

Trajekti u turističkoj valorizaciji kvarnerskih otoka

Hrvoje Turk* i Dragutin Mirković**

Tema rada je razvoj i analiza trajektnog prometa između obale i kvarnerskih otoka. Veze kvarnerskih otoka i kopna najprije parobrodarske, a sada trajektne uvjet su turističke valorizacije otoka.

Ključne riječi: kvarnerski otoci, trajekti, turizam.

The ferryboats in touristic valorization of Kvarner Islands

The object of this article is development and analysis of ferryboat traffic between coast and Kvarner Islands. The connections between Kvarner Islands and land at first by steamboat lines and now ferryboat lines are conditions for touristic valorization.

Key Words: Kvarner Islands, ferryboats, tourism.

UVOD

U Kvarnerskom zaljevu nalazi se grupa istoimenih otoka s dva otočna niza. Jedan je vanjski ili zapadniji koga čine otoci Cres (405,1 km²) i Lošinj (74,7 km²) koji su administrativno ujedinjeni u jednoj općini. Otoci Krk (409,9 km²), Rab (98,8 km²) i Pag (284,6 km²) pripadaju unutrašnjem ili istočnom nizu. (I. Rubić, 1952). Svaki od njih je zasebna općina. Kako se otok Pag nalazi u graničnoj zoni Sjevernog i Južnog hrvatskog primorja, pa je prometno orijentiran na Rijeku i Zadar, ponekad se uključuje u Dalmaciju¹. U ovom se radu Pag tretira kao kvarnerski otok zbog pretežne gravitacijske orijentiranosti na Rijeku.

Prometnogeografski i geografskoturistički položaj Kvarnera vrlo je povoljan, jer se kao dio Mediterana najdublje uvukao u europski kontinent. Zbog toga Kvarneru gravitira gospodarski najrazvijeniji dio srednje i sjeverozapadne Europe, koji je ujedno za naš kraj najznačajniji turistički emitivni prostor. Zbog toga, od svih naših otoka kvarnerski otoci su turistički najposjećeniji.

* Dr., docent, Hoteljerski fakultet u Opatiji, 51410 Opatija, Hrvatska.

** Prof. geografije, Ekonomski fakultet u Rijeci, 51000 Rijeka, Hrvatska.

RAZDOBLJE PAROBRODARSKIH VEZA

Za gospodarsku i poslije turističku valorizaciju kvarnerskih otoka od uvijek je bila presudna prometna povezanost s kopnom i otocima međusobno. Do 19. stoljeća te su veze održavane povremeno manjim jedrenjacima. Redovite pomorske veze otoka sa susjednim kopnom nastaju uvođenjem poštansko pomorske službe na Jadranu početkom 19. stoljeća. Međutim, tek uvođenjem parobroda i uspostavljanjem putničko-teretne plovidbe započinje redovita pomorsko prometna povezanost otoka s kopnom i otoka međusobno. Za našu obalu najznačajnije je uspostavljanje parobrodarske linije Austrijskog Lloydja između Trsta i Carigrada 1837. godine. Sljedeće godine Lloyd je uveo u promet redovitu putničko-teretnu prugu Trst-Kotor, koja je pored dalmatinskih gradova doticala i Mali Lošinj (B. Kojić, 1978). Za ostale kvarnerske otoke bitno je bilo uspostavljanje parobrodarske veze između Rijeke i Zadra 1853. godine nazvane »Linea laterale di Croazia«. Sljedeće godine prvi parobrodi uplovili su u rapsku i pašku luku, pa su otad Rab i Pag redovito parobrodom povezani s Rijekom, Senjom, Zadrom, a nešto kasnije i s Baškom na otoku Krku (V. Antić, 1962). Od 1857. godine brodovi dotiču i Košljun, pomoćnu luku grada Paga na zapadnoj obali otoka (D. Mirković, 1977). Manja parobrodarska društva u drugoj polovici 19. stoljeća uspostavljaju lokalne veze između naselja na kopnu i otocima. Prema tome, redoviti se putničko-teretni promet na našoj obali izdiferencirao na uzdužne ili longitudinalne i lokalne parobrodarske pruge. Izgradnjom željezničke pruge do Rijeke porasla je važnost riječke luke i grada kao značajnog parobrodarskog i regionalnog središta kvarnerskog prostora, pa tako i otoka.

Putnički se promet na parobrodima stalno povećavao. Ljudi putuju po službenoj dužnosti, a kao putnici javljaju se i znanstveni radnici i ljudi koji na Jadranu traže lijeka narušenom zdravlju. Javljaju se i turisti, jer se razvojem parobrodarstva počinje razvijati turizam na obali i otocima.

Krajem 19. stoljeća utemeljeno je ugarsko-hrvatsko parobrodarsko dioničko društvo poznato kao »Ungaro-Croata«, čije su pruge doticale i kvarnerske otoke. U 20. stoljeću poboljšane su prometne veze kvarnerskih otoka s Rijekom i Dalmacijom, pa je putnički linijski promet uz našu obalu dosego 2 432 727 putnika u 1913. godini (N. Stražičić, 1989).

Nakon I. svjetskog rata kvarnerski je prostor podijeljen između Italije i novostvorene južnoslavenske države, pa su se otoci Cres i Lošinj našli u okviru Italije. Parobrodarske veze na našoj obali održavala je »Jadranska plovidba d.d.« Sušak, nastala 1922. godine. U promet su uvedene nove brodske linije, a raste i broj turista koji posjećuju našu obalu i otoke². U 1939. godini našom obalnom linijskom plovidbom prevezeno je 1 608 000 putnika (I. Barčot, 1965). Obalna linijska plovidba je u međuratnom razdoblju među turistima uživala posebice dobar glas (I. Rubinić, 1969). Ona je bila nezaobilazan sastavni dio života otočnog, odnosno primorskog stanovništva.

Parobrodarske veze su nakon II. svjetskog rata bile i ostale dugo vremena jedina veza kvarnerskih otoka s kopnom. Prijašnje parobrodarske pruge postepeno su se obnovile, a održavala ih je »Jadranska plovidba« (Jadrolinija) osnovana u Rijeci 1947. godine. Obalni linijski promet bio je organiziran na sličan način kao i u međuratnom razdoblju. Međutim, ukupan broj bro-

dova i njihova ukupna tonaža nije se bitno promijenila u odnosu na austro-ugarsko i međuratno razdoblje. Treba istaknuti da je u poslijeratnom razdoblju broj putnika u obalnoj linijskoj plovidbi višestruko porastao, pa je opterećenost brodova bila znatno veća nego prije. Tako je primjerice 1938. godine prevezeno 1 747 173, a 1962. godine 5 929 829 putnika ili 3,5 puta više (N. Kuiš, 1963).

