

# Socijalni aspekt utjecaja pomorskog prometa - primjer grada Supetra

---

Šaškor, Ozana

Undergraduate thesis / Završni rad

2019

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://um.nsk.hr/um:nbn:hr:217:097659>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-04**



Repository / Repozitorij:

[Repository of the Faculty of Science - University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu  
Prirodoslovno-matematički fakultet  
Geografski odsjek

**Ozana Šaškor**

**Socijalni aspekt utjecaja pomorskog prometa – primjer grada Supetra**

Prvostupnički rad

Mentor: doc. dr. sc. Slaven Gašparović

Ocjena: \_\_\_\_\_

Potpis: \_\_\_\_\_

Zagreb, 2019.



Sveučilište u Zagrebu  
Prirodoslovno-matematički fakultet  
Geografski odsjek

Prvostupnički rad

## **Socijalni aspekt utjecaja pomorskog prometa – primjer grada Supetra**

Ozana Šaškor

**Izvadak:** Promet je jedan od osnovnih čimbenika povezanosti nekog prostora. Kvaliteta povezanosti snažno utječe na mobilnost ljudi, pogotovo otočana kojima je povezanost presudna za normalno životno funkcioniranje. Stanovništvo grada Supetra se svakodnevno suočava s problemima trajektnog povezivanja sa Splitom. Najviše poteškoća imaju mladi i radno aktivno stanovništvo koji svakodnevno putuju u Split u školu odnosno na posao. Najveći problem predstavlja nedostatak katamarana, ali i otočne tarife za automobile koje bi trebale biti manje. Veliki teret su i ogromne sezonske automobilske gužve koje ugrožavaju kvalitetu turizma, kako Supetra, tako i cijelog Brača.

30 stranica, 13 grafičkih priloga, 7 tablica, 43 bibliografske reference; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: socijalni aspekt, utjecaj prometa, pomorski promet, grad Supetar

Voditelj: doc. dr. sc. Slaven Gašparović

Tema prihvaćena: 6. 12. 2018.

Datum obrane: 20. 9. 2019.

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

Undergraduate Thesis

**The social aspect of maritime transportation impacts – the example of city of Supetar**

Ozana Šaškor

**Abstract:** Transportation is one of the basic factors of connecting the space. The quality of connectivity strongly influences the mobility of people, especially the islanders, whose connectivity is crucial for their normal functioning. The population of city of Supetar daily faces the problems of ferry connections to Split. The most difficulties are experienced by the young and working-age population who travel daily to Split for school or work. The biggest problem is the lack of catamarans, but also island tariffs for cars that should be less. A huge burden is also a huge seasonal traffic jams that threaten the quality of tourism of Supetar as well as the whole island of Brač.

30 pages, 13 figures, 7 tables, 43 references; original in Croatian

Keywords: social aspect, impact of transportation, maritime transportation, city of Supetar

Supervisor: Slaven Gašparović, PhD, Assistant Professor

Undergraduate Thesis title accepted: 06/12/2018

Undergraduate Thesis defense: 20/09/2019

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

## SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. PREGLED DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA.....	2
3. METODOLOGIJA.....	3
4. GEOGRAFSKE ZNAČAJKE NASELJA SUPETAR.....	4
4.1. Fizičko-geografska obilježja.....	4
4.2. Administrativno-teritorijalni ustroj i centralitet.....	4
4.3. Demografska obilježja.....	5
4.4. Prometno-geografska obilježja.....	7
5. PREGLED POMORSKE PROMETNE POVEZANOSTI.....	8
5.1. Pomorska prometna povezanost na razini Hrvatske.....	8
5.2. Pomorska prometna povezanost na razini srednjodalmatinskih otoka.....	10
5.3. Pomorska prometna povezanost na razini Brača.....	11
6. ANALIZA PROVEDENOG ISTRAŽIVANJA.....	16
6.1. Povezanost.....	16
6.2. Udobnost i brzina.....	19
6.3. Cijene.....	21
7. PRIJEDLOZI POBOLJŠANJA.....	24
8. ZAKLJUČAK.....	27
LITERATURA.....	28
IZVORI.....	29
PRILOG.....	IV

## 1. UVOD

Promet se definira kao prijenos ljudi, robe i informacija iz jednog mjesta u drugo (Black, 2003). On je u suvremenom dobu postao bitan ekonomski, demografski i socijalni faktor kojemu su najvažnije odrednice kretanje i prijevoz. Danas, prijevoz ima snažan utjecaj na prostornu strukturu i to na globalnoj, regionalnoj, ali i lokalnoj razini (Rodrigue, 2017).

Pomorski promet, tj. pomorsko povezivanje je tradicionalan oblik prometa koji povezuje kopnene cjeline odvojene morem. Tako je u državama s razvedenom obalom, među kojima je i Hrvatska, organiziran linijski trajektni promet. Funkcija takvog prometa na regionalnoj tj. lokalnoj razini podrazumijeva svladavanje prirodnih prepreka (morski prolazi) radi što kvalitetnije integracije otočnoga, slabije dostupnoga, dijela državnog teritorija u razvojne procese svojih pripadajućih regija (Opačić, 2002). Uspostava trajektnih linija u Hrvatskoj osjetno se odrazila na regionalni razvoj otočnoga prostora u vidu jačanja gospodarstva i ublažavanja negativnog efekta izrazite depopulacije na danas većim i prometno bolje povezanim otocima kao što su Brač i Ugljan.

Međutim, pomorski promet, kao i svaki drugi oblik prometa, ima određenu socijalnu komponentu tj. socijalni utjecaj prometa koji se ogleda u omogućavanju pokretljivosti stanovništva, čija otežanost može dovesti do pojave prometne marginaliziranosti (Jakovčić, 2016). Osim toga, u prometnoj marginaliziranosti ljudi doživljavaju i uskraćivanje korištenja prometnih mogućnosti što ograničava njihovu mobilnost i smanjuje pristup dobrima (Gašparović, 2014). Na marginaliziranost su posebno osjetljive određene socijalne skupine; djeca, trudnice, žene s malom ili bolesnom djecom, invalidi te starije i nemoćne osobe, a kada takve socijalne skupine žive još i na otočnom prostoru, situacija postaje vrlo ozbiljna i problematična. Upravo zbog postojanja takvih slučajeva, dobro organiziran i kvalitetan pomorski prijevoz postaje ključem održavanja života na otoku.

Prostor istraživanja za ovaj rad, grad Supetar na otoku Braču, odabrano je kako bi se istražila i ispitala kvaliteta trajektne povezanosti Splita i Supetra, odnosno Supetra i Splita te kako bi se naglasili potencijalni problemi sezonalnosti plovidbe, neredovitosti ili lošeg rasporeda plovidbe, slabe frekvencije ili većih cijena prijevoza i usluga. Takvi se potencijalni problemi vrlo lako mogu reflektirati na povećanje problema održavanja normalnog života stanovnika toga naselja kao i većine stanovnika drugih naselja otoka Brača koji su za povezanost sa Splitom ovisni o supetarskoj luci.

U radu se ponajprije iznose opće geografske značajke grada Supetra, zatim pregled dosadašnje prometne povezanosti uz grafičke, tablične i kartografske priloge tj. uz geografske analize, potom slijedi analiza provedenog istraživanja te na kraju prijedlozi rješavanja problema, a samim time i poboljšanja stanja. Cilj ovog rada je istražiti utjecaj pomorskog prometa na trajektnoj liniji Split-Supetar-Split na život Supetrana i njihove potrebe.

## 2. PREGLED DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA

Kroz pregled dosadašnjih istraživanja utvrđeno je da postoji nekoliko članaka i radova stručnjaka i studenata geografa koji se odnose na ponudu koju Brač nudi mladima, na razvoj turizma na otoku te na demografska i socijalno-geografska kretanja stanovnika na istom otoku. Uz njih Brač i Supetar su se našli i na popisu radova ekonomista i sociologa. Tako se Babić (2019) bavi kvalitetom života mladih na Braču, a o geografskim značajkama turizma istoimenog otoka pisao je Kuveždić (2001). Što se tiče demografskih kretanja na otoku postoji nekoliko važnijih radova; Fabjanović (1990) opisuje socijalno geografska kretanja na Braču, Nakićen i Čuka (2016) se bave istraživanjem demografskog razvoja otoka Brača i sklonosti otočana iseljavanju, dok je Martinić-Jerčić (2018) istražio razvoj naselja na otoku.

Međutim, postoji jako malo istraživanja koja se konkretno tiču grada Supetra, bilo općenito, bilo njegovih pomorskih prometno-geografskih značajki. Tako je o razvoju turizma u gradu Supetru pisala Bartulović (2018), dok za prometno-geografske značajke postoje samo radovi gdje se Supetar spominje u kontekstu luke Split; Mitrović i dr. (2010) govore o važnosti gradske luke Split u putničkom prometu, a Perović (2016) se bavi istraživanjem općih geografskih odrednica razvoja splitske luke. Spominjanjem luke Supetar u kontekstu istraživanja cjelokupnog hrvatskog trajektnog sustava bave se Magaš (1996), Opačić (2002), Dotur (2017), Marinković (2018) te Stiperski i dr. (2001).

Što se tiče utjecaja prometa na stanovništvo postoji nekoliko važnih radova hrvatskih geografa. Gašparović (2014) je istraživao utjecaj prometa na svakodnevni život populacije srednjoškolaca Grada Zagreba te utjecaj prometne marginaliziranosti na školske aktivnosti. Gašparović i Jakovčić (2014) su se bavili prometnom marginaliziranošću srednjoškolaca Grada Zagreba, a Pleić i Jakovčić (2017) utjecajem prometne povezanosti na školski uspjeh srednjoškolaca u Donjem Miholjcu, dok je Škorvaga (2018) proučavala utjecaj prometne povezanosti za opstanak stanovništva općine Zdenci. U okviru proučavanja utjecaja prometne povezanosti na život otočnog stanovništva, Škugor (2017) se bavila proučavanjem socijalnog aspekta utjecaja prometa na otočja Šibensko-kninske županije.



Prometno-geografski sadržaj radova koji govori o trajektnoj povezanosti otoka i kopna većinom spominje Supetar kao naselje koje ima izrazito povoljnu trajektnu povezanost, vrlo dobru prometnu dostupnost i učestale trajektne linije za razliku od ostalih naselja na manjim i udaljenijim hrvatskim otocima. Međutim, ono što se ne spominje u radovima je socijalni aspekt tj. dojam lokalnog stanovništva o povezanosti Supetra i Splita i utjecaj koji ta povezanost svojim kvalitativnim elementima ostavlja na život Supetrana. Vrlo je lako moguće da općeniti, objektivno pozitivan stav o trajektnoj povezanosti Splita i Supetra, koji se proteže kroz sve radove, ipak može biti drugačiji u očima otočana koji vide konkretnije i za život važnije stvari.

### 3. METODOLOGIJA

Kako bi se dobili što subjektivniji i neposredniji rezultati, u istraživanju za ovaj rad odabrana je kvalitativna metoda polustrukturiranog intervjua. Kroz takav tip intervjua dobili su se konkretni subjektivni stavovi, dojmovi i razmišljanja određenog stanovništva grada Supetra o trajektnoj povezanosti sa Splitom. Intervju je bio podijeljen u nekoliko cjelina iz kojih se mogla dobiti povratna informacija o zadovoljstvu putnika kroz ispitivanje povezanosti (frekvencija trajekata, doba dana u kojem je plovidba koncentriranija ili bi trebala biti, udobnost i brzina), cijene (većinom otočne tarife), utjecaja na život i eventualnih problema koje stvaraju povezanost i cijene te potencijalnih prijedloga poboljšanja. Intervjuiranje je provedeno u jednom danu, 6. travnja 2019. godine, s ukupno osam ispitanih osoba. Ispitivanje je provedeno slučajnim odabirom osoba koje su bile voljne porazgovarati o temi. Upravo zbog ovog razloga, spol i dob ispitanika nije uspjela biti brojčano pravilno raspoređena kako bi se dobili što relevantniji rezultati. Dakle, ispitano je 8 osoba, od toga 6 ženskih i 2 muške osobe. Dobne skupine za ovo istraživanje su mlado (0-19 godina), zrelo (20-59 godina) i staro (>60 godina) stanovništvo. U dobnoj skupini mladog stanovništva ispitane su 2 ženske osobe, u dobnoj skupini zrelog stanovništva 3 ženske i 1 muška osoba, a u skupini starog stanovništva dvije osobe različitog spola. Svi su razgovori snimljeni mobilnim uređajem.

Uz metodu intervjua, za izradu ovoga rada proučavana je također i znanstvena i stručna literatura, a korišteni su i statistički podaci i metode te primijenjen ArcGIS program za izradu pojedinih kartografskih priloga.

