Obilježja prometnog sustava otočja Šibensko-kninske županije - socijalni aspekt utjecaja prometa

Škugor, Adriana Marija

Master's thesis / Diplomski rad

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Science / Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:217:283911

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**

Repository / Repozitorij:

Repository of the Faculty of Science - University of Zagreb

Adriana Marija Škugor

Obilježja prometnog sustava otočja Šibensko-kninske županije – socijalni aspekt utjecaja prometa

Diplomski rad
predan na ocjenu Geografskom odsjeku
Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu
radi stjecanja akademskog zvanja
magistra/magistre geografije

Zagreb
2017

Ovaj je diplomski rad izrađen u sklopu diplomskog sveučilišnog studija *Geografija; smjer: Prostorno planiranje i regionalni razvoj* pri Geografskom odsjeku Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, pod vodstvom izv. prof. dr. sc. Martine Jakovčić.

TEMELJNA DOKUMENTACIJSKA KARTICA

Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek

Diplomski rad

Obilježja prometnog sustava otočja Šibensko-kninske županije – socijalni aspekt utjecaja prometa

Adriana Marija Škugor

Promet je jedna od osnovnih ljudskih djelatnosti sa značajnom ulogom u organizaciji prostora. Prometna povezanost čimbenik je koji snažno utječe na svakodnevni život ljudi. Za ljude na otocima prometna povezanost je jedan od presudnih čimbenika koji utječe na njihov život. Tradicionalni način života na otocima Šibensko-kninske županije, uz prisutan proces depopulacije, sve je više u opasnosti s obzirom da je otočno stanovništvo postalo izrazito ovisno o kopnu. Ljudi svakodnevno odlaze na kopno radi zadovoljenja osnovnih životnih potreba. Cilj je rada obraditi obilježja prometnog sustava otočja Šibensko-kninske županije te obraditi socijalni aspekt utjecaja prometa na svakodnevni život ljudi navedenog otočja. Kroz analizu prometne povezanosti otoka i kopna, otoka međusobno, kao i unutar otočnog prometa, uz metode anketiranja pokušat će se identificirati razlozi svakodnevnih putovanja, kao i problemi s kojima se suočavaju stanovnici navedenog otočja, a koji su uzrokovani prometom, uz prisutni aspekt prostorne diferencijacije. Osim toga, predviđa se i ponuda prometno-planerskih rješenja za eventualno poboljšanje svakodnevnog života ljudi na navedenom otočju.

60 stranica, 23 grafičkih priloga, 9 tablica, 41 bibliografskih referenci; izvornik na hrvatskom jeziku.

Ključne riječi: promet, Šibensko-kninska županija, otoci, demografija, socijalni

Voditelj: Izv. prof. dr. sc. Martina Jakovčić.

Povjerenstvo: Izv. Prof. dr. sc. Martina Jakovčić.
Dr. sc. Slaven Gašparović, poslijedoktorand.
Doc. dr. sc. Ksenija Bašić.

Tema prihvaćena: 05.02.2016.

Rad prihvaćen: 27.6.2017.

Rad je pohranjen u Središnjoj geografskoj knjižnici Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Marulićev trg 19, Zagreb, Hrvatska.

BASIC DOCUMENTATION CARD

University of Zagreb
Faculty of Science
Department of Geography

Master Thesis

The Characteristics of Transportation on the Islands of the Sibenik-Knin County – The Social Aspect of Transportation Impacts

Adriana Marija Škugor

Transportation is one of the primary human activities playing a significant role in the organization of space. Traffic connections highly affect the daily lives of people and are a key factor playing a role in the lives of people living on the islands. The traditional way of life on the islands of the Sibenik-Knin County, with the present process of depopulation, is ever more threatened due to island populations becoming very dependant on the mainland. People travel to the mainland daily in order to satisfy their basic needs. The aim of this work is to assess the characteristics of transportation on the islands of the Sibenik-Knin County and to assess the social aspect of the impacts of transportation on the daily lives of the island populations. Through the analysis of traffic connections between the island and mainland, between the islands, and within the island, in combination with the method of surveying the reasons for everyday travel will try to be identified, as well as the transportation problems that the inhabitants of the archipelago are confronted with with the present aspect of spatial differentiation. In addition, transport-planning solutions will be presented that look for ways to improve the everyday lives of the people living on the said islands.

60 pages, 23 figures, 9 tables, 41 references; original in Croatian.

Keywords: traffic, transportation, Sibenik-Knin County, islands, demography, social

Supervisor: Martina Jakovčić, PhD, Associate Professor.

Reviewers: Martina Jakovčić, PhD, Associate Professor.
Slaven Gašparović, PhD, Post-doctoral researcher.
Ksenija Bašić. PhD, Associate Professor.

Thesis submitted: 05.02.2016.

Thesis accepted: 27.6.2017.

Thesis deposited in Central Geographic Library, Faculty of Science, University of Zagreb, Marulićev trg 19, Zagreb, Croatia.

Pri izradi ovog diplomskog rada pomagao je dr. sc. Slaven Gašparović, poslijedoktorand.

Sadržaj

1. Uvod 1
   1.1. Ciljevi istraživanja i hipoteze 2
   1.2. Prostorni obuhvat istraživanja 2
   1.3. Metodologija istraživanja 3
   1.4. Teorijski okvir - Socijalni aspekti i utjecaj prometa 7
2. Geografska obilježa istraživanog prostora 12
   2.1. Prometno-geografski položaj otoka 12
   2.2. Prvić 13
   2.3. Zlarin 15
   2.4. Kaprije 20
   2.5. Žirje 21
   2.6. Brodske linije – Povezanost s kopnom 23
   2.7. Planovi u tijeku – Pilot project intermodal 30
3. Rezultati 32
   3.1. Pomorski promet 33
   3.2. Promet na otoku 38
4. Rasprava 42
   4.1. Socijalni utjecaji prometa 42
   4.2. Rasprava planova u tijeku 43
   4.3. Prijedlozi 43
5. Zaključak 45
6. Summary 47
7. Literatura i izvori 50
8. Prilozi 54
   8.1. Popis slika 54
   8.2. Popis tablica 55
   8.3. Anketni upitnik 56

1. Uvod

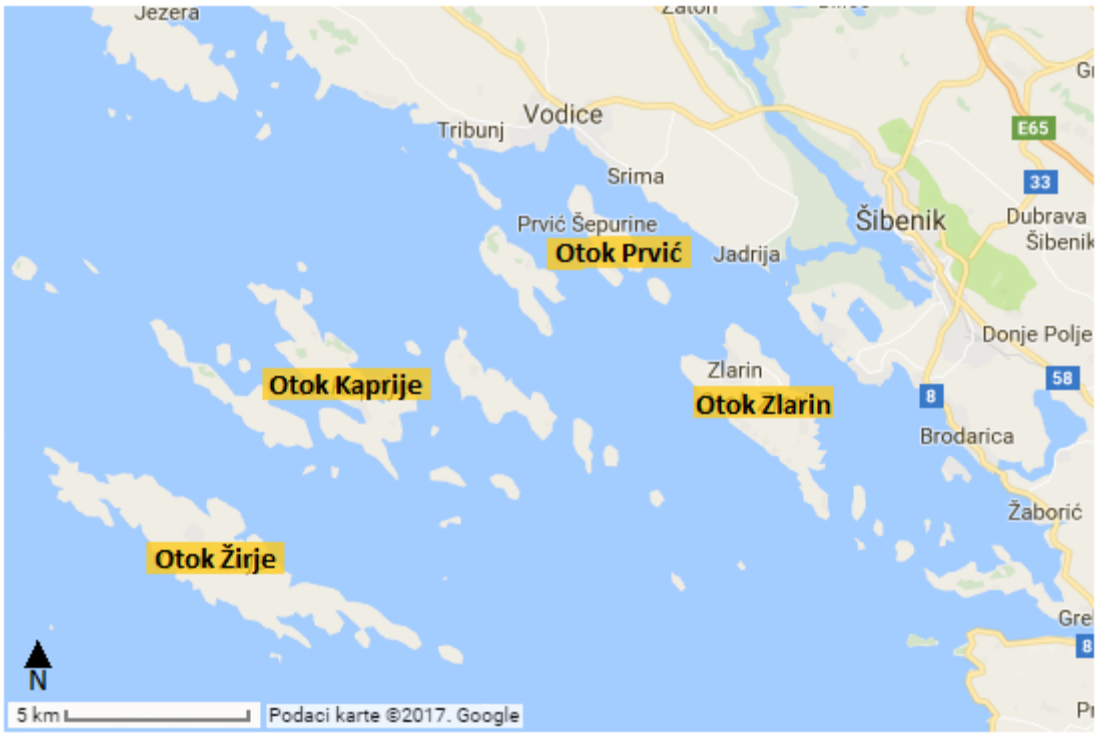
Promet je jedan od ključnih elemenata u prostoru i znatno utječe na socijalni i demografski razvoj prostora. Šibenski arhipelag sveukupno ima 249 otoka, otočića i nadmorskih grebena ukupne površine 157 km² (MICRO project doo, 2011., 36). Četiri najveća i najnaseljenija otoka Šibensko-kninskog arhipelaga su Prvić, Zlarin, Kaprije i Žirje (Državni zavod za statistiku, Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine - 1. Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima, popis 2011.). Svaki otok je jedinstven sam po sebi i ima svoj jedinstveni razvoj. Otoci su po sebi izolirani radi svoje fizičke granice zbog toga što su okruženi morem. Izoliranost utječe na društvo i na socijaliziranost otoka s kopnom. Promet ima veliku ulogu jer fizički spaja otočane s kopnom. Promet povezuje razne lokacije u prostoru i stvara komunikaciju između raznih segmenata u prostoru, promet je mreža povezanosti. Stanovništvo otoka organizira svoje svakodnevne aktivnosti uzimajući u obzir raspored brodskih linija. Otoci ne nude sve životne funkcije kako bi mogli funkcionirati samostalno bez kopna. Demografski pad obilježava sve otoke u Šibensko-kninskoj županiji. Radi dostupnosti životnih funkcija veliki broj ljudi se iselio s otoka na kopno. Također, prometnice na otoku utječu na kretanje unutar otoka i ulaganje u otoke. Za sada ne izgleda kao da će se negativni demografski trend na otocima zaustaviti. Postotak današnjeg broja stanovnika otoka je mali u odnosu na postotak broja stanovnika na početku 20-tog stoljeća (Državni zavod za statistiku, Šibensko-kninska županija - broj stanovnika po naseljima, 1857.-2001.). Za mnoge su otoci postali mjesto za sekundarno stanovanje te služe kao mjesto odmora i destinacija za posjet vikendima. Otoci doživljavaju ogroman porast stanovništva tijekom ljetne sezone, turizam prevladava u gospodarstvu. Nemoguće je živjeti na otoku bez velike ovisnosti o kopnu, stanovnici otoka i posjetitelji se oslanjaju na prometnu povezanost s kopnom za svakodnevne aktivnosti. Dakle, kroz analizu postojećih dokumenata i literature i uz analizu ankete proučavat će se obilježje prometnog sustava otočja Šibensko-kninske županije i socijalni utjecaj prometa.

1.1. Ciljevi istraživanja i hipoteze

Cilj istraživanja je odrediti socijalne aspekte utjecaja prometa na stanovništvo otočja Šibensko-kninske županije. Promet povezuje unutrašnje dijelove otoka i otok s kopnom. Pokušat će se identificirati razlozi svakodnevnih putovanja i prometni problemi s kojima se suočavaju stanovnici navedenog otočja uz prisutni aspekt prostorne diferencijacije. U okviru istraživanja postavljene su sljedeće hipoteze: Hipoteza 1. Dostupnost prometnica utječe na svakodnevne aktivnosti otočana. Hipoteza 2. Brodske linije određuju razinu marginaliziranosti otoka. Veliki postotak stanovništva otoka organizira svoje svakodnevne aktivnosti uzimajući u obzir raspored brodskih linija. Razvoj prometne povezanosti unutrašnjih dijelova otoka utječe na potencijalno ulaganje. Otoci doživljavaju negativan demografski trend, poboljšanje kvalitete prometnica bi smanjilo odumiranje otoka.

1.2. Prostorni obuhvat istraživanja

Rad se odnosi na naseljene šibenske otoke: Prvić, Zlarin, Kaprije i Žirje. U analizi većih otoka isključen je Murter jer je spojen s mostom te se može smatrati dijelom kopna i suočen je s drugačijim problemima. Otok Krapanj je isto isključen zbog blizine kopna, i dostupnosti manjeg broda koji redovito vozi između kopna i otoka. Put traje oko 5 minuta. Krapanj je isto suočen s različitim problemima. Otoci Prvić, Zlarin, Kaprije i Žirje su svi povezani isključivo brodom (Sl. 1).



Sl. 1. Šibensko-kninski otoci koji se istražuju u radu: Prvić, Zlarin, Kaprije, Žirje.
Izvor: Google maps, 2017.

1.3. Metodologija i istraživanja

Istraživanje je odrađeno metodom anketiranja. Uzorkovanje je izvršeno neprobabilističkom metodom i to prigodnim uzorkovanjem. Uz analizu ankete, dostupne literature i izvore, (npr. Popis stanovništva 2011.) napravit će se usporedba s dobivenih rezultata. U pitanju su osobe koje žive na otoku minimalno do mjesec dana godišnje, ispitivane su i osobe koje rade na otoku preko godine, te također koriste prometnice na otocima i do otoka. Anketa je odrađena u četri dana 3.4.2017, 6.4.2017-8.4.2017, jedan dan za posjetu svakom otoku. Budući da je vremenski okvir anketiranja mali, osigurano je da nema promjene u prometnom sustavu otočja u to vrijeme. Dakle, svi sudionici su koncentrirani na stanje prometnog sustava u istom vremenskom periodu. Osobe su ispitivane na brodovima za vrijeme putovanja i na navedenim otocima; Prvić, Zlarin, Kaprije i Žirje. Dva dana se putovalo trajektom do Žirja i Kaprija i dva dana brodom do Zlarina i Prvića.

Budući da promet uključuje i ICT[1] promet postojala je inicijalna namjera ispitivanja utjecaja ICT-a na svakodnevne aktivnosti ljudi, ali anketa i predložena pitanja nisu rezultirali na zadovoljavajući način, tako da se rad koncentrira samo na fizički aspekt prometa, odnosno na fizičku mobilnost ljudi, a ne i na virtualnu.

Obavljena je sveukupno 151 anketa, ispunjeno je 109 i odbijeno 42 ankete (Tab. 1). Otprilike pola anketa je ispunjeno na brodu. Ljudi su voljnije ispunjavali ankete na brodovima budući da su slobodni i stacionirani za vrijeme vožnje. Najmanji broj anketa je odbijen na brodu. Ankete su se provodile po jedan dan na svakom otoku (Prvić, Zlarin, Kaprije, Žirje).

Tab. 1. Sveukupni broj anketa.

	Ukupan broj anketa	Broj ispunjenih anketa	Broj odbijenih anketa
Žirje	29	24	5
Kaprije	36	27	9
Zlarin	50	37	13
Prvić	36	21	15
TOTAL	151	109	42

Izvor: Anketno ispitivanje, 2017.

Najveći je broj anketa odbijen na Prviću (Tab. 1). Pretpostavlja se da je razlog tome što je otok najbliži kopnu s najboljom prometnom povezanošću. Dakle, ljudi imaju veću pogodnost što se tiče putovanja i imaju najmanje prigovora u s vezi dostupnosti brodskih linija. Za perspektivu citiram muškarca starije životne dobi s otoka Žirje: "Kada brod stane, samo gledaš ko dolazi i ko odlazi". Broj prikupljenih anketa po prilici predstavlja stanovništvo na svakom otoku; Žirje, s najmanjom populacijom, Kaprije, drugi po redu, pa Zlarin i Prvić s najvećom populacijom. Ispalo je da je najmanji broj anketa skupljen na Žirju, nakon toga slijedi Kaprije i na kraju Zlarin. Prvić je jedini otok koji nije u trendu, ali moguće objašnjenje moglo bi biti da su ljudi manje "očajni" za poboljšanjem prometne povezanosti (Tab. 1 usporedba Tab. 3).

Veći postotak ispitanih osoba je u dobi od preko pedeset godina, zbog iseljavanja mlađih naraštaja i niskog nataliteta (Tab. 2). Veći postotak ispitanih osoba sačinjavaju muškarci (Tab. 2); veći postotak osoba na brodovima su također bili muškarci. Dakle, može se pretpostaviti da muškarci češće putuju do kopna. Jedan od razloga za veći broj

[1] ICT - Information and Communication Technology - Informacijska i komunikacijska tehnologija

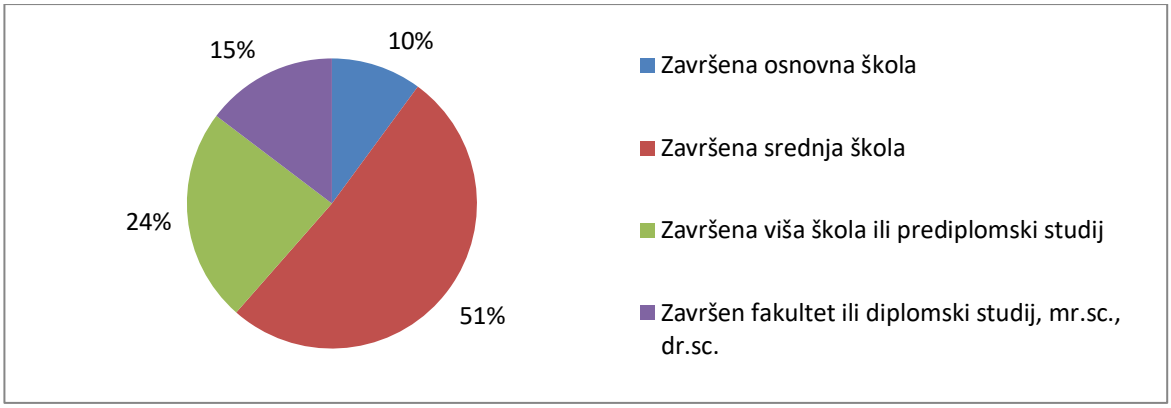
muškaraca mogao bi biti broj građevinskih radnika koji putuju do otoka svakodnevo, koji obuhvaćaju skoro 6% ispitanih osoba, dakle poslovi gdje muškarci prevladavaju.

Tab. 2. Struktura anketiranih osoba.

Ispitanih osoba	**Broj**	**Ukupno (%)**
DOB (godina)		
10-19	2	1.8
20-29	9	8.3
30-39	22	20.2
40-49	14	12.8
50-59	17	15.6
60-69	32	29.4
70-79	10	9.2
80-89	3	2.8
UKUPNO	**109**	**100**
SPOL		
Muško	69	63.3
Žensko	40	36.7
UKUPNO	**109**	**100**
OTOK		
Žirje	24	22.0
Kaprije	27	24.8
Zlarin	37	33.9
Prvić	21	19.3
UKUPNO	**109**	**100**

Izvor: Anketno ispitivanje, 2017.

Nadalje, većina je ljudi završila srednju školu, odnosno 51% anketiranih osoba. Na drugom mjestu s 24% su oni sa završenom višom školom ili preddiplomskim studijem, te s 15% slijede oni sa završenim fakultetom i 10% sa završenom osnovnom školom (Sl. 2). Zbog slabe razvijenosti i nedostatka radnih mjesta, otok ne privlači ljude s višim obrazovanjem pa time i ljude mlađe dobne skupine. Loša povezanost otoka s kopnom stvara komplikacije pri boravištu na otoku i radu na kopnu.

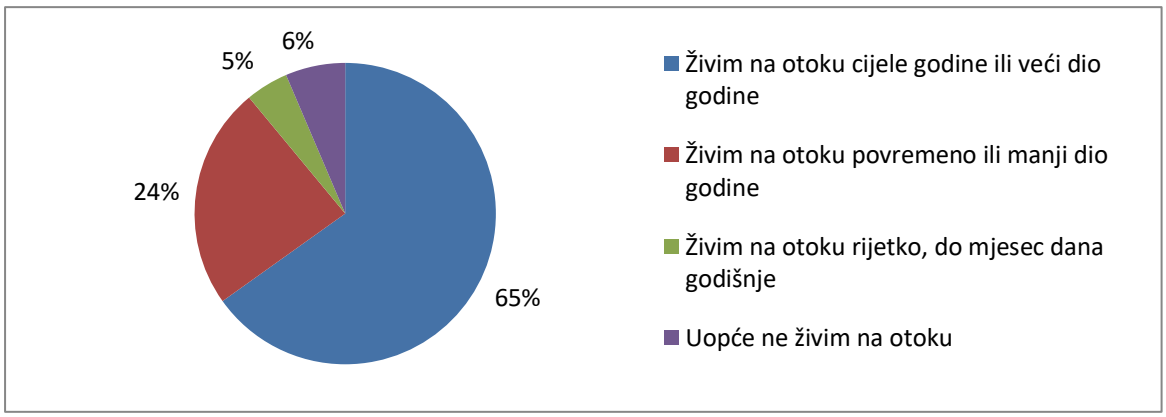


Sl. 2. Ostvareno obrazovanje ispitanih osoba.