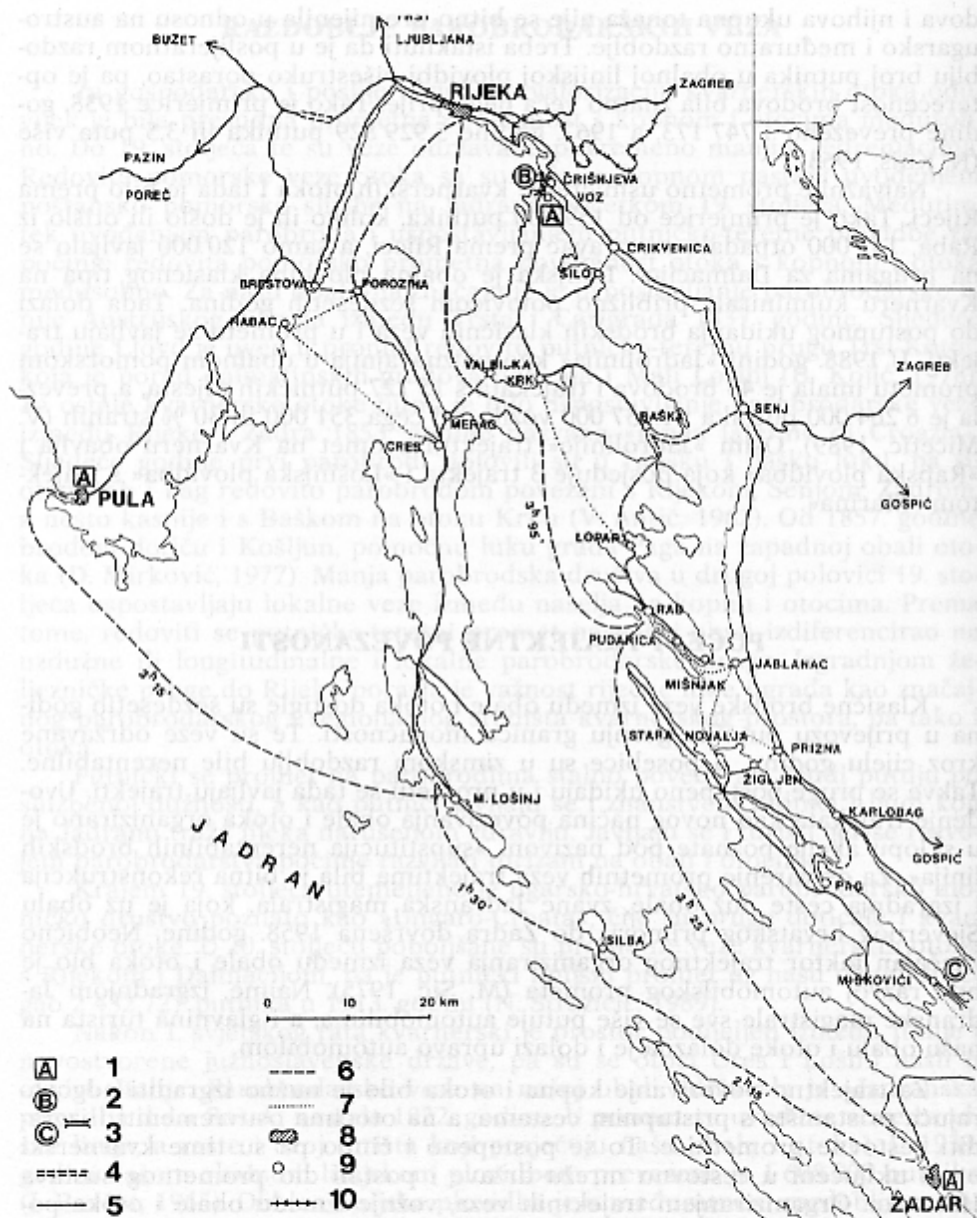
Najvažnije prometno usmjerenje kvarnerskih otoka i tada je bilo prema Rijeci. Tako je primjerice od 159 000 putnika, koliko ih je došlo ili otišlo iz Raba, 147 000 otpadalo na pravac prema Rijeci, a samo 120 000 javljalo se na prugama za Dalmaciju³. Linijska je obalna plovidba klasičnog tipa na Kvarneru kulminirala približno polovicom šezdesetih godina. Tada dolazi do postupnog ukidanja brodskih klasičnih veza i u prometu se javljaju trajekti. U 1988. godini »Jadrolinija« kao najznačajnija u obalnom pomorskom prometu imala je 45 brodova i trajekata s 15 127 putničkih mjesta, a prevezla je 6 264 000 putnika i 1 157 000 vozila, od čega 351 000 ili 30 % stranih (V. Mičetić, 1989). Osim »Jadrolinije« trajektni promet na Kvarneru obavlja i »Rapska plovidba« koja posjeduje 3 trajekta i »Lošinjska plovidba« s trajektom »Marina«.

POČECI TRAJEKTNE POVEZANOSTI

Klasične brodske veze između obale i otoka dostigle su šezdesetih godina u prijevozu putnika gornju granicu mogućnosti. Te su veze održavane kroz cijelu godinu, a posebice su u zimskom razdoblju bile nerentabilne. Takve se pruge postepeno ukidaju i u prometu se tada javljaju trajekti. Uvođenje trajekata kao novog načina povezivanja obale i otoka organizirano je u sklopu akcije poznate pod nazivom »supstitucija nerentabilnih brodskih linija«. Za ostvarenje prometnih veza trajektima bila je bitna rekonstrukcija i izgradnja ceste duž obale, zvane Jadranska magistrala, koja je uz obalu Sjevernog hrvatskog primorja do Zadra dovršena 1958. godine. Neobično značajan faktor trajektnog organiziranja veza između obale i otoka bio je brzi razvoj automobilskeg prometa (M. Sić, 1975). Naime, izgradnjom Jadranske magistrale sve se više putuje automobilima, a i glavnina turista na našu obalu i otoke dolazila je i dolazi upravo automobilom.

Za trajektno povezivanje kopna i otoka bilo je nužno izgraditi odgovarajuća pristaništa s pristupnim cestama, a na otocima osuvremeniti i izgraditi cestovne prometnice. To se postepeno i činilo pa su time kvarnerski otoci uključeni u cestovnu mrežu države i postali dio prometnog sustava Hrvatske. Organiziranjem trajektnih veza, vožnje između obale i otoka postale su češće i vremenski kraće pa je u cjelini promet ubrzan. Time je došlo i do smanjenja prijevoza putnika na klasičnim brodskim prugama, iako takvi brodovi nisu potpuno nestali u prometnom povezivanju obale i otoka. Broj tjednih ticanja luka klasičnim brodovima postepeno se smanjivao, a trajektni promet povećavao⁴.