## 4. GEOGRAFSKE ZNAČAJKE NASELJA SUPETAR

### 4.1. Fizičko-geografska obilježja

Naselje Supetar nalazi se na sjevernoj strani otoka Brača, jugoistočno od Splita. Razvedenost na otoku je različita u pojedinim dijelovima obale. Sjeverni je dio otoka, gdje je smješten i grad Supetar, znatno pristupačniji s velikim brojem zaljeva, dok južna strana otoka ima vrlo slabu razvedenost. Istočna i zapadna obala su dosta kraće i uže, ali ipak dobro razvedene. Sjeverna strana otoka ima veću površinu i blago se spušta prema moru u tri terase (Derado, 1984). Najniža terasa „raste“ do 170 m nadmorske visine i tu je smješten najveći broj naselja među kojima i Supetar. Najveći dio otoka sastoji se od vapnenačkih stijena, a zastupljeni su svi oblici krškog reljefa. Malobrojna krška polja ispunjena su vapnenačkom crvenicom. Što se tiče klime, Brač pripada tipu klime Csa tj. sredozemnoj klimi s vrućim ljetima ili klimi masline. Međutim, ipak postoje određene mikroklimatske razlike između pojedinih dijelova otoka. Sjeverna obala ima puno veći kopneni utjecaj (bura) što stvara veće razlike u temperaturi. Kod vjetrova su najzastupljeniji bura, jugo i maestral, a najveći utjecaj za Supetar ima bura koja dolazi s kopna i koja se javlja tokom cijele godine, ali s najvećim intenzitetom zimi. Često doseže i orkansku snagu koja je glavni posrednik u prekidu trajektnih veza (Martinić-Jerčić, 2018).

### 4.2. Administrativno-teritorijalni ustroj i centralitet

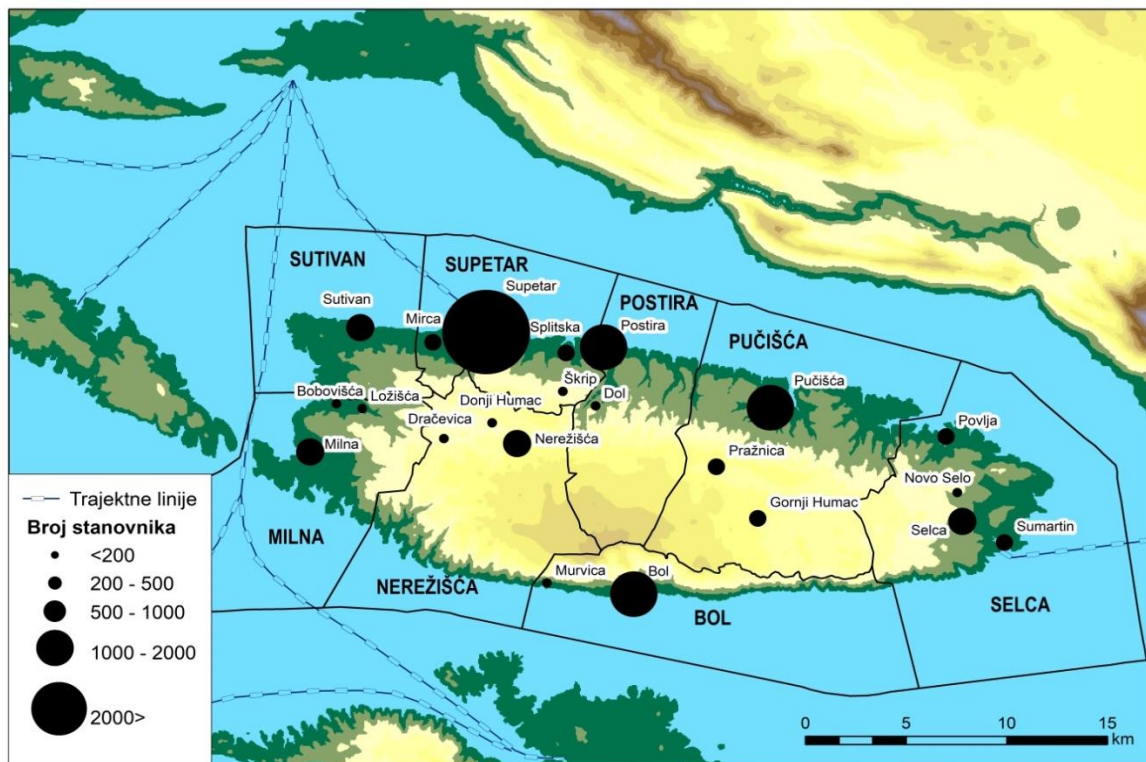
Svoju prvu važniju poziciju u administrativno-teritorijalnom ustroju otoka, naselje Supetar dobiva 1955. kada je donesen Zakon o uređenju općina i kotara, čime otok Brač postaje jedna općina sa sjedištem u Supetru. Zakonom o područjima županija, gradova i općina 1992. godine dolazi do nove administrativno-teritorijalne podjele i novim je zakonom Brač podijeljen na sedam općina, a 1997. godine na osam općina kada ujedno status Grada dobiva Supetar (Martinić-Jerčić, 2018).

Kao što je već spomenuto, Grad Supetar smješten je na sjevernoj strani otoka te ima površinu od 30,28 km<sup>2</sup> (7,67% ukupne površine otoka Brača) čime pripada površinski manjim jedinicama lokalne samouprave, dok u isto vrijeme predstavlja kulturno, administrativno i gospodarsko središte otoka (Institut za turizam, 2015). Uz to, sva ostala naselja na otoku, osim Supetra, imaju najniži red centraliteta (lokalni centar), dok je Supetar područni centar. Položaj grada Supetra je periferan u odnosu na ostala naselja na otoku što je u konačnici trebalo doprinijeti polariziranom razvoju otoka. Međutim, gravitacijski razvoj Supetra kao glavnog centra otoka je toliko odmakao da ideja o regionalnom razvoju otoka s nekim drugim

centralnim naseljem vjerojatno ne bi uspjela (Vrandečić, 2011). Grad Supetar administrativno obuhvaća nekoliko naselja koji su pod njegovom upravom: Mirca, Splitska, Škrip i sam grad Supetar. Istraživanje je u ovom radu provedeno samo u naselju Supetar.

#### 4.3. Demografska obilježja

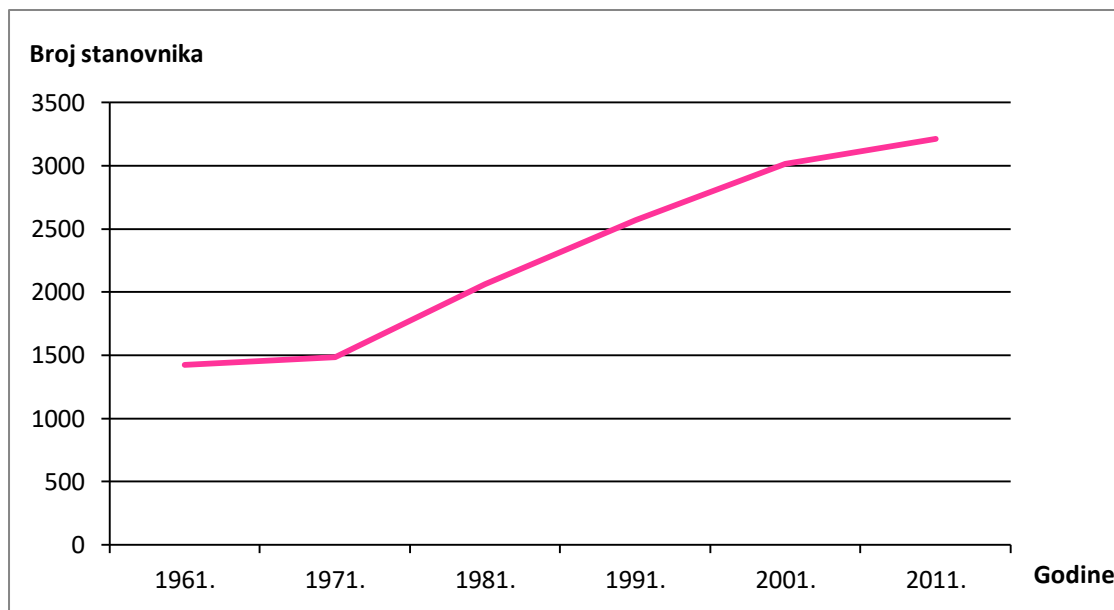
Grad Supetar ima 4074 stanovnika čime ima titulu najnaseljenije jedinice lokalne samouprave cijeloga otoka. Samo naselje Supetar ima 3213 stanovnika (23% stanovništva otoka) što je zapravo najveći broj stanovnika na cijelom otoku (Sl.1).



Sl.1. Broj stanovnika otoka Brač 2011. godine

Izvor: DARH, 1955; DZS, 2011

Uz to, ujedno i najveći porast broja stanovnika ima naselje Supetar i to kontinuirano još od 1948. godine pa kroz sve sljedeće popise stanovništva do danas (Sl.2.). Upravo jedan od razloga pozitivnog kretanja broja stanovnika je taj što je trajektnim vezama Supetar izravno povezan sa Splitom, ali i zbog toga što ima visok centralitet i jedino je urbano naselje na otoku (Nakićen i Čuka, 2016).

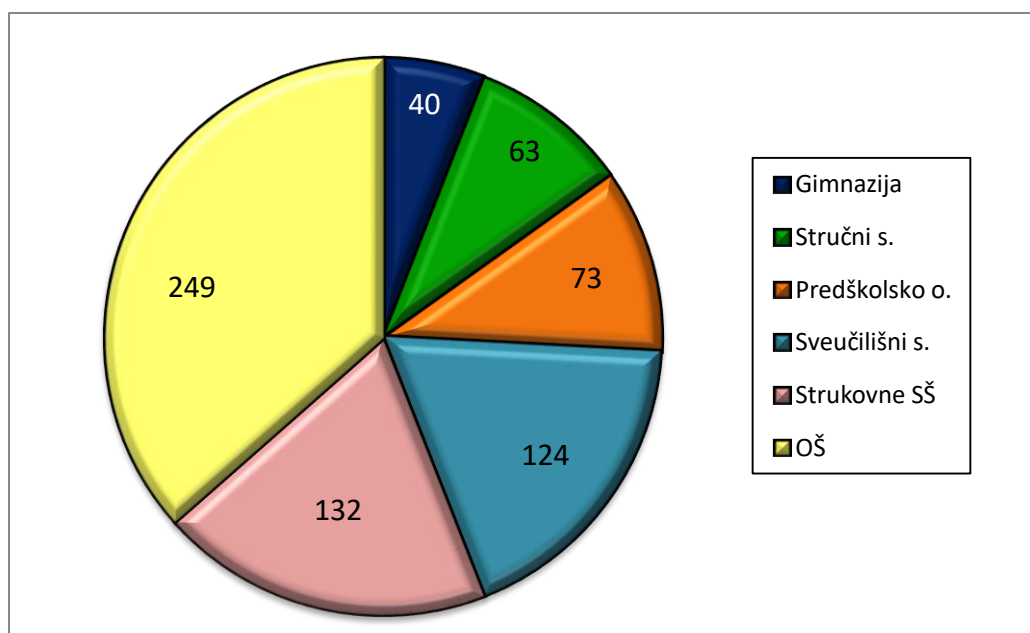


Sl.2. Broj stanovnika naselja Supetar 1961.-2011. godine

Izvor: DZS, 2011

Naselje Supetar također ima, za otočne prilike, dobru obrazovnu strukturu stanovništva. Posjeduje dječji vrtić čiji broj upisnih mjesta ne zadovoljava u potpunosti potrebe u odnosu na broj djece. Uz dječji vrtić postoji i osnovna škola te srednja škola koja nudi četverogodišnji gimnazijski program i programe trogodišnjih strukovnih škola kao što su kuhar, prodavač, automehaničar, elektroinstalater i frizer (LAG Brač, 2016). Za sve ostale potrebe, učenici nastavljaju svoje srednjoškolsko obrazovanje pretežito u Splitu. Na otoku ne postoje visokoškolske obrazovne ustanove, ali je komparativna prednost Supetra blizina Sveučilišta u Splitu i izravna trajektna povezanost sa Splitom gdje većina mladih ljudi nastavlja svoje školovanje. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku iz 2011. godine, 681 stanovnik Supetra je pohađao određeni stupanj školskog obrazovanja (Sl.3.).

Iako grad Supetar ima solidnu lepezu ponude srednjoškolskog obrazovanja, postoje i supetarska djeca koja kao dnevni migranti putuju u Split gdje pohađaju srednju školu, a i mladi koji pohađaju fakultet. Osim njih, dnevnih migranata ima i u zreлом, aktivno zaposlenom stanovništvu koje putuje ili u područje druge općine na otoku ili na kopno (Tab.1.).



