

5. KONGRES GEOGRAFA BOSNE I HERCEGOVINE

ZBORNIK RADOVA
BOOK OF PROCEEDINGS



UNIVERZITET U SARAJEVU
PRIRODNO-MATEMATIČKI
FAKULTET



Odsjek za geografiju
Prirodno-matematički fakultet
Sarajevo

SA MEĐUNARODNIM UČEŠĆEM

SARAJEVO, 2021.

**ZBORNİK RADOVA
PETOG KONGRESA GEOGRAFA
BOSNE I HERCEGOVINE**

**BOOK OF PROCEEDINGS
OF FIFTH CONGRESS OF GEOGRAPHERS
OF BOSNIA AND HERZEGOVINA**

Sarajevo, 18.11 – 20.11.2020.

**Geographical Society
in Federation of Bosnia and Herzegovina**
Zmaja od Bosne 35
71 000 Sarajevo
Tel./Fax.:+387 33 645 328
Web site: www.geodrustvo.ba
E-mail: geodrustvo@geodrustvo.ba



**Geografsko društvo
u Federaciji Bosne i Hercegovine**
Zmaja od Bosne 35
71 000 Sarajevo
Tel./Fax.:+387 33 645 328
Web site: www.geodrustvo.ba
E-mail: geodrustvo@geodrustvo.ba

Sarajevo, 2021.

POSEBNA IZDANJA GEOGRAFSKOG DRUŠTVA

U FEDERACIJI BOSNE I HERCEGOVINE

**ZBORNİK RADOVA PETOG KONGRESA GEOGRAFA
BOSNE I HERCEGOVINE**

godina 5/broj 5

ISSN 2566-3607

Izdavač/Publisher: Geografsko društvo u Federaciji Bosne i Hercegovine
Zmaja od Bosne 35, 71000 Sarajevo

Glavni urednik: prof.dr. Ranko Mirić

Tehnički urednici: Doc.dr. Amra Banda, Amina Sivac, MA

NAUČNI ODBOR/ SCIENTIFIC COMMITTEE

Prof. dr. Nusret Drešković, predsjednik, prof. dr. Snježana Musa, prof. dr. Ranko Mirić, prof.dr. Zoran Curić, prof. dr. Ševkija Okerić, prof. dr. Aida Korjenić, prof. dr. Anđelija Ivkov – Džigurski, prof. dr. Željka Šiljković, prof. dr. Vuk Tvrтко Opačić, prof. dr. Kristina Košić, prof. dr. Milka Bubalo – Živković, prof. dr. Danijel Orešić, prof. dr. Igor Jurinčić, prof. dr. Goran Barović, prof. dr. Marko Krevs, prof. dr. Dejan Đorđević, prof. dr. A. Akin Aksu, prof. dr. Blaž Repe, doc.dr. Boštjan Rogelj, prof. dr. Igor Žiberna, prof.dr. Blagoja Markoski, prof. dr. Miha Koderman, prof. dr. Branislav Drašković, prof. dr. Svemir Gorin, doc. dr. Ivan Radeski. doc.dr. Simon Kerma.

RECENZENTSKI ODBOR/ REVIEW COMMITTEE

Prof.dr. Nusret Drešković, prof.dr. Mevlida Operta, prof.dr. Samir Đug, prof. dr. Anđelija Ivkov – Džigurski, prof. dr. Kristina Košić, prof. dr. Milka Bubalo – Živković, prof.dr. Ljubica Ivanović Bibić, prof. dr. Željka Šiljković, prof. dr. Vuk Tvrтко Opačić, prof. dr. Danijel Orešić, prof. dr. Marko Krevs, prof.dr. Blaž Repe, prof. dr. Igor Žiberna, prof. dr. Ranko Mirić, prof. dr. Ševkija Okerić, prof.dr. Aida Korjenić, prof.dr. Senada Nezirović, prof. dr. Branislav Drašković, prof.dr. Milka Grmuša, doc.dr. Simon Kerma, doc.dr. Slaven Gašparović, doc.dr. Smiljana Đukićin Vučković, doc.dr. Haris Gekić, doc.dr. Aida Bidžan-Gekić doc. dr. Edin Hrelja, doc. dr. Amra Banda, doc.dr. Amra Čaušević, doc.dr. Jelena Golijanin.dr.sc. Jelena Milanković Jovanov, dr.sc. Milena Sekulić

ORGANIZACIONI ODBOR/ORGANIZATION COMMITTEE

Prof. dr. Ranko Mirić, predsjednik Organizacionog odbora, prof. dr. Nusret Drešković, prof. dr. Esmir Pilay, prof. dr. Aida Korjenić, doc. dr. Edin Hrelja, doc. dr. Amra Banda, Doc. dr. Aida Bidžan-Gekić, Doc. dr. Haris Gekić, Doc. dr. Boris Avdić, Amina Sivac, MA.

Svi publikovani radovi su prošli postupak međunarodne recenzije/

All published papers have been subjected to the international peerreview process.

