

Scenariji prostornog razvoja Pašmana i Ugljana uslijed planirane izgradnje mosta Pašman - kopno

Makar, Magdalena

Master's thesis / Diplomski rad

2022

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:217:460191>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-04**



Repository / Repozitorij:

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



Magdalena Makar

**Scenariji prostornog razvoja Pašmana i Ugljana uslijed
planirane izgradnje mosta Pašman-kopno**

Diplomski rad

**Zagreb
2022.**

Magdalena Makar

**Scenariji prostornog razvoja Pašmana i Ugljana uslijed
planirane izgradnje mosta Pašman-kopno**

Diplomski rad

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

**Zagreb
2022.**

Ovaj je diplomski rad izrađen u sklopu diplomskog sveučilišnog studija *Geografija; smjer: istraživački (Prostorno planiranje i regionalni razvoj)* na Geografskom odsjeku Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, pod vodstvom doc. dr. sc. Slavena Gašparovića i doc. dr. sc. Petre Radeljak Kaufmann.

Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek

Diplomski rad

**Scenariji prostornog razvoja Pašmana i Ugljana uslijed planirane izgradnje mosta
Pašman-kopno**

Magdalena Makar

Izvadak: Pašman i Ugljan dio su ugljansko-pašmanske otočne skupine unutar zadarskih otoka. Otoci su povezani s kopnom trajektnim linijama Zadar – Preko i Biograd – Tkon te brodskom linijom Zadar – Preko, no sve se više aktualizira pitanje povezivanja promatrane prostorne cjeline čvrstom vezom s kopnom, odnosno mostom Pašman-kopno. Uslijed povezivanja mostom i mogućnošću cjelodnevnne interakcije s kopnom, moguće su promjene u prostornom razvoju na promatranim otocima. Cilj rada je iznijeti moguće varijante prostornog razvoja promatranih otoka uslijed izgradnje planiranog mosta. Prilikom istraživanja koristilo se više metoda uključujući statističku analizu, kartografsku vizualizaciju uz pomoć GIS alata, analizu relevantne znanstvene i stručne literature, anketno istraživanje provedeno na uzorku od 385 ispitanika s Pašmana i Ugljana te tri dubinska intervjua s predstavnicima akademskog sektora, javne uprave i otočana. Temeljem korištenih metoda prepoznato je 6 ključnih razvojnih čimbenika na otocima koji su poslužili u kreiranju scenarija razvoja. Moguće varijante prostornog razvoja Pašmana i Ugljana u razdoblju od 20 godina nakon izgradnje mosta su *Stagnacija, Održivi razvoj i Monokultura turizma*.

91 stranica, 32 grafička priloga, 14 tablica, 50 bibliografskih referenci; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: otok Pašman, otok Ugljan, metoda scenarija, prostorno planiranje, most Pašman-kopno

Voditelj: doc. dr. sc. Slaven Gašparović
doc. dr. sc. Petra Radeljak Kaufmann

Povjerenstvo: doc. dr. sc. Slaven Gašparović
izv. prof. dr. sc. Martina Jakovčić
izv. prof. dr. sc. Aleksandar Lukić

Tema prihvaćena: 3. 12. 2020.

Rad prihvaćen: 10. 2. 2022.

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

Scenarios of spatial development of Pašman and Ugljan in light of the planned construction of the Pašman - mainland bridge

Magdalena Makar

Abstract: Pašman and Ugljan are part of the Ugljan-Pašman island group within the Zadar archipelago. The islands are currently connected to the mainland by two ferry lines: Zadar – Preko and Biograd – Tkon, but there is also a Zadar – Preko ship connection. The issue of the permanent connection of Pašman and Ugljan to the mainland, i.e. a Pašman-mainland bridge is being discussed presently. In light of the planned construction of the bridge and the possibility of constant interaction with the mainland, changes in spatial development on the islands are possible. The research topic is to present possible variants of spatial development of Pašman and Ugljan, in light of the planned construction of the bridge. Several methods were used in the research, including statistical analysis, cartographic visualization using GIS tools, analysis of relevant scientific literature, as well as a survey conducted on a sample of 385 respondents from Pašman and Ugljan and three in-depth interviews with the representatives of academic sector, public sector and islanders. Based on the methods used, 6 key development factors on the islands were identified, which served in creating the development scenarios. Possible variants of spatial development of Pašman and Ugljan for the period of 20 years after the construction of the Pašman-mainland bridge are *Stagnation*, *Sustainable Development*, and *Monoculture of Tourism*.

91 pages, 32 figures, 14 tables, 50 references; original in Croatian

Keywords: Pašman, Ugljan, scenario method, spatial planning, Pašman-mainland bridge

Supervisor: Slaven Gašparović, PhD, Assistant Professor
Petra Radeljak Kaufmann, PhD, Assistant Professor

Reviewers: Slaven Gašparović, PhD, Assistant Professor
Martina Jakovčić, PhD, Associate Professor
Aleksandar Lukić, PhD, Associate Professor

Thesis title accepted: 03/12/2020

Thesis accepted: 10/02/2022

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

Sadržaj

1. Uvod	1
1.1. Predmet, ciljevi, svrha i hipoteze rada	2
1.2. Prostorni obuhvat istraživanja	2
1.3. Metodologija istraživanja	3
1.4. Pregled prethodnih istraživanja	5
2. Problemsko-teorijski okvir istraživanja.....	7
2.1. Otočni prostor.....	7
2.1.1. Obilježja hrvatskog otočnog prostora.....	7
2.1.2. Klasifikacija otoka u Hrvatskoj	9
2.2. Prometna povezanost, dostupnost i marginaliziranost	10
2.3. Povezivanje otoka permanentnom vezom s kopnom	13
2.4. Zakonodavni okvir i Nacionalni plan razvoja otoka 2021. – 2027.	15
2.5. Metoda scenarija u kontekstu prostornog planiranja.....	18
3. Opća geografska i razvojna obilježja prostora	19
3.1. Geografski položaj promatranog prostora	19
3.2. Prirodna osnova	21
3.3. Demografska obilježja.....	25
3.4. Prometno-geografska obilježja.....	31
3.4.1. Pomorski promet	32
3.4.2. Cestovni promet.....	37
3.4.3. Dostupnost Pašmana i Ugljana	38
3.5. Socio-ekonomska obilježja.....	40
3.5.1. Turizam.....	46
3.6. Opskrbljenost centralnim funkcijama.....	49
3.7. Infrastrukturna opremljenost na otocima.....	50

4. Rezultati istraživanja	52
4.1. Rezultati anketnog istraživanja i intervjua	52
4.1.1. Socio-demografska obilježja ispitanika i kvaliteta života na otocima	52
4.1.2. Obilježja trenutnog razvoja otoka	62
4.1.3. Stavovi ispitanika o povezivanju Pašmana i Ugljana mostom s kopnom	67
5. Scenariji prostornog razvoja Pašmana i Ugljana.....	77
5.1. Scenarij Stagnacija	78
5.2. Scenarij <i>Održivi razvoj</i>	79
5.3. Scenarij <i>Monokultura turizma</i>	80
6. Zaključak	81
7. Literatura	84
8. Izvori.....	88
Prilozi	VII

1. Uvod

Što se tiče samog otoka, njegove ljepote i moje ljubavi prema njemu, ne postoji bolje mjesto za život i definitivno se najviše ovdje mogu zamisliti, no manjak poslova i prilika za mlade tjeraju sve više ljudi na život u gradovima. (Nevidane, Ž)

Otoci kao kopneni dijelovi prostora okruženi morem razvijaju se na sebi svojstven način. Ipak, u nedostatku vlastitih resursa javlja se potreba za funkcionalnom integracijom s kopnom. Tada težnja otočana postaje približiti se kopnu, odnosno ostvariti povezanost koja će omogućiti neometan i ispunjen svakodnevni život. Kako ističu iz Otočnog sabora (2019): „*Otočanima ne treba olakšati život, otočanima treba jednakost šansi, mogućnost da svoj život na otoku razvijaju na način kao da su na kopnu. Život na otoku, rođenjem ili odabirom, ne smije biti prepreka razvoju težnji koje suvremeni čovjek ima.*“

Promet, odnosno neki njegovi oblici (bilo da se radi o pomorskom i zračnom prijevozu ili nekom kopnenom obliku prometa preko fizičke poveznice iznad ili u moru), postaje poveznicom otoka i kopna. Promet omogućuje svakodnevno kretanje i povezivanje različitih dijelova prostora i neizostavan je element u svakodnevnom životu ljudi jer njegova funkcija omogućuje putovanje ljudi, razmjenu roba ili informacija s jednog mjesta na drugo (Gašparović 2014).

Na razvoj pojedinog otoka snažno utječu veze i sličnost odvijanja procesa u odnosu na kopno. Što je otok bliže nekom urbanom središtu, to ono više utječe na njegov razvoj (Faričić, 2012). Promjene u načinu života na otocima uslijed slabljenja tradicionalnog otočnog gospodarstva, a pojave i jačanja turizma uz depopulaciju uzrokovale su ovisnost otočana o kopnu (Faričić, 2012). Pritom prometna povezanost ima važnu ulogu u osiguravanju zadovoljavajuće razine kvalitete života otočana, omogućuje bolju interakciju s kopnom, a time povoljniju demografsku i gospodarsku sliku otoka.

Ugljansko-pašmanska cjelina koja će biti promatrana u ovome radu povezana je s kopnom trajektnim linijama Zadar – Preko i Biograd – Tkon te brodskom linijom Zadar – Preko, no sve se više aktualizira pitanje povezivanja promatrane prostorne cjeline čvrstom vezom s kopnom, odnosno mostom Pašman-kopno. Uslijed povezivanja čvrstom vezom s kopnom i mogućnošću cjelodnevnih interakcija s kopnom, moguće su promjene u prostornom razvoju na promatranim otocima. Pritom te promjene mogu biti više ili manje održive. Na temelju analize trenutnih kretanja i odabranih čimbenika u ovome radu, nastojat će se opisati budući smjerovi razvoja Ugljana i Pašmana uslijed planirane izgradnje mosta Pašman-kopno.

1.1. Predmet, ciljevi, svrha i hipoteze rada

Predmet istraživanja u ovome radu su razvojni problemi i potencijali Pašmana i Ugljana koji se javljaju nakon izgradnje planiranog mosta Pašman-kopno. Potrebno je razmišljati na koji način će se transformirati ovaj otočni prostor uslijed planirane izgradnje mosta.

Cilj rada je iznijeti moguće varijante prostornog razvoja Pašmana i Ugljana uslijed planirane izgradnje mosta Pašman-kopno. Uz navedeno, analizom prirodnih, demografskih, prometnih, gospodarskih, i funkcionalnih obilježja prostora cilj je prepoznati ključne probleme i na temelju toga buduće razvojne potencijale ovih dvaju otoka. Ispitivanjem mišljenja i stavova otočana te intervjuima nastojat će se upotpuniti slika razvojnih mogućnosti Pašmana i Ugljana uslijed njihova povezivanja mostom s kopnom.

Svrha rada je doprinijeti geografskim istraživanjima promjena na premoštenim otocima i onima kod kojih je prepoznat potencijal takvog načina prometnog povezivanja, a usto i doprinos razvoju metode scenarija u okviru prostornog planiranja u Hrvatskoj. Ovo je prvi rad ovakve tematike na području Pašmana i Ugljana, stoga može poslužiti za daljnja detaljnija istraživanja te oblikovanje razvojnih dokumenata.

U radu će biti ispitane sljedeće hipoteze:

H1: Postojeća prometna povezanost Pašmana i Ugljana s kopnom nepovoljno se odrazila na dosadašnji društveno-gospodarski razvoj ovih dvaju otoka.

H2: Postoji razlika u stavovima stanovnika s Pašmana i Ugljana prema izgradnji mosta.

H3: Rezultati istraživanja odražavaju očekivanja da će se povezanost mostom s kopnom više odraziti na promjene na Pašmanu nego na Ugljanu.

1.2. Prostorni obuhvat istraživanja

Otoci Ugljan i Pašman svrstavaju se prema geografskoj regionalizaciji sjevernodalmatinskih otoka u ugljansko-pašmansku otočnu skupinu unutar Zadarske otočne skupine (Faričić, 2012). U pojedinim radovima promatraju se kao jedinstvena ugljansko-pašmanska cjelina na temelju fizičke povezanosti mostom preko kanala Mali Ždrelac, zajedničkog prometnog sustava, te zajedničkih funkcionalnih i geomorfoloških karakteristika (Marinković, 2016; 2020; Faričić, 2012; Magaš, 2013). U sklopu izdvojene cjeline nalaze se naselja Tkon, Kraj, Pašman, Mrljane, Neviđane, Dobropoljana, Banj i Ždrelac na Pašmanu te Kukljica, Kali, Preko, Sutomišćica, Poljana, Lukoran i Ugljan na Ugljanu koja su obuhvaćena ovim radom. Naselja su administrativno-teritorijalnom podjelom Republike Hrvatske izdvojena

u pet općina. Na Pašmanu su to općine Tkon i Pašman, a na Ugljanu Kukljica, Kali i Preko, a sve su u sastavu Zadarske županije.

1.3. Metodologija istraživanja

Istraživanje ove problematike započelo je prikupljanjem i proučavanjem dostupne relevantne literature i izvora, statističkih podataka, strateških razvojnih dokumenata i prostornih planova. U nastavku istraživanja korištene su relevantne kvantitativne i kvalitativne metode istraživanja.

Rad je podijeljen na tri dijela. U prvom dijelu na temelju relevantne literature i izvora formiran je teorijski okvir provedenog istraživanja u kojem je namjera upoznavanje s otočnim prostorom općenito i otočnim prostorom u Hrvatskoj te pojmovima prometne povezanosti, prometne dostupnosti i prometne marginaliziranosti, a naposljetku je iznesen zakonodavni okvir te pobliže razjašnjena metoda scenarija unutar prostornog planiranja.

U drugom dijelu rada metodom deskriptivne statistike te grafičkim i kartografskim prikazima proučeni su i analizirani opći geografski i razvojni procesi te obilježja promatranog prostora. Prikupljeni statistički podatci obrađeni su u programu MS Excel. Kartografski prilozi izrađeni su uz pomoć ArcGIS programa. Sljedeće korištene metode u radu su anketa, intervju i metoda scenarija koje su primijenjene u oblikovanju trećeg dijela ovoga rada koji predstavlja rezultate istraživanja.

Anketno istraživanje provedeno je na neprobabilističkom prigodnom uzorku od 385 ispitanika s otoka Pašmana i Ugljana od 9. do 19. prosinca 2021. godine. Istraživanje se odnosilo na sve punoljetne stanovnike s prebivalištem i boravištem u naseljima Banj, Dobropoljana, Kraj, Kali, Kukljica, Lukoran, Mrljane, Neviđane, Pašman, Poljana, Preko, Sutomišćica, Tkon, Ugljan i Ždrelac na dan 9. prosinca 2021. godine. Ispitivanje je provedeno u razdoblju od 9. do 19. prosinca 2021. godine u online obliku. Anketni obrazac kreiran je uz pomoć alata Google Obrazac i diseminiran je putem društvenih mreža (Facebook) te portala Naši školji, Otok Pašman i ezadar. Anonimnim anketnim upitnikom ispitani su stavovi i mišljenja otočana o trenutnom razvoju otoka, o postojećoj prometnoj povezanosti i dostupnosti otoka, slaganju s izgradnjom mosta Pašman-kopno te očekivanom utjecaju njegove gradnje na budući razvoj otoka Pašmana i Ugljana. Upitnik se sastojao od 22 pitanja, od čega su četiri bila otvorenog tipa, a podijeljen je u tri dijela. Prvi dio odnosio se na socio-demografska obilježja ispitanika te je uključivao i ocjenjivanje zadovoljstva kvalitetom života, istraživanje prednosti i nedostataka života na Pašmanu i Ugljanu te razloge mogućeg iseljenja s otoka. Drugi dio

pitanja tražio je od ispitanika da uz pomoć Likertove skale, odnosno prema vrijednostima 1 - uopće se ne slažem, 2 - ne slažem se, 3 - niti se slažem niti ne slažem, 4 - slažem se i 5 - u potpunosti se slažem, odrede stupanj slaganja s pojedinim varijablama trenutnog razvoja, a potom su ispitanici u trećem dijelu ankete ocjenjivali pojedine varijable budućeg razvoja uslijed izgradnje mosta Pašman-kopno. Razvojna obilježja uzeta u obzir prilikom sastavljanja upitnika odabrana su na temelju konzultiranja sa stručnom literaturom te autoričinog poznavanja prostora i problematike prometnog povezivanja otoka. Rezultati anketnog upitnika statistički su obrađeni i prikazani u trećem dijelu ovoga rada, a poslužili su u izdvajanju ključnih čimbenika za kreiranje scenarija budućeg razvoja otoka. Prednost provođenja ankete online putem je lakše i brže dolaženje do velikog broja ispitanika, a nedostatak se očituje u manjoj zastupljenosti ispitanika starije dobne skupine pod pretpostavkom da manje koriste društvene mreže.

Rezultati anketnog istraživanja upotpunjeni su intervjuima s predstavnikom akademskog sektora s ekspertizom u otočnom području u Hrvatskoj i sjevernodalmatinskim otocima, predstavnikom lokalne samouprave istraživanog područja i stanovnikom iz Tkona (M. U., 38). Intervju je bio polustrukturirani, a proveden je s namjerom boljeg uvida u stanje života na otocima te moguće razvojne smjerove. Intervjui su provedeni u razdoblju od 15. prosinca 2021. do 7. siječnja. 2022. godine.

Na temelju provedene analize u središnjem dijelu rada te analize anketa i intervjuova u trećem dijelu rada određeni su trendovi i procesi koji u određenoj mjeri utječu na razvoj te glavni čimbenici razvoja promatranog prostora što prethodi izradi scenarija. Potom su razradom uzročno-posljedičnih veza opisani potencijalni smjerovi budućeg razvoja Pašmana i Ugljana nakon izgradnje mosta Pašman-kopno. Prostorni okvir istraživanja su otoci Pašman i Ugljan te navedena naselja na otocima, a vremenski okvir je do 20 godina. Budući da se temelje na analizi postojećeg stanja i trendova te ispitivanju mogućih smjerova razvoja u budućnosti, scenariji su prema tipu eksplorativni, no u praksi se često pojedini tipovi scenarija preklapaju (Radeljak Kaufmann, 2016). Korištenje ove metode upućuje na povezanost različitih aspekata razvoja i međuovisnost različitih čimbenika u prostoru.

Naziv Grada Biograda na Moru u nastavku će diplomskog rada na pojedinim mjestima biti zamijenjen nazivom Biograd.

1.4. Pregled prethodnih istraživanja

O Ugljanu i Pašmanu napisan je dosad niz znanstvenih radova i knjiga pri čemu je nešto veći naglasak na radovima koji donose pregled obilježja otoka Ugljana. Sveobuhvatni geografski pregled sjevernodalmatinskih otoka donosi Faričić (2012) u kojem Ugljan i Pašman svrstava u zadarske otoke i uže pod ugljansko-pašmansku otočnu skupinu, odnosno naziva ih urbo-arhipelagom zbog orijentiranosti na urbano središte na susjednom kopnu. Magaš (2013) također otoke svrstava u ugljansko-pašmansku otočnu skupinu unutar uvjetno-homogene regionalizacije Hrvatske. Toponimija otoka Pašmana (2006) i Toponimija otoka Ugljana (2007) urednika Skračića donose pregled prirodno-geografske osnove otoka, naseljenosti u prapovijesti i antici, pojave na starim kartama i spomeničkoj ostavštini, a potom pregled povijesne toponimije otoka. Faričić i Magaš (2000) pišu o geografskim osnovama razvitka otoka Ugljana, a Magaš (2006) unutar Toponimije otoka Pašmana (2006) donosi pregled prirodno-geografske osnove otoka Pašmana. Brkić-Vejmelka (2013) u doktorskoj disertaciji piše o utjecaju turizma na održivi razvoj zadarskih otoka, dok Vidučić (2007) obuhvaća održivi razvoj otočnog turizma Republike Hrvatske što se može primijeniti i na područje promatranih otoka u ovome radu. Ljevaja (2017) i Pijanović (2019) u svojim diplomskim radovima također obrađuju temu turizma na Ugljanu. O strategiji održivog razvitka na otoku Ugljanu pisala je Ivoš Nikšić (1997), a o razvojnoj politici otoka i regija pisao je Starc (1992).

Demografskom problematikom na hrvatskim otocima, među kojima su analizom obuhvaćeni Pašman i Ugljan, bavili su se Lajić i Mišetić (2013), a zadarske otoke je u svom radu obuhvatila Graovac (2004). S Instituta za migracije i narodnosti potekao je niz knjiga otočne tematike koje se u određenoj mjeri dotiču područja Ugljana i Pašmana. Babić i dr. (2004) donose uvid u demografski razvoj otoka i formiranje demografskih otočnih struktura na primjeru Ugljana, Iža i Dugog otoka. Podgorelec (2008) donosi pregled kvalitete života starijeg stanovništva hrvatskih otoka također na primjerima s ranije spomenuta tri otoka. Podgorelec i Klempić Bogadi (2013) u knjizi *Gradovi potopili škoje* opisuju temeljne procese i najvažnije promjene u načinu života zajednica malih hrvatskih otoka, a pojedini se zaključci autorica mogu primijeniti na promatrano područje u ovome radu. Babić (2003) iznosi problematiku slobodnog vremena mladih stanovnika s Iža, Dugog otoka i Ugljana, dok godinu kasnije zajedno s Lajićem ispituje obrazovne, radne i profesionalne težnje mladih otočana s Ugljana, Dugog otoka i Iža. Lajić i dr. (2001) pitanje ostati na otocima ili otići obrađuju u svjetlu dnevne migracije sa šibenskih otoka. Iako se potonji rad ne tiče izravno Pašmana ili Ugljana, donosi obilježja relevantna za područje promatranih otoka.

Prometna povezanost otoka proučavana je dosad u nekoliko radova. Mrvica i dr. (2015) razlažu ulogu i primjenjivost višekriterijske analize u određivanju modela povezivanja kopna i otoka te otoka međusobno, dok se Mišura i dr. (2020) u svome radu osvrću na utjecaj prometne povezanosti na razvoj otoka. Opačić (2002) proučava trajektni promet s geografskog aspekta na primjeru hrvatskog otočja, dok Šaškor (2021) u svom diplomskom radu donosi pregled obilježja pomorskog prometa dalmatinskih otoka. O prometnoj povezanosti Ugljana govori se u radu Šiljković i Čuke (2004) gdje se objašnjavaju razlozi komutacije sa zadarskih otoka u Zadar. Ipak, niti jedan rad ne proučava zasebno prometnu povezanost Pašmana. S aspekta prometne dostupnosti Karampela i dr. (2015) objašnjavaju razlike geografske udaljenosti i dostupnosti na primjeru Egejskog otočja, dok se Marinković (2018) bavi dostupnošću hrvatskih otoka. S obzirom na probleme otočana u obavljanju svakodnevnih aktivnosti i obaveza uslijed smanjene dostupnosti i mobilnosti, u radu je razjašnjen koncept prometne marginaliziranosti koji istražuje Gašparović (2014; 2016). Baldacchino (2020) odgovara na pitanje kako udaljenost utječe na razvoj otoka

O povezivanju ugljansko-pašmanske cjeline mostom s kopnom dosad se je razmjerno malo pisalo u hrvatskoj literaturi, kao i općenito o načinu povezivanja otoka s kopnom mostom. Prvu ideju o mostu Pašman – kopno iz 1978. godine nadopunili su i razradili Radić i dr. (2002) s obzirom na tadašnja obilježja prostora. Studija predizvodljivosti mosta dovršena je i objavljena 2021. godine i predlaže varijantu grednog mosta od Turnja na kopnu preko otočića Ričula do rta Barotul na Pašmanu. Most je zabilježen u prostorno-planskoj dokumentaciji Zadarske županije, Općine Pašman i Općine Sveti Filip i Jakov. Xie i dr. (2017), poučeni primjerima promjena u prostoru na premoštenim otocima, iznose preduvjete gradnji mosta koje treba kritički sagledati prije početka takvoga projekta.

U hrvatskoj literaturi slabo je zastupljena i metoda scenarija. Prvo geografsko istraživanje koje obuhvaća navedenu metodu s aspekta prostornog planiranja bilo je u sklopu doktorske disertacije Radeljak Kaufmann (2014) gdje je obuhvatila izradu scenarija na primjeru Južnog hrvatskog primorja, a o metodi scenarija u istraživanju i planiranju prostora pisala je u znanstvenom radu 2016. godine. Ovom metodom se u kreiranju više varijanti budućnosti bavilo nekoliko kolega geografa u svojim diplomskim radovima, primjerice u Gradu Ivancu (Harjač, 2018), Gradu Donjem Miholjcu (Ivandija, 2019), Puli (Grgić, 2019), na prostoru Županjske Posavine (Mikinac, 2020) i Slavenskog Broda (Majstorić, 2021).

2. Problemsko-teorijski okvir istraživanja

2.1. Otočni prostor

Otoci se sa svojim društveno-geografskim i prirodno-geografskim karakteristikama istražuju u sklopu multidisciplinarnе znanosti nisologije (Starc, 1992). Razvija se i pojam otočnosti što je skup geografskih, društvenih, povijesnih, gospodarskih i ekoloških posebnosti proizašlih iz potpune okruženosti morem (Zakon o otocima, NN 70/21). Otočnost određuju prirodna osnova otoka, udaljenost od kopna, veličina, doživljaj odnosa središta i periferije, postojanje otočnog identiteta i povezanosti s lokalnom zajednicom (Podgorelec i Klempić Bogadi, 2013). Otočnost se opisuje trima varijablama, a to su veličina otoka, udaljenost od kopna i intenzitet kontakata i razmjene s neotočnim zajednicama (Clark, 2004 prema Podgorelec i Klempić Bogadi, 2013).

2.1.1. Obilježja hrvatskog otočnog prostora

Poznato je da je u hrvatskom dijelu Jadrana ukupno 1246 otoka, otočića, hridi i grebena, od čega je 79 otoka. Istočna obala Jadrana jedna je od najrazvedenijih obala i druga je po broju otoka u Sredozemlju, a pripada arhipelaškom tipu obale (Duplančić Leder i dr., 2004). Obuhvaća 96,1 % ukupnog broja otoka, otočića i hridi u Jadranskom moru. Hrvatsko otočje je površine 3300 km² što čini 5,8 % površine kopnenog dijela Republike Hrvatske (Nejašmić i Mišetić, 2006).

U posljednjih nekoliko desetljeća, hrvatski otoci doživljavaju jaku transformaciju uslijed depopulacije kao najvećeg problema, istovremene tercijarizacije i deagrarizacije otočnog gospodarstva, promjene otočnog krajolika, promjena funkcije otočnog prostora pod utjecajem litoralizacije i strateške neusmjerenosti (Faričić, 2012). Magaš (2006) smatra hrvatski otočni prostor periferijom u odnosu na snažniji razvoj priobalja jer sve više poprima obilježja demografske pustoši i gospodarski depresivnog područja. Glavni razlog gospodarskog pada 70-ih i 80-ih godina prošloga stoljeća Starc (1992) uočava u neadekvatnoj regionalnoj razvojnoj politici koja nije uključivala heterogenost prostornih obilježja Hrvatske. Deagrarizacija je na otocima rezultirala sve većim udjelom zapuštenog poljoprivrednog zemljišta i zarastanje otočnih puteva, urušavanjem suhozida i širenjem izvornog sredozemnog biljnog pokrova, a između ostaloga i osiromašenjem gospodarskog sustava (Faričić, 2012).

Na ukupno 48 naseljenih otoka u Hrvatskoj je 2011. godine živjelo 124 955 stanovnika što je 2,9 % ukupnog stanovništva Hrvatske. Prosječna starost stanovnika bila je 45,1 godinu, a indeks starosti 173,1 u odnosu na prethodno popisno razdoblje. Promatrajući ukupno kretanje

broja stanovnika s obzirom na premoštenost, indeks primjene broja stanovnika za premoštene otoke iznosio je 153,2 za razdoblje 1981. do 2011., a za nepremoštene otoke indeks je iznosio 101,3 u istom razdoblju. Pokazatelji prirodnog kretanja na svim su otocima bili negativni, no premošteni otoci ipak su u povoljnijoj situaciji jer su kretanja karakterizira blaži pad nego kod nepremoštenih otoka. Stopa prirodne promjene iznosila je tako za premoštene otoke -2,9 ‰ i vitalni indeks je iznosio 74,9, a za nepremoštene -5,2 ‰, odnosno vitalni indeks 61,5 (Lajić i Mišetić, 2013).

Prirodno kretanje stanovnika otočnog prostora ne prati ukupno povećanje broja stanovnika na otocima u odnosu na prijašnje popisno razdoblje što Lajić i Mišetić (2013) objašnjavaju činjenicom kako su se na prijelazu stoljeća vlasnici kuća za odmor na otocima formalno prijavljivali kao stalni stanovnici, stoga apsolutni porast broja stanovnika ne prati i rast nataliteta. Sjevernodalmatinski otoci zabilježili su najveću stopu migracijskog salda (15,6 ‰) među otočnim skupinama, a kod premoštenih otoka stopa je iznosila 12,7 ‰ u odnosu na nepremoštene na kojima je iznosila 3,6 ‰ (Lajić i Mišetić, 2013).

Ipak, tijekom prošlosti demografska slika hrvatskih otoka bila je drugačija. Dijeli se u tri etape. Prva etapa trajala je do početka 20. stoljeća. Tada je broj stanovnika rastao kao posljedica visokog nataliteta i naseljavanja otoka te njihove poljoprivredne valorizacije. Uslijedila je etapa depopulacije otočnog prostora pa su već 60-ih godina prošlog stoljeća pojedini otoci počeli demografski izumirati. Nakon 2. svjetskog rata na snažno iseljavanje s otoka utjecala je snažna industrijalizacija, koncentracija velikog broja stanovnika u gradovima i povećana kvaliteta prometnih veza s kopnom. Uslijedio je i niski prirodni priraštaj te nepovoljna dobna struktura na otocima (Starč, 1992). Treća etapa trenutno traje, a obilježava je blagi porast broja stanovnika na otocima u Hrvatskoj. Prema Lajiću i Mišetiću (2013) u međupopisnom razdoblju od 2001. do 2011. godine sjevernodalmatinski otoci imali su veći indeks popisne promjene od ostalih otočnih skupina. Autori ističu kako je povećanje broja stanovnika na otocima rezultat pozitivne migracijske bilance. Međutim, na zadarske otoke doseljavaju uglavnom umirovljenici koji su prije živjeli na otoku, ali su svoj radni vijek proveli na kopnu ili u inozemstvu (Graovac, 2004), a prisutna je i pojava fiktivnog stanovništva na otocima među kojima Pašman i Ugljan nisu iznimka (Lajić i Mišetić, 2013). Naime, pojačanim razvojem turizma, na hrvatskim otocima raste broj vikendica i kuća za odmor. Dio vlasnika vikendica prijavljuje svoje prebivalište na otocima, iako žive na kopnu (Graovac, 2004). Lajić i Mišetić (2013) ističu kako su prema popisu 1991. godine glavninu fiktivnog stanovništva na otocima činili iseljenici i osobe na radu u inozemstvu, a 2001. i 2011. godine prevladavaju vlasnici kuća za odmor.

Fiktivno stanovništvo otočnoj populaciji daje samo prividan pozitivan rast broja stanovnika, dok je stvarno demografsko stanje drugačije. Demografsko stanje na Pašmanu i Ugljanu pobliže je objašnjeno u poglavlju *Demografska analiza*.

Zbog administrativne podjele na 51 jedinicu lokalne samouprave unutar 7 priobalnih županija govorimo o izrazito neučinkovitoj rascjepkanosti otočnog prostora. Prema nisologiji¹, svaki bi otok trebao biti jedinstvena i nedjeljiva cjelina (Starc i Stubbs, 2007), no u stvarnosti je, primjerice, otok Ugljan podijeljen na tri upravne jedinice, Pašman na dvije, Krk na sedam, a Pag, osim što je podijeljen na četiri upravne jedinice, podijeljen je i na dvije županije. Ovakva podjela osobito utječe na prostorno i strateško planiranje koje je također fragmentirano i neujednačeno između upravnih jedinica na otocima.

Ipak, otoke obilježavaju značajni prirodno-geografski potencijali, specifičan otočni krajolik oblikovan umjerenim iskorištavanjem dostupnih resursa u prošlosti i nove gospodarske mogućnosti predvođene turizmom (Faričić, 2012).

2.1.2. Klasifikacija otoka u Hrvatskoj

Prema Zakonu o otocima (NN 70/21) po geografskom kriteriju i teritorijalnoj nadležnosti obalno-otočnih jedinica regionalne samouprave otoci se razvrstavaju u sedam područja među kojima četvrto područje obuhvaća otoke Zadarske županije: Pag – dio, Vir, **Ugljan, Pašman**, Babac, Ošljak, Dugi otok, Iž, Rava, Silba, Molat, Ist, Olib, Premuda, Vrgada, Sestrunj, Rivanj i Zverinac.

Prema Zakonu se otoci prema udaljenosti od kopna dijele na:

1. priobalne otoke – otoci koji su najbliže kopnu
2. kanalske otoke – otoci srednje udaljenosti od kopna
3. pučinske otoke – otoci najudaljeniji od kopna
4. premoštene otoke – otoci mostom povezani s kopnom

Među priobalnim otocima navedeni su Pašman i Ugljan koji su, dakle, otoci najbliže kopnu, a premošteni otoci su Krk, Pag, Vir, Murter, Čiovo i poluotok Pelješac.

¹ Nisologija je multidisciplinarna znanost o otocima koja uključuje njihove prirodno-geografske i društveno-geografske specifičnosti (Starc, 1992).

S obzirom na to da hrvatske otoke karakterizira paralelno pružanje s obalom u dinarskom smjeru pružanja SZ – JI, Faričić (2012) svrstava otoke u tri osnovne skupine: otoke unutrašnjeg niza, otoke srednjeg niza ili kanalske i otoke vanjskog niza. Ovakvo karakteristično pružanje otoka u odnosu na obalu odrazilo se i na društveno-gospodarski razvoj pojedinih otoka pa su tako demografski u nepovoljnijoj situaciji otoci udaljeniji od obale. Nadalje, odrazilo se i na povijesnu regionalizaciju koja se temelji na višestoljetnoj pripadnosti hrvatskih otoka pojedinoj teritorijalno-upravnoj jedinici sa središtem na kopnu ili na velikim otocima. U tome smislu izdvajaju se urbo-arhipelazi, odnosno otoci okupljeni oko urbanog središta na kopnu kao što su zadarski ili šibenski otoci te otoci okupljeni oko urbanog središta na otoku, primjerice Hvaru, Korčuli ili Lošinju (Faričić, 2012). Stražičić (1997) izdvaja zapadnoistarsku, kvarnersku, sjevernodalmatinsku, srednjodalmatinsku i južnodalmatinsku otočnu skupinu u Hrvatskoj prema nodalno-funkcionalnom i administrativnom kriteriju. Unutar sjevernodalmatinskih otoka Faričić (2012) izdvaja zadarske otoke kojima pripada ugljansko-pašmanska otočna skupina.

2.2. Prometna povezanost, dostupnost i marginaliziranost

Prometna povezanost pojedinih dijelova prostora od iznimne je važnosti za njihovo kvalitetno funkcioniranje i međusobnu interakciju. Posebice se to odnosi na otoke koji su, uslijed fizičko-geografske uvjetovanosti, odvojeni od kopna morem. Prema Mrvici i dr. (2015) i Marinković (2018) kvalitetna prometna povezanost otoka s kopnom glavni je preduvjet za opstanak otoka, demografsku revitalizaciju i zadržavanje stanovnika na otocima. Prometno povezivanje omogućuje fizičku i funkcionalnu integriranost otoka s kopnom te tako stvara nužne preduvjete za poboljšanje kvalitete života na otocima što je i jedno od načela regionalne razvojne politike Republike Hrvatske (Marinković, 2018). Podgorelec i Klempić Bogadi (2013) ističu kako je prometna povezanost temeljni čimbenik koji omogućuje dnevnu cirkulaciju otočana radi posla ili školovanja na kopnu te dostupnost zdravstvenim, socijalnim, administrativnim i sudskim uslugama, trgovinama ili drugim funkcijama i uslugama na kopnu koje nisu dostupne na otoku. Prometnu povezanost otoka bližih kopnu i onih s većim brojem stanovnika Podgorelec i Klempić Bogadi (2013) ocjenjuju boljom od udaljenijih i izoliranih otoka jer se na njima prije razvila potrebna prometna infrastruktura (pristaništa i ceste). Pritom je otočanima manje važna kvaliteta prijevoznih sredstava (brzina i udobnost) od rasporeda i učestalosti pomorskih linija (Lajić i dr. 2001). Raspored plovidbe često nije usklađen s potrebama stanovništva što izaziva nezadovoljstvo i jedan je od glavnih potisnih faktora

iseljavanja s otoka. Ipak, Faričić i Magaš (2000) ocjenjuju da je prometna povezanost Ugljana s kopnom dobra jer omogućuje rad i školovanje otočana na kopnu, a život na otoku. Opačić (2002) navodi kako se najbolji razvojni rezultati pojedinog otočnog prostora pokazuju u uvjetima što većeg broja alternativnih pravaca, odnosno, u kontekstu provedenog istraživanja, trajektnih veza. Gospodarski gledano, trajektne veze zadarskih otoka nisu dovoljno jake da bi integrirale otoke s kopnenim gradskim središtem u jedinstvenu gospodarsku cjelinu (Šiljković i Čuka, 2004).

Tradicionalan način povezivanja kopnenih cjelina odvojenih morem je pomorski promet. Prometne veze razlikuju se prema tipu, kapacitetu, cijeni, mogućnosti prijevoza vozila i tereta, a dodatan čimbenik je i ovisnost o vremenskim ne(prilikama) (Marinković, 2018). Pomorski promet prema tipu prometne povezanosti dijeli se na trajektnu, brzobrodsku i brodsku povezanost (Opačić, 2002). U državama s razvedenom obalom kao što su Hrvatska, Grčka, Norveška ili Danska, pomorski promet organiziran je kao linijski trajektni promet u funkciji produžetka cestovnog prometa. Pritom je turizam čimbenik koji uvelike utječe na frekventnost trajektnih linija tijekom godine (Opačić, 2002). Pojedini otoci se preko susjednih otoka, posredno, povezuju s kopnom i pritom je njihova povezanost otežana, dok su pojedini otoci bliže kopnu povezani čvrstom fizičkom vezom s kopnom, mostom ili tunelom, te tada postaju direktno integrirani u regionalni prometni, ali i funkcionalni sustav. Mišura i dr. (2020) navode kako je u uvjetima gdje most nije pogodno rješenje prometnog povezivanja otoka i obale potrebno omogućiti što frekventniju povezanost između otoka i kopna. Pojedini otoci kao Ugljan i Pašman ili Cres i Lošinj povezani su međusobno mostom. Tako čine jedinstveni prometni sustav i ostvaruju višestruku povezanost s kopnom. (Marinković, 2018).