Sl.3. Stanovništvo Grada Šibenika (681) prema pohađanju škole 2011. godine

Izvor: DZS, 2011

Tab.1. Dnevni migranti Grada Šibenika 2011. godine

Dnevni migranti									
Ukupno	Zaposleni					Učenici			Studenti
	Ukupno	Drugo naselje ista JLS	Drugi JLS iste županije	Druga županija	Inozemstvo	Ukupno	OŠ	SŠ	
565	366	105	261	0	0	138	49	89	61

Izvor: DZS, 2011

Dakle, glavni centri obrazovanja i rada za Bračane su Šibenik i Split. Šibenik je glavno naselje otoka u koji se slijevaju učenici Brača i njegovo radno sposobno stanovništvo, a istovremeno se odvijaju i dnevne/tjedne migracije učenika/studenata i radne snage u Split.

#### 4.4. Prometno-geografska obilježja

Budući da je Šibenik smješten na otoku, prometno povezivanje s kopnom tj. s nacionalnom mrežom prometnog sustava je od vitalne važnosti za turizam, ali i gospodarstvo u cjelini. Također, od velikog značaja je i što efikasnije povezivanje cestovnog i pomorskog prometa u jedinstven prometni sustav. Glavni prometni centar je upravo Šibenik odakle se granaju prometnice prema svim ostalim većim ili manjim mjestima na otoku (Bartulović, 2018). Osnovni smjerovi regionalnih cesta spajaju grad Šibenik s krajnjim mjestima otoka: Milnom, Bolom i Sumartinom. Što se tiče pomorske povezanosti, Brač ima dva trajektna

pristaništa i isto toliko trajektnih veza s kopnom: Sumartin koji ima vezu s Makarskom i daleko važniji Supetar koji povezuje Brač sa županijskim i makroregionalnim centrom Splitom. O toj vezi će se više govoriti u nastavku rada. Upravo je uspješnim pomorskim povezivanjem sa Splitom Brač ušao u njegovu urbanu regiju i postao „vrata“ otoka Brača (Opačić, 2002).

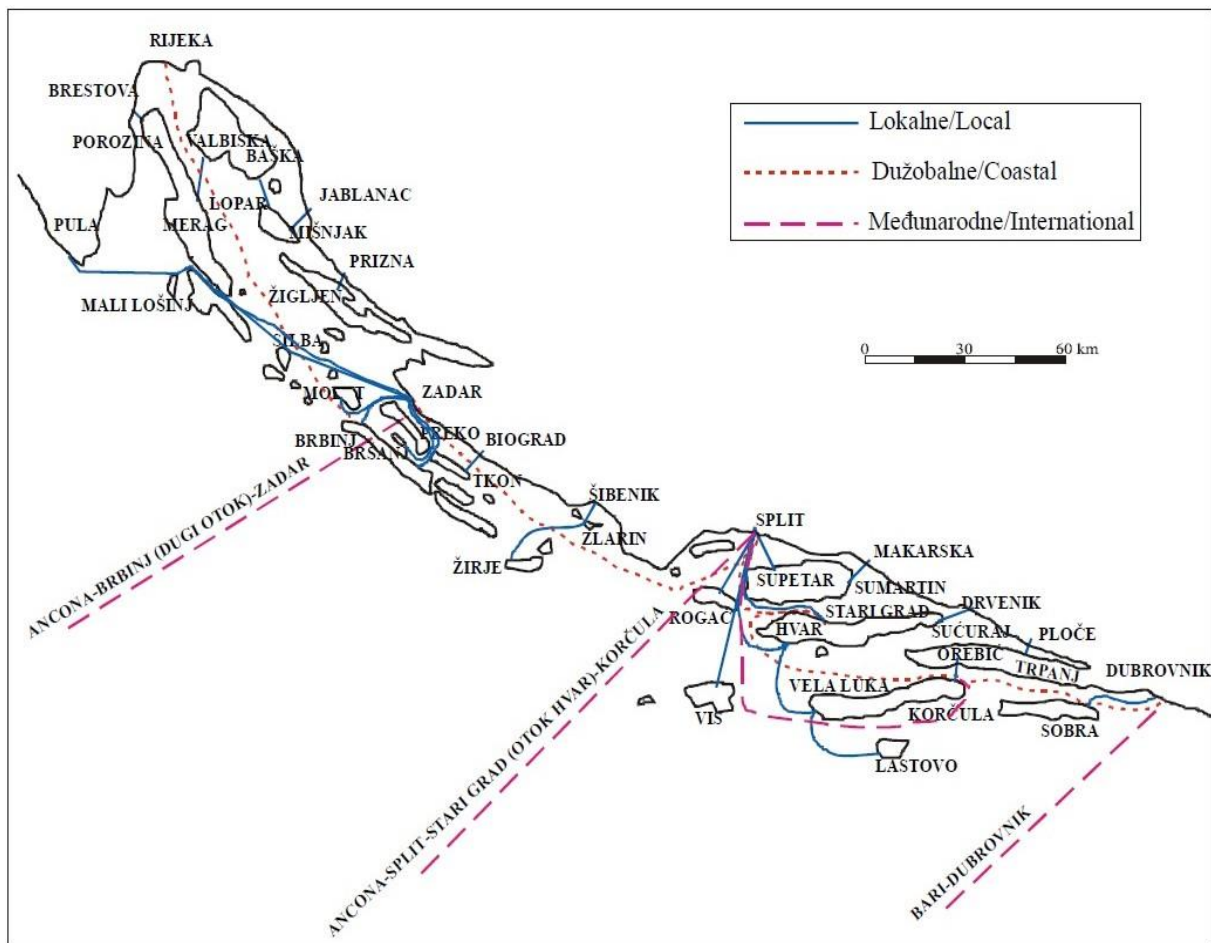
## 5. PREGLED POMORSKE PROMETNE POVEZANOSTI

### 5.1. Pomorska prometna povezanost na razini Hrvatske

Promatrajući cijelu Hrvatsku, otočni prostor je njen poseban dio koji se ističe brojem otoka kao i suvremenim socio-ekonomskim i razvojnim procesima koji su posljedica inzularnosti tj. otočnosti. Iako se može reći da regionalno čine homogen prostor, specifičnost svakog pojedinačnog otoka je zapravo uzrok njihove međusobne heterogenosti na mikroregionalnoj, međuotočnoj i lokalnoj razini (Marinković, 2016). Tako se na primjer udaljenost otoka od kopna uzima kao ključna komponenta razvoja i dinamike pojedinog otoka. Osim toga, neki kanalski otoci ili njihovi kopnu bliži dijelovi, neposredno su izloženi utjecaju kopnenog centra i gravitacijskog utjecaja koji taj centar posjeduje. Takva je i sjeverna obala Brača. Takvi otoci i njihova otočna područja postepeno smanjuju inzularna obilježja, u prvom redu zbog njihove dobre prometne povezanosti s kopnom. Također, istraživanja su pokazala kako je demografska veličina jedan od važnijih faktora otočne razvijenosti. Ovaj faktor vrlo dobro ispunjava Brač koji, prema klasifikaciji Marinkovića (2016), pripada velikim otocima (>3001 st.) čime ulazi u skupinu razvijenijih otoka. Općenito je dokazano da na razvijenost otoka, uz demografsku veličinu, utječu i geografski položaj te prometna povezanost s kopnom.

Funkcija trajektnog prometa u organizaciji prostora je dvojaka, gledajući nacionalnu i regionalnu tj. lokalnu razinu. Na nacionalnoj razini trajektni promet povezuje državu ili regiju s nekom drugom državom ili regijom čime se između tih područja rađa pojačana interakcija. S druge strane, uloga trajektne povezanosti na regionalnoj/lokalnoj razini podrazumijeva svladavanje prirodnih prepreka kako bi se što bolje otočni prostor integrirao u razvojne procese svojih regija (Opačić, 2002). Gledajući cjelokupnu organizaciju trajektnog prometa u Hrvatskoj, izdvajaju se lokalne i međunarodne trajektne linije i jedna dužobalna trajektna linija koja je bila ukinuta 2014. godine, ali je ponovno vraćena u promet 2016. godine, a povezuje Rijeku i Dubrovnik (Sl.4.). Lokalne trajektne linije pomažu u napretku otočnoga

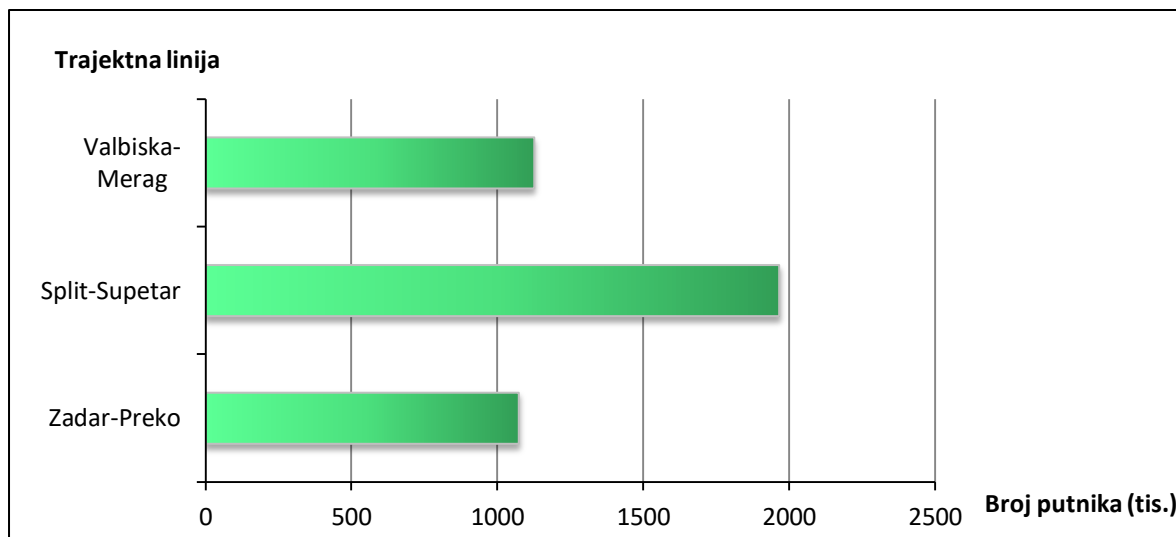
gospodarstva, dok međunarodne linije imaju funkciju izravnog dovođenja talijanskih turista na naše otoke, budući da u turističkoj sezoni takve linije pristaju i na neke naše otoke.



Sl.4. Mreža trajektnih linija u Republici Hrvatskoj

Izvor: Opačić, 2002

Promatrajući trajektni promet na pojedinim lokalnim prugama, mogu se uočiti neke pravilnosti u najnovijim podacima. Na linijama Zadar-Preko, Split-Supetar te Valbiska-Merag zabilježen je najveći broj prevezenih putnika 2017. godine (Sl.5.). Otoci Brač i Ugljan su smješteni točno nasuprot važnih regionalnih centara (Zadra i Splita) i time ulaze u njihova gravitacijska urbana područja. Ne iznenađuje ni velika frekventnost putnika na liniji Valbiska (Krk)-Merag (Cres), budući da je riječ o otocima blizu obale koji su gospodarski uključeni u razvoj riječke makroregije, a imaju i vrlo razvijen turizam.



Sl.5. Broj prevezenih putnika na putnički najprometnijim trajektnim linijama 2017. godine

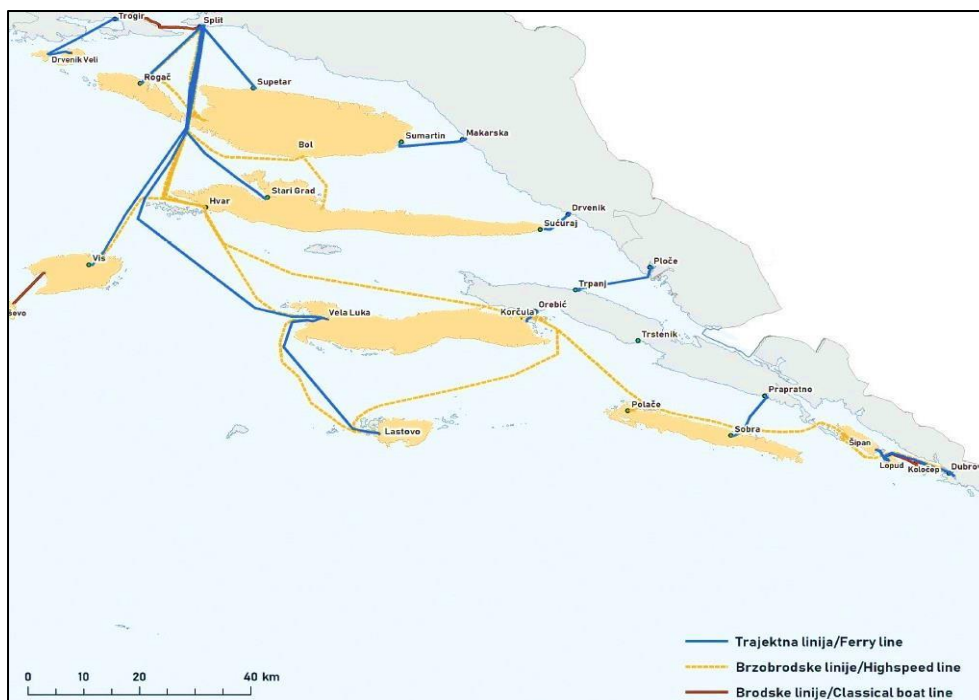
Izvor: Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2019

Broj putnika na trajektnim linijama u Hrvatskoj je u stalnom porastu. Prema broju prevezenih putnika, ali i prema frekventnosti plovidbe primat drže bliži i veći otoci kao što je Brač, koji imaju bolja demografska, prometno-geografska i gospodarska obilježja.

