapacitet plaža i njihovu kvalitetu smatra odličnom. Potencijal Fažane vidi u privlačenju turista na temelju novih sadržaja vezanih uz sport, kvalitetnu gastronomiju, što bi moglo potaknuti doseljavanje novih stanovnika u potrazi za boljim životom i ublažiti aktualni problem nedostatka kvalitetne radne snage.

## OPĆINA LIŽNJAN

Načelnik Općine Ližnjan i viši savjetnik za komunalni sustav i imovinu Općine kao glavne pozitivne aspekte razvoja turizma navode rast standarda stanovništva i punjenje općinskog proračuna, čime je omogućena izgradnja potrebne infrastrukture. U pozitivne aspekte turizma ubrajaju i njegovanje tradicije prilagođene suvremenim trendovima, valorizaciju prirodne i kulturne baštine, širenje uporabe digitalnih tehnologija i sl. Od negativnih strana izdvaja problem ilegalne gradnje i odlaganje otpada, osobito građevinskog otpada koji generiraju vikendaši neregistrirani u sustav odlaganja otpada. Ističe i problem nedostatne uređenosti javnih površina te nedostatka radne snage u turizmu i drugim djelatnostima. Među najpotrebnije akcije kojima bi se osigurao održivi razvoj općine ubraja sprečavanje daljnje 'apartmanizacije', ulaganja u arheološka istraživanja i revitalizaciju kulturnih objekata te uređenje obalnog prostora. Posebno ističe potrebu jače turističke valorizacije ribarske i poljoprivredne tradicije u cilju očuvanja Općine Ližnjan kao 'izdvojene oaze' koja je zadržala autentičnost, za razliku od susjedne Općine Medulin.

## OPĆINA MARČANA

Načelnik Općine Marčana 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 tradicionalnim 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 kao glavnu pozitivnu stranu razvoja turizma u Južnoj Istri ističe gospodarski razvoj gradova i općina, što je omogućilo ulaganja u atrakcije i ponudu. Prihodi od

turizma doprinijeli su unapređenju izgleda javnih površina (uređeni parkovi, fasade i sl.), razvoju kvalitetne ugostiteljske ponude, kao i sve većem broju poslova zahvaljujući turizmu. Značajno se povećao broj letova iz i za Pulu, što doprinosi poboljšanju kvalitete života lokalnog stanovništva. Kao glavne negativne strane turističkog razvoja ističe opterećenje infrastrukture te pretvaranje kuća i stanova u centru Pule u smještajne kapacitete za turiste. To je dovelo do rasta cijena nekretnina koje ograničavaju njihovu kupnju ili najam lokalnom stanovništvu. Smatra i 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 i 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 važnije razvojne projekte ubraja daljnji razvoj i plasman domaćih proizvoda turistima, osobito maslinovog ulja i proizvoda od maslina. 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 i voditeljica turističke zajednice Grada Vodnjana drže da je turizam donio napredak Gradu Vodnjanu, ali da bi se mogao razvijati na održiviji način. Pod time podrazumijevaju smanjenje udjela privatnog smještaja i iznajmljivanja na crno, izgradnju više kvalitetnih hotela i kampova te privlačenje više 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 odijevanje. 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 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 s 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 gastroturizma, te bolje korištenje tradicije maslinarstva. Kao ključne akcije koje bi trebalo poduzeti navode uređenje pratećih sadržaja za turiste, unapređenje lokalnog javnog prijevoza i obuzdavanje divlje gradnje. Među razvojnim projektima koji bi mogli unaprijediti turističku ponudu ističu uređenje 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 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 'zagušenost' u središtu Fažane, 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 orijentaciju na turizam te nedostatak kvalificirane radne snage. Najveći potencijal vidi u Gradu Puli kao 'city break' i glavnoj nautičkoj destinaciji u Istri te u NP Brijuni. Veliki potencijal vidi i 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 kao glavne pozitivne strane razvoja turizma navodi veliki priljev novca za ulaganje u infrastrukturu, javne površine, opći izgled te razvoj proizvoda i usluga koje služe i lokalnom stanovništvu. 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 nepovoljno djeluje na razinu kvalitete života domaćeg stanovništva i može prouzročiti lošiji odnos prema turistima. Kad je riječ o prihvatnom kapacitetu NP Brijuni smatra da on nije ugrožen, 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. Najveći potencijal za budući razvoj vidi na području Grada Pule i istočne obale Istre. Kao rješenje razvojnih problema navodi potrebu dizanja razine suradnje i komunikacije na svim razinama u destinaciji. Drži da bi osim turizma trebalo razvijati poljoprivredu i posebno maslinarstvo, razvijati pomorski promet i pomorsku infrastrukturu. Smatra i da je istočna obala Istre ostala zanemarena u odnosu na zapadnu u posljednjih par desetljeća.

### **JAVNA USTANOVA KAMENJAK**

Ravnatelj Javne ustanove Kamenjak u Premanturi kao najbolji dokaz pozitivnog utjecaja turizma na život ljudi ističe status Medulina kao jedne od najrazvijenijih općina u Hrvatskoj. Navodi i da je Kamenjak s blizu milijun posjetitelja godišnje postao najbolje posjećenim zaštićenim područjem Hrvatske, nakon nacionalnih parkova Plitvička jezera i Krka. Ističe i negativne posljedice snažnog turističkog razvoja poput divlje gradnje, posebice u području Pješčane uvale i Premanture. Kao glavni oblik ugrožavanja prihvatnog kapaciteta ističe upravljanje otpadom (Kaštijun) i prometne gužve, 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 uređenje biciklističke

staze uz more, 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 'vlakicama'.

## **NATURA HISTRICA**

Ravnateljica Javne ustanove Natura Histrica kao pozitivne strane turizma vidi otvaranje radnih mjesta te priljev novca lokalnome stanovništvu. Kao negativne strane najviše ističe uzurpaciju prostora i upravljanje otpadom. Kao važne atrakcije ističe i dvije park šume u Puli, Busoler i Šijana te cijeli obalni pojas s brojnim plažama. Kad govori o prihvatnom kapacitetu smatra da je Južna Istra pretjerano izložena prometnom pritisku, gomilanju otpada koji stvaraju turisti, a za okoliš je štetno i ispuštanje voda tretiranih kemikalijama iz bazena. Od 'uskih grla' ističe još i povećanu gradnju stambenih jedinica, odnosno bespravnu gradnju, uz očekivanje sve više problema s vodoopskrbom. Kao ugrozu 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 tu graditi turističke objekte. Turizam stavlja na treće mjesto, iza sektora poljoprivrede i ribarstva te industrije, a drži i da 'Uljanik' treba sačuvati i njegovu proizvodnju preusmjeriti prema održivim izvorima energije (proizvodnja solarnih panela, vjetroelektrana i sl.).

## **ARHEOLOŠKI MUZEJ ISTRE**

Ravnatelj Arheološkog muzeja Istre kao glavnu pozitivnu stranu razvoja turizma prepoznaje 'priljev novca' kroz izravne i 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, širenju parkova te unapređenju kulturnih institucija. Od negativnih strana najviše ističe pretjeranu izgradnju koja, osim što okupira prostor i opterećuje lokalnu infrastrukturu, zbog neprimjerenog izgleda transformira naselja na način da gube svoju autentičnost. 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 kao pozitivne strane turizma vidi 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 ističe da je turizam donio veliki napredak istarskom gospodarstvu, jer je upravo 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 Južne Istre 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, iako može istovremeno primiti i 1.000 osoba. Razmjerno mali trenutni posjet tumači činjenicom da grupe ne žele plaćati ulaznice za crkvu i stručno vodstvo. Drži da bi trebalo bolje promovirati bogatu sakralnu baštinu Istre (više od 1.500 crkvi) te u promociju uključiti brojne slavne osobe iz Istre, osobito svećenike poput Jurja Dobrile. Kao ključni projekt predlaže izgradnju Hrvatskog međunarodnog antropološkog i ekumenskog svetišta u Vodnjanu s kriptom veličine 400 m<sup>2</sup> u kojoj bi se čuvale izuzetno vrijedne. Drži da Grad Vodnjan za takav projekt nema sluha, potkrepljujući svoj 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 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 mnogi ne žele raditi druge poslove te da stambene prostore koriste za iznajmljivanje turistima umjesto za stanovanje. 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, jer se 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'). Najveći potencijal vidi u stavljanju bivših vojnih objekata i zapuštenih tvrđava u funkciju, dok 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 istaknuo je brojne prednosti Južne Istre za razvoj turizma - lijepu prirodu, blagu klimu i civilizirane ljude 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 tvrdave kao potencijalno vrlo važne, ali nedovoljno valorizirane atrakcije, a Kamenjak kao najugroženiju atrakciju zbog brzog razvoja turizma. Kao glavno 'usko grlo' prihvatnog kapaciteta ističe prekomjernu gradnju, zbog koje bi moglo doći do pada atraktivnosti i prihoda u turizmu. Ističe i probleme gomilanje otpada i 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 i korištenja austrougarske baštine. Muzil vidi kao ključnu lokaciju za novi razvoj kombinacije otvorene hotelske zone i zelenila.

