

Dr. IVAN STRGAČIĆ
 ANTE PEŠUŠIĆ, dipl. inž.
 Privredna komora
 Zadar

Prometna politika
 Izlaganje sa znanstvenog skupa
 UDK: 656.66 "Zadar"
 Primljeno: 26.05.1989
 Prihvaćeno: 12.12.1989

PROBLEMATIKA POMORSKOG POVEZIVANJA ZADARSKIH OTOKA SA ZADROM

SAŽETAK

Autori razmatraju sadašnje stanje pomorskog prometa između Zadra i otočja Srednje Dalmacije i ukazuju na loše stanje brodova koji povezuju to područje. Ističu pojedine slučajeve preopterećenosti linija i predlažu poboljšanja.

Sve do 1955.g. zadarski otoci su sa Zadrom povezivani drvenim brodovima i jedrenjacima. Budući da je prijevoz bio neudoban, a naročito za vrijeme nevremena, ta okolnost je bila jedan od faktora koji je doprinio raseljavanju otoka, naravno uz druge faktore također nepovoljne za život i rad na otocima.

Tek 60-ih godina uvode se u saobraćaj parobrodi tipa "Ugljan", "Pašman", "Brač" i "Cres", koji su, bez obzira što su bili vremenski i ekonomsko-tehnološki zastarjeli, ipak predstavljali osvježanje (s obzirom na bolji komfor prijevoza) u odnosu na drvene brodove. Prevozili su i putnike i teret. S pogonom na ugljen zagađivali su okolinu, naročito u gradu Zadru gdje su se svi koncentrirali.

Početkom 70-tih godina u promet se na zadarskom području uvode motorni brodovi tipa "Tuzla", "Trogir" i tipa "Punat" koji su u kvalitativnom smislu predstavljali veliki napredak u prijevozu putnika i tereta na otoke i s otoka. Do tada je zadarsko područje bilo povezano (izuzev otoka Ugljana) s tri klasične brodske pruge jednom dnevno, te nedjeljnom (izuzev sjevero-zapadnog dijela Dugog otoka), da bi se tek na upornu intervenciju otočana uvele još dvije brodske pruge i nedjeljna pruga za sva mjesta. Iako je uvođenje novih dviju pruga značilo kvantitativan i kvalitativan pomak u odnosu na ranije stanje, ipak je tokom vremena zbog sve većeg starenja brodova i lošeg održavanja došlo do pogoršanja uvjeta putovanja, koje se očituje na način da dolazi praktično svakog tjedna do spajanja pruga zbog havarije jednog ili više brodova. Otoci Ugljan i Pašman dobro su povezani s kopnom trajektima (8 do 15 puta dnevno u ovisnosti o sezoni).

Održavanje brodova je loše. Zbog nedovoljnih financijskih sredstava održavanje se svodi za sigurnost plovila na manje bitne zahvate (čišćenje podvodnog dijela i sitnije radove na strojnom kompleksu), dok se u skladu s klasom broda, unatoč propisima osiguravajućih društava, svake četvrte godine temeljito ne vrši pregled i remont trupa, strojnog kompleksa i instalacije. Zbog toga je sigurnost plovidbe ugrožena do mjere da može dovesti u pitanje živote putnika za vrijeme ponekad izuzetno vrlo loših vremensko-maritimnih prilika.

S aspekta sigurnosti plovidbe, a imajući u vidu tehničko stanje i održavanje brodova, stanje prijevoza postaje dakle zabrinjavajuće. To navodi na zaključak da "Jadrolinija" i SRH moraju najhitnije prići izgradnji novih ili nabavi polovnih brodova, koji bi ne samo u cijelosti zamijenili sadašnje brodove, nego bi još predstavljali i korak dalje u osuvremenjavanju pomorskog saobraćaja na ovom dijelu Jadrana.

Svi ovi brodovi na zadarskom području (bilo klasični ili trajektni) završavaju svoj radni vijek odlaskom u rezalište. Naime "Jadrolinija" te brodove povlači sa drugih područja na zadarsko,

a tamo uvodi suvremenija plovila (brža, većih kapaciteta i udobnija). Ovakav tretman još više otežava uvjete življenja na zadarskim otocima, djeluje na raseljavanje i nije u funkciji razvoja turizma, specifične mediteranske poljoprivrede, te drugih djelatnosti vezanih za iskorištavanje mora i priobalja.

Kvaliteta je prijevoza također loša, što naročito dolazi do izražaja svakog vikenda, praznika i tokom ljetne turističke sezone. Broj sjedala je ograničen u odnosu na broj putnika, tako da najčešće oko 2/3 putnika cijelo putovanje, koje traje od 1 do 3 sata, mora provesti na nogama, vrlo često nabijena u uskom zatvorenom prostoru u slučajevima nevremena čak i u uvjetima nevelikosti u zagušljivim prostorijama. U zimskim mjesecima te prostorije često se i ne griju zbog neispravnosti i dotrajlosti uređaja za grijanje.