## 5.2. Pomorska prometna povezanost na razini srednjodalmatinskih otoka

Prema tipu plovila pomoću kojih se odvija pomorski promet razlikujemo trajekte, katamarane, hidrobuseve i klasične brodove. Trajekti su najzastupljeniji tip plovila u povezivanju hrvatskih otoka s kopnom, a osim putnika, prevoze i vozila te određenu količinu tereta. Idući po zastupljenosti je katamaran koji isključivo prevozi putnike pa su stoga brzobrodске linije puno brže od trajektnih čime se skraćuje trajanje putovanja. Još jedno obilježje katamarana je što mogu povezivati više otoka na istoj vezi pa određena područja imaju uspostavljeno međuotočno povezivanje. Brzobrodске linije uglavnom povezuju otočne luke sekundarnog značenja s kopnom ili s udaljenijim kopnenim centrom kojemu otok gravitira (Marinković, 2018). Tako npr. postoji brzobrodска linija Jelsa (Hvar) – Bol (Brač) – Split koja spaja sekundarne otočne luke/centre Jelsu i Bol sa svojim kopnenim centrom Splitom (Sl.6.).





### Sl.6. Prometna povezanost srednjodalmatinskih i južnodalmatinskih otoka prema tipu pomorskih linija

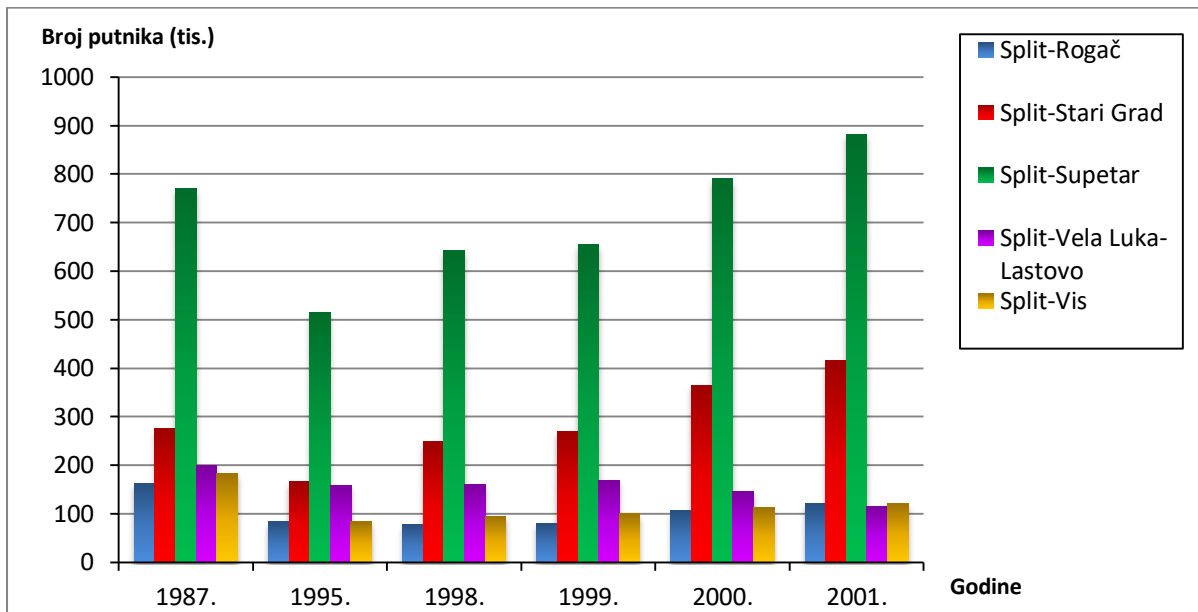
Izvor: Marinković, 2018

Prema karti se može primijetiti kako Split ostvaruje trajektne veze sa šest otoka s tim da nisu svi dio Splitsko-dalmatinske županije (Korčula). Svi već spomenuti razlozi prednosti jačeg povezivanja bližih otoka s kopnom nisu zaobišli ni srednjodalmatinske otoke koji svoj glavni centar na kopnu imaju u Splitu. Tako je trajektna linija Split-Supetar, već dugi niz godina bilježila daleko najveći broj prevezenih putnika od svih ostalih luka srednjodalmatinskih otoka koji su povezani sa Splitom, a tako je i danas (Sl.7. i 8.).

### 5.3. Pomorska prometna povezanost na razini Brača

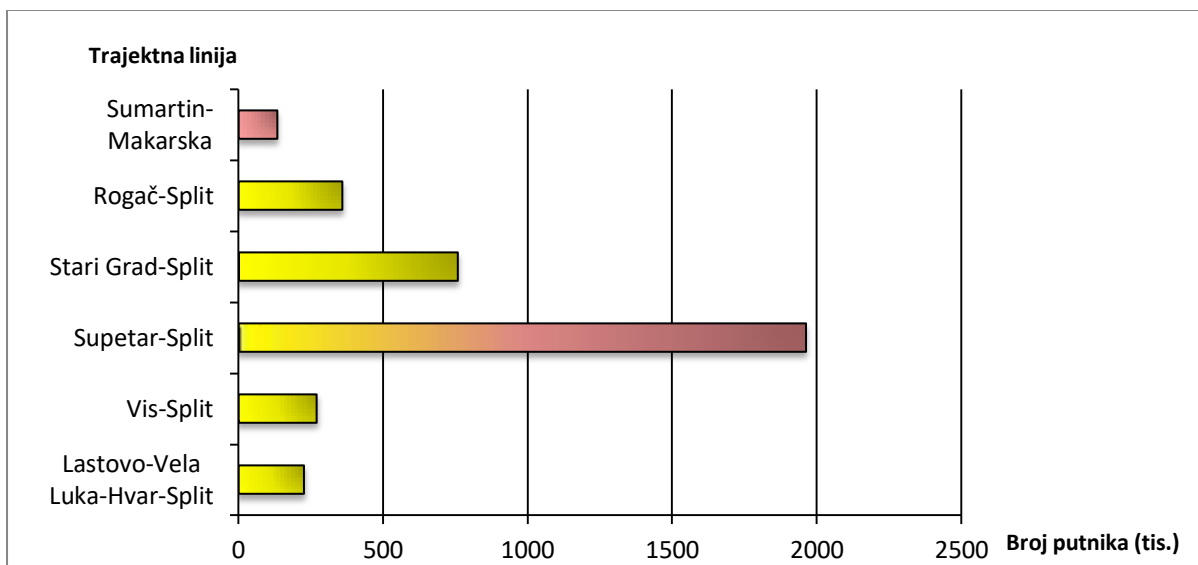
Slika 8. nam, osim što prikazuje sadašnje stanje prevezenih putnika između Splita i ostalih otočnih luka s kojima je povezan, daje uvid u stanje koje prevladava općenito na cijelom Braču. Brač ima svojevrsnu polariziranost u trajektnoj povezanosti; na istoku je preko Sumartina otok povezan s Makarskom, dok je na zapadnoj strani preko Supetra povezan sa Splitom. Međutim, iako bi se moglo reći da postoji polariziranost u odabiru luka, velika većina stanovnika otoka se prometno orijentira na Supetar kao svoje pomorsko polazište. Razlog tomu je vjerojatno manja razvijenost Makarske kao centralnog naselja, budući da je Makarska „samo“ subregionalno središte, a i manje značenje naselja Sumartin koje ima samo

474 stanovnika što je neusporedivo s gradom Supetrom, njegovih 3213 stanovnika i njegovom povezanošću s makroregionalnim centrom Splitom.



Sl.7. Broj prevezenih putnika na lokalnim trajektnim linijama između Splita i srednjodalmatinskih otoka 1987., 1995., 1998., 1999., 2000., 2001. godine

Izvor: Opačić, 2002

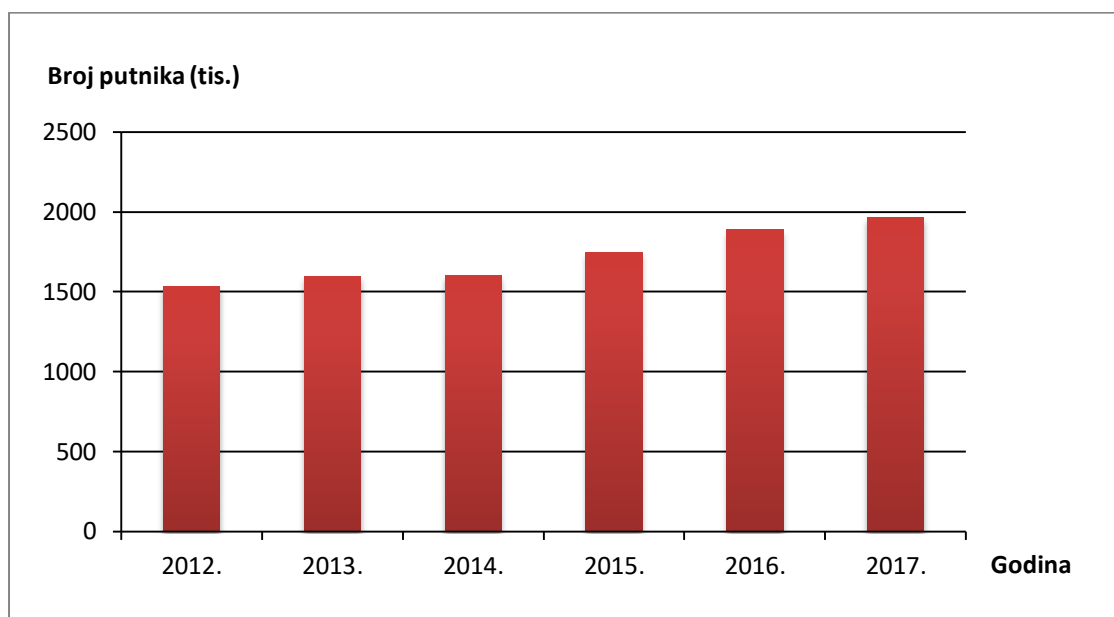


Sl.8. Broj prevezenih putnika na odabranim lokalnim trajektnim linijama 2018. godine

Izvor: Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2019

Trajektna veza Split-Supetar-Split je dakle najfrekventnija linija u srednjodalmatinskom pomorskom području. Broj prevezenih putnika na toj liniji konstantno

raste od 1995. godine tj. u poslijeratnim godinama kreće kontinuirani rast koji se nastavio i nastavlja se i danas (Sl.9.).



Sl.9. Broj prevezenih putnika na trajektnoj liniji Supetar-Split 2012.-2017. godine

Izvor: Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2014; 2016; 2018

Ovakav kontinuirani rast prevezenih broja putnika vjerojatno ne bi bio isti da vjetar u leđa svake godine ne pruža sve bolji i bolji turizam u Hrvatskoj i Dalmaciji. Trajektno povezivanje pokreće prometni, ali i turistički i opći tijek razvoja Brača. Bolje povezan otok zapravo uzrokuje i jači razvoj turizma. Ako se uspoređi broj polazaka lokalnih trajektnih linija na relaciji Split-Supetar-Split u turističkoj sezoni i izvan nje, dolazi se do zaključka da je sezonalnost vrlo važna karakteristika pomorskog povezivanja Brača (Tab.2., 3. i 4.).