Izvor: Anketno ispitivanje, 2017.

Od ukupnog broja ispitanih osoba 65% živi na otoku tijekom cijele godine ili veći dio godine, 24% živi na otoku povremeno ili manji dio godine, 5% živi na otoku rijetko, do mjesec dana godišnje, 6% uopće ne živi na otoku i obuhvaća radnike na otocima koji putuju (Sl. 3). Dakle, prikupljene se informacije odnose na populaciju koja je najovisnija o prometnom sustavu otočja.

Od 109 ispitanih ljudi 80 ih ima prebivalište na otoku. Na Žirju se ljudi često znaju prijavljivati kako bi dobili besplatnu ribolovnu dozvolu. Od 80 ljudi koji imaju prebivalište prijavljeno na otoku 50% njih je reklo da živi još na drugom mjestu što je do jedne mjere dokaz da se ne mogu oslanjati samo na smještaj na otoku.



Sl. 3. Životni status ispitanih osoba na otoku

Izvor: Anketno ispitivanje, 2017.

1.4. Teorijski okvir - Socijalni aspekti i utjecaj prometa

Šibenski otoci po veličini pripadaju skupini malih otoka na Jadranu. Otoci su loše opremljeni socijalnom i komunalnom infrastrukturom. Za usporedbu, otoci nisu manje razvijeni nego unutarnji dijelovi Dalmacije (Starc, 2001, 26), ali radi velike ovisnosti o kopnu i brodskim linijama koje povezuju otok s kopnom stanovništvo se susreće s dodatnim socijalnim problemima. Okolno more služi kao granica otoka i svojom fizičkom izoliranošću stvara socijalno izolirani prostor. Svakodnevni život se za mnoge vrti oko odlaska i dolaska broda te život na otoku postaje kompliciran. Za otoke koji su više udaljeni od kopna socijalni problemi su još i veći te je pristup kopnu manji. Negativan demografski trend je prisutan na svim otocima, kao rezultat nedostataka socijalne i društvene povezanosti i kompliciranosti života na otoku. Emigracija i depopulacija obilježavaju otoke Šibensko-kninske županije nakon 1921. godine, kada su sva naselja imali demografski maksimum (zabilježeno u sivoj boji u Tab. 3) (Državni zavod za statistiku, Šibensko-kninska županija - broj stanovnika po naseljima, 1857.-2001.). Drugi svjetski rat je odvojio otoke od kopna, otoci su zaostali u vremenu. Socijalizam i industrijalizacija su potaknuli iseljavanje iz ruralnih mjesta, uključujući otoke, do većih gradova (Šiljković i Čuka, 2004, 212; Starc, 2001, 21). Veći dio populacije koja je ostala na otoku je starija te stariji mentalitet, tradicija i način života prevladaju socijalnim aspektima života na otoku (Lajić i dr., 2001, 176). Najveći postotak ljudi je preko 50 godina s jako malim brojem mladih ljudi (Tab. 4; zabilježeno u sivoj boji u svakom naselju je najčešće zastupljena dob stanovništva.).

Tab. 3. Stanovništvo naselja šibenskih otoka 1857-2011.

	Kaprije	Zlarin	Žirje	Prvić Luka	Prvić Šepurine
1857	166	1.643	341	793	971
1869	0	3.063	629	923	0
1880	318	1.684	453	961	1.301
1890	360	1.819	482	1.066	1.364
1900	485	1.829	534	1.336	1.576
1910	605	1.846	661	1.291	1.699
1921	710	1.980	780	1.400	1.750
1931	560	1.480	686	1.033	1.413
1948	659	896	766	641	1.242
1953	588	914	720	672	1.176
1961	488	920	506	612	955
1971	310	635	336	404	623
1981	172	399	209	238	397
1991	130	359	160	229	315
2001	143	276	124	191	262
2011	189	284	103	164	239

Izvor: Državni zavod za statistiku, Šibensko-kninska županija - broj stanovnika po naseljima, 1857.- 2001.; Državni zavod za statistiku, Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine - 1. Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima, popis 2011.

U Tab. 3, za podatke iz 1869. godine, naselje Zlarin sadrži podatke i za naselje Prvić Šepurine, za koje je stanovništvo zabilježeno kao '0'. Isto tako naselje Žirje u 1869. godini sadrži podatke i za naselje Kaprije (Državni zavod za statistiku, Šibensko-kninska županija - broj stanovnika po naseljima, 1857.- 2001.).

Tab. 4. Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima šibenskih otoka 2011. godine.

Naselje	Spol	Ukupno	Starost									
			0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49
Žirje	sv.	103	-	-	-	2	2	2	-	-	-	6
	M	51	-	-	-	1	1	2	-	-	-	4
	Ž	52	-	-	-	1	1	-	-	-	-	2
Kaprije	sv.	189	3	2	-	5	5	7	12	7	3	11
	M	105	1	1	-	2	5	5	9	6	3	9
	Ž	84	2	1	-	3	-	2	3	1	-	2
Zlarin	sv.	284	9	5	4	7	13	7	17	9	12	13
	M	139	6	2	1	6	8	2	8	8	7	5
	Ž	145	3	3	3	1	5	5	9	1	5	8
Prvić Luka	sv.	164	2	2	3	-	6	3	16	1	3	6
	M	82	1	1	-	-	2	2	11	-	3	4
	Ž	82	1	1	3	-	4	1	5	1	-	2
Prvić Šepurine	sv.	239	7	8	2	9	11	13	9	9	4	11
	M	120	4	3	2	3	6	10	5	6	-	2
	Ž	119	3	5	-	6	5	3	4	3	4	9

Naselje	Spol		Starost									
			50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95 i više
Žirje	sv.		6	8	13	8	27	15	10	3	1	-
	M		3	4	9	2	14	4	5	1	1	-
	Ž		3	4	4	6	13	11	5	2	-	-
Kaprije	sv.		10	18	26	16	20	25	17	1	1	-
	M		4	10	12	7	10	13	8	-	-	-
	Ž		6	8	14	9	10	12	9	1	1	-
Zlarin	sv.		20	22	33	25	27	27	19	14	1	-
	M		11	12	18	10	10	16	4	4	1	-
	Ž		9	10	15	15	17	11	15	10	-	-
Prvić Luka	sv.		11	26	23	13	17	18	7	3	3	1
	M		5	10	15	9	8	7	3	-	1	-
	Ž		6	16	8	4	9	11	4	3	2	1
Prvić Šepurine	sv.		25	19	23	20	20	21	17	9	2	-
	M		12	13	10	11	11	7	10	5	-	-
	Ž		13	6	13	9	9	14	7	4	2	-

Izvor: Državni zavod za statistiku, Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine - 1. Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima, popis 2011.

Zbog izoliranosti i geografskog položaja šibenski otoci će uvijek biti ovisni o kopnu (Šiljković i Čuka, 2004, 212). Potreba za većim brojem brodskih linija i njihovom

frekvencijom je veća zbog turističkih zahtjeva nego zbog potrebe stanovništva (Starc, 2001, 21), pogotovo preko ljeta kad su linije češće. Anketnim upitnikom dobiveni su rezultati koji pokazuju da neki stanovnici zahtjevaju češće linije tijekom ljeta kako bi mogli ugostiti turiste. Iako turizam na puno otoka pozitivno utječe na ekonomiju, život na otoku još uvijek stagnira (Starc, 2001, 22). Dosadašnja literatura i istraživanje na zadarskim otocima pokazalo je da je povećanje brodskih linija imalo pozitivan efekt na depopulaciju i na razvoj otoka te da je trend depopulacije samo usporen i nije zaustavljen (Šiljković i Čuka, 2004, 212). Programi koji su se bavili poboljšanjem prometa koncentrirali su se više na promet u jednom smjeru, dakle na otočnu povezanost s kopnom, a ne na kopnenu povezanost s otokom. Dakle, komunikacija s otokom je uglavnom bazirana na to kako otići s otoka. Nakon nekog vremena moderna tehnologija i komunikacija donijele su na otok modernizam i razvoj, ali ne na sve otoke. Neki otoci su već propustili priliku da se na njihovom netaknutom prostoru integrira moderniji mentalitet. Postavlja se pitanje jesu li su šibenski otoci, pogotovo Žirje i Kaprije, propustili priliku da se moderniziraju, i ako jesu, jesu li trenutno na putu izumiranja stalnog stanovništva. Otoci koji su doživjeli depopulaciju najvjerojatnije će ostati u stanju kojem jesu ili će nastavljati s trendom, ako se uvjeti ne promjene i ako se ne ponude nove mogućnosti za otoke. Negativni demografski trendovi i nedostatak razvoja nisu utjecali na sve otoke u istom vremenu nego je svaki otok doživio svoje trendove pod raznim utjecajima (prikazano stanovništvo Tab. 3) .

Dakle, kvaliteta života na otoku nije na razini na kojoj bi trebala biti kako bi se održalo stanovništvo. Prometnice nisu dovoljno povezane (Miletić, 2013, 226).

Budući da su socijalni utjecaji ogromni u pitanju je opstanak života na otoku: *"U ovom "otočnom" miljeu, u stoljetnoj borbi za opstanak, stvarno se i profiltrirao poseban tip "otočanina" koji je emotivno vezan za svoju sredinu na otoku, i koji je psihički spreman prihvatiti specifične uvjete življenja na otoku. Čovjek - otočanin – sa svojim "otočnim mentalitetom" sastavni je i prepoznatljiv dio tog otočnog sustava. On je zapravo njegova najveća vrednota i njemu trebaju biti podređena sva nastojanja daljnjeg razvoja otoka"* (Defilippis, 2002, 84).

Promet utječe na socijalne faktore života, područje definiranja čimbenika je ogromno. Postoje kvalitativni i kvantitativni čimbenici. Često se koncentriramo samo na štetni utjecaj prometa na depopulaciju, a nedostatak linija i loša povezanost tek su drugi ili treći čimbenik koji utječu na samu depopulaciju. Ali postoje i suprotni efekti kao što je utjecaj prometa na stanovništvo i to kako organiziraju svoje aktivnosti uzimajući u obzir

raspored brodskih linija (Markovich i Lucas, 2011, 6). Promet služi kao mreža povezanosti i komunikacije. Promjene u prometu mogu negativno ili pozitivno utjecati na stanje ljudi, njihove preferencije, ponašanje, percepciju, socijalno poznavanje i na društvo općenito. Čimbenici socijalnog utjecaja prometa generalno obuhvaćaju gospodarstvo, znanosti o okolištu i društvene čimbenike (Markovich i Lucas, 2011, 7).

Socijalni utjecaj se definira kao "Značajna, pozitivna promjena koja se bavi pritiskom društvenog izazova - Društveni utjecaj je namjerni skup aktivnosti s ciljem koji određuje tu definiciju" (Michigan Ross Center for Social Impact, University of Michigan, 2017).

Socijalni utjecaji prometa također uključuju pitanje ravnopravnosti, mjere učinka, pravednosti i okoliša, postupak za procjenu socijalnih i kulturnih utjecaja (Markovich i Lucas, 2011, 7). U pitanje se dovode ljudski resursi, društvene vrijednosti, kohezijska zajednica, dostupnost javnih objekata ili usluga, raseljavanje ljudi, gospodarstvo, poremećaj poželjne zajednice i regionalnog rasta (Markovich i Lucas, 2011, 13). Dostupnost prometnih mreža utječe na sve navedene faktore.

Dostupnost prometnih mreža je mjera koja definira s kojim problemima ili s kojom razinom udobnosti se susreće svaki građanin kada se uključuje u prometnu mrežu.
Pristupačnost se može odvojiti u četiri kategorije:

- Fizička komponenta: pristupačnost.
- Usluga koja je dostupna: vrijeme putovanja, troškovi, udobnost, u ovom slučaju opremljenost morskih luka, itd.
- Prostorna distribucija prometnih usluga i aktivnosti: povezanost, te njihova prostorna i vremenska ograničenja.
- Kulturna raznolikost: mentalitet i način života na otoku. (Markovich i Lucas, 2011, 19).

U ovom će se radu ova četri faktora dovesti u pitanje i služit će kao mjera pristupačnosti prometnih mreža na otoku i kao procjena njihove kvalitete i njihovih utjecaja na socijalne aspekte života.

2. Geografska obilježja istraživanog prostora

2.1. Prometno-geografski položaj otoka

Šibenski otoci smješteni su na srednjom Jadranu. Šibenski otoci imaju mediteransku klimu, kao i ostatak Jadrana. Otoci imaju blagu zimu i suho ljeto. Rano ljeto i kasnu jesen karakteriziraju kišna razdoblja (Grad Vodice, 2014, 13), godišnja količina padalina je oko 700mm (Lučev, 2017). Najhladnije vrijeme je u siječnju, srednja temperatura zraka je oko 8,4°C. Preko ljeta najtoplije je u srpnju sa srednjom mjesečnom temperaturom oko 24,4°C. Srednja godišnja temperatura zraka je oko 16,7°C (Grad Vodice, 2014, 13). Otoci imaju visoki stupanj sunčanih sati godišnje, za Zlarin je dokumentirano 2700 sunčanih sati. Dakle, šibenski su otoci među najsunčanijim otocima na Jadranu (Turistička zajednica Zlarin, 2017). Vrijeme, pogotovo vjetar, često utječe na pouzdanost brodskih linija. Hladnoća dolazi sa sjeveroistočnim vjetrom Bura, drugi veliki vjetar, Jugo, koji puše jugoistočno, donosi vlagu. Lijepo vrijeme dolazi s maestralom (Grad Vodice, 2014, 13).

Otoci su povezani trajektom i katamaranom do šibenske i vodičke luke. Uplovljavanje u šibensku luku je kroz kanal Sv. Ante (dug 2.700 m, širok 120-300 m) (MICRO project doo, 64). Šibenski kanal ima tri prolaza; kroz Logorunska vrata prema sjevernom dijelu otoka Prvić, kroz Šibenska vrata između otoka Prvić i Zlarina i između otoka Zlarina i otočića Dvainka. Najčešće se koristi prolaz kod Prvića i Zlarina; vjetar često utječe na to koji prolaz će se koristiti (MICRO project doo, 2011, 65).

Strateški razvoj grada Šibenika, u sklopu brodskih pristaništa, navodi putničku i trajektnu luku Gat Vrulje i putničku i teretnu operativno pristanišnu obalu u Zablaću kao morsku luku za javni promet međunarodnog i lokalnog značaja. Sve te luke dostupne su stanovništvu otoka. (MICRO project doo, 2011, 65) ‘Morske luke za javni promet lokalnog značaja su:

- Šibenik
    - Obala palih omladinaca – tranzitna i putnička,
    - Obala prvoboraca – privez brodica,
    - Martinska oper/prist./trajekt.
- Mandalina
    - Operativni gat – teretna,
    - Pristanišna obala – privez brodica.
- Zablaće

o Obala za brodice – privez brodica / lučica.' (MICRO project doo, 2011, 65)

I dalje, 'Terminali koje postoje na luci su podijeljeni na:

- Putnički terminal,
- Terminal za pretovar fosfata,
- Terminal za rasuti i generalni teret i
- Terminal za drvo.' (MICRO project doo, 2011, 65)

Pomorski promet grada Vodice obuhvaća:

'Uz morske luke za javni promet, na području Grada Vodica nalaze se i sljedeće morske luke od posebnih djelatnosti:

- luka nautičkog turizma u Vodicama (LN)
- športska luka u Srimi (LS)' (Grad Vodice, 2014, 18)

Morske luke Žirje, Kaprije i Zlarin su među lukama za javni promet od lokalnog značaja. Kao luke nautičkog turizma prepoznate su: Zlarin - Uvala Zlarin, Kaprije - Uvala Kaprije, Žirje - Uvala Muna (Grad Šibenik, 2014). Kako Hrvatska i Šibensko-kninska županija postaju sve popularnija turistička odredišta, također raste interes za nautičkim turizmom (PAP/RAC, 2015).

Gradski parking d.o.o. Šibenik pruža putnicima parkirna mjesta po cijelom gradu. Parkiralište kraj trajektne luke je u nadležnosti Luke Šibenik.

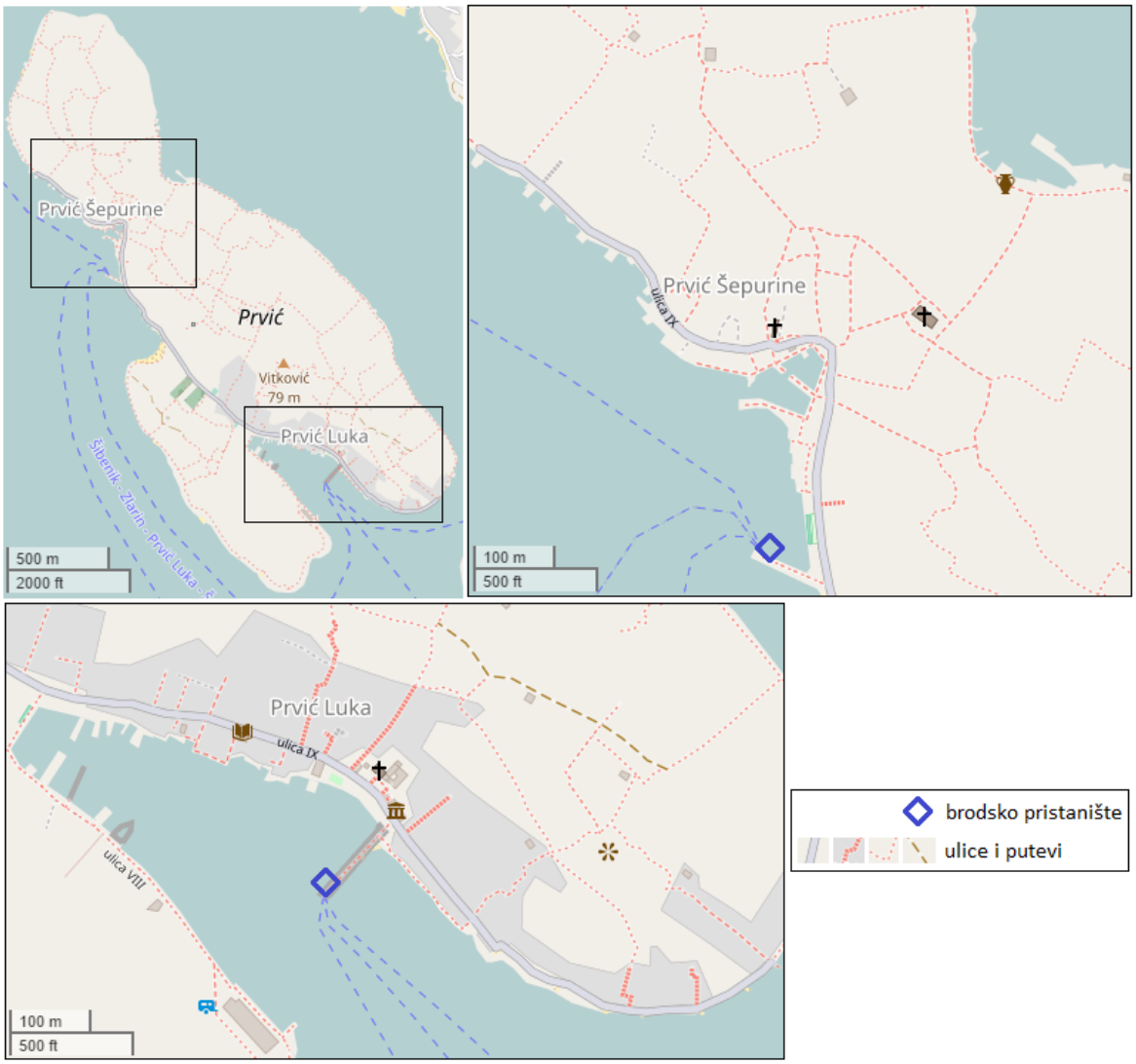
2.2. Prvić

Otok Prvić ima najveći broj stanovnika u Šibenskom-kninskom arhipelagu i najbliže je smješten kopnu. Kaže se da je otok dobio svoje ime zbog položaja kao 'prvi otok' (Otočni sabor, 2017), udaljen od kopna svega 1000 metara (Turistička zajednica grada Vodice, 2017). Otok Prvić pripada gradu Vodice. Sveukupno stanovništvo je 403 ljudi, 164 stanovnika u Prvić Luci, 239 stanovnika u Šepurinama; dva naselja na otoku. Otok proživljava negativni demografski trend (Državni zavod za statistiku, Šibensko-kninska županija - broj stanovnika po naseljima, 1857.-2001.). Površina otoka je 2,37 km^2; dužina oko 3,1 km; u srednjem, najširem dijelu je oko 1,35 km; dužina obale je 8 km; najviši vrh, Vitković, ima 79 m (Lučev, M., 2007). Obala je niska oko cijelog otoka i atraktivna za sezonsko kupanje (Turistička zajednica grada Vodice, 2017).

