

Cestovne prometnice malih jadranskih otoka

Damir Magaš*

Lokalne prometnice malih jadranskih otoka imaju određeno značenje za njihov opstanak i razvoj. Nekoliko primjera uspješnoga cestovnog povezivanja važnijih otočkih sadržaja potvrđuje opravdanost takovih ulaganja npr. na Sestrunju, Unijama, Žirju, Molatu, Ižu itd. Nažalost, većina malih otoka nema lokalne ceste a često ni druge potrebite infrastrukture što također utječe na njihovo brzo nazadovanje.

Glavne riječi: mali otoci, lokalne ceste, povezivanje, gospodarski razvoj.

The Local Roads on the Little Adriatic Islands

The local road connecting has an important meaning for the survival and development of the little Adriatic islands. Some of realised road connections between the main points of these islands signify the importance of such a kind of traffic (for instance on the islands Sestrunj, Unije, Žirje, Molat, Iž etc.). It's pity that the majority of considered islands does not have local roads at all, as well as some other infrastructure connections, which has caused their rapid decline.

Key Words: little islands, local roads, connecting, economic development.

Prometni sustav jedna je od osnova društveno-gospodarskog razvoja i organizacije prostora. Za razliku od makroprometnih sustava bitnih za globalni i makroregionalni razvoj, mikroprostorni sustavi ili segmenti imaju određene značenje gotovo isključivo u lokalnim, mikroprostornim okvirima.

Među takvima prostornim cjelinama otoci čine posebnu skupinu, pa tako i jadranski, a među njima mali otoci posebno se ističu svojom problematikom u odnosu na prometne sustave susjednog priobalja ili većih otoka čiji su oni periferni dijelovi. Ovaj rad inicijativni je pokušaj razmatranja prometne problematike, i to onog njenog dijela koji se odnosi na kopneni promet na malim hrvatskim otocima na Jadranu.

Za razliku od većih i naseljenijih otoka Hrvatske koji mahom imaju razvijenu lokalnu cestovnu mrežu (Krk, Cres, Lošinj, Rab, Pag, Ugljan, Pašman, Solta, Brač, Čiovo, Murter, Hvar, Vis, Korčula, Mljet, Lastovo, Vir), od kojih su neki mostovima povezani na kopnene cestovne sustave ili međusobno, a treba im pribrojiti i Dugi otok koji tek odnedavno ima cestovnu mrežu, mali hrvatski otoci imaju sasvim drukčiju situaciju. Oni, uglavnom s jednim,

* Dr., znanstveni suradnik, Zavod za urbanizam Zadar, Braće Vranjanin 11, 57000 Zadar, Hrvatska.

ponekad s dva a tek iznimno s tri naselja, nisu bili na odgovarajući način uključeni u prometne sustave priobalja. Tako su najčešće dugo ostali izvan složenog društveno-gospodarskog razvoja zajednice. Najviše je takvih otoka u zadarskoj i šibenskoj općini, ali ima ih i u drugim općinama, lošinjsko-creskoj, dubrovačkoj, trogirskoj, viškoj, lastovskoj i bračkoj.

U navedenu kategoriju uvjetno bi spadali, od sjeverozapada prema jugoistoku, ovi naseljeni otoci i otočići: Unije, Srakane Vele, Srakane Male, Susak, Ilovik, Premuda, Silba, Olib, Ist, Skarda, Molat, Sestrunj, Zverinac, Rivanj, Iž, Rava, Babac, Vrgada, Prvić, Zlarin, Kaprije, Žirje, Drvenik Veli, Drvenik Mali, Šćedro, Biševo, Sv. Andrija, Sušac, Šipan, Lopud i Koločep.

Brijuni koji su imali sasvim drukčiji razvoj i infrastrukturnu opremljenost pa odudaraju od te skupine (nekadašnji savezni objekti, danas nacionalni park), i Obonjan (omladinsko naselje) i Kornati (nacionalni park) nisu ovdje razmatrani, a i njihova naseljenost samo je povremena. Također neki drugi sasvim mali naseljeni ili povremeno naseljeni otočići, npr. Ošljak, Galevac, Krapanj, te otočići sa svjetionicima (Palagruža, Sestrice, Grujica, Glavat, i dr.) ovdje nisu uzeti u razmatranje jer mogu razviti sasvim ograničene oblike kopnenog prometa.