Prvi trajekt između obale i otoka na našoj obali počeo je prometati 1958. godine na relaciji Crikvenica-Silo na otoku Krku. Vožnja trajektom



trajala je oko 25 minuta. Nešto poslije 1960. godine uspostavljena je trajektna pruga s otokom Cresom između Rapca na istočnoj obali Istre i grada Cresa. Vožnja je trajala oko 1 sat. Trajektnim vezama s kopnom povezani su i otoci Rab i Pag. Tako je 1963. godine komunalno poduzeće iz Raba uspostavilo trajektnu liniju između Jablanca i grada Raba, a vožnja je trajala oko 1 sat. Te je godine otok Pag povezan s Dalmacijom na potezu od naselja Miškovići na Pagu do luke Miletići na kopnu. Time su svladana Ljubačka vrata koja dijele Pag od dalmatinskog kopna. Sljedeće 1964. godine uvedena je u promet i trajektna pruga između Karlobaga i grada Paga gdje je vožnja trajala oko 1 sat i 20 minuta. Tada je nekoliko godina jednom dnevno održavana i trajektna veza između Karlobaga i Metajne na Pagu.

Izloženoj je vidljivo da su prve trajektne pruge povezivale već postojeće luke na kopnu i otocima, gdje su uređena i trajektna pristaništa (sl. 1). U toj početnoj fazi trajektnog prometa odabiralo se najjeftinija rješenja uz korištenje već postojećih luka, gdje je postojala odgovarajuća infrastruktura. Putovanja trajektima bila su relativno duža jer nisu korištene najkraće udaljenosti između kopna i otoka. Prvi su trajekti bili uglavnom preuređeni vojnički brodovi, pa im je i kapacitet prijevoza vozila bio relativno malen. Prijevoz putnika i vozila na trajektnim linijama stalno se povećavao⁵. Mali dio putnika odnosio se na one prevezene klasičnim linijskim brodovima. Oni su, iako reducirano, još vezali otoke s kopnom jer je njima bilo najlakše transportirati otočke poljoprivredne viškove u obalne gradove.

ORIJENTACIJA NA NAJKRAĆE TRAJEKTNE VEZE

Trajanje putovanja trajektima s kopna na pojedine otoke bilo je relativno dugo, a i čekanje putnika s vozilima na pristaništima bilo je sve duže. Trajektne linije postale su preopterećene pa je bilo nužno ili povećati broj trajekata i kapacitete pristaništa ili se zbog bržeg protoka prometa orijentirati na najkraći put do otoka. Izgradnjom novih pristaništa 1962. godine u uvali Črišnjeva blizu Kraljevice i u uvali Voz na otoku Krku praktički je započeo program supstitucije brodskih linija. Prethodno je asfaltirana glavna cesta na Krku od Omišlja do Baške. Trajektna pruga Črišnjeva-Voz najkraća je veza između Krka i kopna i puštena je u promet 1964. godine. Vožnja trajektom svedena je na samo petnaestak minuta. Ta je linija ubrzo postala najfrekventnija i najznačajnija na cijelom Kvarneru (tab. 1). Tako je primjere 1975. godine na toj pruži prevezeno 35,3 % svih trajektnih putnika na relaciji kvarnerski otoci-kopno. Pribrojimo li tim putnicima i one s trajektno linije Crikvenica-Šilo, tada je udio krčkih trajektnih pruga povećan na

Sl. 1 Kvarnerski otoci i njihova prijašnja i današnja trajektna povezanost; 1 – aerodrom, 2 – most kopno-Krk, 3 – most kopno-Pag, 4 – tunel Učka, 5 – glavne ceste, 6 – trajektne pruge danas, 7 – prijašnje trajektne pruge, 8 – glavna naselja, 9 – trajektne luke, 10 – željeznička pruga

Fig. 1 Kvarner islands and their former and current ferry-boat links; 1 – airport, 2 – bridge mainland-Krk, 3 – bridge mainland-Pag, 4 – Učka tunnel, 5 – mainroads, 6 – current ferry-boat lines, 7 – former ferry-boat lines, 8 – main settlements, 9 – ferry-boat harbours, 10 – railway line.

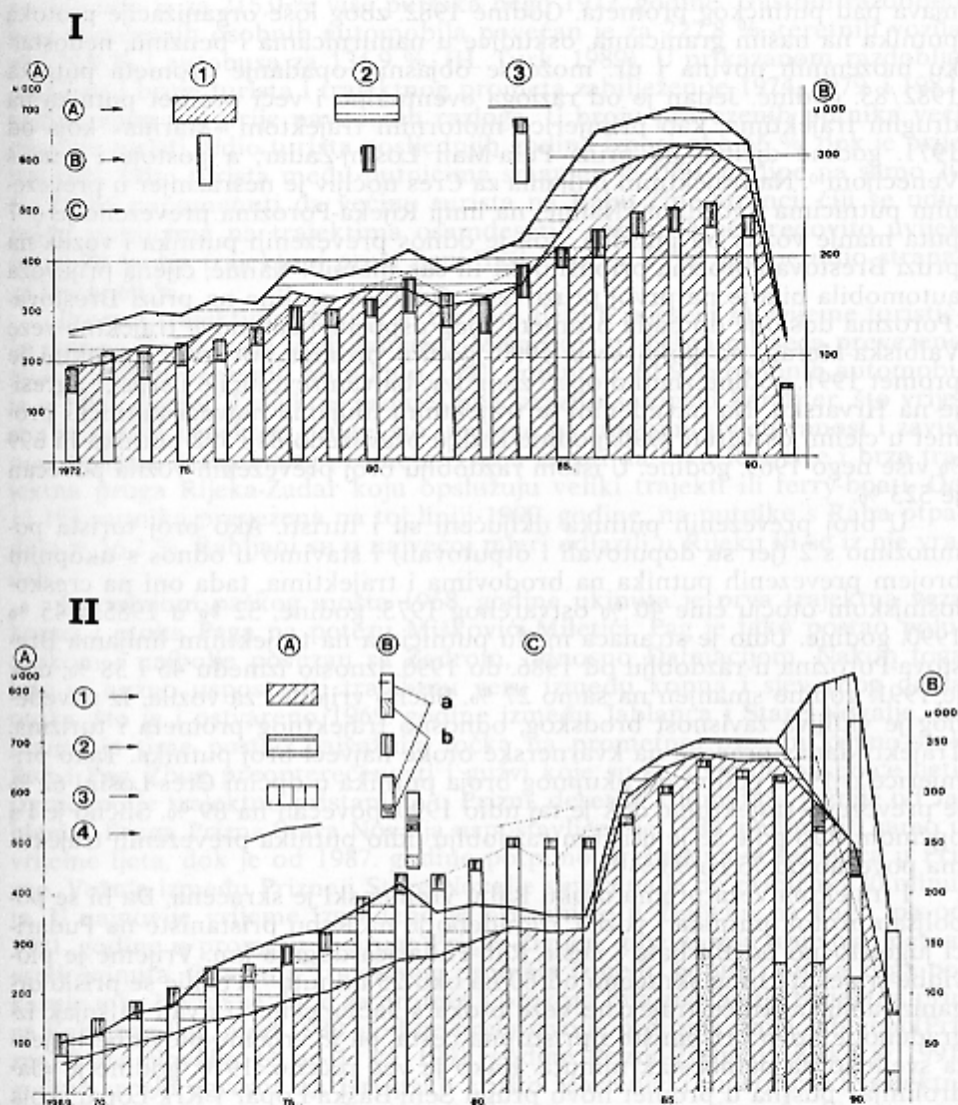
Tab. 1 Kretanje prometa na trajektnim linijama između kopna i otoka Krka