ŠTAMPA:

Za štampariju:

Tiraž: 50 primjeraka

Odobrio Upravni odbor Geografskog društva u Federaciji Bosne i Hercegovine

SADRŽAJ

	Str.
ORGANIZACIONI DIO 5. KONGRESA	6
PLENARNI RADOVI	19
SEKCIJA: TEORIJSKA I APLIKATIVNA GEOGRAFIJA	38
SEKCIJA: TURIZAM	144
SEKCIJA: ZAŠTITA OKOLIŠA	211
SEKCIJA: PROSTORNO I URBANISTIČKO PLANIRANJE	244
SEKCIJA: REGIONALNO PLANIRANJE I REGIONALNI RAZVOJ	289
SEKCIJA: GEOGRAFIJA U OBRAZOVANJU	335
SEKCIJA: POSTER PREZENTACIJE	364

**PROSTORNO I URBANISTIČKO
PLANIRANJE**

SEKCIJA: PROSTORNO I URBANISTIČKO PLANIRANJE

SPROVOĐENJE, PRAĆENJE I OCENJIVANJE - IZAZOVI U PROCESU PROSTORNOG PLANIRANJA U SRBIJI.....	246
SOCIJALNI ASPEKT UTJECAJA POMORSKOG PROMETA – PRIMJER GRADA SUPETRA NA BRAČU	261
PERCEPCIJA ROMSKOG ETNIČKOG PROSTORA I SOCIJALNA ISKLJUČENOST	276

SOCIJALNI ASPEKT UTJECAJA POMORSKOG PROMETA – PRIMJER GRADA SUPETRA NA BRAČU

Ozana Šaškor¹
Slaven Gašparović²

Sažetak

Dobra prometna povezanost izrazito je važna za svakodnevni život stanovništva na otocima. Ono je u velikoj mjeri, pogotovo u Hrvatskoj, ovisno o kopnu, i to najviše zbog distribucije i dostupnosti pojedinih usluga koje nisu zastupljene na samim otocima. Zato presudnu ulogu za hrvatsko otočko stanovništvo ima pomorska prometna povezanost trajektima. Cilj je ovog rada istražiti socijalni aspekt utjecaja pomorskog prometa na život otočkog stanovništva. Kao primjer je istražen utjecaj pomorskog prometa na život stanovnika grada Supetra na otoku Braču kroz trajektnu povezanost toga grada s drugim najvećim gradom u Hrvatskoj, Splitom. Metodološki pristup u ovom radu u skladu je s novijim trendovima u prometnoj geografiji pa se istraživanje zasniva na korištenju kvalitativne metode intervjua. Polustrukturirnim intervjuem različitih dobnih skupina ispitaio se utjecaj trajektna povezanosti na život otočkog stanovništva kroz tri segmenta pomorskog prometa: frekvenciju (povezanost), udobnost i brzinu te cijene. Istraživanje je pokazalo da se problemi povezanosti i reda plovidbe razlikuju ovisno o dobnj skupini i njihovim svakodnevnim aktivnostima. Ispitanici su izrazili zadovoljstvo udobnošću trajekta, ali ne i njegovom brzinom. Također, ispitanici smatraju kako je cijena prijevoza previsoka s obzirom da trajekt moraju koristiti zbog ovisnosti o kopnu. Sve te sastavnice trajektna povezanosti izravno utječu na život otočke populacije i njihove stavove o usluzi. Aplikativnost ovog rada može se pronaći u prometnom i prostornom planiranju te u okviru poboljšanja kvalitete života samog stanovništva.

Ključne riječi: socijalni aspekt, utjecaj prometa, pomorski promet, Supetar na Braču.

SOCIAL ASPECT OF THE IMPACT OF MARITIME TRANSPORT – A CASE STUDY OF THE CITY OF SUPETAR ON THE ISLAND OF BRAČ

Abstract

Good transport connectivity is extremely important for everyday life of the island population. Especially in Croatia, this population is largely dependent on the mainland, mainly due to the distribution and availability of certain services that are not available on the islands. Maritime transport connectivity by ferries therefore plays a crucial role for the Croatian island population. The aim of this paper is to investigate the social aspect of the impact of maritime transport on the life of the island population. As a case study, the impact of maritime transport on the lives of the inhabitants of the city of Supetar on the island Brač was investigated by the ferry connection of Supetar with the second largest town in Croatia, Split. The methodological approach in this

¹ Univ.bacc.geogr., Odeska 8, Split, Hrvatska. e-mail: ozana217@gmail.com

² Doc.dr.sc., Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Geografski odsjek, Zagreb, Hrvatska. e-mail: slaveng@geog.pmf.hr

paper is in line with recent trends in transport geography, so the research is based on the use of a qualitative survey method. Based on a semi-structured interview with different age groups, the impact of the ferry connectivity on the life of the island population was investigated using three segments of maritime transport: frequency (connectivity), comfort and speed and price. The research has shown that the problems of connectivity and timetable vary according to age group and their daily activities. Respondents expressed satisfaction with the comfort of the ferry, but not with its speed. Respondents also felt that transport costs were too high because the ferry had to be used due to dependence on the mainland. All these components of the ferry connectivity have a direct impact on the lives of the island population and their attitude towards the service. The applicability of this paper can be found in transport and spatial planning and in improving the quality of life of the population.

Key words: social aspect, impact of transport, maritime transport, Supetar on the island of Brač.

UVOD

Promet se definira kao prijenos ljudi, robe i informacija iz jednog mjesta u drugo (Black, 2003). On je važan ekonomski, demografski i socijalni faktor kojemu su najvažnije odrednice kretanje i prijevoz. Promet ima snažan utjecaj na prostornu strukturu i to na globalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini (Rodrigue et al., 2013).