Najveći dio ovdje promatranih otoka i otočića ima samo po jedno statističko naselje (s jednim ili više ili bez zaselaka), po dva naselja disperznog tipa imaju Iž i Šipan, a tri naselja samo Molat.

Inicijalni oblici kopnenog povezivanja u smislu uređivanja lokalnih cesta za promet manjih automobila, kombija, poljoprivrednih pomagala (manji traktori i dr.) te iznimno i za veća vozila postoje na glavnini spomenutih otoka i otočića.

Na Unijama (81 st., 1991) postoje neasfaltirane ceste Unije-u. Maračuol-Samunčel, Unije-Vnetak i Unije-Šibenska, ukupne dužine oko 8 km. Izgrađene su u funkciji povezivanja vojnih objekata, bivše tvornice za preradu ribe i današnjih poljoprivrednih površina poduzeća »Jadranka« iz Malog Lošinja.

Na Susku (185 st.), osim lokalnog puta do groblja, u posljednje je vrijeme probijeno oko 2 km lokalnih putova prohodnih za manju poljoprivrednu mehanizaciju, a za potrebe vinogradarskih površina investicije »Kozulić« iz Trsta.

Na Sestrunju (96 st.) asfaltirano je oko 2 km ceste širine 3,5 m kojom je istoimeno naselje na bilu povezano s objema lukama, Kavlin na jugoistoku i Hrvatinj na sjeveru.

Na Premudi (73 st.) u funkciji su cestovni spojevi istoimenog naselja s lukama, jugozapadnom lukom Krijal i sjevernom Loza, ukupne dužine 1,2 km.

Na Ižu je probijena prometnica Veli Iž (446 st.) – Mali Iž (177 st.) – Bršanj (trajektno pristanište), zasad samo donji stroj u dužini oko 3 km.

Na Molatu postoje prometnice Molat (Lučina-Selo, 109 st.) – Brgulje (Brgulje – Brguljska luka, 56 st.) od čega je asfaltirana dionica između Brgulja i Brguljske luke, te Zapuntel-Zapuntelska luka (uk. 44 st.), također asfaltirana, ukupne dužine oko 6 km. Predviđeni su spoj Brgulje-Zapuntel te eventualno mostovno povezivanje sa susjednim Istom (235 st.).

Na Prviću postoji prometnica Prvić Luka (211 st.) – Prvić Šepurine (304 st.), dužine oko 1 km.

Na Žirju (133 st.) postoje cestovne komunikacije Sv. Nikola-Žirje-Muna-Mikuljica-Stupica-Žirje, s odvojkom Mikuljica-Koromašna, ukupne dužine

oko 6 km, čime je ostvarena dobra povezanost Zirja i luke Muna, izdvojenih zaselaka Koromašna, Stupica, Tratinska i dr. te otočkog polja.

Na Zlarinu (343 st.) lokalno su povezani samo dijelovi poljoprivrednih površina, boljim putovima dužine oko 2 km.

Na Šipanu su povezana naselja Šipanska luka (272 st.) i Suđurađ (206 st.) oko 5 km dugom lokalnom cestom između obiju luka koja dobrim dijelom prolazi otočkim poljem.

Na Koločepu (144 st.) su zaseoci Donje i Gornje Čelo povezani oko 2 km dugom cestom između obiju luka.

Osim navedenih prometnica na ovim i drugim promatranim malim otocima nisu izgrađene odgovarajuće lokalne ceste već postoji mreža putova od kojih samo nekima mogu prolaziti najmanja poljoprivredna vozila (tzv. freze i sl.). Takvih puteva ima na Silbi, Olibu, Ravi, Iloviku, Lopudu i dr.