Tab.2. Red plovidbe u vremenu izvan sezone za državnu brodsku liniju br. 631

<i>IZVANSEZONA: 01.01.-30.05.; 30.9.-31.12.</i>		
<b>SPLIT</b> ---->	<i>Svaki dan</i>	<b>SUPETAR</b> <----
6:15*	I	6:30*
9:00	II	7:45
11:00	III	10:30
12:30*	IV	12:30
14:15	V	14:30*
16:30	VI	15:30
18:15	VII	18:00
20:30	VIII	20:00
23:59**	IX	22:45**
<i>*Ne plovi nedjeljom i blagdanom</i>		
<i>** Ne plovi 24.12., 25.12. i 31.12.</i>		

Izvor: Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2019a

Tab.3. Red plovidbe u vremenu niske sezone za državnu brodsku liniju br. 631

<i>NISKA SEZONA: 31.05.- 27.06.; 02.09.-29.09.</i>		
<b>SPLIT</b> ---->	<i>Svaki dan</i>	<b>SUPETAR</b> <----
5:15	I	5:00
6:15	II	6:30
7:45	III	7:45
9:00	IV	9:00
11:15	V	10:30
12:45	VI	12:30
14:15	VII	14:00
16:45	VIII	15:30
18:00	IX	18:00
19:30	X	19:30
21:00	XI	20:45
23:59	XII	22:45

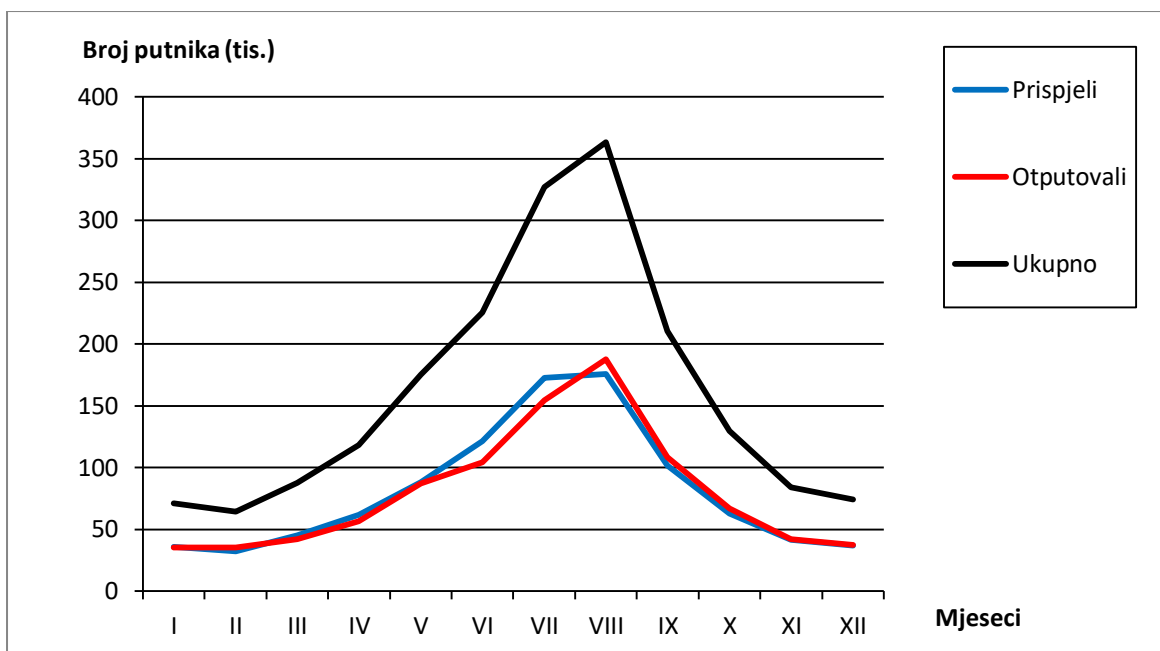
Izvor: Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2019a

Tab.4. Red plovidbe u vremenu visoke sezone za državnu brodsku liniju br. 631

<i>VISOKA SEZONA: 28.06.-01.09.</i>		
<b>SPLIT</b> ---->	<i>Svaki dan</i>	<b>SUPETAR</b> <----
5:00	I	5:00
6:30	II	6:30
8:00	III	8:00
9:30	IV	9:30
10:30	V	11:00
12:00	VI	12:00
13:30	VII	13:30
15:00	VIII	15:00
15:45	IX	16:30
16:30	X	17:15
18:00	XI	18:00
19:30	XII	19:30
21:00	XIII	20:45
23:59	XIV	22:45

Izvor: Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2019a

Iz ovih tablica se može zaključiti da turizam iznimno utječe na frekventnost trajekata. Čak i Brač, koji je veći, naseljeniji i razvojno perspektivan otok, pokazuje izrazitu sezonalnost trajektne povezanosti i veći broj putnika u ljetnim mjesecima. Dakle iz priloženog se može reći da frekventnost trajekata puno više ovisi o turizmu i turističkim kretanjima nego o naseljenosti otoka, ma kolika ona bila. Otočno stanovništvo, bez obzira na razvijenost otoka, nema dovoljnu prostornu pokretljivost tijekom ostatka godine koja bi trajektu frekvenciju barem malo približila frekvenciji koja postoji u sezoni (Sl.10.). Takva slaba kretanja će prije ili kasnije dovesti do osjetnije depopulacije otoka (Opačić, 2002). Slabiji intenzitet prometa, koji je usmjeren samo na vremenski kratkoročnu koncentraciju turista stvara problem za prekretnički proces urbane litoralizacije te pridonosi kulturnoj, gospodarskoj i demografskoj zaostalosti srednjodalmatinskih otoka (Mikulandra, 2016). Osim što se sezonalnost negativno odražava na prijevoz trajekatom izvan turističke sezone, ekonomska isplativost mnogih uspostavljenih linija je pod upitnikom.



Sl.10. Ukupni broj putnika (prispjeli i otputovali) na trajektnoj liniji Supetar-Split 2018. godine

Izvor: DZS, 2018

## 6. ANALIZA PROVEDENOG ISTRAŽIVANJA

Istraživanje je provedeno u travnju 2019. godine u formi intervjua u naselju Supetar. Glavni cilj intervjuiranja je bio istražiti utjecaj koji ima pomorska prometna povezanost Supetra i Splita na život Supetrana i njihove potrebe ovisno o dobi i spolu. Intervjuiranje je provedeno spontano tj. na licu mjesta tako da je, od ukupno osam ispitanih osoba, dobno-spolni uzorak ispitanika brojčano nepravilan. Najviše je ispitano osoba koje pripadaju zreloom stanovništvu, čak pola od svih ispitanika, s tim da su dvije osobe radno aktivne, jedna je radno aktivna tijekom sezone, a jedna je student. Od ostalih ispitanika, dvije pripadaju mladom stanovništvu i učenice su srednje škole dok su zadnje dvije osobe starije životne dobi u zasluženj mirovini. Iako statistički podaci daju naznake dobre povezanosti Supetra i Splita, lokalno stanovništvo najbolje poznaje svoje razvojne resurse, temeljne nedostatke, prisutne probleme i razvojne potrebe. Gledano s aspekta otočne dostupnosti, glavno obilježje sadašnjih prometnih veza je prilagođenost rasporeda plovidbe potrebama otočnog stanovništva. Tako se otočnom stanovništvu omogućuje svakodnevna migracija zbog obavljanja posla, školovanja i zadovoljavanja ostalih potreba na kopnu.

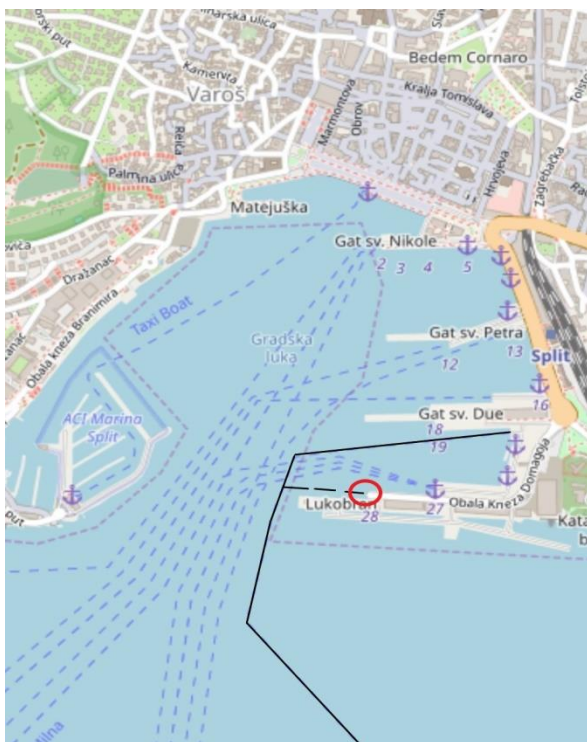
Intervju se sastojao od nekoliko dijelova koji će u nastavku biti malo drugačije grupirani, nego što je to bilo raspoređeno u intervjuu. U nastavku će ti dijelovi biti podijeljeni u potpoglavlja. Kroz njih će se analizirati glavni problemi triju ispitanih dobnih skupina.

### 6.1. Povezanost

Već je prije spomenuto kako trajektna povezanost Supetra i Splita ima sezonski karakter. To se može primijetiti i iz tablica 2., 3. i 4. gdje se i na službenim stranicama Agencije za obalni linijski pomorski promet najveći period godine u redu plovidbe zove „izvansezona“. Iz tablica se vrlo jasno može vidjeti kako se red plovidbe pojačava u drugom tromjesečju svake godine tj. kako se postupno smanjuje početkom rujna. Intervjuom se došlo do zaključka da takav raspored ne odgovara određenim srednjoškolcima koji svakodnevno putuju u Split u školu, budući da je frekventnost trajekata najmanja baš u najvećem dijelu školske godine. Većina njih ima određene izvannastavne i izvanškolske aktivnosti ili tjelesnu i zdravstvenu kulturu zbog kojih se često događa da ne stignu na raniji trajekt, već moraju čekati po sat ili dva do polaska sljedećeg. „*Kad je meni tjelesni, meni je on gotov u 14.30, a trajekt je bija u 14.15. Meni je sljedeći tek u 16.30 ili sad od 1.6. u 16.45. To je najveći problem šta ih nema između.*“ (Lara, 16).

Osim toga, problem učenika i radnika je što svaki trajekt iz Supetra pristaje na zadnje (udaljenije) vezove u splitskoj luci (Sl.11.). Zadnji vez je udaljen od prve frekventnije autobusne stanice oko 10-15 minuta što ljudima stvara dodatne probleme time što kasne u školu/posao. „...a oni nama stanu skroz iza, na zadnje vezove, i onda ne stignemo na bus. Meni je škola predaleko i zbog toga uvijek kasnim. Dobro je jedino što mi u školi omogućuju da kasnim 15 minuta na 1. sat i što me puštaju 15 minuta prije kraja nastave jer drukčije ne bih stigla na trajekt.“ (Nikolina, 18).

Na slici 11. su prikazana sva pristaništa splitske luke ili tzv. gatovi odakle kreću i gdje pristaju trajekti s otoka. Trajekt za Supetar kreće s gata sv. Duje, međutim na povratku ne staje na taj isti gat, već na vez na Obali Kneza Domagoja što je i indirektno rečeno u intervjuu, a potvrđeno iz vlastitog iskustva. Kako god bilo, udaljenost između prostora „obitavanja“ supetarskog trajekta i prve prometnije autobusne stanice, koja je udaljenija čak i od gradske rive, je velika.



Sl.11. Pristaništa splitske gradske luke

Izvor: Open Street Map, 2019

Supetranima je uglavnom red plovidbe zadovoljavajući preko radnih dana, osim što postoji par primjedbi oko vremena isplavlivanja iz Splita u popodnevnim satima kada bi bilo bolje da polaze češće. Sve te primjedbe su individualne i subjektivne jer svakome odgovara

drugačije vrijeme polaska. Primjedbi ima više kod mladih za raspored plovidbe preko vikenda, konkretno sa subote na nedjelju kada ih većina ide u noćne izlaske u Split. „*Ja izlazim subotom i triban čekati do ujutro u 9 sati jer nam je ukinulo nediljom trajekt u 6.15, ne znam zašto.*“ (Nikolina, 18). „*Ako će neko izać' u Split većinom ili imaju nekoga kod koga će prespavat' ili iznajme stan za tu jednu noć. Ali da ima trajekt u 4.30 – zašto ne?*“ (Ivan, 20). Dakle, mladima raspored plovidbe stvara problem preko vikenda i smatraju da bi se trebale uvesti i određene noćne linije ili nedjeljom uvesti barem jednu ranojutarnju liniju jer eventualno iznajmljivanje stana stvara dodatne troškove. S druge strane, zrelije osobe smatraju da treba više trajekata preko dana, a iako trajekt u ponoć ima jako malo putnika i vozila, ne smatraju da ga treba ukinuti jer ga uvelike koriste u prijevozu nakon određenih večernjih kulturnih događaja u Splitu.