Prema prostornom planu Šibensko-kninske županije i prostornom planu uređenja Grada Vodica propisuju se mjere za jačanje razvoja i podizanje razine društvene

infrastrukture, poglavito u naseljima određenim kao „ostala naselja“, pri čemu se sugerira sagledavanje naselja otoka Prvića kao jedinstvene funkcionalne cjeline” (Geoprojekt d.d, 2016, Odredbe). Trenutne ‘prometnice’ na otoku Prvić, koje sačinjavaju ceste, putevi, trgovi i skalinade određuju se PPUGom kao područja zabranjena za promet vozila (osim interventnih: požar, hitna pomoć) (Geoprojekt d.d, 2016, Odredbe, 3). Na otoku se ne planira odvijanje prometa korištenjem prometnih vozila (Geoprojekt d.d, 2016, Odredbe, 18). Prometne površine definirane kao putevi, trgovi, skalinade, lučka područja (kopneni dio) zauzimaju 50.983 m^2, 6,58% ukupne površine UPU (Sl. 4). Sveukupna površina UPU je 775.33 $0m^2$ (Geoprojekt d.d, 2016, Odredbe, 3). Pješačke površine se definiraju kao šetnice u širini 3-4 m (Geoprojekt d.d, 2016, Odredbe, 18). Povezanost s morskim prometom uključuje dvije športske luke. Luke se koriste za potrebe javnog lokalnog prometa i smještene su u oba naselja, Prvić Luka i Prvić Šepurine. U planu je gradnja treće luke, Perolin gat, na lokaciji naselja Prvić Šepurine. Luka na kojoj se radi značajna je za razvoj otoka. Luka je planirana za nautički turizam (Geoprojekt d.d, 2016, Odredbe, 2). Nova luka će sigurno potaknuti i dodatne promjene u prostoru na kopnu i prometu s kopnom. U postojećim dvjema lukama predviđena je obnova i dodavanje novih sadržaja tako da sadržavaju sve funkcije (Geoprojekt d.d, 2016, Odredbe, 7).

U planu je i gradnja helidroma koji će poslužiti u svrhu spašavanja, za prijevoz i u druge svrhe. Plato helidroma će biti direktno povezan postojećim prometnim cestama sa Šepurinom i Prvić Lukom. Helidrom koji se gradi važan je za razvoj otoka (Geoprojekt d.d, 2016, Odredbe, 6).



Sl. 4. Prometni sustav Prvića.

Izvor: Open Street Map, 2017.

2.3. Zlarin

Na izlazu iz šibenskog kanala smješten je otok Zlarin, otok najbliži Šibeniku (Otočni sabor, 2017.). Položaj otoka utječe na razvoj, Zlarin je udaljen od Šibenika brodom 30 min te je udaljen oko 1,4 km od obale (URBOS doo Split, 2009., 1). Zlarin zauzima drugo mjesto po broju stanovnika u otočju šibenskog arhipelaga. Zlarin, kao i ostatak otoka, doživljava depopulaciju (Državni zavod za statistiku, Šibensko-kninska županija - broj stanovnika po naseljima, 1857.-2001.). Broj stalnih žitelja tijekom cijele godine je 276 osoba, a preko ljetne sezone broj poraste i do 2000 ljudi (Otočni sabor, 2017). U 2013. turistička zajednica Zlarina objavila je rekordan broj noćenja na otoku, odnosno 21.048 noćenja (Grad Šibenik, 2017.: Oboreni rekordi u broju noćenja na

Zlarinu). Postoje dokumenti koji dokazaju da je otok od 1386. godine često služio kao ljetno mjesto za odmor bogatašima i građanima Šibenika (URBOS doo Split, 2009, 2).

Otok ima površinu od 8,05 km^2, obalnu crtu od 20,236 km (Turistička zajednica Zlarin, 2017), a najviša točka je brdo Klepac sa 169 m. Unutarnji dijelovi otoka nisu naseljeni (Turistička zajednica Zlarin, 2017). Zlarin je jedino naselje na otoku, smješteno u najvećoj otočnoj uvali. Naselje zauzima 6,1% površine otoka (URBOS doo Split, 2009, URBOS doo Split, 2009, 3).

Sveukupni broj radnih mjesta je oko dvadesetak. Stanovništvo se danas najviše bavi turizmom (URBOS doo Split, 2009, 3). Na otoku su ljudski resursi mali. Ima dosta bivših stanovnika otoka koji su se odselili, ali su vezani uz otok i imaju želju za uključenjem u ulaganje u razvoj otoka (URBOS doo Split, 2009., 10).

Urbanistički plan uređenja Zlarina koji datira još iz 2009. odnosi se na prometne podatke vezane uz otok. Otok je poznat po najdužoj otočnoj rivi u cijeloj Hrvatskoj; dugačka 131 m i široka 16 m (Turistička zajednica Zlarin, 2017.). Sagrađena je u drugom desetljeću prošlog stoljeća i obnovljena 2005. godine. Iako obuhvaća samo lokalni promet može primiti i veće brodove jer je pristanište duboko preko 5 m. Zlarinska uvala pruža dobar zaklon od južnog vjetra pa se tijekom ljeta i 50-tak brodova stacionira kraj otoka. (URBOS doo Split, 2009., 6). Zlarin luka je pristanište i sidrište čamcima domaćeg stanovništva, ugostitelja nautičara, manjih brodova i izletničkih brodova. Luka je uvijek u punom kapacitetu i trebaju se naći novi načini za izbjegavanje konflikata. Cesta do budućeg trajektnog pristaništa na sjeverozapadnoj strani otoka rješenje je za oslobađanje prostora u trenutnoj luci. Izgrađena cesta prema novom pristaništu omogućit će oslobađanje luke i središta mjesta od teretnog prometa. Dopuštanje prometovanja automobilima na otoku nije u planu osim za potrebe građevine i drugih servisa (URBOS doo Split, 2009, 5).

Pristanište u Vali ima iskoristivu obalu od 654 m, ima mjesta i za 5-6 većih brodova na vanjskom i unutrašnjom vezu. Ima i nekoliko manjih pristaništa sa 140 m iskoristive obale za ostale domicilne brodove.

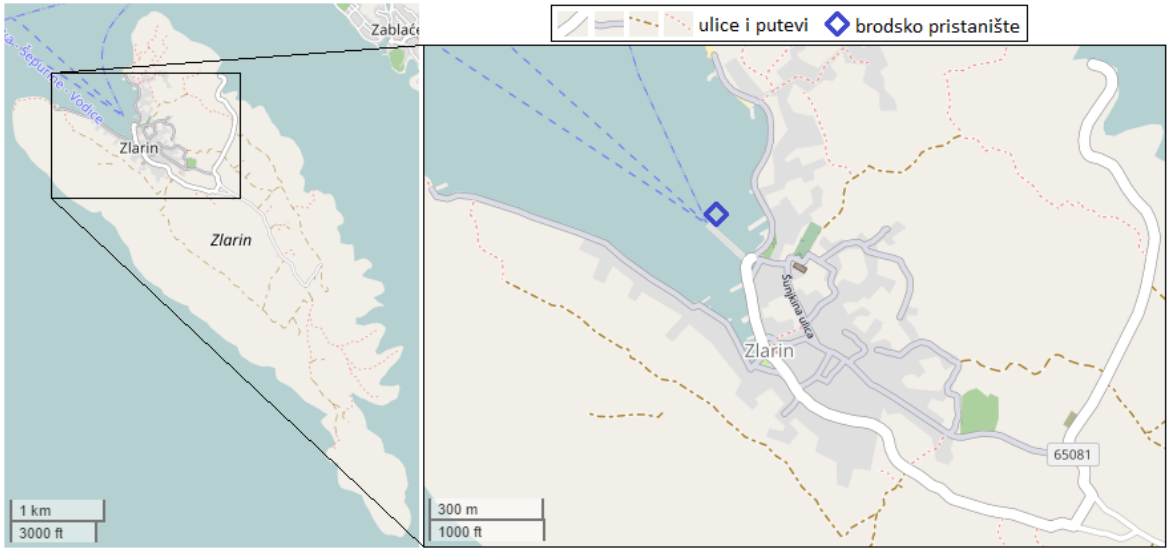
Na otoku su zabranjeni automobili (Otočni sabor, 2017.). Dakle, nema službenih cesta osim ceste koja spaja uvalu Zlarin s budućim trajektnim pristaništem u uvali Boci. Cesta je duga oko 1,5 km i prolazi kroz unutrašnji dio otoka. Budući da trajektno pristanište u Boci još nije u upotrebi cesta zasada nema svoju funkciju (URBOS doo Split, 2009., 6).

Asfaltirani putevi na Zlarinu, koji povezuju naselje, su više manje ekstenzije neslužbenih puteva kroz polja koji su registrirani kao javni (Sl. 5). Putevi su uglavnom betonirani, ali svejedno nisu dovoljno čvrsti i često su oštećeni od raznih dostavnih i građevinskih vozila. Širina puteva je svega od 1 m do 5 m. Prije nekoliko godina glavni su se putevi proširili do 4 m, u slučaju da dođe do požara. Otok ima potrebu za novim i uređenim putevima. (URBOS doo Split, 2009., 6).

Glavni promet na otoku preuzimaju mali traktori i par manjih vozila koja se koriste u poljoprivredi i za prijevoz građevinskog materijala. Osim traktora u čestoj su upotrebi skuteri, mopedi i bicikli koje se također koriste za putovanje i za rekreacijske potrebe. Golf-kart vozila su prijavljena na otoku kao način prijevoza i putovanja umjesto auta. Golf-kart je električno vozilo te ne oštećuje okoliš i također ne zauzima puno mjesta (URBOS doo Split, 2009., 7).

Mreža cesta i puteva na otoku je poprilično gusta, ali nije dovoljno dobro predstavljena u naselju budući da jedna četvrtina nije povezana s glavnim putevima. Iako je dosta cesta dovoljno široko postoji još uvijek nekoliko cesta koje imaju manje od 2 metra, i nisu dovoljno široke, što predstavlja problem, naprimjer za odvoz smeća i dovoz građevinskog matrijala (URBOS doo Split, 2009., 7). Isto tako nedostaju manji, lateralni, putevi prema plažama. Trenutni putevi su preudaljeni i nisu dovoljno pristupačni svim dijelovima građevinskog područja što odbija investitore. Početak neke veće gradnje nije praktičan i nema smisla bez razvitka puteva (URBOS doo Split, 2009, 12).

Što se tiče prometa osnovni razvojni problemi uključuju nedovoljno uređene i održavane javne prostore i nedostatak adekvatnih puteva koji bi omogućili turističku i drugu izgradnju u predviđenim zonama. Nedostaje javni prostor na rivi i uslužno osoblje te sadržaji poput biljetarnice, čekaonice, restorana, javnog WC-a, prostora za nautičare i sličnog. Nadalje, nema gradskog trga ili javnog prostora za okupljanje ljudi (URBOS doo Split, 2009, 11). Dakle, betonirani putevi oko naselja nisu dovoljno uređeni za razvitak turizma i za pristup građevinskom zemljištu (URBOS doo Split, 2009, 11).



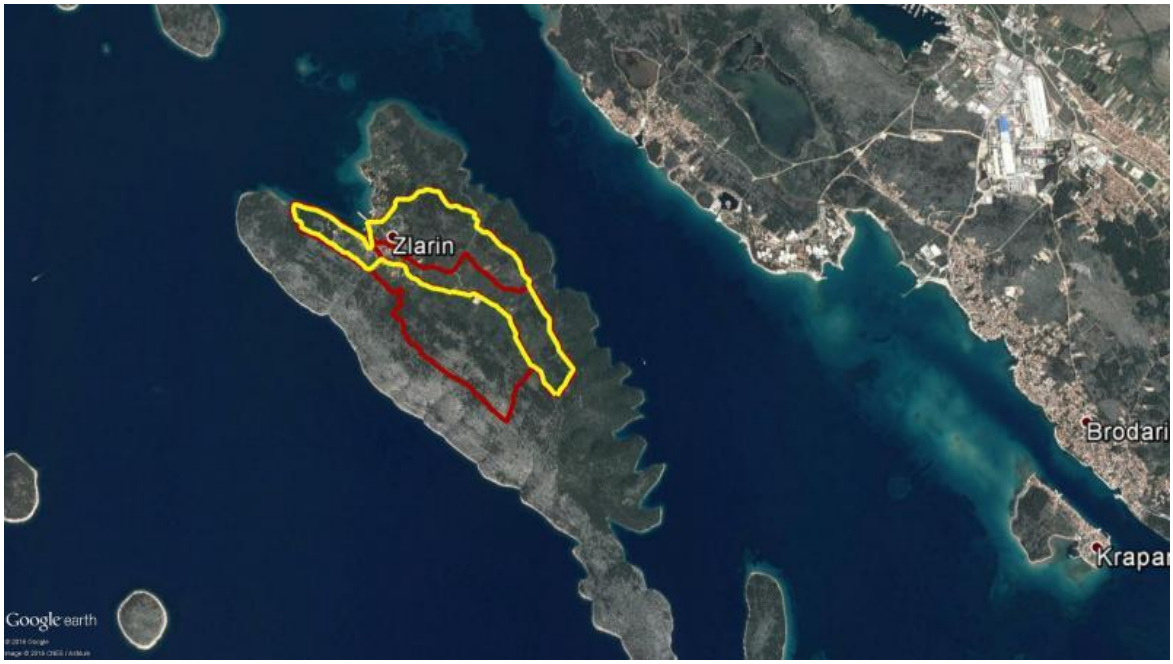
Sl. 5. Prometni sustav Zlarina.

Izvor: Open Street Map, 2017.

Na otoku Zlarinu nalaze se dvije od deset biciklističkih ruta planiranih u sklopu projekta 'Razvoj inovativnog cikloturizma na području grada Šibenika' (Grad Šibenik, 2017: Šibenik postaje cikloturistička destinacija). Cikloturizam se prepoznaje kao "najbrži rastući oblik turizma te će ovaj projekt dodatno pozicionirati područje grada Šibenika kao cikloturističke destinacije" kaže Matija Bumbak, pročelnik UO za gospodarstvo, poduzetništvo i razvoj Grada Šibenika (Grad Šibenik, 2017: Šibenik postaje cikloturistička destinacija).

Staze na Zlarinu uključuju (Sl. 6):

- 'Zlarin Kljepac (fizička zahtjevnost 4/5, tehnička zahtjevnost 3/5, dužina staze 6,7 km)
- Zlarin, sjeverna (fizička zahtjevnost 3/5, tehnička zahtjevnost 2/5, dužina staze 8,1 km)' (Grad Šibenik, 2017: Šibenik postaje cikloturistička destinacija)



Sl. 6. Biciklističke staze na Zlarinu.

Izvor: Grad Šibenik, 2017: Šibenik postaje cikloturistička destinacija.

Urbanistički plan uređenja Zlarina kaže da osnovna infrastruktura otoka zadovoljava, uključujeći promet, postojeće potrebe. Ima mjesta za unaprjeđenje (URBOS doo Split, 2009., 9).

Urbanistički plan identificira dvije moguće opcije za scenarij razvoja: Scenarij poboljšanja postojećeg trenda i scenarij intenzivnog razvoja (Tab. 5). Oba scenarija se oslanjaju na prometni razvoj. Demografski razvoj je ključni faktor u razvoju, plan ocrtava da je zaustavljanje pada broja stanovnika na otoku moguće samo s doseljavanjem stanovništva s kopna. Dakle, potrebno je postići određeni stupanj razvoja da bi otok postao privlačan. Druga opcija bi bila veća investicija u turističke sadržaje (URBOS doo Split, 2009, 14).

Tab. 5. Program gradnje i uređenja prostora prema aktivnostima i sadržajima, Urbanistički plan uređenja Zlarina.

Djelatnosti	**Sadržaji**	
	Scenarij poboljšanog trenda	**Scenarij intenzivnog razvoja**
Promet	Helidrom	Trajektno pristanište Boci i parking u Zablaću
	Trajektno pristanište	Cjelovita izgradnja novih kolno - pješačkih prometnica
	Izgradnja servisnih prometnica oko naselja (Oštrica-Marin)	
	Djelomična izgradnja novih kolno - pješačkih putova	

Izvor: URBOS doo Split, 2009, 19.

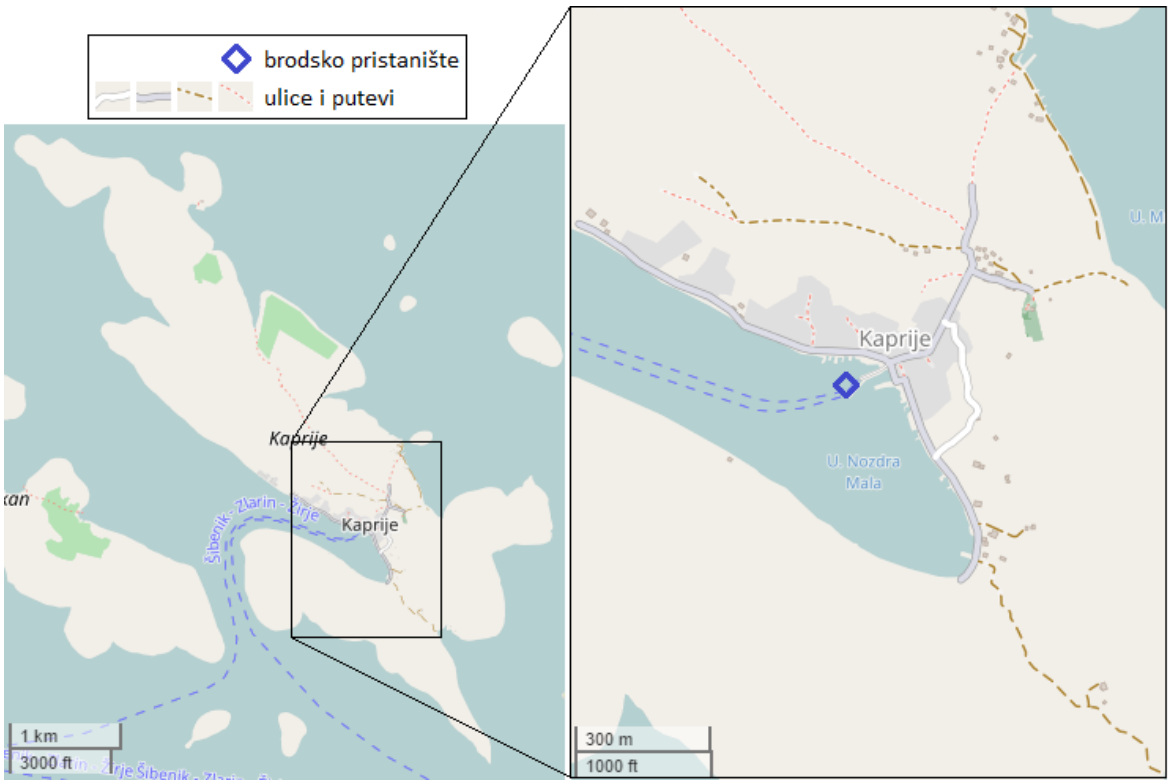
Heliodrom (Tab. 5) se prvenstveno koristi u hitnim medicinskim slučajevima (URBOS doo Split, 2009, 30). Trajektno pristanište Boci još nije izgrađeno.

2.4. Kaprije

Smješten je u srednjem dijelu šibenskog arhipelaga, oko 15 km jugozapadno od Šibenika. Jedino naselje na otoku je Kaprije**.** Površina otoka je 7,11km^2, duljina obale 25,211 km i najviši vrh je brdo Velika glavica koji ima 129m (Otočni sabor, 2017.). Luka Kaprije je na jugozapadnom dijelu otoka, zaštićenom od vjetra. U 14. i 15. stoljeću otok je pripadao Šibenskim plemićima (Jurida, 2017.). Danas se stanovništvo bavi poljoprivredom, ribarstvom, pomorstvom i turizmom (Jurida, 2017.). Na Kapriju je ribolov izrazito popularan. Prema Odluci o popisu iskrcajnih mjesta Kaprije je uključeno u mjesta (za ribarska plovila ispod 15m) koja obavljaju gospodarski ribolov na moru na području grada Šibenika (MICRO project doo, 2011, 53).