Pomorski promet je tradicionalan oblik prometa koji povezuje kopnene cjeline odvojene morem. Funkcija takvog prometa na regionalnoj i lokalnoj razini podrazumijeva svladavanje prirodnih prepreka radi što kvalitetnije integracije otočnoga, slabije dostupnoga, dijela državnog teritorija u razvojne procese svojih pripadajućih regija (Opačić, 2002). Iako u globalnim okvirima uloga pomorskog prometa u prijevozu putnika slabi, trajektni promet još uvijek ima značajnu ulogu u povezivanju i organizaciji prostora (Rodrigue et al., 2013). Pomorski promet, kao i svaki drugi oblik prometa, ima određeni utjecaj na društvo. U okviru tog socijalnog aspekta on utječe na pokretljivost stanovništva, koja u slučaju otežanosti može dovesti do pojave prometne marginaliziranosti što ograničava mobilnost ljudi i smanjuje pristup raznim aktivnostima i uslugama (Denmark, 1998; Gašparović, 2014; Gašparović, 2016). Prometnom marginaliziranosti često su zahvaćene određene socijalne skupine (npr. djeca, trudnice, žene, invalidi te starije i nemoćne osobe), a ona dodatno može biti izražena na otocima (Gašparović, 2016; Cao et al., 2017). Upravo zbog toga dobro organiziran i kvalitetan pomorski prijevoz postaje ključem ublažavanja prometne marginaliziranosti, poboljšanja kvalitete života i održavanja života na otoku. Motiv je ovog rada istražiti potencijalne probleme sezonalnosti plovidbe, njenog rasporeda i frekvencija te cijena prijevoza i usluga. Navedeni aspekti pomorskog prometa mogu utjecati na svakodnevni život ljudi na otocima, njihovu kvalitetu života i prometnu marginaliziranost. Oni će se, u okviru socijalnog aspekta utjecaja pomorskog prometa, istražiti na primjeru stanovnika grada Supetra na otoku Braču. Grad Supetar najveće je i najznačajnije naselje na otoku Braču i njegovo glavno prometno čvorište, a posebno značenje ima njegova trajektna luka u kojoj prometuje trajektna linija koja povezuje

otok Brač sa Splitom. Sukladno tome, cilj je ovog rada istražiti utjecaj pomorskog prometa na trajektnoj liniji Split-Supetar-Split na život Supetrana i njihove potrebe.

PREGLED DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA

U znanstvenoj bibliografiji nedostaju radovi koji se tiču povezanosti socijalnog aspekta utjecaja pomorskog prometa i stanovništva Supetra. Također, manjkaju i radovi koji se izravno tiču pomorskih prometno-geografskih značajki grada Supetra. Njih se neizravno dotiču radovi gdje se Supetar spominje u kontekstu luke Split (npr. Mitrović et al., 2010). U kontekstu istraživanja cjelokupnog hrvatskog trajektnog sustava lukom Supetar bave se i Magaš (1996), Opačić (2002), Marinković (2018) te Stiperski et al. (2001). Postoji i manji broj radova koji se odnose na razvoj turizma na otoku Braču te na njegova demografska i socijalno-geografska kretanja stanovnika. Tako je o geografskim značajkama turizma istoimenog otoka pisao Kuveždić (2001). Što se tiče demografskih kretanja na otoku postoji nekoliko važnijih radova: Fabjanović (1990) opisuje socijalno geografska kretanja na Braču, a Nakićen i Čuka (2016) se bave istraživanjem demografskog razvoja otoka Brača i sklonosti otočana iseljavanju.

Što se tiče utjecaja prometa na stanovništvo postoji nekoliko važnih radova hrvatskih geografa. Gašparović (2014) je istraživao utjecaj prometa na svakodnevni život populacije srednjoškolaca Grada Zagreba te utjecaj prometne marginaliziranosti na školske aktivnosti. Gašparović i Jakovčić (2014) su se bavili prometnom marginaliziranošću srednjoškolaca Grada Zagreba, a Pleić i Jakovčić (2017) utjecajem prometne povezanosti na školski uspjeh srednjoškolaca u Donjem Miholjcu.