Jedan od većih problema u povezivanju su i vremenske nepogode, konkretno, Supetru najveći neprijatelj je bura koja često zbog olujnih udara onemogućuje isplovljavanje trajekta s obje strane, a samim time remeti i redovitu plovidbu po rasporedu. Međutim, u posljednje se vrijeme, po pričama otočana, događa prekid ili odgoda plovidbe čak i zbog manjeg intenziteta vremenskih nepogoda. „*...dodemo isprid Supetra i trajekt se okrene nazad, ja san poludila, a uopće nije bilo strašno nevrime. Onda smo se vratili u Split i prekricali u drugi trajekt i opet njime u Supetar šta znači da smo se vozili zapravo više od 2 sata. Ljudi čekaju preglede po godinu dana i onda zbog procjene i odluke kapetana ne isplovi trajekt, plus šta taj drugi trajekt bude krcat pa neki auti čak ni ne stanu. U zadnje vrime su očajni s prekidima linija. Vjerojatno da imaju konkurenciju onda bi se i oni malo više trudili – ovako ih nije briga.*“ (Petra, 23). Istina je da Jadrolinija drži monopol u hrvatskoj pomorskoj plovidbi (Tab.5.). Ukupno je 31 hrvatski otok povezan s kopnom trajektnim tipom linija, najzastupljeniji kod koncesionara Jadrolinije čija flota broji 34 plovila na lokalnim linijama. Osim toga, Jadrolinija posjeduje i 10 plovila tipa katamaran.

Kao što je već spomenuto na početku, otočane možemo svrstati i u marginalizirane prometne sudionike, budući da marginaliziranost predstavlja nemogućnost putovanja kada i kamo se želi (Denmark, 1998). Marginaliziranim socijalnim skupinama pripadaju i žene koje imaju djecu s posebnim poteškoćama. A kada takve osobe žive na otoku, moraju često putovati u veći centar kako bi s djecom obavljali zadane zdravstvene preglede i terapije. „*Nama je bio veliki problem ići na vježbe i sve uskladiti s trajektima. S ditetom moran na vježbe u Split u 10 sati, a ja odavde moran krenit' s ditetom u 7.45, jer nema kasnijeg trajekta nego u 10.30 i tako izgubimo uru-dvi vrimena nigdi.*“ (Nela, 45).



Tab.5. Udio brodara u prometu putnika i vozila 2018. godine

	BRODAR	PUTNICI		VOZILA	
1.	Jadrolinija	11.827.446	<b>86,0%</b>	3.089.398	<b>89,4%</b>
2.	Rapska plovidba d.d.	898.570	<b>6,5%</b>	365.552	<b>10,6%</b>
3.	KTD Bilan d.o.o.	216.444	<b>1,6%</b>		
4.	G&V Line ladera d.o.o.	188.769	<b>1,4%</b>		
5.	MB Kapetan Luka, Ivan Tomić, t.p.	128.062	<b>0,9%</b>		
6.	Bura Line & Off shore	109.068	<b>0,8%</b>		
7.	Gradski parking d.o.o. Šibenik	81.667	<b>0,6%</b>		
8.	RPZ Vrgada	64.742	<b>0,5%</b>		
9.	G&V Line d.o.o.	63.582	<b>0,5%</b>		
10.	Miatrade d.o.o.	60.682	<b>0,4%</b>		
11.	Catamaran Line d.o.o.	59.527	<b>0,4%</b>		
12.	Krilo shipping company d.o.o.	31.222	<b>0,2%</b>		
13.	Porat Ilovik d.o.o.	17.795	<b>0,1%</b>		
14.	Nautički centar Komiža d.o.o.	8.272	<b>0,1%</b>		

Izvor: Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2019

Dakle, što se povezanosti tiče, problemi se razlikuju ovisno o dobnoj skupini i životnim poteškoćama. Mladima najviše trebaju, u razdoblju izvan sezone, nove trajektne linije za vikende, ali i radnim danima u popodnevnim satima nakon završetka nastave što ujedno kao problem ističe i radno aktivno stanovništvo. Problem i za jedne i za druge predstavlja i pristanak trajekta na zadnje vezove u Splitu čime se vrijeme putovanja u školu/na posao još više produljuje. Raspored plovidbe poteškoće zadaje i socijalno osjetljivim skupinama, a na sve skupine utječe učestalo odgađanje plovidbe zbog i ne toliko lošeg vremena.

## 6.2. Udobnost i brzina

Svi ispitanici uglavnom nemaju primjedbi na udobnost trajekata. Trajekti koji su predodređeni za plovidbu na relaciji Split-Supetar-Split imaju dovoljan kapacitet za prosječan broj putnika i vozila. „*Udobnost je savršenstvo. Ja cilin puten čitan knjigu, dvi ure vamo-tamo i skoro je cilu pročitan. Gledan i školarce kako pišu domaći rad i uče, imaju dovoljno prostora.*“ (Gordana, 65). Problemi oko udobnosti i prostora se jave samo povremeno, a uzrok su uglavnom ljetni mjeseci, veći broj putnika i turističke gužve. „*...ima dosta mista, ali je problem liti kad je više ljudi onda se ne može ni sist'. Na primjer neki dan u trajektu smo prijateljica i ja sile vanka gore na trajekt i smrzavale se jer doli nije bilo mista.*“ (Lara, 16).

Što se tiče brzine, tu postoji najviše primjedbi i nezadovoljstva od strane ispitanika. Trajekt od Supetra do Splita i obrnuto dođe za 50 minuta po rasporedu, međutim

taj vremenski period putovanja bude ponekad i dosta duži. „*Ne voze 50 minuta ka' šta piše, voze i punu uru dok se pristane, a kad malo jače puše dođe to i do ure i kvarat (1h i 15min).*“ (Petra, 23). Više ispitanika je spomenulo i štednju goriva kao glavni problem duže vožnje. Mišljenja su da se može vremenski doći i duplo brže jer se takvim pokazalo u izvanrednim situacijama. „*Jedan naš susid je nedavno na poslu slučajno rasika ruku na pola. Gliserom nisu mogli zbog vibracija, helikopter je bija zauzet, a morali su stić' unutar dva sata do bolnice. Zamolili su kapetana da ubrza i došli su za 25 minuta. Dakle, štede i time što uštede svake tri godine minjaju motore.*“ (Nela, 45). Jedini kojima je period od jednog sata sasvim dovoljan i ne bi ga htjeli mijenjati su poneki umirovljenici. „*Meni jedan sat uopće nije predugo, da je još po' ure duže meni ne bi bija problem. Ha, ja san penzić, iman vrimena i ne triba mi brže. Dok sam radila, uvik mi je falilo vrimena. Bija je kratko uveden katamaran i došlo bi se za 20 kuna u 20 minuta, to je bilo savršeno. Međutim, danas od toga nema ništa.*“ (Gordana, 65). Katamaran spominje najviše ispitanika kao bitan segment koji fali otočnom stanovništvu. Srednjodalmatinski otoci jesu povezani katamaranom, međutim, Brač je katamaranima povezan samo kroz međuotočno povezivanje i to su povezana samo naselja Milna i Bol sa Splitom. Sjeverna i istočna strana otoka nisu uopće povezane brzobrodskim linijama. Naselje Supetar ima najviše stanovnika, najgušće je naseljen, ima najviše putnika i po zračnoj je udaljenosti najbliži od svih naselja s kojima je Split pomorski povezan, a ipak ima samo trajektnu povezanost. „*Uvest' katamaran bi dušu dalo. Jadrolinija ima katamarane, ali ih ima ograničen broj pa oni voze na otoke koji su udaljeniji. Njima jedan sat valjda ne znači puno.*“ (Nela, 45). Tablica 6. pokazuje sve pomorske prometne linije koje imaju postaju/jednu od postaja na Braču. Dakle, zajedno su izmiješane brzobrodske (prve dvije) i trajektna (zadnje dvije) linije. Ono što je važno usporediti je kako brzobrodska linija iz Jelse do Splita dođe za 100 minuta što je duplo više vremena od putovanja trajektom između Supetra i Splita. Međutim, zračna udaljenost Jelsa - Split iznosi 44 km dok je Supetar od Splita udaljen samo 17 km. Treba se uzeti u obzir da je zračna udaljenost između dva mjesta najkraća udaljenost na karti. U stvarnosti, od Jelse preko Bola do Splita treba prijeći puno više kilometara, budući da se zaobilazi velika površina Brača, dok zračna udaljenost Supetra i Splita više-manje odgovara i stvarnoj udaljenosti koju treba prijeći trajekt jer na svome putu nema nikakvih prepreka. Upravo se iz ovih razloga smatra kako bi se katamaran trebao uvesti i u povezivanje Supetra i Splita čime bi se uvelike izašlo u susret ljudima koji žive na otoku i kojima je vožnja trajektom svakodnevnica. „*...jedino bi bilo dobro da se u 21. stoljeću odvoji teretni od putničkog prijevoza. Ura vrimena putovanja je previše za današnje vrime na ovako kratkoj udaljenosti.*“ (Božo, 70).

Tab.6. Otok Brač prema trajanju putovanja na pojedinoj vezi

	Br. linije	Prometna linija	Trajanje
BRAČ	9602	Vis - Hvar - Milna (Brač) - Split	125'
	9603	Jelsa (Hvar) - Bol (Brač) - Split	100'
	631	Supetar (Brač) - Split	50'
	638	Sumartin (Brač) - Makarska	60'

Izvor: Jadrolinija, 2019

Može se reći da su mišljenja o udobnosti i brzini jako polarizirana. Trajektima su vrlo sređeni i udobni, ali brzina je, čini se, jedna od gorih stavki vezanih uz povezanost. Mišljenja se razlikuju između dobnih skupina, ali i unutar njih čime se dolazi do zaključka da kritičnost ovisi najviše o potrebama pojedinca i njihovoj percepciji onoga što se kritizira.

### 6.3. Cijene

Kao zadnja izdvojena stavka intervjuja bile su cijene te prijedlozi poboljšanja koji će biti obrađeni u zasebnom poglavlju. Pitanje o cijenama se odnosilo s jedne strane na cijene u trajektima tj. cijene trajektne ponude jela i pića, dok su s druge strane ispitane cijene prijevoza i otočnih prijevoznih tarifa. Supetrani, kao i većina ostalih otočana, imaju otočne tarife prijevoznih cijena, budući da ih većina vrlo često putuje u Split (Tab.7.).

Dakle, što se tiče prijevoznih cijena, otočani imaju povlašten položaj za razliku od ostalih sudionika u prometu na toj relaciji, što je i razumljivo. Imaju i otočne iskaznice pomoću kojih ne moraju trošiti vrijeme na svakodnevno preuzimanje tiskanih karata. Srednjoškolci koji se školuju u Splitu moraju Jadroliniji svake godine uplatiti 70 kuna, s tim da s prvom uplatom i upisivanjem srednje škole u Splitu dobivaju karticu za trajekt koja im traje 5 godina i s kojom, može se reći, besplatno svakodnevno putuju u Split. Srednjoškolci koji se školuju u gradu Supetru imaju opciju dva puta tjedno besplatno ići u Split, ako tamo pohađaju određene izvanškolske aktivnosti koje ne postoje u Supetru, dok je onda cijena za treći i svaki sljedeći put ista kao normalna otočna cijena karte. Kod studenata nije ni potrebno raditi posebnu karticu, dovoljno je samo pokazati studentsku iskaznicu (iksicu) koju očita uređaj te je time i njima putovanje uvijek besplatno. Kod ispitanika zrele dobne skupine koji većinom putuju na rad u Split postoje dvije mogućnosti. Prva mogućnost je mjesečni pokaz koji je odlična pogodnost za one koji svakodnevno putuju u Split. „ *...imam i mjesečni pokaz koji je prije par godina bija 450 kn šta je bilo super, a sad je 582 kune. To je skoro 600 kuna! Kad je manje radnih dana u mjesecu ili kad imaš godišnji – ne isplati se uzimat ga jer je preskup, samo šta meni plaća firma pa me ni briga.*“ (Petra, 23).