Otok Kaprije nema svoj strateški plan. Automobili nisu dozvoljeni na otoku osim dostavnih i građevinskih vozila. Osim Luke Kaprije otok ima još jedno brodsko pristanište za manje brodove i lokalni promet na sjevernoistočnim dijelu otoka. Putevi na otoku su asfaltirani. Putevi koji povezuju naselje su ekstenzije neslužbenih puteva i korišteni su kao javni putevi (Sl. 7). Osim prostora koji obuhvaća luku, postoji cesta koja spaja Luku Kaprije s uvalom na sjevernozapadnem dijelu otoka. Prostor oko ceste do druge strane otoka obuhvaća naseljeni dio otoka. Uz to postoji još mala uvala na južnoj strani otoka koja sadrži turistički smještaj i restoran.

Luka nautičkog turizma i sidrišta je predviđena u Prostornom planu Grada Šibenika u akvatoriju Kaprije-Kaprije. Smatra se da je razvoj luka nautičkog turizma od velike važnosti za razvoj turizma grada. “Točka preokreta: Izgradnja luka nautičkog turizma na predviđenim lokacijama; Kreiranje ponude za nautičare na prostoru stare gradske jezgre; Uređivanje i opremanje privezišta na rivi u uskoj je vezi s oživljavanjem Stare gradske jezgre” (MICRO project doo, 2011: Strategije razvoja grada Šibenika – Strateško opredjeljenje, 36).



Sl. 7. Prometni sustav Kaprija.

Izvor: Open Street Map, 2017.

2.5. Žirje

Otok Žirje je najudaljeniji otok od kopna u Šibenskom arhipelagu (Otočni sabor, 2017.). Iako je najveći otok u Šibenskom arhipelagu još uvijek se ubraja među manje otoke na Jadranu (Friganović i Šterc, 1981., 152). Udaljen je 22 km jugozapadno od Šibenika, zapadno od nacionalnog parka Kornati. Otok ima površinu od 15,43 km^2, duljinu od 12 km, te obalnu crtu od 41,8 km, najviši vrh je Kapić koji ima 131 m na kojem je kružni bedem od prethistorijskog zbježišta (Otočni sabor, 2017.). Vela glava na sjevernom dijelu otoka dominira Samogradskim vratima. Radi svoje pozicije Žirje je uvijek imalo ulogu kao predstraža (Jurida, 2017.). Otok je izrazito dug, a uzak, s plodnim poljem okruženim dvama brdima.(Otočni sabor, 2017.).

Današnje stanovništvo Žirja broji 103 ljudi (Državni zavod za statistiku, Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine - 1. Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima, popis 2011.). Otok doživljava iseljavanje i život na njemu izumire. Po nekima još uvijek ima nade i Žirje se procjenjuje kao jedan od otoka u koji se isplati ulagati, definiran kao'apsolutni prioritet' među drugim otocima Susak, Dugi otok, Vis, Lastovo i

Mljet, kako bi se zaustavio trenutni negativni demografski trend. Smatra se da bi zaustavljanje propadanja tih otoka dalo pravi zamah svim ostalima' (Nadilo, 2001., 7).

Danas se ljudi na otoku bave poljoprivredom, pomorstvom, ribarstvom i odnedavno turizmom (Jurida, 2017.). Sportski ribolov je jako popularan na otoku, područje oko Žirja se prepoznaje kao 'najbogatije i najlovnije područje regije' (Sportskiribolov.hr, 2014.). Ministarstvo poljoprivrede uprave ribarstva dijeli ribolovne dozvole, u kojemu osobe starije od 65 godina s prebivalištom na otoku imaju pravo na besplatni rekreacijski ribolov na moru (Ministarstvo poljoprivrede, 2011.). Prebivalište se nekada prijavljuje kako bi se dobila besplatna dozvola pa je moguće da je realan broj stanovnika i manji. Na Žirju je ribolov izrazito popularan. Prema Odluci o popisu iskrcajnih mjesta Žirje je uključeno u mjesta (za ribarska plovila ispod 15 m) koja obavljaju gospodarski ribolov na moru na području grada Šibenika (MICRO project doo, 2011, 53). Na otoku ima manje od desetak radnih mjesta.

Otok ima luku na sjevernoistočnoj strani otoka. Na otoku su dozvoljeni automobili, ali postoji veliki broj automobila koja se voze po otoku bez registracije. Komunalni redar ne reagira na situaciju. Po cijelom se otoku mogu naći stari propali automobili na što se također ne reagira. Na prometnicama nedostaju znakovi, a i ceste su stare. Ima dosta starih puteva po otoku koji su u lošem stanju. Postoji također nekoliko neasfaltiranih puteva (Sl. 8). Strateški plan za otok Žirje ne postoji.



Sl. 8. Prometni sustav Žirja.

Izvor: Open Street Map, 2017.

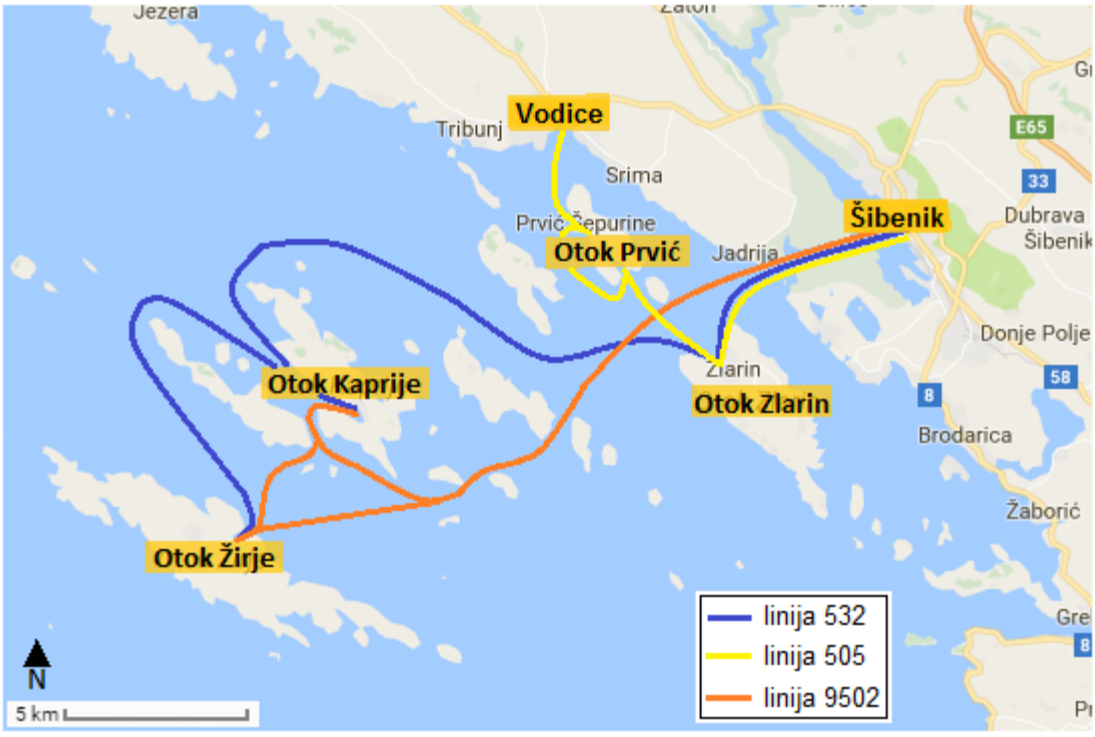
2.6. Brodske linije – Povezanost s kopnom

Šibenskim otocima se može pristupiti trima brodskim linijama koje pruža Jadrolinija i Linijska nacionalna plovidba (LNP). Zakon o otocima navodi da ‘učenici, studenti i umirovljenici i osobe starije od 65 godina koji imaju prebivalište na otoku, te zdravstveni djelatnici pri obavljanju redovnih i žurnih prijevoza bolesnika imaju pravo u javnom pomorskom prijevozu na besplatan prijevoz na linijama koje povezuju otok s kopnom’ (Zastupnički dom hrvatskog državnog sabora, 1999.: Zakon o otocima). Brodovi i linije u upotrebi su (Tab. 6) (Sl. 9):

Tab. 6. Opis brodske linije i kapacitet brodova.

Brod	Broj linije	Tvrtka	Kapacitet putnika	Kapacitet vozila
Trajekt ‘Lošinjanka’	532	Jadrolinija	200	30 automibila
Brod 'Tijat'	505	Jadrolinija	300	-
Brod ‘Lara’	505	Jadrolinija	250	-
Brzi brod ‘Komiža’	9502	Linijska nacionalna plovidba (LNP)	159	-

Izvor: Jadrolinija, 2017. Linijska nacionalna plovidba d.d., 2017.



Sl. 9. Brodske linije.

Izvor: Google maps., Jadrolinija, 2017., Linijska nacionalna plovidba d.d., 2017.

Linije voze češće tijekom ljetne sezone. Prvi brod koji vozi tijekom tjedna, linija 505., Vodice-Prvić-Zlarin-Šibenik, kreće od Vodica u 4:45, a zadnji u 19:15, prvi brod iz Šibenika kreće u 6:00, a zadnji u 20:45. Raspored tijekom ljeta je sličan. Brod ima različite rasporede tijekom, zimske, proljetne i jesenske, i ljetne sezone.

Katamaran Žirje-Kaprije-Šibenik, linija 9502., je linija čiji je raspored sastavljen uzimajući u obzir potrebe otočana. Brod ima polaske sa Žirja od 6:00 do 14:00 , a katamaran ima polaske iz Šibenika od 9:00 do 18:05. Ponedjeljkom i petkom rasporedi su različiti, katamaran polazi sa Žirja u 6:00, zadnji brod ide u 7:20. Ponedjeljkom ima polaske iz Šibenika od 14:45 do 18:05, a petkom postoji samo jedna linija koja se vraća u 18:00. Tijekom ljetne sezone brod ima relativno isti raspored tijekom svih dana u tjednu, frekvencija je veća samo ponedjeljkom i petkom.

Trajektna linija br.532., Šibenik-Zlarin-Obonjan-Kaprije-Žirje, isto ima drugačiji raspored tijekom i izvan sezone, niske sezone i visoke sezone, te zimske, proljetne i jesenske, i ljetne sezone. Trajekt vozi najmanje od svih brodova. Trajekt je potreban kako bi Žirje bilo dostupno automobilom te kako bi se otocima moglo prići zbog građevine i drugih servisa. Nema potrebe da trajekt vozi češće. Jedini drugi otok kojem se može prići trajektom je Obonjan, na koji vozi samo tri puta tjedno tijekom visoke sezone. Linije ne voze tijekom noći.

Rasporedi brodskih linija su opisani u sljedećim slikama:

Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak, petak, subota					Nedjelja i blagdan		01.01. - 01.06. & 02.10. - 31.12.	Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak, petak, subota					Nedjelja i blagdan	
I	II	III	IV	V	I	II		I	II	III	IV	V	I	II
4:45	–	12:00	–	18:00	7:15	18:00	Vodice	–	10:45		16:45	20:45	10:15	20:45
4:53	6:30	12:08	14:30	18:08	7:25	18:08	Šepurine	6:25	10:30	14:25	16:30	20:30	10:00	20:30
4:55		12:10		18:10	7:30	18:10			10:25		16:25	20:25	9:55	20:25
5:05	6:40	12:20	–	18:20	7:40	18:20	Prvić luka	–	10:15	14:15	16:15	20:15	9:45	20:15
5:10	6:45	12:25		18:25	7:45	18:25			10:10	14:10	16:10	20:10	9:40	20:10
5:20	6:55	12:35	–	18:35	7:55	18:35	Zlarin	–	10:00	14:00	16:00	20:00	9:30	20:00
5:25	7:10	12:45		18:40	8:00	18:40			9:55	13:55	15:55	19:55	9:25	19:55
5:55	7:45	13:20	15:10	19:15	8:30	19:15	Šibenik	6:00	9:30	13:30	15:30	19:30	9:00	19:30

Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak, petak, subota					Nedjelja i blagdan			02.06. - 29.06. & 04.09. - 01.10.	Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak, petak, subota					Nedjelja i blagdan		
I	II	III	IV	V	I	II	III		I	II	III	IV	V	I	II	III
4:45	–	12:00	–	18:00	7:15	18:15	–	Vodice	–	10:45		16:55	20:45	10:15	–	22:00
4:53	6:30	12:08	14:30	18:08	7:20	18:20	–	Šepurine	6:25	10:30	14:25	16:40	20:30	10:00	–	21:45
4:55		12:10		18:10	7:25	18:25				10:25		16:35	20:25	9:55		21:40
5:05	6:40	12:20	–	18:20	7:35	18:35	–	Prvić luka	–	10:15	14:15	16:25	20:15	9:45	–	21:30
5:10	6:45	12:25		18:25	7:40	18:40				10:10	14:10	16:20	20:10	9:40		21:25
5:20	6:55	12:35	–	18:35	7:50	–	20:10	Zlarin	–	10:00	14:00	16:10	20:00	9:30	20:00	21:15
5:25	7:10	12:45		18:40	7:55					9:55	13:55	16:05	19:55	9:25		21:10
5:55	7:45	13:20	15:10	19:15	8:25	19:10	20:40	Šibenik	6:00	9:30	13:30	15:40	19:30	9:00	19:30	20:45

Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak, petak, subota					Nedjelja i blagdan			30.06. - 03.09.	Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak, petak, subota					Nedjelja i blagdan		
I	II	III	IV	V	I	II	III		I	II	III	IV	V	I	II	III
4:45	–	11:00	13:50	18:00	7:15	18:15	–	Vodice	–	10:45	13:45	16:55	20:45	10:15	–	22:00
4:53	6:30	11:08	14:00	18:08	7:20	18:20	–	Šepurine	6:25	10:30	13:30	16:40	20:30	10:00	–	21:45
4:55		11:10	14:05	18:10	7:25	18:25				10:25	13:25	16:35	20:25	9:55		21:40
5:05	6:40	11:20	14:15	18:20	7:35	18:35	–	Prvić luka	–	10:15	13:15	16:25	20:15	9:45	–	21:30
5:10	6:45	11:25	14:20	18:25	7:40	18:40				10:10	13:10	16:20	20:10	9:40		21:25
5:20	6:55	11:35	14:30	18:35	7:50	–	20:10	Zlarin	–	10:00	13:00	16:10	20:00	9:30	20:00	21:15
5:25	7:10	11:40	14:35	18:40	7:55					9:55	12:55	16:05	19:55	9:25		21:10
5:55	7:45	12:20	15:10	19:15	8:25	19:10	20:40	Šibenik	6:00	9:30	12:30	15:40	19:30	9:00	19:30	20:45

Cjenik	Izvansezonski		Sezonski		Otični
Relacije	odrasli	od 3-12 god.	odrasli	od 3-12 god.	odrasli
Šibenik - Vodice	15,00kn	7,50kn	18,00kn	9,00kn	–
Šibenik - Šepurine	14,00kn	7,00kn	17,00kn	8,50kn	7,00kn
Šibenik - Prvić luka	14,00kn	7,00kn	17,00kn	8,50kn	7,00kn
Šibenik - Zlarin	14,00kn	7,00kn	17,00kn	8,50kn	7,00kn
Vodice - Zlarin	15,00kn	7,50kn	17,00kn	8,50kn	7,00kn
Vodice - Prvić luka	15,00kn	7,50kn	17,00kn	8,50kn	7,00kn
Vodice - Šepurine	11,00kn	5,50kn	12,00kn	6,00kn	6,00kn
Šepurine - Zlarin	10,00kn	5,00kn	11,00kn	5,50kn	9,00kn
Prvić luka - Zlarin	10,00kn	5,00kn	11,00kn	5,50kn	9,00kn
Šepurine - Prvić luka	10,00kn	5,00kn	11,00kn	5,50kn	9,00kn

Cijena za prijevoz robe	
Za 10 kg	3,50kn
Za 100 kg	18,00kn
Po obujmu za 1 m3	36,00kn
Televizori, štednjaci, perilice, hladnjaci i razne peći	30,00kn

Sl. 10. Državna brodska linija br.505, Vodice-Prvić-Zlarin-Šibenik i obratno, red plovidbe za 2017. godinu i cjenik.

Izvor: Agencija za obalni linijski pomorski promet, Državna brodska linija br.505.

Ponedjeljak, petak	Utorak, srijeda, četvrtak,		Nedjelja i blagdan		01.01. - 01.06. & 02.10. - 31.12.	Ponedjeljak	Utorak, srijeda, četvrtak,		Petak	Nedjelja i blagdan	
I	II	III	I	II		I	II	III	I	I	II
6:00	6:00	12:45	6:00	12:40	Žirje	18:05	10:20	18:05	19:20	10:20	18:05
6:20	6:20	13:05	6:20	13:00	Kaprije	17:45	10:00	17:45	19:00	10:00	17:45
6:25	6:25	13:10	6:25	13:05		17:40	9:55	17:40	18:55	9:55	17:40
7:20	7:20	14:20	7:20	14:00	Šibenik	16:45	9:00	16:45	18:00	9:00	16:45

Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak,		Nedjelja i blagdan		02.06. - 01.10.	Ponedjeljak, utorak, srijeda, četvrtak,		Nedjelja i blagdan	
I	II	I	II		I	II	I	II
5:45	12:40	5:45	12:40	Žirje	10:20	21:20	10:20	21:30
6:05	13:00	6:05	13:00	Kaprije	10:00	21:00	10:00	21:10
6:10	13:05	6:10	13:05		9:55	20:55	9:55	21:05
7:05	14:00	7:05	14:00	Šibenik	9:00	20:00	9:00	20:10

Cjenik	Izvansezonski	Sezonski	Otočni
Šibenik-Kaprije	22,00kn	30,00kn	12,00kn
Šibenik-Žirje	22,00kn	30,00kn	12,00kn
Kaprije-Žirje	15,00kn	20,00kn	12,00kn

Sl. 11. Državna brzobrodska linija br.9502, Žirje-Kaprije-Šibenik i obratno, red plovidbe za 2017. godinu i cjenik.

Izvor: Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2017: Državna brzobrodska linija br.9502.

