

## **Socio-geografski razvitak srednjodalmatinskoga regionalnoga kompleksa**

### ***Socio-geographical development of the centraldalmatian regional complex***

Marijana Mikulandra

e-mail: marijana.mikulandra@yahoo.com

**Sažetak:** *Ovaj rad uspoređuje i analizira različita interdisciplinarna razmatranja s ciljem identificiranja vanjskih i unutarnjih procesa i faza razvitka srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa definirajući važne aspekte geosociološke sadašnjosti i budućnosti. Poseban naglasak u radu se stavlja na geografsko-prirodnu osnovu, a s tim i na tranzitna ostvarenja i mogućnosti koje srednjodalmatinskom regionalnom kompleksu daju dominantu ulogu u geografskoj regiji južne Europe.*

**Ključne riječi:** *srednjodalmatinski regionalni kompleks, grad Split, putnički i teretni promet, stanovništvo srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa*

**Abstract:** *This paper compares and analyzes the different interdisciplinary consideration in order to identify external and internal processes and stages of development of the centraldalmatian regional complex by defining important aspects geosociology present and future. Special emphasis in this paper is placed on geographic and natural basis, but with time and the transit achievements and abilities, which the centraldalmatian regional complex given the dominant role in the geographical region of South Europa.*

**Keywords:** *centraldalmatian regional complex, city of Split, passenger and freight traffic, the population of the centraldalmatian regional complex*

## **1. Uvod**

Rad donosi detaljni geografski i prometni prikaz srednjodalmatinskoga regionalnog kompleksa, njegov geostrateški položaj, obuhvat i svojstvene mu granice, kao i njegovu povijesnu i današnju prosperitetnu i dominantnu ulogu nositelja jadranske teretne i putničke tranzitne tradicije. Rad prikazuje i specifičnu društveno-demografsku situaciju srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa u ovom desetljeću, čija posljedica je afirmacija složenog sustava središnjih naselja s jednim jakim regionalnim središtem srednje i južne Dalmacije čime je započeo proces preobrazbe društveno-gospodarske strukture ove regije. Temeljne metode istraživanja, koje su korištene u ovom radu su analiza postojeće literature o temi ovoga rada, kao i komparacija iste radi usuglašavanja i donošenja relevantnih zaključaka. Dakle, ovaj rad je sveobuhvatna sinteza proučene građe, sa zaključcima o općim prirodno-geografskim stanjima, prometnim, ekonomskim i društvenim (ne)prilikama i industrijskim strukturama srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa u ovom desetljeću, te procesima i međuočnosima koji nastoje potaknuti razvoj regionalne metropole srednjodalmatinskog prostora, kao i pripadajućeg jadransko-dinarskog prostora integriranog u srednjodalmatinski regionalni kompleks. Cilj rada je razmotriti geografsko-prirodnu osnovu ovog prostora, tranzitne mogućnosti, te analizirati potrebne mjere i reforme koje bi donijele značajne promjene u sve sfere društvenog života, te bi bile presudne da intenzivnije potaknu ekonomski i industrijski razvoj cijelog srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa stvarajući karakterističan mediteransko-jadranski identitet, uspješnu valorizaciju i gospodarski razvoj.

## **2. Geografski položaj, obuhvat i granice srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa**

Srednjodalmatinski regionalni kompleks maleni je dio jugoistoka europskog kontinenta i središnji dio Jadranskog mora, dugačkog zaljeva europskog dijela Sredozemnoga oceana; geografske regije Južna Europa. Na osnovi unutarnjih nacionalnih prirodno-geografskih i društvenih značajki i diferenciranja prostora te povijesnog razvoja Republike Hrvatske srednjodalmatinski regionalni kompleks, obuhvaća prostor južnog dijela Jadranske Hrvatske - europske statističke NUTS regije II. prostorne razine, s dominantnim jakim regionalnim središtem, gradskom regijom grada Splita, najsnažnijega gravitacijskog središta nakon Zagreba. U funkcionalnom smislu, srednjodalmatinski regionalni kompleks, s obzirom na tradicionalne samoupravne podjele Republike Hrvatske na županije, obuhvaća Splitsko-