Tab.7. Cjenik za prijevoz na trajektnoj liniji Supetar – Split

		IZVANSEZONSKI CJENIK (kn)	SEZONSKI CJENIK (kn)	OTOČNI CJENIK (kn)	CJENIK ZA JAVNE SLUŽBE (kn)
<b>1</b>	<b>PO OSOBI</b>	28,00	33,00	15,00	17,00
	<b>DJECA 3-12 godina</b>	14,00	16,50	0,00	0,00
<b>2</b>	<b>OSOBNI AUTOMOBIL (do 9 sjedala)</b> do 5,00 m dužine i/ili 2,00 m visine	124,00	154,00	75,00	77,00
	<b>OSOBNI AUTOMOBIL (do 9 sjedala)</b> preko 5,00 m dužine i/ili iznad 2,00 m visine	230,00	276,00	138,00	138,00
<b>3</b>	<b>LAKA (PRTLJAŽNA) PRIKOLICA</b>				
	do 3,00 m dužine	70,00	84,00	52,00	42,00
	od 3,01 m do 5,00 m dužine	124,00	154,00	75,00	77,00
	preko 5,01 m dužine	230,00	276,00	138,00	138,00
<b>4</b>	<b>PRIKOLICA (KAMP KUĆICA, TRAILER,...), KAMPERSKO VOZILO</b>				
	do 5,00 m dužine	230,00	276,00	138,00	138,00
	od 5,01 do 7,00 m dužine	280,00	345,00	172,00	173,00
	preko 7,00 m dužine	376,00	451,00	225,00	226,00
<b>5</b>	<b>AUTOBUS</b>				
	10 - 17 sjedala	585,00	700,00	440,00	350,00
	18 - 33 sjedala	835,00	1000,00	630,00	500,00
	34 - 54 sjedala	1390,00	1660,00	1050,00	830,00
	> 54 sjedala	1810,00	2170,00	1370,00	1085,00
<b>6</b>	<b>TERETNI AUTOMOBIL</b>				
	do 3 t nosivosti	150,00	180,00	94,00	90,00
	od 3,01 t do 4,0 t nosivosti	200,00	240,00	131,00	120,00
	od 4,01 t do 5,0 t nosivosti	250,00	300,00	150,00	150,00
	od 5,01 t na više*	50,00	60,00	27,00	30,00
<b>7</b>	<b>MOTOCIKL, MOPED</b>	58,00	70,00	43,00	35,00
<b>8</b>	<b>MOTOCIKL S PRIKOLICOM, TRICIKL, ČETVEROCIKL</b>	87,00	104,00	64,00	52,00
<b>9</b>	<b>BICIKL</b>	28,00	33,00	18,00	17,00

\*Za teretna vozila viša od 5,01 tona nosivosti ukupan broj tona množi se sa cijenom po toni

Izvor: Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2019a

Srednjoškolci koji se školuju u Supetru imaju opciju dva puta tjedno besplatno ići u Split, ako tamo pohađaju određene izvanškolske aktivnosti koje ne postoje u gradu Supetru, dok je onda cijena za treći i svaki sljedeći put ista kao normalna otočna cijena karte. Kod studenata nije ni potrebno raditi posebnu karticu, dovoljno je samo pokazati studentsku iskaznicu (iksicu) koju očita uređaj te je time i njima putovanje uvijek besplatno. Kod ispitanika zrele dobne skupine koji većinom putuju na rad u Split postoje dvije mogućnosti. Prva mogućnost je mjesečni pokaz koji je odlična pogodnost za one koji svakodnevno putuju u Split. „ ...imam i mjesečni pokaz koji je prije par godina bija 450 kn šta je bilo super, a sad

*je 582 kune. To je skoro 600 kuna! Kad je manje radnih dana u mjesecu ili kad imaš godišnji – ne isplati se uzimat ga jer je preskup, samo šta meni plaća firma pa me ni briga.“ (Petra, 23).* Druga opcija koju otočani imaju je otvaranje Prepaid računa. Prepaid račun je račun koji korisnik dobrovoljno otvara u Jadroliniji, uplaćuje novčani iznos na njega te ga nakon uplate može koristiti na svim linijama koje Jadrolinija održava. *„Dobro je što su nam uveli Prepaid račun na koji možeš staviti iznos koji očeš i svakom vožnjom ti skida 15 kuna tj. cijenu jedne otočne karte. Još ti nakon svakog skeniranja karte dođe obavijest na mail koliko ti je novaca ostalo na računu. Odlično je za one koji ne putuju svaki dan radit' u Split ili u vrime kad je godišnji.“ (Emili, 38).* Kod umirovljenika je jednostavna situacija. Oni slično kao i studenti imaju svoju trajnu umirovljeničku karticu s kojom se besplatno voze kad god požele.

Jedan od većih problema Supetranima stvara cijena prijevoza automobila. Automobil je u današnjem svijetu postala sasvim normalna pojava i pomoću njega čovjek ima najveću slobodu kretanja. Otočanima je u tom smislu vrlo otežano slobodnije kretanje izvan otoka. Ono postoji, ali, u usporedbi sa stanovnicima na kopnu, za najnormalnije potrebe se skupo plaća. Prijevoz automobila u Split i nazad dođe 150 kuna pa otočani pribjegavaju jeftinijim metodama. *„Znam jednog gospodina koji uvijek parkira svoje auto u luci u Splitu. Inače radi u Dugopolju i kad se vrati s posla u Split, ostavi auto u luci pa ide na trajekt. Tako radi već godinama jer mu se ne isplati svakodnevno ić' autom na trajekt. Kad bi cijene bile niže, više bi nas išlo automobilom.“ (Emili, 38).* Automobil predstavlja još veći problem i socijalno marginaliziranim osobama. *„Pošto mi je dijete osjetljivo na puno podražaja, zadnje tri godine vozili smo se autom. Povratna cijena auta i karte je 180 kuna i to stvarno nije bilo normalno. Onda smo se žalili mi roditelji iz udruga „Brački pupoljci“ koji imaju djecu s poteškoćama u razvoju i izborili smo se za cijenu karte za automobil od 30 kuna.“ (Nela, 45).*

Što se tiče cijena ponude u trajektu, većina se ispitanika ne žali toliko na cijene iako su one vrlo skupe. Većina ih je već navikla uglavnom ponijeti nešto hrane i pića sa sobom, a i te cijene im ne utječu toliko na zadovoljstvo putovanjem, budući da je putovanje sastavni dio otočnog života. Cijene su uglavnom „za turiste“ tijekom cijele godine, ne samo u sezoni i bez obzira na dobnu skupinu. *„Cijene u trajektu su iste cile godine, bija ti student ili ne.“ (Ivan, 20).* *„...nekad naručim kavu u trajektu, ali većinom uzmem coffee to go jer je jeftinija 5-6 kuna od normalne kave. Čula sam od nekih ljudi da je pola litre vode 20 kuna, a toliko dođu i sladoledi koje u trgovini moš nać' za 7 kuna. Ali turisti se ne brinu za cijenu, čak čekaju u redu.“ (Emili, 38).*

Cijene u trajektu su, dakle, iznimno skupe i više su prilagođene rastrošnosti turista. Prijevozne cijene su otočnom stanovništvu na prvi pogled dosta prilagođene. Međutim,

svjesnost da im trajektna povezanost omogućava normalan život, a da je za to potrebno bilo kakvo plaćanje, potiče shvaćanje njihove teške situacije. Otočani smatraju da se njih, koji žive na otoku duže od turističke sezone, ništa ne pita. Bilo je i nastojanje kompanije da povisi i otočnu tarifu brodskih karata, ali za sada u tome nisu uspjeli.

## 7. PRIJEDLOZI POBOLJŠANJA

Kroz provođenje intervjua, ispitanici su došli do određenih zaključaka koji bi pospješili i poboljšali povezanost Supetra i Splita. Na razini svakodnevice, i srednjoškolcima i radno aktivnom stanovništvu koje se školuje/radi u Splitu su potrebni češći trajekti iz Splita u popodnevnim satima kada se vraćaju u Supetar. Neki od njih čak smatraju da bi bilo dobro uvesti katamarane umjesto određenih popodnevni trajektnih linija ili ih kroz godinu staviti u raspored u vremenu čekanja između ponekih trajektnih linija. Tijekom sezone je skoro pa nemoguće uvesti dodatne linije uz veliku sezonsku frekventnost trajekata tako da bi se eksperimenti uvođenja katamarana trebali provoditi kroz izvansezonsko vrijeme. Veliki problem predstavlja i pristanak trajekata na zadnje vezove u splitskoj luci. Za rješavanje ovog problema bi trebalo napraviti preokret u prostornom rasporedu uplovljavanja i isplovljavanja trajekata i katamarana u samoj luci. Razumljivo je da putovanje od udaljenijih otoka duže traje i da bi se stoga trebalo izići ususret i putnicima koji duže putuju time što će plovila stati na vezove bliže gradu i samom uključivanju u gradski prijevoz. Međutim, trajektna linija Supetar – Split ima najviše putnika i najveći promet vozila, ne samo na razini Splita već i cijele Hrvatske. Upravo zbog toga se putnike na toj liniji ne smije zanemariti naglašavanjem blizine Supetra i učestalosti plovidbe te linije, tako pravdajući pristanak supetarskih trajekata na zadnje vezove. Osim toga, sezona je vrijeme velikih gužvi. U gradu Supetru se zadnjih godina sve više i više stvaraju prometne gužve što stvara nemogućnost ukrcaja svih vozila na trajekt za Split u adekvatnom vremenu (Rihelj, 2018). Nekadašnje „vikend-gužve“ su se sada proširile na cijeli tjedan i to najviše u razdoblju 15. srpnja – 31. kolovoza. Broj vozila koji čekaju ukrcaj na trajekt je dva do tri puta veći od kapaciteta trajekata koji redovno plove na ovoj relaciji. Prijedlog je uvođenje dodatnog termina plovidbe u tom vremenu kao i uvođenje izvanrednih linija i plovidba većih trajekata po potrebi kada se stvore gužve. Upravo zbog gužvi redovite linije kasne i do pola sata zbog čega ljudi kasne na posao, a turisti na letove i autobuse. Luka Supetar je vrlo mala luka te veliki promet vozila ne može podnijeti bez dodatne pomoći Jadrolinije. Ako Jadrolinija to ne može učiniti, treba se raspisati koncesija za druge prijevoznike. Turizam se ne može dalje i bolje razvijati ako nema dovoljno redovitih

trajektnih linija jer gužve stvaraju nepoželjan element u turističkom iskustvu posjetitelja. Međutim, ako se i poveća broj sezonskih linija ne može se održavati točan red plovidbe pogotovo zato što se u Supetru koristi jedan vez, umjesto dva (Sl.12.) pa je i svaka dodatna ili izvanredna linija osuđena na kašnjenje. Dakle jedno od rješenja bilo bi stavljanje drugog veza u funkciju kako bi se rasteretio jedini vez koji nosi ogroman sezonski teret otoka na sebi. Kompletna strategija otoka se bazira na razvoju turizma, a gužve stvaraju negativnu sliku. A ako se turizam na otoku - kao jedina slamka spasa - ne razvija, nažalost i demografska i prometna situacija propadaju.

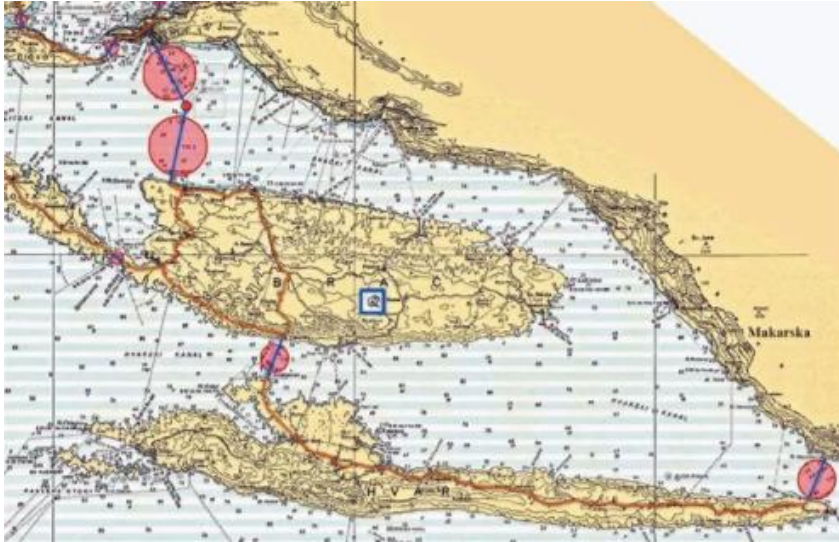


Sl.12. Luka Supetar i potencijalno iskoristiv dok za prihvat trajekata

Izvor: Open Street Map, 2019a

Također, kako bi suzbio nesnosne ljetne gužve, Grad se odlučio na razvoj pametnog rješenja temeljenog na brojanju vozila i dijeljenju informacija u realnom vremenu na svojoj stranici, mobilnoj aplikaciji i u prostoru (display na ulazu u grad). Na taj način želi se unaprijediti informiranje posjetitelja i stanovnika koji su u koloni. Osobito im se želi dati uvid u analizu podataka o dinamici gužvi i čekanja koja može biti temelj za planiranje putovanja i izbjegavanje gužve. Osim toga može biti i temelj za informirano planiranje voznog reda koje je temeljeno na podacima te u skladu s tim i pronalaženje drugih rješenja u suradnji s Jadrolinijom. Uz to, aplikacija bi davala pregled o statistikama prometa, broju ukranih vozila i onih koja su ostala izvan trajekta kao i podatke o broju redovitih i potencijalnih izvanrednih linija. Temeljem već prikupljenih podataka, sustav može prognozirati zagušenja i upućivati putnika na alternativno vrijeme i rutu putovanja (Grad Supetar, 2019).