Zbog kašnjenja u realizaciji programa supstitucije nerentabilnih pruga nemoguće je prići supstituciji klasičnih brodskih pruga trajektima na otocima Dugi otok i Iž. Na otoku Ižu supstitucija je zapravo samo dopuna klasičnoj pruzi. Međutim, uvođenjem tzv. putničko-teretnih brodova (RO-RO brodova) omogućilo bi se uz prijevoz putnika i prijevoz građevinskog i ostalog materijala na sve otoke neobuhvaćene programom supstitucije, odnosno izgradnjom otočkih cesta.

U desetljeću 1978 - 1988 desile su se značajne promjene koje bi trebalo uvažiti u budućoj koncepciji povezivanja zadarskih otoka s kopnom. To se u prvom redu odnosi na različite demografske karakteristike razvoja pojedinih otoka, zatim na različito dosegnut stupanj razvoja turizma i druge privrede. Koncepciju povezivanja je potrebno prilagoditi i sa stajališta različitih uvjeta i potencijala u budućem privrednom razvoju, a s aspekta prometnog povezivanja pojedinih otoka u aktivnoj funkciji njihovog razvoja. Sadašnja koncepcija prometnog povezivanja odudara od ovih kretanja. Kao primjer može se navesti prugu 405 (Rava-Iž-Zadar). To je jednodnevna pruga. Održava je jedan brod (tipa "Trogir"). Na toj pruzi i za vrijeme turističke sezone kao i izvan nje preveze se više putnika nego na prugama 401, 403 i 411 zajedno (pruge: Ilovik-Premuda-Zadar, Ist-Molat-Zadar, Zadar-Silba), koje održavaju dva broda (tipa "Punat" koji su i većeg kapaciteta prijevoza u odnosu na "Trogir"). Očito bi već i samo uvođenje još jedne dodatne pruge petkom, subotom i nedjeljom na relaciji Iž-Zadar, rasteretilo prugu 405 i znatno poboljšalo komfor prijevoza (putnici bi mogli sjediti umjesto što za vrijeme prijevoza 1 do 1,5 sati moraju stajati na nogama).

ZAKLJUČAK

S obzirom na navedeno, očito je da problematiku pomorske povezanosti zadarskih otoka treba bitno detaljno i kompletno proučiti da bi se iznalazila društveno-ekonomski najprihvatljivija rješenja u funkciji vrednovanja zadarskih otoka za razvoj turizma koji, s evropskog stajališta, predstavljaju ekološke bisere u srcu Evrope.

Na privredni i društveni razvoj zadarskih otoka bitno utječe pomorska povezanost. Ona treba da bude u funkciji razvoja

Prometna politika
znanstvenog skupa
UDK:656.66 "Zadar"
primljeno: 26.05.1989.
ihvaćeno: 12.12.1989.

TOKA

kapaciteta i udob-
življenja na zadars-
u funkciji razvoja
e, te drugih djelat-
a.
naročito dolazi do
e turističke sezone.
putnika, tako da
traje od 1 do 3 sata,
u uskom zatvore-
u uvjetima neveni-
kim mjesecima te
nosti i dotrajalo

supstitucije neren-
klasičnih brodskih
i otoku Ižu supsti-
Međutim, uveden-
odova) omogućilo
g i ostalog materi-
stitucije, odnosno

načajne promjene
ezivanja zadarskih
na različite demo-
zatim na različito
rede. Konceptu
i različitih uvjeta i
i aspekta promet-
kciji njihovog raz-
anja odudara od
gu 405 (Rava-Iž-
jedan brod (tipa
ezone kao i izvan
a 401, 403 i 411
folat-Zadar, Za-
at" koji su i većeg
sito bi već i samo
otom i nedjeljom
natno poboljšalo
to što za vrijeme
).

ematiku pomors-
ljno i kompletno
i najprihvatljivija
za razvoj turizma
ke bisere u srcu

otoka bitno ut-
funkciji razvoja

5, 1989, 580 - 581

skupne infrastrukture na otocima i njen dio, naročito u funkciji razvoja turističke privrede, a i drugih privrednih djelatnosti. Budući da je nerazvijena ili neprikladno riješena infrastruktura bila, uz ostale faktore, najznačajnijim uzročnikom raseljavanja zadarskih otoka (osim Ugljana i Pašmana čija je infrastruktura uspješno riješena) u četrdesetgodišnjem razdoblju 1948 - 1988.g., koncepcijom razvoja lokalnih otočkih centara (npr. Iž, Sali, Božava, Ist i Silba) moglo bi se zadržati stanovništvo i valorizirati privredne (naročito turističke) potencijale ovoga najrazvedenijega dijela Mediterana.

SUMMARY

ISSUES OF PROVISION OF LINEAR SERVICES BETWEEN THE ZADAR ISLAND GROUP AND ZADAR

The authors review the current status of shipping/services between the city of Zadar and the island group of Central Dalmatia and reiterate the unsatisfactory condition of vessels operating in the region. The authors highlight individual examples of lines operating past the limits of capacity and suggest possible improvements.