

Dr. JURAJ MAĐARIĆ
Fakultet prometnih znanosti
Zagreb

Prometna politika
Prethodno priopćenje
UDK: 656+338.48 "Boka Kotorska"
Primljeno: 22.06.1989
Prihvaćeno: 12.12.1989

SAOBRAĆAJ - KOČNICA RAZVOJA TURIZMA U BOKI

SAŽETAK

U radu se analizira saobraćajna situacija u Boki Kotorskoj, sve od dobivanja uskotračne željezničke veze 1901.g., živog pomorskog prometa prije i između dva rata, pa sve do izgradnje Jadranske magistrale, ukidanja pomorskog prometa i izgradnje aerodroma u Tivtu i Dubrovniku. Ukazuje se na sadašnje probleme u cestovnom i avio-prometu i pledira na ponovno uvođenje lokalnog pomorskog prometa u zalivu, kao i povezivanje redovnim linijama najmanje sa Dubrovnikom.

1. UVOD

Posljednjih decenija suočeni smo u svijetu s posebnim fenomenom koji se ogleda u potrebi miliona ljudi da napuštaju svoja stalna boravišta i u pogodno vrijeme kad im to najviše odgovara masovno odlaze na dulje ili kraće vrijeme u za njih atraktivna područja u vlastitoj zemlji, a mnogi još više i u strane zemlje. Ono što ih tjera iz stalnog boravišta može biti bijeg iz monotonije življenja u stalnom boravištu, možda djelomično i zbog onečišćene okoline, potreba za toplijom klimom, želja za upoznavanjem drugih svjetova, divljenje ostacima starih kultura, potreba za rekreacijom bilo u planinama ili na moru, a može biti i čista znatiželja ili unutarnji nemir koji nalazi oduška u neprekidnom pokretu. Ako uz sve ove generatore turističkih kretanja dodamo još i mogućnost uživanja u prirodnim ljepotama i rijetkostima, onda područja s takvim karakteristikama imaju velike šanse za razvoj turizma, od kojeg mogu imati značajne direktne i indirektno koristi.

Mislim da nije potrebno da ovom prilikom napominjemo koliko su prihodi od turizma, pogotovo inozemnog, važni za privrede pojedinih zemalja koje su poznati ciljevi nepreglednih masa turista. Uzmimo samo naše susjede Italiju, Austriju i Grčku, zatim Francusku, Španiju i Portugal, da dalje ne nabrajamo. Npr. samo Španija je prošle godine "inkasirala" preko 17 mlrd USD iz turizma dok se mi krećemo tek nešto preko 1,5 mlrd. Turska je posljednjih godina krenula u pravu ofenzivu za razvoj turizma i svi su izgledi da će u najskorije vrijeme postati turistička velesila. Cipar i Malta praktično žive od turizma, Tunis, Egipat i Izrael dobrim dijelom, a Tajland, Malezija i Singapur su "ante portas". Ne "spavaju" ni atraktivne zemlje Srednje i Južne Amerike, Havaji i dr., u koje masovno dolazi i tzv. srednja klasa iz Japana, SAD i iz industrijskih zemalja Evrope.

Zemlje koje su ciljevi turističke "invazije" nastoje da svoju privredu, običaje pa i saobraćaj prilagode potrebama, ukusu i željama tih "invazora". Razlog: prodaja turističkih usluga predstavlja najbolji izvoz. Toga smo i mi u Jugoslaviji – barem na riječima – potpuno svjesni, no ipak nam mnogo toga nedostaje, a da bi turisti, pogotovo strani, mogli u nas boraviti bez većih zamjerki i zadovoljni se vratiti u svoju zemlju i tako postati najbolji i najjeftiniji propagandisti našeg turizma. Jedna od zamjerki koja se veoma često čuje od strane inozemnih gostiju bez sumnje se odnosi na saobraćaj.

S obzirom na tematiku ovog savjetovanja, u daljnjem će se razmišljanjima uglavnom zadržati na atraktivnoj boko-kotorskoj regiji, znamenitostima koje privlače turiste, te šta sektor turizma očekuje od sektora saobraćaja.