Linijski trajektni promet u Hrvatskoj se uspostavlja 60-ih godina 20. st. Dvije su faze njegova razvoja. U prvoj fazi naglasak je na što kraćim trajektnim vezama pa su tako najprije povezani kvarnerski otoci Krk, Cres i Rab. Postupno se kraće linije zamjenjuju dužima i tako se u drugoj fazi dalmatinski otoci počinju povezivati s kopnom. Tada je uvedena glavna linija između otoka i kopnenih središta. Od zadarskih otoka, trajektnu liniju prvi je dobio Ugljan kao najbliži otok gradu Zadru. Najkraće linije, pritom, vrlo su važne za dolazak turista, a važnost dužih linija koje povezuju otoke s obalnih središtima očituje se u gospodarskom razvoju otoka (Opačić, 2002). Ulaganje države u razvoj otoka posljednjih godina primjetno je u češćem povezivanju, odnosno uvođenju većeg broja linija na pojedinim pomorskim linijama, kasnovečernjim ili noćnim linijama te subvencijama putovanja za otočane (Podgorelec, 2008).

Uz povezanost, važno je razjasniti i pojam prometne dostupnosti otoka. Dostupnost kao koncept koriste brojne znanosti, a u prometnom planiranju se pojavljuje 1950-ih kada je definirana kao lakoća dolaska do željene destinacije (Karampela i dr., 2014). Gašparović (2014) promatra prometnu dostupnost kao stupanj mogućnosti kojim je moguće pristupiti životnim aktivnostima i funkcijama lako, uz prihvatljive troškove i u razumnom vremenu. Poneki autori razmatraju dostupnost kao oblik ljudske percepcije prostora i vremena potrebnog za prijeći pojedine udaljenosti uzimajući u obzir frekventnost putovanja te broj i trajanje presjedanja (Lekakou i Vitsounis, 2011 prema Karampela i dr., 2014). Dakle, dostupnost se može promatrati u dvije dimenzije - fizičkoj, koja se odnosi na infrastrukturu i usluge, te psihološkoj, koja se odnosi na to kako ljudi doživljavaju i vrednuju dostupnost (Karampela i dr., 2014). Prema tome, postojanje više opcija putovanja pridonosi boljoj percepciji promatrane dostupnosti pojedinog otoka. Prema Marinković (2018) otoci se općenito smatraju slabije dostupnim prostorom. Autorica navodi kako je prometna dostupnost preduvjet fizičkoj i funkcionalnoj integraciji svih otoka s kopnom s naglaskom na cjelogodišnjem razvoju socio-ekonomskih aktivnosti i općem opstanku otoka. Poboljšanje učinkovite prometne dostupnosti nužno je postaviti u središte razvojnih procesa i kreiranja strateških smjernica otoka pojedinačno ili hrvatskog otočnog prostora u cjelini kako bi se stanovništvu pružio što jednostavniji, funkcionalniji i brži dolazak na kopno i povratak na otok. Dostupnost se najčešće mjeri kao vrijeme potrebno za prijeći određenu udaljenost u postojećoj prometnoj mreži (Karampela, 2014). Marinković (2018) opisujući dostupnost hrvatskih otoka uzima u obzir trajanje putovanja i ukupan dnevni broj izvansezonskih veza do kopna. Ugljansko-pašmanska cjelina pripala je u kategoriju dostupnosti do 30 min. Dostupnosti Ugljana i Pašmana pridonose obalni položaj i relativno mala udaljenost kopnenih centara s kojima su prometno povezani. Međutim, u obzir je uzeta velika prostorna cjelina pa ne vrijede za sve dijelove Ugljana, odnosno Pašmana, iste vrijednosti dostupnosti.

Problemi prometnog povezivanja otoka s aspekta otočnog stanovništva očituju se u:

- dostupnosti prijevoza,
- frekventnosti prometnih linija,
- troškovima putovanja
- ukupnom trajanju putovanja (uključuje i vrijeme čekanja i/ili promjenu prijevoznog sredstva)
- vjerojatnost ukrcanja na određeno prijevozno sredstvo

što je odraz broja uspostavljenih prometnih linija i rasporeda plovidbe (Spilanis i dr., 2012 prema Marinković, 2018). Gašparović (2014) pojašnjava da osoba koja nije u mogućnosti doći do određene funkcije kada je to potrebno ili je ograničena u izboru načina dolaska do željenog mjesta, zahvaćena je problemima prometne marginaliziranosti što u konačnici dovodi do problema prilikom zapošljavanja i odlaska na posao, u školu ili liječniku. U najširem smislu prometna marginaliziranost je nemogućnost putovanja kada i kamo se želi bez poteškoća (Denmark, 1998 prema Gašparović, 2014). Prometna marginaliziranost povezana je s mobilnošću (mogućnost kretanja pojedinca), dostupnošću, lokacijom pojedinaca i aktivnosti te društvenim i psihološkim karakteristikama pojedinaca (Gašparović, 2014). Na mobilnost ljudi utječe nepostojanje javnog prometa na nekom prostoru, njegova rijetka frekvencija, nemogućnost pristupa uslugama zbog njihove cijene, lokacija življenja u odnosu na prometne usluge i željene aktivnosti i slično (Kroen, 2011 prema Gašparović, 2014). Prometno marginaliziranim prostorom smatra se onaj prostor u kojem dostupnost nije dovoljno visoka da omogućuje nesmetan pristup životnim aktivnostima. S obzirom da su otoci slabije dostupna područja na kojima je obavljanje svakodnevnih aktivnosti i obaveza otežano, može se govoriti o njihovoj prometnoj marginaliziranosti.

2.3. Povezivanje otoka permanentnom vezom s kopnom

Koncept udaljenosti poima se kao funkcija prostora i vremena. Kod otočnih prostora javlja se pitanje kako udaljenost od (ili do) kopna utječe na njihov razvoj. Pritom se razmatra način povezivanja s kopnom, odnosno prijelaza te udaljenosti - pomorskim prometnim vezama (trajektom ili brodom) ili čvrstom permanentnom poveznicom s kopnom. Bliski otoci koji su relativno blizu kopnu imaju tendenciju povezivanja čvrstom vezom s kopnom (Starc, 2020). Faričić (2012) u tome smislu u Hrvatskoj izdvaja otoke povezane s kopnom nasipom i otoke povezane s kopnom mostom te ističe nekoliko utjecaja stvaranja takve veze. Premošteni otoci zadržali su fizičko-geografska obilježja u smislu okruženosti morem, ali u prometnom smislu gube obilježje inzularnosti, odnosno fizičke odvojenosti od kopna (Faričić, 2012). S druge strane, na premoštenim otocima zabilježeni su pozitivni demografski trendovi te značajniji ekonomski razvoj (Lajić i Mišetić, 2006; Mišura i dr., 2020). Nadalje, postaju primamljiviji za izletnike, vikendaše i stvorena je prilika za razvoj novih djelatnosti u okviru održivog razvoja (Baldacchino, 2020). Faričić (2012) ističe kako su i u funkcionalnom smislu premošteni otoci izgubili dio svojih otočnih obilježja, no budući da se nisu u potpunosti integrirali s kopnom, još

uvijek se smatraju otocima u pravom smislu te riječi. Ipak, čvršća integracija u prometni sustav na kopnu, povoljnija demografska struktura i kretanja te bolja gospodarska kretanja mogu se smatrati naznakama deinzulacije. Negativne posljedice veće dostupnosti tih otoka očituju se u procesima apartmanizacije i betonizacije uslijed nekoordiniranog razvoja (Faričić, 2012). Premošteni otoci često postaju produžetci kopna demografski, fizički i metaforički. Primjerice, u napučenim područjima kao što je Hong Kong, otoci se spajaju čvrstom vezom s kopnom kako bi se osigurao prostor za novi urbani razvoj. Otok Zhoushan u Kini postao je veliko ribarsko čvorište, a potom i slobodna luka s inovacijskim hubom nakon povezivanja s kineskom obalom. U tom smislu, otoci postaju nastavak pretjerano urbanizirane obale na kojoj nije preostalo mjesta za širenje (Baldacchino, 2020).

Xie i dr. (2017) pojašnjavaju kako se odluka o tome hoće li otok biti povezan mostom ili ne treba temeljiti na sveobuhvatnoj analizi kapaciteta nosivosti otoka. Faktori koje treba uzeti u obzir su dostupnost resursa, posebice iskoristivog zemljišta, resursa za prihvatanje povećanog broja turista, mogućnost oporavka ekosustava otoka, kvaliteta vodoopskrbnog sustava i komunalne infrastrukture. Povrh svega, u obzir je potrebno uzeti očuvanje specifičnog otočnog krajolika i naselja te načina života. Nakon što su obuhvaćeni svi faktori u analizi, tada se može govoriti o poboljšanju kvalitete života na otoku i socio-ekonomskom razvoju (Xie i dr., 2017).

Baldacchino i Pleijel (2015) donose pregled načina povezivanja otoka na europskoj razini. Obalnim otocima smatraju one koji su udaljeni od obale do kopna 22 km, a više od toga smatraju otocima otvorenog mora, a izdvajaju i kategoriju premoštenih otoka. U Europskoj uniji² bilo je 2160 naseljenih otoka od kojih su 1453 obalna otoka i 397 premoštenih 2015. godine. Udio premoštenih naseljenih otoka na europskoj razini je, dakle, 18 %. Europsko područje autori su dalje raščlanili na Baltički dio u kojem je od ukupno naseljenih 1589 otoka 363 premošteno (22,8 %), Atlantski dio u kojem je premošteno 28 od 269 naseljenih otoka (10,4 %) i Mediteranski dio u kojem je premošteno 7 od naseljenih 284 otoka (2,5 %). U potonjih 7 otoka, 5 ih se nalazi u Hrvatskoj - Krk, Pag, Vir, Čiovo i Murter.

Ideja o gradnji pašmanskog mosta postoji od 1978. godine kada je predloženo prvo idejno rješenje njegove gradnje, međutim promjenom obilježja prostora u kojem je predviđena gradnja, Radić i dr. (2002) predložili su novo idejno rješenje mosta na relaciji Turanj – Ričul – rt Barotul na Pašmanu koji bi omogućio kvalitetan pristup Jadranskoj magistrali i otočnoj

² Statistički podatak preuzet iz Baldacchino i Pleijel (2015) podrazumijeva sve članice Europske unije 2015. godine, dakle uključujući Ujedinjeno Kraljevstvo.

državnoj cesti. Radić i dr. (2002) smatraju kako je najbolje rješenje povezivanja bližih otoka s kopnom izgradnja čvrste veze s kopnom tamo gdje to tehničke karakteristike dopuštaju, a intenzitet prometa dozvoljava. Osnovni poticaj ideji autori su pronašli u Nacionalnom programu razvitka otoka iz 1999. godine u stvaranju uvjeta za osiguravanje osnovnih životnih potreba kao na kopnu. Razlozi koje pridaju izgradnji mosta Pašman-kopno su gospodarski i tehnički. Gospodarski se očituju u veličini Pašmana i Ugljana, turističkom i gospodarskom potencijalu, a tehnički u relativnoj jednostavnosti izgradnje mosta. Dubina Pašmanskog kanala na liniji gdje je predviđen most ne prelazi 15,5 m. Studija predizvodljivosti mosta objavljena je 2021. godine. Odabrana je gradnja grednog mosta duljine 2203,5 m na ranije istaknutoj relaciji preko otočića Ričula. Predviđena vrijednost projekta je 452 milijuna kuna, a ciljevi istaknuti u Studiji su stvaranje trajne i stabilne prometne povezanosti koja nije pod utjecajem vremenskih prilika i poboljšanje dostupnosti otoka (Otok Pašman, 2021).

Most je ucrtan u prostorne planove Zadarske županije, Općine Pašman i Općine Sveti Filip i Jakov, kao i sve potrebne pristupne mu ceste. U Prostornom planu Zadarske županije (2006) predlaže se mogućnost povezivanja otoka Pašmana mostom, što ne isključuje povezivanje trajektom i brzim putničkim brodovima. Most Pašman-kopno Planom je određen kao prometna građevina od važnosti za Županiju. Ipak, u Studiji predizvodljivosti gradnje mosta (2021) zaključeno je kako trajektna linija Tkon – Biograd uslijed izgradnje mosta više neće biti isplativa. Današnja tehnička i inovacijska dostignuća omogućuju manju ovisnost o prirodnim preprekama u zahtjevnijim građevinskim izvedbama kao što je gradnja mosta koji povezuje otok s kopnom. Time se mijenja i uloga prometa. Osim glavne uloge povezivanja, sve važniji postaju ekonomski i društveni razvoj (Marinović Uzelac, 2001).

2.4. Zakonodavni okvir i Nacionalni plan razvoja otoka 2021. – 2027.

Zakonodavni okvir upravljanja otočnom razvojnom politikom u Hrvatskoj definiran je donošenjem prvog Zakona o otocima 1999. godine čime se reguliralo upravljanje otočnim razvojem na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini. Međutim, taj je zakon trebalo osuvremeniti i prilagoditi novim razvojnim potrebama, stoga je novi Zakon o otocima donesen 2018. godine (NN 116/18, 73/20 70/21). Prema Zakonu su otoci RH područja s razvojnim posebnostima. Njime se omogućuje učinkovito i olakšano planiranje te provedba projekata s ciljem razvoja otoka, upravljanje i definiranje politika otočnog razvoja, određuju se tijela nadležna za upravljanje otocima i skup konkretnih mjera za demografsku i gospodarsku

revitalizaciju otoka (MRRFEU, 2021). Nositelj razvojne otočne politike na nacionalnoj razini je Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije, na regionalnoj sedam županija koje u svome sastavu imaju otoke i na lokalnoj 51 otočna jedinica lokalne samouprave. Zakon o otocima iz 2018. godine uspostavlja vertikalnu i horizontalnu koordinaciju upravljanja razvojem otoka kroz otočke koordinate, odnosno Otočno vijeće. U EU posebno otočno zakonodavstvo postoji još u Finskoj i Škotskoj (MRRFEU, 2021).

Planska provedba politike razvoja otoka počinje 1997. godine izradom Nacionalnog programa razvoja otoka (MRRFEU, 2021). U provođenju planova, projekata, aktivnosti i mjera pomaže Otočno vijeće kao savjetodavno tijelo pod nadležnošću Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Novi Nacionalni plan razvoja otoka 2021. – 2027. usvojen je 2021. godine i predstavlja srednjoročni dokument strateškog planiranja koji definira provedbu ciljeva Nacionalne razvojne strategije RH do 2030. na području otoka. U Strategiji (NN 13/2021) su otoci jedan od prioriteta razvoja unutar smjera *Ravnomjeran regionalni razvoj* i strateškog cilja *Razvoj potpomognutih područja i područja s razvojnim posebnostima*. Prioritetno područje unutar navedenog cilja je *Razvoj pametnih i održivih otoka*. Nacionalni plan razvoja otoka 2021. – 2027. također je usklađen je i s ostalim relevantnim nacionalnim sektorskim i višesektorskim strateškim dokumentima kao i sa Strategijom prostornog razvoja RH u kojoj je naglašeno očuvanje otočnog prostornog identiteta, tradicijske gradnje, potreba poboljšanja prometne povezanosti te osiguravanja dostupnosti vode i energenata na otocima. Na Europskoj razini usklađen je s Europskim zelenim planom do 2050., strategijom za postizanje održivosti gospodarstva EU-a, s Deklaracijom o pametnim otocima i sličnim razvojno-strateškim dokumentima.

Nacionalni plan predstavlja okvir za programe, projekte, mjere i aktivnosti koje će na otocima donositi tijela javne uprave. Plan sadržava 17 otočnih programskih područja koja su definirana Zakonom o otocima (NN 70/21) u okviru kojih će se planirati buduće aktivnosti važne za razvoj otoka. Neka od njih su prometno povezivanje, vodoopskrba i odvodnja, gospodarski razvoj i poduzetništvo, demografska obnova, poljoprivreda, ribarstvo i lovstvo, gospodarenje otpadom, zdravstvena zaštita, zaštita prirode i okoliša, očuvanje kulturne baštine, obrazovanje i znanost, čista energija i ublažavanje klimatskih promjena, socijalna skrb, razvoj civilnog društva, turizam i stambeno zbrinjavanje. Naglasak je pritom na uvažavanju odrednica Pametnog otoka. Definirana su četiri razvojna prioriteta unutar kojih se nalazi 10 posebnih ciljeva mjerljivih s 21 indikatorom što se može promotriti u tablici 1. Poblježe definirana

provedba mjera i aktivnosti za ostvarivanje posebnih ciljeva Nacionalnog plana nalazi se u Akcijskom planu koji je izrađen za razdoblje 2021. – 2023. kao provedbenom dokumentu.

Tab. 1. Prioriteti i posebni ciljevi Nacionalnog plana za razvoj otoka 2021. – 2027.

Prioritet	Posebni cilj
1. Kvaliteta življenja i dostupnost javnih usluga na otocima	1. 1. Unapređenje kvalitete i dostupnosti zdravstvenih i socijalnih usluga stanovnicima otoka
	1.2. Jačanje ljudskih potencijala u funkciji demografske i gospodarske revitalizacije otoka
2. Održivi razvoj otočnog gospodarstva	2.1. Poticanje poduzetničkog okruženja i jačanje konkurentnosti otočnog gospodarstva
	2.2. Razvoj otočnih proizvoda i usluga
3. Pametno i održivo upravljanje otočnim resursima i okolišem	3.1. Povećanje dostupnosti komunalne infrastrukture i unapređenje sustava održivog gospodarenja otpadom
	3.2. Razvoj i poticanje izgradnje sustava obnovljivih izvora energije, uporabe čiste energije i energetske učinkovitosti
	3.3. Zaštita prirode i okoliša, smanjenje rizika te ublažavanje posljedica i jačanje otpornosti na klimatske promjene
	3.4. Održivo korištenje i revitalizacija ukupnog otočnog prostora, kulturne baštine i otočnog identiteta
4. Mobilnost i povezivost otočnog prostora	4.1. Unapređenje IKT infrastrukture na otocima i digitalizacija
	4.2. Poboljšanje otočne povezanosti

Izvor: MRRFEU, 2021

U Nacionalnom planu prepoznat je potencijal za promjenu putničkih navika u otočnom cestovnom prijevozu. Javni prijevoz na alternativna goriva, bicikli, e-mobilnost i organiziranje prijevoza na zahtjev samo su neki od prijedloga. Nadalje, u planu stoji kako će se poticati priprema i primjena optimalnih rješenja za cestovno povezivanje otoka s kopnom te otoka međusobno. Iako ovakvi poduhvati zahtijevaju velika početna ulaganja, ipak mogu donijeti dugoročne gospodarske i društvene dobrobiti otočnom stanovništvu (MRRFEU, 2021). Međutim, u Akcijskom planu 2021. – 2023. sredstva su osigurana za unaprjeđenje cestovnog prometa na otocima rekonstrukcijom i građenjem novih prometnica za poticanje otočnog javnog cestovnog prijevoza i kao preduvjeta za primjenu multimodalnih prometnih sustava. Provedba izostaje zbog toga što nema institucionalnog kapaciteta za provedbu programa, a često ni političke volje (Morski.hr, 2021).

2.5. Metoda scenarija u kontekstu prostornog planiranja

Scenarij kao pojam gotovo svakodnevno susrećemo u raznim kontekstima bilo da se radi o radnji drame, sadržaju kazališne predstave ili detaljnom, tajnom planu nekog događaja (Hrvatski jezični portal, 2021). U stručnoj literaturi također je više različitih, ponekad proturječnih definicija scenarija koja se odnose na analizu trenda, predviđanje, prognozu, analizu varijanti, konkretne razvojne projekte, učenja i sl. Međutim, s aspekta metode scenarija, podrazumijeva se razrada više varijanti budućeg razvoja uz pomoć procesa i faktora koji utječu na neki sustav u određenom razdoblju, odnosno scenarij predstavlja način profiliranja i pretpostavljanja budućnosti kako bi se donijele bolje odluke u sadašnjosti (Radeljak Kaufmann 2016).

Prilikom izrade scenarija koriste se kvalitativni i kvantitativni pokazatelji, a često uključuje i participaciju više dionika. Izrada se često temelji na integralnom pristupu koji uključuje ruralni i urbani razvoj ili lokalni i regionalni razvoj. U tom kontekstu promatra se, primjerice, utjecaj turizma na nekom području na više prostornih razina. O prostornoj razini za koju se scenarij izrađuje i temi kojom se bavi ovisit će koji će se faktori razmatrati u procesu izrade. Svrha njegove izrade temelji se na obuhvaćanju postojećih razvojnih trendova u prostoru te promišljanja o poželjnim i mogućim smjerovima razvoja uz kreiranje kvalitetne osnove za donošenje odluka u prostornom planiranju te za razradu strategija razvoja. Scenariji pomažu pri donošenju odluka i vrednovanju mogućih smjerova razvoja s ekonomskog, društvenog i okolišnog gledišta te u odnosu na očekivanja i vrijednosti uključenih dionika (Radeljak Kaufmann, 2016).

Cilj izrade scenarija je istražiti puteve do više varijantnih budućnosti pri čemu se uz pomoć radnih koraka pokušava uspostaviti logičan slijed događaja, odnosno uz analitički i holistički pristup pojedinom sustavu istražiti njegove sastavne elemente, njihove međudnose i sustav u cjelini (Kaufmann Radeljak, 2016). Dakle, scenarij ne predstavlja samu verziju budućnosti pojedinog procesa ili prostora, već alat u postizanju toga stanja (Godet i Roubelat, 1996; Sharer, 2005 prema Radeljak Kaufmann 2016).

Metoda scenarija primjenjuje se na različitim prostornim razinama, od lokalne pa sve do globalne te u različitim oblicima poimanja prostornog planiranja kao što su strateško ili prometno planiranje, urbani razvoj, planiranje korištenja zemljišta ili planiranje u zaštićenim područjima. Metoda se sve više javlja nakon 2. svjetskog rata u SAD-u i Francuskoj. Tadašnja neizvjesnost razvoja svijeta povećala je interes za korištenje metode scenarija posebice u disciplinama i djelatnostima u kojima je bilo ključno donositi odluke. Danas su korisnici i

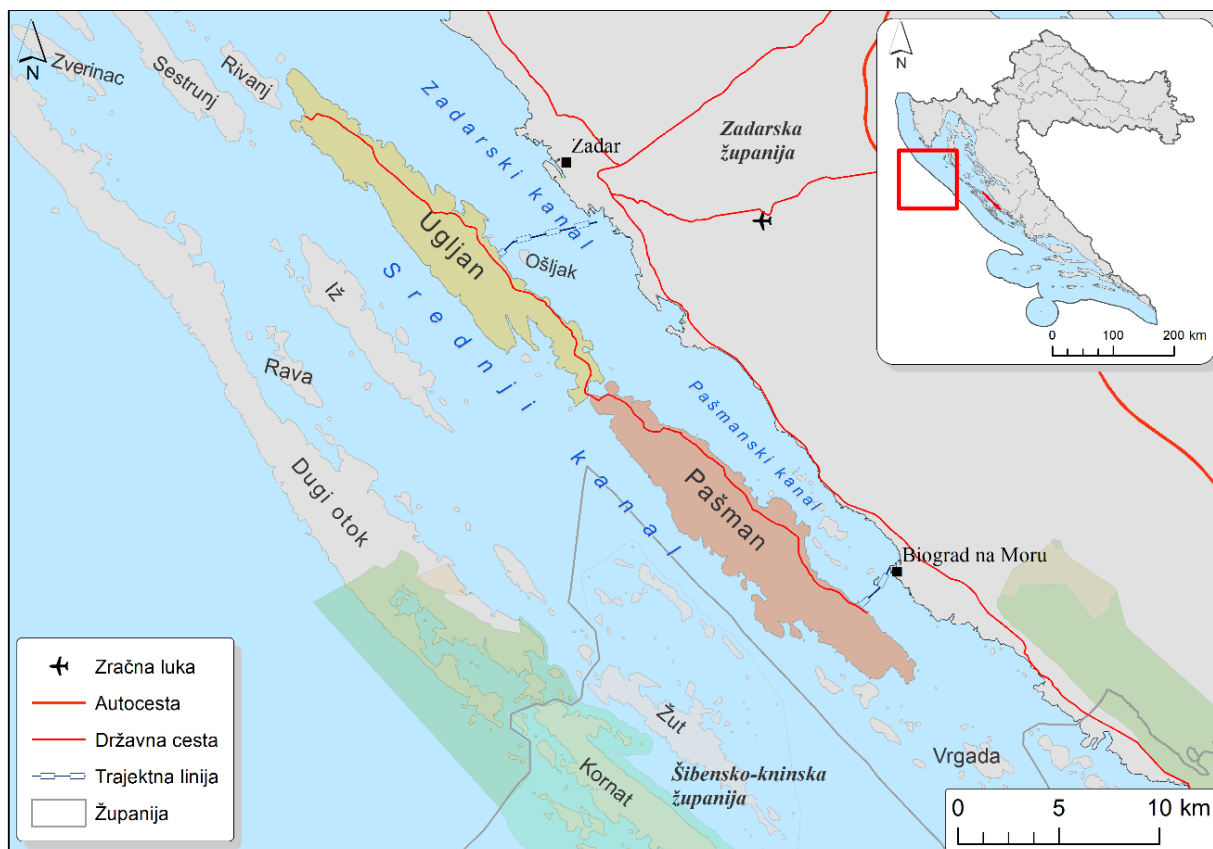
promicatelji ove metode uglavnom znanstvene zajednice, javna uprava, poduzeća, futuristički instituti, obrazovne institucije, ali i organizacije kao što je OECD ili NATO (Radeljak Kaufmann, 2016).

Promatra li se korisnost metode scenarija, zaključuje se da ona proizlazi iz samog procesa izrade koji podrazumijeva povećanje znanja o trendovima razvoja i o pojedinim faktorima u prostoru i konačnog produkta koji usmjerava prema konkretnim strategijama i načinima upravljanja. Izborom ove metode u prostornom planiranju ukazuje se na povezanost različitih aspekata razvoja, ističu se slabosti, ali i mogućnosti razvoja, stoga je korisna za oblikovanje optimalnih mjera upravljanja.

3. Opća geografska i razvojna obilježja prostora

3.1. Geografski položaj promatranog prostora

Pašman i Ugljan nalaze se u Zadarskoj županiji, dio su sjevernodalmatinskog otočja koje karakterizira usitnjenost, raspršenost i društveno-gospodarska usmjerenost prema regionalnim središtima Zadru i Šibeniku zbog ograničenih prirodnih resursa. Uže gledano, Pašman i Ugljan dio su unutrašnjeg niza zadarsko-biogradske otočne skupine. Ugljan uz Sestrunj, Rivanj i Ošljak te Pašman uz Babac i Vrgadu zajedno s pripadajućim otocima čine ugljansko-pašmansku otočnu skupinu. Omeđuju ih Zadarski i Pašmanski kanal s istočne strane te Srednji kanal na zapadu (sl. 1.). Prolazi Veli i Mali Ždrelac na sjeverozapadu, odnosno jugoistoku otoka Ugljana pridonijeli su snažnoj prometno-geografskoj valorizaciji ovih otoka. Veličinom se ubrajaju u srednje velike naseljene otoke u Hrvatskoj pri čemu se Pašman nalazi na 11. mjestu s površinom jednakom 61.1 km², a Ugljan na 14. mjestu i površine je 51,1 km² (Marinković, 2020). U Zadarskoj županiji Pašman je treći po veličini iza Paga i Dugog otoka, a Ugljan četvrti. Promatrajući poredak po broju stanovnika na naseljenim otocima u Hrvatskoj 2011. godine, Ugljan zauzima 8. mjesto, a Pašman 14., dok je u Zadarskoj županiji, Ugljan na 2. mjestu po broju stanovnika iza Paga, a Pašman na 4. mjestu iza Vira (Marinković, 2020).



Sl. 1. Geografski položaj otoka Pašmana i Ugljana

Izvor: DGU, 2013; Bioportal, 2019

Položaj i veličina ovih otoka važni su za život i opstanak njihova stanovništva. Tradicionalne veze s kopnenim naseljima, posebno regionalnim središtem Zadrom i subregionalnim središtem Biogradom te povoljan položaj u odnosu na pomorske pravce Zadarskim i Pašmanskim kanalom pridodaju važnosti ovih otoka. Na temelju fizičke povezanosti mostom iznad kanala Mali Ždrelac od 1974. godine te na temelju zajedničkih reljefnih i funkcionalnih obilježja Ugljan i Pašman čine ugljansko-pašmansku cjelinu. Čvrsta međusobna prometna povezanost uvjetuje stvaranje demografski i površinski istaknute cjeline te funkcionalne cjeline sa znatnim mogućnostima daljnjeg razvoja u sklopu snažnog gravitacijskog prostora zadarsko-biogradske regije (Magaš, 2006).

Suvremenom upravno-teritorijalnom podjelom Republike Hrvatske na Ugljanu i Pašmanu ukupno je pet jedinica lokalne samouprave (sl. 2.). Na otoku Pašmanu je ukupno osam naselja u dvije općine: Banj, Dobropoljana, Kraj, Mrljane, Neviđane, Pašman i Ždrelac u sklopu općine Pašman te naselje Tkon u sklopu općine Tkon. Uz spomenuta naselja tu je i pet statistički izdvojenih dijelova naselja: Bačinići i Mišulići u Kraju, Barotul i Mali Pašman u Pašmanu te Ugrinići u Tkonu, no za potrebe ovoga rada promatrano je osam navedenih naselja. Na Ugljanu

su tri općine: Kali i Kukljica s istoimenim naseljima te općina Preko koja obuhvaća ostala naselja na otoku Ugljanu – Poljanu, Lukoran, Preko, Sutomišćicu i Ugljan te naselja Ošljak, Rivanj i Sestrunj na istoimenim otocima koji su u sastavu općine Preko. Za potrebe ovoga rada prilikom statističke analize promatrana su naselja s položajem na otoku Ugljanu.



Sl. 2. Administrativno-teritorijalna podjela otoka Pašmana i Ugljana

Izvor: DGU, 2013

3.2. Prirodna osnova

Na Pašmanu i Ugljanu prevladava obilježje paralelnosti pružanja reljefnih oblika s onima na obali te ostalim susjednim otocima. Takvo paralelno pružanje otoka u smjeru SZ-JI nazivamo dalmatinski smjer pružanja. Dužina obale Pašmana iznosi 70,19 km, a zajedno s pripadajućim otočićima 98,78 km. U usporedbi s time Magaš (2006) navodi kako je indeks razvedenosti Pašmana 2,55. Dužina obale Ugljana je 74,18 km, a s pripadajućim otočićima 82,52 km dok je indeks razvedenosti 2,9 (Magaš, 2000).

Magaš (2006) dalje navodi kako su Pašman i Ugljan u orografskom smislu gorska greda. Pašman obilježavaju krški reljefni oblici, razvedena obala s brojnim uvalama, te djelovanje egzogenih (abrazija, erozija i sl.) i antropogenih čimbenika. Najviši vrh Pašmana je Veli Bokolj (272 m) na jugozapadnom višem dijelu otoka na kojem je u većoj mjeri zastupljen krš i obale su strme. Sjeveroistočni dio otoka niži je i povoljniji za razvoj naselja, agrarnu valorizaciju i ostale djelatnosti jednako kao i na Ugljanu. Najviši vrh Ugljana je Šćah (286.1 m). U podnožju Sv. Mihovila i Velog Vrha nastale su vrlo strme padine na jugozapadnoj strani otoka koje su pregrađivane suhozidima pa je teren djelomično prilagođen agrarnoj valorizaciji, uglavnom maslinicima i vinogradima. Udoline na sjeveroistoku Ugljana također imaju važnu ulogu u gospodarskom životu otoka, a ujedno su i najniži dio otoka. Na jugoistoku su udoline potopljene morem pa čine uvale Velu i Malu Lamjanu. Obala Ugljana oblikovana je erozijom vapnenaca i dolomita sa specifičnim krškim oblicima.

Geomorfološka obilježja Pašmana i Ugljana uvelike su predodredila njihov razvoj. Zona blagih reljefnih oblika uz sjeveroistočnu obalu s manjim nagibima i plodnim tlom bila je preduvjet za razvoj naselja na otocima i poljoprivrednu valorizaciju. Ugljan i Pašman čine karbonatne naslage s povoljno položenom dolomitnom zonom na sjeveroistočnoj obali. To je omogućilo poljoprivrednu valorizaciju otoka još od prapovijesnih vremena do danas, a posebice u razdoblju pojačanog naseljavanja otoka uslijed ratne situacije na kopnu u vrijeme Osmanlija. Magaš (2006) tu dolomitnu zonu smatra jednom od najznačajnijih poljoprivredno valoriziranih područja u zadarskom otočju. Fliš i druge mekše taložine potopljene su morem koje se izdiglo u holocenu. Podizanje mora tada je i odvojilo Pašman od Ugljana na području Malog Ždrelca, prolaza čija je dubina 5 m. Vapnenačke zone na otocima služile su kao kamenjarski pašnjaci za sitnu stoku u prošlosti.

Veća nagnutost obalnih padina izraženija je s jugozapadne strane otoka Pašmana, stoga su dubine mora uz Srednji kanal značajnije nego uz Pašmanski. (Magaš, 2006). Dvije strane otoka Pašmana, odnosno Pašmanski i Srednji kanal, povezuju prijevoji kojima vode lokalni putevi i staze iz naselja u uvale jugozapadnog dijela Pašmana (Soline (sl. 3.), Žinčena, Landin itd.). Uvale uz obalu Pašmanskog kanala su pliće i manje usječene od onih uz Srednji kanal zbog spomenute geološke podloge i morfološke osnove. Radom bujica i vododerina na Ugljanu su također formirani prijevoji koji povezuju Zadarski i Srednji kanal i imaju značajnu ulogu za otočna prometna obilježja (Magaš i Faričić, 2000).

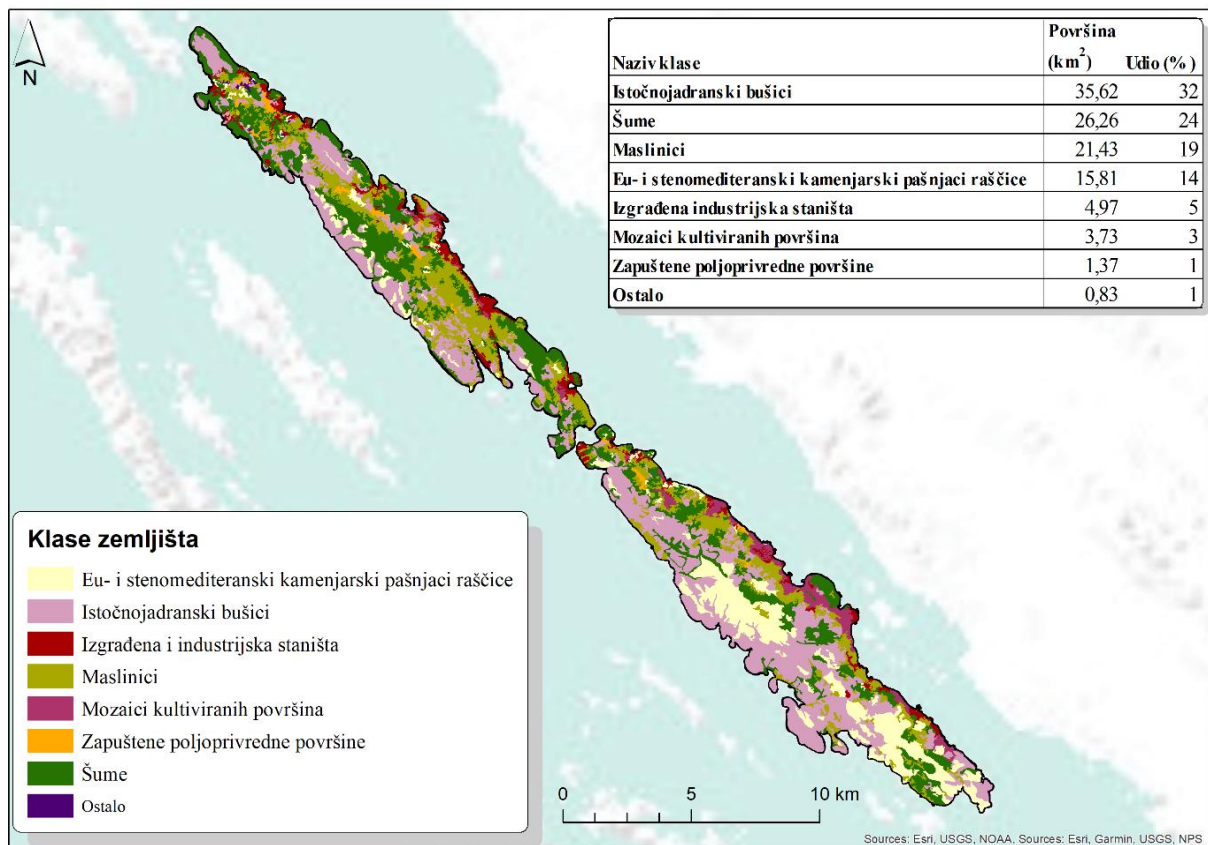


Sl. 3. Uvala Soline na jugozapadnoj strani otoka Pašmana

Izvor: Adriatic.hr, n.d.