PON, SRI, PET, SUB, NED I BLA	UTO, ČET	01.01. - 01.06. & 02.10. - 31.12.	PON, SRI, PET, SUB, NED I BLA	UTO, ČET
11:30	11:30	Šibenik	19:25	19:40
–	11:55 12:00	Zlarin	–	19:10 19:05
12:35 12:40	12:50 12:55	Kaprije	18:15 18:10	18:15 18:10
13:10	13:25	Jirje	17:45	17:45

PON, SRI, PET, SUB, NED I BLAG	UTO, ČET	PON, UTO, SRI, ČET, PET, SUB	NED I BLAG	02.06. - 02.07. & 31.08. - 01.10.	PON, SRI, PET, SUB	UTO, ČET	PON, UTO, SRI, ČET, PET, SUB	NED I BLAG	
I	I	II	II		I	II	III	I	II
11:30	11:30	16:30	19:10	Šibenik	15:35	15:50	21:35	18:35	22:35
–	11:55 12:00	–	–	Zlarin	–	15:25 15:20	–	–	–
12:35 12:40	12:50 12:55	17:35 17:40	–	Kaprije	14:30 14:25	14:30 14:25	20:30 20:25	17:30 17:25	21:30 21:25
13:10	13:25	18:10	20:35	Jirje	14:00	14:00	20:00	17:00	21:00

PON, SRI, PET	UTO, ČET	SUB, NED I BLAG	PON, SRI, PET	UTO, ČET, SUB	NED I BLAG	PON, SRI, PET	03.07. - 30.08.	PON, SRI, PET	UTO, ČET	SUB	NED I BLAG	PON, SRI, PET	UTO, ČET, SUB	NED I BLAG	PON, SRI, PET
I	I	I	II	II	II	III		I	I	I	I	II	II	II	III
8:30	11:30	11:30	11:30	16:30	19:10	16:30	Šibenik	10:20	15:55	15:40	18:40	15:40	21:40	22:40	21:40
8:55 9:00	11:55 12:00	–	–	–	–	–	Zlarin	9:55 9:50	15:25 15:20	–	–	–	–	–	–
9:20	–	–	–	–	–	–	Obonjan	9:30	–	–	–	–	–	–	–
–	12:50 12:55	12:35 12:40	12:35 12:40	17:35 17:40	–	17:35 17:40	Kaprije	–	14:30 14:25	14:30 14:25	17:30 17:25	14:30 14:25	20:30 20:25	21:30 21:25	20:30 20:25
–	13:25	13:10	13:10	18:10	20:35	18:10	Jirje	–	14:00	14:00	17:00	14:00	20:00	21:00	20:00

Cjenik	Izvansezonski		Sezonski		Otični
Relacije	odrasli	od 3-12 god.	odrasli	od 3-12 god.	odrasli
Šibenik - Jirje	19,00kn	9,50kn	23,00kn	11,50kn	10,00kn
Šibenik - Kaprije	19,00kn	9,50kn	23,00kn	11,50kn	10,00kn
Šibenik - Obonjan	14,00kn	7,00kn	17,00kn	8,50kn	7,00kn
Šibenik - Zlarin	14,00kn	7,00kn	17,00kn	8,50kn	7,00kn
Zlarin - Jirje	14,00kn	7,00kn	17,00kn	8,50kn	7,00kn
Zlarin - Kaprije	14,00kn	7,00kn	17,00kn	8,50kn	7,00kn
Obonjan - Jirje	14,00kn	7,00kn	17,00kn	8,50kn	7,00kn
Obobjan - Kaprije	14,00kn	7,00kn	17,00kn	8,50kn	7,00kn
Kaprije - Jirje	10,00kn	5,00kn	11,00kn	5,50kn	7,00kn

Cijena za prijevoz robe	
Za 10 kg	3,50kn
Za 100 kg	18,00kn
Po obujmu za 1 m3	36,00kn
Televizori, štednjaci, perilice, hladnjaci i razne peći	30,00kn

Cjenik	*Relacije*					
	Zlarin - Šibenik, Obonjan, Kaprije, Žirje Obonjan - Kaprije, Žirje			Šibenik - Obonjan, Kaprije, Žirje		
	Izvansezonski	Sezonski	Otočni	Izvansezonski	Sezonski	Otočni
1 OSOBNI AUTOMOBIL (do 9 sjedala) do 5,00m dužine ili 2,00m visine	93,00kn	110,00kn	50,00kn	147,00kn	176,00kn	75,00kn
OSOBNI AUTOMOBIL (do 9 sjedala) preko 5,00m dužine ili 2,00m visine	145,00kn	170,00kn	107,00kn	265,00kn	318,00kn	159,00kn
2 LAKA (PRTLJAŽNA) PRIKOLICA do 3,00m dužine	56,00kn	67,00kn	43,00kn	76,00kn	91,00kn	55,00kn
od 3,01 do 5,00m dužine	96,00kn	110,00kn	50,00kn	147,00kn	176,00kn	75,00kn
preko 5,00m dužine	145,00kn	170,00kn	107,00kn	265,00kn	318,00kn	159,00kn
3 PRIKOLICA (KAMP KUĆICA, TRAILER,...), KAMPERSKO VOZILO do 5,00m dužine ili 2,00m visine	145,00kn	170,00kn	107,00kn	265,00kn	318,00kn	136,00kn
od 5,01m do 7,00m dužine	174,00kn	200,00kn	127,00kn	315,00kn	378,00kn	162,00kn
preko 7,00m dužine	228,00kn	270,00kn	158,00kn	410,00kn	492,00kn	212,00kn
4 TERETNI AUTOMOBIL do 3t nosivosti	147,00kn	174,00kn	107,00kn	168,00kn	201,00kn	104,00kn
od 3,01t do 4,0t nosivosti	196,00kn	232,00kn	128,00kn	224,00kn	268,00kn	137,00kn
od 4,01t do 5,0t nosivosti	245,00kn	290,00kn	142,00kn	280,00kn	335,00kn	167,00kn
od 5,01t na više za svaku tonu nosivosti	49,00kn	58,00kn	26,00kn	56,00kn	68,00kn	30,00kn
5 MOTOCIKL, MOPED	35,00kn	42,00kn	25,00kn	39,00kn	46,00kn	26,00kn
6 MOTOCIKL S PRIKOLICOM, TRICIKL, ČETVEROCIKL	52,00kn	62,00kn	38,00kn	59,00kn	70,00kn	39,00kn
7 BICIKL	19,00kn	22,00kn	10,00kn	25,00kn	30,00kn	12,00kn

Sl. 12. Državna trajektna linija br.532, Šibenik-Obojan-Kaprije-Žirje i obratno, plovidbe za 2017. godinu i cjenik.

Izvor: Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2017: Državna trajektna linija br.532, Šibenik-Obojan-Kaprije-Žirje i obratno.

Napomene spomenutih brodskih linija su:

- "Izvansezonski cjenik vrijedi za razdoblje od 01.01. – 01.06.2017. i 02.10. – 31.12.2017., a sezonski od 02.06. – 01.10.2017.;
- Otočni cjenik vrijedi tijekom cijele godine;
- Djeca do 1 godine besplatno, ne izdaje im se putna karta. Djeca od 1 do 3 godine besplatno, izdaje im se putna karta;
- Prijevoz se ne naplaćuje kućnim ljubimcima. Smiju se prevoziti samo ako ne predstavljaju opasnost ili smetnju za putnike ili brod i ne smije ih se unositi u zatvorene putničke prostorije, osim ako brodar ne odredi drugačije;
- Prijevoz bicikla naplaćuje se u visini cijene karte po osobi;
- Prijevoz umrlih naplaćuje se po cijeni za $2m^3$;
- U cijenu karte su uključene lučke pristojbe i PDV" (Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2017.: Državna brodska linija br.505).

Dodatne napomene na trajektu su:

- "Prijevoz se ne naplaćuje vozaču autobusa, putnicima u autobusu, vozaču teretnog automobila (kamiona) do 10 tona, vozaču i pratiocu teretnog automobila (kamiona) preko 10 tona i kućnim ljubimcima. Kućni ljubimci se smiju prevoziti samo ako ne predstavljaju opasnost ili smetnju za putnike ili brod i ne smije ih se unositi u zatvorene putničke prostorije, osim ako brodar ne odredi drugačije;
- Teret se ne prevozi trajektima, osim iznimno u dogovoru s brodarom;
- U lukama Zlarin i Kaprije nije dozvoljen ukrcaj / iskrcaj autobusa" (Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2017.: Državna trajektna linija br.532).

Na brzobrodskoj liniji dodatne napomene su:

- "Kada su zadovoljeni tehnički uvjeti na brodu (posebni boksovi) za prijevoz kućnih ljubimaca, prijevoz kućnog ljubimca u posebnom boksu naplaćuje se u visini 50 % cijene karte po osobi" (Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2017.: Državna brzobrodska linija br.9502).

Prijevozne karte se mogu kupiti na brodu, u agenciji ili preko interneta. Jadrolinija i Linijska nacionalna plovidba nude mogućnost kupnje karata preko njihovih službenih web stranica. Jadrolinija ne nudi opciju za kupnju karata za brzobrodske linije, za koje se karta treba kupiti na dan putovanja.

Vrsta brodova i frekventnost linija određeni su Odlukom o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu (Tab. 7).

Tab. 7. Odluka o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu utvrđuje državne trajektne, brzobrodske i brodske linije s odgovarajućom vrstom i minimalnim kapacitetom broda, relacijom i minimalnom učestalosti povratnih putovanja tjedno.

BROJ LINIJE	RELACIJA	MINIMALNA UČESTALNOST - povratnih putovanja tjedno			LINIJA PREMA VRSTI PRIJEVOZA	MINIMALNI KAPACITET VOZILA/PUTNIKA		
		IZVAN SEZONE	NISKA SEZONA	VISOKA SEZONA		IZVAN SEZONE	NISKA SEZONA	VISOKA SEZONA
505	(VODICE - PRVIĆ ŠEPURINE - PRVIĆ LUKA - ZLARIN) - ŠIBENIK i obratno	32	33	33	Brodska	100 put.	300 put.	300 put.
532	ŠIBENIK - (ZLARIN - OBONJAN - KAPRIJE) - ŽIRJE i obratno	7	14	14	Trajektna	25/200	25/200	25/200
9502	ŽIRJE - KAPRIJE - ŠIBENIK i obratno	9	14	14	Brzobrodska	100 put.	100 put.	100 put.

Izvor: Vlada Republike Hrvatske, 2016.: Odluka o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu 22.12.2016.

2.7. Planovi u tijeku – Pilot projekt intermodal

Osim planova koji su spomenuti za svaki otok ICAT ocrtava EU projekt 'Intermodal' u Studiju pilot projekta intermodal za Šibenski brodski prijevoz. Otoci imaju malu populaciju i mali broj turističkih dolazaka, u odnosu na druge lokacije na hrvatskoj obali. Cilj je integrirani prijevoz gdje se prigradski promet nadovezuje na gradsku prometnu infrastrukturu. Projekt naglašava da "Grad Šibenik s okolnim otocima ima slabo razvijenu pomorsku brodsku mrežu. Dok su bliži otoci Zlarin i Prvić relativno dobro povezani s gradom Šibenikom, prema otocima Žirju i Kapriju potrebno je znatno unaprijediti pomorsku brodsku mrežu kao preduvjet za revitalizaciju otoka" (iCAT, 2014., 7). Projekt se temelji na samoodrživom razvoju pomorskih linija prema otocima (iCAT, 2014., 7).

Trenutni model javnog pomorskog prijevoza je prilagođen otočnom stanovništvu, cilj projekta je to promijeniti s ekonomski održivim modelom prijevoza koji obuhvaća šire tržište, naseljena mjesta gdje postoji turistički potencijal (iCAT, 2014., 20). Projektom je uočeno da stanovništvo na otocima doživljava konstantan negativan trend, dakle sve manje ljudi putuje. Novi model se koncentrira na visoku frekventnost dnevnih isplova, veliku brzinu prijevoza putnika i integraciju šireg obalnog pojasa u pomorsku putničku mrežu (iCAT, 2014., 20). Predlažu se tri brodske linije za integriranu pomorsku mrežu, opisuje se da je potrebno spojiti Žirje i Kaprije (iCAT, 2014., 21). Linije bi bile:

- Šibenik – NP Krka (Skradin)
- Šbenik – Žirje (Preko Jadrije, Zlarina, Kaprija)
- Vodice – Brodarica (Preko Prvića, Zlarina, Jadrije, Zablaća, Solarisa) (iCAT, 2014., 21).

Organiziralo bi se od 2-4 broda za 6 direktnih linija i dva HUBa (Sl. 13) (iCAT, 2014., 22).



Sl. 13. Slika pretpostavljene brodske linije Pilot projekta intermodal, preuzeta iz službene studije; 2-4 broda za 6 direktnih linija.

Izvor: iCAT, 2014., 22.

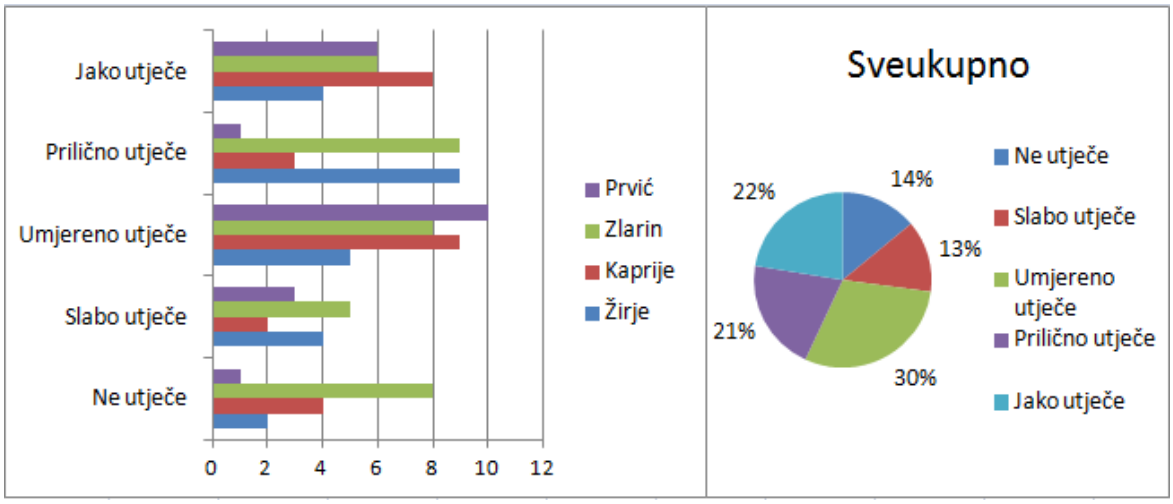
3. Rezultati

Prikupljeni rezultati prikazuju stavove stanovnika spram dostupnost prometa. Prikupljeni podaci ankete su sljedeći. Najveći postotak ljudi je odgovorio da promet utječe umjereno na aktivnosti. Odgovori su poprilično različiti zbog individualnih potreba. Dob ispitanih osoba jako varira. Dakle, odgovori se teško mogu poistovjetiti sa činjenicom je li osoba u radnim godinama, student, ili umirovljeni građanin (Sl. 14). Ljudi na Prviću su bili najzadovoljniji s dostupnim prometnim poveznicama.

Ljudi koji su smatrali da promet utječe na svakodnevne aktivnosti izrazili su mišljenje da im je prijevoz do Šibenika važan zbog socijalnih usluga koje im na otoku nisu dostupne (liječnik, administracija, trgovina). Također utječe na razne aktivnosti i rekreaciju, na putovanje do posla ili u školu, na socijalizaciju, posjete prijateljima i rodbini, večernje izlaske ili događaje. Ljudi koji imaju djecu izrazili su mišljenje o nedovoljnom broju linija koje ograničavaju sudjelovanje djece u socijalnim aktivnostima i rekreaciji izvan škole. Ljudi su rekli da moraju podesiti aktivnost na otoku prema redu plovidbe te da ostale aktivnosti planiraju vezano uz red plovidbe. Dakle, svakodnevne aktivnosti i provođenje dana "vrte se" oko reda plovidbe. Ako otočanin treba putovati dalje od grada sukladno tome putovanje se treba organizirati vezano uz red plovidbe, tako da je vrijeme za druge aktivnosti ograničeno i šteti privatnom životu. Mali broj linija dovodi do postepenog uništenja otoka.

Putovanje oko otoka uglavnom obuhvaća druženje i rekreaciju, i u manjim slučajevima posao. Ljudi su često spomenuli da se bave poljoprivredom i ribarstvom, koje su djelomično identificirali kao posao ili rekreaciju. Na Kapriju, Zlarinu i Prviću ljudi su odgovorili da je promet nikakav, nema službene ceste i ima malo kretanja. Transport robe s otoka i na otok je također trošak.

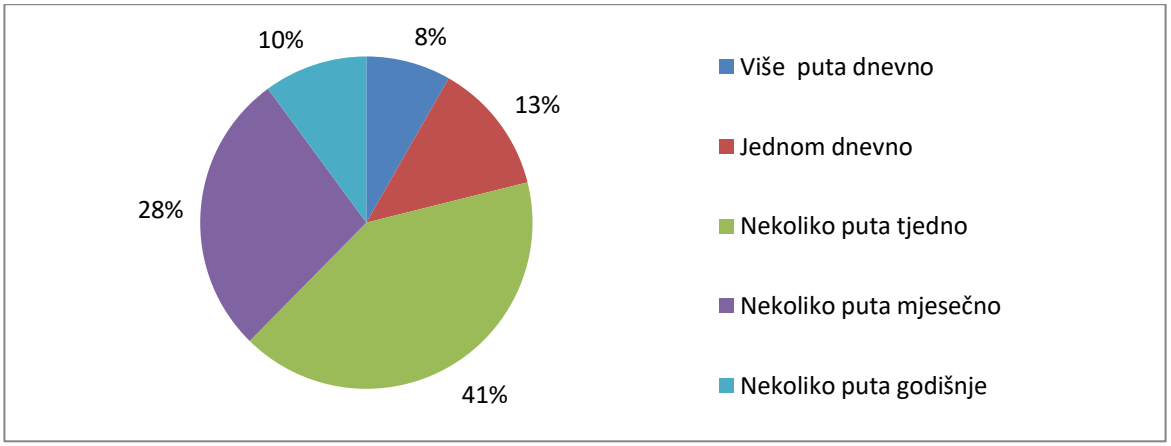
Neki ljudi su izrazili nervozu oko ograničenog vremena polaska te smatraju da bi u slučaju bolje povezanosti mogli putovati svaki dan. Također je izraženo mišljenje da su brodovi nepouzdani i neredoviti zbog vremenskih utjecaja i kvarova u prometu, pogotovo preko zime i kada puše vjetar. Onda brod ne plovi. Dakle, planovi se trebaju odgoditi ili prilagoditi. Prometna marginaliziranost je evidentna.



Sl. 14. Doživljeni utjecaj prometa na svakodnevne aktivnosti ispitanih osoba.
Izvor: Anketno ispitivanje, 2017.

3.1. Pomorski promet

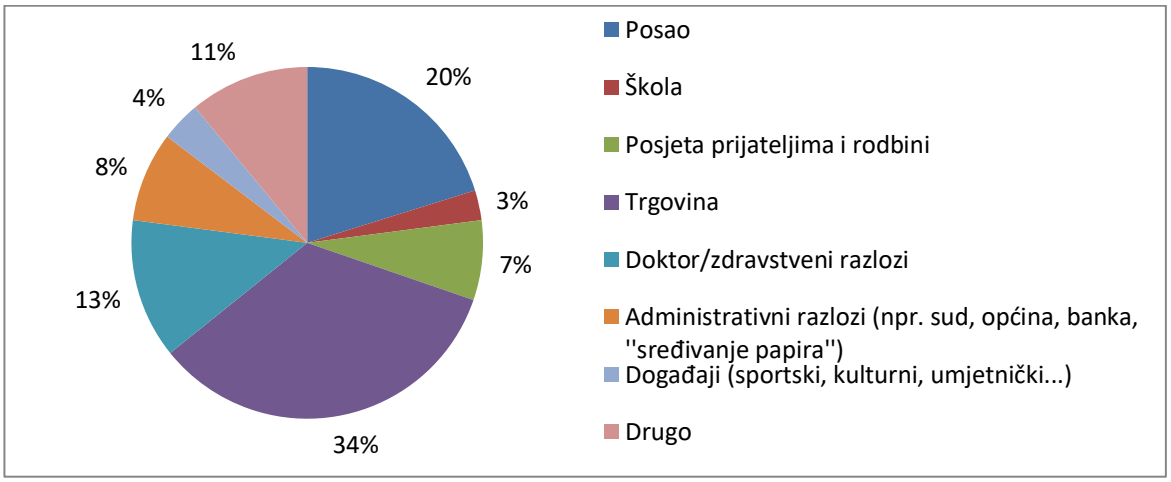
Od ispitanih osoba, sveukupno 62% je odgovorilo da putuje na kopno više puta dnevno, jednom dnevno ili nekoliko puta tjedno što ukazuje na visoku frekvenciju putovanja i poprilično ovisnost o kopnu (Sl. 15).



Sl. 15. Koliko su često u proteklih godinu dana ispitane osobe putovale do kopna.
Izvor: Anketno ispitivanje, 2017.

Razlozi za putovanje su u najvećoj većini slučajeva trgovina (34%), posao (20%) ili zdravstveni razlozi (13%). Nadalje, 3% ispitanih osoba putuje radi škole, što reflektira mali broj mladih ljudi na otoku. Od ispitanih osoba 11% je odgovorilo da putuju radi drugih razloga (Sl. 16). Najčešće su odgovorili ‘drugo’ jer nisu mogli izabrati samo jedan

odgovor nego više njih. Dakle, puno ispitanih ljudi je smatralo da je teško izabrati samo jedan odgovor zbog visoke ovisnosti o kopnu.



Sl. 16. Razlog najčešćeg putovanja do kopna.

Izvor: Anketno ispitivanje, 2017.

Upotreba privatnih brodova je učestalija na otocima bližim kopnu (Tab. 8). Često su ljudi rekli da nemaju privatni brod, da je preteško prevoziti veće dostave ili veće količine privatnim brodom, i da je privatni brod preskup zbog cijene goriva. Korisnici privatnog broda su rekli da najčešće koriste privatni brod radi fleksibilnosti, da mogu doći i otići kada žele.

Tab. 8. Preferencije u korištenju javnog ili privatnog broda.

	Žirje	Kaprije	Zlarin	Prvić
Javni brod	24	26	32	10
Privatni brod			5	5
Oboje		*3*	*3*	*5*

Izvor: Anketno ispitivanje, 2017.