METODOLOGIJA RADA

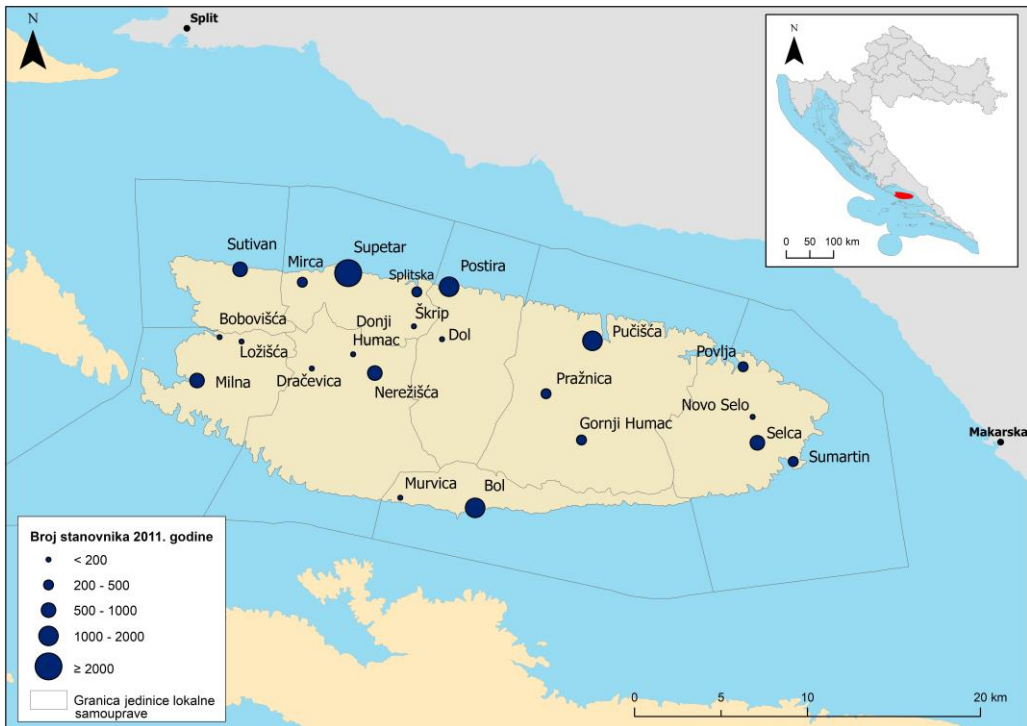
Kako bi se dobili što dublji i neposredniji rezultati, za ovo je istraživanje odabrana kvalitativna metoda polustrukturiranog intervjua. Time su dobiveni konkretni subjektivni stavovi i razmišljanja stanovništva o trajektnoj povezanosti sa Splitom. Za ostvarenje cilja istraživanja, intervju je bio podijeljen u nekoliko cjelina iz kojih se mogla dobiti povratna informacija o stavovima putnika o utjecaju pomorskog prometa na njihov život kroz ispitivanje prometne povezanosti (frekvencija prometovanja trajekata, rasporeda plovidbe tijekom dana), udobnosti i brzine prometovanja, cijene (trajektnog prijevoza) i eventualnih problema s kojima se ljudi susreću zbog navedenih prometnih aspekata te potencijalnih prijedloga poboljšanja. Kako se prometne prilike ne bi mijenjale i time potencijalno utjecale na odgovore ispitanika, intervjuiranje je provedeno u jednom danu, 6. travnja 2019. godine, na ukupno 8 ispitanih osoba s područja grada Supetra, od toga 6 ženskih i 2 muške osobe. U dobnoj skupini mladog stanovništva (do 19 godina) ispitane su 2 ženske osobe, u dobnoj skupini zrelog stanovništva (20-59 godina) 3 ženske i 1 muška osoba, a u skupini starog stanovništva (više od 60 godina) 2 osobe različitog spola. Valja naglasiti kako je prostorni obuhvat

ovog istraživanja grad (naselje) Supetar, koji administrativno-teritorijalno pripada jedinici lokalne samouprave Gradu Supetru. Uzorkovanje je provedeno slučajnim odabirom osoba koje su bile voljne porazgovarati o temi. Svi su razgovori snimljeni mobilnim uređajem i kasnije su transkribirani. Uz metodu intervjua, za izradu ovoga rada proučavana je također i znanstvena i stručna literatura, a korišteni su i statistički podaci i metode te primijenjen ArcGIS program za izradu pojedinih kartografskih priloga.

GEOGRAFSKE ZNAČAJKE GRADA SUPETRA

Grad Supetar smješten je na sjevernoj strani otoka Brača te ima površinu od 30,28 km² i predstavlja kulturno, administrativno i gospodarsko središte otoka (Institut za turizam, 2015). Sva ostala naselja na otoku, osim Supetra, imaju najniži red centraliteta (lokalni centar), dok je Supetar područni centar. Grad Supetar kao jedinica lokalne samouprave obuhvaća naselja: Mirca, Splitska, Škrip i grad (naselje) Supetar.

Grad Supetar ima 4074 stanovnika i najnaseljenija je jedinica lokalne samouprave na otoku (DZS, 2011c). Samo naselje Supetar ima 3213 stanovnika i naselje je s najvećim brojem stanovnika na cijelom otoku (DZS, 2011c) (Sl.1). Uz to, najveći porast broja stanovnika ima upravo grad Supetar i to kontinuirano još od 1948. godine pa kroz sve sljedeće popise stanovništva do danas (DZS, 2020). Uz to što je jedino urbano naselje na otoku i izražen centralitet, upravo je jedan od razloga pozitivnog kretanja broja stanovnika izravna povezanost Supetra i Splita trajektnim vezama (Nakićen i Čuka, 2016).



Sl. 1: Broj stanovnika otoka Brača 2011. godine
Izvor: izrađeno na temelju DGU, 2016; DZS, 2011c

U Supetru se nalazi osnovna škola te srednja škola koja nudi četverogodišnji gimnazijski program i neke programe trogodišnjih strukovnih škola (LAG Brač, 2016). Za sve ostale potrebe, učenici nastavljaju svoje srednjoškolsko obrazovanje pretežito u Splitu. Na otoku ne postoje visokoškolske obrazovne ustanove, stoga većina mladih ljudi nastavlja svoje školovanje u Splitu. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku iz 2011. godine (DZS, 2011b), 681 stanovnik Supetra je pohađao određeni stupanj školskog obrazovanja.