Kad je riječ o klimatskim obilježjima otoka, Pašman i Ugljan imaju umjereno toplu kišnu klimu sa suhim ljetima, odnosno mediteransku klimu (Csa) što se povoljno odražava na razvoj otoka zbog male temperaturne amplitude, blagih zima i ugodnih i suhih ljeta. Prosječna godišnja insolacija iznosi oko 2600 sati. Najveća koncentracija padalina bilježi se u kasnoj jeseni i ranoj zimi pri čemu je više padalina na sjeverozapadnim obalama otoka. Razmjerno mali broj kišnih dana godišnje, posebice ljeti, važan je privlačni turistički faktor. Vjetrovi su češći zimi na otocima, najizraženiji su bura i jugo. Buri je izložena sjeverna i sjeveroistočna obala oba otoka, a južna i jugozapadna jugu. Budući da je potonji dio oba otoka zaštićen od hladne bure, pogodan je za nautičare i ribare. Ljeti puše maestral koji povoljno djeluje na ublažavanje ljetnih vrućina. Smjerovi i jačina vjetrova modificirani su obilježjima Zadarskog, Srednjeg i Pašmanskog kanala te Virskim morem i Ravnim kotarima (Magaš, 2000)

Vegetacija koja prevladava na Pašmanu i Ugljanu je također sredozemna. Prevladavaju zajednice hrasta crnike koje uslijed intenzivnog agrarno-stočarskog iskorištavanja prelaze u makiju i garig. Ugljan se naziva i zelenim otokom, prekriven je gustom makijom, borovima, maslinama, smokvama, vinovom lozom i raznim drugim mediteranskom raslinjem. Prema sl. 4. koja sadrži stanišne tipove na otocima Pašmanu i Ugljanu, najveći udio u zastupljenosti na otocima pripada istočnojadranskim bušicima s 32%, a slijede šume s 24% i maslinici s 19% udjela. Prostorni raspored pojedinih staništa ukazuje na to da na Pašmanu u jugozapadnom djelu prevladavaju bušici i kamenjarski pašnjaci isto kao i na rubnom jugozapadnom dijelu Ugljana. U unutrašnjosti Ugljana i na sjeveroistočnom agrarno povoljnom dijelu oba otoka prevladavaju maslinici i šume. Krajnji sjeverni dio otoka Ugljana u području naselja Ugljan stanišno je najdiverzificiranije područje. Mozaici kultiviranih područja te izgrađena i industrijska staništa smještena su u zonama naseljenosti uz sjeveroistočnu obalu otoka. Zapuštenih poljoprivrednih površina na oba otoka ima tek 1 % kao i kategorije ostalo kojoj pripadaju i vinogradi.



Sl. 4. Udio kopnenih staništa na Pašmanu i Ugljanu 2019. godine

Izvor: Bioportal, 2019

Prirodna opskrbljenost vodom na otoku je oskudna. S obzirom na karbonatnu i dolomitnu podlogu, nisu stvoreni uvjeti za akumuliranje kvalitetnih podzemnih akumulacija vode, a na oba otoka nema površinskih tekućica. Zalihe koje postoje, uglavnom su boćate. Na sjeveroistočnoj strani otoka Pašmana postoje zdenci gdje se voda zadržava u plitkom podzemlju. Površinskih voda na Pašmanu gotovo i nema jer padalina poniru u krško podzemlje. Jednako vodom oskudijeva i otok Ugljan na kojem postoji mali izvor u Sutomišćici i bunari na sjeveroistočnoj strani otoka. Suha ljeta, malo padalina, povećani broj dolazaka turista i razdoblja suše bili su uzrok nedostatku vode na otocima. Sredinom 1990-ih započela je izgradnja otočkog sustava vodovoda koji se spaja na zadarski. Izgradnja je završila 2008. godine što je omogućilo lakši život stanovnika i daljnji gospodarski razvoj. Dubine mora kod Pašmana veće su na jugozapadnoj strani prema Srednjem kanalu (do 90m), a u Pašmanskom kanalu dosežu do 25 m. Pašmanski kanal najplići je između naselja Pašman na otoku i Turanj na obali gdje se nalazi i više malih otočića kao što su Galešnjak i Ričul. Za vrijeme oseke, između otoka Bapca i otoka je 7 m dubine, a između Bapca i kopna 7,5 m. Podloga na dnu sjeveroistočne obale je uglavnom pješčana, a na jugozapadu kamenita.

Antropogeni utjecaj na reljef moguće je na otocima uočiti pri uređenju i nasipavanju obala, produbljivanju podmorja u lučicama, izgradnjom prometnih površina, infrastrukturnih objekata, građevina i sl. Sječa i paljenje biljnog pokrova utjecali su na jaču eroziju i spiranje na mnogim površinama, a na formiranje otočnog krajolika utjecala je i gradnja suhozida.

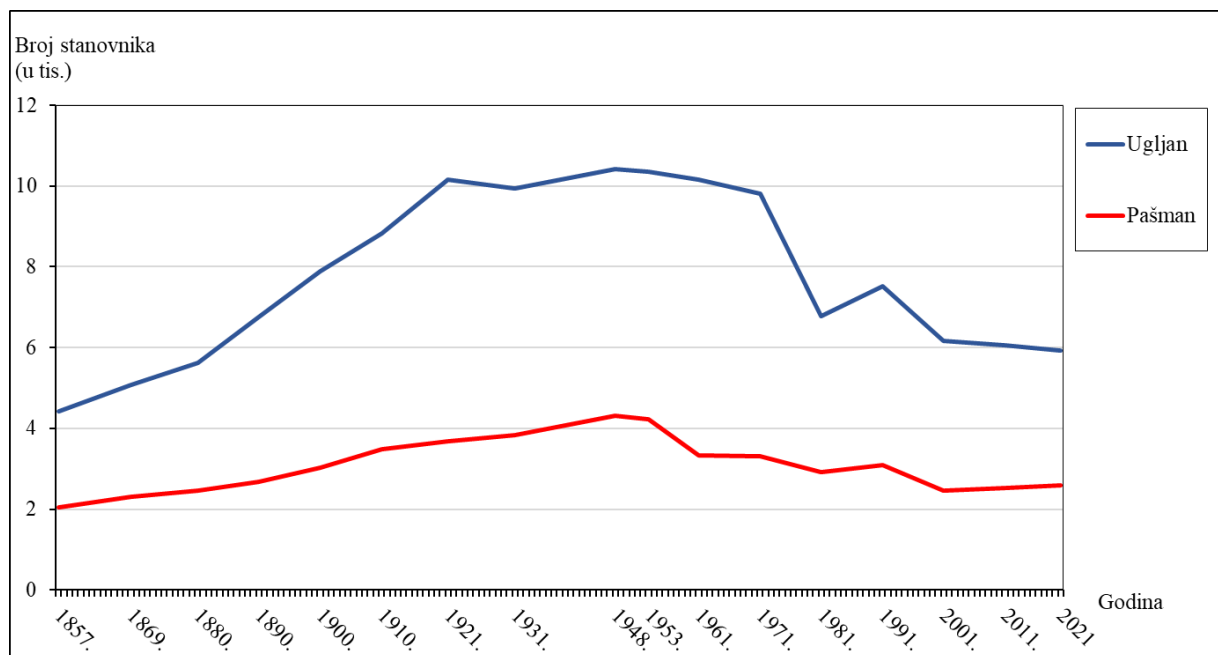
3.3. Demografska obilježja

Depopulacija i emigracija suvremeni su procesi prisutni na svim otocima u Hrvatskoj pa tako i na Ugljanu i Pašmanu. Glavni uzrok depopulacije su pak dugotrajna emigracija koja je uzrokovala višedesetljetnu negativnu prirodnu promjenu na otocima (Graovac, 2004). Naime, masovna emigracija je s promatranih otoka počela krajem 19. st. i nastavila se tijekom 20. i aktualnog stoljeća. Migracije su najčešće bile potaknute nepovoljnom gospodarskom situacijom na otocima jer je glavna djelatnost bila poljoprivreda, a u nedostatku obradivog zemljišta i ograničenosti prirodnih resursa otočno gospodarstvo sporo se razvijalo što je bilo značajan potisni faktor za iseljavanje. S druge strane, industrijalizacija i litoralizacija susjednog priobalja bila je privlačni faktor za otočane (Graovac, 2004). Najbolje pokazatelje imaju otoci najbliže kopnu koji su povezani čestim trajektnim linijama ili mostom pa prema tome imaju više šansi za opstanak stanovništva na otoku (Graovac, 2004).

Pojedini analitički pokazatelj samostalno prikazan nije dovoljan za određivanje bitnih demografskih trendova na otocima (Babić i dr., 2004), stoga je u ovoj analizi prikazano ukupno kretanje stanovništva otoka Pašmana i Ugljana od početka službenog popisivanja stanovništva, indeks promjene broja stanovnika, koeficijent starosti i indeks starenja, prirodno kretanje stanovništva, vitalni indeks te udio stanovnika po dobi i spolu na oba otoka. U okviru obrađivane tematike naglasak je stavljen na suvremenija demografska kretanja, od popisa provedenog 2011. godine do 2019. godine.

Promatrajući ukupno kretanje broja stanovnika na Ugljanu i Pašmanu na sl. 5., primjećuje se porast na oba otoka do kraja 2. svjetskog rata čemu je uzrok visoki prirodni priraštaj (Magaš i Faričić, 2000). Nakon toga broj stanovnika na oba otoka počinje opadati zbog intenzivnog iseljavanja i niskog prirodnog priraštaja. Otoke zahvaćaju snažna deagrarijacija i deruralizacija, posebice Ugljan, a započinje snažna industrijalizacija zadarske regije gdje je sve veća potreba za radnom snagom. To se posebno odražava u kretanju broja stanovnika Ugljana koji je bliže Zadru i s njim ostvaruje bolju povezanost. Osim toga, stanovništvo otoka Ugljana i Pašmana iseljava i u druge gradove u Hrvatskoj ili u inozemstvo (Magaš i Faričić, 2000). Skok u 1991.

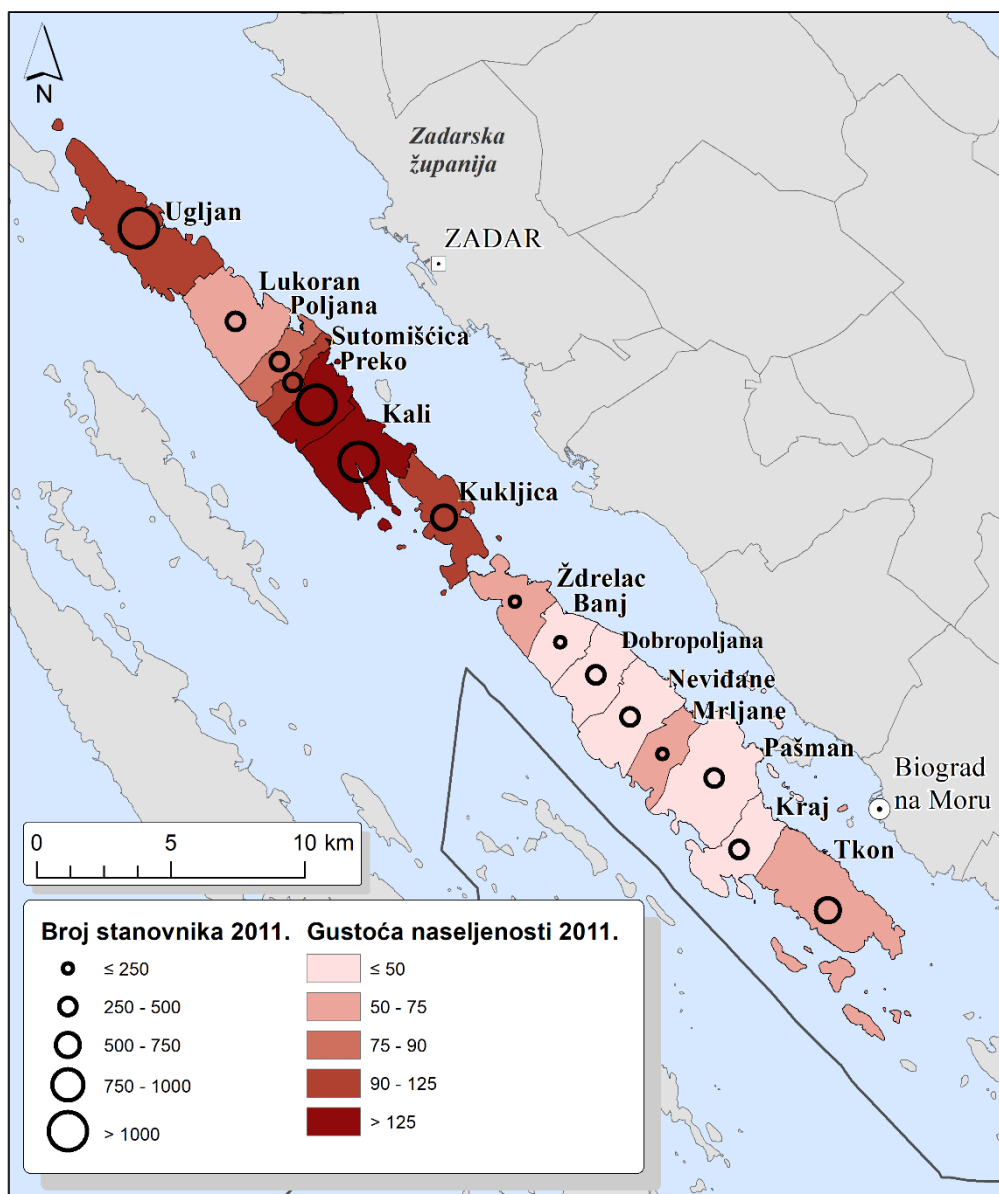
godini zabilježen je zbog metodologije popisa pri čemu je popisano stalno stanovništvo i dio stanovništva koje živi u inozemstvu (Graovac, 2004). U razdoblju između popisa iz 2001. godine i 2011. godine, broj stanovnika na Ugljanu i dalje je u blagom padu, dok se na Pašmanu bilježi rast broja stanovnika. Metodom linearne ekstrapolacije na temelju popisa stanovnika 2001. i 2011. godine dobiven je ukupni broj stanovnika oba otoka 2021. godine pri čemu se nastavlja isti trend, na Ugljanu blago smanjenje broja stanovnika, a na Pašmanu blago povećanje.



Sl. 5. Kretanje broja stanovnika Pašmana i Ugljana 1857. – 2021.

Izvor: Naselja i stanovništvo RH 1857. – 2001.; Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011., 2013.

Ugljan je manje površine, a ima više stanovnika od Pašmana pa je tako i gušće naseljen. Gustoća naseljenosti na Ugljanu iznosila je 117 stan./km², a na Pašmanu je bila 42 stan./km². Naselja Kali i Preko najgušće su naseljena, oba imaju više od 125 stan./km², a slijede Ugljan, Kukljica i Sutomišćica. Ostala naselja imaju manje od 90 stan./km² pri čemu Kraj, Pašman, Dobropoljana, Nevidane i Banj na Pašmanu imaju i manje od 50 stan./km² (sl. 6.). Broj stanovnika na Ugljanu veći je od 1000 u tri naselja: Preko, Kali i Ugljan što se može povezati s prirodnom osnovom koja je omogućila razvoj tradicionalnih djelatnosti koje su privukle stanovništvo te izravnom povezanošću Preka sa Zadrom. Na Pašmanu sva naselja, izuzev Tkona, imaju manje od 500 stanovnika. Veći broj stanovnika u Tkonu također se može objasniti postojanjem izravne prometne veze ovoga naselja s kopnom.



Sl. 6. Broj stanovnika i gustoća naseljenosti na Pašmanu i Ugljanu 2011. godine

Izvor: DGU, 2013; Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011., 2013.

Međutim, ukupno kretanje broja stanovnika na Ugljanu i Pašmanu zasniva se na negativnom prirodnom prirastu i imigraciji (Graovac, 2004). Povećanje broja stanovnika nije isključivo rezultat doseljavanja na otoke, već razlika u popisnoj metodologiji i prijavljivanju stalnog prebivališta određenog broja vlasnika kuća za odmor, odnosno rezultat je priljeva fiktivnog stanovništva (Lajić i Mišetić, 2013). Također, na otoke se doseljava stanovništvo koje je svoj radni vijek provelo na kopnu, a nakon odlaska u mirovinu odlučuje se vratiti na otok (Graovac, 2004).

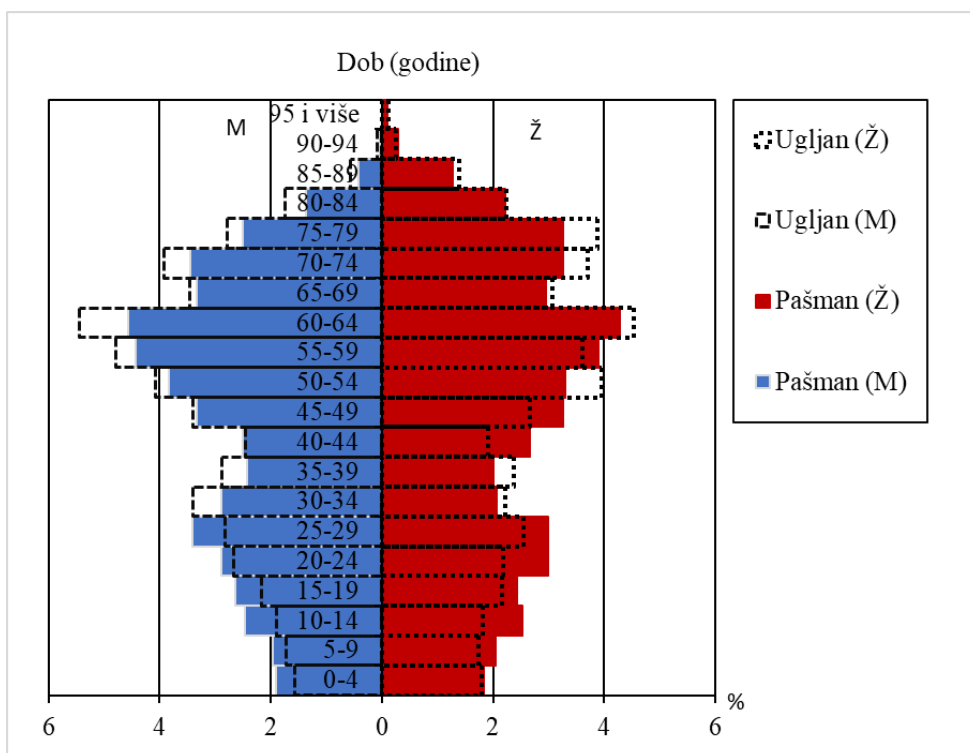
Pokazatelji prirodnog kretanja na otocima negativni su. U tablici 2. prikazani su natalitet, mortalitet, prirodna promjena i vitalni indeks po naseljima na Pašmanu i Ugljanu 2011. i 2019. godine. Iako je broj rođenih na otocima veći 2019. u odnosu na 2011. godinu, veći je i broj umrlih što dovodi do negativne prirodne promjene na oba otoka u obje promatrane godine. Stopa prirodne promjene na Pašmanu je bila -4,6 ‰, a na Ugljanu -7,4 ‰ 2019. godine, a pritom i niža u odnosu na 2011. godinu što upućuje na njezin daljnji pad. Vitalni indeks, koji pokazuje broj živorođenih na sto umrlih, sve je niži. Ovaj pokazatelj upućuje na smjer bioreprodukcije. Ako je veći od 100, radi se o povećanju broja stanovnika prirodnom promjenom, a ako je manji od 100, riječ je o smanjujućoj reprodukciji stanovništva, odnosno prirodnoj depopulaciji. Budući da je vitalni indeks Pašmana (72,09 2019. godine) i Ugljana (55,56 2019. godine) manji od 100, radi se o smanjenju bioreprodukcije i prirodnoj depopulaciji pri čemu je situacija nepovoljnija na Ugljanu.

Tab. 2. Prikaz pokazatelja prirodnog kretanja stanovnika na Pašmanu i Ugljanu po naseljima 2011. i 2019. godine

Općina	Broj rođenih		Broj umrlih		Prirodna promjena		Stopa prirodne promjene		Vitalni indeks	
	2011	2019	2011	2019	2011	2019	2011	2019	2011	2019
Banj	2	0	4	1	-2	-1	-0,8	-0,4	50,00	0,00
Dobropoljana	0	5	3	5	-3	0	-1,2	0,0	0,00	100,00
Kraj	2	3	4	3	-2	0	-0,8	0,0	50,00	100,00
Mrljane	2	3	1	4	1	-1	0,4	-0,4	200,00	75,00
Nevidane	3	2	3	8	0	-6	0,0	-2,3	100,00	25,00
Pašman	4	6	4	5	0	1	0,0	0,4	100,00	120,00
Tkon	7	8	9	9	-2	-1	-0,8	-0,4	77,78	88,89
Ždrelac	3	4	7	8	-4	-4	-1,6	-1,5	42,86	50,00
Ukupno Pašman	23	31	35	43	-12	-12	-4,7	-4,6	65,71	72,09
Kali	17	24	28	27	-11	-3	-1,8	-0,5	60,71	88,89
Kukljica	7	4	14	8	-7	-4	-1,2	-0,7	50,00	50,00
Lukoran	3	4	14	12	-11	-8	-1,8	-1,3	21,43	33,33
Poljana	0	4	6	9	-6	-5	-1,0	-0,8	0,00	44,44
Preko	21	5	21	17	0	-12	0,0	-2,0	100,00	29,41
Sutomišćica	6	6	7	11	-1	-5	-0,2	-0,8	85,71	54,55
Ugljan	5	8	10	15	-5	-7	-0,8	-1,2	50,00	53,33
Ukupno Ugljan	59	55	100	99	-41	-44	-6,8	-7,4	59,00	55,56

Izvor: Prirodno kretanje stanovništva Republike Hrvatske u 2011. i 2019. godini, 2012; 2020

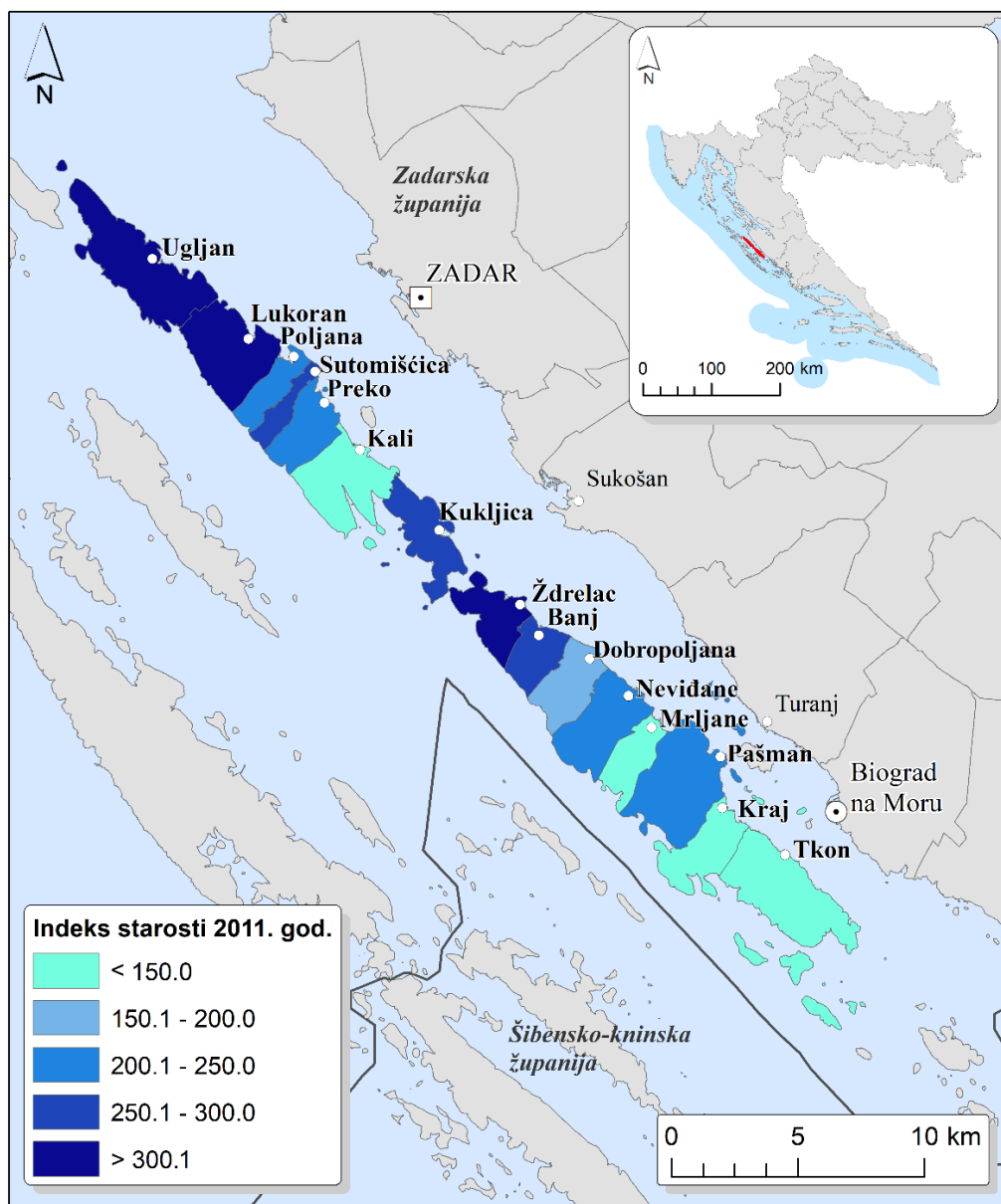
Dobno - spolna struktura na otocima također nije povoljna. Na sl. 7. uočava se uska baza, odnosno nizak udio mladog stanovništva na oba otoka. Ukupno je 16 % mladih do 19 godina na Ugljanu 2011. godine i 18 % na Pašmanu, dok je stanovništva starijeg od 60 godina 36 % na Ugljanu i 30 % na Pašmanu. Prema potonjim podacima, stanovništvo Ugljana i Pašmana je staro jer udio starog stanovništva prelazi 12 %. Zrelog stanovništva je najviše po zastupljenosti i to 48 % na Ugljanu i 52 % na Pašmanu 2011. godine. Prema navedenom dobna struktura je regresivnog tipa i upućuje na nizak prirodni prirast i proces depopulacije, ali pritom treba uzeti u obzir nešto povoljniju demografsku strukturu na otoku Pašmanu.



Sl. 7. Dobno-polna struktura stanovništva Ugljana i Pašmana 2011. godine

Izvor: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011., 2013.

Prateći odnos broja starijih od 60 godina i mladih do 19 godina na 100 stanovnika na sl. 8, uočava se kako ni u jednom naselju indeks starosti 2011. godine nije manji od 150. Indeks starosti najveći je u Ždrelcu, a slijede Lukoran i Ugljan s indeksom višim od 300. Povoljnije stanje je u Kalima, Tkonu, Kraju i Mrljanama, no i dalje indeks starosti prelazi vrijednost 100. Primjerice, u Kalima je na 1,5 starih stanovnika dolazio jedan mladi stanovnik, dok je u Ždrelcu na 7,3 starih stanovnika dolazio jedan mladi stanovnik 2011. godine.



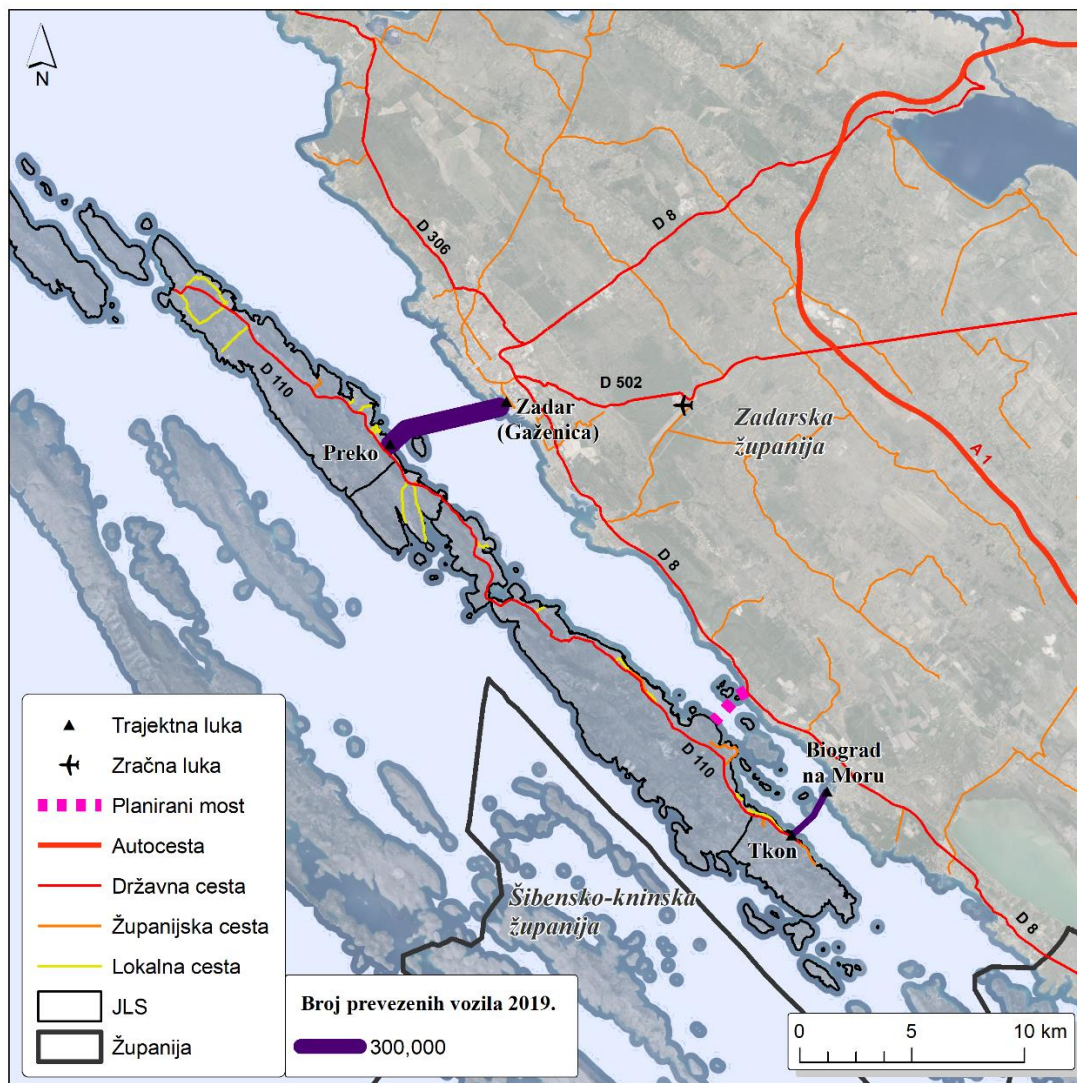
Sl. 8. Indeks starosti po naseljima na Pašmanu i Ugljanu 2011. godine

Izvor: DGU, 2013; Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011., 2013.

Prema prevladavajućim demografskim procesima, zaključuje se kako na Ugljanu i Pašmanu prevladavaju depopulacija i starenje stanovništva. Udio starih ima tendenciju povećanja dok udio mladih ima tendenciju smanjenja. Dugoročno gledano, opstanak i budući razvoj otoka upitan je s obzirom da se demografska baza smanjuje, a mladi se obično smatraju nositeljima razvoja i opstanka pojedinog područja, stoga se buduće razvojne politike trebaju temeljiti na mjerama zadržavanja mladih na otocima stvarajući okruženje povoljno za život i zasnivanje obitelji.

3.4. Prometno-geografska obilježja

Prometno-geografski položaj ugljansko-pašmanske otočne cjeline određen je postojećim pomorskim i cestovnim obilježjima. Šaškor (2021) navodi kako, općenito gledajući, otoci imaju nepovoljan prometno-geografski položaj uslijed povezanosti s kopnom samo jednom vrstom prometa - pomorskim prometom. Frekventnost, brzina i vrijeme putovanja često ovise o vremenskim (ne)prilikama što se negativno odražava na svakodnevni život otočana. Ipak, Ugljan ima povoljniji prometni položaj u odnosu na Pašman zbog više trajektnih linija dnevno koje ga povezuju sa Zadrom. U blizini Zadra je zračna luka Zemunik te autocesta A1 koje su važne poveznice Zadra s ostatkom Hrvatske, Europe i šire. Osnovna prometna obilježja mogu se promotriti na sl. 9., a u nastavku slijede pomnija razjašnjenja.



Sl. 9. Prometno-geografska obilježja Ugljana i Pašmana i broj prevezenih vozila na trajektnim linijama Zadar – Preko i Biograd – Tkon 2019. godine

Izvor: DGU, 2013; DGU, 2021; Agencija za obalni linijski promet, 2021

3.4.1. Pomorski promet

Uspostavljanjem morskih prometnih linija otoci se približavaju kopnu, potiče se jačanje gospodarstva i ublažavanje depopulacije. Preduvjeti za uvođenje trajektnih linija bili su obnova ili izgradnja otočne cestovne mreže, dovršenje Jadranske magistrale i izgradnja trajektnih pristaništa i priključnih cesta. Šezdesetih godina prošlog stoljeća počinju se uspostavljati redovne trajektne linije u Hrvatskoj. Otok Ugljan prvi put je povezan 1972. godine brodskom linijom 3 puta dnevno, a 1973. godine uvedena je trajektna linija. U istom razdoblju prvu trajektnu liniju dobiva i otok Pašman (Opačić, 2002). Danas su otoci Ugljan i Pašman povezani s kopnom s ukupno tri pomorske linije. Otok Ugljan povezan je direktno s kopnom trajektnom linijom Zadar (Gaženica) – Preko i brodskom linijom Zadar – Preko. Od 2015. godine kada je otvorena luka Gaženica, trajektna linija prometuje iz nove luke (Općina Preko, 2016). Pašman je direktno s kopnom povezan trajektnom linijom Biograd – Tkon. Luke su, posljedično kao i naselja, zbog geomorfološke uvjetovanosti na otocima položene na sjeveroistočnoj, nižoj strani oba otoka i orijentirane su prema kopnu. U Kalima se nalazi ribarska luka u uvali Vela Lamjana, putničke luke u Preku i Tkonu, sidrišta s manje od 100 vezova u Kukljici, Ždrelcu, dva u Pašmanu i dva u Tkonu. Luke nautičkog turizma su dvije na otoku Ugljanu, a na Pašmanu se u tu svrhu koriste manje postojeće luke i planirana je gradnja luke u Pašmanu (Zavod za prostorno planiranje Zadarske županije, 2006). Za hitne medicinske slučajeve, brod hitne pomoći na raspolaganju je stanovnicima Pašmana i Ugljana, a na vezu je u Preku (Naši školji, 2021).

Prema Zakonu o otocima (NN 70/21) otočani imaju pravo na povlaštenu javni pomorski prijevoz na svim državnim linijama koje povezuju otoke s kopnom kao i na povlaštenu prijevoz vlastitih vozila na kopno.

Red plovidbe trajekta i broda varira kroz godinu. Zbog turističke sezone i porasta potražnje broj dnevnih linija veći je ljeti. Trajektna linija Zadar – Preko najfrekventnija je linija u pomorskom putničkom prometu u Hrvatskoj (Šaškor, 2021). Trajekt tijekom cijele godine polazi svakih sat vremena iz Zadra, odnosno Preka. Prema voznom redu plovidbe na trajektnoj liniji br. 431 Preko – Zadar (tab. 3.) izvan sezone 15 je polazaka radnim danom, a 11 nedjeljom i blagdanom. Polasci se smanjuju na 8 dnevno na Božić, Uskrs, Sv. Stjepana i na Novu godinu. U niskoj sezoni ukupno 17 linija povezuje Ugljan sa Zadrom radnim danom, a nedjeljom i blagdanom 14 linija. U razdoblju visoke sezone čak 18 linija dnevno prometuje na spomenutoj relaciji. Posljednja linija iz Zadra prema otoku Ugljanu u vrijeme visoke sezone polazi u 1:00, a u preostalom dijelu godine u 23:00. Prvi jutarnji trajekt iz Preka za Zadar je u 5:45 izvan sezone, a u preostalom dijelu godine u 5:30 (AZOLPP, 2021a). Ukupno vrijeme izbivanja s

otoka Ugljana na kopnu može trajati 18 i pol sati u sezoni, odnosno 17 i pol sati izvan sezone radnim danom. Kapacitet trajekta na ovoj liniji je 600 putnika i 114 vozila (Naši školji, 2020). Na državnoj brodskoj liniji br. 409 Zadar – Preko izvan sezone je 9 polazaka dnevno, a 6 vikendom, u niskoj sezoni 10 polazaka dnevno, a u visokoj sezoni 11 polazaka dnevno i vikendom 8 (AZOLPP, 2021c). Izvan sezone ne postoje noćne linije na ovoj relaciji.

Tab. 3. Red plovidbe na liniji Zadar – Preko 2021. godine

	Izvansezona		Niska sezona		Visoka sezona			
	04.10. - 03. 06.		04.06. - 01. 07.; 30.08. - 03. 10.		02.07. - 29.08.			
	Preko - Zadar	Zadar - Preko	Preko - Zadar	Zadar - Preko	Preko - Zadar	Zadar - Preko		
1	05:45	06:20	1	05:30	05:00	1	00:30	01:00
2	07:00	07:30	2	06:15	06:20	2	05:30	05:00
3	08:15	08:30	3	07:00	07:30	3	06:15	06:20
4	09:15	09:30	4	08:15	08:30	4	07:00	07:30
5	10:30	10:30	5	09:15	09:30	5	08:15	08:30
6	11:30	11:30	6	10:30	10:30	6	09:15	09:30
7	12:15	12:15	7	11:30	11:30	7	10:30	10:30
8	13:00	13:30	8	12:15	12:15	8	11:30	11:30
9	14:30	14:45	9	13:00	13:30	9	12:30	12:30
10	15:30	15:30	10	14:30	14:45	10	13:15	13:30
11	16:00	16:40	11	15:30	15:30	11	14:30	14:45
12	17:20	18:00	12	16:00	16:40	12	15:30	15:30
13	18:40	19:30	13	17:20	18:00	13	16:00	16:40
14	20:10	20:45	14	18:40	19:30	14	17:20	18:00
15	22:30	23:00	15	20:10	20:45	15	18:40	19:30
			16	21:20	22:00	16	20:10	20:45
			17	22:30	23:00	17	22:00	22:30
						18	23:00	23:59



Ne plovi nedjeljom i blagdanom
Izvor: AZOLPP, 2021a

Povezanost Biograda i Tkona omogućena je državnom trajektnom linijom br. 432 Biograd – Tkon (tab. 4.) Izvan sezone 10 je polazaka dnevno, odnosno 8 nedjeljom i blagdanom. U niskoj sezoni broj polazaka iznosi 12 radnim danom, a 9 vikendom, dok je u visokoj sezoni 13 polazaka svaki dan. Zadnji polazak na otok Pašman je u visokoj sezoni u 22:30, odnosno u 21:20 u ostatku godine, dok je prvi polazak za Biograd svakim radnim danom u 5:30 (AZOLPP, 2021b). Popodnevene linije izvan sezone ne odgovaraju u potpunosti stanovnicima otoka Pašmana jer se ne podudaraju s radnim vremenom. Naime, stanovnici koji rade na kopnu izgube po nekoliko sati čekajući trajekt za povratak kući (ezadar, 2021). Vrijeme izbivanja s otoka

Pašmana radnim danom može trajati 17 sati tijekom sezone, odnosno 16 sati izvan sezone. Kapacitet trajekta na ovoj liniji je 250 putnika i 35 vozila (Jadrolinija, 2021). Izvan sezone ne postoje kasnovečernje i noćne linije na ovoj relaciji.

