

## A TURIZMUS HATÁSA A VÁROSBURJÁNzásRA HORVÁTORSZÁGI ZADAR-TÉRSÉG PÉLDÁJA ALAPJÁN

Biró Viktória<sup>1</sup> – Nagy Gyula<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Szegedi Tudományegyetem, [birovikk@gmail.com](mailto:birovikk@gmail.com)

<sup>2</sup>Szegedi Tudományegyetem, Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, [gynagy@geo.u-szeged.hu](mailto:gynagy@geo.u-szeged.hu)

### Absztrakt

Tanulmányunk a turizmus városburjánzásra gyakorolt hatását vizsgálja Horvátország egyik legdinamikusabban fejlődő turisztikai célterülete, Zadar városának példáján. Célunk, hogy átfogó képet adjunk a tengerparti területek turizmusa és a városburjánzás kapcsolatáról, hatásáról, illetve hogy bemutassuk, milyen tényezők hatottak és hatnak jelenleg is Zadar fejlődésére, térbeli terjeszkedésére, melyhez RUSSELL ARTHUR SMITH (1991) egyszerűsített modelljét használjuk fel.

Tanulmányunk két egységre tagolódik, az elsőben röviden ismertetjük a turizmus és településfejlesztés kapcsolatát, valamint a települések térbeli kiterjedésének folyamatát. Az elméletet összekapcsoljuk Horvátország turizmusának 1970-es évektől kezdődő trendjeinek változásával, ahol a jugoszláv különutas politika, a délszláv háború és az Európai Unióhoz való csatlakozás eredményezte változásokra helyezük a hangsúlyt. A településszerkezet változásának és városburjánzás vizsgálatára távérzékelési módszereket alkalmazunk 1973-tól kezdődő műholdképek elemzésével.

Összességében elmondható, hogy Horvátország a jugoszláv turizmusfejlesztések hatására kapcsolódott be a nemzetközi turizmus áramlatába, ráadásul a különutas politika kedvezően hatott a horvát turizmus fejlődésére, amit azonban a délszláv háború majd egy évtizedre visszavetett a rendszerváltás időszakában. Nem csak a jugoszláv, de az azt követő EU-s fejlesztési időszakokban is sajátos utat járt be az ország. Műholdképeken megállapítható, hogy összetett változás következett be Zadar területén. Egyrészt számos ponton a település szerkezetének átalakulását, másrészt pedig a város területi növekedését figyelhetjük meg. Mindez egyezik az általunk adaptált, RUSSELL ARTHUR SMITH (1991) egyszerűsített modelljével. Azonban eltérés mutatkozik az elmélet és a megfigyelt városfejlődés gyakorlata között, mely abból adódik, hogy Zadar esetében jelenleg nincs konkrét terv a turizmusfejlesztés irányaira, ráadásul a városburjánzás jelenleg is szabályozatlan.

**Kulcsszavak:** szuburbanizáció, településszerkezet, városfejlesztés, területfejlesztés, műholdas távérzékelés

## Abstract

Our essay aims to make a summary about the impact of tourism and urban sprawl through the case study of Zadar. The former Yugoslavian regional development and political directives had positive effect on the Croatian tourism until the Yugoslav wars which pushed the development back for approximately ten years. Using satellite pictures, we examined the sprawl process of Zadar, which has definitely changed in the last 30 years. The growth process is pretty similar to Russell Arthur Smith's model (1991). The difference stems from the fact that there isn't exact plan to regulate the ways of urban sprawl and tourism development that is still working uncontrolled.

**Keywords:** *tourism, remote sensing, urban landuse change, urban development*

## Bevezetés

A turizmus hosszú idők óta fontos szerepet tölt be a városok, országok életében, mégis a tömeges méretű turizmus kialakulásának legfontosabb időszaka a 20. század második felére tehető, hiszen ekkor jelennek meg olyan alapfeltételek, mint például a diszkrecionális jövedelem növekedése és a turisztikai kínálat bővülése (GYURICZA 2008).

A turizmus egyaránt fontos szerepet játszik a terület- és településfejlesztésben, hiszen a területegységhez kapcsolódó helyi és helyzeti energiákból (PAP – TÓTH 2005) fakadó vonzerőkön és termékeken alapuló fejlesztési lehetőségeket biztosít, valamint részben meghatározza az adott térség funkcióit és városhálózatban betöltött szerepét is (AUBERT 2001). A terület- és településfejlesztés, illetve a turizmus között kölcsönkapcsolat áll fenn, ugyanakkor a turizmust mégis önálló ágazatként érdemes kezelni, mely a településfejlődésre multiplikátor hatást gyakorol.

Fontos kiemelni, hogy a turisztikai tevékenységek pozitív és negatív hatásáról nem minden esetben áll rendelkezésünkre megfelelő mennyiségű, hosszú évekre visszavezethető adatmennyiség, így az turizmus egyes folyamatainak egzakt hatására vonatkozóan nehéz pontos következtetéseket levonni. A pozitív, fejlesztő hatásai közé tartozik az emberek nyitottabbá válása, amely kultúrák megismerését, életformák elfogadását teszi lehetővé. A folyamat során az emberek között interakció jön létre, mely által az utazók hatást gyakorolnak a fogadó terület lakosságának attitűdjére, életére és ez az impulzus fordított esetben is fennáll. A turizmus által okozott kedvezőtlen hatások közé tarthat a tengerparti vagy vízparti területek vízminőségének romlása, a vegetáció és az állatvilág csökkenése, illetve a városburjánzás, melyet nagymértékben képesek befolyásolni a turizmus lokális helyi megnyilvánulási formái (JELINČIĆ 2006). A pozitív és negatív hatások azonban nem csak társadalmi-gazdasági szinten jelentkezhetnek, hanem markánsan befolyásolhatják a turizmussal érintett települések szerkezetét és szövetét is. Tanulmányunkban főként azokra a települési szövetre gyakorolt hatásokat vesszük figyelembe, melyek a településföldrajzi kutatások alapjait is képezik. Azonban mindezt nem a hagyományos megközelítésben tesszük, hiszen a változások térbeliségének feltárása érdekében térinformatikai eszközöket alkalmazunk.

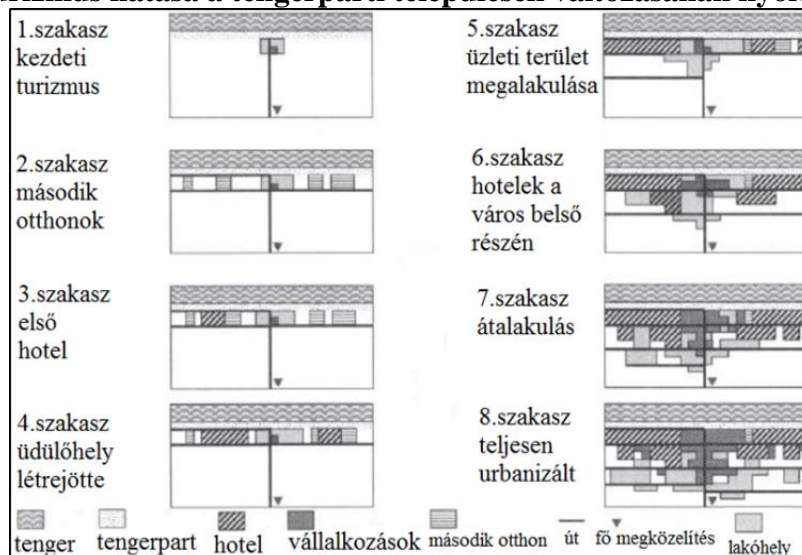
## 1. A turizmus és a városburjánzás kapcsolódási pontjai

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) meghatározása alapján a városburjánzás kifejezés a városi tér fizikai terjeszkedését foglalja magában, amely egy kevésbé kontrollált folyamatként fogható fel. A dokumentum úgy írja le, hogy az adott piaci feltételek és a város egyre nagyobb terjeszkedése mellett, a mezőgazdasági területek csökkenésével egy alacsonyabb népsűrűségű település vagy településrész keletkezik (EEA 2006). A városterjeszkedés azonban nemcsak a tér- és területhasználat változásával, de a népesség területi elhelyezkedésével is jár, melynek következtében a város növekedése lehet tervezett és tervezetlen. A természeti adottságok és a terület kihasználtsága szempontjából a tervezett, szabályozott módon való terjedés hasznosabbnak bizonyul, aminek segítségével a városburjánzás koordinálatlan növekedése keretek közé szorítható (SZIRMAI 2011). A településkutatásban nincs egyezményes megállapodás arról, hogy a ciklikusan értelmezett urbanizáció (ENYEDI 1984, KOVÁCS 2001) egyes szakaszai között hol is helyezhető el a városburjánzás folyamata (NAGY – HEGEDŰS 2016). Éppen ezért jelenségét legjobban a települések beépített területeinek a kiterjedésével lehet meghatározni, mely a különböző földrajzi környezetben más- és másként is valósulhat meg. Az európai kontinensen a városfejlődést hosszú éveken keresztül a népesség növekedése és városba való áramlása határozta meg, mellyel párhuzamosan elindult egy szub- és dezurbanizációs folyamat is. Manapság az egyéni igények változása és a gazdaság növekvő szerepe a legmeghatározóbb városszerkezetet befolyásoló tényező. Egyre növekvő területigényünk jelentkezik a mindennapokban, elősegítve a városi tér kiterjedését.

Különleges környezetet biztosít a települések fejlődésének a tenger- vagy óceánparti helyzet, mely egyrészt fizikai gátként, másrészt pedig kiaknázható potenciálként jelentkezik a települések fejlődésében. A tengerparttal rendelkező települések esetében a természet nyújtotta helyi és egyben helyzeti energia adta lehetőségeket használja ki a turizmus, melynek az elmúlt évtizedekben egyre fokozódó szerepe (EEA 2006), növekvő hatást gyakorol a településszerkezetre és annak kiterjedésre is.

Ennek a folyamatnak az egyszerűsített modelljét alkotta meg RUSSELL ARTHUR SMITH (1991), amelyben a változást nyolc szakaszban írja le (1. ábra), és hat (gazdasági, politikai, társadalmi, környezeti, fizikai, morfológiai) szempont figyelembevételén keresztül követi végig, melyet kifejezetten a tengerparti területekre vonatkozóan vizsgál.

**1. ábra: Turizmus hatása a tengerparti települések változásának nyolc szakaszára**



*Forrás: SMITH (1991) alapján saját szerkesztés*

Az első szakasz a turisztikai területek kiinduló állapotát írja le, amelynél még nem jelentős a turizmus, és az eredeti városkép a meghatározó a településen. A második szakaszban megjelennek az első turisztikai fejlesztések. Majd második otthonok jönnek létre a tengerparton, mely folyamat során a fő útvonalaknak meghatározó szerepe van a fejlődés irányainak meghatározásában, ezek az objektumok mint sávszerű fejlődést ösztönző tényezők határozhatók meg ebben a szakaszban. Ekkor még alacsony költségvetésű turizmus jellemző, ami főleg „felfedező turisták” utazásával jár együtt. A harmadik szakaszban fellelhető a turizmust célzó, de ad hoc jellegű fejlesztés, illetve megnyílik az első hotel, amely munkalehetőséget kínál a helyieknek, és általa könnyebben elérhetővé válik a település az ideérkezők számára. Ezeknek a változásoknak a következtében az árak növekedése figyelhető meg, így a magasabb jövedelemmel rendelkező turisták is egyre többet utaznak a térségbe és egyfajta színvonal-növekedés figyelhető meg. A negyedik szakaszban a hotelek száma és az általuk nyújtott munkalehetőségek emelkedő tendenciát mutatnak, a szálláshelyek száma növekszik, megjelennek az úgynevezett grand hotelek. Nemcsak hotelek lesznek jelen, a lakónegyedek is egyre nagyobb szerepet kapnak a belvárostól távolabb eső helyeken. Ennek oka, hogy a lakosság száma emelkedik, és a látogatókat kiszolgáló szálláshelyek nagy területeket foglalnak el. Erre a szakaszra jellemző, hogy a turistáknak különböző típusai jelennek meg, a bevándorló munkavállalók száma növekszik, akik a turizmus által generált munkahelyeket töltik fel. A hatodik szakaszban már érezhetőek a környezetre gyakorolt káros hatások, továbbá a hagyományos szokások felértékelődése is megtörténhet, mivel a turizmus által igényelt új elemek kapnak vezető szerepet. Később megtörténik a természetes környezet rehabilitációja, ebben a szakaszban szükségszerűen tengerparti menedzsment is kialakul. Legvégül egy erősen urbanizált térségről beszélhetünk, ahol az eredeti lakók, a helyiek a tengerparttól távolabb laknak, míg a „belváros”, a tengerpart, a turistáké. Ekkor a kínálati lehetőségek tovább bővülnek, ráadásul a környezetszennyezés mértéke tovább fokozódik (SMITH 1991).

Ez a nyolc szakasz érzékelteti, hogy a tengerparti üdülőhelyek és a szállodák növekedésének következtében a térség egyre városiasabb lesz, és mindeközben a város területe is nagyobbá válik. A lakóövezet és az egyes szolgáltatások, funkciók elhelyezkedése megváltozik, ez idő alatt a természetes közeg elvesztése történik. Ennek pozitív hatásaként megemlíthető, hogy fejleszti a város gazdaságát, hiszen több bevétel keletkezik, illetve javul az életminőség (SMITH 1991).

Mivel minden ország más és más jellegzetességekkel bír, így a modell inkább általános érvényű, ezáltal csak egy leegyszerűsített formában képes bemutatni a változásokat. A modell másik jellegzetességéhez kapcsolódik, hogy a szabályozatlan kiterjedést egyfajta negatívumként jeleníti meg. A modell esetében fontos kiemelni az európai sunbelt övet, ahol a szolgáltató ágazatok dominanciája jellemző és ez alakítja a tengerparti területek városszerkezetét. Többek között például Spanyolország esetében a turizmus és a gazdasági hatások növekedése által egyre több második otthon jön létre a Földközi-tenger partvidéke mentén. Remek példa az itt található Costa Brava, ami már az 1950-60-as években jelentős fejlődést mutatott, amit már akkoriban is főként a turizmus váltott ki. Ennek hatására számos szálláshely jött létre, javult az infrastruktúra és szabadidős létesítmények alakultak. A térség életében a turizmus által generált fejlődés még ma is hatást gyakorol a települések növekedésére, melyek azonban sok esetben kontrollálatlanok, nem az építési előírásoknak megfelelőek, ami a zöldfelületek csökkenésével, a tenger és a környezet szennyezésével jár.

Mindezt fontos lenne egy terv a mediterrán térségekre vonatkozóan, mely során a városburjánzást szabályozhatnák. Így a turizmus okozta települési kiterjedés kontrollja lehetővé válna, mivel így fel tudnánk tárni a növekedési gócpontokat, melyek a területhasználati konfliktust okozhatják, majd stratégiai szemléletben településfejlesztési és -tervezési eszközökkel beavatkozhatnának. Ehhez a modern légi és műholdfelvételes technológia lehetőséget biztosít a települések szétterjedésének vizsgálatára és elemzésére. Ezen szempontok alapján vizsgáltuk meg Zadar városának térbeli kiterjedési folyamatait.

A városok kiterjedésében és növekedésében Horvátországnál is eltérések mutatkoznak, hiszen a jugoszláv különutas politika és az azt követő rendszerváltás markánsan hatott a térség turizmusfejlődésére. Horvátország esetében nagy kockázatot jelent a városok növekedésének gyorsasága, mivel a turizmus rohamosan beindult az elmúlt egy évtizedben (EEA 2006).

Fontos kérdést vethet fel, hogy Horvátország az Európai Unióba való belépésével újonnan csatlakozóként bekapcsolódik-e a már kialakult európai sunbelt övezetbe. Abban az esetben, ha Horvátország csatlakozik a Barcelona-Lyon-Bologna által lehatárolt övbe, akkor nagy szükség lesz a városok növekedésének szabályozására, mivel a turizmus által kedvelt tengerparti területek városszerkezete átalakulna.

## 2. Alkalmazott módszertan

Zadar növekedésének érzékeltetésére Landsat-1 -5 -7 -8-as típusú műholdképeket használtunk fel majdnem tíz évenkénti időszakokra vonatkozóan (1973, 1984, 1992, 2003, 2015). A négy műhold különböző tulajdonságokkal rendelkezik, ezen eltérések megnyilvánulhatnak pl: sávok számában, pixel értékben, szenzorokban. Az évek előrehaladtával láthatóvá válik a felvételeken, hogy a tudomány

fejlődésével, és a tapasztalatok növekedésével a szenzorok képességei bővültek így jobb pixelértékű képek keletkeztek és több sáv segített a változások érzékeltetésében. Adatok, képek forrását a <http://earthexplorer.usgs.gov/honlap> szolgáltatta.