Godina	Trajektne pruge			
	Crikvenica-Silo putnici	vozila	Črišnjeva-Voz putnici	vozila
1965.	135 091	32 636	66 598	33 325
1970.	149 622	34 506	291 448	240 423
1975.	198 337	59 210	489 820	364 108
1980.	182 671	54 657	297 401	263 195
1985.	122 348	20 657	-	-
1988.	103 536	13 508	-	-

Izvor: Analitičko-planska služba javnog poduzeća »Jadrolinije« p.o. Rijeka

49,6 %. Broj prevezenih osobnih automobila navedene je godine na pruzi Črišnjeva-Voz iznosio gotovo polovicu ili 49,4 % od ukupno 659 574 prevezenih osobnih automobila na trajektnim linijama između kvarnerskih otoka i kopna. Pruga Črišnjeva-Voz prestala je raditi 1980. godine zbog puštanja u promet novoizgrađenog mosta kopno-otok Krk⁷. I trajektna je linija Crikvenica-Silo izgradnjom mosta izgubila prvobitno značenje pa je promet putnika i vozila stalno opadao⁸. Osim navedenih, otok Krk je 1970. godine bio povezan trajektnom linijom Krk-Lopar (Rab) koja je ubrzo prestala raditi i prugom Senj-Baška-Lopar, koja je imala veće značenje za otok Rab. Izgradnjom Krčkog mosta na toj je liniji povećan broj putnika i vozila, ali je poslije promet smanjen zbog uspostavljanja pruge između Jablanca i Mišnjaka, koja je znatno kraća.

I veze s otokom Cresom postale su kraće i funkcionalnije. Godine 1965. uspostavljena je trajektna pruga između Rijeke i Porozine na Cresu, gdje je izgrađeno trajektno пристаниште. Vožnja je na toj liniji trajala oko 1 sat. Prethodno je asfaltirana cesta dužine oko 80 km duž otoka Cresa i Lošinja. Trajektna pruga Rabac-Cres djelovala je do 1965. godine, da bi iste godine u promet stavljen vremenski kraća linija od Rapca do Porozine. Luka Rabac je bila u funkciji do izgradnje novog пристаниšta u Brestovi koja je na istarskoj obali nasuprot Pudarici. Linija Brestova-Pudarica počela je raditi 1969. godine kao najkraća veza između Cresa i kopna. Vožnja tom prugom traje oko 25 minuta, dok je od Rapca do Porozine trajekt vozio dvostruko duže⁹. U 1989. godini puštena je u promet trajektna pruga između uvala Valbiska na Krku i Merga na Cresu, a vožnja traje oko 30 minuta. Prethodno su napravljene ceste do Valbiske i od Merga do glavne otočke prometnice na Cresu, te nova trajektna пристаниšta na obje lokacije. Kretanje ukupnog prometa za otok Cres u organizaciji »Jadrolinije« pokazuje sl. 2. Vidljivo je da od 1969. godine primat u prometu s Cresom ima pruga Brestova-Porozina, na kojoj se sve do najnovijeg vremena povećava promet putnika i vozila. U razdoblju do 1978. godine na pruzi Rijeka-Porozina putnički promet raste, a promet vozila stagnira. Nakon toga opada promet putnika i vozila, jer su vožnje na toj pruzi postale rjeđe, odnosno funkcionirale su samo tijekom turističke sezone. Teže je međutim objašnjiv ukupni pad prometa putnika za Cres od 1979. do 1983. godine s obzirom na to da broj prevezenih vozila raste, a i broj turista. U 1979. godini u svijetu je došlo do velikog povećanja cijena nafte što se kod nas očitivalo štednjom benzina, a to djelomice objaš-



Sl. 2 Putnici i vozila prevezeni trajektnim prugama na otoke Rab (I) i Cres (II);
 I: A - putnici, B - osobni automobili, C - turisti u općini Rab $\times 2$ (prispjeli i otputovali), 1 - Jablanac-Mišnjak, 2 - Senj-Baška-Lopar, 3 - ukupno
 II: A - putnici, B - vozila, C - turisti u općini Cres-Lošinj u 000×2 (prispjeli i otputovali), 1 - Brestova-Porozina, 2 - Rijeka-Porozina, 3 - Valbiska-Merag, 4 - ukupno

Fig. 2 Passengers and vehicles connected by ferry-boat links to the islands of Rab (I) and Cres (II);
 I: A - passengers, B - cars, C - tourists in the Rab commune $\times 2$ (arrivals and departures), 1 - Jablanac-Mišnjak, 2 - Senj-Baška-Lopar, 3 - total
 II: A - passengers, B - vehicles, C - tourists in Cres-Lošinj commune in 000×2 (arrivals and departures), 1 - Brestova-Porozina, 2 - Rijeka-Porozina, 3 - Valbiska-Merag, 4 - total

njava pad putničkog prometa. Godine 1982. zbog loše organizacije protoka putnika na našim granicama, oskudice u namirnicama i benzinu, nedostatku inozemnih novina i dr. može se objasniti opadanje prometa putnika 1982/83. godine. Jedan je od razloga eventualno i veći promet putnika na drugim trajektima, kao primjerice motornim trajektom »Marina« koja od 1971. godine djeluje na pruzi Pula-Mali Lošinj-Zadar, a postoje i veze s Venecijom¹⁰. Na trajektnim linijama za Cres uočljiv je nesrazmjer u prevezenim putnicima i vozilima. Naime, na liniji Rijeka-Porozina prevezeno je 6-7 puta manje vozila od putnika, dok je odnos prevezenih putnika i vozila na pruzi Brestova-Porozina približno 2:1 ili čak manji¹¹. Naime, cijena prijevoza automobila bila je na prvoj pruzi veća. Od 1989. godine na pruzi Brestova-Porozina došlo je do pada prometa zbog uspostavljene nove trajektne veze Valbiska-Merag, na kojoj se u 1990. godini promet povećao. Trajektni je promet 1991. godine znatno opao zbog tzv. balvan-revolucije i srpske agresije na Hrvatsku. Na navedenim je trajektnim linijama najveći putnički promet u cjelini ostvaren 1990. godine kad je prevezeno 818 392 putnika ili 699 % više nego 1969. godine. U istom razdoblju broj prevezenih vozila povećan je 523 %.