Tab. 4. Red plovidbe na liniji Biograd – Tkon 2021. godine

Izvansezona			Niska sezona			Visoka sezona		
04.10. - 03. 06.			04.06. - 01. 07.; 30.08. - 03. 10.			02.07. - 29.08.		
Tkon - Biograd	Biograd – Tkon		Tkon - Biograd	Biograd – Tkon		Tkon - Biograd	Biograd – Tkon	
1	05:30	07:00	1	05:30	06:00	1	05:30	06:00
2	07:25	08:00	2	06:30	07:00	2	06:30	07:00
3	08:30	09:00	3	07:25	08:00	3	07:25	08:00
4	09:30	11:00	4	08:30	09:00	4	08:30	09:00
5	11:30	12:30	5	09:30	10:00	5	09:30	11:00
6	13:20	14:30	6	10:30	11:00	6	11:30	12:30
7	16:20	16:45	7	11:30	12:30	7	13:20	14:30
8	18:10	18:40	8	13:20	14:30	8	15:00	15:45
9	19:30	20:10	9	16:20	16:45	9	16:20	16:45
10	21:00	21:20	10	18:10	18:40	10	18:10	18:40
			11	19:30	20:10	11	19:30	20:00
			12	21:00	21:20	12	21:00	21:20
						13	22:00	22:30

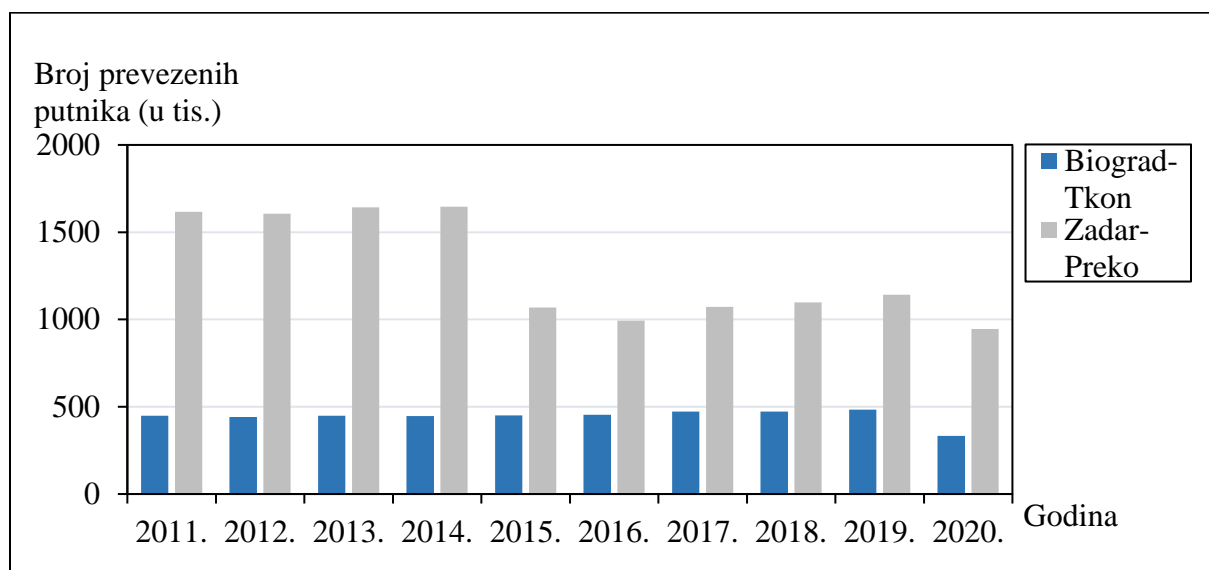
 Ne plovi nedjeljom i blagdanom
 Plovi petkom i vikendom

Izvor: AZOLPP, 2021b

Analizom voznog reda ovih dvaju linija uočava se kako je izrazito podložan utjecaju sezonalnosti što stavlja stanovnike u nepovoljan položaj u ostatku godine kada se smanjuje broj linija. Posebice se to odražava na stanovnike Pašmana koji imaju 5 direktnih dnevnih linija manje na raspolaganju u odnosu na stanovnike Ugljana. Broj dnevnih linija i kapacitet trajekata trenutno je formiran u skladu s potražnjom i brojem korisnika, no ne prati u potpunosti potrebe stanovnika.

Promotrivši sl. 10., uočava se blago povećanje broja prevezenih putnika na liniji Biograd – Tkon do 2019. godine kada je na toj liniji prevezeno 483 249 putnika. Posljednja promatrana godina bilježi pad uslijed pandemije COVID-19. Porast broja putnika uočava se i na liniji br. 431 Zadar – Preko do 2014. godine. Razlika u rezultatima od 2015. godine nadalje prisutna je

zbog otvaranja luke Gaženica i nove brodarske linije br. 409 Zadar – Preko koja je preuzela dio putnika. Na ovoj liniji prevezeno je 1 141 235 putnika 2019. godine.

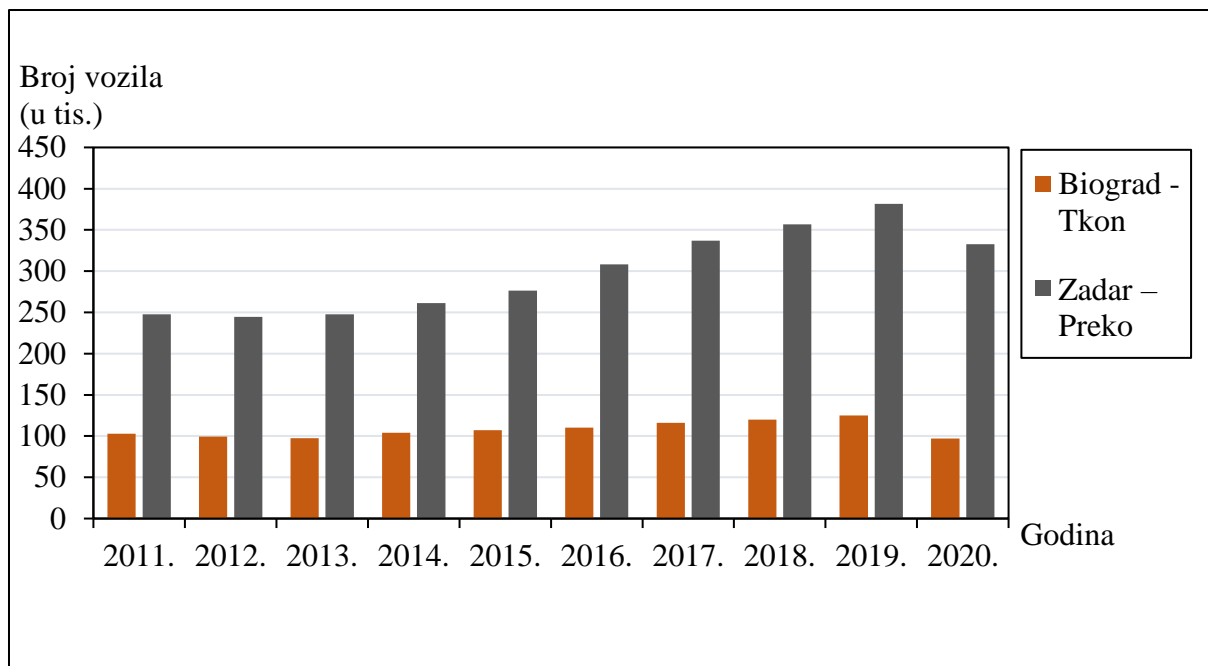


Sl. 10. Broj prevezenih putnika na linijama Zadar – Preko i Biograd – Tkon 2011. – 2020.

Izvor: AZOLPP, 2012. – 2021.

Šiljković i Čuka (2004) na temelju istraživanja provedenog 2003. godine u izvansezonskom razdoblju zaključile su kako otočani zadarskih otoka, među koje je u istraživanje bio uključen i otok Ugljan, dolaze u Zadar najviše zbog opskrbe i kupovine, zatim zbog posjeta liječniku, škole i posla. Uzevši u obzir dob populacije, mladi dolaze u Zadar zbog škole, zrela populacija cirkulira zbog odlaska na posao ili u kupovinu koju obavljaju tijekom radnog tjedna u Zadru zbog manjih gužvi u trgovinama i centru, a stariji stanovnici putuju iz zdravstvenih razloga, zbog posjeta liječniku. Intenzitet dolazaka u luku Zadar najveći je u jutarnjim satima od 7 do 9, a povratak je najčešće od 13 do 15 sati. Putovanja vikendom svode se na posjete rodbini i prijateljima te posjećivanje sportskih događaja na kopnu.

Broj prevezenih vozila također se povećava na obje promatrane linije u cjelokupnom promatranom razdoblju što možemo promotriti na sl. 11. Zamjetno je da je broj prevezenih vozila na otok Ugljan gotovo tri puta veći, što je i logično s obzirom na frekventnost linije i kapacitet trajekta za prijevoz vozila. U posljednjoj promatranoj godini bilježi se pad broja prevezenih vozila, također uslijed pandemije COVID-19.



Sl. 11. Broj vozila prevezenih na linijama Zadar – Preko i Biograd – Tkon 2011. – 2020.

Izvor: AZOLPP, 2012. – 2021.

Prema vrsti vozila prevezenih na promatranim linijama u 2019. primjetna je dominacija osobnih vozila na obje linije u tablici 5. Drugi po zastupljenosti su kamioni, uglavnom dostavnih i opskrbnih službi. Razlike u prosječnom godišnjem dnevnom prometu (PGDP) i prosječnom ljetnom dnevnom prometu (PLDP) ukazuju da je gotovo dva puta više prevezenih vozila dnevno ljeti na promatranim linijama što upućuje na veću prometnu potražnju ljeti i sezonalnost turizma. Nerijedak je slučaj da je kapacitet trajekata premali za prihvatanje svih vozila, posebice na relaciji Biograd – Tkon, stoga vozila čekaju u luci polazak sljedećeg trajekta (anketno istraživanje, 2021).

Tab. 5. Broj prevezenih vozila trajektnim linijama prema vrsti 2019. godine

Trajektna linija	Prevezena vozila	Vrsta vozila			
		Osobna	Autobusi	Kamioni i prikolice	Ostala vozila
Zadar-Preko	381550	283321	272	74249	23708
PGDP	1042	773	1	203	65
PLDP	1951	1559	1	231	160
Biograd-Tkon	125174	93101	91	17785	14197
PGDP	342	254	0	49	39
PLDP	790	634	1	55	100

Izvor: Hrvatske ceste, 2020

3.4.2. Cestovni promet

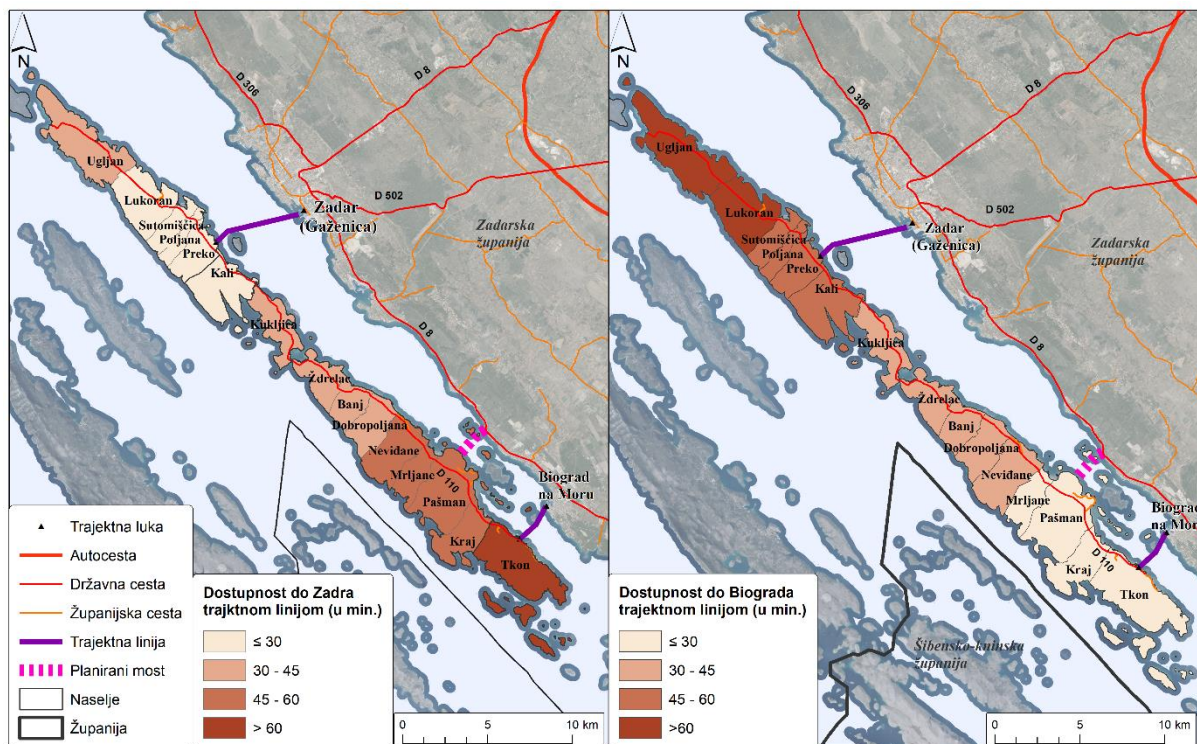
Cestovni promet predstavlja gotovo isključivi oblik prometa unutar otočnog područja u Hrvatskoj (MRRFEU, 2021). Na Ugljanu i Pašmanu glavna prometnica je državna cesta D110, longitudinalni cestovni pravac duljine 41,6 km (Općina Tkon, 2017) koji prati smjer pružanja otoka i povezuje sva naselja Pašmana i Ugljana međusobno. Pruža se od naselja Muline na Ugljanu do trajektne luke Tkon, stoga je važna i zbog omogućavanja dostupnosti trajektnih luka. Preko morskog prolaza Mali Ždrelac 1974. godine izgrađen je most koji je ujedno spojnica dvaju otoka. Mreža županijskih i lokalnih cesta na otocima nije značajnije razvijena i zahtijeva obnovu (Zadra nova, 2015). Zbog velikog opterećenja cesta oko trajektnih pristaništa, posebice za trajanja turističke sezone, dolazi do prometnog zagušenja i otežanog kretanja osobnih automobila što je najizraženije u naselju Tkon. Krajem 2021. godine završena je izgradnja trajektne luke Tkon u kojoj je proširen ukrcajno-iskrcajni prostor, ukrcajno čekalište i parkiralište. Očekuje se da će se na temelju izvršenih radova u vrijeme vršnih opterećenja smanjiti gužve, zastoji i čekanje, a u konačnici opterećenje postojećih lučkih kapaciteta (Luka Tkon, 2021). Veliki je broj nerazvrstanih cesta na otocima u što se ubrajaju ulice i poljski putevi. Uglavnom su minimalnih profila i nepovoljni za odvijanje prometa.

Na otocima postoji javni autobusni prijevoz kojim upravlja Liburnija d.o.o. na relaciji Preko – Tkon. Polasci i dolasci usklađeni su s trajektnim prijevozom putnika i mijenjaju se u odnosu na turističku sezonu (Liburnija, n.d.). Ukupno su 24 autobusna stajališta na otocima, uglavnom uz D110. Dnevno je 12 polazaka iz Preka, odnosno Tkona, a subotom nedjeljom i blagdanom voze po 3 linije iz Preka, odnosno Tkona. Iz Preka autobusi polaze ujutro u 6:50, zatim svaka dva sata i popodne svakih sat vremena, a zadnja linija polazi u 21:10. Linije iz Tkona polaze rano ujutro i u razdoblju 11 – 13 h svakih sat vremena, zatim kasnije ujutro i popodne svaka dva sata, a zadnji polazak je u 20:25 h. Učenici, srednjoškolci, studenti i umirovljenici imaju pravo na besplatan javni cestovni prijevoz na otocima (Liburnija, n.d.). Na otocima postoji problem nedovoljnog kapaciteta za promet u mirovanju što se najbolje uočava u Tkonu ili Preku gdje su osobna vozila često nepropisno parkirana uz trajektno pristanište (Zadra Nova, 2015).

3.4.3. Dostupnost Pašmana i Ugljana

Budući da se dostupnost se najčešće mjeri kao vrijeme potrebno za prijeći određenu udaljenost u postojećoj prometnoj mreži (Karampela, 2014), analiza dostupnosti regionalnog centra Zadra, odnosno subregionalnog centra Biograda na Moru iz naselja na otocima Pašmanu i Ugljanu izražena je u minutama, odnosno vremenu potrebnom za doći od pojedinog naselja na otoku do centra na kopnu. Pritom je vrijeme potrebno za putovanje izračunato uz pomoć Google karata za kretanje osobnim vozilom. Međutim, potrebno je uzeti u obzir kako je ovako izražena dostupnost vrijedi u optimalnim uvjetima bez potrebe čekanja trajekta, gužvi, vremenskih (ne)prilika i ostalih okolnosti koje mogu utjecati na vrijeme trajanja putovanja. Također, u obzir je uzeta najkraća ruta. Za naselja otoka Pašmana najkraća ruta uključuje putovanje otočnom prometnicom D110 do luke Preko, a zatim trajektom do Zadra. Putovanje trajektom do Biograda pa prometnicom D8 od Zadra je duže za stanovnike Pašmana. Također, u slučaju dostupnosti Biograda na Moru za stanovnike otoka Ugljana promatrano je trajanje putovanja otočnom prometnicom D110, a potom trajektom na liniji Tkon – Biograd.

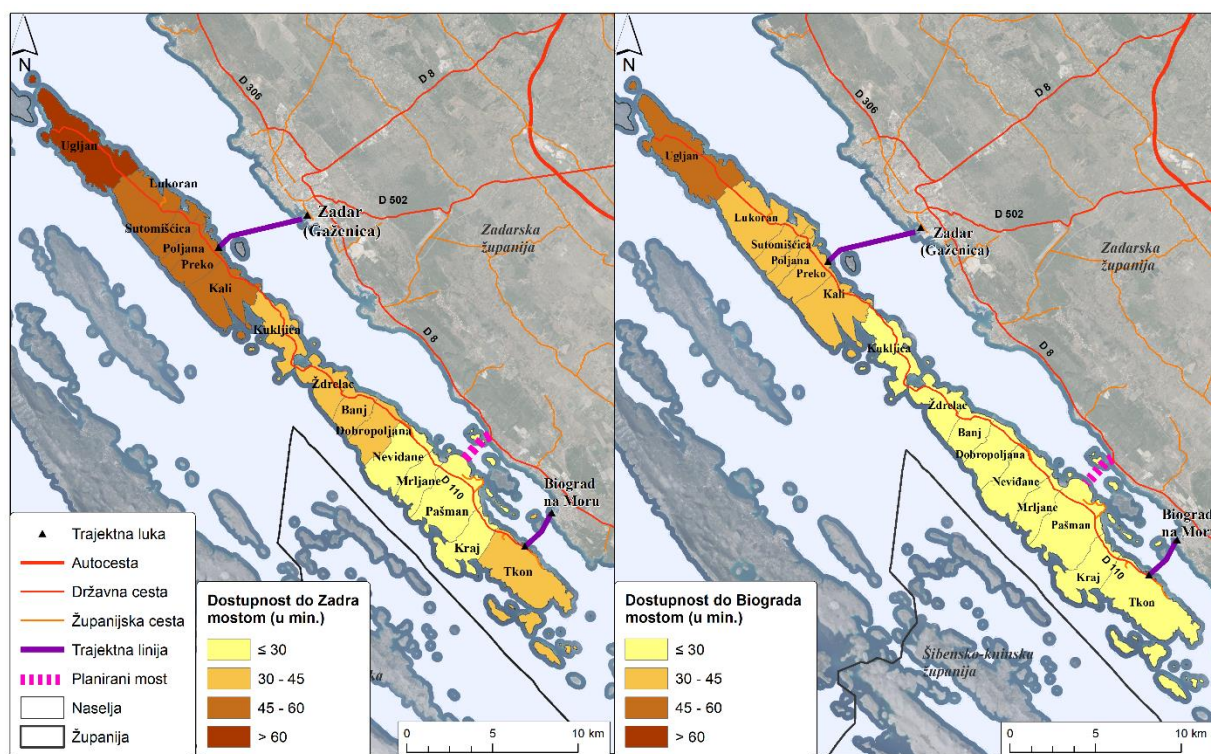
Na sl. 12. primjećuje se kako je stanovnicima naselja Tkon najteže doći do Zadra, odnosno vrijeme potrebno za prelazak te udaljenosti je više od 60 min. Stanovnicima Kraja, Pašmana, Mrljana i Neviđana potrebno je od 45 do 60 minuta do Zadra. Dobropoljana, Banj i Ždrelac te Ugljan u povoljnijoj su situaciji jer im za dolazak do Zadra treba od 30 do 45 min, a najpovoljnije je za naselja u blizini luke Preko kojima je potrebno manje od 30 minuta do Zadra uzevši u obzir vrijeme putovanja trajektom u trajanju od 25 min. Promatrajući dostupnost do Biograda na Moru, u najpovoljnijoj su situaciji stanovnici Tkona, Kraja, Pašmana i Mrljana kojima treba manje od pola sata, a za ostala naselja vrijeme potrebno do Biograda povećava se u smjeru sjeverozapada pa tako stanovnicima Lukorana i Ugljana treba više od 60 min do Biograda. Ipak, gledano u cjelini, 9 od 15 naselja na otocima do kopna stiže unutar pola sata do prvog najbližeg kopnenog centra.



Sl. 12. Dostupnost otoka trajektom do Zadra, odnosno Biograda na Moru

Izvor: DGU, 2013; DGU, 2021; Google karte, 2021

Ako se promatra sl. 13. gdje je prikazana dostupnost pojedinih naselja do centara na kopnu uslijed izgradnje mosta Pašman – kopno, u povoljnijem bi se položaju nalazila naselja otoka Pašmana pri putovanju do Zadra. Stanovnicima Tkona trebalo bi u prosjeku 15 minuta manje nego trajektnom povezanošću s kopnom, a stanovnicima od Kraja do Neviđana razlika u putovanju bila bi veća od 20 minuta s obzirom na način prelaska na kopno. Za naseljima koja se nalaze u središnjem dijelu ugljansko-pašmanske cjeline, jednako bi vrijeme bilo potrebno za doći do Zadra bilo mostom, bilo trajektom, dok bi razlika putovanja za naselja sjeverozapadno od Kukljice bila veća od 15 min, odnosno za naselje Ugljan putovanje mostom do Zadra bilo bi duže za više od 20 min u odnosu na trajektnu povezanost. Prema Biogradu bi se poboljšala dostupnost za sva naselja otoka Pašmana te za Kukljicu na Ugljanu kojima bi bilo potrebno manje od pola sata, stanovnicima naselja od Kali do Lukorana bilo bi potrebno oko 45 minuta do Biograda na Moru što čini razliku u putovanju od 15 minuta u odnosu na putovanje trajektom, dok bi naselje Ugljan bilo u nepovoljnijoj situaciji s trajanjem putovanja do 60 min do Biograda na Moru. Ukupno gledajući, također 9 od 15 otočnih naselja bi za manje od pola sata moglo doći do najbližeg kopnenog centra putem mosta, no dostupnost do regionalnog centra Zadra mijenja se kako je ranije navedeno.



Sl. 13. Potencijalna dostupnost otoka do Zadra, odnosno Biograda mostom

Izvor: DGU, 2013; DGU, 2021; Google karte, 2021

3.5. Socio-ekonomska obilježja

Tradicionalno gospodarstvo sjevernodalmatinskih otoka bilo je mješovito, a uključivalo je poljoprivredu i djelatnosti vezane za valorizaciju obalnog prostora i mora – ribarstvo i pomorstvo. Prednost otoka bliže kopnu očituje se u boljoj prometnoj povezanosti od onih udaljenijih koja je otočnom gospodarstvu omogućila protok robe, informacija, kapitala i ideja, ali nisu svi otoci uspješno iskoristili ovu prednost (Faričić, 2012).

Gospodarstvo sjevernodalmatinskih otoka obilježava razvoj u uvjetima stihijskih litoralizacijskih procesa, malih je razmjera i radi se o pretežito ruralnim područjima (Faričić, 2012). Potrebna infrastruktura na otocima nije pratila gospodarska kretanja, otoci kasnije dobivaju vodoopskrbni sustav, u novije vrijeme se uspostavlja i kanalizacijski sustav te sustav odlaganja otpadom. Uslijed sve veće monokulturne orijentacije na iskorištavanje prirodnih i kulturnih resursa u vidu turizma, pojavljuje se sve više zapuštenog zemljišta na otocima i pretjerana izgradnja uz uski obalni pojas. Pojava turizma točkasto se bilježi na otocima, odnosno nije umrežena u otočni sustav te tako ne pridonosi revitalizaciji otoka. Činjenica je da turizam može ublažiti negativne trendove depopulacije, ali ne i zaustaviti taj proces (Zupanc i

dr., 2000). Nakon važnijeg razvoja turizma 70-ih godina prošlog stoljeća, poljoprivreda, dotad najvažnija gospodarska grana na otocima nije doživjela alternativu niti bila uključena u turističku ponudu. Faričić (2012) vidi priliku u mješovitim obiteljskim gospodarstvima ili različitim gospodarskim asocijacijama na otocima (primjerice zadruge) te manjim poduzećima.

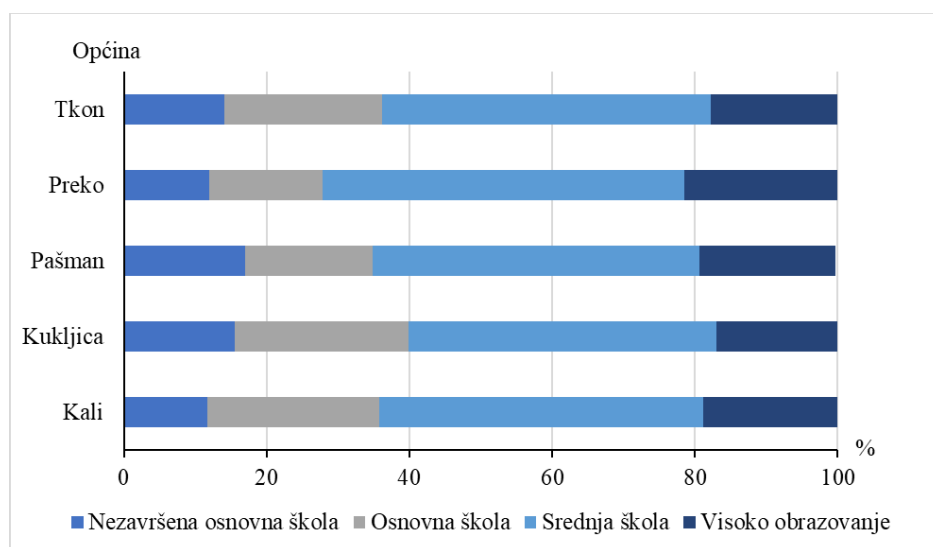
Naseljavanjem dolomitnih zona na Ugljanu i Pašmanu te njihovom poljoprivrednom valorizacijom i sitnim stočarstvom oblikovane su prve djelatnosti na ovim otocima. Kasnije, nakon premašene nosivosti prostora, potrebno je bilo uvoditi nove aktivnosti ili iseliti. Tada se pojačano razvija ribarstvo i pomorstvo koji su imali važnu ulogu u opstanku ovih otoka. Stanovnici su imali i posjede na kopnu, isticali su se plovidbom brodica do kopna (Magaš, 2013). Stalno naseljavanje otoka rezultiralo je agrarnom prenapučenosti pa su iskorištavani i manje povoljni tereni, a suvremenim promjenama nakon Drugog svjetskog rata, stanovništvo masovno iseljava, poglavito u Zadar. Suvremene promjene u svakodnevnom životu stanovnika očituju se i u preobrazbi kultiviranog krajolika. Prometno povezivanje suvremenom cestom 70-ih godina prošloga stoljeća, socio-demografske promjene (opadanje agrarne i apsolutne gustoće stanovništva) i smanjenje broja domaćinstava utječu na drugačije vrednovanje agrarnog, vodnog, obalnog i dr. resursa te do fizionomskih i funkcionalnih promjena u prostoru (Magaš, 2006).

Gospodarstvo otoka Ugljana danas se temelji na razvoju turizma (Preko, Kukljica, Ugljan), ribarstva i marikulture (Kali), brodogradnje (Kali) te poljoprivrede (Sutomišćica, Poljana, Preko). Većina pašmanskih naselja nije se orijentirala na pretežito jedan oblik vrednovanja obale ili mora, izuzev Tkona i Ždrelca koji se ističu turističkom valorizacijom. Zbog toga je otok značajnije demografski oslabio nazadovanjem poljoprivrede koja je bila glavna i gotovo jedina gospodarska grana na Pašmanu. Danas se sve više naselja Pašmana orijentira na turizam, razvoj kampova i ostalog turističkog smještaja. Uslijed pojave turizma, na otocima jačaju uslužne djelatnosti. U novije vrijeme snažno se razvijaju obiteljska poljoprivredna gospodarstva. Većina ih je uključena u projekt Hrvatski otočni proizvod³. U pregledu pokazatelja gospodarskih kretanja i socio-ekonomskog sastava stanovništva prikazuje se udio stanovnika prema završenoj školi na otocima, zatim prema udjelu zaposlenih i tvrtki u pojedinoj

³ Hrvatski otočni proizvod je projekt koji je pokrenulo Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova EU 2007. godine s ciljem poticanja otočnih proizvođača u proizvodnji izvornih i kvalitetnih proizvoda. Zasad je na Pašmanu 11 proizvoda, a na Ugljanu s 7 oznakom Hrvatskog otočnog proizvoda i uglavnom se temelje na izradi suvenira od maslinovog drva (HOP, 2022, [https://otocniiproizvod.hr/hr/proizvodaci&island\[\]=14&island\[\]=15](https://otocniiproizvod.hr/hr/proizvodaci&island[]=14&island[]=15), 13.01.2022.)

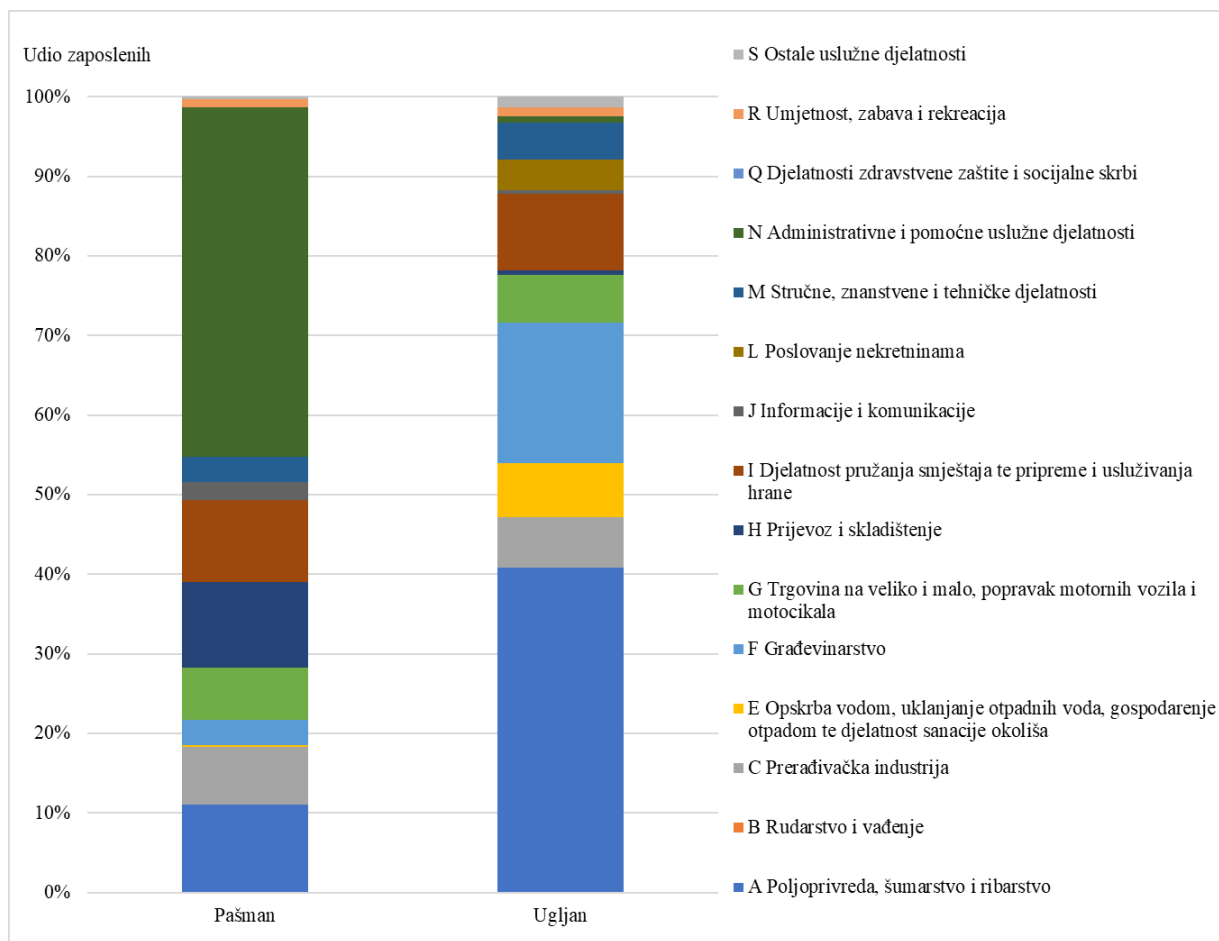
djelatnosti na otocima. Prikazani su i pokazatelji koji se odnose na poljoprivrednu valorizaciju, dok su pokazatelji vezani za turizam kao trenutno najvažniju gospodarsku granu na otocima prikazani u zasebnom poglavlju.

Udio stanovnika prema završenoj razini obrazovanja ukazuje na to da je na otocima najviše stanovnika sa završenom srednjom školom 2011. godine, od toga najviše trogodišnje industrijske ili obrtničke škole (Ernst&Young, 2021). Po zastupljenosti slijedi osnovna škola, zatim visoko obrazovano stanovništvo koje je podjednako zastupljeno po općinama, dok je preostali najmanji udio stanovništva bez završene osnovne škole. (sl. 14.).



Sl. 14. Udio stanovnika prema završenoj školi u općinama na Pašmanu i Ugljanu 2011. godine
Izvor: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011., 2013

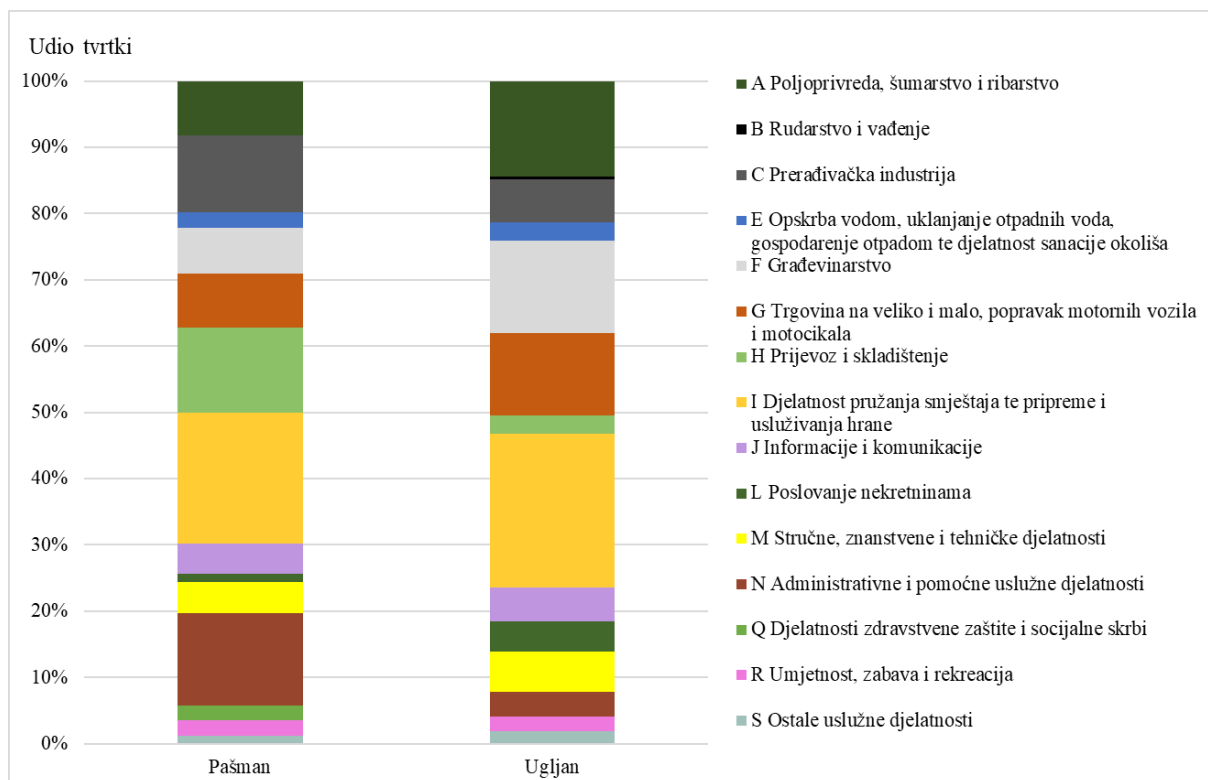
Pregledom zaposlenosti po djelatnostima NKD-a iz 2007. godine na Pašmanu je najveći udio zaposlenih 2020. godine bio u administrativnim i pomoćnim uslužnim djelatnostima s 46,7 %, a zatim je u poljoprivredi, šumarstvu i ribarstvu bilo 12 % zaposlenih te po 11 % u prijevozu i skladištenju te djelatnostima pružanja smještaja i usluživanja hrane. Na Ugljanu je 41,5 % zaposlenih u poljoprivredi, šumarstvu i ribarstvu, 17,9 % u građevinarstvu te 9,8 % u djelatnostima pružanja smještaja, te pripreme i usluživanja hrane (sl. 15.).