Sukladno tome, dio učenika i studenata dnevno migriraju u Split gdje pohađaju srednju školu, odnosno fakultet. Osim njih, dnevnih migranata ima i u zrelom, aktivno zaposlenom stanovništvu koje putuje ili u područje druge općine na otoku ili na kopno (Tab.1). Proizlazi kako su glavni centri obrazovanja i rada za Bračane Supetar i Split.

Tab. 1: Dnevni migranti Grada Supetra 2011. godine

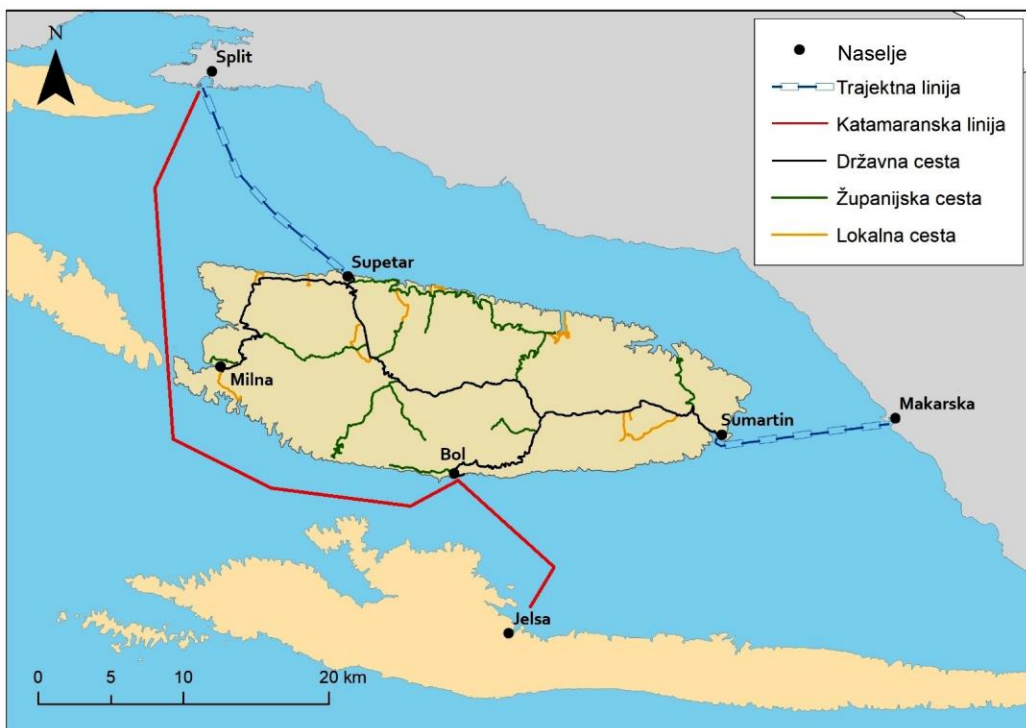
ZAPOSLENI				
DRUGO NASELJE ISTA JLS	DRUGA JLS ISTE ŽUPANIJE	DRUGA ŽUPANIJA	INOZEMSTVO	UKUPNO
105	261	0	0	366
UČENICI				
OSNOVNA ŠKOLA	SREDNJA ŠKOLA	UKUPNO		
49	89	138		
STUDENTI				
UKUPNO				
61				
DNEVNI MIGRANTI				
UKUPNO				
565				

Napomena: JLS označava jedinicu lokalne samouprave

Izvor: DZS, 2011a

ZNAČAJKE POMORSKE PROMETNE POVEZANOSTI BRAČA

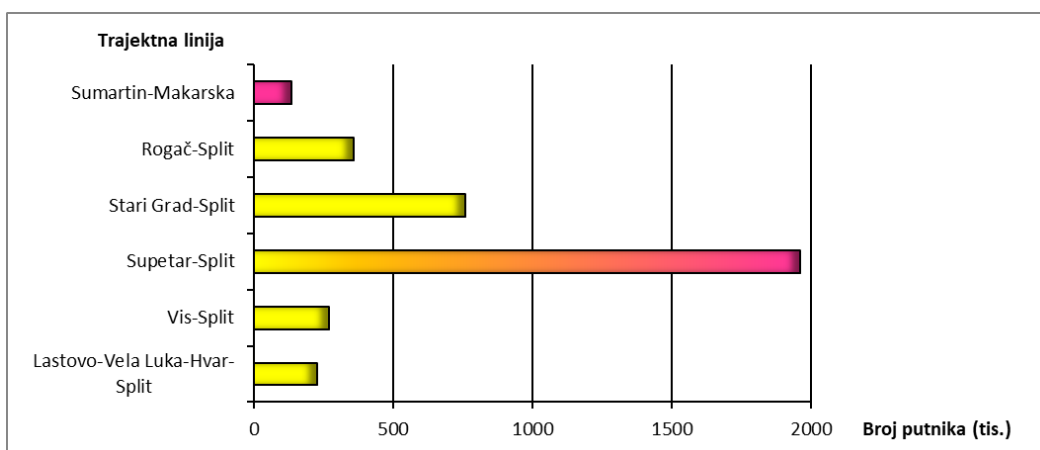
Sukladno smještaju Supetra na otoku, prometno povezivanje s kopnom od iznimne je važnosti za gospodarstvo i stanovništvo. Glavno prometno čvorište je upravo Supetar odakle kreću prometnice prema svim ostalim naseljima na otoku. Osnovni smjerovi regionalnih cesta spajaju grad Supetar s krajnjim mjestima otoka: Milnom, Bolom i Sumartinom (S1.2). Što se tiče pomorske povezanosti, Brač ima dva trajektna pristaništa i isto toliko trajektnih veza s kopnom: Sumartin koji na istoku ima vezu s Makarskom i daleko važniji Supetar koji na zapadu povezuje Brač sa županijskim i makroregionalnim centrom Splitom. Upravo je uspješnim pomorskim povezivanjem sa Splitom Brač ušao u njegovu urbanu regiju i postao „vrata“ otoka Brača (Opačić, 2002). S obzirom na dvije trajektne linije, Brač ima svojevrsnu polariziranost u trajektnoj povezanosti (S1.2).