2. GEOGRAFSKI POLOŽAJ

Boka Kotorska je zaliv Jadranskog mora na Crnogorskom primorju i predstavlja njegov najrazuđeniji dio. Sastoji se iz dva zaliva, spoljašnjeg Toplansko-tivatskog i unutrašnjeg Morinjsko-kotorskog, i od dva prodora (Oštro i Verige)¹. Zaliv je kod ulaza širok 1,6 milja a duljina mu je 15 milja. Najужи je kod tjesnaca Verige (300 m), gdje je planirana izgradnja mosta i gdje mu je dubina oko 20 m, dok se kod Tople, Tivta i Kotora dubina kreće do 34 m. Duljina svih obala Bokokotorskog zaliva iznosi 105,7 km, a raznolikost i razvedenost obalskog pojasa nudi znatne mogućnosti za izgradnju marina i razvoj turizma². Područje Boke ima vrlo blagu primorsku klimu sa srednjom mjesečnom temperaturom u januaru plus 9°C, a u februaru 9,6°C uz ugodne umjerene ljetne temperature³.

3. SAOBRAĆAJ

Područje Boke Kotsorske povezano je sada sa zaleđem i svijetom cestovnim i avionskim prometom. Od vremena Austro-Ugarske monarhije postojala je i željeznička veza, priključak na bosansko-hercegovačke uskotračne pruge 0,76 m do Zelenika. Ta je pruga (Gabela-Zelenika) puštena u promet 17. jula 1901. godine istog dana kad i pruge Uskoplje-Dubrovnik i Hum-Trebinje⁴, ona je znatno doprinijela privrednom razvoju područja Boke Kotsorske kako za vrijeme Austro-Ugarske, tako i za vrijeme stare Jugoslavije, a mnogo je značila i za razvoj turizma. Do ukidanja demontaže tračnica i drugih uređaja došlo je u poslijeratnom periodu normalizacije bosansko-hercegovačkih pruga i obustave prometa na svim uskotračnim prugama u zemlji 60-ih godina. Zasad su najbliže željezničke veze od Kotora na 65 km do Bara odnosno 95 km do Titograda na pruzi Beograd-Bar, dok je s druge strane Herceg-Novi udaljen nešto preko stotinjak km od Kardeljeva odnosno Metkovića na pruzi Sarajevo-Kardeljevo.

3.1. Pomorski saobraćaj

Boka Kotorska ima veoma povoljne maritimno-tehničke uvjete za odvijanje pomorskog prometa. Međutim, ni putnički ni teretni linijski promet ne postoji više od dvije decenije.

Za podsjetiti je da je između dva rata Boka bila povezana brzim i putničko-teretnim linijama Jadranske plovidbe iz Susse sa svim našim značajnijim lukama, te Albanijom i Grčkom, a s Venecijom i Trstom redovitu liniju imala je tadanja Dubrovačka plovidba, dok je lokalna Zetska plovidba potkraj 1939.g. imala 12 parobroda sa 9.560 brt.

Prometna politika
odobro priopćeno
18 "Boka Kotorska"
imljeno: 22.06.1989.
vačeno: 12.12.1989.

ija, u daljnjem du
ivnoj boko-kotor-
ste, te šta sektor

na Crnogorskom
. Sastoji se iz dva
išnjeg Morinjko-
Zaliv je kod ulaza
fi je kod tjesnaca
osta i gdje mu je
ora dubina kreće
a iznosi 105,7 km,
nudi znatne mo-
. Područje Boke
jesečnom tempe-
1,6°C uz ugodne

ada sa zaledem i
vremena Austro-
za, priključak na
a do Zelenike. Ta
17. jula 1901. tj.
[um-Trebinje], i
područja Boke
i za vrijeme stare
a. Do ukidanja i
u poslijeratnom
pruga i obustave
ilji 60-ih godina.
a 65 km do Bara
id-Bar, dok je s
stotinjak km od
o-Kardeljevo.

ritimno-tehničke
m, ni putnički, ni
cenije.

ka bila povezana
ovidbe iz Sušaka
n i Grčkom, a s
inja Dubrovačka
1939.g. imala 12

Nakon oslobođenja povezivanje Boke morem preuzima Jadranska plovidba iz Rijeke, uspostavljajući brzu prugu od Rijeke do Herceg-Novog odnosno Kotora, te putničko-teretne linije od Rijeke do Kotora. Njezini brodovi na liniji Rijeka-Pirej pristaju u Kotoru, dok u lokalnom prometu kroz zaliv isti brodar drži linije Kotor-Herceg-Novi i Herceg-Novi-Kotor. Unatrag 15-ak godina u zalivu ne postoji više redovni pomorski linijski saobraćaj, uz izuzetak trajektnog prometa Kamenari-Lepetane.