Sl. 15. Udio zaposlenih prema tipu djelatnosti na Pašmanu i Ugljanu 2020. godine

Izvor: Digitalna gospodarska komora, 2021

U 2020. godini na Pašmanu je bilo 86 registriranih poduzeća, a na Ugljanu 216 (Digitalna komora, 2021). Među njima je najviše mikro poduzeća, mali broj malih poduzeća i tek tri srednja poduzeća, a ukupno su zapošljavali 1 265 zaposlenika od ukupno 2522 zaposlena što čini manje od pola zaposlenih koji rade na otoku (Digitalna komora, 2021). Udio tvrtki prema pojedinim djelatnostima poklapa se djelomično s udjelom broja zaposlenih. Prema sl. 16. na Pašmanu pratimo da je najveći udio tvrtki u području djelatnosti pružanja smještaja te pripreme i usluživanja hrane s 19,8%, zatim slijede tvrtke iz administrativnih i pomoćnih uslužnih djelatnosti s 14 %, a prijevoz i skladištenje je na trećem mjestu s 12,8 %. Na Ugljanu je također najviše poduzeća u području djelatnosti pružanja smještaja te pripreme i usluživanja hrane, čak 23,1 %, sljedeća po zastupljenosti su poduzeća u području poljoprivrede, šumarstva i ribarstva s 14,4%, dok se na trećem mjestu nalaze poduzeća u području građevinarstva s 13,9 %. O važnosti ribarstva u Općini Kali svjedoči 24 obrtnika u području ribarstva 2019. godine (Mikro projekt, 2020.)



Sl. 16. Udio tvrtki prema tipu djelatnosti na Pašmanu i Ugljanu 2020. godine

Izvor: Digitalna gospodarska komora, 2021

Iako su pokazatelji udjela korištenja zemljišta iz Popisa poljoprivrede 2003. možda zastarjeli, trenutno su jedina takva statistička okosnica do objave rezultata Popisa poljoprivrede 2020. godine. Prema podacima u tablici 6. najviše korištenog poljoprivrednog zemljišta je u općini Kali i Pašman, a udio ostaloga zemljišta u općini Preko i Tkon. Prema udjelu korištenja poljoprivrednog zemljišta, najviše su zastupljeni voćnjaci u koje spadaju i maslinici, potom šume pa vinogradi i oranice. Maslinarstvo je i dalje ostalo najzastupljenija i najvažnija poljoprivredna grana na otocima (Faričić, 2012).

Tab. 6. Udio korištenja zemljišta po općinama na Pašmanu i Ugljanu 2003. godine

Općina	Broj kućanstava	Ukupno raspoloživo zemljište (ha)	Korišteno poljop. zemljište (ha)	Udio korištenog poljop. zemljišta (%)	Ostalo zemljište (ha)	Udio ostalog zemljišta (%)
Pašman	478	459,72	271,46	59	188,26	41
Tkon	124	89,49	40,71	45	48,78	55
Kali	346	128,48	82,61	64	45,87	36
Kukljica	55	23,76	13,16	55	10,6	45
Preko	458	211,16	103,2	49	107,96	51

Izvor: Popis poljoprivrede 2003., 2005.

Prema podacima iz Upisnika poljoprivrednika i poljoprivrednih gospodarstava (APPRRR, 2017; 2021) primjećuje se trend porasta broja OPG-ova u svim općinama, osim općine Kali. Najveći porast zabilježen je u općini Preko, a slijedi ga općina Kukljica (tab. 7.). Mnogi OPG-ovi na otocima diverzificirali su i unaprijedili svoju ponudu baveći se ekološkom poljoprivredom i iskorištavajući dostupne resurse čime su neki proizvodi dobili oznaku Hrvatskog otočnog proizvoda što je važno za prepoznatljivost proizvoda i samog otoka.

Tab. 7. Broj OPG-ova na Pašmanu i Ugljanu po općinama 2016. i 2020. godine

Broj OPG-ova	2016	2020	Indeks promjene 2020/2016
Pašman	247	260	105,26
Tkon	57	58	101,75
Kali	145	111	76,55
Kukljica	23	27	117,39
Preko	85	105	123,53

Izvor: APPRRR, 2017; 2021

Faričić (2012) prepoznaje idealne preduvjete za razvoj ekološke poljoprivrede jer su udaljeni od onečišćenja zraka, tla i voda. Otočna poljoprivreda, strukturalno utemeljena na obiteljskim poljoprivrednim gospodarstvima može se aktivno uključiti u nove trendove održivog razvoja otoka i obalnih područja u suodnosu s turizmom jer su domaći otočni poljoprivredni proizvodi dostupniji, a kvalitetom i raznovrsnošću važan faktor u obogaćivanju gastronomske ponude otoka.

Država također podupire djelatnosti koje smatra važnima za gospodarski razvoj otoka isplatom potpora otočnim poslodavcima jednom godišnje. Neke od istaknutih su vinogradarstvo, maslinarstvo, ekstenzivno i poluintenzivno ovčarstvo, kozarstvo i pčelarstvo s naglaskom na proizvodnji i preradi proizvoda u sklopu sustava kvalitete i ekološkog uzgoja. Podupiru i proizvodnju te preradu proizvoda s oznakom „Hrvatski otočni proizvod, tradicijski ribolov, uzgoj i preradu ribe te još mnoge druge oblike gospodarskih djelatnosti na otocima (Zakon o otocima, NN 70/21).

U okviru Nacionalnog programa razvitka otoka 2021. – 2027. prilike u gospodarstvu nužno je poticati integriranim i pametnim upravljanjem infrastrukturom i prirodnim resursima. Najprije je, za omogućavanje povoljnog poduzetničkog okruženja osigurati osnovnu komunalnu infrastrukturu, odnosno na Pašmanu i Ugljanu sustav odvodnje, rješavanje

problema sa zemljišnim knjigama i zamršenih imovinsko-pravnih odnosa te stavljanje u funkciju neiskorištene državne imovine, a potom će se poticati poduzetništvo, tradicionalne otočne djelatnosti, inovacije, razvoj zadrugarstva i klasterizacije, te razvoj otočnih proizvoda i usluga. Poticat će se i održivi turizam i njegova diverzifikacija. Nacionalnim programom predviđeno je i razvijanje obnovljivih izvora energije na otocima te sveukupna revitalizacija i zaštita otočnog prostora.

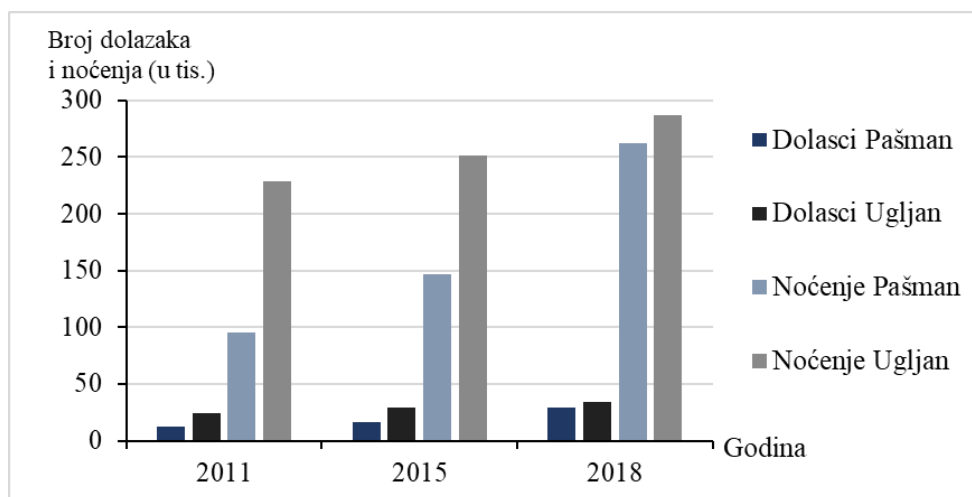
3.5.1. Turizam

Iako bi turizam trebao biti samo dodatni izvor prihoda koji pomaže razvoju ukupnog gospodarstva pojedinog područja, na većini hrvatskih otoka postao je dominantna djelatnost, a iznimka nisu ni Pašman i Ugljan. Primarni razlozi dolaska turista na Ugljan i Pašman prema Glavnom planu razvoja turizma Zadarske županije 2013. – 2023. (2013.) su sunce, more, plaža, posjet rodbini i prijateljima te nautika.

S obzirom na razvedenu obalu s brojnim uređenim ili prirodnim uvalama i plažama, broj sunčanih sati i klimu, najčešći oblik turizma na Pašmanu i Ugljanu je kupališni (Pijanović, 2019). Osim toga, razvedenost obale i okruženje otoka (brojni otočići i zaštićena područja) faktori su razvoja nautičkog turizma. Sve se više promiče aktivni turizam, biciklizam, cikloturizam, planinarenje i trekking posebice uz pomoć manifestacija kao što je Škraping Tkon (TZ Otok Pašman, n.d.), a aktualan je i robinzonski turizam na otocima. Kulturna baština je dio turističke ponude otoka. Gotovo svako mjesto na otoku ima crkvu ili kapelu, brojni su samostani (Ćorkovac na Pašmanu ili Svetog Jeronima na Ugljanu), arheološka nalazišta (npr. Kaštel sv. Mihovila i Villa Rustica na Ugljanu), a važna je i bogata gastronomska ponuda. Kulturno-umjetnička društva čuvaju tradicionalne napjeve, plesove i folklornu baštinu, a manifestacije omogućuju produljenje sezone (npr. Sajam otočnih proizvoda, Ždreške lazi, Natjecanje u praćan, Škraping). Postoji mogućnost razvoja lovnog i ribolovnog turizma na temelju ribarske tradicije i ribljeg fonda. Zasad je jedina poveznica ribarstva i turizma manifestacija Kualjska ribarska noć. Uključivanjem OPG-ova na otocima i izvornih otočnih proizvoda može se proširiti ponuda ruralnog turizma (Pijanović, 2019). Širenje turističke ponude ostvaruje se, primjerice, i otvaranjem interpretacijskih centara i centara izvrsnosti (Tkon) (Turističke priče, 2021)

Gotovo svi pokazatelji turističkih kretanja na Pašmanu i Ugljanu su u porastu. Prema sl. 17. primjetan je trend povećanja broja dolazaka i noćenja turista na oba otoka. Najviše dolazaka, a ujedno i noćenja 2018. godine ostvareno je u općinama Preko i Pašman. Ukupan broj

ostvarenih noćenja na Pašmanu približava se onima na Ugljanu. Više od 75 % turističkih dolazaka na otoke odvija se u samo dva mjeseca u godini, srpnju i kolovozu. Sezonalnost je izražena u svim otočnim općinama (Pijanović, 2019).



Sl. 17. Broj dolazaka i noćenja na Pašmanu i Ugljanu 2011., 2015. i 2018. godine

Izvor: Turizam u primorskim gradovima i općinama, 2012; 2016; 2019

Omjerom broja dolazaka i ostvarenih noćenja dobiva se prosječno trajanje boravka turista na Pašmanu i Ugljanu. Na Pašmanu je primjetno produljenje boravka turista sa 7,6 dana u prosjeku na 9 dana od 2011. do 2018. godine. S druge strane, na Ugljanu je nešto kraći boravak turista i u promatranom sedmogodišnjem razdoblju smanjio se sa 9,2 dana na 8,4 dana što pratimo u tab. 8.

Tab. 8. Prosječan boravak turista na Pašmanu i Ugljanu 2011., 2015. i 2018. godine

Prosječan boravak turista	2011	2015	2018
Pašman	7,6	8,8	9,0
Ugljan	9,2	8,7	8,4

Izvor: Turizam u primorskim gradovima i općinama, 2012; 2016; 2019

Promatrajući podatke o broju postelja, primjećuje se da je podjednak broj postelja prisutan na oba otoka i ima trend porasta (tab. 9.). Od toga je 2018. bilo najviše apartmana, odnosno privatnih smještajnih jedinica kao i kampova u općini Pašman, Preko i Tkon što vidimo u tab. 8. Pijanović (2019) zaključuje kako su postojeći smještajni kapaciteti na otoku Ugljanu dovoljni jer su popunjeni manje od 50 dana godišnje. U doba najveće posjećenosti, iskorišteno je oko 60% smještajnih kapaciteta.

Tab. 9. Broj postelja na Pašmanu i Ugljanu 2011., 2015. i 2018. godine

Postelje	2011	2015	2018
Pašman	1980*	5454	6377
Ugljan	2649*	5481	6479

*nedostaju podatci za pojedina naselja

Izvor: Turizam u primorskim gradovima i općinama, 2012; 2016; 2019

Ako se promotri indeks broja postelja 2019. u odnosu na 2018. godinu (tab.10) primjećuje se povećanje broja smještajnih kapaciteta u svim promatranim općinama, osim u Kukljici. Također, nedostaje hotelskog ili sličnog smještaja na otocima.

Tab. 10. Turističke postelje prema vrsti smještajnih kapaciteta u općinama na Pašmanu i Ugljanu 2018. godine

Općina	Ukupno	Hoteli i sličan smještaj	Odmarališta i slični objekti za kraći odmor	Kampovi i prostor za kampiranje	Ostali smještaj	I 2019/2018
Kali	750	-	750	-	-	109,87
Kukljica	1277	-	1277	-	-	99,45
Pašman	4386	42	3601	743	-	102,94
Preko	4120	82	3475	563	-	106,43
Tkon	1606	-	1285	312	9	115,94

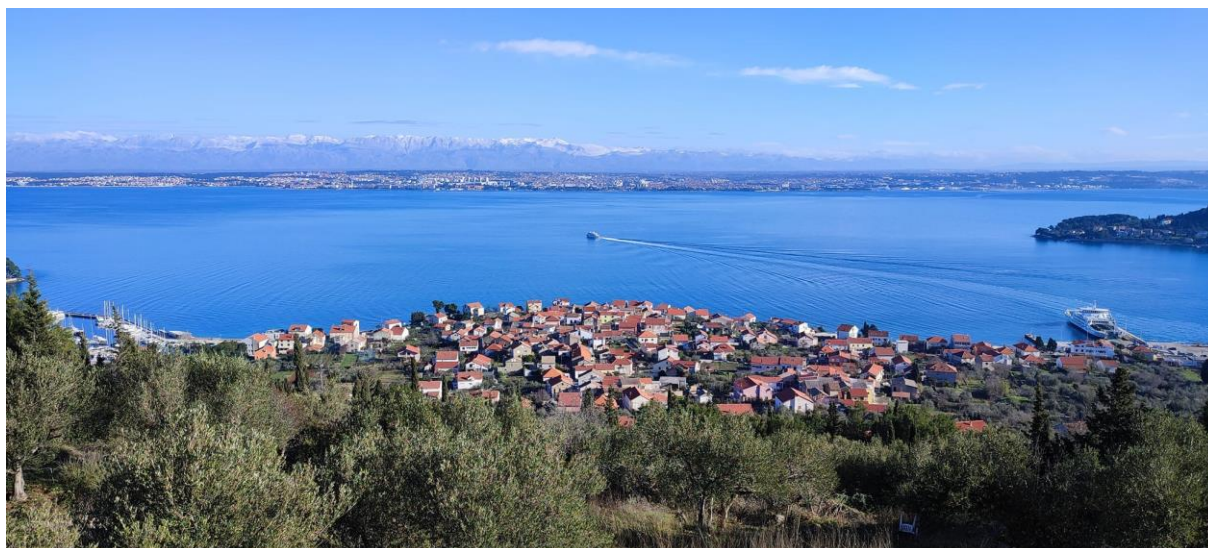
Izvor: Turizam u primorskim gradovima i općinama, 2019; 2020.

Pijanović (2019) zaključuje kako turizam postaje glavna gospodarska djelatnost na Ugljanu, a sudeći prema prikazanim kretanjima u analizi također i na Pašmanu. Budući da je turizam vrlo osjetljiv fenomen na koji utječu brojni faktori, primjerice pandemija COVID-19, nužno je njegov razvoj temeljiti na konceptu održivog razvoja te diverzificirati ponudu kako bi se produžilo trajanje sezone. Trenutni dominantni oblik turizma na Pašmanu i Ugljanu je kupališni koji je ostvariv samo ljeti. Turizam bi, kao ključna gospodarska grana na otocima trebao okupljati ostale aktivnosti kao što su poljoprivreda, ribarstvo, promet, trgovina i dr. kako bi se osigurao put revitalizacije otoka. Pritom je potrebno pažljivo planirati aktivnosti u prostoru budući da se turizmom uzimaju u obzir brojni prostorni resursi (Faričić, 2012). Nacionalnim programom razvitka otoka (2021.) predviđa se razvoj održivog turizma koji će generirati dugoročni prihod lokalnoj zajednici i neće imati negativan utjecaj na okoliš. Predlaže se jačanje uloge zdravstvenog turizma, ruralnog, gastroturizma te kulturnog turizma koji najviše pridonosi razvoju cjelogodišnjeg turizma. Također, nautički turizam ima brojne razvojne pogodnosti.

3.6. Opskrbljenost centralnim funkcijama

Na Pašmanu i Ugljanu naselja su nižeg ranga centraliteta. Prema Lukiću (2012) izdvojena su naselja Preko kao područni centar te Kali, Kukljica, Tkon i Neviđane kao lokalni centri dok su ostala naselja nepotpunog centraliteta. Razlog nepostojanja jačeg centralnog naselja na Ugljanu, odnosno Pašmanu objašnjava se blizinom regionalnog centra Zadra i subregionalnog centra Biograda te uključenost u dnevne cirkulacijske tokove zadarske gradske regije (Faričić, 2012; Marinković, 2016) .

Na otoku Ugljanu je ukupno 7 naselja. Promatrajući njihov smještaj u smjeru pružanja otoka, to su Ugljan, Lukoran, Sutomišćica, Poljana, Preko, Kali i Kukljica. Mogu se izdvojiti dva tipa naselja: raštrkana u koja spadaju Ugljan i Lukoran (čija središta su okrenuta prema Zadru) te sva ostala naselja okupljena u obalnom dijelu, također usmjerena prema Zadru (sl. 18). U zoni uz obalu od naselja Lukoran do naselja Kali nalazi se glavna koncentracija naseljenosti te je ona ujedno gospodarsko i socijalno središte otoka. Razlog raštrkanosti na sjeverozapadnijem dijelu Ugljana su uglavnom plodna polja oko koji su građeni pojedini zaseoci. Naselja na otoku Ugljanu su podijeljena u tri općine. Općina Kali i Kukljica obuhvaćaju istoimena naselja, a općina Preko ostala naselja na otoku. Najvažnije je naselje Preko koje, osim što je administrativno središte, ima najviše funkcija na Ugljanu. Međutim, i ostala naselja imaju podjednak broj funkcija čime se centralitet Preka smanjuje.



Sl. 18. Preko, Zadarski kanal, Zadar i Velebit

Izvor: K. D., 13. 01. 2022,

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=1982811308547302&set=g.8997959598>

Na otoku Pašmanu 8 je naselja. Od sjeverozapada prema jugoistoku to su: Ždrelac, Banj, Dobropoljana, Neviđane, Mrljane, Pašman, Kraj i Tkon. Sva naselja smještena su na sjeveroistočnoj obali otoka koja je uravnjenija i s dolomitnom podlogom gdje je omogućeno bavljenje poljoprivredom, osim turističkog naselja u sklopu Ždreleca na sjeverozapadnoj strani otoka. Naselja su orijentirana prema kopnenoj obali, odnosno Pašmanskome kanalu i podijeljena u dvije općine, Općinu Tkon s istoimenim naseljem i Općinu Pašman koja obuhvaća ostala naselja na otoku. Neviđane i Tkon su jače funkcionalno opremljeni od ostalih na otoku.

Analizom zastupljenih funkcija ustanovljeno je kako su administrativna središta na otocima Preko, Kali, Kukljica, Pašman i Tkon. Oba otoka opremljena su zdravstvenim funkcijama, poštanskim uredima, odgojnim i obrazovnim funkcijama te opskrbnim funkcijama, dok samo na Ugljanu postoje financijske funkcije. Zdravstvene usluge na otocima dostupne su u vidu ordinacija opće medicine u Neviđanama, Tkonu, Preku, Ugljanu, Kalima i Kukljici, stomatološkoj ordinaciji u Preku i Kalima, a važno je spomenuti i psihijatrijsku bolnicu koja se nalazi na sjeverozapadnom dijelu otoka. Dostupne su dvije ljekarne u Preku, jedna u Kalima i jedna u Tkonu te Hitna medicinska služba u Kalima. Na otoku Ugljanu je jedna Osnovna škola Valentina Klarina u Preku s područnom školom u Kalima i područnim odjelima u ostalim naseljima. Na Pašmanu je Osnovna škola Vladimira Nazora u Neviđanama, te područna škola Biograd u Tkonu. Otočanima Pašmana i Ugljana na raspolaganju je pet vrtića, Lastavica u Preku, Srdelica u Kalima, Manulica u Kukljici, Čok u Tkonu i Otok Pašman u Dobropoljani. Poštanski uredi nalaze se u Preku, Kalima, Ugljanu, Pašmanu, Ždrelecu i Tkonu. U svakom se naselju nalazi barem jedan market, dok je u Preku i jedan hipermarket. Otoci su slabo opskrbljeni financijskim funkcijama. Jedna je poslovnica banke u Preku i 8 bankomata na Ugljanu te četiri na otoku Pašmanu.

3.7. Infrastrukturna opremljenost na otocima

Sva kućanstva na otocima Pašmanu i Ugljanu spojena su na elektroenergetski sustav i na telekomunikacijsku mrežu tako da su pokriveni mobilnom telefonijom. Kvaliteta postojeće infrastrukture, međutim, nije na zadovoljavajućoj razini te je potrebna njezina obnova i dodatna ulaganja u modernizaciju. Otoci imaju veliki potencijal iskorištavanja obnovljivih izvora energije, posebice sunčeve s obzirom na trajanje insolacije (Zavod za prostorno planiranje Zadarske županije, 2006).

Do izgradnje vodovodnog sustava, stanovnici su na otocima najčešće skupljali kišnicu u cisterne i gusterne. Ugljan i Pašman sredinom 90-ih godina prošlog stoljeća umreženi su na sustav vodoopskrbe s kopna. Vodoopskrba se ostvaruje iz Regionalnog vodovodnog sustava s rijeke Zrmanje. Na Pašmanu je izgradnja glavnog vodospremnika duž otoka počela 1997., a trasa slijedi postojeću državnu cestu. Izgradnjom cjelovitog vodoopskrbnog sustava kopno – Pašman – Ugljan – kopno stvorit će se kvalitetno i trajno rješenje vodoopskrbe ovih otoka i ostalih okolnih otoka (Zadra Nova 2015).

Na Ugljanu postoji infrastruktura za odvodnju i pročišćavanje otpadnih voda, međutim potrebno je ugraditi nove pročišćivače. Na Pašmanu se trenutno otpadne vode najčešće odlažu u septičke jame ili obalno more. U tijeku je provedba projekta *Razvoj sustava vodoopskrbe te odvodnje i pročišćavanja aglomeracije Pašman-Tkon* u kojem je predviđena izgradnja vodospreme, podmorskog vodoopskrbnog cjevovoda na relaciji Turanj – Babac – Pašman, sanacija postojećeg vodoopskrbnog cjevovoda, izgradnja mreže sustava odvodnje s crpnim stanicama te izgradnja uređaja za pročišćavanje otpadnih voda (Općina Pašman, 2020).

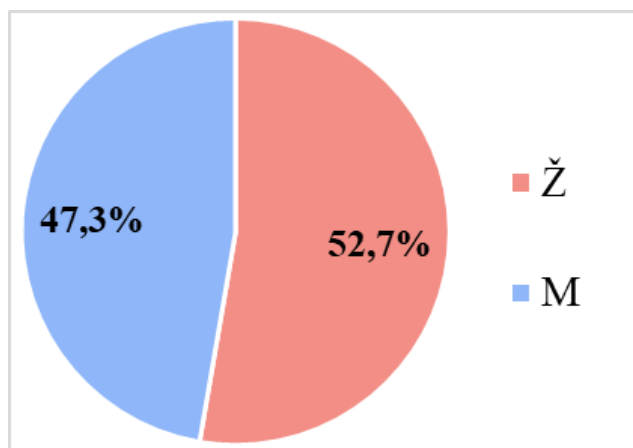
4. Rezultati istraživanja

Metoda scenarija, kao i strateško planiranje općenito može se temeljiti na participativnom pristupu. Važno je, osim uključivanja dionika iz javnog i privatnog sektora, uključiti lokalno stanovništvo - stalne korisnike prostora. Osim toga, prilikom izrade scenarija kombiniraju se druge kvantitativne metode kakva je primjerice anketa ili statistička analiza te kvalitativne metode kao što je intervju (Radeljak, 2014). Pri kreiranju scenarija prostornog razvoja Pašmana i Ugljana u ovome radu korištena je, uz anketu, statistička analiza te intervju. Rezultati ankete prikazani su u sinergiji s rezultatima intervjua kako bi se međusobno nadopunjavali i kako bi se upotpunila slika trenutnog i željenog stanja na otocima prema stavovima ispitanika.

4.1. Rezultati anketnog istraživanja i intervjua

4.1.1. Socio-demografska obilježja ispitanika i kvaliteta života na otocima

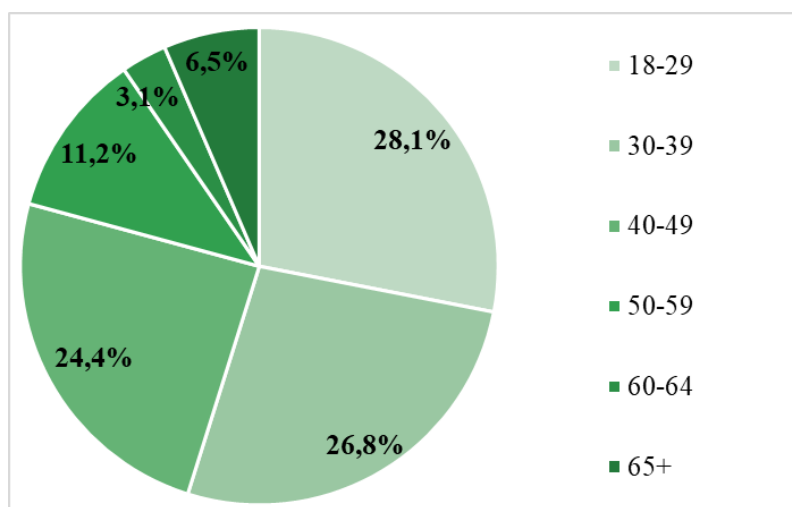
Od ukupno 385 ispitanika, njih 32 se izjasnilo da povremeno (sezonski ili vikendom) živi na otoku što dovodi do brojke od 353 ispitanika koji su stalni stanovnici otoka Pašmana, odnosno Ugljana, a to predstavlja 4,1 % populacije promatranih otoka. Prilikom analize ankete, u obzir su uzeti svi odgovori i mišljenja ispitanika. Među ispitanicima je nešto veći udio žena (52,7 %) u odnosu na muškarce (47,3 %) (sl. 19).



Sl. 19. Udio ispitanika prema spolu

Izvor: Anketno istraživanje, 2021

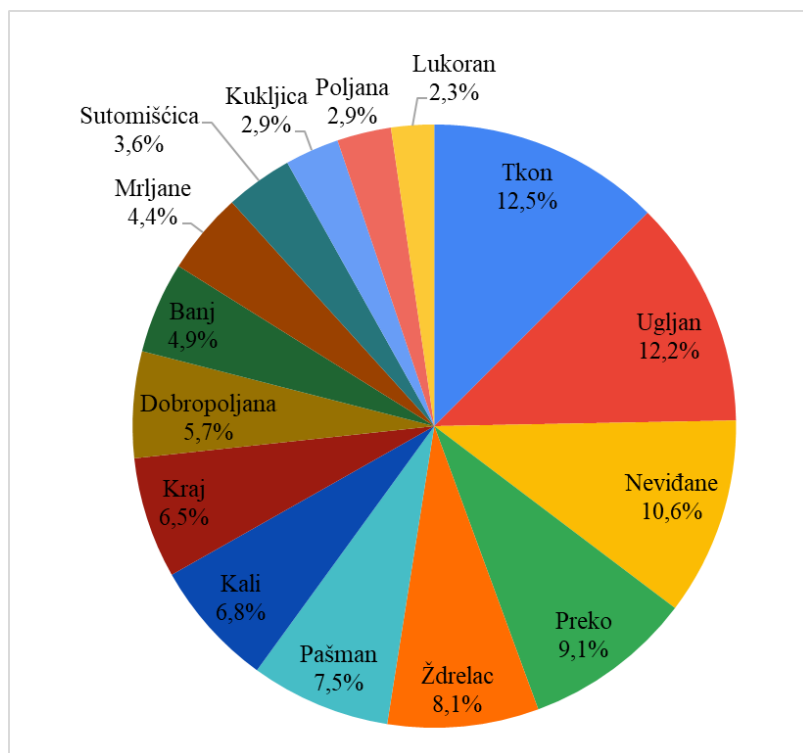
S obzirom na zastupljenost prema dobi, najviše je bilo ispitanika u dobi 18 – 29 godina, njih 108, zatim je 105 ispitanika bilo u skupini 30 – 39 godina, pa 94 u dobi 40 – 49 godina i 43 ispitanika starosti 50 – 59 godina. Ako se objedine posljednja dva razreda koja tada uključuju ispitanike starije od 60 godina, tada je udio starih 9,6 % u provedenoj anketi (sl. 20). Raspored udjela ispitanika utvrđen je prema očekivanjima s obzirom na način provođenja ankete. Naime, više mladih koristi društvene mreže i skloniji su digitalnim medijima od starijeg stanovništva. U usporedbi s analizom dobne strukture ukupnog stanovništva mladi su najmanje zastupljeni, udio ispitanika u zreloj dobi proporcionalan je udjelu zrelog stanovništva, dok je starijih ispitanika manje nego prema ukupnoj dobnoj strukturi na promatranim otocima.



Sl. 20. Udio ispitanika prema dobnim skupinama

Izvor: Anketno istraživanje, 2021

Prema mjestu stanovanja, ukupno je 232 ispitanika bilo s Pašmana (60, 2% odgovora), odnosno 153 s Ugljana (39,8 % odgovora). Među njima je onih koji povremeno žive na Pašmanu bilo 20 (8,6 % odgovora), a na Ugljanu 12 (7,8 % odgovora). Promatrajući naselja na Pašmanu, redosljed zastupljenosti odgovora bio je sljedeći: Tkon (20,7 %), Nevidane (17,7 %), Ždrelac (13,4%), Pašman (12,5 %), Kraj (10,8 %), Dobropoljana (9,5 %), Banj (8,2 %), Mrljane (7,3 %). Udio zastupljenosti odgovora prema naseljima na Pašmanu odgovara udjelu ukupnog broja stanovnika po naseljima 2011. godine. Na otoku Ugljanu, najzastupljeniji odgovori bili su u naselju Ugljan (30,7 %), zatim Preko (22,9 %), Kali (17,0 %), Sutomišćica (9,2 %), Kukljica (7,2 %), Poljana (7,2 %) i Lukoran (5,9 %) (sl. 21.). Udio odgovora po naseljima također je proporcionalan udjelu stanovnika po naseljima 2011. godine uz manja odstupanja. Distribucija odgovora prema naseljima zadovoljavajuće je raspoređena.

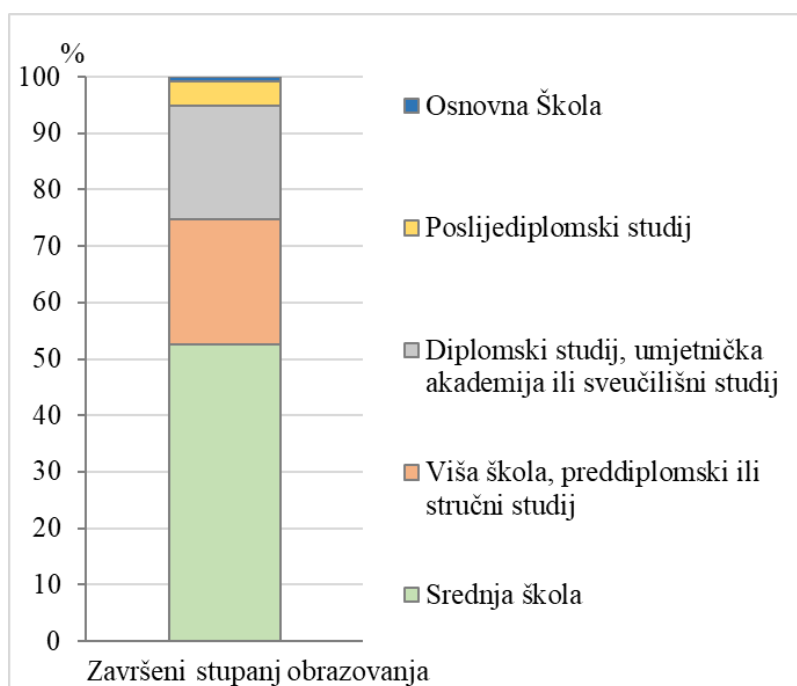


Sl. 21. Udio ispitanika prema naseljima na Pašmanu i Ugljanu

Izvor: Anketno istraživanje, 2021

Na otoku Pašmanu od rođenja živi 52,2 % ispitanika, od ženidbe ili udaje 12,9 % ispitanika, doseljenih je bilo 3,4 %, od zaposlenja na otoku živi 1,7 % ispitanika, od završetka školovanja 0,4 %, vratilo se živjeti 20,2 % stanovnika, a 8,6 % ispitanika izjasnilo se da povremeno (sezonski ili vikendom) živi na otoku. Na otoku Ugljanu 56,2 % ispitanika živi od rođenja, 22,2 % ispitanika vratilo se živjeti na otok, 5,2 % stanovnika se doselilo, zbog bračnih veza na otoku živi 7,2 % stanovnika, od zaposlenja 1,3 % ispitanika, a 7,8 % onih koji sezonski ili vikendom žive na Ugljanu. Stanovnici koji povremeno ili sezonski žive na otocima nisu isključeni iz ove analize jer su korisnici prostora, utječu na njegov razvoj i koriste trenutni prijevoz do otoka, stoga su odgovori relevantni u ovome istraživanju. Među odgovorima je ipak natpolovični udio onih koji od rođenja žive na Pašmanu i Ugljanu, no visok je udio i onih koji su se izjasnili da su se vratili živjeti na otok. To se može povezati s time da stanovnici povratkom s rada u inozemstvu ili iz nekog drugog priobalnog naselja te nakon umirovljenja odabiru život na otoku (Graovac, 2004).

Prema obrazovnoj strukturi ispitanika, najviše ih je sa završenom srednjom školom (52,5 %), visoko obrazovanih ispitanika bilo je 46,4 %, a osnovnu školu završeno ima 0,8 % ispitanika, dok se ni jedan ispitanik nije izjasnio da nema završenu osnovnu školu. Primjetan je ovdje natpolovični udio ispitanika sa završenom srednjom školom te visoki udio ispitanika s visokim obrazovanjem (sl. 22.). Obrazovna struktura ispitanika usporediva je s obrazovnom strukturom stanovnika Pašmana i Ugljana 2011. godine, s tim da je među odgovorima prisutan veći udio visoko obrazovanih, a manji sa završenom osnovnom školom.



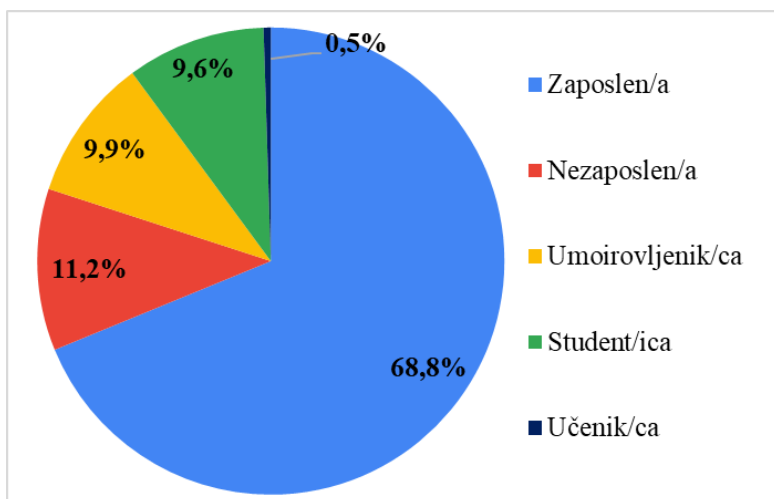
Sl. 22. Udio ispitanika prema završenom stupnju obrazovanja

Izvor: Anketno istraživanje, 2021

Prema zaposlenosti, odnosno statusu, najviše ispitanika izrazilo je da je zaposleno (sl. 23.). Međutim, visok je i udio ispitanika koji nisu zaposleni što se može objasniti sezonskim karakterom zapošljavanja s obzirom na tercijarizaciju i turizam kao prevladavajuću djelatnost, ali i nedostatkom ponude poslova.

Zatvoren si s mogućnostima za razvoj. A i problem je sa zaposlenjem. Kako, na primjer, reći nekome na ribarici da mu ne možeš raditi na brodu cilu godinu jer imaš i nešto svoje doma priko lita. (intervju, M. U., 38, Tkon)

Umirovljenika je 9,9 % među ispitanicima što se gotovo u potpunosti poklapa s udjelom ispitanika starijih od 60 godina. Preostali ispitanici su bili studenti i učenici.