U posebice su teškoj prometnoj kao i demografskoj situaciji otoci Sra-kane Vele i Male, Škarda, Babac, Biševo, Sušac, Sv. Andrija, i Šćedro gdje, prema popisu pučanstva 1991. godine preživljavaju posljednji žitelji, na Sra-kanama Malim 1, Sv. Andriji 2, Babcu 4, Škardi 4, Šćedru 7, Sušcu 7, Sraka-nama Velim 9 i Biševu 14. Većina tih otoka nije elektrificirana niti ima od-govarajuća brodska pristaništa pa je nekad brojnije pučanstvo (npr. Biševo 1948. g. 196 st., Škarda 1953. g. 86 st. i sl.) bilo prisiljeno na napuštanje otoka.

Funkcije kopnenih prometnica u mikroprostornim insularnim uvjetima koje spadaju u periferne infrastrukturne zahvate, adekvatne su općem, uvjetno rečeno marginalnom značenju samih tih prostora koji nisu ni čvo-rišna ni žarišna razvoja već najčešće udaljene, izdvojene cjeline gdje se tre-ba pokazati interes zajednice za trajnom naseljenošću tih otoka, kako u smislu vrednovanja lokalnih agrostočarskih, ribolovnih, turističkih i drugih potencijala, tako i u smislu drugih mogućih namjena od interesa za zajedni-cu (obrana, sigurnost plovidbe i sl.).

Primarne su funkcije kopnenih prometnica na malim otocima poveziva-nje izdvojenih naseljenih ili povremeno naseljenih cjelina (naselja, zaselaka, svjetionika, objekata različitih namjena i sl.), gospodarskih resursa i objekata (poljodjelske zone maslinika, vinograda, objekti marikulture, prerade ribe, zone šuma, turistički objekti i dr.) strateških objekata (vojni objekti, pristaništa i sl.) te ponegdje i sakralnih objekata (udaljenija groblja, zavjet-ne crkve i sl.). Ona također mogu biti u funkciji zaštite prirode, posebice makija i šuma od požara zbog odgovarajućeg pristupa prosjekama, izvidni-cama i protupožarnim instalacijama.

Mogućnosti prijevoza učenika također se poboljšavaju izgradnjom lo-kalnih prometnica posebice u raštrkanim naseljima i na otocima s više na-selja, a lokalne ceste su i u funkciji primarne zdravstvene zaštite pučanstva budući da se omogućava brz i odgovarajući transport do pristaništa ili he-liodroma. Lokalnim prometnicama olakšava se i dostava poštanskih pošiljka i opskrba mjesnih trgovina robom široke potrošnje. Također, pučanstvo je u mogućnosti lakše dopremiti raznovrsnu, posebice specifičnu robu do domaćinstava (pokućstvo, kućanski aparati i dr.).

Budući da izravno trajektno povezivanje mali otoka nije isplativo niti je potrebno redovno odvijanje takva prometa zbog malog broja korisnika, brodsko povezivanje i dalje se pokazuje kao najefikasniji i odgovarajući pri-

jevoz koji svakako traži dodatna ulaganja u modernizaciju i poboljšanje plovnog parka. Ipak, s obzirom na postojanje kopnenih prometnica i na malim otocima te na povremene potrebe prijevoza vozila, moguće je u ponekim slučajevima povremeno i posredno povezivanje malih otoka postojećim trajektnim linijama. Tako npr. ako ima vozila redovni trajekt na pruzi Zadar-Brbinj (Dugi otok), redovito ili alternativno svraća i na otok Sestrunj. Slično je i s pristajanjem većih trajekata na otok Silbu na pruzi Zadar-M. Lošinj-Pula, a slično povezivanje, ako redovna linija ne bude isplativa, vjerojatno će se uvesti i za otok Iž kad se završi otočka cesta u izgradnji. Takva rješenja, normalno, moguća su samo ako odstupanje s trase nije značajno. Kod većine otoka takva rješenja nisu moguća jer se nalaze na pravcima trajektnih linija za veće otoke, pa se prijevoz vozila rješava sporadičnim i dogovorenim, odnosno naručenim prijevozom jednog ili više vozila. Suprotno, kod nekoliko promatranih otoka, i to onih s 2 i 3 naselja (Molat s Istom, Iž i Šipan) moguće je očekivati potrebu za trajektnom prugom nekoliko puta u tjednu ili čak dnevno ako se ispune preduvjeti odgovarajućega kopnenog povezivanja naselja.