## HEP PULA

Voditelj službe za mjerenje i podršku tržištu ODS HEP-a Pula među pozitivnim utjecajima turizma na prostor izdvaja izgradnju prometne infrastrukture (Istarski ipsilona), te odmak od pretežito industrijske orijentacije Pule. To smatra i nedostatkom, jer se osim turizma nisu razvile moderne industrije i druge djelatnosti. Kao glavni problem ističe divlju gradnju, koja zahvaća i rubna ruralna područja Južne Istre. 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. Od komunalnih infrastrukturnih problema ističe odlaganje otpada (Kaštijun), a po pitanju struje drži da trenutni problem nije nedostatak električne energije, već izgradnja priključaka za brojne novoizgrađene objekte uslijed divlje gradnje. S obzirom na povećanje potražnje za strujom (punionice za električne automobile) i nedostatak izvora energije smatra da u budućnosti treba razmišljati o nuklearnoj energiji, jer solari i vjetroelektrane nisu dovoljni i previše nagrđuju prostor. Najveći potencijal budućeg razvoja turizma vidi u Puli, Brijunima kao zoni 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 Pulske Vodovoda d.o.o. ističe kao prednosti turizma snažan gospodarski razvoj, prihode za gradski proračun, ali i 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. Promet ne smatra toliko velikim problemom kao većina ostalih sudionika, jer se veće 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 Južna Istra nije previše vezana uz jedan izvor vode kao mnogi drugi dijelovi Hrvatske. Mišljenja je da bi se veliki napredak postigao boljom organizacijom po pitanju otpada te kroz kvalitetno uređenje plaža. 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 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 kao glavne pozitivne strane turizma vidi promjenu u podizanju kvalitete smještaja i unapređenju nautičkog i drugih posebnih oblika turizma. Pozitivnim ocjenjuje utjecaj turizma na demografiju i sprečavanje iseljavanja lokalnog stanovništva. No, 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). Kao problem prepoznaje i parkiranje i promet u centru Grada Pule te na potezu od Pule prema Fažani. Navodi konkretne točke s najvećim problemima vezanim uz odvodnju (Štinjan, Šikići, Škatari), a kao osobito opasnu činjenicu ističe vodopropusne septičke jame. Najveći potencijal za budući razvoj vidi u nautičkom turizmu i jačem fokusiranju na kamping, posebno na istočnoj obali te između Fažane i Barbarige. Kao ključni projekt usmjeren na rješavanje problema odvodnje navodi Projekt aglomeracije 'Pula sjever'. 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 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 bolje nego u drugim dijelovima Hrvatske. Odvaja se čak 30% otpada, a od 2018. godine ne odlaže se nesortirani otpad na Kaštijun. 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 orijentaciju 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

Direktorica prodaje i marketinga Arena Hospitality Group 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 trebala više usmjeriti prema gostima koji dolaze zrakoplovima zbog blizine zračne luke centru grada. Slaže se s općim stavom da rast turizma značajno opterećuje 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 gastronomske ponude i plasiranju domaćih proizvoda (ribarstvo, vinogradarstvo, maslinarstvo).

## APARTHOTEL DELMAR

Direktorica Resorta del Mar u Banjolama 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. 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, a kao područja u kojima je najviše narušen prihvatni kapacitet upravljanje otpadom (Kaštijun) i prometne gužve. Predlaže širenje mreže šetnica i biciklističkih staza umjesto pretežitih ulaganja u infrastrukturu 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 ističe sređivanje infrastrukture i obuzdavanje divlje gradnje, posebice na području Medulina te stvaranje novih inovativnih turističkih proizvoda, osobito u domeni sporta i nautike. Drži da je potrebno i bolje urediti plaže te bolje brendirati Južnu Istri Općinu Medulin ('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 pozitivne strane turizma vidi u doprinosu rasta BDP-a, u kulturološkom 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, te 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.). Vezano uz 'apartmanizaciju' kao

najistaknutiju 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 tradicije, uređenja, dizajna i drugo.

### **UNILINE PUTNIČKA AGENCIJA**

Predsjednik Uprave putničke agencije Uniline turizam vidi kao polugu koja pokreće opći razvoj Južne Istre i Istre u cjelini, ali i kao glavnog uzročnika prometnih gužvi i devastacije istarskog prostora. To se osobito odnosi na prekomjernu gradnju objekata namijenjenih prihvatu turista koji brojnošću, dimenzijama i arhitektonski neprimjerenim 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 Brijuna i pulskog Amfiteatra kod kojih je pristup posjetitelja lako ograničiti. Spominje povećani pritisak na Amfiteatar za lošeg vremena ljeti kao glavni uzročnik velikih prometnih gužvi u središtu Pule. Kao glavni infrastrukturni problem ističe nekvalitetnu odvodnju, a u sociokulturnoj sferi pražnjenje središta Pule zbog stavljanja stambenih prostora u funkciju turizma. Drži da najveći razvojni potencijal imaju općine Fažana, Marčana i Ližnjan, a od atrakcija Pula i njena arhitektonska baština, Brijuni i središte Vodnjana sa Crkvom sv. Blaža. Među akcijama koje bi trebalo poduzeti 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**

Voditeljica Agencije Creativa Plus iz Pule drži da turizam otvara niz mogućnosti za stvaranje kvalitetnih radnih mjesta kroz specijalizacije u različitim nišama, umjesto aktualne orijentacije pretežito na rentijerstvo. Od problema navodi nisku razinu kvalitete ponude, preveliku koncentraciju na tri glavne atrakcije te još uvijek prekratku sezonu. Kao ključne infrastrukturne probleme ističe divlju gradnju i gužve u prometu, posebice u Puli, koje bi riješila sustavom 'park & ride'. U probleme ubraja i otpad (Kaštijun) te nedovoljnu uređenost plaža. Najbolje mogućnosti za razvoj vidi u Općini Ližnjan, pod uvjetom da se obuzda divlja gradnja kao u susjednoj Općini Medulin, ako treba i represivnim mjerama. 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. Pritom bi mnogo važniju ulogu trebale imati razne 'priče', npr. o slavnim osobama koje su boravile u Južnoj Istri, o austrougarskim tvrđavama (Zero strasse), Uljaniku, Pulskoj tržnici, Nezakciju i bitkama oko njega i sl.. 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 ističe pozitivan utjecaj turizma na opći napredak i inovacije, a kao glavni negativan učinak ističe devastaciju prostora apartmanizacijom ('ružne betonske građevine prazne više od deset mjeseci 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 prihvatnog kapaciteta izdvaja upravljanje otpadom i prometne gužve, iako drži da one predstavljaju ozbiljniji problem tek za lošijeg vremena ljeti. Najveći vidi u pulskim tvrđavama, posebice na Muzilu, koje bi trebalo urediti kao mjesta okupljanja za zabave te bolje interpretacijski opremiti i promovirati. Njegova vizija Južne Istre uključuje održavanje imidža očuvane 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 uz turizma trebalo razvijati i malu brodogradnju (jahte umjesto velikih brodova) i veliku lučku infrastrukturu (*home port* za kruzere u Puli).

### **AGENCIJA BOOK ISTRIA**

Vlasnik i voditelj agencije Book Istria iz Ližnjana turizam vidi kao djelatnost koja je većini stanovnika Južne Istre omogućila bolji život, ali i potakla brojne negativne procese u društvu, u prvom redu rentijerstvo praćeno neprimjerenom izgradnjom apartmana za turiste. Kao probleme ističe i gužve u prometu, sezonalnost poslovanja te 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, ali podržava mogućnost dolaska vozilima na Kamenjak dok se ne napune parkirališta. Obilje plaža u Južnoj Istri smatra velikom prednost, ali drži i da bi ih trebalo znatno bolje urediti. Kao područja s najboljom perspektivom razvoja vidi općine Ližnjan i Marčana, pod uvjetom da se bolje uredi njihov obalni prostor i obuzdaj divlja gradnja. Njegova vizija Južne Istre za deset godina uključuje stvaranje imidža jedinstvene 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 očuvana stara središta naselja, osobito Medulina, Premanture i Ližnjana, ali i uz more (Fažana kao ribarsko mjesto).

### **DRUŠTVO TURISTIČKIH VODIČA PULA**

Predstavnica 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 glavnu atrakciju Južne Istre ističe njenu antičku baštinu, posebice Amfiteatar, za koji smatra da je Amfiteatar ugrožen kad se u njemu održavaju koncerti i glazbena događanja za mlađu populaciju. Zbog prenapučenosti tijekom ljetnih mjeseci ugroženim smatra i Kamenjak. Kao 'uska grla' prihvatnog kapaciteta navodi prometne gužve na ulazu u Pulu, osobito ljeti kad kiša pada te nedostatak kvalificirane radne snage koja poznaje strane jezike. Potencijal za budući razvoj vidi u stvaranju edukacijskog centra u kojem bi se turistički djelatnici podučavali potrebnim znanjima i vještinama za bolju komunikaciju s turistima. Smatra da bi uz turizam trebalo razvijati djelatnosti vezane uz 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 i odnose se primarno na prostorne/fizičke i ekološke komponente prihvatnog kapaciteta. Promjenjivi pokazatelji odnose se primarno na trenutne uvjete u destinaciji na koje se može utjecati u većoj ili manjoj mjeri, a uključuju infrastrukturnu, socio-kulturnu 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 i 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 povijesnu jezgru Pule.

**Infrastrukturni pokazatelji** odnose se na prometnu (cestovni, željeznički, morski i zračni promet) te komunalnu infrastrukturu (opskrbu električnom energijom, vodoopskrbu, odvodnju i upravljanje otpadom). Iako uglavnom lako mjerljivi, za razliku od fizičkih pokazatelja oni su promjenljivi, jer se određenim intervencijama 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 pročištača voda, razvrstavanje čvrstog otpada i sl. U slučaju Južne Istre osobito 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-kulturnu problematiku, dakle na lokalno stanovništvo, turiste i njihove međuodnose. Pokazatelji koje treba pratiti su osobine stanovništva (dob, spol, obrazovanje, zaposlenost 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 dužnosnika 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 lokalne zajednice. To uključuje poreznu i investicijsku politiku, legislativu vezanu uz turizam i investiranje itd. Ovi pokazatelji 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 orijentacija 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. Orijentacija

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. 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 dugom 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 primarno su važne obale kopna dostupne motornim vozilima ili pješice, za razliku od obala otoka koje su većinom dostupne samo morskim putem. Među njima tako veći 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 s kopnom spojeni otočić Katarina u Pulskom zaljevu, na kojem je smješten dio novotvorene marine Polesana, a u manjoj mjeri i Mali Brijun u NP Brijuni koji se koristio kao mjesto povremenih održavanja kazališnih predstava. Pristup na otočić Vanga u NP Brijuni dozvoljen je samo za posebne goste, dok su ostali otočići i hridi dostupni samo privatnim plovilima.