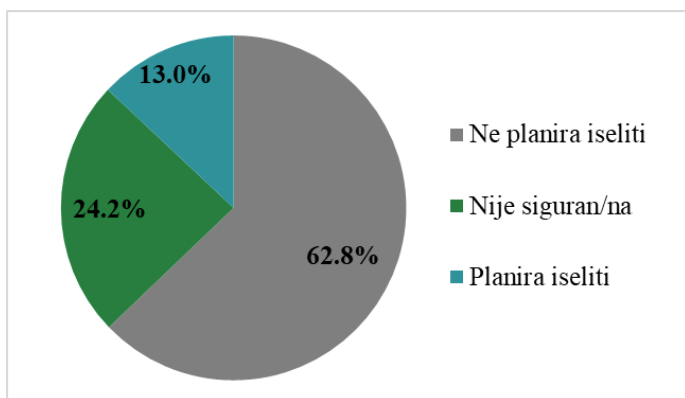
Sl. 23. Udio ispitanika prema zaposlenosti i statusu

Izvor: Anketno istraživanje, 2021

Uz to je dodatno pitanje bilo bavi li se ispitanik turizmom (iznajmljivanjem kuće za odmor, apartmana, gastroturizmom...) neovisno o radnom statusu. Udio ispitanika koji je potvrdno odgovorio na postavljeno pitanje je 50,6 %, a 49,4 % ispitanika se ne bavi dodatno turizmom. Ispitanik iz Tkona ističe i druge djelatnosti kojima se stanovnici na otocima bave kao dopunskima.

Ubacuju se dopunske djelatnosti kao što je maslinarstvo, ali kod nas parcele nisu dovoljno velike da bi se s time moga ozbiljno baviti, to je 50 – 60 stupova, a ne možeš i skroz održavati od korova, mali je urod... Ulove malo ribe, suše, prerađuju i prodaju pa mijenjaju uslugu za uslugu s prijateljima, malo ulja, pa malo od lita i tako se živi. (intervju, M. U., 38, Tkon)

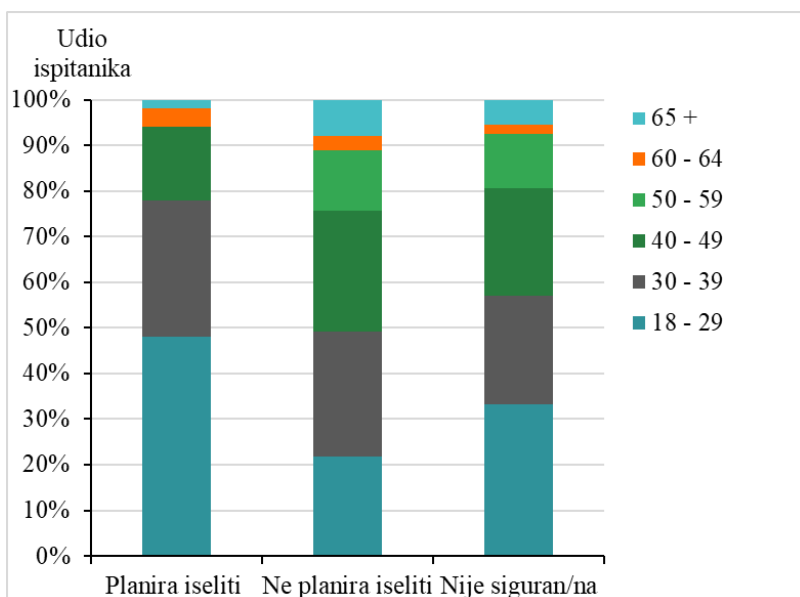
Sljedeće pitanje odnosilo se na planiranje seljenja iz trenutnog mjesta stanovanja što je važna stavka u budućem planiranju otoka. Udio ispitanika koji ne planiraju seliti s otoka bio je 62,9 %, u odluku nije sigurno 24,2 % ispitanika, dok je 13 % ispitanika izrazilo da planira odseliti s otoka (sl. 24.).



Sl. 24. Udio ispitanika prema namjeri iseljavanja s Pašmana i Ugljana

Izvor: Anketno istraživanje, 2021

Ako promotrimo problematiku ovoga pitanja prema dobnim skupinama (sl. 25), najviše ispitanika koji su se izjasnili da imaju namjeru iseljenja iz trenutnog mjesta stanovanja je u dobi 18 – 29 godina (48 %), a slijedi skupina 30 – 39 godina (30 %). I kod onih koji nisu sigurni u preseljenje, najveći je udio mladih, a ostali udjeli proporcionalno se povećavaju i potom je najmanji udio starijeg stanovništva.



Sl. 25. Udio ispitanika prema dobi i namjeri iseljavanja iz trenutnog mjesta stanovanja

Izvor: Anketno istraživanje, 2021

Promatrano s aspekta duljine stanovanja na otoku, od ukupno 206 ispitanika koji od rođenja žive na otoku, njih 31 (15 %) se izjasnilo da ima namjeru iseliti, a 43 (20,9 %) ispitanika iz iste skupine nije sigurno u tu odluku. S obzirom na otok s kojeg bi ispitanici iselili, više se ispitanika s otoka Pašmana (60%) izjasnilo da ima namjeru iseliti s otoka, a ako se promotri stupanj

obrazovanja, tada najviše ispitanika sa srednjom školom (40 %) želi iseliti s otoka što je u korelaciji s udjelom ispitanika sa završenom srednjom školom u ukupnom broju odgovora.

Ispitanici su upitani za razloge iseljavanja ukoliko su odgovorili s „Da“ i „Nisam siguran/na“. Razlozi su podjednaki na oba otoka. Najčešći razlog za preseljenje bio je posao, odnosno nemogućnost zapošljavanja i napredovanja na otoku te samo putovanje na posao (trajanje putovanja, ovisnost o trajektu, utjecaj vremenskih uvjeta).

Što se tiče samog otoka, njegove ljepote i moje ljubavi prema njemu, ne postoji bolje mjesto za život i definitivno se najviše ovdje mogu zamisliti, no manjak poslova i prilika za mlade tjeraju sve više ljudi na život u gradovima. (anketa, Neviđane, Ž)

Gospodarska struktura na otocima nedovoljno je diverzificirana da bi mogla pružiti priliku za zapošljavanje svim stanovnicima na otoku, stoga putuju na posao na kopno. Loša prometna povezanost sljedeći je najzastupljeniji razlog iseljavanja za koju ispitanici s oba otoka, koji imaju namjeru ili nisu sigurni žele li iseliti, navode da je neadekvatna, da linije nisu dovoljno učestale, da se često ne poklapa s radnim vremenom te da ovise o trajektu.

Nedovoljna povezanost s kopnom zbog raznih čimbenika je neprivlačna za pojedine otočane pa tako i za njihove partnere kojih to odvodi s otoka. Mladi ljudi nemaju mogućnosti baviti se normalno s mnogim stvarima koje su njihovim vršnjacima na kopnu normalne, odnosno lako dostupne. (anketa, Lukoran, Ž)

Ispitanici dalje navode budućnost djece i njihovog školovanja kao razlog za preseljenjem u grad jer je na otocima dostupna samo osnovna škola, a u vezi s time, često navođeni razlog bio je i nedostatak sadržaja na otoku, pogotovo za mlade (nedostatak izvannastavnih aktivnosti) te bolje mogućnosti i više prilika u gradu. Istaknuta je i skupoća življenja na otocima.

Previše je muke, truda, goriva i novaca potrebno za odraditi osnovne stvari za život (anketa, Neviđane, Ž).

Između ostaloga, ispitanici su navodili i nebrigu o kvaliteti života otočana, nebrigu o okolišu i slabu zdravstvenu skrb. Osim toga, manjak poslova zimi i upitnost hoće li sezonski prihodi i poslovi biti dovoljni za život u budućnosti također zabrinjava ispitanike.

Ispitanici su u otvorenim pitanjima u prvom dijelu ankete trebali odrediti i ključne prednosti, odnosno nedostatke života na svojem otoku. Istaknute su podjednake prednosti na oba otoka. Prema učestalosti pojedinih odgovora, istaknute prednosti života na Pašmanu i Ugljanu mogu se podijeliti na okolišne i društvene prednosti. Najčešće spominjani odgovor kod

ispitanika u okolišnim prednostima je mir i tišina koji pruža otočki način života. Isticali su u velikoj mjeri ljepotu i značenje očuvane prirode, zelenila, čistog zraka i mora, prekrasne plaže i ugodnu klimu. Također, prednost života na otocima, prema ispitanicima, posjedovanje je vlastitih obradivih zemljišta te uzgoj i konzumiranje vlastite hrane, bavljenje poljoprivredom i ribolovom. Kao prednost istaknut je i rijedak cestovni promet te činjenica da se svuda na otoku može doći i pješice. U kategoriji društvenih prednosti najčešće se isticala sigurnost, a naglašene su i male kohezivne životne zajednice gdje „svatko svakoga poznaje“. Naselja nisu prenapučena, životni ritam je opušteniji i s manje stresa nego u gradu. Ističe se obiteljska atmosfera na otoku u kojoj je, navode ispitanici, poželjnije i lakše odgajati djecu jer su djeca slobodnija i sigurnija.

Izbjegnete su gradske gužve, puno veći doticaj ljudi sa prirodom i morem uključujući hobije na otvorenom, život u zajednici gdje se ljudi uglavnom poznaju te samim time i više jedan drugome pomažu.(anketa, Dobropoljana, Ž).

Također, prednost nekim ispitanicima predstavlja riješeno stambeno pitanje jer ne moraju plaćati najam u gradu, a nekima što su u usporedbi s drugim otocima blizu kopnu, dobra prometna povezanost sa Zadrom kod ispitanika s Ugljana, a neki prednost vide i u odvojenosti od kopna ili tome što nema mosta.

Navedene prednosti se uglavnom poklapaju s nalazima Babića i dr. (2004) koji su proučavali zadarske otoke. Autori kao prednosti života na zadarskim otocima prilikom istraživanja prepoznaju mir i ljepotu otoka, međusobno poznanstvo ljudi, bogatstvo mora te obitelj i prijatelje koji su izravna veza pojedinog stanovnika s otokom.

Nedostatci koje su navodili ispitanici podjednaki su na oba otoka, a u određenoj mjeri se podudaraju su s razlozima potencijalnog iseljavanja s Pašmana i Ugljana. Prema učestalosti ponavljanja odgovora, podijeljeni su u tri kategorije: povezanost, opskrbljenost otoka funkcijama i uslugama te ostali otočni problemi. Općenito gledajući, probleme s povezanosti češće su isticali stanovnici Pašmana, a probleme s opskrbljenosti funkcijama na otocima više su isticali stanovnici Ugljana. Ipak, razlike u odgovorima po naseljima na otocima nema, što znači da su u svim naseljima podjednako zastupljeni svi navedeni nedostatci, osim loše povezanosti autobusnim linijama što je manje navođeno kao nedostatak u naseljima Tkon i Preko koja su ujedno i trajektne luke. Također, nije primjetna ni razlika u odgovorima prema

dobi ispitanika. Prema ispitanicima, nedostaci u prometnoj povezanosti očituju se u nemogućnosti obavljanja svakodnevnih aktivnosti.

...ne možeš otići na kopno kad želiš ili trebaš. (anketa, Banj, M)

Ispitanici ističu da život traje i tijekom zime kada su zadovoljene samo osnovne potrebe, a za bilo koji drugi segment svakodnevnog života, ovisni su o odlasku na kopno. Taj odlazak na kopno je otežan zbog slabije povezanosti, vremena koje je potrebno za otići na kopno i nazad te usklađivanja s drugim obavezama. Na Pašmanu ispitanici prepoznaju nedostatak u nedovoljnom broju dnevnih trajektnih linija, posebice u večernjim terminima jer je izvan sezone zadnji trajekt iz Biograda prema Tkonu u 20:10, osim vikendima kad je u 21:00 zadnji trajekt za Pašman, no vikendom je tijekom dana manje raspoloživih linija. Zbog slabije povezanosti s kopnom, putovanje stanovnika na posao ili u školu je otežano.

Moje dijete ide u srednju školu u Zadar gdje gubi dva sata na put da bi došla do škole, a tri i pol sata da bi mi dijete došlo doma. Znači pet i pol sati u danu samo na put. (anketa, Mrljane, Ž)

Za oba otoka ispitanici su naveli nedostatak poklapanja voznog reda s potrebama stanovnika, odnosno najčešće odlaskom na posao u popodnevnim satima te nepostojanje alternative ukoliko trajekt ne vozi (uslijed vremenskih neprilika). Osim toga, za vrijeme trajanja turističke sezone traju i gužve pri ukrcanju na trajekt. Ispitanici iz naselja udaljenijih od trajektnih pristaništa, odnosno početne i završne stanice javnog autobusnog prijevoza, navode lošu prometnu povezanost autobusnim linijama za koju kažu da je neusklađena s potrebama otočana i voznim redom trajekata. S obzirom na opremljenost otoka funkcijama i uslugama, navodi se nedostatak banke na Pašmanu u pogledu financijskih funkcija. Zatim, od opskrbnih funkcija nedostaje dobro opremljenih trgovina, mesnica, pekara, dućana odjećom i obućom i drogerija te benzinska crpka na Pašmanu. Od uslužnih djelatnosti navodi se nedostatak hotela i pojačana apartmanizacija umjesto kvalitetnih turističkih kompleksa, slaba gastronomska ponuda i nedostatak restorana izvan sezone te općenito nedostatak obrtnika (majstora) na otocima. Sa zdravstvenog aspekta, ispitanici navode da je zdravstvena skrb slaba, da nema dežurne ljekarne ili dežurnog stomatologa. Usluge važne za slobodno vrijeme koje nedostaju prema ispitanicima su kinodvorana, knjižnica, teretana te sportski i rekreativni sadržaji. Vrlo je mali izbor izvannastavnih aktivnosti za djecu i igraonica za predškolce.

...mladi ne mogu razvijati svoje hobije/talente jer nemaju gdje. (anketa, Tkon, Ž)

Ovakva opremljenost funkcijama i uslugama povezana je s nepostojanjem jačeg razvojnog centra na otocima zbog postojećih veza i orijentiranosti na kopno tijekom prošlosti i danas. Koncept takve povezanosti i razvoja otoka u odnosu na kopnena razvijenija središta predstavnik akademskog sektora u intervjuu naziva urbo-arhipelagom.

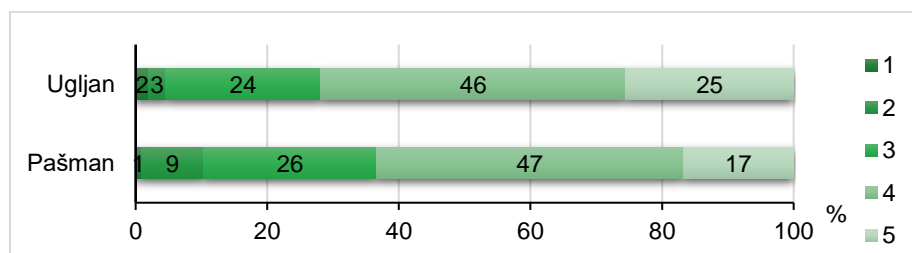
Taj mehanizam nije bio kolonijalni koncept da su otoci kolonizirani i da su na njima crpljeni resursi, nego su to bile povratne sprege, reverzibilan odnos – otoci su upućeni na grad, ali i grad na otoke. (intervju, predstavnik akademskog sektora)

Ostali nedostaci koje ispitanici prepoznaju na svojim otocima su monotonost i dosada zimi te vrlo slabe mogućnosti za zapošljavanje, a time i napredovanje u karijeri. Uz skuplji život na otocima (namirnice, građevinski materijal, komunalne usluge), ističu i slabu naseljenost te nedostatak mladih ljudi. Također, kao nedostatak je naveden i manjak investicija na otocima.

Trajekt vezuje skupoću na otoku, sve je na otoku 30 – 40% skuplje, od namirnica, građevine, gradnje kuća ... Ni jednom investitoru nije izvedivo niti im pada na pamet nešto ulagati na otoku, svaki puta dolaziti trajektom i odlaziti. Ne može postići cijenu nikada koju ima na kopnu i on tu neće doći investirati. (intervju, predstavnik jedinice lokalne samouprave)

Navedeni nedostaci života na Pašmanu i Ugljanu podudaraju se s nalazima Babića i dr. (2004) koji su proučavali zadarske otoke u cjelini. Autori kao nedostatke navode odvojenost od kopna, lošu prometnu povezanost, odlazak mladih, lošu trgovačku ponudu, slab kulturno-zabavni život i skupoću na otocima što su sve navodili i ispitanici u ovome istraživanju. Također, navedeni nedostaci podudaraju se s razlozima ispitanika u želji za iseljenjem s otoka.

Upitani za zadovoljstvo kvalitetom života na svojem otoku, ispitanici su odgovorili, naposljetku da su vrlo zadovoljni. Pritom je prosječna ocjena kvalitete života na Ugljanu 3,9, a mod odgovora je 4, dok su se ispitanici s Pašmana izjasnili prosječnom ocjenom 3,7 gdje je mod odgovora također 4 što se поближе može promotriti na sl. 26.



Sl. 26. Zadovoljstvo ispitanika kvalitetom života na Pašmanu, odnosno Ugljanu

Izvor: Anketno istraživanje, 2021

4.1.2. Obilježja trenutnog razvoja otoka

U drugom dijelu anketnog upitnika, ispitanici su odgovarali na pitanja vezana za trenutno stanje i obilježja razvoja te prometne povezanosti otoka Pašmana i Ugljana. U odgovorima na pitanje zatvorenog tipa tražilo se od ispitanika da ocijene u kojoj mjeri se slažu s pojedinim obilježjima koja su utjecala na dosadašnji razvoj Pašmana i Ugljana na Likertovoj ljestvici s vrijednostima od *uopće se ne slažem* (1) do *u potpunosti se slažem* (5). Ponuđeno je bilo dvanaest razvojnih obilježja. Na slici 27. mogu se pratiti udjeli odgovora ispitanika prema pojedinom obilježju. Dvije trećine ispitanika izražava slaganje s tvrdnjom da smanjenje broja stanovnika ograničava razvoj Pašmana i Ugljana, dok još veći udio ispitanika izražava slaganje s tim da iseljavanje mladih nepovoljno utječe na razvoj otoka (79%). Ispitanici time izražavaju svijest o sve manjem broju mladih na otoku o čemu svjedoči i dobno-spolna struktura stanovništva promatranih otoka te indeks starosti po naseljima u kojima uglavnom prevladava staro stanovništvo, a ranije je istaknuto kako to obilježje ispitanici prepoznaju kao nedostatak života na otoku jer samim time izostaju prilike za inovativnost i razvoj.

Život te navodi na to da ideš ča. Ljudi masovno prodaju svoje zemljište. Prodaju ga po manjoj cijeni nekome strancu jer tu zemlju ne možeš okrenuti drugačije nego s turizmom i šta se događa, ljudi prodaju zemlju i kupe stan u Zadru ... Dio stanovnika koji je ostao njega ne interesira neki napredak na otoku jer su mahom stariji ljudi koji nisu spremni pokretati novi posa. (intervju, M. U., 38, Tkon)

Osim toga, smanjenjem broja stanovnika, smanjuje se i radni kontingent na otocima, a nema dodatnog priljeva radne snage s kopna.

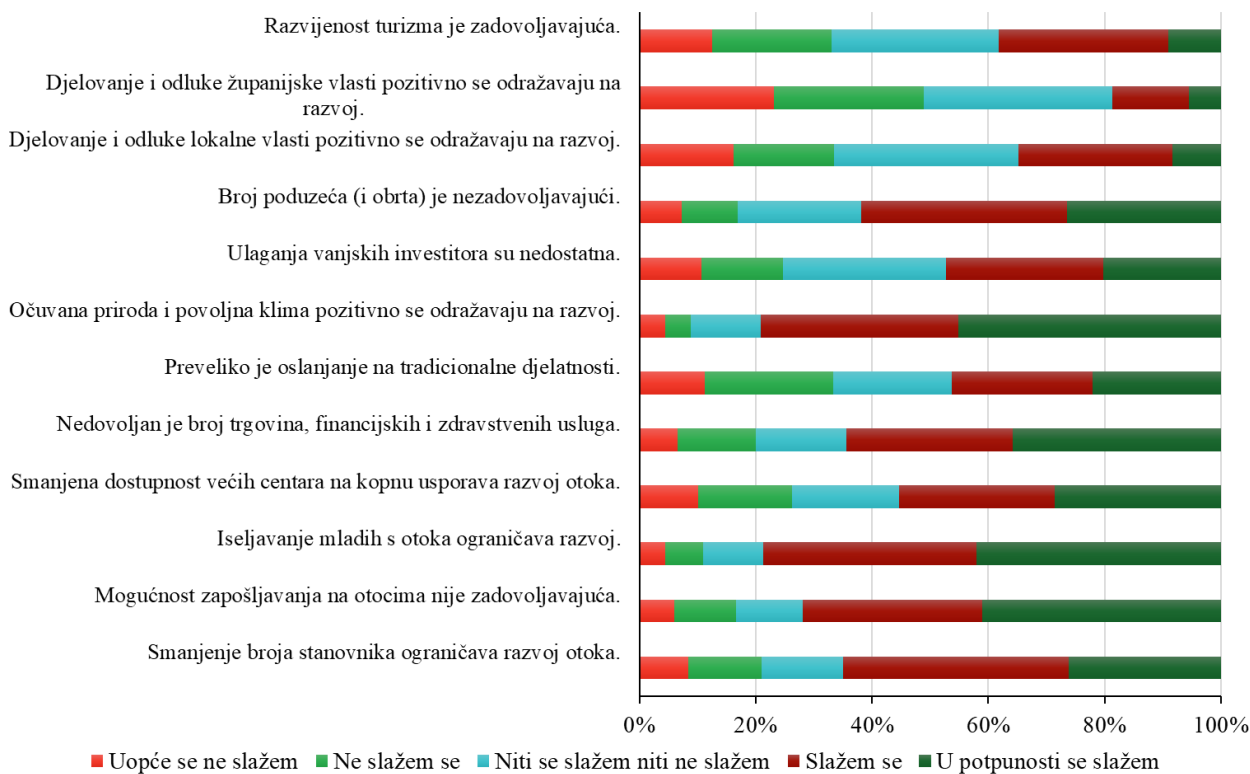
Nema dovoljno ljudi na otoku da bi radili u nekim obrtima, a ljudima s kopna ne isplati se dolaziti jer pola radnog vremena troše na put i ne žele raditi na otoku kad imaju bolju priliku na kopnu. (intervju, M. U., 38, Tkon)

Ranije spomenuta obilježja u uzročno-posljedičnoj su vezi s nezadovoljavajućom razinom mogućnosti zapošljavanja i nezadovoljavajućim brojem poduzeća i obrta s čime je više od 2/3 ispitanika izrazilo slaganje. Ovakav rezultat u skladu je i s razlozima iseljavanja s otoka, budući da su ispitanici u najvećoj mjeri posao navodili kao razlog. Osim toga, 64% ispitanika izrazilo je slaganje kako je broj trgovina, financijskih i zdravstvenih usluga nedovoljan na Pašmanu i Ugljanu što upućuje na ovisnost o kopnu prilikom opskrbe i uslijed zdravstvenih ili financijskih

potreba. Pritom većina ispitanika smatra da razvoj promatranih otoka usporava smanjena dostupnost većih centara na kopnu.

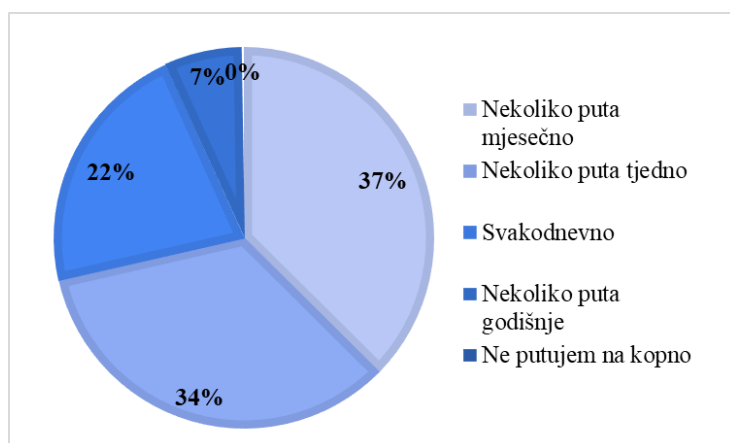
...za svaku sitnicu moraš u grad jer dućani koji postoje na otocima su samo s prehranom i namirnicama, tehničke stvari sve moraš ići u grad. Put te izade puno više od te sitnice koju moraš kupiti. Onda gledam uvijek da se povežem s nekim 'ko ide pa da je usput, tako se snalazimo. (intervju, M. U., 38, Tkon)

Iako je turizam sve važnija gospodarska djelatnost na Pašmanu i Ugljanu, ispitanici imaju neutralan stav oko zadovoljstva razvijenošću turizma kao i oko oslanjanja na tradicionalne djelatnosti. Dodatno, ispitanici su uglavnom neutralnog stava i prema djelovanju lokalne, odnosno regionalne vlasti na razvoj otoka. Ono s čime se ispitanici u najvećoj mjeri slažu jest da je pozitivan čimbenik razvoja očuvana priroda i povoljna klima što je najčešće isticano kao prednost života na otoku, a prepoznato je kao iznimna vrijednost i u analizi prirodne osnove promatranih otoka.



Sl. 27. Stavovi ispitanika o obilježjima koja su utjecala na dosadašnji razvoj Pašmana i Ugljana
Izvor: Anketno istraživanje, 2021

Nastavak pitanja u anketi odnosio se na trenutna obilježja putovanja i povezanosti Pašmana i Ugljana s kopnom što promatramo na sl. 28. U normalnim okolnostima, nevezanima za COVID-19, više od polovice ispitanika svakodnevno i nekoliko puta tjedno putuje na kopno što implicira da otočani u značajnoj mjeri ovise o kopnu, odnosno uslugama i funkcijama koje ne mogu zadovoljiti na otoku što potvrđuje analiza funkcionalne opremljenosti otoka. Budući da u istraživanje nisu bili uključeni srednjoškolci, udio svakodnevnih dnevnih migranata bio bi još veći jer na otocima nema srednje škole. Da uopće ne putuje na kopno navela je tek jedna starija ispitanica.



Sl. 28. Učestalost putovanja stanovnika s otoka na kopno i obratno na Pašmanu i Ugljanu

Izvor: Anketno istraživanje, 2021

Sljedeće pitanje promatralo je pojedina obilježja prometne povezanosti, a time i prometne dostupnosti otoka do kopna (tab. 11.). S obzirom na promatrana obilježja i odgovore ispitanika, vidljivo je kako postoji diskrepancija u dostupnosti pri čemu su stanovnici Pašmana u lošijem položaju od stanovnika Ugljana. Dosadašnja literatura koja promatra dostupnost Pašmana i Ugljana do kopna uzima u obzir otoke kao cjelinu. Tada, s obzirom na postojanje većeg apsolutnog broja veza s kopnom i procjenom optimalnog trajanja putovanja na kopno, dostupnost je povoljna za oba otoka (Marinković, 2016).

Najveća razlika među odgovorima očituje se u lakoći dolaska do kopna pri čemu ispitanici s Ugljana izražavaju gotovo dvostruko veće slaganje s tvrdnjom od ispitanika s Pašmana. Nadalje, ispitanici s Pašmana izražavaju veće neslaganje s tvrdnjom da im red plovidbe odgovara kao i s prihvatljivošću cijene karata od ispitanika s Ugljana. Vremenske neprilike, prema ispitanicima, nisu presudni faktor prilikom putovanja, ali u manjoj mjeri ometaju putovanje ispitanika s Ugljana nego s Pašmana. Ispitanici s Ugljana izražavaju veće slaganje s

tim da im je udobno putovati trajektom i da je trajanje putovanja optimalno od ispitanika s Pašmana (tab. 11.), iako putovanje trajektom do Zadra traje 25 minuta (AZOPP, 2021a), a do Biograda 20 minuta (AZOPP, 2021b). Ipak, predstavnik akademskog sektora u intervjuu objašnjava kako je poimanje vremena i prostora u Dalmaciji drugačije od, primjerice, onog u Zagrebu što je tako zbog navika i uobičajene dostupnosti pojedinih sadržaja u prostoru.

Te relacije i ta konvergencija prostora u korelaciji s vremenom u ovom prostoru Hrvatske je takva da je sve to presudno i da je ono što je daleko 40 min predaleko za ovaj prostor.

(intervju, predstavnik akademskog sektora)

Objašnjenje stavova vezanih uz navedena obilježja može se još pronaći u tome da su trajekti na liniji Zadar - Preko veći, uključuju veći broj sjedećih putničkih mjesta i veći kapacitet za automobile, dok su na liniji Biograd - Tkon manji trajekti što podrazumijeva i manju otpornost na vremenske uvjete i manju udobnost putovanja. Javni prijevoz za dolazak do trajekta na kopnu nešto više koriste ispitanici s Ugljana što se može povezati s udaljenošću luke Gaženica od centra Zadra, a u Biogradu je manja udaljenost do centra grada od trajektne luke koja se može prijeći i pješice. Javni prijevoz na oba otoka ispitanici gotovo da i ne koriste za dolazak do trajekta, što se može povezati s nepodudaranjem voznog reda javnog autobusnog prijevoza i reda plovidbe trajekata što su ispitanici ranije naveli u nedostacima života na otoku. Osim toga, veći je stupanj automobilizacije na otocima što kao trend primjećuje Opačić (2002) i što pojašnjava ispitanik iz Tkona.

Svatko ima auto da bi moga na posa, auta je na otoku sve više. Svatko mora s nečim ići i putovati, a za svaku sitnicu moraš u grad. Do Zadra ne možeš doći bez auta na kopnu, a i po Zadru ti treba auto. (intervju, M. U., 38, Tkon)

Posljednja, ali ne manje bitna stavka je sigurnost prilikom putovanja trajektom. Pritom se 80 % ispitanika s Ugljana i 64 % ispitanika s Pašmana slaže da se osjećaju sigurno putujući trajektom. Vidljivo je iz ovih rezultata da na nezadovoljstvo lakoćom dolaska do kopna kod ispitanika s Pašmana utječe ponajprije nezadovoljstvo voznim redom, a zatim udobnost, trajanje i cijena putovanja trajektom, dok kod ispitanika s Ugljana zbog frekventnijih linija i udobnijih trajekata to ne predstavlja značajniji problem.

Tab. 11. Stavovi ispitanika o obilježjima prometne povezanosti i dostupnosti Pašmana i Ugljana

Obilježje		Uopće se ne slažem (%)	Ne slažem se (%)	Niti se slažem niti ne slažem (%)	Slažem se (%)	U potpunosti se slažem (%)	Prosječna ocjena
Lako mi je doći na kopno.	Pašman	19	28	19	26	6	2,7
	Ugljan	4	16	17	40	23	3,6
Trajanje putovanja trajektom (brodom) na kopno je optimalno.	Pašman	7	19	22	40	12	3,3
	Ugljan	2	7	13	50	27	3,9
Udobno je putovati trajektom (brodom).	Pašman	12	19	25	34	11	3,1
	Ugljan	2	9	16	50	23	3,8
Red plovidbe mi odgovara.	Pašman	24	30	20	19	7	2,6
	Ugljan	8	15	22	37	18	3,4
Cijena trajekta (broda) je prihvatljiva.	Pašman	22	30	19	20	9	2,6
	Ugljan	14	18	25	33	11	3,1
Vjerojatnost ukrcaja na trajekt (brod) je visoka.	Pašman	13	24	21	28	14	3,1
	Ugljan	3	5	20	45	27	3,9
Vremenske neprilike ometaju moje putovanje.	Pašman	12	16	19	30	24	3,4
	Ugljan	13	16	23	33	15	3,2
Na otoku koristim javni prijevoz za dolazak do trajekta.	Pašman	40	23	13	15	10	2,3
	Ugljan	44	25	10	12	8	2,1
Na kopnu koristim javni prijevoz za dolazak do trajekta.	Pašman	35	19	10	21	15	2,6
	Ugljan	24	18	14	27	16	2,9
Osjećam se sigurno putujući trajektom (brodom).	Pašman	8	10	18	36	28	3,7
	Ugljan	3	6	11	39	42	4,1

Izvor: Anketno istraživanje, 2021

Opisana obilježja iz tab. 11. utječu na postojeću kvalitetu prometne povezanosti promatranih otoka s kopnom. Ispitanici s oba otoka se u velikoj mjeri slažu da je kvalitetna prometna povezanost važna za svakodnevni život otočana. Međutim, ako se promatra zadovoljstvo prometnom povezanošću s kopnom za Pašman i Ugljan zasebno, uočava se razlika u odgovorima ispitanika (tab. 12). Naime, 56% ispitanika s Pašmana izražava neslaganje sa zadovoljstvom s prometnom povezanošću Pašmana s kopnom, dok ispitanici s Ugljana zadržavaju uglavnom neutralan stav. Predstavnik lokalne samouprave u intervjuu je istaknuo kako se sve podređuje trajektu i povezanost nije kakva bi trebala biti.

...nije dovoljno često, zadnji trajekti su dosta rano, nemate slobodu kretanja kad ovisite o trajektu, normalno da je ograničavajući faktor u razvoju. (intervju, predstavnik lokalne samouprave)

S druge strane, ispitanici s Ugljana više se slažu (56 %) da je povezanost njihova otoka s kopnom zadovoljavajuća od ispitanika s Pašmana (37 %) koji u ovom slučaju zadržavaju

uglavnom neutralan stav. Utjecaj prometne povezanosti na razvoj oba otoka pozitivnim smatraju u većoj mjeri ispitanici s Ugljana, dok ispitanici s Pašmana u većoj mjeri izražavaju svoje neslaganje s navedenim obilježjem. Razmišljanje o utjecaju prometne povezanosti mostom s kopnom na razvoj oba otoka podijeljeno je među ispitanicima s Ugljana pri čemu se njih 50 % slaže ili u potpunosti slaže s pozitivnim odrazom mosta na razvoj otoka, dok je slaganje s tom tvrdnjom značajno veće među ispitanicima s Pašmana kojih 72 % smatra kako će se most pozitivno odraziti na razvoj oba otoka. Postojeće veze Ugljana s kopnom omogućuju dnevnu migraciju stanovnika na kopno i nazad što objašnjava neutralan stav ispitanika s Ugljana o povoljnom odražavanju prometnog povezivanja mostom s kopnom na razvoj otoka. Stanovnici s Pašmana su u nepovoljnijoj situaciji u pogledu prometne povezanosti i teže njezinu poboljšanju, stoga pretpostavljaju da će most donijeti pozitivnu promjenu.

Tab. 12. Stavovi ispitanika o obilježjima prometne povezanosti Pašmana i Ugljana

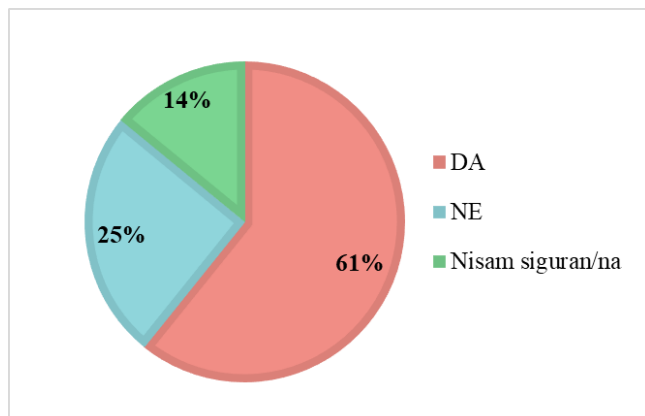
Obilježje		Uopće se ne slažem (%)	Ne slažem se (%)	Niti se slažem niti ne slažem (%)	Slažem se (%)	U potpunosti se slažem (%)	Prosječna ocjena
Kvalitetna prometna povezanost otoka s kopnom važna je za svakodnevni život otočana.	Pašman	3	3	6	26	62	4,4
	Ugljan	1	3	5	33	59	4,5
Postojeća prometna povezanost Pašmana s kopnom je zadovoljavajuća.	Pašman	22	34	23	13	8	2,5
	Ugljan	7	24	35	24	10	3,1
Postojeća prometna povezanost Ugljana s kopnom je zadovoljavajuća.	Pašman	11	23	29	25	12	3,0
	Ugljan	7	14	22	31	25	3,5
Postojeća prometna povezanost Pašmana i Ugljana s kopnom pozitivno je utjecala na dosadašnji razvoj otoka.	Pašman	16	16	30	26	13	3,0
	Ugljan	8	8	25	40	18	3,5
Prometna povezanost mostom povoljno će se odraziti na razvoj Pašmana i Ugljana.	Pašman	11	6	11	19	53	4,0
	Ugljan	24	12	14	16	35	3,3

Izvor: Anketno istraživanje, 2021

4.1.3. Stavovi ispitanika o povezivanju Pašmana i Ugljana mostom s kopnom

Promotri li se sl. 29., uočava se da se gotovo 2/3 ispitanika slaže s izgradnjom mosta Pašman-kopno. Promatrajući na razini otoka, na Pašmanu se 43,1 % ispitanika slaže s idejom mosta od ukupnog broja ispitanika, nesigurnih je 7,8 %, a mostu se protivi 9 % ispitanika. Raspodjela odgovora ispitanika s Ugljana predstavlja 17,7 % onih koji se slažu s idejom mosta, nesigurnih je 6,2 % i protivi se 17 % ispitanika. Prema dobi nema značajnije razlike u slaganju, odnosno neslaganju s izgradnjom mosta. Iz ovakve raspodjele odgovora zaključuje se kako je slaganje s izgradnjom mosta više prisutno kod ispitanika s Pašmana, dok su ispitanici s Ugljana

podijeljenog mišljenja jer je jednak udio odgovora onih koji se slažu i koji se protive izgradnji mosta.



Sl. 29. Udio odgovora u odnosu na slaganje/neslaganje s gradnjom mosta Pašman-kopno

Izvor: Anketni upitnik, 2021

Ispitanici su potom navodili razloge slaganja, odnosno neslaganja s izgradnjom mosta Pašman-kopno. Most bi omogućavao stanovnicima na oba otoka sigurnost 24-satne povezanosti i slobodu kretanja. S obzirom na ograničenost resursa na otocima u odnosu na kopnene, značilo bi to i jaču funkcionalnu povezanost Pašmana i Ugljana s kopnom, a predstavnik akademskog sektora u intervjuu ističe i psihološku razinu povezivanja čvrstom poveznicom otoka s kopnom. Nestala bi neizvjesnost povezivanja, hoće li stati na trajekt uslijed pojačane gužve na otocima, ne bi bilo čekanja i praznog hoda i planiranje raspoloživog vremena bilo bi olakšano za stanovnike promatranih otoka.