U broj prevezenih putnika uključeni su i turisti. Ako broj turista pomnožimo s 2 (jer su doputovali i otputovali) i stavimo u odnos s ukupnim brojem prevezenih putnika na brodovima i trajektima, tada oni na cresko-lošinjskom otočju čine 40 % ostvarenog 1975. godine, 52 % u 1985. i 45 % 1990. godine. Udio je stranaca među putnicima na trajektnim linijama Brestova-Porozina u razdoblju od 1986. do 1990. iznosio između 45 i 58 %, dok je 1991. godine smanjen na samo 27 %. Slično vrijedi i za vozila. Iz navedenog je vidljiva zavisnost broskog, odnosno trajektnog prometa i turizma. Trajekti danas prevoze na kvarnerske otoke najveći broj putnika. Tako primjerice u 1975. godini od ukupnog broja putnika u općini Cres-Lošinj 62 % je prevezeno trajektima, dok je taj udio 1990. povećan na 89 %. Slično je i s općinom Rab gdje se je u istom razdoblju udio putnika prevezenih trajektima povećao od 75 na 93 %¹².

I trajektna veza prema otoku Rabu vremenski je skraćena. Da bi se poboljšao protok putnika i vozila, izgrađeno je na Rabu pristanište na Pudarici jugoistočno od Barbata i cesta Rab-Pudarica duga 8 km. Vrijeme je plovidbe trajekata time skraćeno od 60 na oko 25 minuta¹³. Poslije se prišlo organiziranju najkraće trajektne veze otoka s Jablancem. U uvali Mišnjak izgrađeno je novo pristanište i pristupna cesta, pa je vrijeme plovidbe trajekta svedeno na petnaestak minuta. Kako je već rečeno, 1970. godine je »Jadrolinija« pustila u promet novu prugu Senj-Baška-Lopar i Krk-Lopar, koja je ubrzo prestala radom. Prethodno je na Rabu asfaltirana cesta Rab-Lopar i izgrađeno pristanište u Loparu. Putnici s vozilima su se otad mogli ukrcati na trajekt u Senju ili eventualno u Baški i stići u Lopar za 1 sat i 30 minuta vožnje.

Kretanje prometa između Jablanca i otoka Raba, te između Senja (Baške) i Lopara prikazuje sl. 2. Vidljiva je dominacija pruge Jablanac-Mišnjak, dok manji dio prometa otpada na senjsko-loparsku vezu. U razdoblju do 1988/89. godine vidljivo je povećanje prevezenih putnika i vozila na Rab, dok u 1990. godini dolazi do pada prometa iz već navedenih razloga. Najviše je bilo prevezenih putnika 1988. godine. Na pruzi Jablanac-Mišnjak 1988.

godine bilo je za 215,0 % više putnika nego 1972. godine. U istom razdoblju broj prevezenih osobnih automobila povećan je za 227,8 %, teretnih vozila za 179,0 % i autobusa za 136,9 %. (H. Turk, 1989). U prikazanom razdoblju manji pad broja turista i trajektnog prometa zabilježen je 1974, 1979. i 1982. godine zbog već prije navedenih razloga. U broju prevezenih putnika veći dio čine turisti. Udio turista posljednjih godina iznosi oko 65 %, dok je prije bio veći. Udio turista među putnicima smanjen je 1991. godine na samo 20 %. Treba napomenuti da većinu turista na Rabu čine stranci, čiji se udio među putnicima na trajektima osamdesetih godina kreće redovito uvijek iznad 70 %. Na trajektnoj pruzi Senj-Baška-Lopar 1990. godine udio stranaca bio je 69 %.

Promet trajektima najveći je tijekom ljetnih mjeseci za vrijeme turističke sezone. Tako je na liniji Jablanac-Mišnjak u tri ljetna mjeseca prevezeno 60,4 % svih prevezenih putnika u 1991. godini, te 61,9 % osobnih automobila u 1990. godini. Trajektni promet ima izrazito sezonski karakter, što vrijedi i za ostale trajektno-pruge, što upućuje na značajnu uvjetovanost i zavisnost turizma i trajektnog prometa. Treba kazati da luku Rab tiče i brza trajektna pruga Rijeka-Zadar koju opslužuju veliki trajekti ili ferry-boati. Od 11 193 putnika prevezena na toj liniji 1990. godine, na putnike s Raba otpadalo je 56,2 %. Rabljani su u najvećoj mjeri odlazili u Rijeku ili se iz nje vraćali.

Izgradnjom paškog mosta 1968. godine ukinuta je prva trajektna veza kopna i otoka Paga na potezu Miškovići-Miletići. Pag je tako postao poluotokom i najbolje povezan sa Zadrom, odnosno Dalmacijom. Nakon toga bilo je nužno uspostaviti trajektnu vezu između kopna i sjevernog dijela otoka, što je i ostvareno 1969. godine između Jablanca i Stare Novalje. Jablanac je time postao najvažnija točka na prometnoj osovini kopno-otok Rab i Pag. Zbog preopterećenosti i gužvi koje su se stvarale posebice ljeti, izgrađeno je trajektno pristanište u Prizni, desetak kilometara južnije od Jablanca. Pruga Prizna-Stara Novalja uspostavljena je 1984. godine ali samo u vrijeme ljeta, dok je od 1987. godine potpuno prebačena iz Jablanca u Priznu. Vožnja između Prizne i Stare Novalje skraćena je na približno 30 minuta. U najnovije vrijeme izgrađeno je pristanište u Žigljenu na Pagu, pa od 1991. godine u prometu je pruga Prizna-Žigljen, gdje vožnja traje oko petnaestak minuta. Odvijanje trajektnog prometa između kopna i otoka Paga pokazuje tab. 2. Vidi se da je za promet s otokom bila značajnija trajektna pruga Karlobag-Pag, a od 1980. godine prvenstvo je preuzela linija Jablanac(Prizna)-Stara Novalja, te od 1. VI. 1991. godine Prizna-Žigljen¹⁴. Kako je 1991. godine srpski agresor na Hrvatsku srušio Maslenički most, paški trajektni pravci i paški most postali su jedina cestovna spona između Sjevernog i Južnog hrvatskog primorja¹⁵. Zbog toga se na pruzi Prizna-Žigljen promet jako povećao. Tako je primjerice samo u srpnju i kolovozu 1992. godine ovdje prevezeno 293 751 putnika i 173 889 vozila, od čega 118 145 ili 67,9 % osobnih automobila i 49 033 ili 28,2 % kamiona. Time je ta pruga postala najfrekventnija na cijeloj našoj obali, a možda i Sredozemlju, ali nažalost ne i u turističkom prometu.

Tab. 2. Trajektni promet između kopna i otoka Paga

Godina	Karlobag-Pag putnici	Trajektna pruga		
		Jablanac(Prizna)- vozila	Stara Novalja(Zigljen) putnici	Novalja(Zigljen) vozila
1965.	35 526	3 091	-	-
1970.	63 479	13 327	15 304	5 566
1975.	55 326	14 894	34 628	23 501
1980.	56 206	17 771	62 227	45 405
1985.	81 721	21 917	123 592	59 287
1988.	80 862	21 346	154 998	78 208
1991.	12 559	4 825	185 113	130 580

Izvor: Isti kao i u tab. 1.