Ukupna dužina postojećih cesta na promatranim otocima je danas 38 km, od čega je asfaltirano samo 8 km (Molat 3, Žirje 3 i Sestrunj 2). Ima još oko 30 km putova prohodnih za manju poljoprivrednu mehanizaciju. Uređenjem, proširivanjem i asfaltiranjem tih oko 60 km i izgradnjom još oko 20 km potrebnih cesta i putova, optimalno bi se mogli koristiti potencijali tih otoka, što umnogome ovisi o mogućnostima njihova budućeg gospodarskog vrednovanja.

Zaključno, potrebno je istaknuti da su ceste na malim otocima kao izolirani i izdvojeni dijelovi regionalnih, primorskoga, odnosno državnoga prometnog sustava, reprezentant u malom tih sustava i njihovih dijelova. Nepostojanje i neizgrađenost cesta na malim otocima, kao uzročno-posljedična kategorija njihova općeg pada i depopulacije, posredno i neposredno upućuje i na nerazvijenost regionalnih prometnih sustava kako u Primorju tako i u cijeloj Hrvatskoj. Naime, nedvojbeno je da bi se visokorazvijen, svrsishodan i kvalitetan sustav prometa povoljno odrazio i na njegovim krajnjim i takvim otočkim dijelovima ostvarenjem odgovarajućih i kvalitetnih lokalnih cesta i putova. To znači da bi realizacija odgovarajućih lokalnih cestovnih prometnica na malim otocima u općem prometnom sustavu zemlje bila odraz razvijenog prometnog sustava države u cijelosti, čemu svakako treba težiti, u prvom redu radi očuvanja života na malim hrvatskim otocima.

SUMMARY

The Local Roads on the Little Adriatic Islands

by
Damir Magaš

Contrary to the larger and populated Croatian islands, small islands, particularly those with only one settlement and which are most numerous in the Zadar, Šibenik, Lošinj and Dubrovnik islands groups, were not adequately included in the traffic system of coastal regions which could lead to their optimal inclusion in the complex socio-economic development of the community. Isolated with regard to traffic and geographically, the islands were left to themselves to find solutions in local infrastructure which was frequently carried out in a disorganized way, or not at all. An example of successful road linkage can be seen on the small island of Sestrunj near Zadar. The islands of Iž, Molat, Unije, Zlarin, etc. have just started on the necessary linking of settlements and hamlets, harbours, agricultural, maricultural and other objects of economic importance, etc. On the other hand, inadequate traffic connections and general infrastructural isolation resulted in almost entire devastation of the small islands Skadra, Premud, Srakane Vele and Male, Šćedro, Biševo, etc., which once were populated. The need for maintaining life on the small islands, arising from strategic, protectionist, economic and other reasons, necessarily leads to the construction of corresponding infrastructural objects, among which traffic routes are of most important.

Primljeno: 30. studenog 1992.
Received: November 30, 1992.

Influence of the communication system on the socio-economic development and organization of the Lička region.

This paper deals with the geographical and geo-communication position of Lička with the functional phases of the communication system in the region and its spatially and temporally differentiated influence on the socio-economic development and organization of the Lička region in the period from 1961 to 1991. On the basis of the functional-spatial influence of the communication are presented connected with the actual administrative-territorial constitution and the forthcoming construction of the motorway through the investigated region.

Key Words: Geo-communication position, communication system, socio-economic development, the Lička region.

TEORIJSKO-METODOLOŠKE NAPOMENE

Prometni sustav, socijalnogospodarski razvoj i organizacija prostora međusobno se prožuraju i povezani su visokim stupnjem međuzavisnosti i zajednosti. Njihov odnos moguće je pobliže odrediti kao specifičan oblik prostorno-funkcionalne interferencije, u smislu uzajamnog poticanja ili slabljenja u okviru dinamičkog sustava prostorno-funkcionalnog razvoja.

Mr. sc. Damir Magaš, Geografski odjel, Prirodoslovno-matematički fakultet, Marulićev trg 15, 41000 Zagreb, Hrvatska.