Most nema samo funkciju tehničkog prometnog sredstva povezivanja nego je on jedna misaona kopča, psihička kopča nekoga prostora s glavnom nekog teritorija, sa susjednom urbanom zajednicom. (intervju, predstavnik akademskog sektora)

Ispitanici vide prilike u smanjenju razvojnog zaostajanja za kopnom, razvoju gospodarstva omogućavanjem povoljne investicijske klime koja će doprinijeti povećanju broja poduzeća i time osigurati nova radna mjesta.

Mogla bih raditi u struci i putovati na posao bez da iselim na kopno, imati život i obitelj na otoku. Čvrsta veza sa kopnom je preduvjet ostanka/povratka stanovnika na otok! (anketa, Pašman, Ž)

Veliki broj ispitanika pretpostavlja ostajanje mladih na otoku. Mladima bi bilo olakšano pohađanje škole i dostupan veći broj izvannastavnih aktivnosti (sportskih, kulturnih i sl.) koje sada nemaju priliku pohađati zbog otežane prometne povezanosti i nedostatka takvih sadržaja

na otocima, a studenti ne bi morali imati stan u najmu u Zadru. Ispitanici smatraju da će se stanovnici koji su iselili s Pašmana i Ugljana zbog problema s putovanjem do posla ili da djeci omogućće bolju budućnost, moći vratiti živjeti na otok. Svakodnevni život otočana olakšao bi se u smislu organiziranja vremena za odlazak na kopno neovisno o trajektnim linijama i vremenskim uvjetima, odnosno lakšeg odlaska na posao ili u školu na kopnu, odlazak u posjet rodbini i prijateljima, jeftiniju opskrbu, jeftinije putovanje i time jeftiniji život na otoku, a pretpostavljaju i bolju dostupnost zdravstvenih usluga, posebice za hitne slučajeve. Prednost mosta ispitanici prepoznaju i u smanjenju monotonije zimi jer bi sadržaji na kopnu postali dostupniji. Tako bi bilo omoguććeno češće pohađanje kulturnih događaja na kopnu (koncert, predstava, manifestacije), ili odlazak na putovanje i nesmetan povratak kući. Neka razmišljanja otočana idu čak i dalje od njihovih otoka, odnosno usmjerena su na razvoj okolnih otoka.

Mogućć bi bio razvitak okolnih otoka, npr. Iž Rivanj i Sestrunj ... da se trajekt ili brod povežu iz Ugljana za te otoke jer se manje troši nafte, a i s tim se ekološki manje zagađuje more u zadarskom arhipelagu (anketa, Ugljan, M).

Međutim, ispitanici su istaknuli i brojne nedostatke povezivanja Pašmana i Ugljana mostom s kopnom. Ponajprije je isticano da otok treba ostati otok. Ispitanici smatraju da će se izgubiti obilježja otočnosti, izoliranosti, sigurnosti i opuštenog načina života na otocima. Očekuju ubrzaniju protočnost ljudi, puno izletnika, gužve te gubitak mira koji je ranije naveden kao prednost života na otocima. Ispitanici ističu da bi se ostvario porast broja stanovnika, ali imigracijom, pa bi otoci postali prenapučeni.

Naši ljudi će prodati sve i dica će nan priča njemački i slovenski (anketa, Neviđane M).

Osim toga, navode da će se otoci pretvoriti u ogromnu građevinsku zonu jer će otočani masovno prodavati svoje nekretnine (kojima će se povisiti cijena). To pretpostavlja dalje pojačanu apartmanizaciju i porast udjela bespravne gradnje koja ne prati tradicionalni otočni ambijent i način gradnje što dovodi do gubitka autohtonosti otoka. Ispitanici izražavaju zabrinutost da bi došlo do devastacije dosad očuvanog otočnog prostora, obale, plaža i prirode te sveukupnog narušavanja kvalitete života na otocima. Primjećuju da su prostorni planovi otoka zastarjeli, a ujedno i da nedostaje planski razvoj na otocima, odnosno zasad se odvija spontano. Ističu i da će doći do pojave masovnog turizma, a održivi razvoj otoka bio bi zanemaren.

Od mosta će više koristiti imati vikendaši i turisti. (anketa, Preko, Ž)

Također, više ispitanika istaknulo je kako otoci nisu infrastrukturno spremni podnijeti veliko povećanje broja korisnika zbog uske državne ceste te zasad neriješenog pitanja kanalizacije, odvodnje i odlaganja otpada što sve može pridonijeti onečišćenju na otocima.

Mislim da Pašman nije spreman na sve promjene koje bi došle s mostom. (anketa, Neviđane, Ž)

Pojedini ispitanici s Ugljana navode kako bi im se putovanje do Zadra produžilo za sat vremena, a ljeti još i više zbog gužvi na magistrali (D8) od Sv. Petra do Zadra te da bi se potencijalno smanjenje broja polazaka na liniji Zadar – Preko negativno odrazilo na njihov svakodnevni život.

Ispitanici predlažu oprez prije izgradnje mosta i ulaganje u trenutnu kvalitetu života na otocima te otvaranje srednje škole i dodatnih vrtića kako bi otočani, posebno mladi, bili motivirani za ostanak na otoku. Uz to se nadovezuje rješavanje problema prostornih i urbanističkih planova, razvoja infrastrukture i veći naglasak na autohtonu gradnju te očuvanje otočnog identiteta. Predlažu ulaganje u održivi razvoj otoka i zaštitu prirode od devastacije kako bi buduće generacije imale jednake prilike za kvalitetan život na otoku. Osim toga, ispitanici koji se ne slažu s izgradnjom mosta dodaju da je poželjno uvođenje dodatnih trajektnih linija, a da su pritom trajekti na liniji Biograd – Tkon većeg kapaciteta.

Mislim da se život na otoku treba poboljšati na druge načine i olakšati život otočana (češći autobus/trajekt, gradnja srednje škole, ulaganje u proizvodnju, poljoprivredu, ribarstvo, kulturnu baštinu, uređenje okoliša, zaštita prirode, itd..). (anketa, Ždrelac, M)

Uzevši u obzir sve navedeno, može se zaključiti o kontradiktornoj perspektivi mosta kao poveznice koja s jedne strane omogućuje lakši život i nove razvojne mogućnosti otočanima, a s druge oduzima obilježja otočnosti te dovodi do gubitka mira i autohtonosti. Nakon odluke o gradnji mosta, javna uprava bi trebala uzeti u obzir navedene prednosti i nedostatke u donošenju odluka i oblikovanju politike upravljanja na otocima te pritom paziti na pitanje za koga će se most graditi, je li to za stanovnike ili za turiste i posjetitelje ili za jedne i druge.

Među posljednjim pitanjima, ispitanici su odredili slaganje, odnosno neslaganje s navedenim segmentima života i rada na svojem otoku nakon izgradnje mosta (tab. 13). Ispitanici s Pašmana uglavnom su se više slagali s navedenim tvrdnjama nego ispitanici s Ugljana. Oko povećanja cijena usluga i proizvoda na otocima nakon izgradnje mosta uglavnom se ne slaže većina ispitanika s oba otoka. Cijene proizvoda i usluga su već sada više na

promatranim otocima u odnosu na cijene na kopnu, a usto su ispitanici navodili skuplji život nego na kopnu kao nedostatak života na otoku. S druge strane, ispitanici s oba otoka izrazili su slaganje s tvrdnjom da će se povećati cijene nekretnina na otocima što je moguće uslijed poboljšane dostupnosti. Promatrajući razliku među odgovorima vezanima za pojavu bespravne i stihijske gradnje, ispitanici s Ugljana u većoj se mjeri slažu (52 %) da će ona porasti od ispitanika s Pašmana (41 %). Predstavnik akademskog sektora u intervjuu ističe kako je do divlje gradnje došlo na dosad premoštenim otocima, međutim, dogodilo se u ponekim naseljima, a ne na području cijelih otoka. Pod nadležnošću je javne uprave regulacija i sanacija takvih negativnih pojava u prostoru, a toga je svjestan i predstavnik lokalne samouprave.

Ne bojim se da će se dogoditi devastacija u prostoru, betonizacija, divlja izgradnja jer zato postoje prostorni planovi koji jasno propisuju namjenu površina, koje su građevinske, tko, što i gdje smije graditi. Općina upravlja tim područjima sa svojim planom, određuju se uvjeti širine, visine, materijala za gradnju objekata, uvjeti za ceste i kad se to poštiva, tu ne može doći do divlje gradnje. (intervju, predstavnik jedinice lokalne samouprave)

U odnosu na poboljšanja zdravstvenih usluga ispitanici s Ugljana su neutralnog stava jer je zdravstvena skrb trenutno bolja na Ugljanu i bolnica u Zadru im je dostupnija nego stanovnicima Pašmana. Najveća razlika među ispitanicima primjetna je kod budućeg infrastrukturnog razvoja za koji više ispitanika s Pašmana (72 %) smatra da će napredovati od ispitanika s Ugljana (44 %) što se prvenstveno odnosi na jeftinije i dostupnije materijale za izradu. Osim toga, čak 73 % ispitanika s Pašmana smatra kako će se nakon mosta ostvariti gospodarski napredak otoka. Predstavnik jedinice lokalne samouprave smatra važnim izjednačavanje s uvjetima na kopnu, dok je manje od pola ispitanika s Ugljana izrazilo slaganje s tom tvrdnjom.

Za ostale djelatnosti tu se gradnjom mosta izjednačavaju uvjeti s kopnom u potpunosti. (intervju, predstavnik jedinice lokalne samouprave)

Nadalje, gotovo tri četvrtine ispitanika s Pašmana očekuje povećanje ulaganja u projekte za razvoj otoka, a dvije trećine ih smatra kako će se otvarati nova radna mjesta s čime se slaže manje od pola ispitanika s Ugljana. Sličnog su stava ispitanici oko zadržavanja mladih na otocima kao i oko vraćanja, odnosno doseljavanja stanovnika natrag na otoke. Tu se može povući paralela s kretanjem broja stanovnika na već premoštenim otocima koji analiziraju Lajić

i Mišetić (2013) na kojima su bar ublaženi negativni trendovi demografskih kretanja, ako već nije ostvaren prirodni prirast. Nagli porast broja stanovnika ne može se dogoditi jer ne postoji emitivno područje na priobalju ili u zaleđu s kojeg bi se stanovništvo masovno doseljavalo na Pašman i Ugljan jer i naselja na obali bilježe pad broja stanovnika kako u intervjuu ističe predstavnik akademskog sektora, ali prednost mosta vidi u odražavanju na živost otočne zajednice.

Demografski, ne vjerujem da će otoci dosegnuti nekadašnji broj stanovnika, tek nakon nekog određenog vremena, ali će održati tu otočnu zajednicu još dugo vremena živom otočnom zajednicom, koliko - ta izvjesnost je pod upitnikom općenitog demografskog pada na području cijele Hrvatske. (intervju, predstavnik akademskog sektora)

Tab. 13. Stavovi ispitanika o utjecaju mosta na pojedine segmente života i rada na Pašmanu i Ugljanu

Obilježje		Uopće se ne slažem (%)	Ne slažem se (%)	Niti se slažem niti ne slažem (%)	Slažem se (%)	U potpunosti se slažem (%)	Prosječna ocjena
Povećat će se cijene usluga i proizvoda na otoku.	Pašman	28	26	19	17	9	2,5
	Ugljan	17	29	26	16	11	2,8
Mladi će preferirati ostati živjeti na otoku.	Pašman	6	6	13	33	43	4,0
	Ugljan	4	16	33	27	20	3,4
Porast će udio bespravne, stihijske gradnje.	Pašman	20	21	18	22	19	3,0
	Ugljan	10	18	20	27	25	3,4
Povećat će se cijena nekretnina na otoku.	Pašman	4	3	17	42	33	4,0
	Ugljan	1	7	15	45	32	4,0
Doseljavat će se i vraćati stanovnici na otok.	Pašman	6	6	15	36	38	3,9
	Ugljan	4	20	27	30	20	3,4
Otvarat će se nova radna mjesta.	Pašman	4	6	16	36	37	4,0
	Ugljan	3	18	31	32	16	3,4
Poboljšat će se dostupnost zdravstvenih usluga.	Pašman	3	5	11	36	44	4,1
	Ugljan	2	13	29	34	22	3,6
Povećat će se cijena trajektnih linija.	Pašman	19	24	36	15	6	2,7
	Ugljan	7	20	33	24	16	3,2
Infrastrukturni razvoj otoka će napredovati.	Pašman	5	9	14	29	43	4,0
	Ugljan	9	18	29	24	20	3,3
Povećat će se kvaliteta života stanovnika.	Pašman	9	8	12	25	47	3,9
	Ugljan	11	20	23	24	23	3,3
Ostvarit će se gospodarski napredak otoka.	Pašman	6	5	16	28	45	4,0
	Ugljan	6	19	31	22	22	3,3
Povećat će se mogućnost novih ulaganja u projekte za razvoj otoka.	Pašman	5	6	13	29	47	4,1
	Ugljan	4	14	29	29	24	3,6

Izvor: Anketno istraživanje, 2021

Usljed pozitivnih očekivanja kod ovih navedenih obilježja, očekuje se i povećanje sveukupne kvalitete života na otoku i to u većoj mjeri kod ispitanika s Pašmana (tab. 13.). Ranije su u ocjenjivanju trenutne kvalitete života ispitanici s Pašmana bili nešto manje zadovoljni od ispitanika s Ugljana, pa je logično da u većoj mjeri očekuju poboljšanje kvalitete života uslijed izgradnje mosta.

Uočavaju se u ovoj distribuciji odgovora veće težnje i očekivanja u pogledu razvoja nakon izgradnje mosta kod ispitanika s otoka Pašmana. Ispitanici s Ugljana iskazuju uglavnom neutralan stav i podijeljenog su mišljenja oko utjecaja mosta na pojedina razvojna obilježja. Razlog tomu može se pronaći i u ranijim odgovorima u anketi gdje ispitanici s Ugljana pokazuju veće zadovoljstvo dosadašnjim razvojem i prometnom povezanošću te nižim očekivanjima od povezivanja čvrstom vezom s kopnom. Stavovima pridonosi i predviđeni položaj mosta koji će spajati izravno Pašman s kopnom i predviđen je južnije od Ugljana pa bi produljio vrijeme putovanja stanovnika Ugljana do Zadra kojem gravitiraju, a istovremeno bi poboljšao prilike za stanovnike Pašmana.

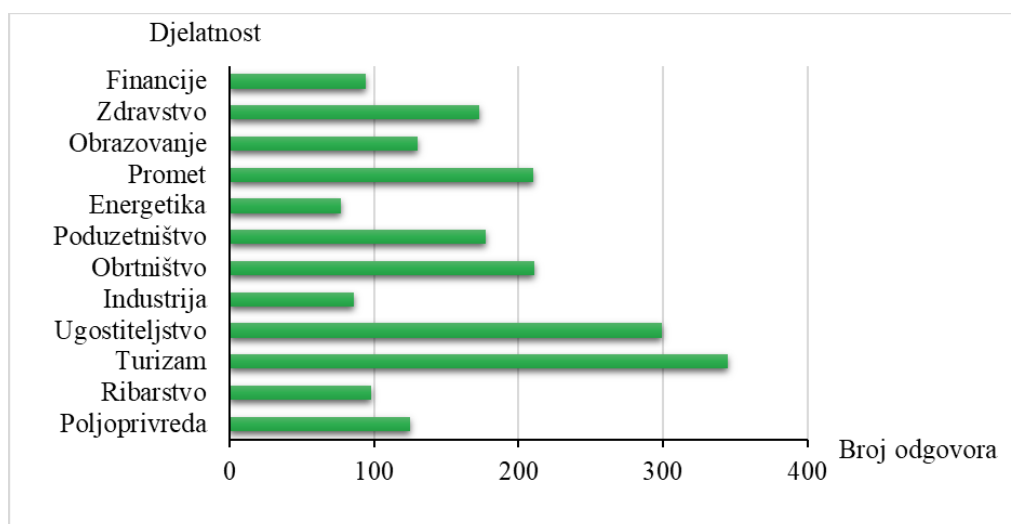
Posljednja tri pitanja omogućavala su izjašnjavanja ispitanika odabirom višestrukih odgovora. Najprije su ispitanici mogli birati djelatnosti za koje smatraju da će se značajnije razvijati na njihovom otoku nakon izgradnje mosta što je prikazano dijagramom na sl. 30. Najviše odgovora pripalo je turizmu (345; 89,6 %) i ugostiteljstvu (299; 77,7 %) što odgovara trenutnom trendu tercijarizacije i afirmaciji turizma kao sve važnije gospodarske grane na otocima. Slijede obrtništvo i promet koje ispitanici također prepoznaju kao važne djelatnosti za budući razvoj otoka. Obrtnici će moći proširiti svoje usluge i tržište budući da će kopnena središta biti dostupnija. Osim toga, ranije u analizi je istaknuto da je po obrazovanosti najveći udio stanovnika na otocima sa srednjom školom i to trogodišnjom industrijskom ili obrtničkom što pridonosi očekivanjima porasta obrtništva. Poduzetništvu je također predviđen rast što je u skladu s ranijim navodima o novim investicijskim prilikama i izjednačavanjem uvjeta s onima na kopnu dolaskom mosta, a prepoznaje se i prilika za ekspanziju zdravstva i obrazovanja. Industrija ne može opstati na otoku zbog ograničenih resursa i ekoloških razloga, no energetika se nalazi na začelju prema očekivanjima ispitanika što je začuđujuće s obzirom na razvoj nove čiste tehnologije i mogućnosti korištenja obnovljivih izvora energije. Sadašnje djelatnosti važne u gospodarstvu otoka, poljoprivreda i ribarstvo, nalaze se pri kraju poretka što upućuje na to da ispitanici vide nastavak deagrarizacije i deruralizacije bez obzira na razvoj turizma i mogućnosti implementacije ovih tradicionalnih djelatnosti i proizvoda u turističku ponudu. U ribarstvu,

pojašnjava ispitanik iz Tkona, postoje brojna ograničenja, velike kazne i papirologija koju je potrebno prikupiti, a uz to postoje i različita davanja za vez i ribaricu.

...ako netko nabavi mali brod, onda treba platiti porez na njega, platiti vez i još svakakva davanja. Pokrenuti ribarstvo ne možeš, ribarstvo se toliko stislo, treba toliko papirologije, kazne su velike... (intervju, M. U., 38, Tkon)

Ipak, zastupljenost ostalih djelatnosti u odgovorima ukazuje na svjesnost ispitanika o važnosti diverzifikacije gospodarstva za budući razvoj. Predstavnik akademskog sektora za razvoj gospodarstva na Pašmanu i Ugljanu dodatnu priliku vidi u pametnoj specijalizaciji i konceptu pametnih otoka. Istaknuo je i priliku za razvoj IT sektora za što je preduvjet kvalitetna telekomunikacijska infrastruktura.

...koncentracija ili pojava jezgri digitalnih nomada bila bi u većoj mjeri aktivna s mostom negoli je sad. (intervju, predstavnik akademskog sektora)



Sl. 30. Djelatnosti koje će se značajnije razvijati nakon izgradnje mosta na Pašmanu i Ugljanu prema mišljenju ispitanika

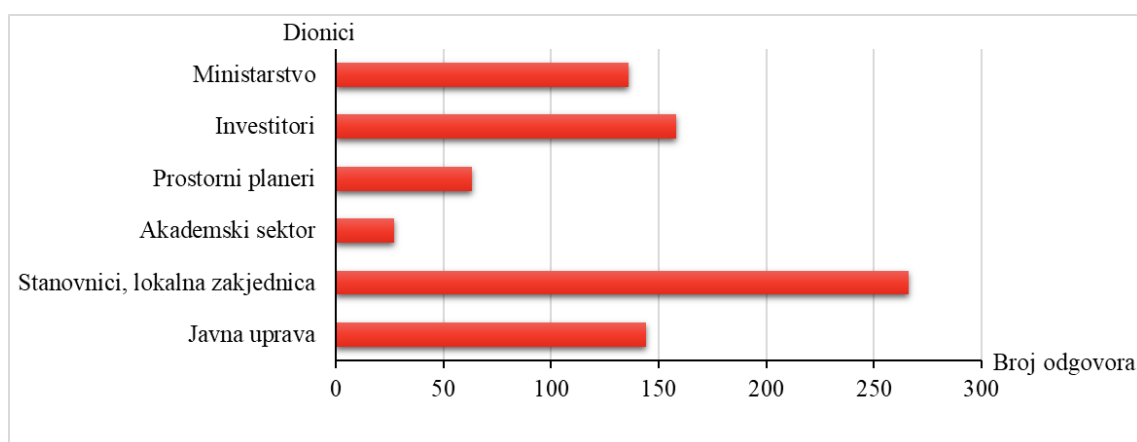
Izvor: Anketno istraživanje, 2021

Neizostavno pitanje odnosilo se na dionike važne za budući razvoj otoka. Najčešći odgovor među ispitanicima, što pratimo na sl. 31., bili su upravo stanovnici, odnosno lokalna zajednica, zatim investitori, javna uprava, Ministarstvo (što podrazumijeva sva relevantna resorna Ministarstva), prostorni planeri i akademski sektor, a ostali odgovori uključivali su Vladu Republike Hrvatske. Dakle, tijekom kreiranja i donošenja budućih odluka potrebno je voditi se preferencijama otočana i lokalne zajednice te primjenjivati pristup odozdo prema gore (eng.

bottom-up) u planiranju koje počinje od pojedinaca i lokalne zajednice, a ne od stručnjaka ili političara.

Lokalno stanovništvo je nositelj razvoja sa svojim idejama i svojim poduzetništvom kroz turizam uz poljoprivredu, to je to što nam ostaje i čemu treba dići kvalitetu, tada bi to bilo puno bolje. (intervju, predstavnik jedinice lokalne samouprave)

Predstavnik akademskog sektora u intervjuu ističe kako je dosad u planiranju i upravljanju prostorom bio prisutan partikularni i sektorski pristup pri čemu komplementarni učinak izostaje, a uključiv razvoj smatra polazištem na kojem se treba temeljiti budući razvoj otoka (intervju, predstavnik akademskog sektora).

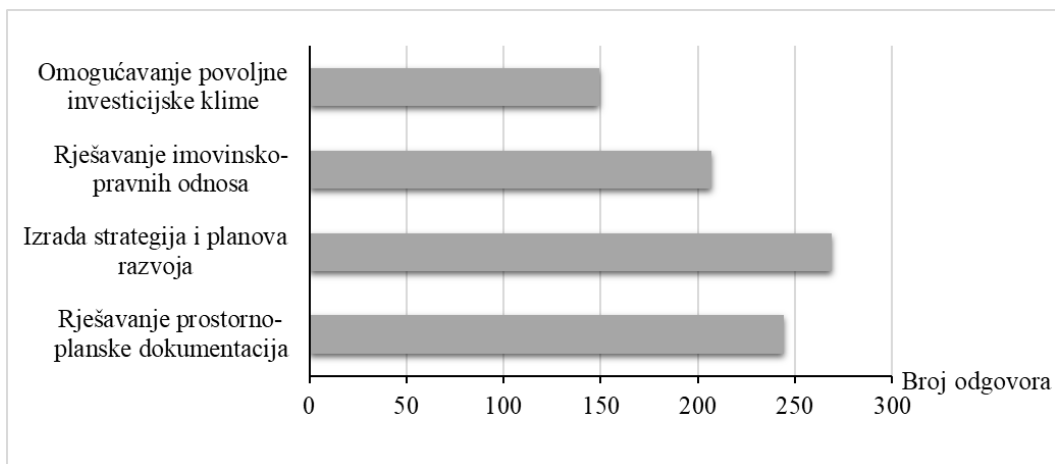


Sl. 31. Dionici važni za budući razvoj otoka Pašmana i Ugljana

Izvor: Anketno istraživanje, 2021

Ranije je, tijekom analize ankete, zaključeno kako na otocima postoje pojedini razvojni nedostaci koje je potrebno unaprijediti prije izgradnje mosta kako ne bi došlo do neželjenih razvojnih procesa. Ispitanici su u najvećoj mjeri istaknuli potrebu za izradom strategija i planova razvoja koji će služiti kao smjernice u kreiranju budućeg otočnog razvoja, potrebu rješavanja problema prostorno-planske dokumentacije, rješavanje imovinsko-pravnih odnosa i omogućavanje povoljne investicijske klime (sl. 32.). Ranije je istaknuto kako ispitanici primjećuju izostanak planskog razvoja otoka te probleme zastarjele katastarske izmjere. Zadnja reambulacija napravljena je za vrijeme Austro-Ugarske, stoga je upitna namjena i vlasništvo pojedinih čestica (intervju, predstavnik akademskog sektora), no u tijeku je nova katastarska izmjera koja bi trebala biti gotova unutar četiri godine te tako riješiti imovinsko-pravne probleme na otocima (intervju, predstavnik jedinice lokalne samouprave). Ostali odgovori sadržavali su potrebu provođenja studije o utjecaju izgradnje mosta na okoliš i šire rasprave koja bi uključivala stručnjake iz ekonomskog područja u određivanju razvojnih prioriteta koji

ne uključuju samo turizam, rješavanje infrastrukturnih nedostataka (telekomunikacijska infrastruktura, kanalizacija, obnova postojeće prometnice, promet u mirovanju), reguliranje bespravne gradnje i ograničavanje novogradnje, uvođenje poreznih olakšica obrtnicima ili tvrtkama koje zapošljavaju otočane. Prijedlozi ispitanika išli su i u smjeru širenja sadržaja i ponude na otoku koja bi povećala kvalitetu života stanovnika, ali i omogućila cjelogodišnji turizam.



Sl. 32. Stavovi ispitanika o preduvjetima gradnji mosta

Izvor: Anketno istraživanje, 2021

Ono što je primijećeno kao ograničavajući faktor razvoja tijekom izrade ovoga rada je fragmentiranost javne uprave te neslaganje prostorno-planske i strateške dokumentacije u nekim segmentima što u intervjuu potvrđuje i predstavnik akademskog sektora .

Prostorno-planska dokumentacija najčešće ne korespondira razvojno-strateškoj. Tekstualni dio prostornog plana i strategija razvoja često su u suprotnosti... (intervju, predstavnik akademskog sektora)

Kako bi se ublažile posljedice „disfunkcionalne fragmentacije prostora“ (intervju, predstavnik akademskog sektora), nužno je da predstavnici javne uprave na Ugljanu i Pašmanu surađuju provodeći projekte koji će donijeti boljitak svim stanovnicima Pašmana, odnosno Ugljana. Suradnja zasad postoji u smislu objedinjavanja upravljanja komunalnim sustavom i odvodnjom, međutim, postoji prostor za napredak. Predstavnik jedinice lokalne samouprave istaknuo je dobre međusobne odnose među predstavnicima javne uprave na oba otoka, ali i da svaki od njih djeluje prema onome što smatra prioritarnim u skladu sa strategijama razvoja. Odmak se očituje u potpisivanju zajedničke inicijative svih pet načelnika za izgradnju mosta 2018. godine (intervju, predstavnik jedinice lokalne samouprave). Ipak, za budući razvoj Pašmana i Ugljana nakon izgradnje mosta, potrebna je čvršća suradnja i provedba zajedničkih projekata među

općinama na otocima jer su u ranijoj analizi provedenog istraživanja prepoznati slični razvojni problemi na oba otoka.

5. Scenariji prostornog razvoja Pašmana i Ugljana

Na temelju svih analiziranih podataka u prethodnom dijelu rada te na temelju rezultata provedene ankete i intervjua, uočeni su čimbenici koji trenutno utječu na razvoj Pašmana i Ugljana. Anketnim istraživanjem prikupljeni su vrijedni stavovi otočana koji bi se svakako trebali uvažiti prilikom budućeg prostornog planiranja kao i istaknuti potencijali promatranog prostora. Jasnija slika postojećih razvojnih trendova u prostoru olakšava promišljanje o mogućim i poželjnim smjerovima budućeg razvoja ovih otoka te su, između ostaloga, kreiranjem scenarija omogućene osnove za donošenje odluka u prostornom planiranju te razradu strategija i mjera za postizanje zadanih ciljeva razvoja. Scenariji, također, pomažu razmotriti pojedini smjer razvoja određenog područja iz različitih perspektiva u odnosu na vrijednosti i očekivanja dionika uključenih u proces evaluacije trenutnog stanja (Radeljak Kaufmann, 2016).

Prema istraženom, ključni faktori koji su utjecali na razvoj prostora do 2021. godine na Pašmanu i Ugljanu su: 1. Kretanje broja stanovnika i demografsko starenje, 2. Ekonomska aktivnost usmjerena na primarne djelatnosti i turizam, neiskorištenost potencijala, 3. Infrastrukturna opremljenost (kanalizacija, odvodnja, promet u mirovanju, telekomunikacije, biciklističke staze), 4. Funkcionalna opremljenost, opremljenost društvenim i kulturnim sadržajima, 5. Nekoordinirana i spontana izgradnja, najčešće uz obalu i 6. Prometna povezanost s kopnom (tab.14.).

Tab. 14. Scenariji razvoja s ocjenom faktora razvoja

Faktori	Scenarij		
	1. Stagnacija	2. Održivi razvoj	3. Monokultura turizma
1. Kretanje broja stanovnika i demografsko starenje	-	+	-
2. Ekonomska aktivnost usmjerena na primarne djelatnosti i turizam, neiskorištenost potencijala	0/+	+	0
3. Infrastrukturna opremljenost (kanalizacija, odvodnja, telekomunikacije, biciklističke staze)	0	+	0
4. Funkcionalna opremljenost, opremljenost društvenim i kulturnim sadržajima	0	0/+	-
5. Nekoordinirana i spontana izgradnja, najčešće uz obalu	-	0/+	-
6. Prometna povezanost s kopnom	+	+	+

- = negativno , 0 = neutralno, + = pozitivno, 0/+ = obilježja obje ocjene

Izvor: izradila autorica prema istraživanju, 2022

Temeljem navedenih faktora u nastavku su opisani mogući smjerovi razvoja: 1. *Stagnacija*, 2. *Održivi razvoj* i 3. *Monokultura turizma*. Naslovi scenarija impliciraju ključne procese koji bi se mogli odviti na Pašmanu i Ugljanu u 20 godina od izgradnje mosta Pašman-kopno. U prvome scenariju očekuje se stagnacija prepoznatih razvojnih procesa i malo promjena u prostoru. Faktori su promatrani u neutralnom ili negativnom tonu što znači da će razvojni trendovi u prostoru ostati jednaki ili postati još nepovoljniji. Drugi scenarij implicira razvoj u smjeru održivosti u skladu s Nacionalnim programom razvitka otoka, koristeći raspoložive programe i europske fondove. Uočeno je prevladavanje pozitivnih obilježja što sugerira da će se trendovi kretati u pozitivnom smjeru što ovaj scenarij čini najviše poželjnim za budući razvoj. Treći scenarij predviđa sve veću dominaciju turizma u gospodarskoj strukturi i svakodnevnom životu stanovnika te podređenost otoka stihijskim turističkim procesima. Promatrani faktori su u ovom scenariju uglavnom negativni te on predstavlja najmanje poželjan razvojni scenarij.

Pretpostavkom izgradnje mosta, faktor nezadovoljavajuće prometne povezanosti riješen je te prometna povezanost više nije razvojna prepreka na otocima budući da su mostom cjelodnevno povezani s kopnom.

Scenariji su kreirani samostalnom razradom autorice na temelju ranije iznesenih rezultata analize i predstavljaju moguće varijante budućnosti. Za buduće donositelje odluka ključno je uzeti u obzir sva ranije navedena obilježja i očekivanja ispitanika s oba otoka.

5.1. Scenarij Stagnacija

Iako se ostvarila adekvatna cjelodnevna prometna povezanost s kopnom, i dalje je prisutan trend demografskog starenja oba otoka i odlaska mladih jer nisu omogućeni uvjeti za njihov ostanak. Ponajprije se to odnosi na i dalje nedovoljno razvijenu opskrbljenost otoka kulturnim i društvenim sadržajima i osnovnim funkcijama koje su u ovom trenutku dostupnije na kopnu i ujedno privlačni faktor za odlazak s otoka. Izvanškolske aktivnosti i dalje nedostaju mladim otočanima kao i srednja škola, stoga iseljavaju za svojim ambicijama, a na otok se vraćaju vikendom u rodnu kuću ako je nisu prodali uslijed povećanja cijene nekretnina. Između ostaloga, vitalni indeks i dalje je ispod 100 u većini naselja na otocima, prirodna promjena i dalje je negativna što će dovesti do zatvaranja područnih škola, a potencijalno i osnovnih na otocima. Poljoprivreda se i dalje zasniva na obradi malih parcela i uglavnom je nose mali OPG-ovi koji su prepoznali potencijal u razvijanju autohtonih otočnih proizvoda s oznakom Hrvatski

otočni proizvod. Osim toga, poljoprivreda je dopunska djelatnost otočanima koji se njome uglavnom bave za vlastite potrebe, dok turizam sve više preuzima primat među djelatnostima na otoku. Prisutna je tercijarizacija, odnosno porast uslužnih djelatnosti na otocima, a ponešto stanovništva bavi se ribolovom i pomorstvom, ponajprije zbog očuvanja tradicije. Budući da među populacijom na otocima prevladava starije stanovništvo, nije prisutan poduzetnički duh ni inicijative potrebne za unaprjeđenje i diverzifikaciju otočnog gospodarstva. Infrastrukturni projekti privedeni su kraju te je u tom pogledu kvaliteta života otočana na većoj razini. Provedena katastarska izmjera omogućila je bolju kontrolu gradnje i reguliranje imovinsko-pravnih odnosa. Mnogi doseljenici, ponajprije strani investitori, odlučuju kupiti ili sagraditi svoju nekretninu na otoku ponajprije uz lijepe uvale, blizu plaže i zelenila te taku uživati u miru i autohtonom otočnom ambijentu.

5.2. Scenarij *Održivi razvoj*

Najpovoljniji scenarij koji uključuje pozitivna kretanja svih faktora u odnosu na trenutno stanje je održivi razvoj Pašmana i Ugljana. Otočna javna uprava Pašmana i Ugljana prepoznala je važnost participativnog planiranja prostora, stoga je u kreiranje strateških dokumenata i procesa uključila stanovnike i njihovo mišljenje. Iskorištavanjem sredstava u sklopu Nacionalnog programa razvitka otoka, omogućeni su preduvjeti za razvoj otoka u smjeru održivosti. Unaprijeđena je infrastruktura na otocima, riješeno je pitanje odlaganja otpada te je riješeno pitanje zastarjele katastarske izmjere, a time i imovinsko-pravnih odnosa što je omogućilo jačanje poduzetničkog okruženja i konkurentnosti otočnog gospodarstva. Raznim poticajima i poreznim olakšicama održava se visoki udio tradicionalnih djelatnosti u gospodarstvu - poljoprivrede i ribarstva. Prepoznata je vrijednost dugotrajne insolacije oba otoka na kojima uprava potiče korištenje obnovljivih izvora energije i solarnih panela po jedinici kućanstva. Gradnja je kontrolirana i u skladu s propisima predviđenima prostornim planom. Kako bi se poboljšala povezanost među naseljima, uvedeni su novi održivi modeli javnog prijevoza – omogućen je sustav javnih bicikala i model prijevoza na zahtjev. Redovito se provode radionice i okrugli stolovi koji približavaju otočanima koncept održivog razvoja i u skladu s time planiranih mjera. Turizam ostaje važna grana na otocima, diverzificira se ponuda, naglasak je na selektivnim oblicima turizma, a pojavljuju se i neki novi oblici, primjerice oni prilagođeni digitalnim nomadima. Česti posjetitelji su i oni koji se žele upoznati s primjerom dobre prakse održivog upravljanja otocima. Iznimno poboljšana kvaliteta života omogućuje

ostanak stanovnika na otocima, posebno mladih koji Pašman, odnosno Ugljan smatraju kvalitetnom sredinom za život i podizanje vlastite obitelji. Širenjem ponude dostupnih kulturnih, društvenih i sportskih sadržaja, mladim otočanima su dostupne razne izvannastavne aktivnosti, a novootvorena srednja škola omogućuje obrazovanje mladog stanovništva na otocima.

5.3. Scenarij *Monokultura turizma*

Ključnu ulogu u razvoju na Pašmanu i Ugljanu za 20 godina od izgradnje mosta Pašman-kopno preuzima turizam. Očuvana priroda otoka, plaže, uvale, vidikovci, kulturna baština, arheološki lokaliteti, manifestacije, strma jugozapadna strana oba otoka, čisto more, maslinici, utabane staze preko prijevoja s jedne strane otoka na drugu postaju predmetom turističke valorizacije i posjećivanja vikendaša i izletnika. Turizam postaje dominantan u gospodarskoj strukturi Pašmana i Ugljana. Primjetan utjecaj turizma odražava se na još veće obilježje sezonalnosti otočkog života. Međutim, uslijed permanentne povezanosti s kopnom otočani su u prilici otići na kopno kada trebaju upotpuniti zimsku monotoniju. Turistička ponuda je diverzificirana te sada uz kupališni, uključuje selektivne oblike turizma, aktivni, cikloturizam, ruralni turizam, gastroturizam, a ponuda uključuje i elitni turizam u turističkim kompleksima. U strukturi zaposlenih prevladava tercijarni sektor, a otočani zaposleni u nekom drugom sektoru putuju svakodnevno na posao na kopnu. Poljoprivreda i ribarstvo postaju sve manje značajne djelatnosti u otočkom gospodarstvu. Uglavnom služe kao turistički proizvod, a ne kao primarna djelatnost. Depopulacija i deagrarizacija i dalje su prisutan trend na otoku. Prisutne su, također, i dalje oskudne prilike za mlado stanovništvo koje, ukoliko nije vezano za turizam, odlazi s otoka. Postepeno je sve manje *bodula* na otocima koji postaju „vikend“ destinacija uslijed sve manje dostupnih funkcija u prostoru. Sveprisutan proces na otocima su apartmanizacija i betonizacija. Potrebe za povećanjem smještajnih kapaciteta zadovoljene su popunjavanjem građevinskih i stvaranjem novih turističkih zona što je omogućeno moderniziranom infrastrukturom na otocima. Prodaja nekretnina je u porastu, a raste i pritisak na nosivost prostora Pašmana i Ugljana.

6. Zaključak

Proučavanjem procesa, stanja i trendova na Pašmanu i Ugljanu uz pomoć kvalitativnih i kvantitativnih metoda hipoteze postavljene na početku rada su djelomično ili u potpunosti potvrđene.