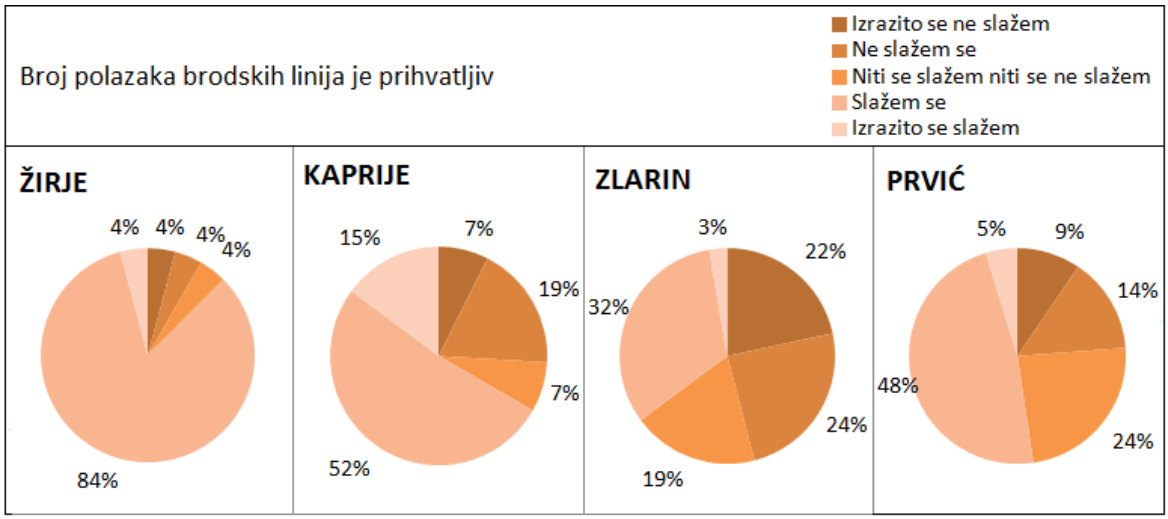
Potrebno je dodatno platiti ako se roba želi prevesti na otok. Velika količina stvari može predstavljati problem. Pogotovo ako se uređuje kuća, stan, apartman itd. Prijevoz teretnih automobila je skup te postoje ograničenja vezana uz gradnju građevine na otoku jer je trošak gradnje vrlo visok. Da bi se otok razvio bilo bi potrebno minimalizirati cijene ili ih ukinuti za ljude koji žive na otoku.

Također je vrlo skupo doći do Žirja automobilom koji je jedini otok na koji se može pristupiti automobilom ili s drugim prijevoznim sredstvima. Isto je skupo doći i na druge otoke što isto predstavlja ograničenje. Žirje nije niti veliki ni mali otok i ako se

dolazi u posjet i nosi se više stvari, što će zasigurno trebati ako će posjeta trajati dulje od dana ili dva jer nema dućana, potrebno je neko prijevozno sredstvo da se prevezu stvari od luke do smještaja. Zbog toga sam posjet otoku postaje veliki trošak. Dolazak biciklom do biciklističkih staza na Zlarinu košta 19 kn izvan sezone, 22 kn u sezoni i 10 kn za osobe koje žive na otoku što ljude odbija od dolaska. Do Kaprija i do Žirja bicikl košta 25 kn izvan sezone, 30 kn za vrijeme sezone i 12 kn ako se živi na otoku. Također je i to dovedeno u pitanje jer trajekt može imati ograničenje u svom prostoru, bicikl koji izlazi na Zlarinu, Kapriju ili Žirju bi trebao imati istu cijenu jer svejedno zauzima jedno mjesto, bez obzira koliko se dugo vozi. Dakle, živjeti na udaljenim otocima postaje veći trošak nego život na bližim otocima što govori protiv strategije revitalizacije otoka. Ove cijene ograničavaju mobilnost otočanima i kada dođuna kopno. U trajektu 'Lošinjanka' kapacitet automobila je 30 dok svakodnevno izvan sezone ima manje od 5 automobila.

S obzirom na iskustva na javnom brodu anketa je sadržavala nekoliko pitanja koja se odnose na turističku sezonu i dio izvanturističke sezone. Podaci prikupljeni za turističku i izvanturističku sezonu su donekle slični. Dakle, tablice koje se nalaze ispod prikazuju podatke samo za zimsku sezonu.

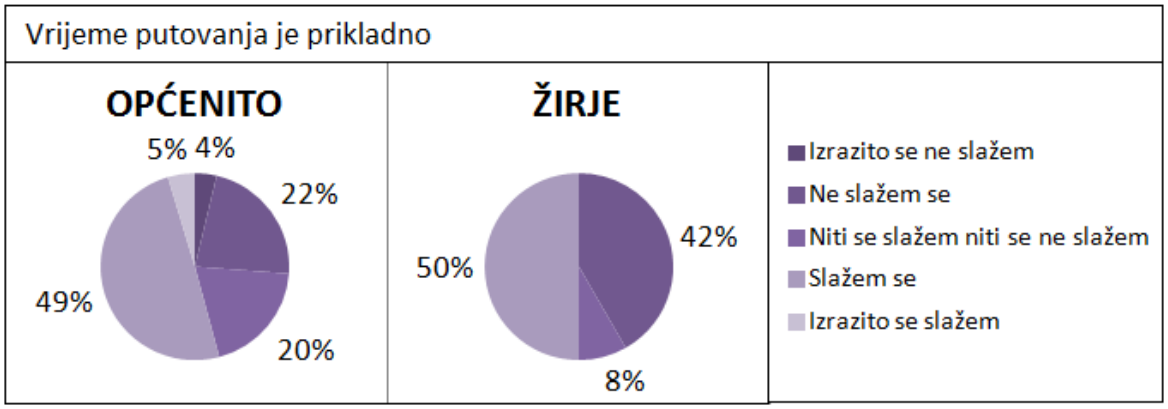
Putem ankete ustanovilo se da sveukupno 51% ljudi misle da je broj polazaka brodskih linija prihvatljiv. Od ispitanih osoba, 88% ljudi sa Žirja i 67% ljudi s Kaprija su zadovoljni s brojem polazaka brodskih linija. Na Zlarinu je 35% ljudi odgovorilo da su zadovoljni, dok je 46% ljudi odgovorilo da su nezadovoljni. Na Prviću 53% ljudi je odgovorilo da su zadovoljni i 23% da nisu (Sl. 17). Može se zaključiti da su na Zlarinu ljudi najnedozavoljniji s dostupnosti broda. Moguće je da je to tako jer su od centra Šibenika udaljeni 30 minuta brodom pa smatraju da bi mogli biti bolje povezani s gradom. Također, bliži otoci imaju više radnika i veći broj mlađih ljudi (Državni zavod za statistiku, Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine - 1. Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima, popis 2011.) koji do kopna putuju svakodnevno, pa imaju veću potrebu za boljom povezanošću. Tijekom sezone prvi brod od Zlarina za Šibenik kreće u 5:20, a zadnji u 20:10. S druge strane, prvi polazak broda od Šibenika do Zlarina je u 6:00 dok je zadnji u 20:45. To nam pokazuje da je nemoguće da posjetitelji otoka idu na događaj na kopno navečer ili ostanu dulje i da ljudi s kopna posjete otok navečer bez noćenja na otoku, što je loše za turizam. Ostatak otoka ima slične vozne linije samo što nije izrazio nezadovoljstvo linijama kao što je slučaj na Zlarinu.Veliki broj ljudi smatra da bi brod trebao češće voziti nedjeljom i to ne samo radi otočana već i za ljude s prebivališem na kopnu koji žele doći u posjet na otok tijekom vikenda.



Sl. 17. Stavovi o prihvatljivosti brodskih linija.

Izvor: Anketno ispitivanje, 2017.

Što se tiče vremenskog trajanja putovanja većina ljudi s Prvića, Zlarina i Kaprija su bili zadovoljni. Jedino su ljudi sa Žirja izrazili veće nezadovoljstvo zbog najveće udaljenosti od kopna, dakle dulje vrijeme putovanja (Sl. 18).



Sl. 18. Stavovi o trajanju putovanja.

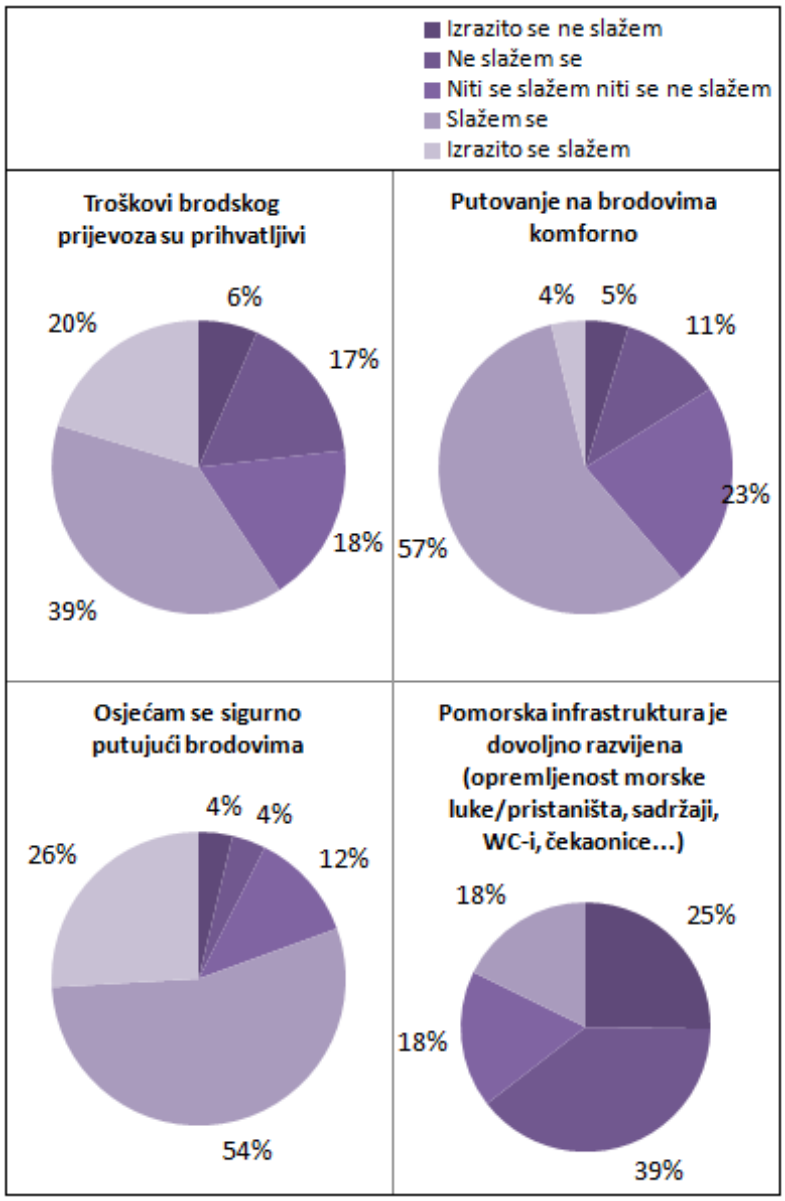
Izvor: Anketno ispitivanje, 2017.

Štoviše, 59% ljudi se slaže ili izrazito slaže da su troškovi brodskog prijevoza prihvatljivi (Sl. 19). Međutim, treba se uzeti u obzir i broj ispitanih umirovljenih osoba i osoba preko 65 godina koji imaju besplatnu vožnju.

Od ispitanih osoba 57% misle da je putovanje na brodovima komforno, 54% se osjećaju sigurno putujući brodovima, 39% smatra da pomorska infrastruktura nije dovoljno razvijena (opremljenost morske luke/pristaništa, sadržaji, WC-i, čekaonice...) (Sl. 20).

Što se tiče pomorske infrastrukture, ona skoro da i ne postoji. Postoje mala skloništa za osobe koje čekaju brod, nema WC-a i drugih sadržaja.

Izražena je zabrinutnost za parkirna mjesta za stanovništvo otoka i za posjetitelje otoka te je naglašeno da parkiranje može biti skupo za osobe koje dođu u posjet otoku na nekoliko dana, a ne mogu na otok automobilom, kao što je slučaj na Kapriju, Zlarinu i Prviću.



Sl. 19. Stavovi o pitanjima vezanim uz iskustva na javnom brodu.

Izvor: Anketno ispitivanje, 2017.

Iznimke u istraživanjima u kojima su mišljenja tijekom turističke sezone i izvanturističke sezone bila različita uključuju da većina ljudi misli da bi brodovi trebali

češće prometovati za vrijeme turističke sezone tijekom tjedna, vikenda i tijekom noći, naročito u nedjelju, za što su stanovnici Zlarina i Prvića izrazili najveću želju.

Upotreba usluga taxi brodova za udaljene otoke praktički ne postoji, što je otok bliži češće se koristi (Tab. 9). Većina ljudi je odgovorila da je taxi brod preskup i koriste ga samo u hitnim slučajevima. Na Zlarinu osobe koje su odgovorile da koriste taxi brod svakodnevno su sam taxi vozač te par radnika koji ga koriste za posao. Prvić je jedini otok na kojemu je nekoliko ljudi odgovorilo da koriste taxi brod češće. Radi male udaljenosti Prvića od kopna vožnja je puno jeftinija.

Tab. 9. Odgovori na frekventnost korištenja taxi broda sa svakog otoka.

	Žirje (u %)	Kaprije (u %)	Zlarin (u %)	Prvić (u %)
Uvijek, svaki dan			5	
Često, nekoliko puta tjedno				15
Ponekad, nekoliko puta mjesečno			8	5
Rijetko, nekoliko puta godišnje	8	15	24	40
Nikada	92	85	62	40

Izvor: Anketno ispitivanje, 2017.

U nastavku, s obzirom da bi brodski prijevoz trebao biti bolje uklopljen u javni prijevoz na kopnu, odgovori su bili 50/50. Bilo bi jako teško ovo realizirati, ali za lokalni javni prijevoz kojim se koriste radnici možda bi i bilo moguće. Jedna osoba je izrazila interes da se brodski prijevoz uskladi s autobusom za trgovački centar tako da je dostupan otočanima koji nemaju auto.

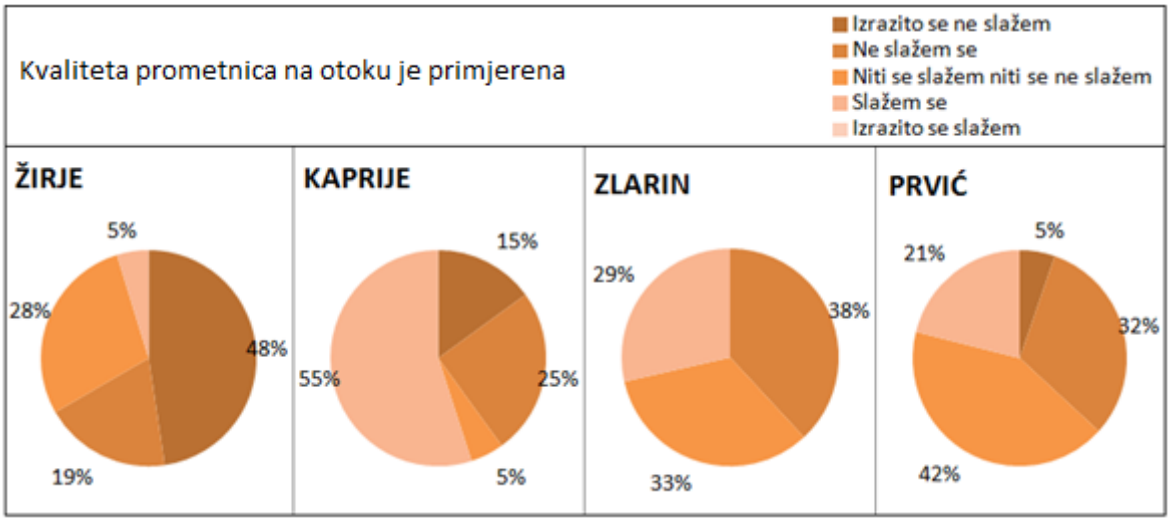
Nadalje, 70% ljudi su odgovorili da ne putuju između otoka. Ostatak ljudi koji putuju između otoka obično putuje za rekreaciju ili posjetu prijateljima ili obitelji. Češće posjete su na Zlarin ili Prvić budući da su izgrađeniji i imaju više za ponuditi nego Žirje i Kaprije. Privatni brod se koristi radi udobnosti, pristupačnosti i vremenske fleksibilnosti. Dosta ljudi je odgovorilo da nemaju privatni brod bez obzira na to što stanuju na otoku. Na udaljene otoke Kaprije i Žirje obično se ne koristi privatni brod niti za putovanje između otoka zbog troškova. Privatni brod se jedino upotrebljava za rekreaciju.

3.2. Promet na otoku

Kada su upitani koliko često putuju unutar otoka na kojem stanuju odgovori su se povećavali u korelaciji s veličinom otoka. Samo na Žirju 50% otočana odgovorilo je da

putuju unutar otoka nekoliko puta dnevno. Dok su stanovnici drugih otoka često zanemarili pitanje jer nisu smatrali kratke šetnje kao ‘putovanja’. Pitanje, samo po sebi, izazvalo je dosta raznih mišljenja radi upotrebe riječi 'putovanje'. Klasična definicija i pitanje u kojem se riječ koristi su dva različita pojma. Moglo bi se reći da što je otok razvijeniji to više ljudi putuje po klasičnoj definiciji riječi. Najveća većina ljudi je odgovorila da najćešće putuju zbog posla ili zbog rekreacije, koje su identificirali ispod ‘drugo’. To se događa zbog toga što otoci Prvić i Zlarin imaju više radnih mjesta. Većinom njihovu populaciju čine mladi, za koje se može reći da se češće bave rekreacijom. Na Žirju je 40% ljudi isto označilo ‘drugo’.

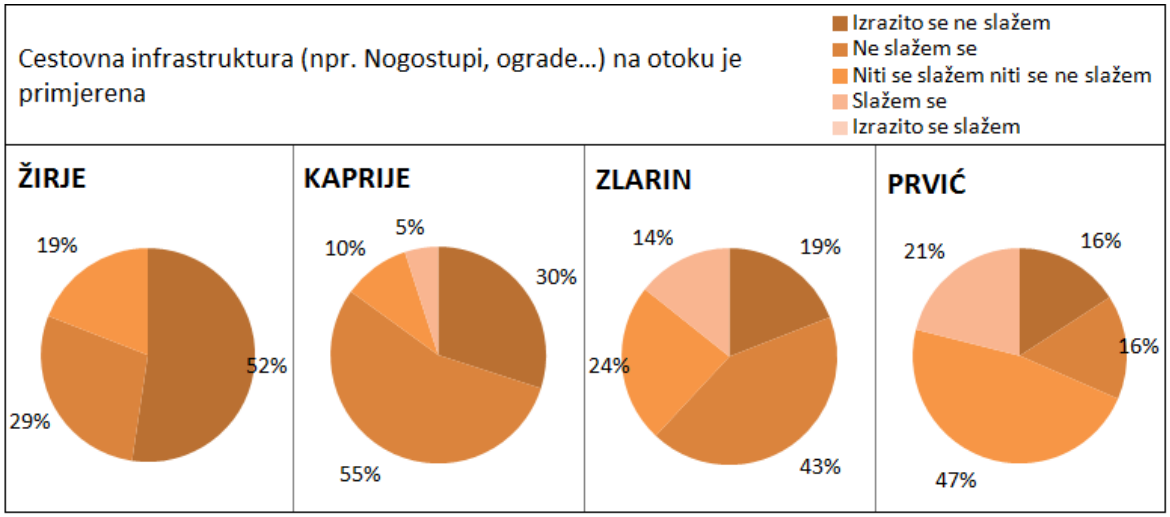
Kada su upitani koje prijevozno sredstvo najčešće koriste za putovanje unutar otoka, 83% ljudi sa Žirja je odgovorilo automobile. Na Žirju postoji veliki broj automobila koji su neregistrirani. Također, ceste su slabe i nedostaje znakova. Na Žirju se 67% ljudi ne slaže ili izrazito ne slaže da je kvaliteta prometnica primjerena. Na Kapriju 70% je odgovorilo da idu pješke, 15% da koriste biciklu i drugih 15% je odgovorilo ‘drugo’ i identificirali traktor. Na Zlarinu 50% je odgovorilo da pješače, 32% da koriste biciklu, 9% je odgovorilo da koriste motor i drugih 9% je odgovorilo da koriste ‘drugi' prijevoz i identificirali traktor. Na Zlarinu se koristi golf-kart koji nije bio opcija u anketi. Na Zlarinu, čiji strateški plan je najdetaljniji, pri upitu o stanju puteva i cesta na otoku, stanovništvo je imalo miješane odgovore. Strateški plan opisuje kako su prometnice ključni faktor u poticanju nove gradnje i kako otok prihvaća investitore, zadovoljava goste i način kako da se urede javni prostori na otoku. Na Prviću 63% ljudi misli da su prometnice primjerene, a na Kapriju 60% (Sl. 20).



Sl. 20. Stavovi spram kvalitete prometnica na otoku.

Izvor: Anketno ispitivanje, 2017.