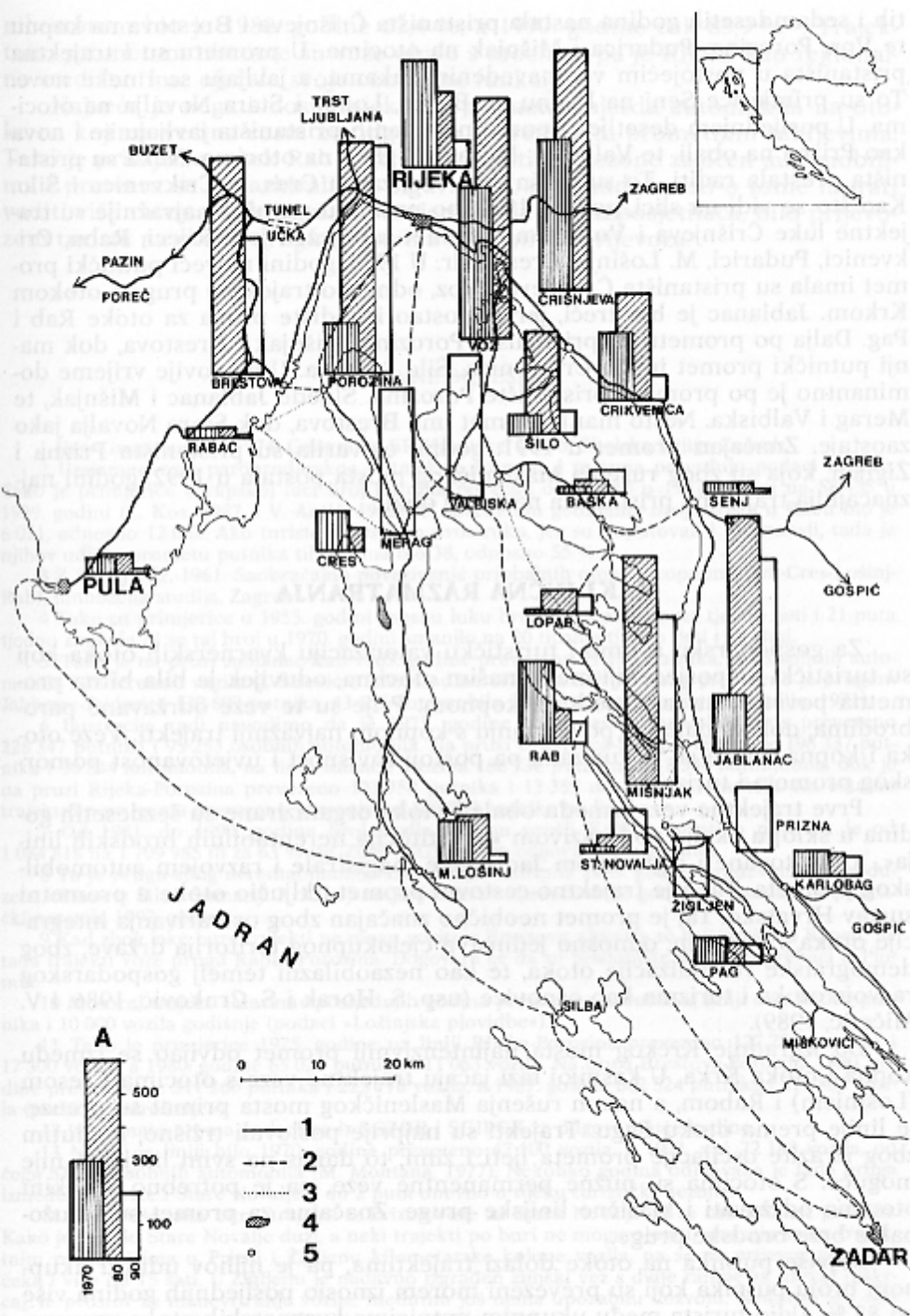
TRAJEKTNE LUKE

Iz dosadašnjeg prikaza i analiza u trajektnom prijevozu od obale do kvarnerskih otoka i obratno, mogu se uočiti određena razdoblja. U jednom razdoblju dominantno značenje ima jedna, a u drugom razdoblju neka druga trajektna pruga. Ako putnike i osobne automobile prevezene 1970. godine na svim trajektnim prugama između kopna i kvarnerskih otoka označimo sa 100, tada je na trajektnu liniju Črišnjeva-Voz otpadalo 36,6 % putnika i 54,1 % osobnih automobila. Sljedeće po prometu bile su pruge Crikvenica-Silo i Jablanac-Pudarica. U 1980. godini najviše putnika prevezeno je na liniji Jablanac-Mišnjak (25,0 %), slijede Brestova-Porozina (22,9 %) i Črišnjeva-Voz (21,9 %). Najviše osobnih automobila (33,3 %) prevezla je tada pruga Črišnjeva-Voz, dok je 28,4 % otpadalo na liniju Brestova-Porozina. Izgradnjom Krčkog mosta 1980. godine, značajniju ulogu dobivaju trajekti za otok Cres, Rab i Pag. Tako je 1990. godine najviše putnika prevezeno na pruzi Jablanac-Mišnjak (33,3 %), te na linijama Brestova-Porozina (29,1 %) i Valbiska-Merag (18,8 %). Slični odnosi vrijede i u prijevozu putničkih automobila.

Značenje trajektnih veza odražava se i vidi u prometu putnika i vozila u trajektnim pristaništima. Promet putnika u trajektnim lukama za tri karakteristične godine pokazuje sl. 3. U prvim godinama uvođenja trajektnog prometa kao trajektna pristaništa korištene su postojeće luke. To su bile Rijeka, Pula, Crikvenica, Silo, Cres, Rabac, M. Lošinj, Rab, Jablanac, Karlobag i Pag. Da bi se skratilo vrijeme plovidbe trajektima, u sljedećoj fazi izgrađena su neka pristaništa na pogodnim lokacijama obale i otoka. Tako su šezdeset-

Sl. 3 Promet putnika u trajektnim lukama Kvarnera za tri karakteristične godine; A – putnici u 000, 1 – glavne ceste, 2 – trajektna pruga danas, 3 – prijašnje trajektna pruga, 4 – glavna naselja, 5 – trajektna luke