A letöltött képeken a sávok egyesítve lettek és kivágot készült Zadar város területére, melyek QGIS 2.10-es térinformatikai szoftver segítségével lettek osztályozva. A kategóriák kialakítása egyszavas alszínés megjelenítéssel valósítottuk meg, amely során öt színnel (legsötétebb a legnagyobb átalakulás) érzékeltettük a változásokat. Sávok használatánál egy, egyesített sávra vontuk le a következtetéseket, mivel így is megjelentek a térképen a változások. Mindegyik évet összefoglalva egy összesített kép készült ERDAS IMAGINE program segítségével. Illetve NDVI térképet is készítettem az 1985-ös és 2015-ös évre vonatkozóan. Továbbá az 1973-1992 és a 1992-2015 közötti évre egy-egy kivonat térkép valósult meg, melyhez a raszter kalkulátort használtam.

A városfejlesztés egykori projektjeinek és jövőbeli terveknek a megismerésében illetve a fejlesztési célok megértéséhez horvát nyelvű forrásokat használtunk fel. A statisztikai elemzésekhez az adatok két fontos forrása az Idegenforgalmi Minisztérium és a Horvát Statisztikai Hivatal volt.

### **3. A horvátországi turizmus fejlődésének szakaszai 1945-től napjainkig, kiemelt tekintettel Zadar fejlődésére**

A volt Jugoszlávia utódállamai közül Horvátország rendelkezik a legelőnyösebb természeti adottságokkal, ami a tömegturizmusban kiaknázható, valamint gazdag történelmi múlttal is büszkélkedhet. Az ország két fő részre osztható, az adriai partvidékre és a szárazföldi területekre. Előbbit Horvátország legvonzóbb részeként tartják számon, melynek előnyei a következőkben rejlenek: műemléki örökségek (római amfiteátrum Pulán), turisztikai desztinációk (Makarska, Pag-sziget). Emellett a könnyebb megközelíthetőség és az éghajlat is előnyként szolgál. Erre megfelelő példa az ország ötödik legnagyobb népességű (2011-ben 70674 fő) városaként ismert Zadar, ami az elmúlt években az ország legdinamikusabban fejlődő és leglátogatottabb területei között szerepel, mindazonáltal megyeszékhelyi rangja következtében fontos szereppel és hatással bír a környező területekre (GRAOVAC 2014). Horvátország szárazföldi területének középső és keleti része főként kulturális látnivalókkal rendelkezik – kastélyok, várak (pl.: Trakostyán vára Varasd megyében) –, itt a tengerpart vagy az éghajlat nyújtotta előnyök háttérbe szorulnak (MIKAČIĆ 1998).

#### **3.1. Jugoszláv tagállami idők**

A délszláv államközösség először 1918-ban jött létre Szerb-Horvát-Szlovén Királyságként, ezt az időszakot nevezzük az első, régi vagy királyi Jugoszlávia időszakának. A második világháború alatt nem létezett az állam, majd 1945-től egészen 1991-ig szövetségi államalakulatként létezett. Ez az időszak második Jugoszlávia időszaka, mely különböző köztársaságot, nemzetiséget, hagyományokat és tájat foglalt

magában, szövetségi rendszerben. Így nem volt egységes magterülete, hanem két kulturális központtal (Zágráb, Belgrád) rendelkezett. Területének méretei Nagy-Britanniáéhoz hasonlóak voltak (SALLNOW 1985).

Jugoszlávia több szempontból is különbözött más szocialista országoktól. Elsősorban, mert sokkal nyitottabb volt, mint a többi kelet-európai szocialista ország, ez hatással volt a turizmus alakulására is. A Jugoszláviába érkező turistáknak a többi szocialista országgal ellentétben kevesebb problémával kellett számolniuk, többek közt például, nem volt szükség vízumra, illetve pénzletétre. Azonban a mobilitás nem csak egyirányú volt, a jugoszláv polgárok szabadon utazhattak külföldre, ezáltal továbbadhatták tudásukat és tanulhattak új dolgokat. Mindez a turisztikai piacon is elősegítette az innováció terjedését és az ország nyugati irányú integrációját. Emellett Jugoszlávia szorosabb gazdasági kapcsolatban volt a nyugati gazdasági térséggel, mint a keletivel (VUKONIĆ 2005). Ennek hatására a turizmus fejlődésének sajátos és különféle arculatai jelentek meg Jugoszláviában, mely eltérő volt a Kelet-Közép-Európában tapasztaltaktól (LENGYEL 2004).

Horvátország ténylegesen az 1960-as évek közepén csatlakozott a nemzetközi turizmus folyamataihoz, ekkor vált közepesen fejlett turisztikai országgá Európa mediterrán részén (GERDESICS 2016). Fontos kiemelni, hogy Jugoszlávián belül Horvátország turizmusa volt a legdominánsabb, ami meg mutatkozik abban is, hogy a férőhelyek 61%-a és a külföldi turisták 76%-a ebben a tagállamban összpontosult (VUKONIĆ 2005). Így lett Horvátország az egyik legfejlettebb és a legvonzóbb tagköztársasága a jugoszláv államalakulatnak.

Jugoszlávia gazdasági, politikai fejlődését illetően három szakaszt érdemes elkülöníteni (VUKONIĆ 2005), melyekhez kapcsolódóan a turizmus fejlődése is szakaszosan kötődik. Mindegyik szakasz több sajátos jellemzővel bír, amiket befolyásolt a történelmi háttér is. A szakaszokat tekintve érezhető az ország eltérő fejlődése más tagországokhoz viszonyítva. A jugoszláv tagállami évek alatt az előzőekben példaként említett Zadar város átalakulásában, növekedésében fontos szerepet tölt be a turizmus, ami a fő bevételi forrásként van jelen. A továbbiakban a jugoszláv fejlődési szakaszok és Zadar város és turizmusának fejlődését mutatjuk be.

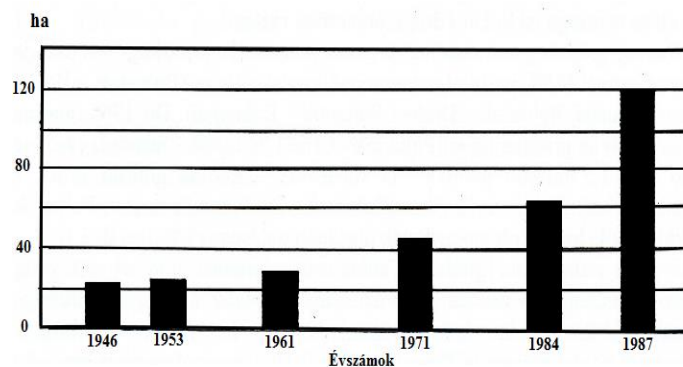
Az első főbb fejlődési időszak az 1945-1965-es évekre tehető, amely a világháborús pusztítások felszámolásával, rekonstrukcióval kezdődött meg (GRAOVAC 2014). Ebben az időszakban került helyreállításra a turisztikai infrastruktúra alapját képező lakás-állomány és infrastruktúra. Ebben az időszakban azonban még csak kezdetleges turizmusról beszélhetünk.

A jugoszláv fejlődés második turisztikai korszaka az 1965 és 1975 közötti évekre tehető, mely a jugoszláv, egyben a horvátországi turizmus virágkora (MIKIC 1988). A Jadranska magistrala megépülése 1965-re tehető, ez az Adria-tenger keleti partján található útszakasz, ami része az E65-ös európai útnak. Az út megfelelő infrastruktúrát biztosított és megalapozta az elkövetkező évek gyors fejlődését. Ezen kívül gyors növekedés volt tapasztalható a turisták és a vendégéjszakák, hotelek, férőhelyek számában is. Zadarban a világháború utáni éveket (1961-1975 között) a háború utáni fejlődés időszakának is nevezik, melynek során a közlekedési infrastruktúra fejlesztése elősegítette a térség megközelíthetőségét. A Zadar és Knin közötti vasúti összeköttetés megépülése, és az ipari kikötő (Gazenica) létrejötte is fontos előrelépést

jelentett a város számára. A település rendelkezik autókomp terminállal, ami mentesíti a várost a forgalmi torlódástól és a turisták eljutását is segíti a közeli szigetekre. A személygépkocsival való közlekedést elősegítette az Jadranska magistrala és az autópályák megépülése, mellyel rövidebb idő alatt elérhetővé váltak a fontosabb központok (Split, Zágráb, Dubrovnik). Emellett 1969-ben megépült Zadar nemzetközi repülőtere is, ami nagymértékben növelte a turisták számát és megteremtette a kapcsolatot Európa számos nagyvárosával (többek közt: London, Berlin, Barcelona is elérhető volt innen).

Különböző közlekedési módok együttes jelenléte (közút, vasút, vízi és légi) a jövedelem, az információ és a turisták áramlását tette egyszerűbbé. Mindazonáltal a fokozódó közlekedés a közutak hosszának, felületének (2. ábra) és terheltségének növekedését is okozta a városban (MAGAŠ 1996).

**2. ábra: Zadar utcáinak felületi növekedése**



*Forrás: MAGAŠ 1996 adatai alapján szerkesztette: Biró Viktória 2016*

A jugoszláv államalakulat 1991-es felbomlása a horvát állam életében mérföldkőnek tekinthető, mivel Horvátország kinyilvánította függetlenségét. Ekkortól számolhatjuk a harmadik fejlődési ciklust, mely további négy szakaszra bontható. Ezt azonban már nem a korábbi tagállamokhoz fűződő viszonya, hanem a kontinens meghatározó gazdasági erejéhez, az EU-hoz való kapcsolata határozza meg. Ekkor kezdődtek az európai uniós tárgyalások és támogatások is. Horvátország az Európai Unióhoz való csatlakozásával szintén egy sajátos utat járt be, ami már a pénzügyi támogatások terén is megmutatkozik. Az ország EU-s támogatását tekintve négy szakaszt (1. táblázat) lehet elkülöníteni, míg a Nyugat-Balkán országában csak három periódust (LŐRINCZNÉ BENCZE 2013).

**1. táblázat: Horvátország pénzügyi támogatásai 1991-2013 között**

Időszak	Támogatás	Program
1991-1999	366 millió euró	ECHO, OBNOVA
2000-2005	278,8 millió euró	CARDS
2005-2006	245 millió euró	PHARE, ISPA, SAPARD
2007-2013	1071 millió euró	IPA

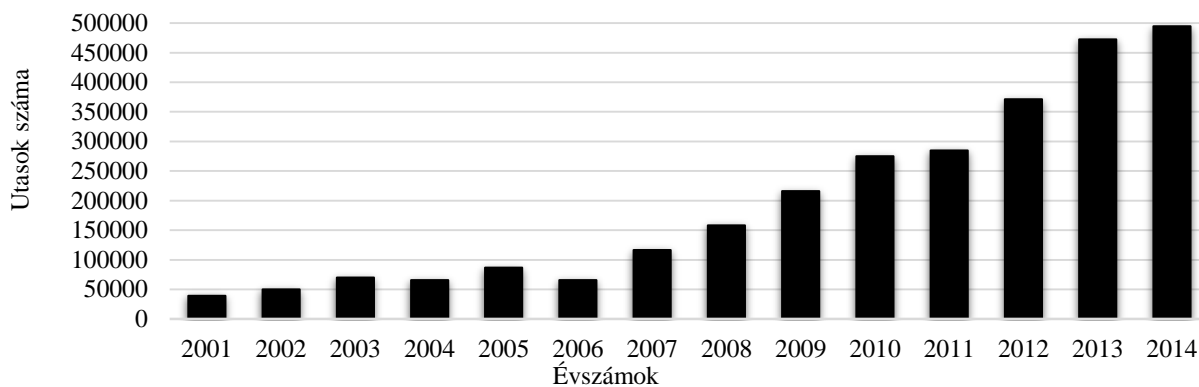
*Forrás:Lőrinczné Bencze (2013) alapján szerkesztette: Biró Viktória 2016*



A támogatás már az 1991-es évben elkezdődött. Ebben az időszakban a harcszintérré alakulás, illetve közlekedési elszigeteltség jellemezte a területet (MIKAČIĆ 1998). Ennek következménye a turizmus újbóli visszaesése, a stagnáló állapot továbbrómlása lett. Ebben az időszakban a humanitárius segélyek jelentősek voltak, amelyek a menekültek visszatérését, a későbbi biztonságos élet kialakítását és kisebb mértékben a háború által érintett területek problémáinak mérséklését segítették. A második szakaszban a CARDS program sokkal több területen (kereskedelem, igazságszolgáltatás, önkormányzatok, természetvédelem) kifejtette hatását.

A kétezres évek elején tapasztalt utas számok (39 244 utas) alátámasztják (3. ábra) a háború utáni alacsony érdeklődést, mely az évezred első évtizedének második felére fokozatosan növekvő tendenciát mutat, ami egyrészt a légi közlekedés iránti igény megnövekedését támasztja alá (MAGAŠ 1996), másrészt mutatja, hogy Zadar térségében a turizmus egyre jelentősebb szerepet tölt be.

**3. ábra: 2001 és 2014 közötti repülőtéri utasforgalom, Zadar**

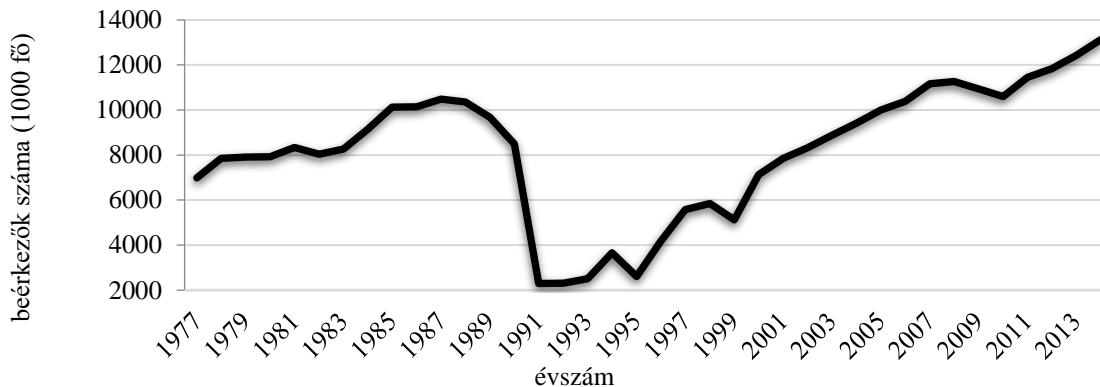


*Forrás: [3] Szerkesztette: Biró Viktória 2016*

A harmadik szakaszban (2005-2006) mutatkozik meg az eltérés a nyugat-balkáni országok és Horvátország között, ennek során az ország csatlakozási tárgyalásait elnapolták. Elsődleges okként megemlítendő a háborús bűnösök kérdése, ami arra mutatott rá, hogy az ország még nem rendelkezik stabil rendszerrel, amelyben a korábbi politikai erők felbukkanása már nem lenne veszélyforrás. A negyedik szakaszban az IPA volt a területfejlesztés eszköze, ami segítette a közigazgatási, társadalmi, gazdasági reformokat, továbbá a regionális és határon túli együttműködést. Ugyanakkor fontos megemlíteni, hogy ebben az időszakban (2007-2013), húsz évvel függetlenségének kikiáltása után, azaz 2011-ben zárultak le Horvátország csatlakozási tárgyalásai, amelyet követően 2013. július 1-jén vált az Európai Unió 28. tagállamává (LŐRINCZNÉ BENCZE 2013).

Ezek az események nyomot hagytak Horvátország életében, amelyek leginkább a népességváltozásban, az eltérő területi fejlődésben és a turizmus alakulásában érzékelhetők.

**4. ábra: Horvátországba érkezők számának változása 1977 és 2014 között**



Forrás:[2], Szerkesztette: Biró Viktória 2016

A Horvátországba látogatók számának változása 1977 és 2014 között igen markáns lefutást mutat (4. ábra). Az ország az említetteknek megfelelően az 1970-es évektől válik igazán tömegturisztikai színhellyé. Az érkező turisták száma 1977-ben 6 994 000 fő volt, melynek aránya a délszláv háború kezdetéig fokozatos növekedést mutatott. A háború és a rendszerváltás hatására 1991-ben ennek a vendégszámnak töredéke, összesen 2 297 000-en látogattak az országba. Ezáltal jelentős csökkenés volt érzékelhető az 1987-es (legjobb turista forgalmú) évhez képest, melynek során 22%-os visszaesés volt tapasztalható (MIKAČIĆ 1998). Az ábra alakját illetően az U- és a V-alakú válsággörbe között képez átmenetet. Tehát a gyors visszaesés után az ország vendégek számát tekintve még egy pár évig mélyponton van. Ez alól kivétel az 1994-es év (bosnyák-horvát háború vége) és az 1997-es, melyben a gazdasági problémák újra megjelentek, az adók és az állami kiadások növekedtek, az árak nagymértékben emelkedtek és gazdasági hanyatláshoz vezettek. Végül 1999-ben vált szemmel láthatóvá ennek a betetőzése. A turizmus nagy (az 1989-1991-es visszaeséshez képest azonban elenyésző) visszaesése volt érzékelhető, majd ezt követően kezdett ismét népszerű turisztikai helyszínné válni az ország (VESZELKA 2002).

Összegezve, tehát Horvátország turisztikai trendjeinek változása az 1970-es évektől napjainkig kivételes utat járt be, aminek változásához számos tényező hozzájárult. Az ország számára a turizmus jelenleg is húzóágazat, mely nagymértékben hozzájárul az ország fejlődéséhez. Az UNWTO előrejelzései alapján 1995 és 2020 között Horvátország a legnagyobb növekedési ütemmel rendelkezik a vendégek számát tekintve, ami évente átlagosan 8,4%-os növekedést jelent [1]. Ezáltal is érezhető, hogy a turizmus domináns szerepet játszik az országban, melynek következtében kialakulnak olyan területek, melyek fokozottan kitetté válnak a turizmus pozitív és negatív hatásainak egyaránt. Egyrészt a rekonstrukció a településszövet besűrűsödését hozta, másrészt pedig az időszakra jellemző iparosítási politika fokozódó

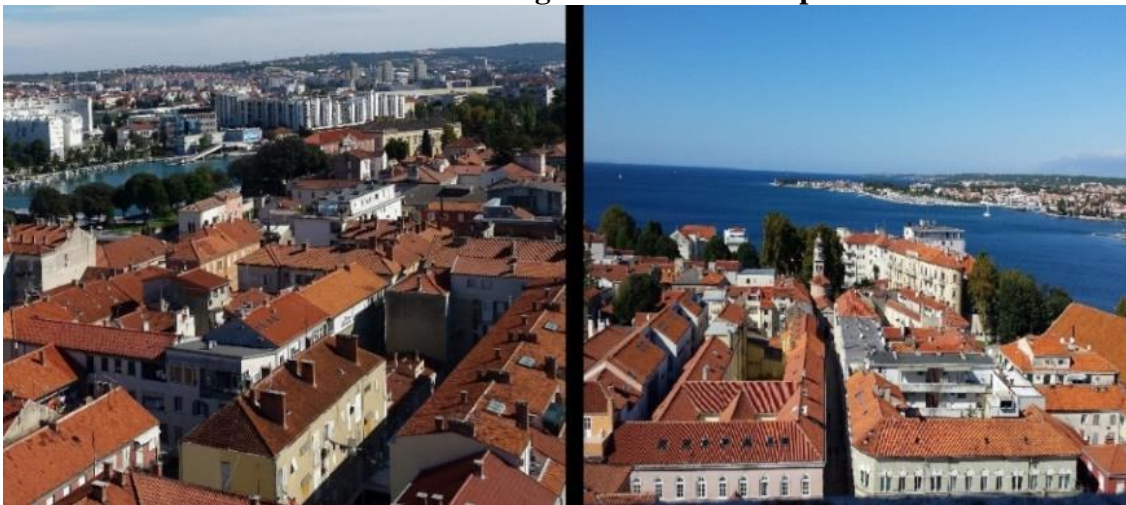
város-vidék vándorlást indukált. Ennek hatására pedig megindult a városok térbeli kiterjedése is. A tengerparton fekvő, jó turisztikai helyzetű települések növekedéséhez hozzájárult a tömegturizmus kibontakozása és a nagyléptékű infrastruktúrafejlesztés is. A következő fejezetben megvizsgáljuk, hogy Zadar esetében ezek a változások mikor, hogyan és milyen mértékben zajlottak.

#### 4. Zadar városnövekedésének elemzése műholdképek alapján

Zadarban hosszú éveken keresztül a városközpont szerepét a félsziget töltötte be, ahol főképp a helyi lakosok éltek (1948-ban 23610 fő). A háború során bombázás által erősen veszélyeztetett terület volt, amit az is igazol, hogy a város 80%-a megsérült és a hat legnagyobb tengerparti város (Rijeka, Split, Pula, Dubrovnik, Sibenik) mellett a második legkisebb településsé vált. Majd a gazdasági fejlődéssel, a turisztikai fejlesztések megjelenésével és a turizmus szerepének növekedésével a központi rész egyre sűrűbben beépítetté és zsúfoltabbá vált, melyről a szűk utcák és a keretes beépítés árulkodik (5. ábra) (GRAOVAC V. 2014).

A félszigeten a népesség és a munkahelyek növekvő térbeli koncentrációja által megjelenik az urbanizáció első szakasza, a koncentráció (ENYEDI 2012). A zsúfoltabbá váló városrész mindennapjaiban a turisták és a helyiek közti társadalmi feszültségek egyre gyakoribbá válnak.

#### 5. ábra: Zadar félszigetének keretes beépítése



*Forrás: saját készítés*

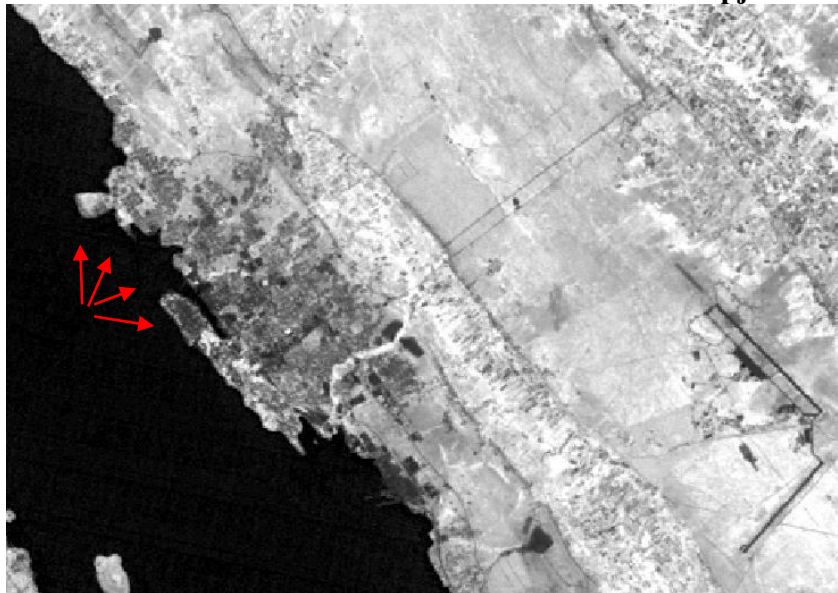
A fejlett világ félperifériáin a városrobbanás fázisa a 19. század végétől egészen az 1960-as évekig tart (ENYEDI 2012). Zadar esetében a 20. század közepén az emberek többsége a város környéki, vidéki-mezőgazdasági területen élt. Ez az 1960-as években kezdett megváltozni, amikor a városi lakosság növekedést mutatott, ennek a legfőbb okai az intenzív industrializáció és a szolgáltató ipar fokozatos fejlődése. Egyre több iparág jelent meg (textil, vegyi) a városban, ami munkahelyeket teremtett és

nagymértékű bevándorlást eredményezett a városban. Mindez azért történt, mert a Jugoszláv gazdaságpolitika is az ipar fejlesztését támogatta, így a korábban hagyományosnak tekinthető foglalkoztató szektor, a mezőgazdaság a háttérbe szorult. Az urbanizáció folyamatát elősegítette, hogy a turizmus szerepe is az 1960-as évektől kezdett egyre jelentősebbé válni, amelyben remek befektetési lehetőségek jelentek meg. Mindezeknek a hatására a legnagyobb népességnövekedés az 1961-1971-es időszakra tehető a városban (GRAOVAC 2014).

Ezeket a trendeket támasztják alá a műholdfelvételek. Azonban az ezt bemutató térképek csak a területhasználat-változás mértékét képesek szemléltetni, annak minőségére nem lehet következtetni. A képek elemzése során a következtetéseket a változás mértékét elemezve és a Zadarra vonatkozó ismereteimmel egyesítve vontam le.

A műholdkép alapján látható, hogy elindult a városmagból való kitelepülés a környező területrészekre. A város növekedése kétirányú: egyrészt a tengerpart mentén sávszerűen történik, ahol a turizmus által generált szolgáltatások (nyaralók, szálláshelyek, szállodák) jelennek meg, másrészt a félszigettől egyre távolabbi területek felé növekszik, amerre a kertés házak és a lakóépületek felváltva jöttek létre. Ezáltal láthatóvá válik, hogy átalakulás történt Zadar belső és külső területein. Ilyen változás a belső területek beépítettségének növekedése, vagy a repülőtér és kikötő kiépülése. A városközpont szerepe is megváltozik, mivel üzleti résszé és a turizmus fő színterévé válik. Fontos szempont a közlekedési technika fejlődése (vízi, vasúti, közúti), ami segíti az elővárosi részen élők életét és a turisták könnyebb közlekedését (GRAOVAC 2014) (6. ábra).

#### 6. ábra: Zadar város növekedése 1985 Landsat műhold felvétel alapján NDVI számolással



Forrás: [4], Szerkesztette: Biró Viktória 2016

Vizuális interpretáció alapján kikövetkeztethető, hogy az előzőekben leírt növekedési irányok egyre dominánsabbá válnak. Centrumtól messzebb eső területek népesülnek be, lakásépítések indulnak el az elővárosi részeken (Bili Brig, Borik), amelyek később a perifériás területekre is kiterjednek (Diklo, Novi Bokanjac). A városnövekedés folyamata térben egyre szétszórtabban jelenik meg és az út mentén bekövetkező változások tovább növekednek. Fontos megjegyezni, hogy Zadar egy kivételes földrajzi fekvéssel rendelkező település, mivel a város viszonylag sík terepen helyezkedik el, ezáltal a növekedést nem korlátozza semmiféle akadály (GRAOVAC 2014) (7. ábra).

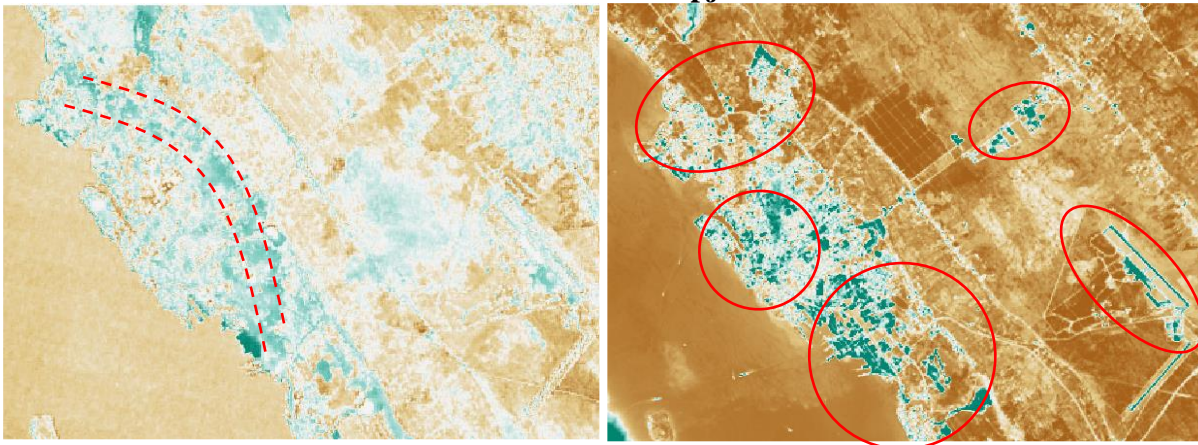
**7. ábra: Zadar város növekedése 2015-ös Landsat műhold felvétel alapján NDVI számolással**



*Forrás: [4], Szerkesztette: Biró Viktória 2016*

A következő két kép a városnövekedés eltérő területi megjelenését szemlélteti. Az első felvételen (8. ábra) Zadar szétfolyása gyűrű alakban történik. Az előző elemzésekben erre az időszakra a belső városrészek beépítettsége is jellemző volt, de a legnagyobb változást mégis a távolabbi, külső területek beépítettsége adja. Következő időszakban a változás szétszórtan jelenik meg. A másik képen (9. ábra) pedig szétszórtan jelennek meg a sötétebb foltok, van ahol távolabbi részeken alakulnak ki változások, míg máshol a belső részeken találhatóak meg. Ez egyrészt kiterjedést, másrészt pedig sűrűsödést jelent. A növekedési irány megváltozására magyarázat lehet, hogy a délszláv háború után a belső városrészekben megjelennek a rekonstrukciók, egyre több modern lakóépület létesült, újult meg. Illetve a felújítások mellett megjelenik az üresen maradt részek fokozatos beépítése is.

**8. ábra: Zadar város növekedése 1973 és 1992 valamint 1992 és 2015 között Landsat műhold felvétel alapján**



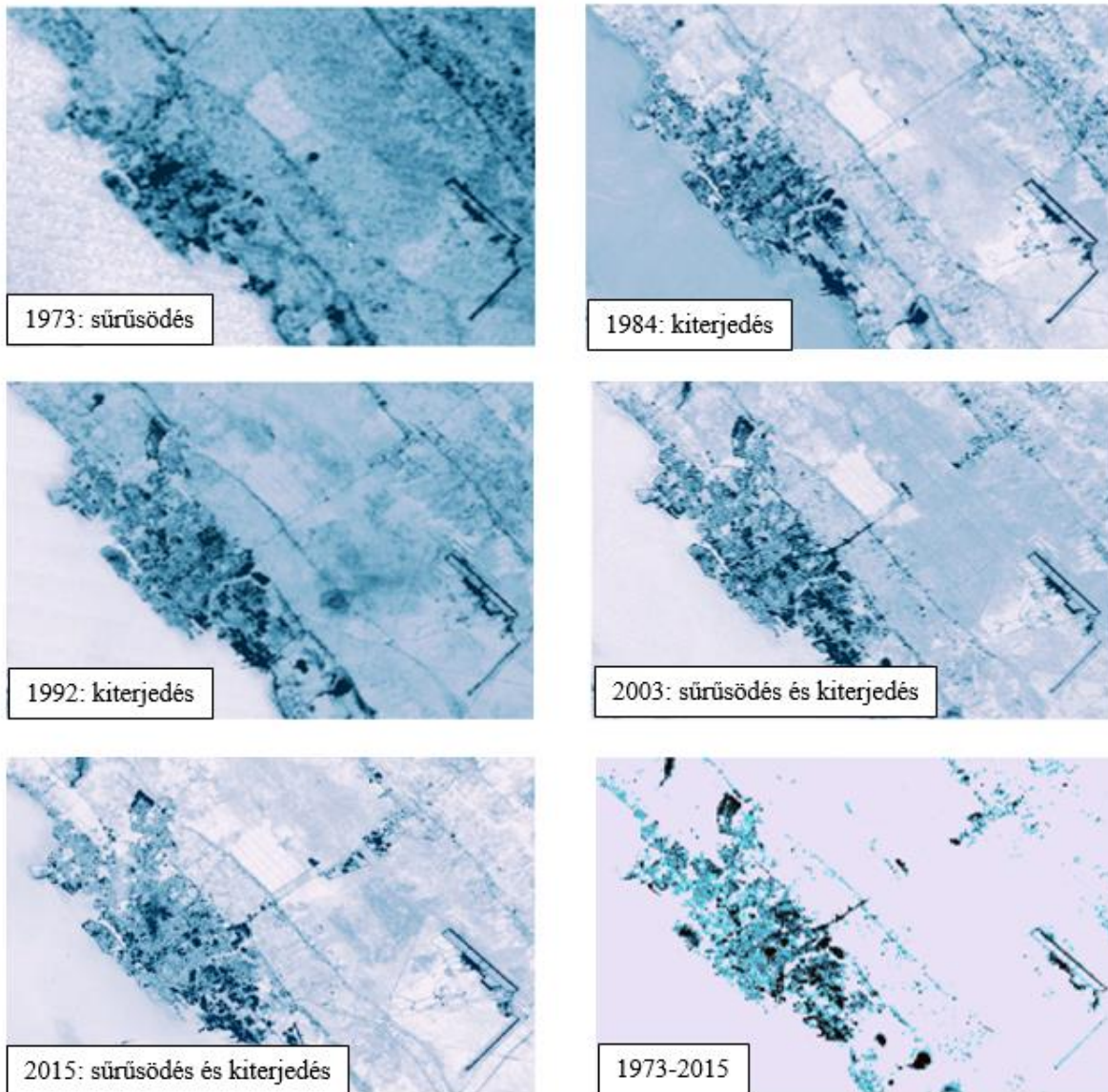
Jelmagyarázat

Kis mértékű változás >>>> Nagy mértékű változás



Forrás: [4], Szerkesztette: Biró Viktória 2016

**9. ábra: A város fejlődésének folyamata a sűrűsödés és kiterjedés szakaszos valamint egyidejű megjelenésének eredménye**