Nikakvih objektivnih razloga nije bilo da se zapusti taj najjeftiniji i "najčistiji" promet unutar bokokotorskog zaliva, jer od davnina postoji izgrađenih 45 operativnih obala čija dužina iznosi 2.844 m, od čega je za međunarodni promet predviđeno 739 m. Dio tih operativnih obala je oštećen potresom 1979.g., no uz manje zahvate može se vrlo brzo potpuno osposobiti. Inače, za međunarodni pomorski promet otvorene su luke u Kotoru i Herceg-Novom (zasad sidrište Zelenike), a za domaći promet luke u Tivtu, Risnu, Perastu i Prčanju, te luka za posebne namjene u Bijeli (brodograđilište "Veljko Vlahović"). Sve ove pomenute luke omogućavaju pristajanje plovniha objekata u maloj obalnoj plovidbi.

3.2. Cestovni saobraćaj

Mreža puteva područja Boke Kotorske sastoji se iz magistralnih, regionalnih i lokalnih puteva u ukupnoj dužini od nešto manje od četiri stotine km.

Magistralni pravac je dio Jadranske magistrale koji od Herceg-Novog ide do Kamenara i dalje jednim dijelom preko trajektne veze za Lepetane i dalje Tivat i Budvu, a drugim dijelom od Kamenara za Risan, Perast, Kotor, a odatle uz zaliv za Prčanj i Lepetane, odnosno, za Tivat i Budvu ili Cetinje i Titograd. Ukupna dužina puta od Herceg-Novog uz obalu zaliva iznosi oko 90 km. Bokokotorski magistralni pravac je i dio evropskog magistralnog puta E-80 i E-60, pa ima i međunarodnu i tranzitnu funkciju.

Međutim, mora se ukazati na činjenicu da je kvalitet te magistralne mreže ispod uobičajenih standarda. U prvom redu slab je povezanost zalivskog područja s najbližim aerodromom u Tivtu koji je svega 17 km udaljen od Kotora, no na spojnom putu su veliki nagibi i oštre krivine. Ovo usko grlo će se uskoro otkloniti izgradnjom tunela Vrmac koja je u toku, a puštanjem u promet tog objekta postići će se skraćivanje dužine putnog pravca za 5,7 km, skraćivanje vremena putovanja za 7,2 minuta i povećanje propusne moći i kapaciteta za 7.320 voz/dan.⁶

Nadalje, najnepovoljniji odsjek u toj mreži je onaj od Kotora do Lepetana u dužini od skoro 12 km, čija se širina kolovoza kreće od 4 do 4,5 m, mnogo je opasnih ukrštanja, bez pješačkih staza, a prava je umjetnost križanja dvaju autobusa zbog nepostojanja cestovnih proširenja. Na ovom odsjeku, a i drugdje u zalivu, veoma je slaba protočnost na odsjecima kroz naselja, posebno u turističkoj sezoni. Regionalni putevi u ukupnoj dužini od 52 km imaju funkciju povezivanja zaliva sa zaledem. Radi se o pravcima Kotor-Trojica-Radanovići, Trojica-Cetinje i Risan-Grahovo-Osječenica. Prvospomenuti put povezuje Kotor s privrednom zonom na Grbaljskom polju, drugi je veoma atraktivan i ima turistički i sportski značaj (posjete Njegušima i Njegoševoj kapeli, brdske auto-trke, vidik na Boku sa 25. serpentine), dok trećespomenuti predstavlja vezu Boke za Nikšić (75 km).

Lokalnih puteva ima 262 km, od čega 16 u općini Kotor (110 km), Herceg-Novi 9 puteva (97 km) i u općini Tivat 54 puta (55 km).

Od cjelokupne putne mreže 66% je sa suvremenim kolovozom, a širina kolovoza kreće se od 2 do 5,5 m. Česti su veliki uzdužni nagibi i nepregledne krivine⁷, biciklističkih staza uopće nema, a van naselja ni pješačkih.