Promotri li se isključivo obalni prostor dostupan s kopna, najveće plažne resurse imaju Općina Medulin sa 56 kilometra obalne linije i Grad Pula, na koju se odnosi 37 kilometra obalne linije. S turističkog stajališta važnija je obala u sastavu Općine Medulin, jer je najvećim dijelom 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 ona većim dijelom nepogodna za turističko korištenje zbog grubih stijena i otežanog pristupa moru. Isto vrijedi i za 35 kilometra dugu

<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 otočje Južne Istre su uračunati i Katarina i Uljanik u Puli koji su mostovima spojeni s kopnom.

obalu u Općini Marčana, koja je zbog strmine većim dijelom nepogodna za kupanje i nedostupna s kopna. Kako su plaže u općinama Ližnjan i Marčana usto uglavnom izložene otvorenoj pučini i valovima, veću važnost za turizam imaju znatno kraće obale u sastavu Grada Vodnjana i Općine Fažana zaštićene Brijunskim otočjem (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 pogodnih 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 koja se temelji na mjeranjima 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 se podaci dosta razlikuju od podataka iz Instituta za oceanografiju i ribarstvo, nadležnog za mjerenje čistoće mora, koji je u 2020. godini vršio mjerenja 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 uključuje mnogo plaža koje nisu na popisu Instituta za oceanografiju i ribarstvo, ukupna površina svih plaža Južne Istre slična je prema oba izvora. Razlog tome je činjenica 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. I na području Grada Pule procijenjena površina svih plaža je znatno veća prema Institutu za oceanografiju (154.400 m<sup>2</sup>), iako se podaci odnose na samo 22 plaže, dok prema Regionalnom programu ona iznosi svega 90.431 m<sup>2</sup> na 31 plaži. Podaci su u oba izvora donekle slični samo u slučaju općine Fažana, iako ni tu Institut za oceanografiju nije mjerenjima pokrio sve plaže.

Regionalni program u Općini Ližnjan izdvaja 18 plaža ukupne površine 101.215 m<sup>2</sup>, a u Općini Marčana 13 plaža ukupne površine 13.550 m<sup>2</sup>. Institut za oceanografiju i ribarstvo mjerenja je vršio samo na po jednoj plaži u obje općine, tako da njegovi podaci za ove dvije općine nisu relevantni. Na području

Grada Vodnjana također je teško vršiti usporedbe, jer su mjerenjima kakvoće mora obuhvaćene samo dvije plaže od ukupno šest iz Regionalnog programa. No, 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 ima svega šest plaža, Općina Fažana raspolaže s najvećim plažnim prostorom u odnosu na ukupnu duljinu obale, i u njoj se plaže protežu na čak 80% obalne linije.

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
<b>JUŽNA ISTRA</b>	<b>103</b>	<b>37.453</b>	<b>443.868</b>	<b>56</b>	<b>25.260</b>	<b>453.500</b>

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

Najveći plažni prostori 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. Pritom 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 ne 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 toga se može zaključiti da osim razlika u procjeni površine plaža postoje i brojni dijelovi obale koji se koriste za kupanje, a koji se ne odnose na uređene plaže.



Iako velika većina plaža Južne Istre ima 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 iskazivala nezadovoljavajuću kakvoću, a dobru kakvoću imala je samo 2019. godine. Česte incidente bilježe i plaže u kampovima Medulin i Kažela kod Medulina te kamp Stupice u Premanturi i plaža Puntizela u Puli. Zbog neriješenih kanalizacijskih ispusta tek dobru kakvoću mora povremeno je iskazivala i većina plaža na području Grada Vodnjana i Općine Fažana, što bi se to trebalo riješiti Projektom aglomeracije Pula sjever. No, uzme li se u obzir da vrhunsku čistoću pokazuje 40 od ukupno 56 plaža 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 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 ima umjetnu podlogu. Kao veće pješčane plaže ističu se Pješčana uvala, Bijeca u Medulinu i Salbunić u Ližnjanu, 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.

Iako većina plaža iskazuje visoku opterećenost, u svim dijelovima Južne Istre mogu se naći plaže kod kojih je opterećenost razmjerno niska. To je u prvom redu slučaj s plažama na području Općine Ližnjan, ali i s plažama na sjeveru Općine Fažana, oko Galebovih stijena u Puli te na brijunskom otočju i brojnim malim otočićima do kojih ne voze izletnički brodovi. Budući da većina drugih dijelova Istre raspolaže 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, dakle bez plaža na Brijunima i malim nenaseljenim otocima, one prema Institutu za oceanografiju i ribarstvo proizlazi 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 znatno više plaža, može se procijeniti da je realnija. Izuzetak je samo Općina Ližnjan, gdje je vrlo veliki procijenjeni plažni prostor vjerojatno posljedica ekstenzivnog uključivanja svih prostora na kojima je moguće sunčanje uz plažu u općini. To znači da bi površina plažnih prostora u Južnoj Istri bila višestruko veća kada bi se i ostali dijelovi promatrali na sličan način. Naime, izuzme li sa pojas od Štinjana do Barbarige, gdje više od 50% obalne crte čine plaže, u svim ostalim jedinicama lokalne samouprave postoje veliki dijelovi obale dostupni s kopna na kojima je moguće kupanje i sunčanje, ali nisu registrirani kao plaže.

Iz svega navedenog proizlazi da je ukupna površina svih plaža u Južnoj Istri bez otoka veća od 1.000.000 m<sup>2</sup>, a pod pretpostavkom ekstenzivnog obuhvata svih plažnih površina na kopnu i onih na otocima i od 1.500.000 m<sup>2</sup>. Uzme li se u obzir da u Južnoj Istri u vrhu ljetne 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 rekreacijske 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 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 stvarni broj znatno veći zbog korištenja za prihvata 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).

Iako je pritisak na prostor koji vrše kuće za odmor teško procijeniti zbog nepouzdanosti podataka i činjenice da se dio kapaciteta u njima koristi i za smještaj turista, računa li se prosjek od oko četiri osobe po stambenoj jedinici taj broj je veći od 60.000 osoba. Uzmu li se obzir svi navedeni parametri, najveći pritisak na plažni prostor prisutan je 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 plažni prostor i u Općini Fažana. No, kako je cijeli obalni prostor Južne Istre lako dostupan i na kratkim udaljenostima, za pretpostaviti je da će osobe koje ne vole pretrpane plaže koristiti i znatno manje opterećene plažne prostore u općinama Ližnjan i Marčana ili na Kamenjaku. Dosta plažnih površina koje nisu izložene većim gužvama ima i na dijelovima obale u sastavu Grada

<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 rekreaciju, 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 usporedbe s podacima iz 2011. godine i za tu godinu korišteni su podaci o broju stanova koji se ne koriste za stalno stanovanje.

<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 umanjeno za četvrtinu zbog korištenja dijela objekata za komercijalni smještaj.

Pule i Općine Medulin udaljenijim od najbližih cesta, te u brojnim uvalama i na otočićima koji su dostupni samo morskim putem.

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 Ližnjan	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

Stoga se kao generalni zaključak nameće konstatacija da je opterećenost plaža u Južnoj Istri znatno manja nego u većini razvijenih kupališnih turističkih destinacija na hrvatskoj obali, pogotovo Zapadne Istre, koja turistički dobro funkcionira usprkos znatno većem pritisku na plažni. 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 kampove. 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 u Južnoj Istri, 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 mjerenja kakvoće mora lokalnom stanovništvu i turistima. Smanjenju pritiska na postojeće plažne prostore može značajno doprinijeti i činjenica da zahvaljujući dugoj obalnoj liniji i mnoštvu otoka Južna Istra raspolaže značajnim rezervama plažnog prostora do kojeg se turisti željne mira i čiste prirode može transportirati izletničkim brodovima. Povrh toga, brojni turisti koji je posjećuju, posebice oni koji dolaze u samu Pulu, fokusirani su na kulturni odnosno gradski turizam, čime se dodatno smanjuje pritisak na plažne prostore.



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 neuređenih plaža i na području Grada Pule, a neuređenih plaža ima i u ostalim jedinicama lokalne samouprave. 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 percepciju njihove ukupne opterećenosti. Naime, uređene plaže s mnogo dodatnih sadržaja privlače glavninu korisnika, iz čega proizlazi da bi dizanje razine uređenosti drugih plaža moglo smanjiti ukupan pritisak na 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> Ostala zaštićena područja imaju znatno manje posjetitelja 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 izvan glavnih turističkih tokova i dvije zaštićene male spilje koje nisu ni otvorene za posjetitelje.

Opterećenost Kamenjaka primarno je uvjetovana činjenicom da većina od ukupno skoro milijun posjetitelja godišnje tamo dolazi motornim vozilima. No, percepcija njegove ugroženosti nije toliko posljedica broja vozila, koliko velike količine prašine koja se stvara zbog nekvalitetne podloge cesta. Treba imati u vidu i činjenicu da je razina zaštite prirode na Kamenjaku kao značajnom krajobrazu znatno niža nego u nacionalnim parkovima, a pritisak nije orijentiran samo na jednu točku. Stoga je i osjetljivost prirode niža, a naplata ulaska omogućava reguliranje turističkog pritiska..

Prema informacijama iz Javne ustanove, glavna prometnica u Kamenjaku bi do 2023. godine trebala dobiti novu podlogu koja ne bi stvarala prašinu (eko asfalt), a planira se i usmjeravanje vozila na parkiranje isključivo u 18 naznačenih parkirnih zona maksimalnog kapaciteta do 2.000 vozila, nakon čega bi pristup Kamenjaku bio moguć samo turističkim 'vlakićima'. Iako postoje razmišljanja da se potpuno zabrani ulazak motornih vozila na Kamenjak, Javna ustanova ne smatra to dobrim 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.

<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, koji nije izložen većem turističkom pritisku i za koji je ulaz slobodan.

Slika 20. RT KAMENJAK I SVJETIONIK PORER



*Fotografija: Zoran Klarić*

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, a kao i na Kamenjaku, ni na Brijunima posjetitelji nisu koncentrirani samo na jednu atrakciju. Usto na Brijunima postoje i osobito osjetljivi dijelovi Brijuna poput otočića Vanga u koje pristup turista nije dozvoljen, a prisutna su i značajna ograničenja plovidbe u njegovom akvatoriju.

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 prostor uz najjužniji rt Istarskog poluotoka na Kamenjaku i prostor prihвата izletničkih brodova na Velom Brijunu ostati mjesta najvećeg pritiska na prihvatni kapacitet, dok će drugi dijelovi ovih zaštićenih područja ostati manje posjećeni, a time i manje ugroženi.