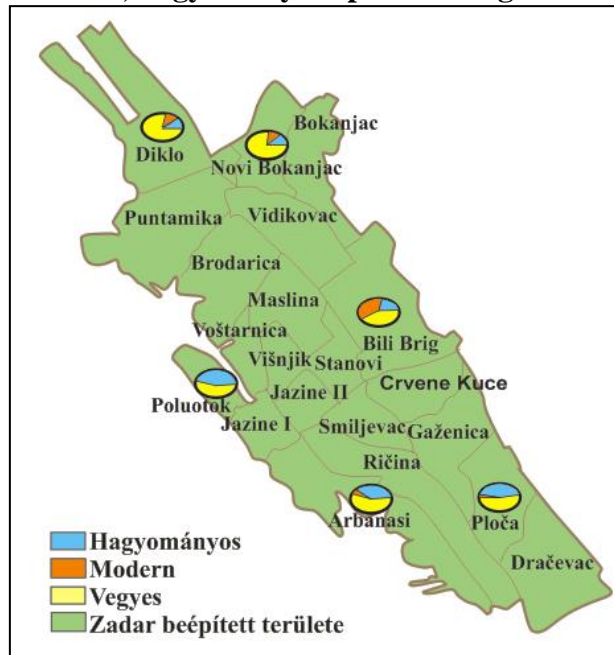


*Forrás: Saját szerkesztés 2017*

Zadar növekedési folyamata nagy mértékben hasonlít a SMITH-féle 1991-es modellhez. A város és a modell esetében közös a régi városkép átalakulása, azaz a centrum funkciójának megváltozása. Ezen kívül megegyezik a népességnövekedés által generált lakóövezetek (külső városrészen) létrejötte, a turizmus szerepének jelentősége következtében a nyaralóövezetek sávszerű tengerpart menti kiterjedése és a

közlekedési rendszerek fejlődése. Zadar esetében a belső városrészek hagyományos jellege ugyan részben megmarad, de ahogy azt egy korábbi kutatás is bebizonyította, a modern és a hagyományos épületek vegyesen egyre nagyobb arányban tűnnek fel. Mindemellett a külső városrészekben egyre dominánsabbá válnak a modern lakóépületek (10. ábra) [5].

**10. ábra: Modern, hagyományos épületek megoszlása Zadarban**



*Forrás: [5], Szerkesztette: Biró Viktória 2016*

Eltérés mutatkozik viszont abban, hogy Zadar esetében a modellhez képest elmarad a menedzsment, mellyel a turizmusfejlesztésnek nincsen jól meghatározott iránya. A város növekedése az 1960-as évektől gyors, nem tervezett folyamat. Összegezve, az egész város átalakuláson megy keresztül, mely a SMITH-féle modellhez képest hasonló szakaszokat jár be, ugyanakkor mégis egyfajta sajátos növekedéssel rendelkezik, ami hatást gyakorol a település természeti környezetére, társadalmára és gazdaságára.

## 5. A városfejlesztés mint a turizmusfejlesztés eszköze

Az említett térszerkezeti változások részben szabályozott, kontrollált és tudatos, részben pedig természetes városterjedési folyamat eredményei. Utóbbiak motivációját jellemezheti a Smith-féle modell, míg előbbieket elemzését a település- és városfejlesztési projektek részletes áttekintése teszi lehetővé. Ezért ebben a fejezetben megvizsgáljuk a Zadarban az elmúlt években megvalósult legjelentősebb városfejlesztési projekteket és azok térbeli kiterjedésre gyakorolt hatását. Összevetjük a városfejlesztés megvalósult projektjeinek a helyét és a műholdfelvételeken tapasztalt legnagyobb változások elhelyezkedését. Mindezt annak érdekében, hogy kiderítsük, hogy ott vannak-e ezek, ahol a legnagyobb változások jelentek meg.



Zadar történelmet megörökítő elemei mellett a modernitás új elemeit is magában foglalja. Ezáltal a turizmus sok típusa képes megjelenni, ilyen lehet a kulturális turizmus, amely főleg az óvárosban összpontosul. Ezáltal a félsziget a műemlékkedvelők fő helyszíneként szolgál, ahol számos múltbéli emlék található meg, melyek közül kiemelkedő a Szent Donát-templom, a Szárazföldi kapu és az Öt kutak tere [6]. Mindazonáltal megjelenik még hajózási, kemping-, bűvárkodási, vidéki és kalandturizmus. A sokféle típus következtében érezhető, hogy a város számos lehetőséggel rendelkezik (MAGAŠ 2009).

Manapság egyre nagyobb hangsúlyt kapnak azon típusú átalakítások, melyeknek a középpontjában a természettel való kapcsolat szerepel. Zadarban az első ilyen típusú fejlesztés Nikola Basic ötlete, a tengeri orgona (Sea Organ). A látványosság 2005-ben valósult meg, ahol a víz energiáját használták fel. Az installáció hét lépcsőt (1 lépcső 10 méter hosszú) és 35 orgonasípot tartalmaz. Megtörnek rajta a hullámok, így a víz és a levegő által hang keletkezik, ennek eredménye a különleges hangzású zene, ami a lépcső mögötti lyukakon keresztül érkezik a felszínre. A találmány egyedisége abban rejlik, hogy az ide érkező emberek gondolatai a tenger hullámozásával együtt tudnak szárnyalni.

Három évvel később újabb fejlesztést kezdeményezett a város, melynek tervezője szintén Nikola Basic volt. A vízenergia felhasználása után most a napenergia szerepe került középpontba. A többrétegű üveglap 10 ezer lámpa felhasználásával 22 méter átmérőjű körben egyfajta fényjátékot ad. Ez a látványosság kifejezi a természet erejének nagyságát, a nagyobb kör szimbolizálja a napot és mellette helyezkedik el a többi bolygó is. Ugyanakkor egyfajta szimbolikussággal is rendelkezik, azaz a fényhatások során olyan, mintha párbeszéd jönne létre a környezettel. Az innováció nemcsak látványossággként szolgál, hanem megújuló energiaforrásként is, mivel a teljes tengerparti világítást ellátja energiával, amely éves szinten 46500 kWh. Ezáltal tehát a Nap köszöntése nevezetű vízparti fejlesztés tekinthető a város leghasznosabb látványosságának, hiszen szimbolikussága mellett energiahatékonyságot is biztosít [7].

A következő meghatározó fejlesztés a vezeték nélküli internethálózat, a hot spotok telepítése volt. Ez mint modernizációs tényező fontos szerepet tölt be a városban, ingyenes hozzáférést biztosít bizonyos területeken az internethez. Zadar esetében ezek a helyszínek főleg a turisták által kedvelt tengerparti sétányokra és terekre összpontosulnak. Az első hot spot kijelölése 2010-ben történt, amelyeknek a száma az évek során fokozatosan növekedett, így 2014-ben már 25 db hozzáférési pont jött létre [8].

Jövőbeli fejlesztésként érdemes megemlíteni a nagy figyelmet kapó Igor Karuc által tervezett projektet, ami Zadar Jazine-öblének átalakításáról szól. Itt elsősorban a kikötő és a városi híd funkcióváltozása kerül középpontba, mely a modernitás elemeit foglalja magában. A fejlesztés során 10 kikötőhely jönne létre a megajachtoknak, 300 kereskedelmi kikötőhely és 400 kikötő a kisebb hajók számára. A tervezők elsődleges célja volt, hogy a város kikötőfunkcióját fejlesszék, ugyanakkor figyelmet fektettek a gyalogos forgalomra is, ami a városi hídon keresztül történik. A híd alatti részt 6-30 méterrel bővítenék, amely egyfajta látványossággként is szolgálna, a mozgólépcsőn lefelé haladó emberek a víz alatti élővilágot tekinthetnék meg [9].

Megállapítható, hogy Zadarban a városfejlesztésre nagy hangsúlyt fektetnek, melynek központjában a turizmus szerepel, azonban ezek a tervek összességében még kiforrotlanok és kevésbé összehangoltak. A város folyamatos fejlesztésekkel törekszik arra, hogy versenyképes maradjon, illetve minél modernebbé váljon.

## Következtetések

Tanulmányunkban az városburjánzás és a turizmus kapcsolatát vizsgáltuk, illetve azokat a tényezőket elemeztük, amelyek hatással voltak Zadar területi kiterjedésére és növekedésére. Szétterjedésének folyamatát és az urbanizáció szakaszait műholdas képek elemzésével szemléltettük. A tanulmány a tengerparti turizmus kialakulásáról és hatásairól szóló szakirodalom áttekintésével kezdődik. Egyik alaptételünk, hogy a turizmusnak és a terület- és településfejlesztésnek számos közös eleme van, de legfőbb összekapcsolójuk a térbeliség, amely kölcsönösen kifejti hatását, azonban ettől függetlenül a turizmust önálló fejlesztési tényezőként értelmezzük. A tengerparti területek turizmus által generált városnövekedését RUSSELL ARTHUR SMITH (1991) egyszerűsített modelljének felhasználásával mutattuk be. Bár a folyamat minden egyes riviérával rendelkező területen másként következik be, mégis a horvát folyamatok nagy hasonlóságot mutatnak a modellel.

A tanulmány következő részében a Horvátország turizmusának kialakulásában fontos időszakokat tekintjük át, mely az elmúlt 45 évben nagymértékű változáson és fejlődésen ment keresztül, jelentős desztinációs területté alakult. Mindezt igazolja, hogy az egykori Jugoszláviában a turisztikai főröhelyek 61%-a és a turisták 76%-a ide összpontosult. Ennek hatása az általunk vizsgált Zadar település területi kiterjedésében is megmutatkozik, melyet az ország függetlenedése és a háborús körülmények nagymértékben befolyásoltak, a fejlődést visszavetették. Az európai uniós támogatások megkezdése erre az időszakra tehető. Horvátország esetében négy támogatási szakaszt lehet elkülöníteni, ami rámutat a nyugat-balkáni országoktól való eltérésre és az Unióhoz való csatlakozási folyamat nehézségeire.

A tanulmány fő célja az volt, hogy feltárjuk azokat a tényezőket, amelyek hatással voltak és napjainkban is hatással vannak Zadar és térsége beépített területének növekedésére. Mindezek alapján elmondható, hogy a város szétfolyásának folyamatára a turizmus befolyást gyakorolt. Mindez megnyilvánul az útfelületek növekedésében (1965-1980-ra 26,8 hektárról 80 hektárra növekedett), a közlekedési rendszerek fejlődésében, repülőtéri utasforgalom növekedésében, népességnövekedésben (1961-ben 33464 lakosról 2011-re 75062-re növekedett a népesség), turisták érkezésében (2002-ben 234540 turista érkezett, 2011-re ez a szám 280677-re növekedett), különböző területeinek funkcióváltozásában és a városfejlesztésben (tengeri orgona, Nap köszöntése). Mindezek igazolására műholdas képek segítségével különítettük el az egyes urbanizációs szakaszokat. Eredményünk szerint Zadar területileg a második világháború óta fokozatosan növekszik, amelyre nagymértékű hatással volt a turizmus jelenléte és jugoszláv tagköztársasági szerepe. Az 1972-1993 évre készült térkép alapján megállapítható, hogy a délszláv háború előtti időszakig a város terjeszkedése gyűrű alakban valósult meg a város külső és szuburbán részein, majd a 2000-es évektől a város kiterjedése egyre rendszertelenebbé válik és főként a belső részek sűrűsödnek.

Összegezve tehát megállapítható, hogy Horvátország területi fejlődésére és gazdasági növekedésére a turizmus különbözőképpen hatott. Mindez legjobban a turizmus által nagymértékben érintett tengerparti területeken érzékelhető és erre kitűnő példaként szolgál Dalmácia legészakabb városa, Zadar, melynek térbeli kiterjedése és városfejlődése az 1960-as évektől kezdődően – főként a turizmusnak köszönhetően – egy napjainkig tartó folyamat.

## Irodalomjegyzék

- AUBERT, A. (2001): A turizmus és a területfejlesztés stratégiai kapcsolata Magyarországon. *Turizmus Bulletin* (5)1: pp. 44–49.
- ENYEDI, GY. (1984): *Az urbanizációs ciklus és a magyar településhálózat átalakulása*. Akadémiai kiadó, Budapest.
- ENYEDI, GY. (2012): *Városi világ*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY (2006): *Urban sprawl in Europe – The ignored Challenge*. EEA, Copenhagen.
- GERDESICS, V. (2016): A horvát országmárka turisztikai vonatkozásai és a fiatal magyarokban élő horvát országimázs. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok* 1(1): pp. 19–32.
- GRAOVAC, M. V. (2014): Contemporary Urban Changes in Croatia – The Case Study of Zadar. *Urban and Spatial Planning* Vol.13. pp. 167–178.
- GYURICZA, L. (2008): *A turizmus nemzetközi földrajza*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs.
- JELINČIĆ, D. A. (2006) : Tourism versus Identity Globalization and Tradition. *Ethnological Research* 11. pp. 185–207
- KOVÁCS, Z (2001): A települések fejlődése. In: Beluszky, P – Kovács Z. (szerk): *A terület és településfejlesztés kézikönyve*. CEBA Kiadó, Budapest.
- LENGYEL, M. (2004): *A turizmus általános elmélete*. Kereskedelmi és Idegenforgalmi Továbbképző Kft.: Heller Farkas Gazdasági és Turisztikai Szolgáltatások Főiskolája, Budapest.
- LŐRINCZNÉ BENCZE, E. (2013): *Az Európai Unió bővítések elmélete és gyakorlata a horvát csatlakozás tükrében*. Aposztróf Kiadó, Budapest.
- MAGAŠ, D. (1996): Urbano–geografska preobrazba zadra – elementi prometnog sustava 1945.–1991. *Geoadria* 1(1): pp. 35–46.
- MAGAŠ, D. (2009): *Prostorni razvoj Zadra 1945.–1991.* (Spatial Development of Zadar from 1945 to 1991). Sveučilište u Zadru, Zagreb – Zadar.
- MIKAČIĆ, V. (1998): Tourism of Croatia – Position and Perspectives. *Hrvatski geografski glasnik* 60(1): pp. 1 – 16.
- MIKIC, M. (1988): Tourism’s contribution to the Yugoslay economy. *Tourism Management* 2. pp. 301–316.
- NAGY, GY. – HEGEDÜS, T. (2016): Urban sprawl or/and suburbanisation?: The case of Zalaegerszeg. *Belvedere Meridionale* 28(3): pp. 106–119.
- PAP, N. – TÓTH, J. (2005): *Terület- és településfejlesztés I.* Pécs Direkt Kft Alexandra Kiadója, Pécs.
- SALLNOW, J. (1985): Yugoslavia: tourism in a socialist federal state. *Tourism Management* 6(2): pp. 113–124.
- SMITH, R.A (1991): Beach resorts: A model of development evolution. *Landscape and Urban Planning* 21(3): pp. 189 – 210.

- SZIRMAI, V. (2011): A nagyváros szélén: A városi terjeszkedés térbeli társadalmi problémái. *Tér és Társadalom* 25(1): pp. 21 – 41.
- VESZELKA, K. (2002): Horvátország. *Turizmus Bulletin* 6(1): pp.42–47.
- VUKONIĆ, B. (2005): *Povijest hrvatskog turizma*. Prometej, Zagreb.

### Egyéb források:

- [1] [http://sete.gr/files/Media/Ebook/110303\\_Global%20Forecasts%20and%20Profiles%20of%20Market%20Segments.pdf](http://sete.gr/files/Media/Ebook/110303_Global%20Forecasts%20and%20Profiles%20of%20Market%20Segments.pdf) (letöltve: 2016. október 5.)
- [2] <http://www.dzs.hr/> (letöltve: 2016. október 20.)
- [3] <http://www.zadar-airport.hr/en> (letöltve: 2016. október 20.)
- [4] <http://earthexplorer.usgs.gov/> (letöltve: 2016. október 20.)
- [5] <http://www.ioiusa.net/view/article/141598/> (letöltve: 2016. április 8.)
- [6] [www.zadar.travel/en/city-guide/museums](http://www.zadar.travel/en/city-guide/museums) (utolsó elérés: 2017.06.14)
- [7] [http://www.zadar.travel/en/city-guide/attractions/05-12-2007/the-greeting-to-the-sun#.Vx0Tv\\_mLTIU](http://www.zadar.travel/en/city-guide/attractions/05-12-2007/the-greeting-to-the-sun#.Vx0Tv_mLTIU) (utolsó elérés: 2017.06.14)
- [8] <http://www.grad-zadar.hr/wifi-bezicna-mreza-grada-zadra-503/> (utolsó elérés: 2017.06.14)
- [9] <http://www.total-croatia-news.com/business/1880-is-zadar-getting-a-new-marina-for-mega-yachts> (utolsó elérés: 2017.11.03)