Osim ovih prijedloga poboljšanja, postojao je i svezvremenski prijedlog povezivanja Brača i kopna. Taj prijedlog je uvijek u sjeni, a tako logičan, kao nekakva tabu tema – prijedlog izgradnje mosta ili podvodnih tunela (Sl.13.).



Sl.13. Lokacija podmorskih tunela

Izvor: Ljubičić, 2013

Neminovno je da bi ovakav jedan projekt zasigurno olakšao otočanima povezanost s kopnom. Ne bi više toliko ovisili o vremenskim uvjetima, turističkim gužvama, rasporedu plovidbe trajekata, kojih možda više ne bi ni bilo i ne bi više bili ogorčeni na cijene automobila te općenito kompletni raspored plovidbe. S druge strane, ovakav projekt bi olakšao i problem turističkih gužvi koje se stvaraju u Splitu kao drugom najvećem gradu u Hrvatskoj i u posljednje vrijeme jednom od važnijih turističkih destinacija. Međutim, ono što iznenađuje je što se u razgovoru sa Supetranima ističe nezadovoljstvo pri samom spominjanju mosta ili podmorskih tunela, a kamoli potencijalnoj ideji i projektima izgradnje. „Iako nam je često teško s trajektima, prva bi bila protiv gradnje mosta jer dopušta neke druge slobode neotočanima.“ (Nela, 45). Ističu kako im je najvažnije zadržati posebnost koju imaju na otoku. Svaka sezona i sve gužve dođu i odu, ali ono što ostaje je mir koji imaju cijele godine daleko od buke i vreve grada okruženi samo morem.



## 8. ZAKLJUČAK

Kroz cijeli rad se može primijetiti koliko jak utjecaj promet, konkretno pomorski, ima na stanovništvo grada Supetra i njihov svakodnevni život. Postoji mnogo faktora koji svojim utjecajem oblikuju život otočana i njihove obveze bez obzira na češći red plovidbe i jaču frekvenciju trajekata od drugih otoka. Otoci su, općenito svaki za sebe, svojevrsni geografski mikrokozmosi, a zajednička se obilježja ljudi koji žive na njima očituju u tzv. otočnosti. Otočnost se ogleda u tradicionalnom odnosu stanovništva prema ograničenosti resursa, svijesti o moru i suživotu s njim te izraženom osjećaju pripadnosti otoku.

Ipak, u Jadroliniji nije sve tako crno. Većina posade izide ususret kada ih se kontaktira da netko kasni pa pričekaju s isplovljavanjem par trenutaka zbog čega ipak dobivaju simpatije od strane otočana. Međutim, uvijek ostane taj gorak okus uobičajenog neshvaćanja situacije u kojoj se nalaze Supetrani i općenito svi otočani. Jedini način pomoću kojeg Supetrani idu dalje je što su svjesni da njihova situacija nije toliko katastrofalna. „*Kada mi dođe teško zbog rasporeda trajekata, uvijek se sjetim – ajme meni šta bi bilo da živim na Lastovu di ih ima po jedan, dva dnevno.*“ (Nela, 45). Činjenica da ipak sve funkcionira i s problemima – nosi sa sobom teško prihvaćanje koje i dalje moraju nastaviti nositi i boriti se protiv njega koliko mogu. Situacija nije toliko komplicirana, niti teška, ali ni toliko bezazlena da bi se mogla gledati prekriženih ruku od strane prijevoznika.

*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).

## LITERATURA:

- Babić, M., 2019: *Kvaliteta života mladih na otoku Braču*, Diplomski rad, Sveučilište u Zadru.
- Bartulović, D., 2018: *Razvoj turizma u Gradu Supetru*, Završni rad, Sveučilište u Splitu.
- Black, W. R., 2003: *Transportation: a geographical analysis*, The Guilfords Press, New York.
- Defilippis, J., 2002: O gospodarskom razvoju hrvatskih otoka, *Sociologija i prostor* 39 (1/4), 83-96.
- Denmark, D., 1998: The outsiders: Planning and transport disadvantage, *Journal of Planning Education and Research* 17 (3), 231-245.
- Derado, K., 1984: Reljef otoka Brača, *Brački zbornik* 14, 7-13.
- Dotur, K., 2017: *Postojeće stanje hrvatskih putničkih luka*, Završni rad, Sveučilište u Splitu.
- Fabjanović, Đ., 1990: Demografska preobrazba otoka Brača, *Sociologija i prostor* 28, 101-117.
- Gašparović, S., 2014: *Utjecaj prometne marginaliziranosti na svakodnevni život srednjoškolske populacije Grada Zagreba*, Doktorska disertacija, Sveučilište u Zagrebu.
- Gašparović, S., Jakovčić, M., 2014: Prometna marginaliziranost na primjeru srednjoškolaca Grada Zagreba, *Geoadria* 19 (1), 61-99.
- Jakovčić, M., 2016: *Nastavni materijali za predmet Prometna geografija*, Prometna geografija, Sveučilište u Zagrebu, [https://www.pmf.unizg.hr/download/repository/Nastavni\\_materijali\\_Prometna\\_geografija.pdf](https://www.pmf.unizg.hr/download/repository/Nastavni_materijali_Prometna_geografija.pdf) (12.8.2019.)
- Kuveždić, H., 2001: Razvoj i suvremeno stanje turizma na otoku Braču, *Acta Geographica Croatica* 34, 127-140.
- Magaš, D., 1996: Croatian islands – main geographical and geopolitical characteristics, *Geoadria* 1 (1), 5-16.
- Marinković, V., 2016: Socijalnogeografske osnove i odrednice klasifikacija hrvatskih otoka, *Geoadria* 21 (1), 143-166.
- Marinković, V., 2018: Hrvatski otoci – uvid u prometno-geografske značajke dostupnosti, *Geodria* 23 (2), 177-205.
- Martinić-Jerčić, L., 2018: *Razvoj naselja otoka Brača*, Prvostupnički rad, Sveučilište u Zagrebu.

Mitrović, F., Mrvica, A., Plazibat, V., 2010: Važnost gradske luke Split u putničkom prometu, *Suvremeni promet* 30 (5), 339-344.

Nakićen, J., Čuka, A., 2016: Demografski razvoj otoka Brača i sklonost otočana iseljavanju, *Migracijske i etničke teme* 32 (3), 319-351.

Opačić, V. T., 2002: Geografski aspekt proučavanja trajektnog prometa: primjer hrvatskog otočja, *Geoadria* 9 (2), 95-109.

Perović, K., 2016: *Opće geografske odrednice razvoja splitske luke*, Diplomski rad, Sveučilište u Zadru.

Pleić, T., Jakovčić, M., 2017: Utjecaj prometne povezanosti na školski uspjeh srednjoškolaca: primjer Srednje škole Donji Miholjac, Hrvatska, *Hrvatski geografski glasnik* 79 (2), 87-108.

Rodrigue, J. P., 2017: *The Geography Of Transport Systems*, New York, <https://www.book2look.com/embed/9781317210092> (12.8.2019.)

Stiperski, Z., Malić, A., Kovačević, D., 2001: Međuzavisnost dostupnosti, gospodarstva i revitalizacije hrvatskih otoka, *Sociologija i prostor*, 39 (1/4), 153-168.

Škorvaga, M., 2018: *Prometna povezanost Općine Zdenci i njen utjecaj na opstanak stanovništva*, Prvostupnički rad, Sveučilište u Zagrebu.

Škugor, A. M., 2017: *Obilježja prometnog sustava otočja Šibensko-kninske županije – socijalni aspekt utjecaja prometa*, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu.

Vrandečić, I., 2011: *Osnovne pretpostavke regionalnog razvoja otoka Brača*, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu.

#### IZVORI:

Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2014: *Promet putnika i vozila u 2013. godini*, [http://www.agencijazolpp.hr/Portals/12/download/PROMET\\_PUTNIKA\\_I\\_VOZILA\\_ustporedba\\_2012-2013\\_HR.pdf](http://www.agencijazolpp.hr/Portals/12/download/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_ustporedba_2012-2013_HR.pdf) (5.8.2019.)

Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2016: *Promet putnika i vozila u 2015. godini*, [http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/Promet\\_putnika\\_i\\_vozila\\_2014-2015.pdf](http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/Promet_putnika_i_vozila_2014-2015.pdf) (5.8.2019.)

Agencija za obalni i linijski pomorski promet, 2018: *Promet putnika i vozila u 2017. godini*, [http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/Promet\\_putnika\\_i\\_vozila\\_2017.pdf](http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/Promet_putnika_i_vozila_2017.pdf) (5.8.2019.)

Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2019: *Promet putnika i vozila u 2018. godini*, [http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/PROMET\\_PUTNIKA\\_I\\_VOZILA\\_2017-2018.pdf](http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_2017-2018.pdf) (5.8.2019.)

Agencija za obalni i linijski prijevoz, 2019a: *Državna trajektna linija br. 631*, <http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/631%20Supetar%20Split.pdf> (5.8.2019.)

Digitalni atlas Republike Hrvatske, 1955

Državni zavod za statistiku, 2011: *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine: Dnevni i tjedni migranti*, <https://www.dzs.hr/> (5.8.2019.)

Državni zavod za statistiku, 2011: *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine: Stanovništvo prema obrazovnim obilježjima*, <https://www.dzs.hr/> (5.8.2019.)

Državni zavod za statistiku, 2011: *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine: Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima*, <https://www.dzs.hr/> (5.8.2019.)

Državni zavod za statistiku, 2018: *Promet u morskim lukama u 2018. godini*, <https://www.dzs.hr/> (5.8.2019.)

Grad Supetar, 2019: *Operativni plan razvoja pametnog grada – Smart City Supetar*, <file:///C:/Users/Korisnik/Downloads/OPSupetarSC.pdf> (7.8.2019.)

Institut za turizam, 2015: *Strategija razvoja turizma agrada Supetra za razdoblje od 2016. do 2020. godine*, <https://gradsupetar.hr/images/docs/Strategija%20razvoja%20turizma%20grada%20Supetra.pdf> (7.8.2019.)

Jadrolinija, 2019: *Red plovidbe*, <https://www.jadrolinija.hr/red-plovidbe/lokalne-linije-2019-> (7.8.2019.)

Lokalna akcijska grupa Brač, 2016: *Lokalna razvojna strategija Lokalne akcijske grupe Brač 2014. – 2020. godine*, [http://www.lagbrac.hr/wp-content/uploads/2016/10/LRS-LAG-Brac%CC%8C-2014-2020-Master\\_Final-.pdf](http://www.lagbrac.hr/wp-content/uploads/2016/10/LRS-LAG-Brac%CC%8C-2014-2020-Master_Final-.pdf) (7.8.2019.)

Ljubičić, S., 2013: Rino Jelić: Split, Brač, Šoltu i Hvar spojiti ćemo pomorskim tunelima od milijardu €, *Slobodna Dalmacija*, 20. srpnja, <https://www.slobodnadalmacija.hr/novosti/hrvatska/clanak/id/207142/rino-jelic-split-brac-soltu-i-hvar-spojiti-cemo-pomorskim-tunelima-od-milijardu-> (20.8.2019.)

Open Street Map, 2019: <https://www.openstreetmap.org/#map=16/43.5036/16.4386> (5.8.2019.)

Open Street Map, 2019a: <https://www.openstreetmap.org/#map=16/43.3850/16.5532> (5.8.2019.)

Rihelj, G., 2018: Supetar godinama traži uvođenje dodatne trajektne linije zbog prometnih gužvi, Jadrolinija ne reagira, *hr turizam*, 25. kolovoza, <https://hrturizam.hr/supetar-godinama-trazi-uvodenje-dodatne-trajektne-linije-zbog-prometnih-guzvi-jadrolinija-ne-reagira/> (20.8.2019.)

## **PRILOG**

NASELJE SUPETAR, 6. TRAVNJA 2019. GODINE

INTERVJU ZA PRVOSTUPNIČKI RAD NA TEMU: Socijalni aspekt utjecaja pomorskog prometa – primjer grada Supetra

1. Kakva je povezanost Splita i Supetra? (frekvencija, broj polazaka tijekom radnih dana i za vikend, razlike sezone/izvan sezone)
2. Kakva je udobnost trajekta i ponuda u njemu? (cijene jela i pića)
3. Brzina putovanja?
4. Postoje li kakve pogodnosti za cijene karata?
5. Koji su glavni problemi povezanosti? (utjecaj na život)
6. Koji su prijedlozi poboljšanja?