dalmatinsku županiju, čije granice na sjeveru sežu do Grada Vrlike, a na jugu do najudaljenijeg hrvatskog otoka Palagruže, dok na zapadu je granica Općina Marina, a Grad Vrgorac najistočnija točka. Ukupna površina srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa je 4 523,64 km<sup>2</sup>, što je 8% površine Republike Hrvatske. Površina morskog prostora je 9 576,40 km<sup>2</sup>, što je 30,8% morske površine Republike Hrvatske (Splitsko-dalmatinska županija <http://www.dalmacija.hr/zupanija/prostorne-znacajke>). Srednjodalmatinski prostor obuhvaća nekoliko izdvojenih geografskih cjelina, koje bi se mogle promatrati zasebno prema njihovim jedinstvenim položajnim i geološkim značajkama; otoke, priobalje i zaobalje. Arhipelag obuhvaća 74 otoka, 57 hridi i grebena, te je značenje ovog prostora što je još od antičkih vremena raskrižje važnih pomorskih putova (Splitsko-dalmatinska županija <http://www.dalmacija.hr/zupanija/prostorne-znacajke>). Naseljenošću, pomorskim položajem i veličinom izdvaja se pet otoka: Brač, Čiovo, Hvar, Vis i Šolta. Otok Vis prate posebne političke okolnosti, razvoj i procesi koji su uslijedili u vrijeme Drugoga svjetskog rata, pretvorivši ga u jugoslavensku vojnu luku, koja je sve do nedavno bila zatvorena za strance, te su ga na taj način opustošili i smanjili mu znatno demografske potencijale. Ostatak otočnog niza nije imao specifičnu političku situaciju kao otok Vis, no vrlo skromne prostorne mogućnosti, oskudica kvalitetnog tla i loše organizirani prijevoz ograničavali su njihovu naseljenost tijekom povijesti, a danas pak ekspanziju urbanog života. Priobalje je najnaseljeniji, gospodarski, društveno i kulturno najrazvijeniji dio srednjodalmatinskog područja. U priobalju se izdvajaju, pored Splita, kao gradski kompleksi: Trogir, Kaštela, Solin, Omiš i Makarska. Zaobalje, slabo naseljeno, siromašno, nerijetko u povijesti je bilo granična crta mletačkog i osmanlijskog posjeda, ispresijecano planinama, stoljećima ga je politika eliminirala i marginalizirala, što je dovelo do toga da danas u gospodarskom, društvenom i kulturnom životu Hrvatske predstavlja jako malo, izuzev pojedinih interesnih dijelova; Sinja koji s okolnim naseljima danas čini suvremenu malenu aglomeraciju. Zahvaljujući sretnom spletu povijesnih okolnosti i izgradnji dionice Autoceste Zagvozd - Račva - Ploče označen je i novi početak sociogospodarskog razvoja, nova perspektiva i snažan poticaj za gradove Imotski i Vrgorac, kao i njihova okolna naselja.

**Slika 1.** Prostor srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa



0 10 20 km



Izvor: [http:// www. udu- sdz. hr](http://www.udu-sdz.hr)

Geografski jedinstveno područje srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa omeđeno je na svom krajnjem sjevernom dijelu suvremenom graničnom crtom s Republikom Bosnom i Hercegovinom, dok južna granica morskog prostora seže do granične crte teritorijalnog mora Republike Hrvatske. Na svom najistočnijem dijelu srednjodalmatinski regionalni kompleks graniči s Dubrovačko-neretvanskom županijom, a na svom krajnjem zapadnom dijelu s Šibensko-kninskom županijom, s kojima je spletom povijesnih okolnosti bio stoljećima u gospodarskom, društvenom i kulturnom srazu.

**Slika 2.** Geografski položaj obuhvat i granice srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa unutar Republike Hrvatske



0 50 100 km



Izvor: <http://www.dalmacija.hr/zupanija/prostorne-znacajke>

### 3. Prirodno-geografska osnova srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa

Reljef čiji je nastanak posljedica složenih unutarnjih i vanjskih geodinamičkih promjena u posljednja dva milijuna godina, na prostoru srednjodalmatinskog otočja i zaobalja primio je konačan oblik tijekom krede (vapnenci, vapneni dolomiti i dolomiti), dok reljefni oblik na prostoru priobalja nastao je za vrijeme Paleogena (klastiti-fliš). Otočni niz srednjodalmatinskog prostora karakterizira razvedena, kamenita strma i ponegdje nepristupačna obala koja je građena od dolomita i dolomitiziranih vapnenaca, što je značajno utjecalo na manjak obradivih površina. „U nedostatku obradivih površina koristila su se i plitka tla na karbonatnim padinama. Goleim trudom težaci su skupljali kamen u gomile, gradili ograde i podzide te oblikovali terase, stvarajući tako najdojmljivije dijelove antropogenog otočnog krajolika“ (Nejašmić i Mišetić, 2006., 288).

Priobalje srednjodalmatinskog prostora je „pravi sredozemni prostor prostranih potopljenih i površinskih flišnih zona s nižim vapnenačko-dolomitnim udolinama, istaknutim kršim priobalnim hrptovima gorsko-planinskog niza izdvojen i zaštićen od kontinentalnih utjecaja“ (Šušnjar, 1967., 35).

U lito-stratigrafskom slijedu naslaga, po postanku i sastavu najzastupljenije stijene srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa su sedimentne organogene karbonatne stijene, na kojima se tisućljetnim procesima taloženja razvio krški reljef. No izuzev ovih prevladavajućih stijena, površinski su ograničene na vrlo malom otočnom dijelu srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa i magmatske stijene koje su nastale kristalizacijom magme koje nalazimo na otoku Jabuci i Komiži na otoku Visu. Dakle, otok Jabuka i Komiška zavala su u geološkom smislu iznimka jer su „građeni od trijaskih nepropusnih naslaga i eruptiva koje su pak prekriveni kvartarnim naslagama na kojima su nastale male površine plodnog tla“ (Šušnjar, 1967., 35). Gorski niz Kozjak, Mosor i Biokovo geotektonski je položen u hvarskom pravcu pružanja reljefa, zapad – istok, isto kao i osnovne geomorfološke strukture otoka (Šolta, Brač, Hvar, Vis).

Dakle, reljefni oblik razvedene srednjodalmatinske obale s otocima koji se uglavnom pružaju usporedno s obalom, ima znatan utjecaj na vremenske prilike. Priobalje i otoci srednjodalmatinskog niza uglavnom pripadaju pojasu sredozemne klime sa suhim i vrućim ljetima, koja u pojedinim višim mikrozonomama, najvišim dijelovima otočnog niza, primjerice otok Brač, prelazi u areal sredozemne klime sa suhim i toplim ljetima. Posljedica sredozemne klime sa suhim i vrućim ljetima je da je srednja godišnja temperatura zraka srednjodalmatinskog priobalja, obalnog vanjskog dijela otoka Brača i jugozapadnog dijela otoka Hvara je od 14 – 16 °C. Srednja godišnja temperatura ostatka srednjodalmatinskog otočnog niza je viša od 16 °C (Magaš, 2013., 63). Zatim, srednja godišnja količina padalina

srednjodalmatinskog priobalja je između 1001 – 1500 mm, izuzev obalnog pojasa od Marine do Splita gdje je srednja godišnja količina padalina od 800 – 1000 mm (Magaš, 2013., 64). U otočnom nizu srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa, izuzev jugozapadnoga dijela otoka Brača (1001 -1500 mm), srednja godišnja količina padalina je 800 – 1000 mm. Zaobalje srednjodalmatinskog niza uglavnom pripada pojasu umjereno tople vlažne klime s vrućim ljetima. Potonji tip klime je vrlo sličan sredozemnome, razlikujući se od njega prema većoj količini (uglavnom između 1501 – 2000 mm) i ravnomjernijem rasporedu padalina, manjoj srednjoj godišnjoj temperaturi zraka, većinom od 12 – 14 °C, osim istaknutog planinskog masiva Biokova gdje je srednja godišnja temperatura zraka od 10 – 12 °C , a godišnja količina padalina doseže i do 3000 mm. Vjetrovitost je vrlo izražena, prevladavajući vjetrovi su jugo, bura i levanat, a u toplijem dijelu godine i maestral. „Na području zabiokovske udoline do izražaja dolazi modifikatorski utjecaj reljefa, te su prevladavajuća strujanja zraka ona iz JI, odnosno S i SZ smjera“ (Vukosav, 2006., 248). Otočno područje srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa odlikuje i velika osunčanost, između 2600-2700 sati, izuzev otoka Visa gdje sunce sja i više od 2700 sati godišnje, što posebno dolazi do izražaja u toplijem dijelu godine (Magaš, 2013., 61). Sukladno tome, naoblaka je mala, te je 3,6 desetina neba godišnje prekriveno oblacima.

Sjeverozapadno područje, srednjodalmatinskog priobalja, od općine Marine do grada Omiša, odlikuje manja osunčanost u odnosu na otočni niz, između 2501-2600 sati godišnje, a jugoistočni ostatak srednjodalmatinskog priobalja odlikuje još manja osunčanost u odnosu na prethodno nabrojena područja, između 2401-2500 sati godišnje. U zaobalju broj osunčanih sati se još više smanjuje, te on varira između 2201-2400 sati godišnje (Magaš, 2013., 61).

Reljef, klima i vrste stijena određuju raspored podzemnih i površinskih voda. Unatoč karbonatnoj reljefnoj podlozi u kojoj se gubi najveći dio padalina i neujednačenoj raspodjeli padalina tijekom godine, srednjodalmatinski regionalni kompleks obilježava iznimno hidrogeografsko bogatstvo – rijeka Cetina koja sa svojim ponornicama čini velik podzemni sklop pitkih voda u kršu i rijeka Jadro. Rijeka Cetina izvire na nadmorskoj visini od 385 metara na sjeverozapadnim obroncima Dinare, udaljenima oko 7 km od grada Vrlike, te je najveća srednjodalmatinska rijeka, koja se kod grada Omiša ulijeva u Jadransko more. Rijeka Jadro izvire u podnožju Mosora na 35 metara nadmorske visine, te se nakon 4,5 km dugog toka ulijeva se u Vranjičko-solinski bazen. Obje su rijeke, dakle, pritoci Jadranskog mora, te samim tim imaju sredozemni pluvijalni režim. Cetina i Jadro imaju veliko značenje i donose život srednjodalmatinskom regionalnom kompleksu, te je vrlo važno posvetiti

pozornost njihovom očuvanju i suvremenom vrednovanju, kao i osigurati sredstva za programe i projekte zaštite njihovog okoliša.

#### **4. Geoprometna važnost srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa**

Srednjodalmatinski regionalni kompleks obilježen jedinstvenim povijesnim promjenama i kontinuitetima, koji su uvjetovali kulturni, društveni, gospodarski i politički razvoj, oduvijek je bio tranzitni prostor koji je prometnim vezama, kretanjem ljudi i materijalnih dobara iz zaobalja, susjedne BIH i prekomorskih krajeva povezivao srednjoeuropski sa sredozemnim i bliskoistočnim prostorom. Ta posljedica iznimno važnog prometno-geografskog položaja i naslijeđenog povijesnog stanja, na tradicijama rimske Salone, novovjekovnih povijesnih političkih previranja i pripajanja Zadra Italiji determinirala je da već sredinom dvadesetih godina 20. stoljeća Split postao najvećim gradom srednje i južne Dalmacije. U tom stoljeću grad Split je dosegao najviši stupanj gospodarskoga, industrijskoga, upravnoga i vojnoga razvoja, među ostalim dalmatinskim gradovima, te tako postao regionalno tranzitno središte dalmatinske izvozne privrede, najveći grad hrvatskog priobalja i drugi grad po veličini u Republici Hrvatskoj. Ubrzana ekspanzija industrijalizacije zahtijevala je ostvarenje novih uvjeta transporta proizvoda crne metalurgije, PVC proizvoda, kemijskih proizvoda, te je usljedilo poboljšanje prometnih veza s unutrašnjosti, gradnja suvremene luke u Vranjičko-Solinskom bazenu i gradnja međunarodne zračne luke kod Trogira. Otada do danas nije se mnogo promijenilo pa tako, u prometnom sustavu srednjodalmatinskog područja zastupljene su samo neke od osnovnih vrsta prometa; kopneni (cestovni), vodeni (pomorski-riječni) i zračni. Cestovnim prometom te sagrađenim pravcima Jadranske autoceste kao dijela Jadransko-jonskog prometnog pravca, čiji dio je A1, grad Split ima najveću važnost i odgovarajuće značenje u srednjodalmatinskom regionalnom kompleksu, čime se naglašava njegova tranzitna i turistička važnost te afirmira pravac povezivanja zemalja istočnih civilizacija s Europom, kao i otvaranja novih industrijskih i proizvodnih zona Dugopolja i Prisike.

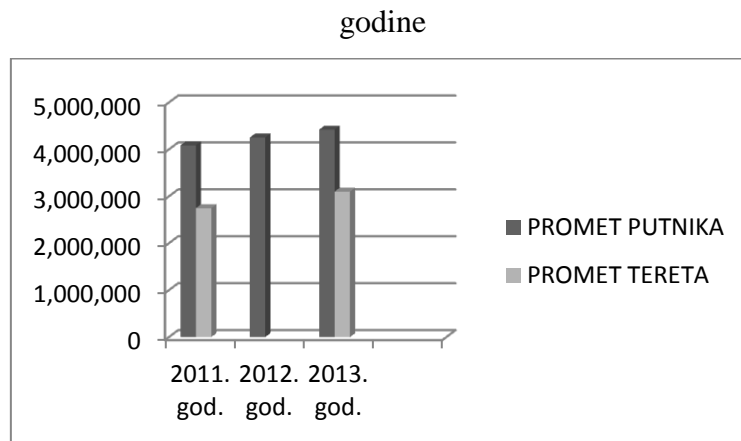
Krajem 19. stoljeća prva željeznička pruga u srednjoj Dalmaciji povezala je Split preko čvora Perković - Šibenik sa tada industrijski perspektivnim siveričkim rudnicima ugljena. Nakon toga slijedila je željeznica prema Kninu i Lici te nešto kasnije trasa uskotračne željeznice prema Bosni i Hercegovini. Tako deficitarno i tehnološki zastarjelo je ostalo i do danas, jer naime, nije još uvijek ostvarena uzdužna željeznička povezanost srednjodalmatinskih primorskih središta unutar regije, kao ni njihova povezanost s

južnodalmatinskim regionalnim kompleksom. Dakle, trebalo bi izgraditi odgovarajući željeznički sustav, kako bih se što bolje iskoristile moćnosti prijevoza tereta, a time i konkurentnosti razvoja lučko-industrijske zone Split–Solun–Kaštela najveće srednjodalmatinske luke u odnosu na srednjojadranske luke susjedne Italije.

Morska luka Split jedna je od šest pomorskih luka otvorenih za javni promet u Republici Hrvatskoj, s opremom za prihvatanje i daljnji prijevoz tereta s velikih prekontinentalnih brodova. U cilju razvitka poslovanja i proširenja infrastrukture luke Split, Splitska lučka uprava osnovala je Slobodnu zonu luke Split u prosincu 2010. godine. Područje Slobodne zone luke Split nalazi se unutar područja Vranjičko-solinskog bazena, a sastoji se od dva dijela; kopnenog (površine 259 900 m<sup>2</sup>) i morskog (površine 24 000 km<sup>2</sup>). U Slobodnoj zoni se, u skladu s odredbama Zakona o Slobodnim zonama (NN 44/96, 92/05, 85/08) između ostalog može: proizvoditi roba, skladištiti roba, obavljati trgovina na veliko i pružati usluge, osim bankarskih i drugih novčanih poslova i usluga osiguranja i reosiguranja imovine i osoba (<http://www.portsplit.com/slobodna-zona/>). Po prometu tereta luka Split je na trećem mjestu, poslije luka Rijeke i Ploča, dok je po putničkom prometu luka Split vodeća putnička luka u Hrvatskoj s tendencijom rasta (<http://portsplit.com/luka-split/statistika/>). No, prema Strategiji pomorskog razvoja i integralne pomorske politike Hrvatske za razdoblje od 2014. do 2020. godine, prema odluci Vlade, država više neće poticati razvoj luke Split u svim segmentima u kojima je bila uspješna, već će ubuduće država podupirati razvoj luke Split samo kao ro-ro i putničke luke, te pristaništa velikih kruzera. Dakle slijedi, smanjenje značenja ove luke u teretnom prijevozu i propast već izgrađenih terminalnih postrojenja; za generalne terete, rasute terete, tekuće terete, drvo, kontejnere i glinicu u Vranjičko-solinskom i kaštelanskom bazenu. Zsigurno, to će se blagotvorno odraziti na smanjivanje povećanog stupnja onečišćenja relativno malenog i gotovo zatvorenog područja Vranjičko-solinskog bazena, ali u gospodarskom smislu to znači gašenje velikog dijela industrijskog kapaciteta i mogućnosti cjelokupnog srednjodalmatinskog prostora.



**Slika 3.** Usporedba putničkog i teretnog prometa splitske luke u razdoblju od 2011. do 2013.

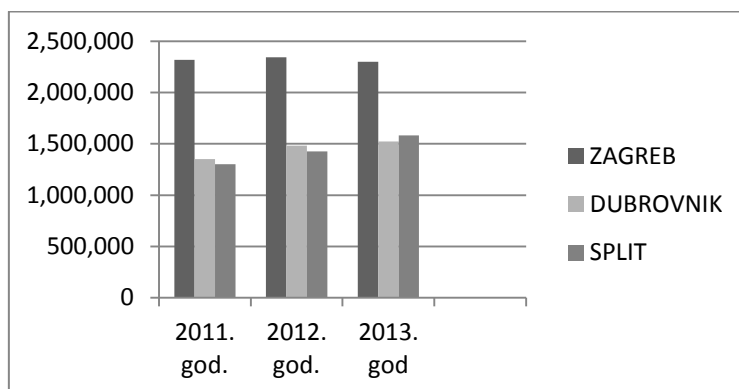


Izvor: Izrada autorice prema podacima Lučke uprave Split  
(<http://portsplit.com/luka-split/statistika/>)

Putničke lokalne trajektne veze između srednjodalmatinskog otočja i priobalja održavaju Jadrolinija i Nacionalna linijska plovidba (NLP), čiji trajekti za vrijeme ljetnih mjeseci dosegnu između 5 do 20 polazaka, a ostatak godine (van sezone) 3 do 4 polazaka dnevno prema srednjodalmatinskim otocima. Loša valorizacija dovela je da su i najbliži otoci priobalju, postali izrazito udaljena, depopulirana, nefunkcionalna i nesretna mjesta za život, a stalno iznimno važne uporišne točke u razvoju i afirmaciji suvremenog turizma, kao najvažnijeg oblika gospodarstva Hrvatske. Veći broj trajektnih veza omogućio bi veće demografske i ekonomske mogućnosti razvoja i izdvajanje od izravne usmjerenosti na Split. Što se tiče međunarodnih trajektnih linija, iz Splita za talijansku Anconu i Pescaru (preko Starog Grada-Hvar) redovno četiri puta tjedno, u vremenskom razdoblju od 26. srpnja do 30. kolovoza polaze trajekti Snava, što je isključivo usmjereno na dolazak povećanog broja talijanskih turista. Oskudan transport, usmjeren samo na vremenski kratkoročne koncentracije turista, problematizira i onemogućuje prekretnički proces urbane litoralizacije, pridonosi političkoj i kulturnoj izoliranosti te gospodarskoj i populacijskoj zaostalosti srednjodalmatinskih otoka.

Zračna luka Split – Kaštela, jedna je od sedam međunarodnih zrakoplovnih luka u Hrvatskoj. Po prometu putnika, od 2013. godine Zračna luka Split je druga zračna luka u Hrvatskoj, iza Zračne luke Zagreb (<http://www.zagreb-airport.hr/o-nama/godisnja-izvjesca>, <http://portsplit.com/luka-split/statistika/>).

**Slika 4.** Usporedba putničkog prometa zračnih luka Zagreb, Dubrovnik i Split u razdoblju od 2011. do 2013. godine



Izvor: Izrada autorice prema podacima Zračne luke Zagreb, Zračne luke Dubrovnik i Zračne luke Split

(<http://www.zagreb-airport.hr/o-nama/godisnja-izvjesca>, <http://www.airport-dubrovnik.hr/index.php/hr/2014-10-27-10-40-47/statistika>, <http://portsplit.com/luka-split/statistika/>)

## 5. Naseljenost i razmještaj stanovništva srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa

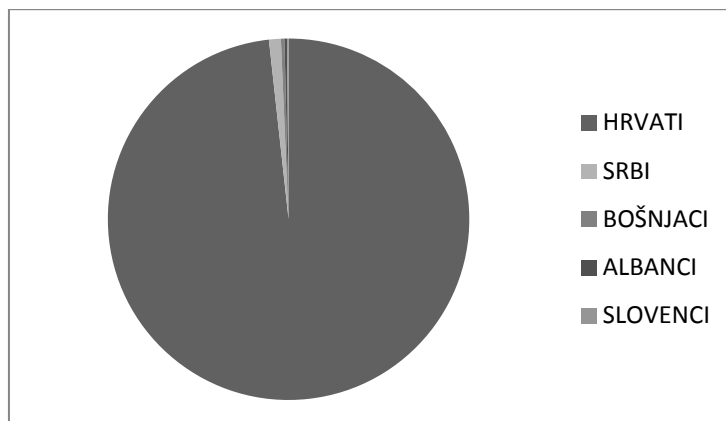
Prostorna slika naseljenosti i smještaj stanovništva pokazuje utjecaj prošlosti, zrcali sadašnjost i najavljuje budućnost. Naseljenost srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa, u prošlosti nikada nije bila ravnomjerna što je dovelo do stvaranja regionalnih monocentričnih koncentracija, privlačeći velik broj stanovnika iz neposredne otočne i zaobalne okolice u urbano-ruralni pojas oko grada Splita. „Brzo otvaranje radnih mjesta za mušku i žensku radnu snagu te natprosječno velika stambena izgradnja u Splitu privukli su brojno regionalno stanovništvo, koje je poboljšalo demografsku strukturu napučivši grad s jedne strane, ali je u svakom pogledu oslabilo regionalnu populaciju,“ (Šimunović i suradnici 2011., 55) smanjivši drastično stanovništvo u otočnim i zaobalnim područjima regije. Suvremen način življenja popraćen nizom negativnih političkih i društvenih okolnosti prouzročio je smanjenje rodosti u Hrvatskoj, no prema popisu stanovnika iz 2011. godine srednjodalmatinski regionalni kompleks nastanjen je s 454 798 stanovnika, (kontinuirani porast) te je njegova prosječna gustoća naseljenosti veća od 100 stanovnika na km<sup>2</sup>, što je znatno iznad hrvatskog prosjeka od 75,7 stanovnika na km<sup>2</sup>. Prostorna, geografska i reljefna obilježja koja čine regionalnu različitost srednjodalmatinskog kompleksa odrazila su se značajno na gustoću i naseljavanje, odnosno opadanje broja stanovnika, što je uvjetovalo ogromne oscilacije u gustoći naseljenosti unutar srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa. Najgušće je naseljen prostor

grada Splita i Makarske (od 300-1000 stanovnika na km<sup>2</sup>), te industrijska zona Dugopolje (od 1000-2971 stanovnik na km<sup>2</sup>). Zatim sljedi urbano područje oko grada Sinja i Imotskoga, te Supetar na otoku Braču s oko 75 – 100 stanovnika na km<sup>2</sup>. Šire područje Omiša, Hvar i Jelsa na otoku Hvaru bilježe prosječnu gustoću naseljenosti od 50 – 75 stanovnika na km<sup>2</sup>. Svi ostali dijelovi srednjodalmatinskog područja, jako rijetko su naseljeni otprilike između 15 – 50 stanovnika na km<sup>2</sup>, dok planinski masiv Biokova ima prosječnu gustoću naseljenosti manju od 15 stanovnika na km<sup>2</sup>. U usporedbi s prethodnim popisom stanovnika iz 2009. godine porast broja stanovnika bilježi dio općina splitske okolice, dok velika stopa depopulacija najteže pogađa otoke i zaobalje srednjodalmatinskog kompleksa, što ukazuje na prijeku potrebu revitalizacije otočnih naselja. Razvojne inicijative UNDP-a unutar programa COAST imaju za cilj istražiti modele razvitka hrvatskih obalnih područja koji neće utjecati na smanjenje biološke i krajobrazne raznolikosti, ali niti na smanjenje prirodnoga i kulturnoga identiteta što bi trebalo zaustaviti iseljavanje stanovništva, noviju izgradnju koja narušava idiličan prostor obalne linije i definirati mjere za održivi razvoj otoka.

## **6. Spolni, etnički, kulturni i vjerski sastav stanovništva srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa**

U spolnoj strukturi srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa, koji broji ukupno 454.798 stanovnika, laganu prednost imaju žene s 233.503, (51.34%), dok muškarci participiraju s 221.295, (48.65%). Prema popisu stanovništva iz 2011. godine Hrvati su homogeni narodnosni sastav srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa u kojem čine veliku većinu sa 97,08% pripadnika. Najistaknutiju narodnosnu manjinu u srednjodalmatinskom regionalnom kompleksu čine Srbi (1,05%), dok drugo mjesto pripada Bošnjacima (0,31%), a treće mjesto Albancima (0,23%).

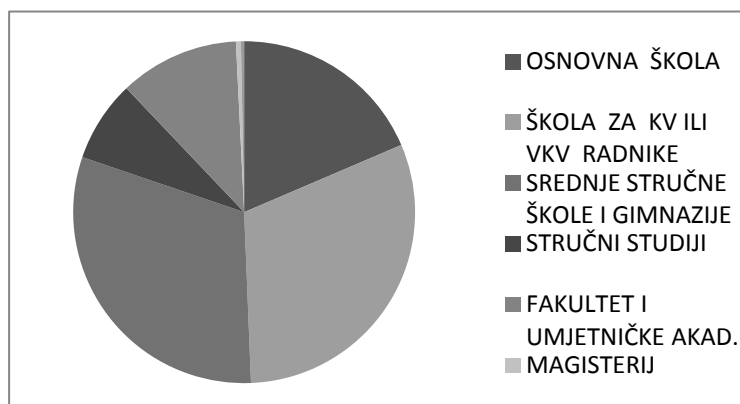
**Slika 5.** Narodnosni sastav stanovništva srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa 2011. godine



Izvor: Izrada autorice prema podacima Državnog zavoda za statistiku ([http://www.dzs.hr/Hrv/censuses/census2011/results/htm/H01\\_01\\_04/h01\\_01\\_04\\_RH.html](http://www.dzs.hr/Hrv/censuses/census2011/results/htm/H01_01_04/h01_01_04_RH.html))

U strukturi stanovništva srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa obuhvaćeno je sveukupno 380.366 stanovnika koji su stariji od 15 godina. Znatna dio stanovnika, 8,83% nema završenu ni osnovnu školu, kao i 16,9 % stanovništva koje ima završenu jedino osnovnu školu. Ti alarmantni podatci ukazuju na nepovoljne povijesne okolnosti koje su posljedica neodgovarajućega obrazovnog sustava, kojeg treba bitno poboljšati radi normalizacije stanja i obuhvaćanja što većeg broja stanovništva u različitim oblicima odgoja i obrazovanja.

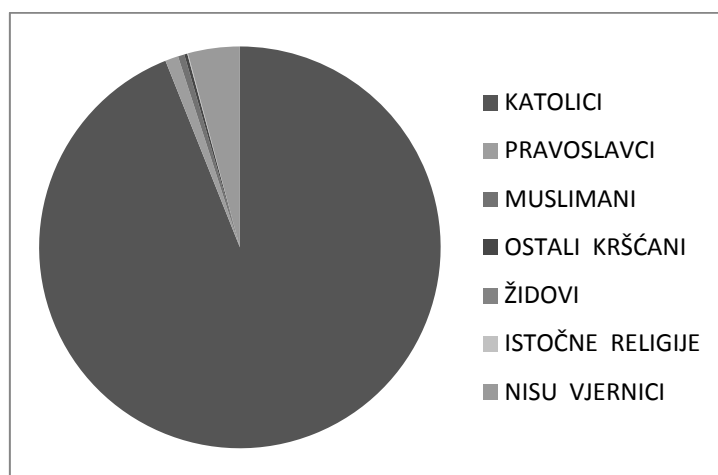
**Slika 6.** Stanovništvo srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa starije od 15 godina prema školskoj spremi 2011. godine



Izvor: Izrada autorice prema podacima Državnog zavoda za statistiku (<http://www.dzs.hr/Hrv/censuses/census2011/results/censustabshtm.htm>)

U vjerskoj strukturi srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa, dominantna većina od 413.158 tisuća stanovnika (90.84%) su katolici. Pravoslavnoj vjeroispovijedi pripada 4.638 tisuća stanovnika (1.01%) te zauzima drugo mjesto među stanovništvom srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa, dok islamskoj vjeri pripada 2.282 tisuće stanovnika (0.50%) srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa.

**Slika 7.** Vjerski sastav stanovništva srednjodalmatinskog regionalnog kompleksa 2011. godine



Izvor: Izrada autorice prema podacima Državnog zavoda za statistiku

([http://www.dzs.hr/Hrv/censuses/census2011/results/htm/H01\\_01\\_10/h01\\_01\\_10\\_RH.html](http://www.dzs.hr/Hrv/censuses/census2011/results/htm/H01_01_10/h01_01_10_RH.html))

## 7. Zaključak

Srednjodalmatinski regionalni kompleks je prostor s iznimno vrijednim prirodnim i kulturnim nasljeđem, koji je nastajao i razvijao se tijekom dugoga povijesnog razvoja. Ono što u mnogočemu geografski određuje posebnosti ovog područja su kopnene kontrastne zone s velikim visinskim razlikama, obilježene krškom morfologijom čiji rezultat je specifičan krajobraz i formiranje specifičnog načina života, te morske zone Jadranskog mora, koje su stoljećima stanovništvo priobalja i otoka usmjeravali na pomorski promet i ribolov kao glavnu infrastrukturnu gospodarsku djelatnost. Daljnja preobrazba i izgradnja suvremene prometne infrastrukture, zatim marginalizacija tradicionalnog života u kršu donijeti će transformaciju u tokove turističke i tržišne privrede, zaustaviti dugotrajne nepovoljne demografske procese na srednjodalmatinskom otočju i zaobalju, te pridonijeti njihovom gospodarskom, kulturnom i društvenom razvitku.

## Literatura

1. Bognar, A. (1995). „Geomorfološke značajke Splita i njegove okolice“, *Geografski horizont*, vol. 41(2), 4-14.
2. Derado, K. (1995). „Povijesno-geografske faze razvoja i novi razvojni izazovi Splita“, *Geografski horizont*, vol. 41(2), 20-26.
3. Državni zavod za statistiku. <http://www.dzs.hr>. (13. 01. 2016.)
4. Filipčić, A.(1995.). „Klima Splita“, *Geografski horizont*, vol. 41(2), 15-19.
5. Lučka uprava Split. <http://www.portsplit.com>. (12.12.2015.)
6. Magaš, D. (2013). Geografija Hrvatske. Zadar, Sveučilište u Zadru – Meridijani.
7. Nejašmić, I.; Mišetić, R. (2006). „Depopulacija otoka Visa“, *Geoadria*, vol. 11(2), 283-309.
8. Nejašmić, I. (1995). „Split- suvremene demografske značajke“, *Geografski horizont*, vol. 41(2), 65-77.
9. Splitsko-dalmatinska županija. <http://www.dalmacija.hr> (17.11.2015.)
10. Šimunović, I. i sur. (2011). Gradovi i regije hrvatskog priobalja. Zagreb, Ekonomski fakultet u Splitu; Školska knjiga.
11. Šušnjar, M. (1967). „Stratigrafska i strukturalna problematika otoka Visa“, *Geološki vjesnik*, vol. 20, 18-32.
12. Ured državne uprave Splitsko-dalmatinske županije. <http://www.udu-sdz.hr> (10.11.2015.)
13. Vukosav, B. (2006). „Prostorna diferencijacija vrgoračkog područja na temelju krških prirodno-geografskih i društveno-geografskih obilježja“, *Geoadria*, vol. 11(2), 241-281.
14. Zakon o slobodnim zonama. NN 44/96, 92/05, 85/08.
15. Zračna luka Dubrovnik. <http://www.airport-dubrovnik.hr>. (17.1.2016.)
16. Zračna luka Split. <http://www.split-airport.hr>. (17.1.2016.)
17. Zračna luka Zagreb. <http://www.zagreb-airport.hr>. (17.1.2016.)