Fig. 3 Circulation of passengers in the ferry-boat harbours of Kvarner for three characteristic years: a – passengers in 000, 1 – main roads, 2 – ferry-boat lines today, 3 – former ferry-boat lines, 4 – main settlements, 5 – ferry-boat harbours



tih i sedamdesetih godina nastala pristaništa Črišnjeva i Brestova na kopnu te Voz, Porozina, Pudarica i Mišnjak na otocima. U prometu su i trajektna pristaništa u postojećim već navedenim lukama, a javljaju se i neke nove. To su primjerice Senj na kopnu, te Baška, Lopar i Stara Novalja na otocima. U posljednjem desetljeću pored navedenih pristaništa javljaju se i nova kao Prizna na obali, te Valbiska, Merag i Zigljen na otocima. Neka su pristaništa prestala raditi. To su Črišnjeva, Voz, zatim Cres, te Crikvenica i Silo. Kao što se vidi na slici, godine 1970. po prometu putnika najvažnije su trajektna luka Črišnjeva i Voz. Manji promet zabilježen je u Rijeci, Rabu, Crikvenici, Pudarici, M. Lošinj, Cresu i dr. U 1980. godini najveći putnički promet imala su pristaništa Črišnjeva i Voz, odnosno trajektna pruga s otokom Krkom. Jablanac je bio treći, jer je postao ishodište pruga za otoke Rab i Pag. Dalja po prometu su pristaništa Porozina, Mišnjak i Brestova, dok manji putnički promet imaju Crikvenica, Silo i Rijeka. U najnovije vrijeme dominantno je po prometu pristanište Porozina. Slijede Jablanac i Mišnjak, te Merag i Valbiska. Nešto manji promet ima Brestova, dok Stara Novalja jako zaostaje. Značajan promet u 1991. godini ostvarila su pristaništa Prizna i Zigljen, koja su zbog rušenja Masleničkog mosta postala u 1992. godini najznačajnija trajektna pristaništa na našoj obali.

ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Za gospodarsku a time i turističku valorizaciju kvarnerskih otoka koji su turistički najposjećeniji među našim otocima, oduvijek je bila bitna prometna povezanost sa susjednim kopnom. Prije su te veze održavane parobrodima, dok su danas u povezivanju s kopnom najvažniji trajekti. Veze otoka i kopna nužne su za turizam, pa postoji zavisnost i uvjetovanost pomorskog prometa i turizma.

Prve trajektna veze između obale i otoka organizirane su šezdesetih godina u sklopu akcije pod nazivom »supstitucija nerentabilnih brodskih linija«, a uvjetovane i izgradnjom Jadranske magistrale i razvojem automobilskeg prometa. Tako je trajektno-cestovni promet uključio otoke u prometni sustav Hrvatske. Taj je promet neobično značajan zbog ostvarivanja integracije otoka s kopnom, odnosno jedinstva cjelokupnog teritorija države, zbog demografske revitalizacije otoka, te kao nezaobilazni temelj gospodarskog razvoja otoka i turizma kao osnovice (usp. S. Horak i S. Crnković, 1986. i V. Mičetić, 1989).

Do izgradnje Krčkog mosta najintenzivniji promet odvijao se između kopna i otoka Krka. U kasnijoj fazi jačaju trajektna veze s otocima Cresom (Lošinjem) i Rabom, a nakon rušenja Masleničkog mosta primat su preuzele linije prema otoku Pagu. Trajekti su najprije poslovali tržišno, međutim zbog izrazite oscilacije prometa ljeti i zimi, to danas na svim linijama nije moguće. S otocima su nužne permanentne veze, pa je potrebno s nekim otocima održavati i klasične linijske pruge. Značajne za promet su i dužobalne brze brodske pruge.

Najviše putnika na otoke dolazi trajektima, pa je njihov udio u ukupnom broju putnika koji su prevezeni morem iznosio posljednjih godina više od 85 %. Udio turista među ukupnim putnicima kvarnerskih otoka preveze-

nih morem bio je 1988. godine 62,4 %, a 1990. godine čak 85,9 %¹⁶. Trajektnim prometom ubrzane su veze obale s otocima, pa je Rijeka kao regionalno središte time ojačala svoje centralne funkcije.

Najveća je negativnost trajektnog prometa najezda automobila na otoke na kojima većina cesta ne odgovara suvremenim prometnim zahtjevima. Tako je primjerice otok Rab u vrijeme turističke sezone zasićen automobilima i pretvara se u parkiralište. Sigurno će se u budućnosti o tome morati voditi više računa, bilo ograničavanjem broja vozila posjetilaca, bilo prijevozom turista na otoke drugim vrstama i načinima prijevoza.

POZIVNE BILJEŠKE

1 Usp. Grupa autora 1974. Geografija SR Hrvatske, knj. 6, Školska knjiga Zagreb.

2 Uzajamne veze parobrodarskog putničkog prometa i turizma potvrđuju podaci za Rab. Tako je primjerice u rapskoj luci broj putnika povećan od 31 283 u 1927. godini na 58 455 u 1939. godini (L. Kos, 1987. i V. Antić, 1962). U navedenim godinama broj turista u Rabu bio je 6 031, odnosno 12 062. Ako turiste računamo dvostruko, jer su doputovali i otputovali, tada je njihov udio u prometu putnika tih godina bio 38, odnosno 55 %.

3 Z. Cibej i dr. 1961. Saobraćajno povezivanje priobalnih otoka s kopnom (Krk-Cres-Lošinj-Rab), umnožena studija, Zagreb.

4 Tako su primjerice u 1955. godini rapsku luku brodovi ticali 41 puta tjedno ljeti i 21 puta tjedno zimi, da bi se taj broj u 1970. godini smanjio na 20 ticanja tjedno ljeti i 14 zimi.

5 Tako je na pruzi Jablanac-Rab 1963. godine prevezeno 27 728 putnika, 580 osobnih automobila i 19 teretnih vozila (I. Šišević, 1969). Godine 1970. na Rab i s Raba prevezeno je prugom Jablanac-Pudarica 130 603 putnika, 43 155 automobila i 6 002 teretna vozila (J. Deželjin, 1971).

6 Ilustracije radi navodimo da je 1975. godine na pruzi Jablanac-Pudarica prevezeno 228 347 putnika i 95 253 osobnih automobila. Na pruzi Crkvenica-Silo prevezeno je 198 337 putnika i 50 844 automobila, na liniji Rabac-Porozina 186 738 putnika i 118 584 automobila, dok je na pruzi Rijeka-Porozina prevezeno 127 758 putnika i 13 355 osobnih automobila. Na ostalim trajektnim prugama prevezeno je manje od 100 000 putnika po liniji.

7 Od 1981. do 1990. godine broj vozila koji su prošli Krčkim mostom povećan je od 1 084 818 na 1 709 985 ili za 63 % (SGZOR i SGIPGK za odgovarajuće godine).

8 Tu je prugu zbog nerentabilnosti »Jadrolinija« ustupila 1989. godine građevinskom poduzeću »Tiha« iz Sila i Šumariji Krk, koji su je održavali sljedeće dvije godine, a s radom je praktički prestala 1992. godine.

9 Kad zbog jake bure trajekti ne mogu voziti iz Brestove, aktivira se pristanište u Rapcu, pa tada trajekti voze prugu Rabac-Porozina. Dogovara se da se pristanište iz Rapca prebaci u Plomin.

10 Motorni trajekt »Marina« posljednjih godina prevozi na navedenoj liniji oko 70 000 putnika i 10 000 vozila godišnje (podaci »Lošinjske plovidbe«).

11 Tako je primjerice 1975. godine na liniji Rijeka-Porozina prevezeno 127 758 putnika i 17 300 vozila, a 1980. godine 65 023 putnika i 11 063 vozila. Na pruzi Brestova-Porozina 1980. godine prevezeno je 311 260 putnika i 223 178 vozila, a 1987. godine 662 524 putnika i 318 803 vozila (podaci »Jadrolinije«).

12 Izračunato prema podacima iz SGZOR i SGIPGK za odgovarajuće godine.

13 Na toj je liniji bilo 1970. godine prevezeno 47 100 vozila, a 1971. već 72 188 vozila, od čega 63 214 osobnih automobila (M. Montana, 1977). Nekoliko godina održavana je tada pruga između Pudarice i Stare Novalje 1 do 2 puta dnevno u tijeku turističke sezone.

14 Kad puše jaka bura, trajekti iz Prizne voze za Staru Novalju ili se čak promet prekida. Kako je put do Stare Novalje duži, a neki trajekti po buri ne mogu ploviti, stvaraju se na trajektnim pristaništima u Prizni i Žigljenu kilometarske kolone vozila, pa se na prijevoz ponekad čeka i više od 15 sati. U Žigljenu je nedavno izgrađen zimski vez s dvije rampe za ukrcaj i iskrcaj, te prostor za manevriranje vozila. Međutim još nema uporabnu dozvolu. Nedavno je i »zakrpan« paški most oštećen bombardiranjem 1991. godine.

15 Preko Masleničkog mosta u normalno vrijeme tijekom turističke sezone prelazilo je dnevno i 16 000 automobila. U 1992. godini ponekad je preko paških trajektnih linija prevezeno dnevno i 6 000 vozila. Zbog velikog opterećenja na trajektnoj pruzi Prizna-Zigljen, javila se ideja o uspostavljanju trajektne linije za teške kamione na potezu Lukovo Šugarje-Miletići.

16 Izračunato prema podacima iz SGIPGK-91.

IZVORI I LITERATURA

- Antić, V. (1962): Pomorstvo i naš turizam, Pomorski zbornik I. Zagreb
- Barčot, I. (1965): Saobraćaj i turizam na jadranskoj obali, Pomorski zbornik, knj. 3, Zadar (265-296)
- Čibej, Z. i dr., (1961): Saobraćajno povezivanje priobalnih otoka s kopnom (Krk-Cres-Lošinj-Rab), umnožena studija, Zagreb
- Deželjin, J., (1971): Rapski trajekti u gospodarskom razvoju otoka, Problemi morskog brodarstva i odnos prema ostaloj privredi Jugoslavije, Savjetovanje Društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije u Rijeci 8. i 9. IX. 1971. Rijeka (136-141)
- Horak, S. i Crnković, S., (1986): Značaj i uloga obalne plovidbe za razvoj turizma na Jadranu, Zavod za istraživanje turizma, Zagreb
- Kojić, B., (1978): Osnovne karakteristike razvoja brodarstva na istočnom Jadranu u XIX. stoljeću, Acta historico-oeconomica Jugoslaviae, vol. 5, Zagreb (149-169)
- Kos, L., (1987): Pomorstvo Raba - nekad i danas, Rapski zbornik, JAZU i Skupština općine Rab, Zagreb (251-267)
- Kuiš, N., (1963): Jadrolinija i problemi putničkog saobraćaja na Jadranu, Simpozij o obalnom turizmu 11 - 12. X. 1963. u Crikvenici. Prilog časopisu Pomorstvo, XVIII, br. 9-10, Rijeka
- Mičetić, V., (1989): Putnička obalna linijska plovidba u funkciji razvoja otoka i turizma, Pomorski zbornik, knj. 27, Rijeka (145-160)
- Mirković, D., (1977): Promet otoka Paga, Zbornik SCEOZ-a I, Rijeka (247-262)
- Montana, M. i dr., (1977): Dugoročni razvoj općine Rab, Ekonomski institut, Rijeka
- Podaci »Jadrolinije« Rijeka, »Rapske plovidbe« Rab i »Lošinske plovidbe« Mali Lošinj
- Podaci Državnog statističkog zavoda u Zagrebu i Međuopćinskog zavoda za statistiku u Rijeci
- Rubinić, I. i dr., (1969): Povezanost razvoja turizma i obalne plovidbe, Ekonomski institut, Rijeka
- Sić, M., (1975): Uključivanje otoka u cestovnu mrežu i njegovo značenje, Ceste i mostovi u Hrvatskoj, Republički zavod za ceste, Zagreb (144-149)
- Statistički godišnjaci Zajednice općina Rijeka (SGZOR), odnosno Statistički godišnjaci Istre, Primorja i Gorskog kotara (SGIPGK) za odgovarajuće godine
- Statistički bilteni Saobraćaj i veze, SZS, Beograd (za odgovarajuće godine)
- Stražičić, N., (1989): Pomorska geografija Jugoslavije, Školska knjiga, Zagreb
- Šimičić, V., (1987): Razvoj prometnog sustava između obale i jadranskih otoka, Pomorski zbornik, knj. 25, Rijeka (101-120)
- Šišević, I., (1969): Trajekti i trajektna služba na Jadranu, Pomorski zbornik, knj. 7, Zadar (157-173)
- Turk, H., (1988): Prometne veze kao faktor turističke valorizacije otoka Raba, Pomorski zbornik, knj. 26, Rijeka (561-583)

SUMMARY

The Ferryboats in Touristic Valorization of Kvarner Islands

by

Hrvoje Turk – Dragutin Mirković

Transport connectivity with nearby land always has been of special importance in touristic valorization of Kvarner Islands. Transport connectivity has been implemented by boat lines, so there is close connection and interdependence between transport connectivity and tourism. The beginnings of development of tourism on the Kvarner Islands are connected with introduction of steamboat lines in nineteenth century. Transport and touristic position of Kvarner Islands was changed when the Adriatic road was built and when the ferry lines were introduced during 1960s. The main transport means today are ferryboats which are carrying the majority of transport on relation land-islands. By construction of Pag's (1968) and Krk's bridge (1980) and by the destruction of Maslenica bridge (1991) former transport routes on the Adriatic road were changed and the new relations were made.

Primljeno: 4. prosinca 1992.

Received: December 4, 1992.

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 realized road connections between the main points of these islands signify the importance of such a kind of traffic (for instance on the islands Šestrič, Unič, Zrje, Mošć, Ilac). 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 posebno 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. inženjer arhitekture, Zavod za urbanizam Zadar, Braće Vranjanin 11, 57000 Zadar, Hrvatska.