Djelomično je potvrđena hipoteza da se postojeća prometna povezanost Pašmana i Ugljana s kopnom nepovoljno odrazila na dosadašnji društveno-gospodarski razvoj ovih dvaju otoka (**H1**). Rezultati istraživanja pokazali su da se trenutna prometna povezanost manje nepovoljno odrazila na razvoj Ugljana nego na razvoj Pašmana. Ugljan je na temelju frekventnijih dnevnih pomorskih linija bolje povezan s kopnom što omogućuje život na otoku, a rad i obrazovanje na kopnu. Sadržaji i usluge na kopnu više su dostupne stanovnicima Ugljana kojih većina dnevno migrira u Zadar. Stavovi ispitanika s Ugljana oko obilježja prometne povezanosti i dostupnosti pozitivniji su kao i kod trenutnog zadovoljstva kvalitetom života u odnosu na ispitanike s Pašmana.

Potvrđena je hipoteza da postoji razlika u stavovima stanovnika s Pašmana i Ugljana prema izgradnji mosta (**H2**). Na temelju anketnog istraživanja ustanovljeno je kako je udio ispitanika s Pašmana koji se slaže s izgradnjom mosta Pašman-kopno veći od ispitanika s Ugljana. Također, kod ispitanika s Ugljana omjer slaganja, odnosno neslaganja s gradnjom mosta je jednak.

Postojanje razlike u stavovima o gradnji mosta nadovezuje se na sljedeću hipotezu. Potvrđeno je da rezultati istraživanja odražavaju očekivanja da će se povezanost mostom s kopnom više odraziti na promjene na Pašmanu nego na Ugljanu (**H3**) čime je ova hipoteza potvrđena. U radu je na temelju anketnog istraživanja upotpunjenog dubinskim intervjuima promatran stav ispitanika o utjecaju mosta na pojedine segmente života i rada na Pašmanu i Ugljanu. Zaključeno je kako su očekivanja ispitanika s Pašmana pozitivnija u pogledu na trendove i promjene pojedinih promatranih obilježja na otocima od ispitanika s Ugljana. Ispitanici s Ugljana zadržavaju uglavnom neutralan stav oko kretanja promatranih razvojnih obilježja što je u korelaciji s time da će most spajati teritorij otoka Pašmana izravno s kopnom.

Tijekom istraživanja, javila se spoznaja o kontradiktornoj perspektivi mosta među ispitanicima. S jedne strane most je poveznica koja pruža nove razvojne mogućnosti i sigurnost cjelodnevne povezanosti s kopnom pa tako omogućuje lakši život otočana. Most je u tom slučaju više misaona ili psihološka poveznica koja jamči neovisnost o trajektima i čekanju te slobodnije raspolaganje vlastitim vremenom i resursima. S druge strane most oduzima obilježja

otočnosti te dovodi do gubitka mira i autohtonosti otoka. Brojnija su, ipak, bila mišljenja koja se slažu s idejom izgradnje mosta.

Na temelju provedene analize trenutnih razvojnih obilježja Pašmana i Ugljana te na temelju rezultata ankete i intervjua, izdvojeni su čimbenici koji trenutno utječu na razvoj Pašmana i Ugljana te kreirani scenariji razvoja ovih otoka u 20 godina nakon izgradnje mosta Pašman-kopno. U prvom scenariju (1. *Stagnacija*) predviđeno je odvijanje procesa kao i do sada što će se odraziti i na malo promjena u prostoru. Drugi scenarij (2. *Održivi razvoj*) podrazumijeva uključivo planiranje te održivo korištenje resursa na otocima uz iskorištavanje potencijala u skladu s Nacionalnim programom razvitka otoka koristeći pritom raspoloživa programska sredstva i razvojne fondove. Treći scenarij (3. *Monokultura turizma*) prikazuje smjer razvoja u kojem turizam postaje dominantan u gospodarskoj strukturi na otocima i u svakodnevnom životu otočana što nije dugoročno održivo.

Neovisno o ostvarenju nekog od scenarija u budućnosti, ovaj rad može poslužiti budućim donositeljima odluka da uzmu u obzir sva analizirana obilježja i aktualne razvojne čimbenike pri kreiranju odluka esencijalnih za budući razvoj Pašmana i Ugljana. Prostor je to koji nije vrlo zastupljen u hrvatskoj literaturi, stoga ovaj rad pridonosi sveobuhvatnoj analizi obilježja i recentnih trendova razvoja promatranog prostora. Pritom može poslužiti kao polazište za buduća detaljnija istraživanja na lokalnoj razini kao i prilikom izrade projektne dokumentacije pošto se donese odluka o gradnji mosta. Korištena metodologija implikativna je za istraživanja otoka sličnih obilježja. Rad doprinosi istraživanjima otočne tematike iz prostorno-planerske perspektive kao i onima koji istražuju logiku premošćivanja otoka i kopna. Naposljetku, doprinos rada očituje se u korištenju metode scenarija i njezinoj afirmaciji u hrvatskoj literaturi.

Ograničenja ovoga rada prisutna su u provođenju ankete online putem što je u određenoj mjeri narušilo strukturu ispitanika prema dobi i ponešto onemogućilo detaljniji uvid u način života i detalje koji se mogu prikupiti terenskim istraživanjem. S obzirom na kompleksnost tematike, prilikom analize razvojnih obilježja prikazani su pokazatelji koji su smatrani relevantnima, a za buduća istraživanja preostaje uključiti dodatne pokazatelje i pomnije istražiti pojedina obilježja.

Preporuka donositeljima odluka je da ulažu u kvalitetu života na otocima rješavanjem uočenih razvojnih problema kako bi potaknuli otočane na ostanak na otocima te da promiču uključiv razvoj u kojem će ispitati i uvažiti stavove otočana i drugih dionika prilikom donošenja odluka. Dolaskom mosta, pružit će se brojne razvojne mogućnosti koje je potrebno adekvatno

koordinirati. Potreban je sinergijski učinak i postupno djelovanje te implementacija zakonske regulative, a naposljetku i dobra suradnja među otočnim javnim upravama i ostalim dionicima.

7. Literatura

Babić, D., 2003: Slobodno vrijeme mladih stanovnika otočnih lokalnih zajednica – primjer zadarskih otoka (Iž, Dugi otok, Ugljan), *Migracijske i etničke teme* 19 (4), 391-411.

Babić, D., Lajić, I., Podgorelec, S., 2004: *Otoci dviju generacija*, Institut za migracije i narodnosti, Zagreb.

Babić, D., Lajić, I., 2004: Obrazovne, radne i profesionalne težnje mladih otočana – primjer zadarskih otoka (Iž, Dugi otok, Ugljan), *Migracijske i etničke teme* 20 (2-3), 259-282.

Baldacchino, G., 2020: How far can we go? How distance matters on island development, *Island Studies Journal*, 15 (1), 25-42.

Baldacchino, G., Pleijel, C., 2015: Populated islands of the European Union: A simple matrix and what it tells us., <http://www.pleijel.ax/wp-content/uploads/2015/01/EU-Island-Matrix-16June2015.pdf> (11.01.2022.).

Brkić Vejmelka, J., 2013: Utjecaj turizma na održivi razvoj zadarskih otoka, Doktorska disertacija, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet.

Denmark, D., 1998: The Outsiders: Planning and Transport Disadvantage, *Journal of Planning Education and Research* 17 (3), 231-245.

Duplančić Leder, T., Ujević, T., Čala, M., 2004: Coastline lengths and areas of islands in the croatian part of the Adriatic sea determined from the topographic maps at the scale of 1:25000, *Geoadria* 9 (1), 5-32.

Faričić, J., 2012: *Geografija sjevernodalmatinskih otoka*, Školska knjiga, Zagreb.

Grgić, M., 2019: Proces nastanka sekundarnog gradskog centra na primjeru grada Pule, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet.

Harjač, D., 2018: Primjena metode scenarija: primjer Grada Ivanca, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet.

Ivandija, D., 2019: Izazovi i mogućnosti razvoja prostora Grada Donjeg Miholjca s naglaskom na demografski aspekt, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet.

Ivoš Nikšić, E., 1997: Otok Ugljan i strategija održivog razvitka, *Socijalna ekologija : časopis za ekološku misao i sociologijska istraživanja okoline* 6 (1-2), 109-116.

- Karampela, S., Kizos, T., Spilanis, I., 2014: Accessibility of islands: towards new geography based on transportation modes and choices, *Island Studies Journal* 9 (2), 293-306.
- Kroen, A., 2011: Addressing Transport Disadvantage of Older, Disabled and Low Income Population Groups, AITPM 2011 National Conference.
- Lajić, I., Mišetić, R., 2013: Demografske promjene na hrvatsim otocima na početku 21. stoljeća, *Migracijske i etničke teme* 29 (2), 169-199.
- Lajić, I., Podgorelec, S., Babić, D., 2001: *Otoci – ostati ili otići?, studija o dnevnoj cirkulaciji sa šibenskih otoka*, Institut za migracije i narodnosti, Zagreb
- Lekakou, M.B., Vitsounis, T. K., 2011: Market concentration in coastal shipping and limitations to island accessibility, *Research in Transportation Business & Management* 2(1), 74-82.
- Lukić, A., 2013: *Mozaik izvan grada: tipologija ruralnih i urbaniziranih naselja Hrvatske*, Meridijani, Samobor.
- Ljevaja, R., 2017: Specifičnosti otočnog turizma zadarskog arhipelaga s posebnim osvrtom na otok Ugljan i Dugi otok, Diplomski rad, Sveučilište u Zadru.
- Magaš, D., 2006: Prirodno-geografska obilježja otoka Pašmana u: Skračić, V., 2006: *Toponimija otoka Pašmana*, Sveučilište u Zadru, Zadar, 9-30.
- Magaš, D., 2013: *Geografija Hrvatske*, Meridijani, Samobor.
- Magaš, D., Faričić, J., 2000: Geografske osnove razvitka otoka Ugljana, *Geoadria* 5 (1), 49-92.
- Majstorić, I., 2021: Scenariji prostornog razvoja urbanog područja Slavonskog Broda, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet.
- Marinković, V., 2018: Hrvatski otoci – uvid u prometno-geografske značajke dostupnosti, *Geoadria* 23(2), 177-205.
- Marinković, V., 2020: Socijalnogeografska klasifikacija hrvatskoga otočnoga prostora, Doktorska disertacija, Sveučilište u Zagrebu.
- Marinović-Uzelac, A., 2001: Prostorno planiranje, Dom i svijet, Zagreb.
- Mikinac, J., 2020: Perspektiva demografskog razvoja Županjske Posavine u uvjetima periferičnosti, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet.
- Mišura, A., Sopota, D., Perić Hadžić, A., 2020: Impact of Traffic Connectivity on Island Developmenet, *Naše more* 67 (1), 69-77.

- Mrvica, A., Jugović, A., Kovačić, M., 2015: The role and applicability of multi-criteria procedure in the function of defining the model for connecting the mainland and islands and islands in between, *Scientific Journal of Maritime Research* 29, 156 -164.
- Nejašmić, I., Mišetić, R., 2006: Depopulacija otoka Visa, *Geoadria* 11 (2), 283-309.
- Opačić, V. T., 2002: Geografski aspekt proučavanja trajektnog prometa: primjer hrvatskog otočja, *Geoadria* 7 (2), 95-109.
- Pijanović, F., 2019: Turizam u gospodarskom razvoju otoka Ugljana, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet.
- Podgorelec, S., 2008: *Ostarjeti na otoku, kvaliteta života starijeg stanovništva hrvatskih otoka*, Institut za migracije i narodnosti, Zagreb
- Podgorelec, S., Klempić Bogadi, S., 2013: *Gradovi potopili škoje, promjene u malim otočnim zajednicama*, Institut za migracije i narodnosti, Zagreb.
- Radeljak Kaufmann, P., 2014: Metoda scenarija u prostornom planiranju: primjer Južnoga hrvatskoga primorja, Doktorska disertacija, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet.
- Radeljak Kaufmann, P., 2016: Metoda scenarija u istraživanju i planiranju prostora, *Hrvatski geografski glasnik*, 78 (1), 45-71.
- Radić, J., Šavor, Z., Puž, G., 2002: Optimizacija prijelaza na otok Pašman, *Građevinar* 54 (2), 65-86.
- Shearer, A., W., 2005: Approaching scenario-based studies: three perceptions about the future and considerations for landscape planning, *Environment and Planning B: Planning and Design* 32 (1), 67-87.
- Skračić, V., 2006: *Toponimija otoka Pašmana*, Sveučilište u Zadru, Zadar.
- Skračić, V., 2007: *Toponimija otoka Ugljana*, Sveučilište u Zadru, Zadar.
- Spilanis, I., Kizos, T., Petsioti, T., 2012: Accessibility of peripheral regions: evidence from Aegean islands (Greece), *Island Studies Journal* 7 (2), 199-214.
- Starc, N., 1992: Otoci, regije i razvojna politika, *Društvena istraživanja* 1 (1), 115-126.
- Stražičić, N., 2007: Prilog poznavanju ukupnog broja hrvatskih jadranskih otoka i broja naseljenih otoka među njima, *Pomorski zbornik* 35, 219-240.

Stubbs, P., Starc, N., 2007: Islanders vs The State?: Participation in island development programmes, 47th Congress of the European Regional Science Association – Local governance and sustainable development, Pariz

Šaškor, O., 2021: Obilježja pomorskog prometa dalmatinskih otoka, Diplomski rad, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet.

Šiljković, Ž., Čuka, A., 2004: Traffic connection and reasons for commuting from Zadar islands to Zadar, *Geoadria* 9 (2), 2112-222.

Vidučić, V., 2007: Održivi razvoj otočnog turizma Republike Hrvatske, *Naše more* 54 (1-2), 42-48.

Xie, Z., Li, X., Zhang, Y., Chen, S., 2018: Accelerated expansion of built-up area after bridge connection with mainland: A case study of Zhujiajian Island, *Ocean and Coastal management* 152, 62-69.

Zupanc, I., Opačić, V. T., Nejašmić, I., 2000: Utjecaj turizma na demografska kretanja hrvatskih otoka, *Acta Geographica Croatica*, 35(1), 133-145.

8. Izvori

1. Adriatic.hr, n.d., <https://www.adriatic.hr/hr/smjestaj/dalmacija/pasman/soline> (7.1.2022.)
2. Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2014: Promet putnika i vozila na državnim linijama, usporedba 2013./2012., http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/Putnici_Vozila_2014-13.pdf (4.1.2021.)
3. Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2016: Promet putnika i vozila na državnim linijama, usporedba 2014/2015, http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/Promet_putnika_i_vozila_2014-2015.pdf (4.1.2021)
4. Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2017: Promet putnika i vozila na državnim linijama, usporedba 2015/2016, http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/Promet_putnika_i_vozila_2016.pdf (4.1.2021.)
5. Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2019: Promet putnika i vozila na državnim linijama, usporedba 2018./2017., http://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2019/04/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_2017-2018.pdf (4.1.2021.)
6. Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2021: Promet putnika i vozila na državnim linijama, usporedba 2020./2019., http://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2021/02/1.-PROMET-PUTNIKA-I-VOZILA-usporedba-2019_2020 (4.1.2021.)
7. Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2021a: Red plovidbe za 2021. godinu, <https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2019/04/431-Preko-Osljak-Gazenica-22.pdf> (7.1.2022.)
8. Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2021b: Red plovidbe za 2021. godinu, <https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2019/04/432-Tkon-Biograd-22.pdf> (7.1.2022.)
9. Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2021c: Red plovidbe za 2021. godinu, <https://agencija-zolpp.hr/wp-content/uploads/2019/04/409-Preko-Zadar-22.pdf> (7.1.2022.)
10. Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ribarstvu i ruralnom razvoju, 2020: Upisnik poljoprivrednika i poljoprivrednih gospodarstava 2019., <https://www.apprrr.hr/upisnik-poljoprivrednika/> (4.1.2021.)
11. Agencija za plaćanja u poljoprivredi, ribarstvu i ruralnom razvoju, 2017: Upisnik poljoprivrednika i poljoprivrednih gospodarstava 2016., <https://www.apprrr.hr/upisnik-poljoprivrednika/> (4.1.2021.)
12. Digitalna gospodarska komora, 2021: e-Gospodarske informacije, <https://digitalnakomora.hr/home> (09.01. 2022.)

13. Državna geodetska uprava, 2013, Središnji registar prostornih jedinica (02. 01. 2022.)
14. Državna geodetska uprava, 2021, Geoportal, <https://geoportal.dgu.hr/> (7.1.2022.)
15. Državni zavod za statistiku, 2005: Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857.-2001., CD-ROM (02. 01. 2022.)
16. Državni zavod za statistiku, 2005: Popis poljoprivrede 2003., <https://www.dzs.hr/> (7.1.2022.)
17. Državni zavod za statistiku, 2012: Turizam u primorskim gradovima i općinama u 2011., <https://www.dzs.hr/> (02. 01. 2022.)
18. Državni zavod za statistiku, 2013: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011., <https://www.dzs.hr/> (02. 01. 2022.)
19. Državni zavod za statistiku, 2016: Turizam u primorskim gradovima i općinama u 2015., https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/SI-1565.pdf (02. 01. 2022.)
20. Državni zavod za statistiku, 2019: Dolasci i noćenja turista u naseljima primorskih gradova i općina 2018. godine, <https://www.dzs.hr/> (02. 01. 2022.)
21. Državni zavod za statistiku, 2020: Smještajni kapaciteti po vrstama objekata u naseljima primorskih gradova i općina 2019. godine, <https://www.dzs.hr/> (02. 01. 2022.)
22. Državni zavod za statistiku, Prirodno kretanje stanovništva Republike Hrvatske u 2011. (02. 01. 2022.)
23. Ernst&Young, 2021: Izrada Studije predizvodljivosti s analizom troškova i koristi poboljšanja prometne povezanosti otoka Pašmana i kopna, Zagreb (12. 01. 2022.)
24. ezadar, 2021: Pojačanje u floti olakšalo ljetne gužve, ali jačanja veza prema kopnu su nužna!, <https://ezadar.net.hr/dogadaji/4088518/pojacanje-u-floti-olaksalo-ljetne-guzve-ali-jacanja-veza-prema-kopnu-su-nuzna/> (8.1.2021.)
25. Hrvatske ceste, 2020: Brojenje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 2019., <https://hrvatske-ceste.hr/hr/stranice/promet-i-sigurnost/dokumenti/14-brojenje-prometa> (4.1.2021.)
26. Hrvatski jezični portal, 2021, <https://hjp.znanje.hr/> (11.1.2022.)
27. IQ group, 2016: Strateški plan ukupnog razvoja općine Preko za razdoblje 2015. – 2020., https://www.opcina-preko.hr/wp-content/uploads/2015/07/Strateski_plan_ukupnog_razvoja_opcine-Preko-2015-2020.pdf (7.1.2022.)

28. Jadrolinija, 2021: Novonabavljeni trajekt Tkon – 55. brod u floti Jadrolinije, <https://www.jadrolinija.hr/schedule/news/2021/06/17/novonabavljeni-trajekt-tkon-55.-brod-u-floti-jadrolinije> (7.1.2022.)
29. Liburnija, n.d., Prijevoz na otocima, <https://liburnija-zadar.hr/prijevoz-na-otocima/> (7.1.2022.)
30. Luka Tkon, 2021: Izgradnja trajektne luke Tkon (Pašman), <https://lukatkon.hr/> (17.01.2022.)
31. Mikro projekt, 2020: Strateški razvojni program općine Kali 2018. – 2023., http://opcina-kali.hr/uploads/urednik2020/Strateski-razvojni-program-KALI_za-JR-2020.pdf (13.01.2022.)
32. Ministarstvo gospodarstva i održivog razvoja, 2019, Bioportal, <https://www.bioportal.hr/gis/> (7.1.2022.)
33. Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova EU, 2021: Akcijski plan 2021. – 2023. za provedbu Nacionalnog plana razvoja otoka 2021. – 2027., https://razvoj.gov.hr/UserDocsImages/O%20ministarstvu/Regionalni%20razvoj/Otoci%20i%20priobalje/2021/Akcijski%20plan%202021.-2023._28.12.2021..pdf (08.01.2022.)
34. Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova EU, 2021: Nacionalni plan razvoja otoka 2021. – 2027., https://razvoj.gov.hr/UserDocsImages/O%20ministarstvu/Regionalni%20razvoj/Otoci%20i%20priobalje/2021/Nacionalni%20plan%20razvoja%20otoka%202021.-2027._28.12.2021..pdf (07. 01. 2022.)
35. Morski.hr, 2021: Hrvatski otoci na rubu ili u srcu Europe 5; Dr. Starc: “Bez svijesti o arhipelagu, naši otoci ostat će tek razjedinjeni dijelovi kopna u moru”, <https://morski.hr/2021/06/13/hrvatski-otoci-na-rubu-ili-u-srcu-europe-5-dr-starc-bez-svijesti-o-arhipelagu-nasi-otoci-ostat-ce-tek-razjedinjeni-dijelovi-kopna-u-moru/> (17.01.2022.)
36. Naši školji, 2020: Na liniju Preko – Zadar stigao novi trajekt “Ugljan” vrijedan tri milijuna eura, <https://www.nasiskolji.hr/2020/07/03/na-liniju-preko-zadar-stigao-novi-trajekt-ugljan-vrijedan-tri-milijuna-eura/> (7.1.2022.)
37. Naši školji, 2021: Dan općine Preko: Stigao brod za hitni prijevoz pacijenata vrijedan 2,5 milijuna kuna, <https://www.nasiskolji.hr/2021/09/29/dan-opcine-preko-stigao-brod-za-hitni-prijevoz-pacijenata-vrijedan-25-milijuna-kuna/> (8.1.2022)

38. Općina Pašman, 2020: Eu projekt Pašman-Tkon: Razvoj sustava vodoopskrbe te odvodnje i pročišćavanja aglomeracije Pašman-Tkon, status projekta, https://www.tkon.hr/pdf/12022020_8024245491.pdf (13.01.2022.)
39. Općina Tkon, 2017: Strategija razvoja Općine Tkon 2015. – 2020., Split, https://www.tkon.hr/pdf/13082018_600299630.pdf (7.1.2022.)
40. Otok Pašman, 2021: U Zagrebu održana prezentacija Studije predizvodljivosti povezivanja otoka Pašmana s kopnom, <https://www.otokpasman.hr/u-zagrebu-odrzana-prezentacija-studije-predizvodljivosti-povezivanja-otoka-pasmana-s-kopnom/> (11. 01. 2022.)
41. Razvojna agencija Zadarske županije, 2013: Glavni plan razvoja turizma Zadarske županije 2013. - 2023., <https://www.zadar.hr/datastore/filestore/10/GP-turizma-Zadarske-zupanije.pdf> (12.01. 2022.)
42. Turistička zajednica Otok Pašman, n.d., <https://www.pasman.hr/hr> (13.01. 2022.)
43. Turističke priče, 2021: Tkon uz Interpretacijski centar dobiva i akademiju starih zanata i Centar izvrsnosti, <https://www.turistickeprice.hr/tkon-uz-interpretacijski-centar-dobiva-i-akademiju-starih-zanata-i-centar-izvrsnosti/> (13.01.2022.)
44. Zadra nova, 2015: Strategija razvoja općine Pašman 2015. – 2020., <http://opcinapasman.hr/strategija-razvoja-opcine-pasman-2015-2020/> (7.1.2022.)
45. Zavod za prostorno planiranje Zadarske županije, 2006: Prostorni plan Zadarske županije, <https://www.zpu-zadzup.hr/prostorno-uredjenje#1> (12.01.2022.)

Prilozi

Popis slika:

Sl. 1. Geografski položaj otoka Pašmana i Ugljana	20
Sl.2. Administrativno-teritorijalna podjela otoka Pašmana i Ugljana	21
Sl. 3. Uvala Soline na jugozapadnoj strani otoka Pašmana	23
Sl. 4. Udio kopnenih staništa na Pašmanu i Ugljanu 2019. godine	24
Sl. 5. Kretanje broja stanovnika Pašmana i Ugljana 1857. – 2021.	26
Sl. 6. Broj stanovnika i gustoća naseljenosti na Pašmanu i Ugljanu 2011. godine	27
Sl. 7. Dobno-spolna struktura stanovništva Ugljana i Pašmana 2011. godine	29
Sl. 8. Indeks starosti po naseljima na Pašmanu i Ugljanu 2011. godine	30
Sl. 9. Prometno-geografska obilježja Ugljana i Pašmana i broj prevezenih vozila na trajektnim linijama Zadar – Preko i Biograd – Tkon 2019. godine	31
Sl. 10. Broj prevezenih putnika na linijama Zadar – Preko i Biograd – Tkon 2011. – 2020.	32
Sl. 11. Broj vozila prevezenih na linijama Zadar – Preko i Biograd – Tkon 2011. – 2020.	36
Sl. 12. Dostupnost otoka trajektom do Zadra, odnosno Biograda na Moru	39
Sl. 13. Potencijalna dostupnost otoka do Zadra, odnosno Biograda mostom.	40
Sl. 14. Udio stanovnika prema završenoj školi u općinama na Pašmanu i Ugljanu 2011.	42
Sl. 15. Udio zaposlenih prema tipu djelatnosti na Pašmanu i Ugljanu 2020. godine	43
Sl. 16. Udio tvrtki prema tipu djelatnosti na Pašmanu i Ugljanu 2020. godine	44
Sl. 17. Broj dolazaka i noćenja na Pašmanu i Ugljanu 2011., 2015. i 2018. godine	47
Sl. 18. Preko, Zadarski kanal, Zadar i Velebit	49
Sl. 19. Udio ispitanika prema spolu	52
Sl. 20. Udio ispitanika prema dobnim skupinama	53
Sl. 21. Udio ispitanika prema naseljima na Pašmanu i Ugljanu	54
Sl. 22. Udio ispitanika prema završenom stupnju obrazovanja	55
Sl. 23. Udio ispitanika prema zaposlenosti i statusu	56
Sl. 24. Udio ispitanika prema namjeri iseljavanja s Pašmana i Ugljana	57
Sl. 25. Udio ispitanika prema dobi i namjeri iseljavanja iz trenutnog mjesta stanovanja	57
Sl. 26. Zadovoljstvo ispitanika kvalitetom života na Pašmanu, odnosno Ugljanu	61
Sl. 27. Stavovi ispitanika o obilježjima koja su utjecala na dosadašnji razvoj Pašmana i Ugljana	63
Sl. 28. Učestalost putovanja stanovnika s otoka na kopno i obratno na Pašmanu i Ugljanu	64
Sl. 29. Udio odgovora u odnosu na slaganje/neslaganje s gradnjom mosta Pašman-kopno	68

Sl. 30. Djelatnosti koje će se značajnije razvijati nakon izgradnje mosta na Pašmanu i Ugljanu	74
Sl. 31. Dionici važni za budući razvoj otoka Pašmana i Ugljana	75
Sl. 32. Stavovi ispitanika o preduvjetima gradnji mosta	76

Popis tablica

Tab. 1. Prioriteti i posebni ciljevi Nacionalnog plana za razvoj otoka 2021. – 2027.	17
Tab. 2. Prikaz pokazatelja prirodnog kretanja stanovnika na Pašmanu i Ugljanu po naseljima 2011. i 2019. godine	28
Tab. 3. Red plovidbe na liniji Zadar – Preko 2021. godine	33
Tab. 4. Red plovidbe na liniji Biograd – Tkon 2021. godine	34
Tab. 5. Broj prevezenih vozila trajektnim linijama prema vrsti 2019. godine	36
Tab. 6. Udio korištenja zemljišta po općinama na Pašmanu i Ugljanu 2003. godine	44
Tab. 7. Broj OPG-ova na Pašmanu i Ugljanu po općinama 2016. i 2020. godine	45
Tab. 8. Prosječan boravak turista na Pašmanu i Ugljanu 2011., 2015. i 2018. godine	47
Tab. 9. Broj postelja na Pašmanu i Ugljanu 2011., 2015. i 2018. godine	48
Tab. 10. Turističke postelje prema vrsti smještajnih kapaciteta u općinama na Pašmanu i Ugljanu 2018. godine	48
Tab. 11. Stavovi ispitanika o obilježjima prometne povezanosti i dostupnosti Pašmana i Ugljana	66
Tab. 12. Stavovi ispitanika o obilježjima prometne povezanosti Pašmana i Ugljana	67
Tab. 13. Stavovi ispitanika o utjecaju mosta na pojedine segmente života i rada na Pašmanu i Ugljanu	72
Tab. 14. Scenariji razvoja s ocjenom faktora razvoja	77

ANKETNI UPITNIK

Poštovani stanovnici otoka Pašmana i Ugljana,

studentica sam na Geografskom odsjeku Prirodoslovno-matematičkog fakulteta u Zagrebu. Za potrebe diplomskoga rada s temom Scenariji razvoja Pašmana i Ugljana uslijed izgradnje mosta Pašman-kopno provodim anketu kako bih prikupila informacije, stavove i mišljenja upravo vas, dragi otočani, o ovoj aktualnoj temi, a cilj mi je ustanoviti stvarne probleme u prostoru i prema tome ponuditi rješenja i oblikovati scenarije razvoja otoka.

Molim Vas da izdvojite oko 10 minuta svojeg vremena i iskrenim odgovorima pomognete u ovome istraživanju. Upitnik je namijenjen osobama starijima od 18 godina s prebivalištem i boravištem na otoku Pašmanu i Ugljanu.

Anketa je u potpunosti anonimna (nigdje ne morate upisivati ime i prezime) i dobrovoljna. Podatci će se obrađivati zbirno i koristit će se isključivo u znanstveno-istraživačke svrhe.

Unaprijed hvala na vremenu i dobroj volji! Želim Vam ugodan ostatak dana!
Magdalena Makar

1. Dob (odaberite jedan ponuđeni odgovor)
 - a. 18 – 29
 - b. 30 – 39
 - c. 40 – 49
 - d. 50 – 59
 - e. 60 – 64
 - f. 65 i više godina
2. Spol (odaberite jedan ponuđeni odgovor)
 - a. Ž
 - b. M
3. Mjesto stanovanja (odaberite jedan ponuđeni odgovor)
 - a. Banj
 - b. Dobropoljana
 - c. Mrljane
 - d. Nevidane
 - e. Pašman
 - f. Tkon
 - g. Ždrelac
 - h. Kali
 - i. Kukljica
 - j. Lukoran
 - k. Poljana
 - l. Preko
 - m. Sutomišćica
 - n. Ugljan

4. Najviši završeni stupanj obrazovanja (odaberite jedan ponuđeni odgovor)
- Nezavršena osnovna škola
 - Osnovna škola
 - Srednja škola
 - Viša škola, preddiplomski ili stručni studij
 - Diplomski studij, umjetnička akademija ili sveučilišni studij
 - Poslijediplomski studij (magisterij/doktorat)
5. Zaposlenje i status (odaberite jedan ponuđeni odgovor)
- Zaposlen/a
 - Učenik/ca
 - Student/ica
 - Umirovljenik/ca
 - Nezaposlena/a
6. Neovisno o Vašem radnom statusu, bavite li se turizmom (iznajmljivanje kuće za odmor ili apartmana, gastroturizam...)?
- DA
 - NE
7. Na otoku živite:
- Od rođenja
 - Od ženidbe/udaje
 - Od zaposlenja
 - Vratio/la sam se živjeti na otok
 - Povremeno (vikendom, sezonski)
 - Ostalo: ____
8. Izdvojite do tri ključne prednosti života na Vašem otoku.

9. Izdvojite do tri ključna nedostatka života na Vašem otoku.

10. Ocijenite zadovoljstvo kvalitetom života na svome otoku ocjenom od 1 do 5 (1 označava u potpunosti nezadovoljan/na, a 5 u potpunosti zadovoljan/na).

U potpunosti nezadovoljan/na	1	2	3	4	5	U potpunosti zadovoljan/na
------------------------------	---	---	---	---	---	----------------------------

11. Planirate li odseliti iz trenutnog mjesta stanovanja?

- DA
- NE
- Nisam siguran/na

12. Ako ste na prethodno pitanje odgovorili s a. „DA“ i c. „Nisam siguran/na“, molim Vas navedite ključni razlog.

13. Ocijenite u kojoj mjeri se slažete s pojedinim obilježjima koja su utjecala na dosadašnji razvoj Pašmana i Ugljana ocjenom od 1 do 5 (1 uopće se ne slažem, a 5 u potpunosti se slažem).

	Izrazito negativan utjecaj	Negativan utjecaj	Niti je utjecalo niti nije utjecalo	Pozitivan utjecaj	Izrazito pozitivan utjecaj
Smanjenje broja stanovnika ograničava razvoj otoka.	1	2	3	4	5
Mogućnost zapošljavanja na otocima nije zadovoljavajuća.	1	2	3	4	5
Iseljavanje mladih s otoka ograničava razvoj.	1	2	3	4	5
Nedovoljan je broj trgovina, financijskih i zdravstvenih usluga na otocima.	1	2	3	4	5
Oslanjanje na tradicionalne djelatnosti (ribarstvo, poljoprivreda) nije dovoljno za značajan razvoj otoka.	1	2	3	4	5
Razvijenost turizma je zadovoljavajuća.	1	2	3	4	5
Očuvana priroda i povoljna klima pozitivno se odražavaju na razvoj otoka.	1	2	3	4	5
Ulaganja vanjskih investitora su nedostatna.	1	2	3	4	5
Broj poduzeća (i obrta) je nezadovoljavajući.	1	2	3	4	5
Djelovanje i odluke lokalne vlasti pozitivno se odražavaju na razvoj otoka.	1	2	3	4	5
Djelovanje i odluke županijske vlasti pozitivno se odražavaju na razvoj otoka.	1	2	3	4	5

14. Koliko često putujete na kopno (i nazad) u normalnim okolnostima neovisno o COVID-19?

- a. Svakodnevno
- b. Nekoliko puta tjedno
- c. Nekoliko puta mjesečno
- d. Nekoliko puta godišnje
- e. Ne putujem na kopno

15. Sljedeće tvrdnje odnose se na Vaše kretanje prije pojave COVID-19. Ako ne putujete na kopno, odgovorite za razdoblje kada ste putovali. Ocijenite u kojoj se mjeri slažete sa sljedećim tvrdnjama koje se tiču Vašeg putovanja na kopno i nazad ocjenom od 1 do 5 (1 označava da se uopće ne slažete, a 5 da se slažete u potpunosti).

	Uopće se ne slažem	Ne slažem se	Niti se slažem niti ne slažem	Slažem se	U potpunosti se slažem
Lako mi je doći na kopno.	1	2	3	4	5
Trajanje putovanja trajektom (brodom) na kopno je optimalno.	1	2	3	4	5
Udobno je putovati trajektom.	1	2	3	4	5
Red plovidbe mi odgovara.	1	2	3	4	5
Cijena trajekata je prihvatljiva.	1	2	3	4	5
Vjerojatnost ukrcaja na trajekt (brod) je visoka.	1	2	3	4	5
Vremenske neprilike ometaju moje putovanje.	1	2	3	4	5
Na otoku koristim javni prijevoz za dolazak do trajekta.	1	2	3	4	5
Na kopnu koristim javni prijevoz za dolazak do trajekta.	1	2	3	4	5
Osjećam se sigurno putujući trajektom.	1	2	3	4	5

16. U kojoj se mjeri slažete s navedenim tvrdnjama od 1 do 5 (1 označava da se uopće ne slažete, a 5 da se slažete u potpunosti)?

	Uopće se ne slažem	Ne slažem se	Niti se slažem niti ne slažem	Slažem se	U potpunosti se slažem
Kvalitetna prometna povezanost otoka s kopnom važna je za svakodnevni život otočana.	1	2	3	4	5
Prometna povezanost Pašmana i s kopnom je zadovoljavajuća.	1	2	3	4	5
Prometna povezanost Ugljana s kopnom je zadovoljavajuća.	1	2	3	4	5
Postojeća prometna povezanost otoka s kopnom pozitivno je utjecala na dosadašnji razvoj otoka.	1	2	3	4	5
Prometna povezanost mostom povoljno će se odraziti na razvoj otoka	1	2	3	4	5

17. Slažete li se s izgradnjom mosta Pašman- kopno?

- a. DA
- b. NE
- c. Nisam siguran/na

18. Molim Vas da kratko obrazložite odgovor na prethodno pitanje.

19. Ocijenite koliko se slažete s utjecajem mosta na navedene segmente života i rada na otoku ocjenom od 1 do 5 (1 označava da uopće se ne slažem, a 5 u potpunosti se slažem).

	Uopće se ne slažem	Ne slažem se	Niti se slažem niti ne slažem	Slažem se	U potpunosti se slažem
Povećat će se cijene usluga i proizvoda na otoku.	1	2	3	4	5
Mladi će preferirati ostati živjeti na otoku.	1	2	3	4	5
Povećat će se cijena zemljišta na otoku.	1	2	3	4	5
Porast će udio bespravne, stihijske gradnje	1	2	3	4	5
Povećat će se cijena nekretnina na otoku	1	2	3	4	5
Doseljivat će se i vraćati stanovnici na otok.	1	2	3	4	5
Otvarat će se nova radna mjesta.	1	2	3	4	5
Poboljšat će se dostupnost zdravstvenih usluga.	1	2	3	4	5
Povećat će se cijene trajektnih linija	1	2	3	4	5
Infrastrukturni razvoj otoka će napredovati (ceste, vodovod, kanalizacija, telekomunikacije...)	1	2	3	4	5
Povećat će se kvaliteta života stanovnika	1	2	3	4	5
Ostvarit će se gospodarski napredak otoka	1	2	3	4	5
Povećat će se mogućnost novih ulaganja u projekte za razvoj otoka.	1	2	3	4	5

20. Odaberite djelatnosti za koje smatrate da će se značajnije razvijati na Vašem otoku nakon izgradnje mosta (moguće je izabrati više odgovora).

Poljoprivreda
Ribarstvo
Turizam
Ugostiteljstvo
Industrija
Obrtništvo
Poduzetništvo
Energetika
Promet
Obrazovanje
Zdravstvo
Financije

21. Koga smatrate najvažnijim za budući razvoj otoka? (Moguće odabrati najviše dva odgovora)

Javna uprava
Stanovnici, lokalna zajednica
Akademski sektor
Prostorni planeri
Investitori
Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
Ostalo:

22. Što je nužno provesti na otocima prije izgradnje mosta? (Moguće je odabrati više odgovora)

Rješavanje prostorno-planske dokumentacije
Izrada strategija i planova razvoja
Rješavanje imovinsko-pravnih odnosa
Omogućiti povoljnu investicijsku klimu
Ostalo: