

TRAJEKTI, ALTERNATIVA MOSTOVIMA U VRIJEME GOSPODARSKE KRIZE

Doc.dr.sc Vinko Vidučić
Jelena Žanić Mikuličić MR

1. UVOD

Turistička usluga je usko povezana s transportnim uslugama. Bez transportne usluge nema turističke usluge zato što transportna usluga uvijek prethodi turističkoj. Sve do prijelaza na slobodno tržišno gospodarstvo turizam se analizirao samo kroz platnu bilancu države, a tek nakon toga kao motor cjelokupnog gospodarskog razvoja. Država bez dobre prometne infrastrukture te pratećih sadržaja ne može bitno razvijati turizam.

Do sada nitko kroz znanstveni pristup nije ponudio trajekte kao alternativno rješenje neizgrađenim mostovima. To se u ovom radu kroz znanstveni pristup nudi. Gospodarska kriza je uzrok obustave već ugovorenih građevinskih radova na mostu i pristupnim prometnicama Komarna – Pelješac, u vrijednosti od 1,95 milijardi kuna (bez PDV-a). Iz istih razloga već se najavljuje usporavanje početka radova na Čiovskom mostu, čija se vrijednost procjenjuje na 150 milijuna kuna. Također će se pojaviti problemi s financiranjem mosta ili tunela Split – Kaštela, čija bi vrijednost radova trebala iznositi od 500 miliona do čak jedne milijarde eura.

Jadranska orijentacija Republike Hrvatske će tek potpuno oživjeti ako se, među ostalim, shvati da moderne ceste ne smiju završiti na jadranskoj obali, već na jadranskim otocima. Za to će trebati povećati i turističke kapacitete na otocima, kao i nastaviti obnovu putničke flote. U Republici Hrvatskoj ozbiljno je shvaćen značaj prometne povezanosti otoka s kopnom.

2. ALTERNATIVA NEKIM BUDUĆIM JADRANSKIM MOSTOVIMA U VRIJEME GOSPODARSKE KRIZE

Jadransko more je dio Sredozemnog mora i duboko je uvučeno u europski kontinent prema sredini, dugo je 870 km, a prosječno široko 159,3

km. Hrvatska obala je druga po razvedenosti na Mediteranu (iza Grčke), te je idealna kao turistička destinacija. Hrvatska obala Jadrana obiluje otocima, poluotocima, zaljevima i razvedenom obalom s pristupnim obalama i povoljnim dubinama mora za plovidbu svih vrsta putničkih brodova. Dužina hrvatske obale iznosi 5 835. km, od čega na otočki dio obale otpada 4 058. km (cca 70%). Hrvatska ima 1 285 otoka od čega 67 naseljenih.

Postoji međuzavisnost između turističke industrije i linijske putničke plovidbe, morskog brodarstva koje dovodi korisnike turističkih usluga na obale Jadrana i njegove otoke. Razvitak brodarstva treba pratiti razvitak turizma kako bi se moglo osigurati dolazak turista na priobalne i otočke destinacije. Povećanje turističkih kapaciteta potrebno je temeljiti na principu održivog razvitka, uvažavajući prirodna – prostorna ograničenja.

Profitabilnost brodarstva zasigurno bi bila veća kada bi se osiguralo kvalitetnije prometno spajanje i povezivanje područja atraktivnih za turiste. No za to je potrebno prilagođavanje poslovne i investicijske politike potrebama i zahtjevima turista i planovima razvitka i jačanja turističkih destinacija.

Povezivanje sjeveroistočnog dijela hrvatske (Slavonije) s jugoistokom zemlje (Dalmacijom) je najbrže preko Republike Bosne i Hercegovine (BiH) cestovnim i željezničkim pravcem do prometnog čvorišta Ploče. Od presudnog značenja za gospodarski razvoj juga Hrvatske na pravcu Split-Dubrovnik je buduća izgradnja moderne prometnice u dva smjera: 1) Popovim poljem, kao dio budućeg Jadransko-jonskog koridora, 2) Mostom na poluotok Pelješac s račvanjem prema otoku Korčuli i Dubrovniku. Tako bi južna Dalmacija turistima bila prometno bitno dostupnija, što bi utjecalo na porast prihoda od turizma i porast standarda obalnog stanovništva i spriječilo depopulaciju.



Slika 1. Trajekt pogodna alternativa neizgrađenim mostovima

Izvor: Foto album – „Slobodna Dalmacija”

Potrebna je liberalizacija inozemnih ulaganja u transportne tvrtke, luke, infrastrukturne sadržaje, hotele, restorane i zemljišta, te promišljanje održivog razvoja transporta u kontekstu razvoja turističke ponude.

U Hrvatskoj je posebna pozornost posvećena Zakonu o otocima, naročito povezivanju otoka s kopnom i otoka međusobno. Tako je određeno da se javni putnički i putničko-teretni prijevoz u linijskom prometu između otoka i kopna te u međuotočnom prijevozu organizira i usklađuje kao sustav pomorskog i cestovnog prijevoza.

3. PROMETNI PRAVAC: KOPNO – POLUOTOK PELJEŠAC

U ovom radu se neće analizirati opravdanost izgradnje Pelješkog mosta već će se analizirati rezultati istraživanja alternative cestovnog prometa preko mosta trajektnim prometom na relaciji Komarna – Poluotok Pelješac, zbog obustave radova izazvanih krizom.

Zastupnički dom Hrvatskog državnog sabora na osnovu članka 89. Ustava Republike Hrvatske je donio na sjednici 26. ožujka 1999. odluku: „Zakon o otocima“ gdje se u članku pet nabrajaju: „Otoci i otočne skupine za koje se donose programi održivog razvitka otoka“, a gdje se u točki 18 spominje jedino poluotok Pelješac, i to prvenstveno s obzirom na slab gospodarski razvoj te mali broj stalno naseljenih stanovnika. Trajektnim prometom na lokaciji Komarna - Pelješac, do gotovosti građevinskih radova na mostu, skratilo bi se putovanje prema većem dijelu Pelješca i Korčule za nepuni jedan sat, u odnosu na promet trajektom na relaciji Ploče – Trpanj ili cestom preko Stona. To je naročito važno za turistička putovanja, ali i za konkurentnost domicilnog gospodarstva. Trošak i

vrijeme transporta mogu uzrokovati propast ili prosperitet gospodarstva i to ne samo turističkog. Broj vozila koja dolaze na poluotok Pelješac sastoje se od vozila koja dolaze trajektom od Ploča prema Trpnju i kopnom prometnicom preko Stona. Temeljem praćenja prijevoza vozila trajektom, promet iznosi 148 vozila, dok je broj vozila koja dolaze kopnom 897. Sveukupno, pretpostavljeni broj vozila koja za cilj putovanja imaju poluotok Pelješac, iznosi 1.050 vozila dnevno. Ukupna ušteda za jedan dan za sva neposlovna i poslovna putovanja iznose 550 sati. Na temelju prosječnih dnevnih troškova, godišnja ušteda u 2008. godini iznosi cca 4,3 milijuna kuna. Osnovna namjera ovog prijedloga je postići pojačan turistički pa tako i opće gospodarski razvitak do sada, prometno izoliranog poluotoka Pelješca i gravitirajućih mu otoka. Za promet se već trebala uvesti trajekta linija s 2-3 trajekta.



Slika 2. Simulacija „Pelješkog mosta”

4. PROMETNI PRAVAC: KOPNO – OTOK ČIOVO

Prometne gužve s otoka Čiova prema kopnu i obratno nastaju tijekom turističke sezone, kao i vikendima u ostalom dijelu godine. Za prelazak s Čiova na kopno i obrnuto potrebno je i više od sat i pol vremena. Cijena potrošenog goriva za vrijeme čekanja u automobilskim kolonama uzrok su jedne od najskupljih relacija po kilometru puta u Hrvatskoj. Razvoj turizma kao i cijena življenja domicilnog pučanstva direktno su ugroženi sadašnjim prometnim stanjem. Zagađenje okoliša ispušnim plinovima stotina automobila ugrožava Trogir, turističku destinaciju pod zaštitom UNESK-a, a naročito zdravlje stanovništva i turista.

Procjene govore da na Čiovu ljeti boravi preko 25.000 ljudi. Trenutno u Hrvatskoj otoci s tolikim brojem žitelja i gostiju imaju dnevnu vezu brodovima s kopnom u intervalima kraćima od jedan i pol sat. Kako je Čiovo otok treba ga tretirati kao i ostale otoke u smislu prometne veze s kopnom s obzirom na toliko vremena koje je potrebno za putovanje s kopna na otok i obrnuto. Uzimajući u obzir izneseno, do momenta puštanja u promet novog Čiovskog mosta, prometni problem treba riješiti frekventnim trajektnim prometom.



Slika 3. Simulacija Čiovskog mosta

5. PROMETNI PRAVAC: SPLIT – KAŠTELA

Što se tiče lokacije mosta ili tunela Split-Kaštela jasno je da će se težište razvoja Splita premjestiti iz gradske luke na sjeverni splitski bazen prema Kaštelima i Solinu. Prednosti ovog prometnog projekta su brojne. Najvažnije su: urbaniziranje zapuštenoga sjevernog pročelja, rasterećenje prilaznih prometnica Splitu, blizina aerodroma 10-ak kilometara, a Zagreb bi bio bliži 15-ak kilometara. Najveći problem s realizacijom ovog grandioznog projekta mogao bi biti njegovo financiranje, a još veći otplata. Cijena mosta bi bila od 500 miliona do 1 milijarde eura ovisno o izvoru informacija.



Slika 4. Simulacija mosta Kaštela-Split

Težište razvoja grada tako bi se premjestilo iz luke i prebacilo na sjeverni splitski bazen, a uz Split, obuhvatilo bi Kaštela i Solin. Prednosti projekta su višestruke: urbaniziranje zapuštenog sjevernog pročelja Splita, rasterećenje prilaznih prometnica Splitu, aerodrom bi bio bliži 10-ak kilometara a Zagreb bi bio bliži 15-ak kilometara. Ako uzmemo u obzir koliko je vremena potrebno za realizaciju ovako složenih projekata, u međuvremenu treba organizirati trajektni promet kao dopunu postojećem cestovnom prometu, i to naročito u vrijeme odlaska i povratka na posao, kad se u kolonama dugo čeka na jedinom sjevernom prilazi Splitu kroz Solin.

6. ZAKLJUČAK

Hrvatska obala i otoci sve češće su destinacija mnogim europskim turistima i to posebno zaljubljenicima mira, čistog mora, izvorno sačuvane prirode i ljubaznih domaćina. Turizam predstavlja djelatnost od vrlo velike vrijednosti kako za priobalne, tako i za kontinentalne županije. Veliki su efekti turizma na zapošljavanje. Pored direktnih radnih mjesta treba uzeti u obzir i indirektno djelovanje turizma na zapošljavanje. Velika je važnost turizma za razvitak gospodarstva. Ne smije se zanemariti niti djelovanje turizma na razvitak nerazvijenih primjerice otočkih područja koja i u drugim zemljama predstavljaju područja o kojim država mora osobito skrbiti. Važan je i doprinos turizma hrvatskoj platnoj bilanci. Velika ulaganja bit će potrebna u sferi transportnih i turističkih usluga.

To onda znači da je potrebna liberalizacija i privlačenje inozemnih ulaganja u transportne tvrtke, luke, infrastrukturne sadržaje i hotele. Dovršetakom autocesta zaoštrit će se već prisutni problemi nedostatka brodskih i hotelskih kapaciteta. Razvojem turizma na otocima, radna snaga će trebati svakodnevno dolaziti na otoke, zbog nedostatka na otocima radne snage potrebnih kvalifikacija.

Zato će trebati osigurati do svih većih i naseljenijih otoka barem tri brze veze otoka s kopnom dnevno. Pomorska strategija i orijentacija Hrvatske tek će potpuno saživjeti ako se, među ostalim, shvati da moderne ceste ne smiju završiti na jadranskoj obali, već na jadranskim otocima. Za to će trebati povećati i turističke kapacitete na otocima, kao i uvelike obnoviti putničke luke i putničku flotu. Otoci su zbog slabe povezivosti s kopnom izolirani te se zbog toga sve više stanovništva iseljava "trbuhom za kruhom". Iseljavanje opet neminovno dovodi do rasprodaje imovine. Izgradnjom mostova ili boljom povezanošću s kopnom putničkim brodovima, zaustavio bi se proces iseljavanja te bi se mnogi mladi odlučili za život na otocima.

Ne treba čekati izlaz iz gospodarske krize kako bi se bar umanjilo prometne probleme. I za vrijeme gospodarskog rasta, u HR su se projekti gradnje mostova relativno sporo realizirali. Potreba gospodarskog rasta, dovoljan je razlog za poboljšanje prometa na ovim lokalitetima trajektima. Trajektini promet u obalnim područjima razvijenog svijeta čini i dopunu, a ne isključivo alternativu ostalim prometnim granama. Zato je potrebno olakšati trajektima prometne probleme putnika, prije realizacije projekata Pelješkog i Čiovskog mosta te mosta ili tunela Split-Kaštela.