Od druge cestovne infrastrukture postoje dva autobusna kolodvora i to u Kotoru i Herceg-Novom. Dok onaj u Kotoru

zadovoljava svojom lokacijom i sadržajima, kolodvor u Herceg-Novom je na neprikladnoj i skućenoj lokaciji (na samoj magistrali), bez natkritih perona, s neuglednim šalterima za prodaju karata i parkingom za autobuse na suprotnoj strani magistrale.

Organizaciju prevoza putnika na području Boke obavlja poduzeće AUTO-BOKA sa jednom OOUR-a u Kotoru, a drugom u Herceg-Novom. Na magistralnim i regionalnim putevima imaju svoje linije i druga autotransportna poduzeća iz SRCG i ostalih republika.

3.3. Zračni saobraćaj

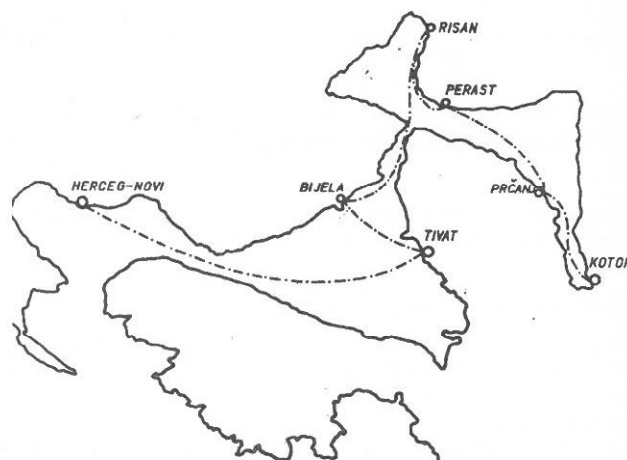
Za dolazak u Boku Kotorsku koriste se uglavnom dva aerodroma. To su tivatski aerodrom na Grbaljskom polju (12 km od Kotora) i dubrovački kod Čilipa (28 km od Herceg-Novog). Oba aerodroma su osposobljena za međunarodni promet, pri čemu aerodrom Tivat opslužuje JAT sa redovnim linijama za Beograd, a AAW samo u toku turističke sezone na linijama za Beograd i Ljubljano.

4. NEDOSTACI I MOGUĆA POBOLJŠANJA SAOBRAĆAJA

U uvodu ovog izlaganja rekli smo da zemlje koje su ciljevi turističkih putovanja nastoje da – između ostalog – i saobraćaj prilagode potrebama, ukusu i željama turista. Naravno da ovo vrijedi i na primjeru područja Boke Kotorske, pa bi i ta regija, znači SRCG uključivo i SRH i SFRJ u cjelini, bezuvjetno trebali otkloniti sadašnje manjkavosti i nedostatke u saobraćajnom sistemu koji opslužuje ovo područje, što vrijedi kako za domaći tako i za inozemni turizam.

4.1. Problematika pomorskog prometa

Kao što smo već rekli pod 3.1., naselja u Boki Kotorskoj nisu povezana putničkim brodskim linijama više od dvije decenije, tačnije od 1965.g. Period gašenja putničkog linijskog broskog prometa poklapa se sa puštanjem u promet Jadranske magistrale i osuvremenjavanjem ostale putne mreže, kad je na nivou DPZ i Republike donesena dalekosežna negativna odluka da se u zalivu napusti pomorski linijski promet i sve prebaci na cestovni. Boka je tako ostala bez najprirodnije, najjeftinije i tradicionalne grane transporta, koja je upravo idealna za zaliv. Naime, maritimni uvjeti zaliva i geografski smještaj naselja upravo osiguravaju optimalne uslove za razvoj svih vrsta pomorske putničke plovidbe, pogotovo