Sl. 2: Pomorski i cestovni prometni sustav otoka Brača

Izvor: izrađeno na temelju DGU, 2016

Velika većina stanovnika otoka ipak se prometno orijentira na Supetar kao svoje pomorsko polazište. Razlog tomu je manja razvijenost Makarske kao centralnog naselja, budući da je Makarska subregionalno središte, što je neusporedivo s gradom Supetrom i njegovom povezanošću s makroregionalnim centrom Splitom (Sl.3).



Sl. 3: Broj prevezenih putnika na odabranim lokalnim trajektnim linijama 2018. godine

Izvor: izrađeno na temelju podataka Agencije za obalni linijski pomorski promet, 2019b

Bez obzira na naseljenost i razvojnu perspektivu, Brač svejedno pokazuje izrazitu sezonalnost trajektne povezanosti i veći broj putnika u ljetnim mjesecima. Može se reći da frekventnost trajekata puno više ovisi o turizmu i turističkim kretanjima nego o naseljenosti otoka. Otočno stanovništvo nema dovoljnu prostornu pokretljivost tijekom ostatka godine koja bi trajektnu frekvenciju barem malo približila frekvenciji koja postoji u sezoni (Tab.2). Osim trajektne povezanosti, valja napomenuti kako je otok Brač povezan i brzobrodskom linijom na relaciji Jelsa (Hvar) – Bol (Brač) – Split spajajući tako sekundarne otočne luke/centre Jelsu i Bol sa svojim kopnenim centrom Splitom.

Tab. 2: Red plovidbe u sezoni i izvan sezone za trajektnu liniju Split-Supetar-Split

VISOKA SEZONA		IZVAN SEZONE	
SPLIT-SUPETAR	SUPETAR-SPLIT	SPLIT-SUPETAR	SUPETAR-SPLIT
5:00	5:00	6:15*	6:30*
6:30	6:30	9:00	7:45
8:00	8:00	11:00	10:30
9:30	9:30	12:30*	12:30
10:30	11:00	14:15	14:30*
12:00	12:00	16:30	15:30
13:30	13:30	18:15	18:00
15:00	15:00	20:30	20:00
15:45	16:30	23:59**	22:45**
16:30	17:15	* Ne plovi nedjeljom i blagdanom ** Ne plovi 24.12., 25.12. i 31.12.	* Ne plovi nedjeljom i blagdanom ** Ne plovi 24.12., 25.12. i 31.12.
18:00	18:00		
19:30	19:30		
21:00	20:45		
23:59	22:45		

Izvor: Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2019a

ANALIZA UTJECAJA POMORSKOG PROMETA NA ŽIVOT LJUDI

Informacije dobivene intervjuiranjem ispitanika u konačnici su sistematizirani u tri segmenta: prometna povezanost, udobnost i brzina prometovanja, te financijski aspekt (odnosno cijene).

PROMETNA POVEZANOST

Trajektna povezanost Supetra i Splita ima sezonski karakter. Red plovidbe se pojačava u drugom tromjesečju svake godine (krajem svibnja) i postupno se smanjuje početkom rujna. Takav raspored stvara probleme određenim srednjoškolicima koji svakodnevno

putuju u Split u školu, budući da je frekventnost trajekata najmanja baš tijekom nastavne godine. Većina njih ima određene izvannastavne i izvanškolske aktivnosti zbog kojih se često događa da ne stignu na raniji trajekt, već moraju čekati po sat ili dva do polaska sljedećeg.

„Kad je meni tjelesni, meni je on gotov u 14.30, a trajekt je bija u 14.15. Meni je sljedeći tek u 16.30 ili sad od 1.6. u 16.45. To je najveći problem šta ih nema između.“ (Lara, 16)

Osim toga, problem učenika i radnika je taj što svaki trajekt iz Supetra pristaje na udaljenije vezove u splitskoj luci. Ti su vezovi udaljeni od prve frekventnije autobusne stanice oko 10-15 minuta hoda što ljudima stvara dodatne probleme time što kasne u školu/posao.

„a oni nama stanu skroz iza, na zadnje vezove, i onda ne stignemo na bus. Meni je škola predaleko i zbog toga uvijek kasnim. Dobro je jedino što mi u školi omogućuju da kasnim 15 minuta na 1. sat i što me puštaju 15 minuta prije kraja nastave jer drukčije ne bih stigla na trajekt.“ (Nikolina, 18)

S problemom frekvencije prometovanja mladi se susreću posebno u vrijeme vikenda u okviru noćnog prijevoza za potrebe večernjih izlazaka u Split. Oni smatraju da bi se trebale uvesti i određene noćne linije ili nedjeljom uvesti barem jednu ranjutarnju liniju jer eventualno iznajmljivanje stana stvara dodatne troškove. S druge strane, zrelije osobe smatraju da treba više trajekata preko dana, a iako trajekt u ponoć ima jako malo putnika i vozila, ne smatraju da ga treba ukinuti jer ga uvelike koriste u prijevozu nakon određenih večernjih kulturnih događaja u Splitu.

„Ja izlazim subotom i triban čekati do ujutro u 9 sati jer nam je ukinulo nediljom trajekt u 6.15, ne znam zašto.“ (Nikolina, 18)

„Ako će neko izać' u Split većinom ili imaju nekoga kod koga će prespavat' ili iznajme stan za tu jednu noć. Ali da ima trajekt u 4.30 – zašto ne?“ (Ivan, 20)

Jedan od većih problema u prometnom povezivanju su i vremenske nepogode. Kod pomorskog prometa se to često odnosi na jak vjetar koji otežava njegovo odvijanje. Bura je vjetar koji često zbog olujnih udara onemogućuje isplavljanje trajekta, a samim time remeti i redovitu plovidbu po rasporedu. Međutim, prekid ili odgoda plovidbe događa se čak i zbog manjeg intenziteta vremenskih nepogoda.

„ ...dođemo isprid Supetra i trajekt se okrene nazad, ja san poludila, a uopće nije bilo strašno nevrime. Onda smo se vratili u Split i prekricali u drugi trajekt i opet njime u Supetar šta znači da smo se vozili zapravo više od 2 sata. Ljudi čekaju preglede po godinu dana i onda zbog procjene i odluke kapetana ne isplovi trajekt, plus šta taj drugi trajekt bude krcat pa neki auti čak ni ne stanu. U zadnje vrime su očajni s prekidima linija. Vjerojatno da imaju konkurenciju onda bi se i oni malo više trudili – ovako ih nije briga.“ (Petra, 23)

Poseban problem frekvencija prometovanja predstavlja jače prometno marginaliziranim socijalnim skupinama i to posebno onima s većim zdravstvenim teškoćama koji moraju često putovati u Split kako bi s djecom obavljali zadane zdravstvene preglede i terapije.

„Nama je bio veliki problem ići na vježbe i sve uskladiti s trajektima. S ditetom moran na vježbe u Split u 10 sati, a ja odavde moran krenit' s ditetom u 7.45, jer nema kasnijeg trajekta nego u 10.30 i tako izgubimo uru-dvi vremena nigdi.“ (Nela, 45)

UDOBNOST I BRZINA PROMETOVANJA

Svi ispitanici uglavnom nemaju primjedbi na udobnost trajekata. Trajekti koji su predodređeni za plovidbu na relaciji Split-Supetar-Split imaju dovoljan kapacitet za prosječan broj putnika i vozila.

„Udobnost je savršenstvo. Ja cilin puten čitan knjigu, dvi ure vamo-tamo i skoro je cilu pročitao. Gledao i školarce kako pišu domaći rad i uče, imaju dovoljno prostora.“ (Gordana, 65)

Problemi oko udobnosti i prostora se javljaju samo povremeno, a uzrok su uglavnom ljetni mjeseci, veći broj putnika i turističke gužve.

„...ima dosta mista, ali je problem liti kad je više ljudi onda se ne može ni sist'. Na primjer neki dan u trajektu smo prijateljica i ja sile vanka gore na trajekt i smrzavale se jer doli nije bilo mista.“ (Lara, 16)

Što se tiče brzine, tu postoji najviše primjedbi i nezadovoljstva od strane ispitanika. Trajekt od Supetra do Splita i obrnuto dođe za 50 minuta po rasporedu, međutim taj vremenski period putovanja bude ponekad i dosta duži.

„Ne voze 50 minuta ka' šta piše, voze i punu uru dok se pristane, a kad malo jače puše dođe to i do ure i kvarat (1h i 15min).“ (Petra, 23)

Više ispitanika je spomenulo štednju goriva kao glavni problem duže vožnje. Mišljenja su da se može vremenski doći i duplo brže jer se takvim pokazalo u izvanrednim situacijama.

„Jedan naš susid je nedavno na poslu slučajno rasika ruku na pola. Gliserom nisu mogli zbog vibracija, helikopter je bija zauzet, a morali su stić' unutar dva sata do bolnice. Zamolili su kapetana da ubrza i došli su za 25 minuta. Dakle, štede i time što uštede svake tri godine minjaju motore.“ (Nela, 45)

Jedini kojima je period od jednog sata sasvim dovoljan i ne bi ga htjeli mijenjati su poneki umirovljenici.

„Meni jedan sat uopće nije predugo, da je još po' ure duže meni ne bi bija problem. Ha, ja san penzić, iman vremena i ne triba mi brže. Dok sam radila, uvik mi je falilo vremena. Bija je kratko uveden katamaran i došlo bi se za 20 kuna u 20 minuta, to je bilo savršeno. Međutim, danas od toga nema ništa.“ (Gordana, 65)

Osim toga i katamaran se često spominje kao važan segment koji nedostaje otočnom stanovništvu. Naselje Supetar ima najviše stanovnika, najgušće je naseljen, ima najviše putnika i po zračnoj je udaljenosti najbliži od svih naselja s kojima je Split pomorski povezan, a ipak ima samo trajektnu povezanost.