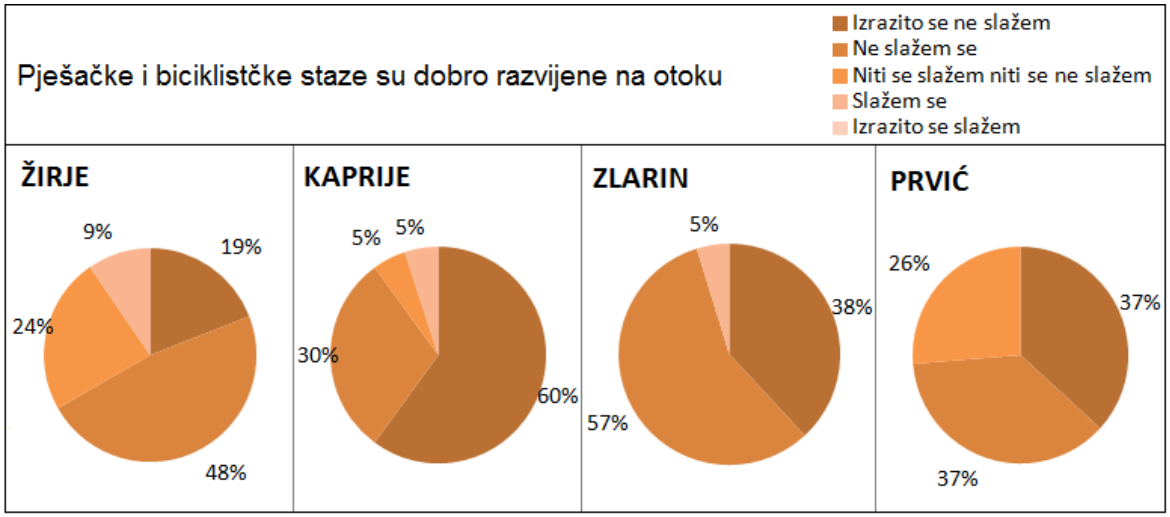
Što se tiče primjerenosti cestovne infrastrukture (npr. nogostupi, ograde...) na Žirju 81% ljudi nije zadovoljno. Ovo je još jedan dokaz lošeg stanja prometnica na otoku. Na Kapriju 85% nije zadovoljno. Na Zlarinu 62% nije zadovoljno, dok je 14% zadovoljno. Ljudi s Prvića imaju najveći postotak zadovoljstva s 21% zadovoljnih sa cestovnom infrastrukturom (npr. nogostupi, ograde...) i 32% koji nisu. Veliki postotak ljudi je odgovorio da se niti slažu niti ne slažu (Sl. 21). Naposljetku, iako cestovna infrastruktura ne predstavlja neku opasnost ili hitnost za popravak, ljudi s otoka definitivno misle da nije u dovoljno dobrom stanju.



Sl. 21. Stavovi o primjernosti cestovne infrastrukture.

Izvor: Anketno ispitivanje, 2017.

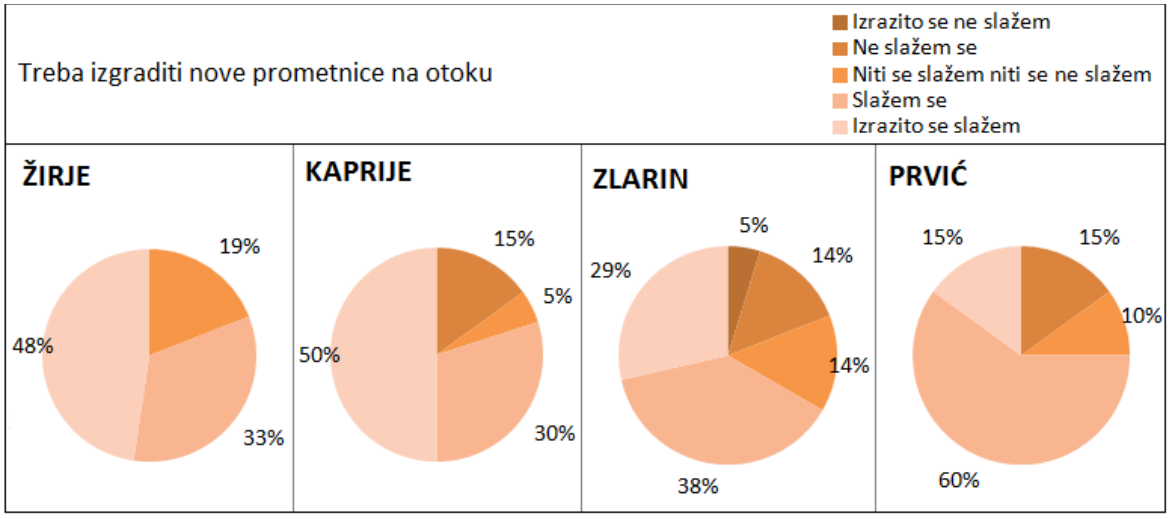
Veliki postotak ljudi ne misli da su pješačke i biciklistčke staze dobro razvijene. Jedino Zlarin ima službene biciklističke staze, ali još uvijek 38% ljudi je odgovorilo da se ne slažu da su dobro razvijene po cijelom otoku (Sl. 22). Asfaltirane ceste i prometnice po otoku se koriste za bicikliranje. Što znači da ima puno prostora za napredak, ne samo na Zlarinu, nego i na svim otocima.



Sl. 22. Stavovi o razvijenosti pješačkih i biciklističkih staza na otoku.

Izvor: Anketno ispitivanje, 2017.

Ljudi se osjećaju sigurno na cestama i prometnicama po otoku iako infrastruktura cesta i prometnica nije u dobrom stanju. Nema puno prometa pa se pješaci i biciklisti osjećaju sigurno. Štoviše sveukupno 76% ljudi misli da bi se trebale izgraditi nove prometnice na otoku. Na Kapriju i na Žirju preko 80% ljudi misli da bi se trebale izgraditi nove prometnice. Na Zlarinu 67%, na Prviću 75%, ili da bi se barem trbale urediti stare (Sl. 23).



Sl. 23. Stavovi o izgradnji novih prometnica na otoku.

Izvor: Anketno ispitivanje, 2017.

Povezanost na otoku je ključni faktor za razvoj i privlačenje sve većeg broja investitora.

4. Rasprava

4.1. Socijalni utjecaji prometa

Ispitane osobe su imale različite odgovore na razinu utjecaja prometa, najveći postotak je odgovorio da umjereno utječe (30%). Svakako 62% ispitanika je odgovorilo da putuju do kopna više puta tjedno ili svaki dan. Ljudi organiziraju svoje aktivnosti uzimajući u obzir brodske linije. Iako ljudi nisu općenito nezadovoljni s brodskim linijama one imaju socijalni aspekt utjecaja na vremensku organiziranost stanovništva otoka. Frekvencija linije određuje razinu socijalne izoliranosti otoka. Prometna povezanost otoka je jedini fizički faktor koji spaja otoke s kopnom i stanovništvo se oslanja na brodske linije. Što je više linija to je otok razvijeniji i bolje spojen s gradom. Otoci nisu dobro integrirani kao dio većeg grada. Građani Šibenika nemaju razloga otići na otoke. Prometnice su ključne za to jer utječu na organizaciju na otoku i na povezanost otoka s kopnom. Mlada populacija je slabije zastupljena jer za njih nema budućnosti. Ne vjeruje se da će doći do promjena budući da je demografski trend negativan otprilike cijelo prošlo stoljeće. U gospodarstvu prevladava turizam, dakle trebalo bi ulagati u sektor turizma da se održi razina života na otocima. Razvoj prometne povezanosti unutrašnjih dijelova otoka utječe na potencijalno ulaganje. Puno dijelova otoka izgleda napušteno. Tijekom zimske sezone ima puno praznih kuća.

Dostupnost prometnih mreža što se tiče fizičkih komponenti i pristupačnosti je dobra za brodske linije, ali što se tiče prometnica na otoku trebalo bi se više ulagati u popravke cesta i puteva da se svi stanovnici mogu lakše priključiti prometu. Što se tiče dostupnosti i servisa brodskih linija vrijeme putovanja je prikladno svim putnicima osim stanovnicima Žirja, zbog udaljenosti otoka. Rezultati ankete su pokazali da su troškovi za putne karte prihvatljivi, ali s napomenom da je veliki broj ispitanih ljudi u dobi od preko 65 godina. Prijevoz robe je skup i predstavlja ograničenje za ulaganje u otok. Vožnja na brodovima je udobna. Ulaganje u opremljenost morskih luka i sadržaja se podržava. Prometnice na otoku i cestovna infrastruktura su u prilično lošem stanju. Stoga bi trebalo sagraditi nove prometnice ili popraviti stare kako bi se postigla bolja povezanost. Svakako, ulaganje se podržava i vjeruje se da bi ono moglo potaknuti više investicija na otoku i interese stranih investitora. Otoci imaju svoju kulturnu raznolikost zbog izoliranosti u prostoru pa možda ovo potakne i da šarm prostoru i privuče turiste. Bolja prometna povezanost bi integrirala otoke u grad i modernizirala društveni život na otoku, modernizacija je bitna za opstanak otoka.

4.2. Rasprava planova u tijeku

Strateški plan Zlarina opisuje kako bi se trebalo bolje spojiti i dati pristup svim manjim putevima do glavnih i urediti javne prostore, tako bi trebalo napraviti na svakom otoku. Helidromi koji su, ili koji će biti na Zlarinu i Prviću, osiguravaju neku sigurnost na otoku u hitnim slučajevima, a ako se poveća turizam na Kapriju i na Žirju bilo bi prikladno i tamo sagraditi helidrome.

Što se tiče Pilot projekta Intermodal, ideja je spajanje otoka s većim gradom i baziranje otočnih linija za pristup građanima Šibenika, a ne samo za pristup otočanima. Ipak, građani u Šibeniku nemaju potrebu ili poticaj ići na otoke ako nisu iz tih krajeva, osim možda za ljetnu rekreaciju i kupanje, što je rijetko. Dakle, prije nego što se takav pristup primjeni treba se poticati građane da idu na otoke, odnosno, u otoke se treba ulagati. Ostatak plana se tiče ekonomsko održivih brodskih linija koje su brže i različitih linija koje se mijenjaju, obuhvaćaju i integriraju veći prostor, bolje uključuju otoke kao veći dio grada.

4.3. Prijedlozi

Kroz analizu odrađene ankete osmislili su se navedeni prijedlozi u svrhu poboljšanja socijalnog utjecaja prometa na navedeno otočje:

1. Da se otoci uklope u ostatak grada, građani na kopnu trebaju imati razlog za posjetu otoku, budući da je stanovništvo na otocima jako malobrojno. Teško će se veći broj ljudi odlučiti boraviti na otoku, budući da nema posla i brodske linije ne voze često. Trebalo bi se uložiti u sredstva za rekreaciju, za kratke posjete i za odmor. Otoci su kroz povijest služili kao odmorište građanima Šibenika te, budući da osim turizma nema puno kretanja u gospodarstvu, trebao bi se iskoristiti njihov mir, tišina i prirodna ljepota te bi oni trebali zadržati svoju staru ulogu. Dakle:
    a. Gradnja biciklističkih staza na otocima koji ih nemaju: Kaprije, Žirje, Prvić.
    b. Kao i u strateškim planovima, uređenje prometnica na otoku.
    c. Sređivanje javnih prostora u prirodi gdje ima stolova, mjesto za roštilj, uređene površine s vrtovima da je privlačnije, gdje ljudi mogu doći preko vikenda s prijateljima i obitelji.
    d. Ulaganje u javne prostore, gradske plaže.
    e. Održavanje događaja na otoku. Žirje je, naprimjer, jedno od najplodnijih

područja na Jadranu za ribolov. Dakle, primjer bi bilo održavanje ribolovnih događaja.

2. Minimalizirati cijenu za bicikle na trajektu kako bi se potakle posjete na otoke s biciklom, pogotovo na službene biciklističke staze na Zlarinu
3. Trenutna prijevozna cijena za vozila na trajektu - bicikle, automobile, itd., je skuplja za udaljene otoke. Znači, život na udaljenim otocima postaje veći trošak nego na bližima, što je nepovoljno za strategije revitalizacije otoka. Cijene bi trebale biti iste. Ipak jedna osoba, bicikla, automobil itd. zauzima jedno mjesto,bez obzira na dužinu vožnje.
4. Minimalizirati cijenu otočanima kako bi mogli prevoziti robu na otok, pogotovo za gradnju. Poticati gradnju i održavanje infrastrukture na otoku, i ulaganje investitora.
5. Budući da na Žirju ima dosta neregistriranih automobila komunalni redar bi trebao voditi više računa o tome, ceste na Žirju su ipak veći dio mjesta i za sada su po tome jako nesigurne. Ceste bi trebalo popraviti. Također nedostaje i znakova na cestama. S otoka bi trebalo maknuti stare neispravne automobile koji ugrožavaju čistoću i urednost.
6. Cijena automobila ili nekog drugog prijevoznog sredstva na trajektu vrlo je visoka, trajekt nikad nije pun. Cijena bi se mogla smanjiti kako bi se privuklo više automobila i drugih prijevoznih sredstava. Ovo bi osiguralo veću mobilnost otočana kada dođu na kopno i bilo bi privlačnije ljudima koji bi vikendom na Žirje došli automobilom. Ljudi koji dođu na otok nekoliko dana trebaju automobil kako bi se odvezli do smještaja u slučaju da nose više stvari ili hrane zbog nedostatka trgovina na otoku. Ili u slučaju starijih osoba koje ne mogu hodati, a žele doći u posjetu. Iako otok nije velik bez osobnog prometala po njemu se teško kretati. Moguće je da bi i Jadrolinija ostvarila veći profit s više putnika i manjom cijenom.
7. Uvesti još jedan brod do Zlarina, barem tijekom ljeta, koji kreće od Šibenika oko 23:00 i s otoka u 23:30, budući da vožnja traje 30min, tako da turisti i posjetitelji mogu ostati do kasnijih sati, to bi povećalo i gospodarstvo na otoku.
8. Brod do Zlarina i Prvića bi nedjeljom trebao češće voziti, tu su želju izrazili stanovnici.

5. Zaključak

Promet zasigurno utječe na socijalne aspekte života na otoku. Otoci nisu dovoljno dobro spojeni s kopnom da bi se tretirali kao prošireni dio grada. Socijalni život na otoku je izoliran i frekvencija brodskih linija utječe na povezanost u prostoru i komunikaciju. Otoci ne nude sve socijalne osnove kako bi mogli funkcionirati samostalno bez kopna. Nakon analize ankete nastavljamo s predstavljanjem hipoteza.

Hipoteza 1 je glasila: Dostupnost prometnica utječe na svakodnevne aktivnosti otočana. Ta je hipoteza potvrđena. Živjeti na otoku nije privlačno jer potrebne životne funkcije nisu pogodne. Otočani su u velikoj mjeri ovisni o kopnu i o brodskim linijama. Neki ljudi su rekli da bi mogli putovati svaki dan, da je povezanost bolja. Brodovi su nekada nepouzdani i neredoviti zbog vremenskih utjecaja i kvarova u prometu. Otočani svoje planove prilagođavaju redu plovidbe te uzimajući u obzir red plovidbe organiziraju i svoje slobodno vrijeme. Nadalje, na otoku se često 'privatne' prometnice koriste kao javne. Dakle, otočani sami ulažu u svoje javne prostore i prometnice.

Hipoteza 2 je glasila: Brodske linije određuju razinu marginaliziranosti otoka. Ta je hipoteza također potvrđena. Stare tradicije i način života prevladavaju u socijalnom životu na otoku, modernizam je bitan za opstanak otoka. Demografski pad je prisutan na svim otocima u Šibenskom arhipelagu nakon drugog svjetskog rata. Na udaljenijim otocima mlada populacija danas skoro ne postoji, brodske linije su rjeđe i vrijeme putovanja duže. Što je otok manje dostupan brodom manje se u njega ulaže i manje je moderniziran. Demografski pad će se najvjerojatnije nastaviti. Revitalizacija otoka je ovisna o stanovništvu, a mlađe se generacije nastavljaju iseljavati.

Štoviše svaki je otok jedinstven sam po sebi i ima jedinstveni razvoj i jedinstveni unutrašnji prometni sustav. Rezultati ankete dokazuju da mišljenje otočana i ovisnost u prometnom sustavu mogu biti vrlo različiti od otoka do otoka. Geografska obilježja su drugačija na svakom otoku i određuju mogućnost razvoja. Na svaki se otok treba individualno gledati u skladu s njegovim problemima i mogućnostima. Stanovnici otoka i posjetitelji oslanjaju se na prometnu povezanost s kopnom za svakodnevne aktivnosti. Turizam trenutno prevladava u gospodarstvu na svim otocima. Ulaganjem u turizam i nastavljanjem sa starom ulogom otoka kao odmorišta građana Šibenika, mogle bi se postići promjene u trenutnoj situaciji.

Kada bi se otoci spojili kao prošireni dio grada, građani s kopna mogli bi imati povod za putovanje do otoka. Dakle, korijen problema su otoci i njihova unutrašnja

razvijenost, odnosno otočna ponuda posjetiteljima. Stoga je njihov unutrašnji prometni sustav osnova za razvoj otoka, a brodske bi se linije povećale kao sekundarni faktor razvoja kada za otocima bude vladao veći interes. Promet spaja različite segmente u prostoru i stvara komunikaciju, djelatnost je koja direktno utječe na socijalne aspekte života. Kvaliteta prometnica određuje kvalitetu uključenosti i socijalizacije otočana u grad.

6. Summary

Transportation is one of the primary human activities playing a significant role in the organization of space, highly affecting the social and demographic development of a region. The Šibenik archipelago has a total of 249 islands, islets, and surreal reefs covering a surface area of 157 km^2. The four largest and most populated islands in the archipelago are Prvić, Zlarin, Kaprije, and Žirje. In 1921 the main settlements on each island reached their peak populations. A negative demographic trend has been present on all the islands since after World War II, and this trend is likely to continue. A massive growth in population is experienced over the summer months due to tourism playing a large role in the economy. The islands are very isolated due to their physical boundaries, being surrounded by sea. They do not offer the primary social needs to be able to function independently without the mainland. Due to greater social benefits much of the island population has relocated to the mainland. The aim of this research is to determine the social aspects of the impacts of traffic on the island populations of the Šibenik-Knin County. Traffic links the inner parts of the island and the island with the mainland. The reasons for everyday travel and traffic problems faced by the inhabitants of Prvić, Zlarin, Kaprije, and Žirje have been explored with the contemporary aspect of spatial differentiation. The research presents two hypotheses:

1. The accessibility of the traffic routes affects the everyday activities of the islanders.
2. Ferry lines determine the islands level of marginalization.

The research was conducted using the method of surveying. A nonprobability sampling approach was used. To support the research other literature and sources (eg. Population Census 2011) were drawn upon. The individuals questioned had to be living on one of the four islands for a minimum of a month per year. Also questioned were individuals who travelled to an island on a daily basis for work as they too frequently used the traffic connections on the islands and between the islands and mainland. The survey was conducted over four days, April 3, 2017, April 6-8, 2017, one day was spent surveying on each island. A total of 151 surveys were distributed, with 109 answered and 42 rejected.

The initial intention of examining ICT (Information and Communication Technology) traffic has been foregone, the questions presented in the survey did not bring

results in a satisfactory way, thus ICT traffic has not been included in the analysis and the research concentrates itself on the physical aspects of transportation.

The social impacts of transportation have been determined by measuring the accessibility of transportation networks. Accessibility being a measure that defines the ease with which citizens can connect to the transport network, including the problems that they face and the level of comfort they experience. When measuring accessibility four components came into question:

- Physical component: accessibility.
- Service availability: travel time, costs, comfort, in this case the availability of sea ports, etc.
- Spatial distribution: distribution of traffic services and activities, and their spatial and temporal constraints.
- Cultural diversity: mentality and way of life on the islands. (Markovich and Lucas, 2011, 19).

The questions used in the survey were formed using these points. After analyzing the data gathered it was found that both hypotheses held true. With regards to hypotheses 1, *the accessibility of the traffic routes affects the everyday activities of the islanders*, the island populations and its visitors are dependant on transportation connections with the mainland for everyday activities. A large percentage of the island population organizes their daily activities taking into account the timetable of the ferry lines. Some islanders saying they would travel more frequently if ferry lines were more frequesnt. The ferry lines can at times be unreliable due to weather and mechanical misfunctions. With regards to hypotheses 2, *ferry lines determine the islands level of marginalization*, the less frequent the ferry lines, the greater the marginalization of the island. The further the island is, the fewrer ferry lines connect it to the mainland. Thus further islands have experienced less modernization and less investment. Zlarin and Prvić, due to their closer proximity to the mainland have a greater population and more ferry lines, and thus have experienced degrees of modernization. However, Kaprije and Žirje offer a greater inconvenience to travel to and from, and have experienced less modernization. Both of the further islands have a small population under fifty years of age and it is possible that the islands have lost their chance to modernize and are now only slowly dying out. In conclusion, the fewer ferry lines the greater the level of marginalization.

The results of the survey have shown that the opinions of islanders on traffic connections are substantially different on each island. There is no one suggestion that

would improve the current situation of all islands, rather each island must be looked at individually as each is confronted with its own set of problems and possibilities due to differing physical constraints. The possibility of revitalization of the islands is in question due to younger generations continuly migrating, leaving the islands with low human resources. Realistically, additional investments in tourism and encouraging the islands to continue with their historic role as a refuge for vacation and relaxation might bring about changes to the current situation. Impovement of inner traffic connections is essential for attracting investors after which boat lines would follow as a secondary factor in development once there is a greater interest in visiting the islands. For the islands to become integrated into the greater city, the main-land inhabitants need to have a reason to travel to the islands. Among several suggestions provided, the costs of the transport of bicycles and cars via ferry is suggested to be minimized, as capacity is never full and would make islanders more mobile once on the mainland, and would encourage more people to visit the islands as well. Cost of transporting building materials is suggested to be minimized as well to help encourage investment. Another suggestion, as offered by the island population, is to increase ferry lines on Sundays, and to add one more ferry line in the evenings during week days on Zlarin, at least during the summer months. Visitors would be able to stay on the island in the evenings, and it would give islanders an opportunity to enjoy evening social activities on the mainland. The survey responses support the general point that the quality of transportation determines the quality of the connection and socialization of islanders into the greater city area.

7. Literatura

Literatura

1. Defilippis, Josip, 2002: "O Gospodarskom Razvoju Hrvatskih Otoka." *Sociologija i Prostor* 39.1/4. *Hrčak,* http://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=147678 (18.5.2017)
2. Friganović, M., i Šterc, S.: 1981: "Prilog-Otok Žirje Primjer Depopulacije, Degradacije I Inovacije života Na Malom Otoku." *Hrvatski Geografski Glasnik* 43.1. *Hrčak,* http://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=58816 (18.5.2017)
3. Lajić, I., Podgorelec, S., i Babić, D., 2001: Migracijske dileme otočana: od cirkulacije prema migraciji ili ostanku?, http://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=184747 (11.6.2017)
4. Miletić, Geran-Marko, 2013: Jednom nogom na otoku: sekundarno stanovanje na Zlarinu, http://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=165813 (11.6.2017)
5. Markovich, J., i Lucas,K., 2011: The Social and Distributional Impacts of Transport: A Literature Review, http://www.tsu.ox.ac.uk/pubs/1055-markovich-lucas.pdf (11.6.2017)
6. Nadilo, B., 2001: Razvitak hrvatskih otoka, Građevinar 53, http://www.casopis-gradjevinar.hr/assets/Uploads/JCE-53-2001-01-06.pdf (18.5.2017)
7. Starc, Nenad, 2001: Managing Island Development: the Croatian Case, http://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=147869 (11.6.2017)
8. Šiljković, Ž., i Čuka, A., 2004: Prometna povezanost i razlozi dnevnih migracija sa zadarskih otoka prema Zadru, http://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=14830 (11.6.2017)

Izvori

1. Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2017: Državna brodska linija br.505, Vodice-Prvić-Zlarin-Šibenik i obratno, http://www.agencija-zolpp.hr/PORTALS/12/DOWNLOAD/505%20VODICE%20-%20PRVIC%20-%20ZLARIN%20-%20%C5%A0IBENIK.PDF (18.5.2017)

2. Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2017: Državna brzobrodska linija br.9502, Žirje-Kaprije-Šibenik i obratno, http://www.agencija-zolpp.hr/PORTALS/12/DOWNLOAD/9502%20ZIRJE%20-%20KAPRIJE%20-%20SIBENIK.PDF (18.5.2017)
3. Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2017: Državna trajektna linija br.532, Šibenik-Obojan-Kaprije-Žirje i obratno, http://www.agencija-zolpp.hr/PORTALS/12/DOWNLOAD/532%20%C5%A0IBENIK%20-%20ZLARIN%20-%20OBONJAN%20-%20KAPRIJE%20-%20%C5%BDIRJE%2016%2002.PDF (18.5.2017)
4. Državni zavod za statistiku, Šibensko-kninska županija - broj stanovnika po naseljima, 1857.-2001.: http://www.dzs.hr (18.5.2017)
5. Državni zavod za statistiku, Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine - 1. Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima, popis 2011.: http://www.dzs.hr/Hrv/censuses/census2011/results/htm/H01_01_01/H01_01_01.html (18.5.2017)
6. Geoprojekt d.d, 2016: Prostorni planovi – UPU Prvić – Izmjena PPUG-a za Perolin gat, http://www.grad-vodice.hr/assets/files/prostorni-planovi/upu-prvic/izmjena_ppug-a_za_perolin_gat.pdf (18.5.2017)
7. Geoprojekt d.d, 2016: Prostorni planovi – UPU Prvić – Odredbe, http://www.grad-vodice.hr/assets/files/prostorni-planovi/upu-prvic/02_odredbe.pdf (18.5.2017)
8. Google Maps, https://www.google.ca/maps (11.6.2017)
9. Grad Šibenik, 2014: Program inovativnog javnog gradskog prijevoza grada Šibenika 2014.-2020.
10. Grad Šibenik, 2017: Oboreni rekordi u broju noćenja na Zlarinu, http://www.sibenik.hr/zanimljivosti/oboreni-rekordi-u-broju-nocenja-na-zlarinu (18.5.2017)
11. Grad Šibenik, 2017: Šibenik postaje cikloturistička destinacija, http://www.sibenik.hr/vijesti/sibenik-postaje-cikloturisticka-destinacija (18.5.2017)
12. Grad Vodice, 2014: Strtegija razvoja grada Vodica do 2020, http://www.grad-vodice.hr/assets/files/strategija-razvoja/strategija_razvoja_grada_vodica_web.pdf (18.5.2017)
13. iCat, 2014: Šibenik – Studija pilot projekta Intermodal.
14. Jadrolinija, 2017: Lara, http://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/hidrobus/lara (18.5.2017)

15. Jadrolinija, 2017: Lošinjanka, http://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/trajekti/trajekti-lokalnih-linija/losinjanka (18.5.2017)
16. Jadrolinija, 2017: Tijat, http://www.jadrolinija.hr/o-nama/brodovi/klasicni-brodovi/tijat (18.5.2017)
17. Jurida, 2017: Turistička zajednica Šibensko-kninske županije - Kaprije, http://www.sibenikregion.com/hr/destinacije/otoci/kaprije (18.5.2017)
18. Jurida, 2017: Turistička zajednica Šibensko-kninske županije - Žirje, http://www.sibenikregion.com/hr/destinacije/otoci/zirje (18.5.2017)
19. Linijska nacionalna plovidba d.d., 2017: Flota, http://lnp.hr/fleetlisting/ (18.5.2017)
20. Lučev, B., 2017: Otok Prvić: Zemljopis, http://www.otokprvic.info/Hzemljopis.htm (18.5.2017)
21. Michigan Ross Center for Social Impact, University of Michigan, 2017: What is Social Imapct, http://socialimpact.umich.edu/about/what-is-social-impact/ (11.6.2017)
22. MICRO project doo, 2011: Strategije razvoja grada Šibenika – Analiza stanja, http://www.sibenik.hr/projekti/strategija-razvoja-grada-sibenika (18.5.2017)
23. Ministarstvo poljoprivrede, 2011: Prodaja dozvola za rekreacijski ribolov na moru, http://www.mps.hr/ribarstvo/default.aspx?id=23 (18.5.2017)
24. Open Street Map, 2017: https://www.openstreetmap.org/#map=13/43.6806/15.7899 (18.5.2017)
25. Otočni sabor, 2017: Šibenski otoci, http://www.otocnisabor.hr/otoci/sibenski (18.5.2017)
26. PAP/RAC, 2015: Plan integralnog upravljanja obalnim područjem Šibensko-kninske županije, http://www.pap-thecoastcentre.org/pdfs/Obalni%20plan%20SKZ.pdf (18.5.2017)
27. Sportskiribolov.hr, 2014: Ribolovne zone Jadranskog mora, http://sportskiribolov.hr/more/ribolov/ribolovne-zone/ (18.5.2017)
28. Turistička zajednica grada Vodice, 2017: O Vodicama: Otok Prvić, http://www.vodice.hr/hr/o-vodicama/otok-prvic (18.5.2017)
29. Turistička zajednica Zlarin, 2017: O Zlarinu, http://www.tz-zlarin.hr/o-zlarinu/ (18.5.2017)
30. Turistička zajednica Zlarin, 2017: Turizam, http://www.tz-zlarin.hr/turizam/ (18.5.2017)

31. URBOS doo Split, 2009: Urbanistički plan uređenja Zlarina (UPU Zlarin) - Obrazloženje, http://www.sibenik.hr/prostorni-plan-uredenja-grada-sibenika/planovi-na-snazi (18.5.2017)
32. Vlada Republike Hrvatske, 2016: Odluka o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu 22.12.2016, http://www.otocnisabor.hr/pdf/27122016_253329533.pdf (18.5.2017)
33. Zastupnički dom hrvatskog državnog sabora, 1999: Zakon o otocima, http://www.otocnisabor.hr/pdf/26042014_681421388.html (18.5.2017)

8. Prilozi

8.1. Popis slika

Sl. 1. Šibensko-kninski otoci koji se istražuju u radu: Prvić, Zlarin, Kaprije, Žirje.....3
Sl. 2. Ostvareno obrazovanje ispitanih osoba.....6
Sl. 3. Životni status na otoku ispitanih osoba.....6
Sl. 4. Prometni sustav Prvića.....15
Sl. 5. Prometni sustav Zlarina.....18
Sl. 6. Biciklističke staze na Zlarinu.....19
Sl. 7. Prometni sustav Kaprija.....21
Sl. 8. Prometni sustav Žirja.....22
Sl. 9. Brodske linije.....23
Sl. 10. Državna brodska linija br.505, Vodice-Prvić-Zlarin-Šibenik i obratno, red plovidbe za 2017. godinu i cjenik.....25
Sl. 11. Državna brzobrodska linija br.9502, Žirje-Kaprije-Šibenik i obratno, red plovidbe za 2017. godinu i cjenik.....26
Sl. 12. Državna trajektna linija br.532, Šibenik-Obojan-Kaprije-Žirje i obratno, plovidbe za 2017. godinu i cjenik…….....28
Sl. 13. Slika pretpostavljene brodske linije Pilot projekta intermodal, preuzeta od službenog studija; 2-4 broda za 6 direktnih linija….....31
Sl. 14. Doživljeni utjecaj prometa na svakodnevne aktivnosti ispitanih osoba.....33
Sl. 15. Koliko su često u proteklih godinu dana ispitane osobe putovale do kopna.....33
Sl. 16. Razlog najčešćeg putovanja do kopna.....34
Sl. 17. Stavovi o prihvatljivosti brodskih linija.....36
Sl. 18. Stavovi o trajanju putovanja.....36
Sl. 19. Stavovi o pitanjima vezanim uz iskustva na javnom brodu.....37
Sl. 20. Stavovi spram kvalitete prometnica na otoku.....39
Sl. 21. Stavovi o primjernosti cestovne infrastrukture.....40
Sl. 22. Stavovi o razvijenosti pješačkih i biciklističkih staza na otoku.....41
Sl. 23. Stavovi o izgradnji novih prometnica na otoku.....41

8.2. Popis Tablica

Tab. 1. Sveukupni broj anketa.....4
Tab. 2. Struktura anketiranih osoba.....5
Tab. 3. Stanovništvo naselja šibenskih otoka 1857-2011.....8
Tab. 4. Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima šibenskih otoka 2011. godine…….....9
Tab. 5. Program gradnje i uređenja prostora prema aktivnostima i sadržajima, Urbanistički plan uređenja Zlarina……...19
Tab. 6. Opis brodske linije i kapacitet brodova.....23
Tab. 7. Odluka o određivanju državnih linija u javnom prijevozu u linijskom obalnom pomorskom prometu utvrđuje državne trajektne, brzobrodske i brodske linije s odgovarajućom vrstom i minimalnim kapacitetom broda, relacijom i minimalnom učestalosti povratnih putovanja tjedno….....29
Tab. 8. Preferencije u korištenju javnog ili privatnog broda.....34
Tab. 9. Odgovori na frekventnost korištenja taxi broda sa svakog otoka…..…….38

8.3. Anketni upitnik

Obilježja prometnog sustava otočja Šibensko-kninske županije
Anketni upitnik

Studentica sam na Sveučilištu u Zagrebu, PMF, Geografski Odsjek. Odrađujem anketu obilježja prometnog sustava otočja Šibensko-kninske županije, koja se bavi socijalnim aspektima utjecaja prometa za svoj diplomski rad. Molim Vas da mi pomognete s istraživanjem. Anketa je dobrovoljna i svi su odgovori anonimni. Hvala na Vašem vremenu!

Adriana Škugor

Datum:_____ Vrijeme:_____

Mjesto ispitivanja:_____

1. Vaš spol (zaokružite): a) žensko b) muško

2. Vaše godine:_____

3. Vaše najviše postignuto obrazovanje je:
a) bez završenog osnovnog obrazovanja
b) završena osnovna škola
c) završena srednja škola
d) završena viša škola ili prediplomski studij
e) završen fakultet ili diplomski studij, mr.sc., dr.sc.

4. Gdje Vam je prijavljeno boravište (u kojem naselju)?_____

5. Gdje još živite (u kojem naselju)?_____

6. Kakav je Vaš životni status na otoku? (zaokruži)
a) živim na otoku cijele godine ili veći dio godine
b) živim na otoku povremeno ili manji dio godine
c) živim na otoku rijetko, do mjesec dana godišnje
d) uopće ne živim na otoku

7. Procjenite utjecaj prometa na Vaše svakodnevne aktivnosti (zaokružite)!
a) ne utječe
b) slabo utječe / utječe rijetko
c) umjereno utječe / utječe ponekad
d) prilično utječe / utječe često
e) jako utječe / utječe gotovo uvije

8. Ako smatrate da promet utječe na Vaše svakodnevne aktivnosti, navedite na koje aktivnosti i na koji način!

_____

9. Koliko ste često u proteklih godina dana u prosjeku putovali na kopno? (zaokružite jedan odgovor)
a) više puta dnevno
b) jednom dnevno

c) nekoliko puta tjedno
d) nekoliko puta mjesečno
e) nekoliko puta godišnje
f) nisam putovao/la na kopno (preskočiti na pitanje 13.)

10. Navedite razlog zbog kojeg ste najčešće putovali do kopna? (zaokružite jedan odgovor)
a) posao
b) škola
c) posjeta prijateljima i rodbini
d) trgovina
e) doktor/zdravstveni razlozi
f) administrativni razlozi (npr. sud, općina, banka, "sređivanje papira")
g) događaji (sportski, kulturni, umjetnički...)
h) drugo
_____

11. Koje prijevozno sredstvo ste najčešće koristili za putovanje s otoka na kopno?
a) brod (javni prijevoz)
b) brod (privatni), kada i zašto?
_____

12. Pred Vama su određene tvrdnje vezane za prometno povezivanje otoka i kopna. Tvrdnje su podijeljene na razdoblje turističke sezone i izvan turističke sezone. Molimo da zaokružite odgovarajući broj!

	Izrazito se ne slažem	Ne slažem se	Niti se slažem niti se ne slažem	Slažem se	Izrazito se slažem
RAZDOBLJE TURISTIČKE SEZONE					
Broj polazaka brodskih linija je prihvatljiv	1	2	3	4	5
Vrijeme putovanja je prikladno	1	2	3	4	5
Troškovi brodskog prijevoza su prihvatljivi	1	2	3	4	5
Putovanje na brodovima je komforno	1	2	3	4	5
Osjećam se sigurno putujući brodovima	1	2	3	4	5
Pomorska infrastruktura je dovoljno razvijena (opremljenost morske luke/pristaništa, sadržaji, WC-i, čekaonice...)	1	2	3	4	5
Brodske linije trebale bi češće prometovati tijekom radnih dana	1	2	3	4	5
Brodske linije trebale bi češće prometovati tijekom vikenda	1	2	3	4	5
Brodske linije trebale bi prometovati tijekom noći	1	2	3	4	5
RAZDOBLJE IZVAN TURISTIČKE SEZONE					
Broj polazaka brodskih linija je prihvatljiv	1	2	3	4	5
Vrijeme putovanja je prikladno	1	2	3	4	5
Troškovi brodskog prijevoza su prihvatljivi	1	2	3	4	5
Putovanje na brodovima je komforno	1	2	3	4	5

Osjećam se sigurno putujući brodovima	1	2	3	4	5
Pomorska infrastruktura je dovoljno razvijena (opremljenost morske luke/pristaništa, sadržaji, WC-i, čekaonice...)	1	2	3	4	5
Brodske linije trebale bi češće prometovati tijekom radnih dana	1	2	3	4	5
Brodske linije trebale bi češće prometovati tijekom vikenda	1	2	3	4	5
Brodske linije trebale bi prometovati tijekom noći	1	2	3	4	5

13. Koristite li taxi brodove?
a) uvijek, svaki dan
b) često, nekoliko puta tjedno
c) ponekad, nekoliko puta mjesečno
d) rijetko, nekoliko puta godišnje
e) nikada

Ako ste odgovorili *a), b) ili c) ili d)* zašto ih koristite i na kojoj relaciji?
_____

14. Po Vašem mišljenju bi li se javni brodski prijevoz trebao bolje spojiti s javnim prijevozom na kopnu?
a) da, Zašto?_____
b) ne, Zašto?_____

15. Putujete li od jednog otoka do drugog (a da ne putujete na kopno)?
a) da
b) ne

Ako DA, koji je razlog?_____
S kojim se problemima susrećete pri takvom putovanju?_____
_____
Koristite li češće privatni brod ili javni brod i zašto?
a) privatni brod, zašto? _____
b) javni brod, zašto? _____

16. Koliko ste često u proteklih godina dana u prosjeku putovali unutar otoka na kojem živite? (zaokružite jedan odgovor)
a) više puta dnevno
b) jednom dnevno
c) nekoliko puta tjedno
d) nekoliko puta mjesečno
e) nekoliko puta godišnje
f) nisam putovao/la unutar otoka (preskočiti na pitanje 20.)

17. Navedite razlog zbog kojeg ste najčešće putovali unutar otoka na kojem živite? (zaokružite jedan odgovor)
a) posao
b) škola
c) posjeta prijateljima i rodbini
d) trgovina
e) doktor/zdravstveni razlozi
f) administrativni razlozi (npr. sud, općina, banka, "sređivanje papira")
g) događaji (sportski, kulturni, umjetnički...)
h) drugo _____

18. Koje prijevozno sredstvo ste najčešće koristili za putovanje unutar otoka na kojem živite?
a) automobil
b) motor
c) bicikl
d) pješačenje
e) drugo

_____

19. Pred Vama su određene tvrdnje vezane za putovanje unutar otoka na kojem živite. Molimo da zaokružite odgovarajući broj!

	Izrazito se ne slažem	Ne slažem se	Niti se slažem niti se ne slažem	Slažem se	Izrazito se slažem
Kvaliteta prometnica na otoku je primjerena	1	2	3	4	5
Cestovna infrastruktura (npr. nogostupi, ograde...) na otoku je primjerena	1	2	3	4	5
Pješačke i biciklističke staze su dobro razvijene na otoku	1	2	3	4	5
Osjećam se sigurno krećući se i putujući cestama na otoku	1	2	3	4	5
Trebalo bi uvesti javni prijevoz na otoku	1	2	3	4	5
Treba izgraditi nove prometnice na otoku	1	2	3	4	5
Gubim puno vremena na putovanje zbog prometa	1	2	3	4	5
Više bih se viđao/la s drugim ljudima na otoku da je promet bolje razvijen	1	2	3	4	5
Kasnim zbog prometa	1	2	3	4	5

20. Procjenite utjecaj interneta, mobitela i telefona na Vaše svakodnevne aktivnosti (zaokružite)!
a) ne utječe
b) slabo utječe / utječe rijetko
c) umjereno utječe / utječe ponekad
d) prilično utječe / utječe često
e) jako utječe / utječe gotovo uvije

21. Ako smatrate da telefon, mobitel, računalo utječu na Vaše svakodnevne aktivnosti, navedite na koje aktivnosti i na koji način!

_____

22. Koristite li više telefon ili mobitel za komunikaciju:
a) najčešće telefon
b) najčešće mobitel
c) podjednako i telefon i mobitel
d) ne koristim i telefon i mobitel

23. Koristite li računalo za komunikaciju?
a) da
b) ne

24. Pred Vama su određene tvrdnje vezane uz internet, mobitel i telefon unutar otoka na kojem živite. Molimo da zaokružite odgovarajući broj!

	Izrazito se ne slažem	Ne slažem se	Niti se slažem niti se ne slažem	Slažem se	Izrazito se slažem
Kvaliteta usluge je primjerena	1	2	3	4	5
Koristim mobitel/ telefon/internet da dođem do informacije u s vezi javnog prijevoza	1	2	3	4	5
Kupujem prijevozne karte putem telefona/interneta/mobitela	1	2	3	4	5
Utjecaj mobitela, telefona i interneta na Vaše svakodnevne aktivnosti je priličan	1	2	3	4	5
Manje se viđam s prijateljima/poznanicima zbog telefona/mobitela/interneta	1	2	3	4	5