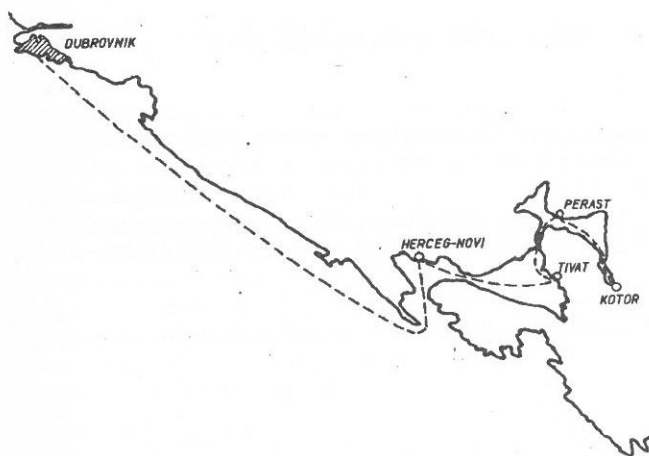
Slika 1. Moguće linije male obalne plovidbe u Boki.

kad je bio i sada je na raspolaganju znatan broj infrastrukturnih objekata.

Ipak, unatoč nedostatka linija velike, srednje i male obalne plovidbe, u zaliv uplovljava znatan broj brodova, pretežno iz luka Sredozemlja, koji obavljaju kružna i izletnička putovanja⁸. Sve je više i stranih jahti, no iste se zadržavaju veoma kratko, budući da nema neophodnih pratećih objekata koji bi osiguravali da se valorizira praktično čitav zaliv kao prirodna marina.

Notorna je činjenica da namjerniku-turisti iz unutrašnjosti zemlje ili urbanih industrijskih središta u Evropi, kad stigne u Boku, svakako daleko više odgovara da se unutar zaliva prevozi morem, nego da ga se ugura u lokalni-međumjesni autobus. On je došao na more, želi što više da bude s njim u dotiku, autobus ima i kod kuće, u pravilu mnogo udobniji nego što je onaj AUTO-BOKE. Ako stigne avionom do Dubrovnika, pa se nekako teškom mukom prebaci lokalnim "hrvatskim" autobusom dubrovačkog "Libertasa" do hrvatsko-crnogorskog "graničnog" punkta u Herceg-Novom, a destinacija mu je Risan, Perast ili Kotor, zašto mu ne bismo od Herceg-Novog omogućili da osjeti dah mora i udobno i bezbrižno se odveze morem do odredišta? Isto vrijedi i za velik broj Bokelja, od kojih bi se mnogi za obavljanje poslova van svojeg stalnog prebivališta radije poslužili s ugodnim pomorskim prevozom nego s neudobnim i zagušljivim autobusima.

S obzirom na gornje, a pogotovo vodeći računa o željama turizma na sektor saobraćaja, predlažemo da se razmisli o uvođenju redovnih pomorskih putničkih linija u zalivu, pri čemu nabavka 2 do 4 manja brodića koji bi kružili zalivom od luke do luke ne bi trebala predstavljati veći problem, pogotovo ne s obzirom na usputne efekte koji bi se odrazili i na poboljšanje sigurnosti na cestovnoj mreži uslijed smanjenja autobusnog prometa, smanjenja zagađivanja okoline, te potakli razvoj turizma u Boki. Naravno da bi se u vezi realizacije ovog predloga trebala izraditi odgovara-



Slika 2. Moguće povezivanje Dubrovnika malom obalnom plovidbom s važnijim mjestima Boke.

juća studija, što bi se moglo povjeriti npr. Institutu za pomorstvo i turizam Fakulteta za pomorstvo u Kotoru.

4.2. Problematika cestovnog prometa

Ta se grana prometa u Boki razvijala dosta stihijno, kvaliteta nije na potrebnoj visini i ima mnogih manjkavosti u infrastrukturi i organizaciji.

Kao što smo već napomenuli pod 3.2., autobusni kolodvor u Herceg-Novom bi trebalo modernizirati ili izgraditi novi na prikladnijoj lokaciji. Usko grlo jesu i prilazi trajektima, pogotovo onaj u Kamenarima. U vezi s tim usko je povezan i problem

gradnje preko 300-metarskog tjesnaca Verige, čijom bi izgradnjom prestala potreba prebacivanja vozila trajektima na relaciji Kamenari-Lepetane i znatno doprinijelo poboljšanju prometa na području Boke. Javni gradski i prigradski saobraćaj zahtijeva znatna poboljšanja, kako u pogledu nabavke boljih i udobnijih autobusa, tako i u pogledu izgradnje odgovarajućih stajališta koja će omogućiti putniku-turistu bezbjedan ulazak i izlazak iz vozila, kao i kulturni poček. Samo neuočavanje elementarne potrebe običnog svijeta da mu se omogući zaštita od sunca, kiše ili vjetrova za vrijeme dok je prinuđen da čeka na autobus te krajnja nebriga nadležnih rezultat su da praktično nema u zalivskom području izgrađenih autobusnih stajališta s nadstrešnicama, a da o plastičnim sjedalnicama u istima i ne govorimo.

Premalo pažnje posvećeno je i potrebi poboljšanja izgleda vozača i konduktera i njihovom ophođenju s putnicima, vođenju računa o čistoći u autobusu, ventilaciji i sl. Neobrijano i neuniformirano osoblje, nizak kulturni nivo u ophođenju, često treštava muzika, slaba ventilacija i nečistoća, pocijepana sjedišta i sl., sve to ne doprinosi želji namjernika-turiste da ponovo dođe u Boku.

Ima neusklađenosti i kod međumjesnih linija, pa su polasci raznih prevoznika po redu vožnje često neravnomjerni i neprikladni potrebama putnika.

Poseban problem je, naročito u turističkoj sezoni (a i vanje), saobraćaj u mirovanju. Iako nema dovoljno izgrađenog prostora za parkiranje, ipak je nedisciplina vozača vidljiva na svakom koraku. Potpuno su izostale represivne mjere nadležnih organa, čiji pripadnici vjerojatno nisu ni svjesni zakonskih propisa koji zabranjuju parkiranje npr. na pločnicima i zelenim površinama, tako ni elementarnih normi pristojnog ponašanja. Ovo tim više što takva situacija dovodi u opasnost pješaka-turista, o čemu se je i ovaj autor i sam često uvjerio. Npr. na nekoliko dosadašnjih intervencija u Kotoru kod dežurnih milicionera šta ne onemogućuje parking na pješačkim hodnicima na kotorskoj rivi, odgovor je uvijek bio: Pa gdje će parkirati?! U isto vrijeme pješaci su prisiljeni da zaobilaze često puta upravo bezobzirno drsko parkirane automobile, izvrgavajući se opasnostima da na kolovozu budu jednostavno pregaženi. Prijedlog: Striktna primjena zakona!

Još je jedan vid cestovnog prometa skoro potpuno iščezao sa puteva u Boki. Radi se o biciklističkom prometu, kojem izgleda uopće nije posvećena dužna pažnja, a koji bi mogao – s obzirom na konfiguraciju terena – nadopuniti autobusni i drugi putnički promet, slično praksi u mnogim pa i daleko razvijenijim zemljama. S tim u vezi trebalo bi izgraditi biciklističke staze i parkirališta (po mogućnosti natkrita) za bicikle kako u pojedinim naseljima, tako i na saobraćajnim punktovima cestovnog i pomorskog prometa⁹.

4.4. Problematika zračnog prometa

Problemi postoje i kod dolaska u Boku preko aerodroma u Tivtu i kod dolaska preko dubrovačkog aerodroma, u što se posebno u više navrata uvjerio i autor ovog rada.

Što se tiče linije Beograd-Tivat, koju opslužuje JAT, u čemu sam navrata doživio da iz Beograda ne poletim za Tivat iako sam imao važeću kartu i u tu sam svrhu oba puta doputovao noćnim spavaćim vlakom iz Zagreba i namjeravao dalje avionom prosljeđiti za Tivat. Oba puta je polijetanje po nekoliko sati odgođeno, da bi na kraju let bio otkazan, navodno zbog neke "maglice" na beogradskom aerodromu iako su se drugi letovi normalno odvijali, uključivo i oni u pravcu Titograda i Dubrovnika. Oba puta sam poluslužbeno saznao da je otkaz uslijedio zbog malog broja putnika, no da je JAT-ova služba to pošteno i pravomremeno odlučila bilo je mogućnosti da odletim za Dubrovnik ili Titograd, na što bih bio pristao u krajnjem slučaju. Ovako morao sam se vratiti neobavljena posla u Zagreb. Takvi postupci nemislivi su u svijetu, a aviokompanija koja bi tako postupala sa svojim putnicima, svakako bi ubrzo bankrotirala. U nas – nikad

šijom bi izgradnja na relaciji anju prometa na aj zahtijeva znat- udobnijih auto- stajališta koja će zak iz vozila, kao ntarne potrebe ca, kiše ili vjetra e krajnja nebriga vskom području na, a da o plas-

boljšanja izgleda nicima, vođenju ijano i neunifor- u, često treštava edišta i sl., sve to lode u Boku.

ija, pa su polasci mjerni i neprila-

oj sezoni (a i van zgrađenog proe- iljiva na svakom adležnih organa, kih propisa koji im površinama.

Ovo tim više što i, o čemu se je i iko dosadašnjih a ne onemoguću rivi, odgovor je ešaci su prisiljeni

parkirane auto- zu budu jednos- ona!

potpuno iščezao u, kojem izgleda gao – s obzirom i drugi putnički njim zemljama. parkirališta (po i naseljima, tako skog prometa⁸.

reko aerodroma droma, u što se

izuje JAT, u dva i Tivat iako sam outovao noćnim vionom proslje- ko sati odugov- dno zbog neke

se drugi letovi ada i Dubrovi- iz uslijedio zbog ošteno i pravov- za Dubrovnik i

1. Ovako morao i postupci neza- so postupala su U nas – nikom

POZIVNE BILJEŠKE

1. Enciklopedija Jugoslavije, knjiga 1, Zagreb 1955, p. 651 (Natuknica: "Boka Kotorska").
2. Cf. N. KONJEVIĆ i N. DRAGOMANOVIĆ, Saobraćaj u Boki Kotorskoj i mogućnost njegovog poboljšanja, Zbornik sa SSJ '86, pp. 10 i 11.
3. Cf. supra, bilješka ispod teksta broj 1, p. 655
4. Cf. Zbornik "10 godina železnica Jugoslavije", Beograd 1951, p. 84
5. Cf. supra, bilješka ispod teksta broj 2, p. 12
6. Studija objekta Vrmac, Centroprojekt Beograd.
7. Cf. supra, bilješka ispod teksta broj 2, p. 11
8. Godine 1985. u zaliv je uplovilo ukupno 1.844 broda sa blizu 70 hiljada putnika-turista. Ibid., p. 14
9. O tom opširnije cf. J. MAĐARIĆ, Problematika biciklističkog prometa, Zbornik pod bilješkom broj 2, pp 86–88

5. ZAKLJUČAK

Za razvoj turizma, kao veoma važne i unosne grane privrede, potrebno je – između ostalog – da nam savršeno funkcioniра saobraćaj. To važi za zemlju u cjelini, pa i za područje Boke Kotorske. U radu je obrazložena potreba da se ponovo aktivira pomorski putnički saobraćaj barem na lokalnoj razini kao ugodniji i jeftiniji tradicionalni vid prevoza putnika i turista. Ukazano je i na neke manjkavosti cestovnog prometa s predlozima kako da se i taj vid transporta poboljša. Najzad, ukazano je i na neke nedostanke u avio-prevozu preko aerodroma u Tivtu i Dubrovniku, odnosno transferu prispjelih putnika-turista sa tih aerodroma u pravcu destinacija u zalivu.

Smatramo da se dati predlozi mogu realizirati bez nekih velikih ulaganja, osim možda nabavka brodova za lokalni promet u zalivu i – naravno – izgradnja mosta preko tjesnaca Verige. U svakom slučaju, ako se želi razvijati turizam u zalivu, bez podizanja kvalitete saobraćaja na jedan znatno viši nivo u skladu sa datim predlozima, turizam će i dalje životariti.

SUMMARY

TRANSPORT – HINDRANCE TO DEVELOPMENT OF TOURIST INDUSTRY IN BOKA KOTORSKA

This paper deals with a review of the existing traffic situation in Boka Kotorska, from the date of introduction of narrow gauge railway line back in 1901, vigorous sea transport activities in the period before and between the two wars, all the way until the construction of the Adriatic Highway, abandoning of sea-faring services and sonstruction of the airport at Tivat and Dubrovnik. The author refers to the existing problems in road and air transport and advocates the re-introduction of local sea transport services in the region of the Bay as well as the provision of regular traffic links i.e. lines at least to Dubrovnik.