Preostala zaštićena prirodna područja 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 niti se vrši naplata ulaznica. Stoga bi u njihovom slučaju uređenje poučnih staza i dodatnih interpretacijskih sadržaja bilo i poželjno u cilju privlačenja posjetitelja i njihove edukacije o važnosti zaštite okoliša. Od njih su uslijed velikog broja plovila u akvatoriju Južne Istre ugroženija dva najveća zaštićena područja u okviru programa Natura 2000, POVS i POP područja Akvatorij Zapadne Istre te POVS područja Medulinski i Pomerski zaljev, koja nisu pod zaštitom na državnoj razini. Stoga bi valjalo razmisliti i o ograničenjima vezanim uz plovidbu u najugroženijim dijelovima ovih zaštićenih prostora.

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. Zbog postojanja brojnih pristupa i vrlo je teško procijeniti koliki je broj osoba posjetio povijesnu jezgru Pule, iako je s obzirom na 1.100.000 turista koji su 2019. boravili u Južnoj Istri i 4.500.000 u Istarskoj županiji on sigurno veći od 2.000.000. Naime, može se pretpostaviti da je središte Pule tijekom svog boravka posjetila većina gostiju Južne Istre i najmanje četvrtina gostiju u drugim dijelovima Istarske županije. Njima treba dodati 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, moguće je da je ukupan broj osoba koje su posjetili povijesnu jezgru Pule bio i mnogo veći od 2.000.000 osoba.

Iako se radi o velikom ukupnom broju, pritisak na povijesnu jezgru Pule znatno je manji nego npr. na povijesne jezgre Splita i Dubrovnika pod zaštitom UNESCO-a. Naime, povijesna jezgra Pule objektivno je manje atraktivna, dostupna je s mnogo strana i nema jednu centralnu točku na kojoj bi se posjetitelji dulje zadržavali. Tako se u slučaju Dubrovnika najveće gužve 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 Sergijevog slavoluka kao najatraktivnijih točki pulske povijesne jezgre 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 i 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 svega kilometar hoda do povijesne jezgre grada.

Kulturno-povijesne i druge antropogene atrakcije izvan povijesne 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 kupaca može doći do gužvi na parkiralištima. No, za pretpostaviti 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 u obalnoj zoni. Zbog velike gustoće naseljenosti na obalnoj zoni i pogodnosti za gradnju uslijed razmjerno ravnog reljefa i lake dostupnosti, izgrađenost je na nekim dijelovima vrlo visoka, osobito na području Grada Pule bez Brijuna, na priobalnom dijelu područja Grada Vodnjana te u općinama Medulin i Fažana. Istovremeno je na području općina Marčana i Ližnjan te na otocima Južne Istre izgrađenost 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.

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

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 Ližnjan. Veća izgrađenost u području Pule i Fažane posljedica je pristupačnosti i 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 Ližnjan zbog izloženosti otvorenom moru i nepogodnosti velikog dijela obale za



kupanje radi prevladavanja grubih i oštih stijena i čestih jakih valova. Zanimljivo je da je postotak izgrađenosti na području turistički slabo razvijenog prostora Grada Vodnjana i vrlo razvijene Općine Medulin otprilike podjednak (25%) što je posljedica velike razvedenosti obale na području Općine Medulin s mnogo uvala nedostupnih cestovnim putem. 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, a najdulja se odnosi se na područje grada Pule od Muzila do Mandrača. Iz toga proizlazi da nekadašnje vojne zone imaju funkciju svojevrsnih 'zelenih' pluća Pule, 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. S iznimkom akvatorija Luke Pula, veći dio izgrađenog obalnog pojasa je usto pogodan za kupanje, a glavina se odnosi na uređene plaže. Vrlo je niska i razina izgrađenosti obalnog pojasa na otocima, pri čemu se od ukupno 4,1 kilometara 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.

Slika 21. OBALA KOD GALEBOVIH STIJENA U PULI



Fotografija: Zoran Klarić

Mnogo veći problem od izgrađenosti obalne zone je vizualni aspekt same izgradnje, za koju je znakovita neuređenost, nepoštovanje lokalne arhitektonske tradicije, neadekvatna prometna infrastruktura, a često i loš pristup do mora. Najproblematičnije su obalne zone u naseljima Barbariga, Peroj, Pješćana 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).

Stoga se generalno može zaključiti da je prihvatni kapacitet Južne Istre s motrišta izgrađenosti već ugrožen, a ukoliko se ne zaustavi dodatna intenzivna izgradnja, moglo bi biti ozbiljnijih posljedica. Naime, 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 podalje od mora.

## 4.2. Infrastrukturni pokazatelji

### 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 i na prilazima pojedinim obalnim naseljima, kao npr. u Pješćanoj 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.

Probleme uzrokuje i nedostatak parkirališnih mjesta, osobito u središtu Pule i blizu glavnih plaža. Ipak, situacija s prometnom u mirovanju je bolja nego u većini obalnih turističkih destinacija na Jadranu zahvaljujući postojanju velikih parkirališta uz najopterećenije lokacije, 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 mjesta. Poboljšanje 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.

Situaciju s parkiranjem nešto je teže unaprijediti 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,

osobito blizu plaže u samoj Puli. 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.

Kao rješenje se nudi veće korištenje javnog prometa, koje je ujedno i povoljno za očuvanje okoliša. No, korištenje javnog prometa od strane turista još uvijek je slabo 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. Ipak, tu bi se situacija mogla razmjerno brzo popraviti, budući da je javni prijevoz dobio na značenju u aktualnim okolnostima velikog rasta cijene goriva kao posljedice rata u Ukrajini pa su mnoge europske države povećale subvencije za javni prijevoz. Većem korištenju javnog prijevoza za potrebe turista pogoduje i lokacija Autobusnog kolodvora u Puli neposredno uz povijesnu 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 ima osnova za njegovo snažnije subvencioniranje i u Južnoj Istri, posebice u gradskom prometu Pule i na glavnim linijama prigradskog prometa od Pule prema Medulinu, Ližnjanu, Premanturi, Fažani i Barbarigi. Bilo bi poželjno osigurati kvalitetne, frekventne i cjenovno atraktivne veze i prema Vodnjanu i obalnim mjestima u Općini Marčana. Veće korištenje javnog prijevoza od strane turista korisno je i za 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 poticanju korištenja javnog prijevoza ima i kvalitetno informiranje o voznim redovima i cijenama prijevoza na terenu i e-medijima, kao i pojednostavljenje kupnje karata.<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. Veće korištenje Zračne luke Pula smatra se poželjnim i u cilju smanjenja izrazite orijentacije na turiste koje dolaze vlastitim automobilima i povećanja kvalitete života stanovnika Južne Istre. No, treba voditi računa da je zračni promet 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. Iz toga proizlazi dodatna važnost osiguranja kvalitetnih veza javnog prometa, kako bi se pritisci na cestovnu infrastrukturu sveli na najmanju, odnosno osiguranje kvalitetne veze javnog prometa od Zračne luke Pula do središta Pule, a po mogućnosti i do nekih drugih odredišta u Južnoj Istri.

Pula za sada prima i vrlo malo 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 napuštenih i derutnih vojnih i industrijskih građevina taj projekt bi doprinio

<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.

poboljšanju imidža Pule kao grada i kvaliteti boravka u njemu. U tom kontekstu, otvorenje marine Polesana ima ulogu simboličnog početka turističke valorizacije Luke Pula i Grada Pule kao potencijalno vrhunske europske nautičke destinacije.

S obzirom na veliki kapacitet marina i 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. Iako uslijed strogih pravila vezanih uz odlaganje otpada zadnjih godina nije bilo ozbiljnijih incidenata s onečišćenjem mora, opasnosti su i dalje prisutne. 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, iako povremeno ima problema s nedostatkom struje, a u ljeto 2022. godine je zbog dugotrajne suše bilo i redukcija u vodoopskrbi. Prisutni su i problemi s odvodnjom, jer se još uvijek velik dio otpadnih voda izvan Pule ispušta u septičke jame. Stoga je potrebno 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 doprinijelo štednji prirodnih vodnih resursa te unapređenju imidža Južne Istre kao ekološki svjesne destinacije.

Budući da je neadekvatna odvodnja glavni uzrok onečišćenja mora uz plaže kao glavni turistički resurs, osim priključivanja što većeg dijela naselja na kanalizacijske sustave i unapređenja sustava za pročišćavanje otpadnih voda nužno je obnoviti i dotrajalu kanalizacijsku infrastrukturu te svesti na minimum incidente vezane uz onečišćenje mora. Zahvaljujući nužnosti udovoljavanja standardima Europske unije, suvremeni kanalizacijski sustavi i sustavi za pročišćavanje otpadnih voda kontinuirano se grade, a dobar primjer je aglomeracija Pula sjever, kojom bi trebali biti riješeni problemi s onečišćenjem mora na cijelom obalnom potezu od Štinjana do Barbarige.

Iako je po odvajanju otpada Južna Istra u samom vrhu Hrvatske, a županijski centar za gospodarenje otpadom Kaštijun ubraja se u kvalitetnije centre ove vrste, 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, niski udio mladog stanovništva te pad broja stanovnika u periodu između dva zadnja popisa stanovništva 2011. i 2021. godine. Iako je obrazovna struktura stanovništva povoljnija, prisutan je nedostatak radne snage, osobito za sezonske poslove u turizmu i druge slabije plaćene poslove, zbog čega se sve više radne snage traži se u inozemstvu. Usprkos navedenih problema, postoji mogućnost vraćanja iseljenih osoba ukoliko bi se pojavile nove mogućnosti kvalitetnog zapošljavanja, što se već počelo događati u nekim europskim zemljama koje su donedavno bile izložene snažnom iseljavanju. Povoljan aspekt je i činjenica da 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. Zbog toga razmjerno nepovoljna demografska struktura ne predstavlja ograničavajući faktor za prihvatni kapacitet.

Brojčani odnosi između domicilnog stanovništva i turista u Južnoj su Istri u cjelini također povoljni, jer na jednog stanovnika u prosjeku dolazi 1,2 turista. Kako se i po konzervativnim procjenama prihvatljivim 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. No, prisutne su velike unutarnje razlike, pri čemu se kao najmanje opterećen prostor izdvaja Grad Pula, gdje je na jednog stanovnika bilo svega 0,5 turista te Općina Ližnjan i Grad Vodnjan, gdje je na jednog stanovnika 2019. godine bilo 0,9 turista. U Općini Marčana je na jednog stanovnika bilo 1,2 turista, a najviše u općinama Fažana (3,5) i Medulin (5,5), s time da bi taj omjer bio znatno 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, posebice iz općina Medulin i Fažana, izrazili nezadovoljstvo zbog ovako velikog nesrazmjera između broja stanovnika i turista, radi se ipak o urbanim sredinama za koje i veći broj turista ne predstavlja značajniji problem sa sociološkog motrišta. Treba imati u vidu i da općine Medulin i Fažana nisu izolirane cjeline, već čine dio prigradskog područja Pule, u kojoj stanovnici svih općina Južne Istre zadovoljavaju glavnu svojih opskrbnih, obrazovnih i kulturnih potreba. Stoga su negativne posljedice nesrazmjera između turista i lokalnih stanovnika u Južnoj Istri mnogo manje nego u mikroregijama u kojima turisti brojčano znatno više nadmašuju domicilno stanovništvo, kao što su npr. Rovinjština, Poreština ili otočne cjeline poput Krka ili Raba. 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.

Ipak, zbog velikog broja turista u središnjim dijelovima Pule, Medulina i Fažane uvjeti svakodnevnog života za njihove stanovnike 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. Takva situacija omogućava



kvalitetnije održavanje stambenog fonda i komunalne infrastrukture, što može dovesti i do gentrifikacije povijesnih jezgri kao generalno pozitivnog procesa.<sup>28</sup> Naime, povijesne 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, zbog čega se ni povijesna jezgra Pule ne može promatrati kao izdvojena cjelina.

U tom kontekstu važno je istaknuti da se prema istraživanju TOMAS 2019 i drugim istraživanjima u očima posjetitelja Južna Istra doživljava kao očuvana sredina s jedinstvenim vlastitim identitetom te kao siguran i za život ugodan prostor, za razliku od većine drugih snažnih turističkih destinacija u svijetu, za koje je znakovita znatno veća nacionalna, vjerska i rasna izmiješanost i niža razina sigurnosti i uređenosti. Većina stanovnika Južne Istre izrazito podržava turizam i ima tolerantan stav prema nekim uobičajenim negativnim posljedicama turističkog razvoja poput gužvi na plažama i u prometu, što je u skladu su s 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.

#### 4.4. Političko-ekonomski pokazatelji

Političko-ekonomsko okruženje u Južnoj Istri određeno je u odnosu na turizam kao glavnu razvojnu poluga 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 tema 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, a 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. Tako izgradnja hotelskih i sličnih sadržaja i povećanje broja turista koji dolaze u Južnu Istru zbog atraktivnosti njene prirodne i kulturno-povijesne

<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 slučajeve nasilnog i nedobrovoljnog iseljavanja domicilnog stanovništva iz takvih prostora.

baštine ugrožavaju turistički prihvatni kapacitet mnogo manje od npr. izgradnje apartmana i vikendica i korištenja stanova u kojima su građani donedavno živjeli za prihvat turista, posebice tijekom ljetne sezone. Za razliku od izgradnje hotelskih 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 i 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, što 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, a slične stavove ima i većina stanovnika u drugim dijelovima Hrvatske u kojima je situacija po tom pitanju još nepovoljnija.<sup>29</sup>

Dodatni razlog zbog kojega većina dionika Južne Istre ne smatra da je ozbiljno ugrožen turistički prihvatni kapacitet je posljedica činjenice da je turistički razvoj bio sporiji nego npr. u 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-ekonomske sfere fokusirati na ključne probleme, primarno na destimuliranje daljnje stambene izgradnje u obalnom prostoru i prekomjerno korištenje stanova za stalno stanovanje za prihvat turista.

Eventualnu novu izgradnju trebalo bi usmjeriti na lokacije 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, privukli platežno sposobniji segmenti turističke potražnje, stvorila 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>29</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 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.

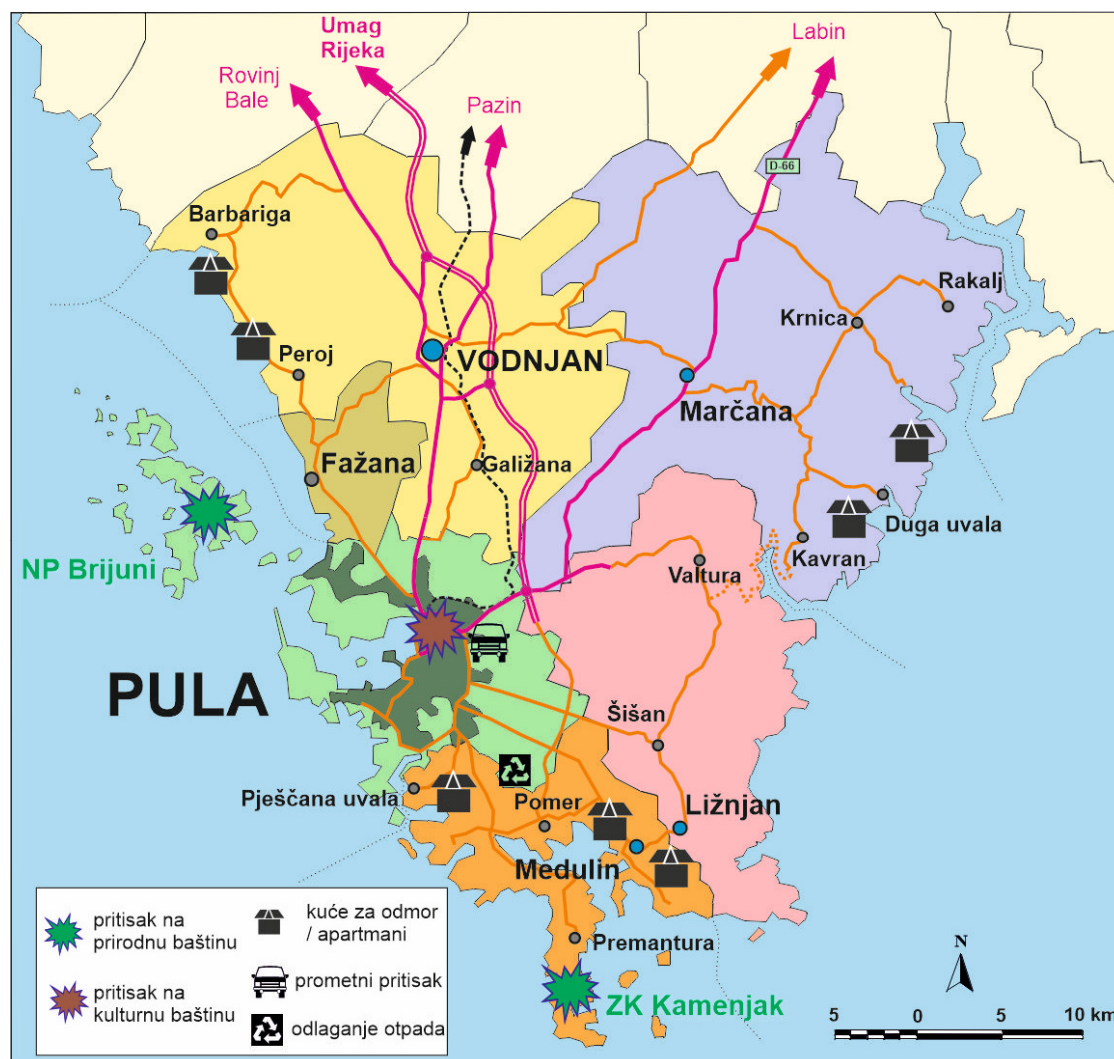


## 5. SINTEZA PODATAKA I IZRAČUN PRIHVATNOG KAPACITETA

### 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 i unutar njih. Najviše problema odnosi se na infrastrukturu, osobito pretjeranu gradnju i promet, manja ograničenja na prostor, dok u području socio-kulturne 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, ali se radi o umjerenim ugrozama koje se mogu izbjeći bez ograničavanja turističkog razvoja.

Slika 22. GLAVNE TOČKE UGROZE PRIHVATNOG KAPACITETA U JUŽNOJ ISTRI



Autor karte: Zoran Klarić

Potencijalno najopasnija pojava je prekomjerna izgradnja u obalnom prostoru koja bi, ukoliko se ne obuzda, dugoročno mogla dovesti do pada prihoda od turizma, skraćivanja ionako kratke sezone i ugrožavanja prihvatnog kapaciteta plaža. Ovaj oblik ugroze osobito je izražen u Općini Medulin, ali i na području Peroja i Barbarige te naselja Peruški i Kavran u Općini Marčana. Problema ima i s prometnom infrastrukturom, posebice na području Pule, Fažane, Medulina i Premanture, odnosno Kamenjaka. Dosta pokazatelja kod kojih se stanje ne može ocijeniti zadovoljavajućim odnosi se i na odvodnju i upravljanje otpadom, iako su nedavno završeni ili su u tijeku projekti koji se odnose na njihovo unapređenje. Sve više je prisutan i problem opskrbe električnom energijom uslijed nedovoljnog broja punionica za vozila na električni pogon, kao i s vodoopskrbom vezano za klimatske promjene.

Socio-kulturni i političko-ekonomski pokazatelji ne predstavljaju prepreku rastu turizma uslijed visoke razine zadovoljstva turista ponudom i uglavnom pozitivnim stavovima stanovništva o važnosti turizma za životni standard. To uključuje i 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 orijentiranim na kulturni turizam.
























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 čine bitan ograničavajući faktor prihvatnog kapaciteta. Među njima je najvažnija preizgrađenost obalne zone, jer se radi i o neplanskoj izgradnji koju nije pratila izgradnja prometne i komunalne infrastrukture te objektima neprimjerenog 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, čime se smanjuju prirodni prostori uz plaže i povećava pritisak na njih. Iako tu još uvijek postoje velike rezerve plažnih površina na dijelovima obale nedostupnima s kopna, neće se moći izbjeći pritisak na glavne najatraktivnije plaže.

Postoje mogućnosti širenja plaža fizičkim intervencijama (nasipavanje pijeskom, betoniranje), ali je doseg takvih mjera ograničen te uglavnom ekološki neprihvatljiv. Podizanje cijena korištenja ležaljki i suncobrana moglo bi u manjoj mjeri smanjiti gužve, ali se radi o nepopularnoj i socijalno neprihvatljivoj mjeri za većinu stanovništva. No, opterećenost plaža može se smanjiti promjenom strukture gostiju na način da glavni motiv dolaska više ne bude kupališni turizam, nego kulturni, gastronomski i druge posebne vrste turizma. U pokazatelje koji se ne mogu bitno mijenjati s vremenom ubraja se i pritisak na glavne atrakcije, odnosno Kamenjak, Brijune i pulski Amfiteatar. No, kako se tu radi o objektima s naplatom ulaska eventualni prekomjerni pritisci mogu se riješiti ograničavanjem broja posjetitelja i njihovom vremenskom distribucijom, što se već čini.

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 daljnjem razvoju turizma	

Legenda:

-  Zadovoljavajuće stanje
-  Granično zadovoljavajuće stanje
-  Nezadovoljavajuće stanje

- 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. Tako se u slučaju cestovnog prometa problemi mogu znatno ublažiti izgradnjom novih

kružnih tokova, obilaznica naselja te novih parkirališta i garaža, a smanjenju prometnih opterećenja moglo bi doprinijeti veće korištenje javnog prometa i širenje pješačkih zona.

Povećanje broja turista u Južnoj Istri dovelo je do naprezanja većine segmenata komunalne infrastrukture, posebice elektroopskrbe i vodoopskrbe, što će se vjerojatno pogoršati s obzirom na aktualne klimatske promjene. Izostanak investicija u unapređenje odvodnje i gospodarenja otpadom moglo bi pak dovesti do onečišćenja prirodnog okoliša i rasta nezadovoljstva turista i lokalnog stanovništva, iako se i to može riješiti kroz izgradnju kanalizacijske mreže, pročistača otpadnih voda, povećanje razine razvrstavanja otpada itd.

Među specifične probleme koji 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 povijesne jezgre Pule i 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 se odnosi na veći dio socio-demografskih i političko-ekonomskih pokazatelja i posljedica je opće opredijeljenosti društvene zajednice za razvoj turizma i visoke razine prihvaćanja turista i uvezene radne snage za potrebe turizma od strane lokalnog stanovništva. 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 zbog pražnjenja gradskih središta od stalnih stanovnika, radi se o uobičajenoj pojavi koja se događa i u drugim sličnim destinacijama i koju je gotovo nemoguće zaustaviti. No ta pojava nema gotovo nikakve negativne posljedice na zadovoljstvo turista, a 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 multikulturnim ugođajem.

Zahvaljujući nepostojanju većih zagađivača, kvaliteta zraka, vode i kakvoća mora na plažama u Južnoj Istri su na visokoj razini, a povremeni problemi poput neugodnih mirisa iz Kaštijuna ili onečišćenja plaža u Fažani i Pješčanoj uvali trebali bi uskoro biti uklonjeni. Za sada nema niti ozbiljnijih ugrožavanja lokaliteta zaštićene prirodne baštine i očekuje se da će javne ustanove zadužene za upravljanje njima voditi računa da ih ne bude niti u budućnosti.

Iz svega navedenog proizlazi da unatoč visokoj koncentraciji i rastu turizma prihvatni kapacitet Južne Istre nije ozbiljno ugrožen. Jedina ozbiljna ugroza koja bi mogla prouzročiti probleme u budućnosti i koju će biti teško sanirati je preizgrađenost obalnog prostora, dodatno potencirana neprimjerenim arhitektonskim rješenjima. Eventualne ugroze u domeni prometne i komunalne infrastrukture koje bi mogle dovesti do pada broja turista i turističkih prihoda mogu se otkloniti pravovremenim investiranjem u elektrodistribucijsku, vodovodnu i kanalizacijsku mrežu i sustave za recikliranje otpada na način da prate rast turizma.

## 5.2. Razvojni scenariji

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>30</sup> Na temelju ove *sheme* izdvajaju se četiri tipična scenarija, modificirana posebnim okolnostima, koji su rezultat analize indikatora prihvatnog 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 je značajno povećanje opterećenosti prostora, što bi u slučaju nastavka gradnje arhitektonski neprikladnih objekata i nedovoljne brige o pratećoj prometnoj i komunalnoj infrastrukturi moglo dovesti do narušavanja kvalitete okoliša, preopterećenosti plaža i pada kvalitete u turizmu. Mogu se očekivati i socijalni problemi uzrokovani pretjerano velikim brojem stambenih objekata koji se koriste za iznajmljivanje turistima. Nastavak postojećih trendova može dovesti i do sve češćih restrikcija u opskrbi strujom i vodom, onečišćenja mora i gomilanja otpada te sve većih prometnih gužvi problema s parkiranjem, osobito u Puli. Posljedično bi to dovelo do ugrožavanja prihvatnog kapaciteta i u socio-kulturnom području uslijed smanjenja prihoda stanovnika od turizma.

- b) **Scenarij intenzivnog turističkog razvoja** pretpostavlja izgradnju novih hotelskih i sličnih kapaciteta u zonama predviđenim aktualnim planskim dokumentima. To se osobito odnosi na područje Ližnjana, Šišana, Peroja i Barbarige, ali i na lokacije napuštenih vojnih i industrijskih sadržaja na području Grada Pule kao najzanimljivijih za veće investicije. Imajući u vidu aktualno stanje izgrađenosti i prostorne mogućnosti, izgradnja novih hotelskih sadržaja predstavljala bi dodatno opterećenje za prometnu i komunalnu infrastrukturu, jer bi njihovoj eventualnoj

---

<sup>30</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. Unaprijeđena metodologija korištena je za recentne studije za Splitsko-dalmatinsku i Šibensko-kninsku županiju te Grad Dubrovnik.

realizaciji morali prethoditi krupni zahvati u izgradnju novih prometnica, u prvom redu velikog čvorišta na ulazu u Pulu na dvije razine i nove ceste uz obalni dio Općine Ližnjan.

Takve investicije mogle bi prouzročiti još veće prekoračenje prihvatnog kapaciteta s aspekta prometa, elektroopskrbe i vodoopskrbe nego kod scenarija nastavka postojećih trendova. Imajući u vidu razmjerno nisku razinu investiranja u nove hotelske smještajne objekte, nepovoljnu gospodarsku situaciju vezano uz pandemiju koronavirusa, rat u Ukrajini i s time povezan 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 ograničavanje razvoja turizma ima značajnu podršku u dijelu javnosti, posebice među ekološkim udrugama. Ovakav scenarij dugoročno znači smanjenje prihoda od turizma i realno je moguć samo pod preduvjetom uvođenja raznih oblika restrikcija, u prvom redu zabrane gradnje turističkih sadržaja u bivšim zonama vojne i industrijske namjene na području Grada Pule i na istočnoj obali Južne Istre. Implementacija ovakvog scenarija mogla bi dovesti do nezadovoljstva velikog broja stanovnika Južne Istre radi nedostatka radnih mjesta i smanjenja prihoda potrebnih za unapređenje prometne i komunalne infrastrukture.

Imajući na umu činjenicu da turizam čini osnovnu polugu razvoja Južne Istre ovakav scenarij će biti teško realizirati, jer bi on značio pad fizičkog i financijskog prometa u turizmu i posljedično smanjenje prihoda proračuna jedinica lokalne samouprave. Uslijed ograničenih mogućnosti zapošljavanja u drugim komercijalnim djelatnostima u Južnoj Istri postavlja se i pitanje na čemu će onda Južna Istra temeljiti budući gospodarski razvoj i iz kojih sredstava će financirati rješavanje problema komunalne i prometne infrastrukture. Stoga nije za očekivati da bi ovaj scenarij mogao biti realiziran unatoč njegovim određenim pozitivnim učincima na očuvanje okoliša.

- d) **Scenarij održivog razvoja turizma** trebao bi u sebe ugraditi osnovne pozitivne elemente triju prethodnih scenarija, a izbjeći 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 i pogotovo općine Ližnjan i Marčana.

Sastavni dio ovog scenarija je promocija održivih praksi u upravljanju turističkim resursima, osobito u sferi javnog prijevoza i upravljanja otpadom, kao i pažljiv odabir prioriteta prilikom realizacije financijski zahtjevnijih zahvata u komunalnu i prometnu infrastrukturu. Za realizaciju ovog scenarija postoje brojne mogućnosti korištenja sredstava iz fondova Europske unije, posebice kada je riječ o stavljanju u turističku funkciju fortifikacijskih objekata Austrougarske baštine u Puli i okolici. Smanjenju pritiska na najopterećenije dijelove obalne zone značajno bi pridonijelo uređenje i/ili izgradnja dodatnih atrakcija, kao i sportskih, zabavnih i trgovačkih centara podalje od obale, kao što se planira na području Medulina.



U važne mjere koje odnose na scenarij održivog razvoja ubraja se i ograničavanje daljnjeg rasta smještajnih kapaciteta, posebice apartmana, 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. Ovako koncipiran scenarij održivog razvoja značio bi nešto sporiji rast broja posjetitelja, ali bi temeljem dodatnih sadržaja, više razine zadovoljstva turista i posljedično veće turističke potrošnje mogao imati veće financijske i društvene koristi za lokalnu zajednicu.

### 5.3. Izračun prihvatnog kapaciteta na temelju scenarija održivog razvitka 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, 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 velik broj kuća za odmor koje koriste samo vlasnici, članovi obitelji i prijatelji, kao i veliki broj izletnika iz susjednih područja koji žele vidjeti pulski Amfiteatar, Brijune i Kamenjak. Čak i uz unapređenja sustava evidencije turista i dnevnih posjetitelja te provođenje skupih istraživanja i analiza mogao bi se tek grubo procijeniti stvaran broj turista koji borave u Južnoj Istri.

U slučaju scenarija nastavka postojećih trendova moglo bi se načelno procijeniti da će 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, 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 bez pogoršanja kvalitete života s okolišnog aspekta.

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 te institucionalnu i financijsku podršku održivim razvojnim projektima. Stoga se procjena održivog prihvatnog kapaciteta zasnovana na scenariju održivog razvoja temelji na podacima iz analize stanja sadržanim u prethodnim dijelovima ove Studije, analizi stavova trideset anketiranih ključnih dionika te na analizi stavova turista iz istraživanja 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



izbjeći incidentna stanja kao posljedica prevelikog pritiska na prostor, infrastrukturu i plaže. 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. Naime, prostor za rast broja turista u lipnju i rujnu prema procjenama temeljenim na usporedbi s nekim drugim sličnim destinacijama mogao biti viši od 40%, a u slučaju još uspješnijeg produljenja sezone i do 50%.

Stoga je maksimalni broj ukupnih noćenja iskazan u Tablici 22. temeljen 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 lipnju i rujnu ima prostora i za značajnije povećanje, s obzirom na još uvijek dominantnu ulogu kupališnog turizma nije realno da bi se moglo ostvariti više od 60% noćenja srpnja i kolovoza, jer to nije uspjelo ni najuspješnijim destinacijama na Jadranu orijentiranim pretežito na kupališni turizam.

Tablica 22. PROCJENA PRIHVATNOG KAPACITETA JUŽNE ISTRE

Broj ukupnih noćenja 2019. godine na mjesečnoj razini za mjesece srpanj i kolovoz	4.142.341
Broj ukupnih noćenja 2019. godine na mjesečnoj razini za mjesece lipanj i rujan	1.708.795
Broj ukupnih noćenja 2019. godine na mjesečnoj razini za period od listopada do svibnja	699.160
Aktualan broj ukupnih noćenja na godišnjoj razini	6.550.296
Maksimalan broj ukupnih noćenja na mjesečnoj razini za mjesece srpanj i kolovoz	5.180.000
Maksimalan broj ukupnih noćenja na mjesečnoj razini za mjesece lipanj i rujan	2.730.000
Maksimalan broj ukupnih noćenja na mjesečnoj 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, ali i zbog povoljnijih klimatskih uvjeta u pred i posezoni uslijed globalnog zagrijavanja. Iz toga proizlazi da bi pod pretpostavkom maksimalnog 25-postotnog rasta u vršnoj sezoni 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 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 zbog razlika u njihovoj turističkoj razvijenosti i osjetljivosti okoliša. Najmanje prostora za daljnji rast ima na području općina Medulin i Fažana, gdje je prihvatni kapacitet gotovo premašen, a nešto više na području Grada Vodnjana koji uključuje i trenutno slabo iskorišten prostor u unutrašnjosti. Još veći rast mogla bi imati Pula, ali s naglaskom na razvoju gradskog i kulturnog turizma. Najviše prostora za rast ima u općinama Ližnjan i Marčana koje su turistički najslabije razvijene i raspoložu s najviše neizgrađenog obalnog prostora. Pritom je nužan oprez, jer 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.

Vrijednosti prihvatnog kapaciteta istaknute u Tablici 22. polaze od pretpostavke 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.

## 6. AKCIJSKI PLAN

### 6.1. Preporuke za implementaciju scenarija održivog razvoja

Scenarij održivog razvoja turizma Južne Istre pokazao je da se glavna ograničenja odnose na preizgrađenost obalnog prostora potenciranu neprimjerenim arhitektonskim rješenjima, te na preopterećenost prometne i komunalne infrastrukture. Preveliki pritisak posjetitelja na Kamenjak, Brijune i povijesnu jezgru Pule s Amfiteatom kao ključne atrakcije također ne bi trebao predstavljati 'usko grlo', jer je organizacija posjeta u ingerenciji ustanova koje skrbe o zaštiti prirodne i kulturne baštine. Stoga se pritisak može umanjiti restriktivnim mjerama poput ograničavanja broja dnevnih posjeta, njihove ravnomjernije vremenske distribucije ili preusmjeravanja turista na druge manje opterećene lokacije.

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 prihvaćanje određenih oblika ponašanja i posebnih pristupa rješavanju problema. Oni se 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 sanirati sve oblike onečišćenja, spriječiti neprihvatljivo ponašanje za okoliš te uvesti ekološke oblike upravljanja infrastrukturnim sustavima. Sanacija se u prvom redu odnosi na zamjenu dotrajalih vodovodnih i kanalizacijskih cijevi novima izgrađenim od ekološki prihvatljivih materijala, širenje kanalizacijskih sustava umjesto korištenja septičkih jama, te na uklanjanje 'divljih' odlagališta otpada. Ekološki pristup podrazumijeva korištenje obnovljivih izvora energije u opskrbi električnom energijom i zagrijavanju stambenih i poslovnih prostora, višu razinu pročišćavanja otpadnih voda te upravljanje otpadom temeljeno na odvajanju i recikliranju što veće količine otpada. Uz to, valja koristiti poticajne mjere za sve oblike ekološkog ponašanja, oštre 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 vrijednom i očuvanom prirodnom i kulturnom baštinom. Ekološki pristup 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), video nadzora, prometnih senzora, GPS tehnologija te aplikacija za mobilne telefone vezano uz informiranje o situaciji u prometu, voznim redovima, naplati voznih karata itd.. 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 užu obalnu zonu kao najopterećeniju, iz nje bi trebalo ukloniti sve sadržaje koji tamo nisu nužni te ih izmjestiti u prometno bolje povezana područja podalje od mora, čime bi se ta područja ujedno bolje turistički valorizirala. To se primarno odnosi na trgovačke i zabavne sadržaje, ali i na servisne i sportsko-rekreacijske sadržaje poput golf terena, prostora za održavanje glazbenih manifestacija i sl. U oblike preusmjerenja posjetitelja iz zona najvećeg opterećenja u druge dijelove Južne Istre ubraja se i stvaranje novih atrakcija poput planiranog velikog sportsko-zabavnog centra u Medulinu, središta vjerskog turizma u Vodnjanu, uređenje glavnih austrougarskih tvrđava i stvaranje novih inventivnih muzeja poput Zero strasse. Pritisak na glavne plaže može se reducirati i kroz široku ponudu izleta u okolicu te organizirano prevoženje turista brodovima na plaže do kojih nije moguć pristup s kopna. No, 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 plaža za turizam Južne Istre i njihovu opterećenost, nužno je osigurati konstantno visoku razinu uređenosti i čistoće postojećih plaža, osobito po pitanju kakvoće mora, te primjereno ponašanje koncesionara. U cilju povećanja plažnog prostora na pojedinim ekološki manje osjetljivim lokacijama valja razmisliti o izdvajanju plaža na kojima bi se iznimno moglo dopustiti umjetno proširenje nasipavanjem, betoniranjem ili postavljanjem privremenih pontona, dok bi 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 na aktivnosti koje bi trebale doprinijeti otklanjanju negativnih posljedica prekomjernog turističkog razvoja i stvoriti pretpostavke 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. One se najvećim dijelom odnose na unapređenje stanja u prometu koje ne uključuje veće intervencije, zbog čega bi trebale uglavnom biti u nadležnosti pojedinih javnih poduzeća te se realizirati u što kraćem razdoblju. U ovu skupinu ubrajaju se i akcije koje se već provode, poput uvođenja sustava 'park & ride' u Puli ili sustava javnih bicikala.
- b) Drugu skupinu čine krupniji projekti za koje su nužni dugotrajnija priprema i znatnija sredstva, što se najvećim dijelom odnosi na izgradnju nove prometne infrastrukture i stvaranje novih atraktivnih sadržaja izvan uže obalne zone. Budući da odabir prioriteta projekata i njihova vremenska dinamika zahtijevaju političke odluke koje tek treba donijeti, kao i nositelje koji nisu pod nadležnošću gradskih i općinskih vlasti te stoga 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. Radi se uglavnom o financijski manje zahtjevnim akcijama koje bi se većim dijelom provodile kontinuirano, a odnose se na strateško upravljanje u nadležnosti gradskih i općinskih institucija te ustanova nadležnih za zaštićenu prirodnu i kulturno-povijesnu baštinu. To uključuje i turističke zajednice gradova i općina u Južnoj Istri, Sveučilište u Puli i druge obrazovne institucije, nevladine udruge 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 usmjerene na uklanjanje negativnih učinaka prekomjernog razvoja turizma**

## Projekt 01.

## Poticanje korištenja javnog prijevoza

Područje	Unapređenje stanja u prometu
Cilj	Podizanje kvalitete turističkog boravka Podizanje kvalitete života stanovnika Južne Istre Smanjenje prometnih gužvi
Opis	Veće korištenje javnog prometa ocijenjeno je kao učinkovito sredstvo za smanjenje prometnih gužvi, posebice stoga jer ima mnogo autobusnih linija na pravicima zanimljivim za turiste. To se odnosi na sve linije gradskog prometa u Puli i prigradske linije od Pule prema Medulinu, Premanturi, Fažani i Barbariga. Ova aktivnost uključuje i uređenje autobusnih postaja s nadstrešnicama i klupama tamo gdje ih nema, jasnije isticanje voznih redova na autobusnim postajama i internetu te uvođenje jednostavnih sustava naplate prijevoza preko kreditnih kartica i aplikacija za pametne telefone. U cilju stimulacije javnog prijevoza bitno je osigurati i maksimalnu kvalitetu i udobnost autobusa te frekventne veze, uključivo i u kasnijim noćnim satima. Na prometnicama gdje za to postoje uvjeti treba uvesti dodatne 'žute' trake namijenjene kretanju samo vozilima javnog gradskog prometa, primarno u Puli, što uključuje i uklanjanje parkirnih mjesta uz kolnik na pojedinim ulicama.
Nositelji	Grad Pula i pojedini gradovi i općine u dogovoru 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 povijesne 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 mjesta odnosno garaža za potrebe stanara. Na sličan način treba proširivati pješačke zone i u ostalim važnijim turističkim destinacijama, primarno 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 središtima naselja

Projekt 03. Uređenje velikih parkirališta na rubovima Pule i drugih važnijih naselja za prihvat osobnih vozila, kampera i autobusa, kojima bi bio ograničen pristup središtima 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 Mandraču u Puli te u Fažani i Medulinu, preporučuje se uređenje sličnih velikih parkirališta i na drugim lokacijama na rubovima urbane jezgre Pule i drugih turističkih mjesta Južne Istre te u blzini glavnih plaža. Kako bi se turiste stimuliralo na njihovo korištenje, parkiranje bi trebalo biti besplatno ili s minimalnom naknadom. U slučaju većih udaljenosti do središta naselja nužno je osigurati frekventan i cjenovno stimulativan transport korisnika parkirališta sredstvima javnog prijevoza, što se u Puli već pokrenulo. Time bi se smanjio pritisak na povijesnu 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 lokacija napuštenih vojnih i industrijskih objekata treba razmotriti mogućnost njihove prenamjene za izgradnju parkirališta i/ili garaža.
Nositelji	Gradovi i općine Južne Istre
Rok	Kratkoročni

### Projekt 04.

Uvođenje inteligentnih transportnih sustava u upravljanje prometom

Projekt 04. Uvođenje inteligentnih transportnih sustava u upravljanje prometom	
Područje	Unapređenje stanja u prometu
Cilj	Smanjenje prometnih gužvi u središnjem dijelu Pule i drugim važnijim naseljima Podizanje kvalitete turističkog boravka Podizanje kvalitete života stanovnika Južne Istre
Opis	Na urbanom području Pule, a u manjoj mjeri i drugih prometno opterećenijih dijelova Južne Istre 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 multimedijских informativnih ploča i sl.
Nositelji	Grad Pula i općina Medulin
Rok	Kratkoročni



## b) Prijedlog prioritetnih krupnijih zahvata u prometnu infrastrukturu i uređenje atrakcija

Projekt 05.

Uređenje 'home porta' za kruzere u Puli

Područje	Unapređenje stanja u prometu
Cilj	Afirmacija Pule kao kruzina destinacije Podizanje kvalitete turističkog boravka Stvaranje novih radnih mjesta
Opis	Iako Luka Pula ima odlične uvjete i dovoljno prostora za prihvat velikih plovila, Grad Pula bilježi neznatan promet kruzera. No, zbog blizine Venecije kao glavne kruzerske destinacije na Jadranu Pula se ističe kao odlična lokacija 'home porta' za kruzere, a tu ideju podržava veliki broj njezinih stanovnika. Izgradnja 'home porta' imala bi pozitivan utjecaj i na dizanje atraktivnosti Pule kao grada, saniranje zapuštenih prostora i stvaranje novih radnih mjesta.
Nositelji	Istarska županija Lučka uprava Pula
Rok	Srednjoročni

Projekt 06.

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

Područje	Unapređenje stanja u prometu
Cilj	Stvaranje uvjeta za osnovnu biciklističku komunikaciju po Južnoj Istri Podizanje kvalitete turističkog boravka Podizanje kvalitete života stanovnika Južne Istre
Opis	Kroz sve gradove i općine Južne Istre prolazi jedna od najatraktivnijih međunarodnih biciklističkih ruta EuroVelo 8 'Meditranska ruta', ali nije uređena niti označena biciklističkom signalizacijom. Ruta prolazi neposredno uz povijesnu jezgru Pule i Amfiteatar te kroz sjedišta općina Fažanu, Medulin i Ližnjan. Kako dio rute prolazi prometnicama preopterećenim motornim prometom, treba omogućiti urediti posebne biciklističke staze ili trake barem na kritičnim dionicama u duljini od osam kilometara od Fažane do Valbandona i kroz centar Pule (Trščanskom, Ulicom Riva i Arsenalskom ulicom), a rutu obilježiti biciklističkom signalizacijom za EuroVelo rute.
Nositelji	Hrvatske ceste - tehnička ispostava Pula Županijska uprava za ceste Istarske županije Turistička zajednica Južne Istre i pojedinačnih gradova i općina
Rok	Za obilježavanje rute kratkoročni, a za uređenje srednjoročni

## Projekt 07.

## Uređenje fortifikacijskih objekata austrougarske baštine

Uređenje atrakcija	
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 Pule te Monte Grosso i Punta Christo na Štinjanu, a 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.
Nositelj	Grad Pula i Turistička zajednica Grada Pule
Rok	Srednjoročni

## Projekt 08.

## Uređenje Rive u Puli

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

## Projekt 09.

## Uređenje trgovačko-zabavnih središta izvan uže obalne zone

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 orijentaciju 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

Projekt 10. Istraživanja o učincima turizma na gospodarstvo i lokalno stanovništvo	
Područje	Strateško upravljanje destinacijom
Cilj	Osiguranje kvalitetnih stručnih podloga za strateško upravljanje turizmom 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 njene glavne turističke destinacije (stacionarni turisti, korisnici kuća za odmor, izletnici, posjetitelji zaštićenih prirodnih područja, osobe orijentirane 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, povijesna 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 pritiska 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 povijesnoj jezgri Pule, ali i na istraživanja vezana uz problematiku izgradnje s motrišta planiranja i arhitektonskih rješenja. Takva istraživanja trebala bi uključiti mjerenja 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.). Rezultati istraživanja trebali bi poslužiti za formuliranje regulatornih mjera vezano uz vremensku distribuciju posjetitelja na način da se izbjegnu gužve u određenim razdobljima i na konkretnim najosjetljivijim lokacijama.
Nositelji	Gradovi i općine Južne Istre Nacionalni park Brijuni Značajni krajobraz Kamenjak Natura Histrica
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 promociji turističkih proizvoda koji privlače goste izvan ljetne sezone, osobito u kulturnom, vjerskom, gastronomskom i vinskom turizmu te različitim oblicima aktivnog odmora. Istraživanja pokazuju da u tim mjesecima dolaze nešto stariji gosti više platežne moći koji su ujedno zahtjevniji i traže više dodatnih sadržaja. Realizacijom projekata 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 usmjerene prema krajnjim gostima, ali i (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

Projekt 13. Edukativne akcije usmjerene na podizanje svijesti o važnosti turizma i okolišnim resursima	
Područje	Strateško upravljanje destinacijom
Cilj	Edukacija građana Južne Istre o važnosti održivog razvoja turizma Uključivanje građana Južne Istre u donošenje odluka važnih za pojedine gradove i općine Podizanje kvalitete života stanovnika Južne Istre
Opis	Kroz izradu i publiciranje različitih komunikacijskih materijala treba raditi na edukaciji turističkih djelatnika i stanovnika o važnosti implementacije koncepta održivog turizma za uspješno pozicioniranje cijelog prostora Južne Istre kao prostora s bogatom prirodnom i kulturnom baštinom. Istodobno, kroz organizaciju skupova i javnih tribina, treba poticati izravno sudjelovanje stanovnika Južne Istre u donošenju ključnih odluka vezanih uz upravljanje turizmom, zaštitu okolišai dr. To uključuje radionice za participativne procese kao pretpostavke za učinkovito uključivanje građana u donošenje odluka.
Nositelj	Gradovi i općine Južne Istre Sveučilište u Puli Turistička zajednica Južne Istre i pojedinačnih gradova i općina
Rok	Kontinuirano

**Projekt 14.**

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

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	Obuzdavanje tzv. 'apartmanizacije' u Južnoj Istri Smanjenje prekomjernog širenja smještajnih kapaciteta Podizanje kvalitete turističkog boravka Podizanje kvalitete života stanovnika Južne Istre
Opis	Iako su izgradnja apartmana i korištenje stanova za iznajmljivanje turistima financijski lukrativne prakse koje je teško zaustaviti zbog zadiranja u pravo na poduzetništvo i raspolaganje privatnim vlasništvom, raznim bi mjerama trebalo destimulirati njihovo širenje, posebice na kritičnim lokacijama kao što su Medulin, Peroj ili Barbariga. To uključuje strogo poštivanje planskih dokumenata po pitanju uređenja građevinskih zona i izgleda novih objekata, kontrolu kvalitete i zakonitosti u obavljanju djelatnosti iznajmljivanja, fiskalne mjere te poticaje za subjekte koji se ne bave iznajmljivanjem.
Nositelj	Gradovi i općine Južne Istre
Rok	Kontinuirano

### 6.3. Plan provedbe i nadzor

Nedovoljna učinkovitost u provođenju prethodno definiranih mjera glavni je izazov u realizaciji koncepta održivog razvoja kao preduvjeta rješavanja problema prihvatnog kapaciteta. Bez sustavnih mjerenja i konstantnog nadzora kao osnovnih poluga djelovanja te se mjere teško mogu ostvariti.<sup>31</sup> Tako praćenje stanja u prometu podrazumijeva brojanje vozila po vrstama, podrijetlu i brzini kretanja, a u komunalnoj infrastrukturi kontrolu potrošnje vode i struje te monitoring zagađenosti na ključnim lokacijama. Mjerenje 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 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 mnijenja u cilju utvrđivanja utjecaja provođenja pojedinih mjera na zadovoljstvo domicilnog stanovništva i posjetitelja Južne Istre.

Mjerenje i praćenje održivosti turizma pruža turističkoj politici informacije i alate neophodne za donošenje odluka, strateško planiranje i upravljanje turističkim razvojem, te za upravljanje rizicima i određivanje prioriteta aktivnosti. Ono omogućava i veće sudjelovanje dionika i društvene zajednice u razvoju turizma te tako osigurava podršku odabranom smjeru razvoja i diže kvalitetu života lokalnog stanovništva i zadovoljstvo posjetitelja. Praćenje održivosti turizma omogućava kontrolu nad učincima razvoja turizma, čime olakšava definiranje smjernica za destinacijski menadžment i održavanje konkurentske pozicije Južne Istre i njenih 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>32</sup> koji je razvila Europska komisija. Sustav ETIS nudi 27 osnovnih i 40 izbornih pokazatelja za praćenje održivog rasta turizma, a postoji i 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 mjerenje osnovnih pokazatelja, ali i na proširenje skupa 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.

<sup>31</sup> Mjerenje i praćenje održivosti turizma izravno pridonosi i ostvarenju vizije hrvatskog turizma postavljene u Akcijskom planu razvoja zelenog turizma, prema kojoj se slijedom Strategije razvoja turizma Hrvatske do 2020. u Hrvatskoj 'primjenjuje najbolja svjetska praksa zaštite okoliša i održivog upravljanja turizmom'.

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



## 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 Commission (2000.), *Defining, Measuring and Evaluating Carrying Capacity in Tourism Destinations*, European Planning Laboratory.
8. Hrvatska turistička zajednica (2020.). eVisitor.
9. Kakvoća mora u Republici Hrvatskoj 2020, [http:// baltazar.izor.hr/plazepub/kakvoća](http://baltazar.izor.hr/plazepub/kakvoća).
10. Kaštijun d.o.o. za gospodarenje otpadom, *Izveštaj o poslovanju za 2020. godinu*.
11. Klarić Z. (2022.). *Cycling Infrastructure Database za biciklističke rute koje 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).