„Uvest' katamaran bi dušu dalo. Jadrolinija ima katamarane, ali ih ima ograničen broj pa oni voze na otoke koji su udaljeniji. Njima jedan sat valjda ne znači puno.“ (Nela, 45)

„...jedino bi bilo dobro da se u 21. stoljeću odvoji teretni od putničkog prijevoza. Ura vrimena putovanja je previše za današnje vrime na ovako kratkoj udaljenosti.“ (Božo, 70)

CIJENE

U okviru tarifnih odredbi otočani imaju povlašten položaj za razliku od ostalih sudionika u prometu na toj relaciji. Imaju i otočne iskaznice pomoću kojih ne moraju trošiti vrijeme na svakodnevno preuzimanje tiskanih karata. Srednjoškolci koji se školuju u Splitu moraju prijevozniku svake godine uplatiti 70 kuna, s tim da s prvom uplatom i upisivanjem srednje škole u Splitu dobivaju karticu za trajekt koja im traje 5 godina i s kojom, može se reći, besplatno svakodnevno putuju u Split. Srednjoškolci koji se školuju u gradu Supetru imaju opciju dva puta tjedno besplatno putovati u Split, ako tamo pohađaju određene izvanškolske aktivnosti koje ne postoje u Supetru, dok je onda cijena za treći i svaki sljedeći put ista kao normalna otočna cijena karte. Kod studenata nije ni potrebno raditi posebnu karticu, dovoljno je samo pokazati studentsku iskaznicu koju očita uređaj čime im je putovanje besplatno. Kod ispitanika zrele dobne skupine koji većinom putuju na rad u Split postoje dvije mogućnosti. Prva mogućnost je mjesečni pokaz koji je odlična pogodnost za one koji svakodnevno putuju u Split.

„...imam i mjesečni pokaz koji je prije par godina bija 450 kn šta je bilo super, a sad je 582 kune. To je skoro 600 kuna! Kad je manje radnih dana u mjesecu ili kad imaš godišnji – ne isplati se uzimat ga jer je preskup, samo šta meni plaća firma pa me ni briga.“ (Petra, 23)

Druga opcija koju otočani imaju je otvaranje *prepaid* računa. To je račun koji korisnik dobrovoljno otvara kod prijevoznika, uplaćuje novčani iznos na njega te ga nakon uplate može koristiti na svim linijama koje prijevoznik održava.

„Dobro je što su nam uveli Prepaid račun na koji možeš staviti iznos koji očeš i svakom vožnjom ti skida 15 kuna tj. cijenu jedne otočne karte. Odlično je za one koji ne putuju svaki dan radit' u Split ili u vrime kad je godišnji.“ (Emili, 38)

Umirovljenici imaju svoju trajnu umirovljeničku karticu s kojom se besplatno voze kad god požele. Jedan od većih problema Supetranima stvara cijena prijevoza automobila. Ispitanici smatraju troškove prijevoza automobila trajektom visokima (2020. god. cijena povratne karte iznosila je 150 kuna) pa otočani pribjegavaju jeftinijim metodama.

„Znam jednog gospodina koji uvijek parkira svoje auto u luci u Splitu. Inače radi u Dugopolju i kad se vrati s posla u Split, ostavi auto u luci pa ide na trajekt. Tako radi već godinama jer mu se ne isplati svakodnevno ić' autom na trajekt. Kad bi cijene bile niže, više bi nas išlo automobilom.“ (Emili, 38)

Automobil predstavlja još veći problem i socijalno marginaliziranim osobama.

„Pošto mi je dijete osjetljivo na puno podražaja, zadnje tri godine vozili smo se autom. Povratna cijena auta i karte je 180 kuna i to stvarno nije bilo normalno. Onda smo se žalili mi roditelji iz udruge „Brački pupoljci“ koji imaju djecu s poteškoćama u razvoju i izborili smo se za cijenu karte za automobil od 30 kuna.“ (Nela, 45)

ZAKLJUČAK

Pomorski promet ima značajan utjecaj na stanovništvo grada Supetra i njihov svakodnevni život. Niz je faktora koji utječu na život otočana i njihove svakodnevne obveze. Istraživanje je pokazalo kako segment prometne povezanosti i reda plovidbe različito utječu na dobne skupine i njihove svakodnevne aktivnosti. Mladima su najpotrebnije nove trajektne linije vikendom, dok su u popodnevним satima u razdoblju izvan sezone dodatne trajektne linije prema Supetru jednako potrebne i mladima i radno aktivnom stanovništvu. Osim njih, raspored plovidbe stvara poteškoće i socijalno osjetljivim skupinama. Iako su stanovnici zadovoljni udobnošću trajekata, problemi nastaju u segmentu brzine njihovog prometovanja. Mnogi ispitanici smatraju kako se trajektom vremenski može doći puno brže. Mišljenja su da bi bilo dobro uvesti katamarane umjesto određenih popodnevних trajektnih linija ili ih kroz godinu staviti u raspored u vremenu čekanja između ponekih trajektnih linija. Također, istraživanje je ukazalo na problem utjecaja cijene prijevoza na svakodnevni život ljudi. Navedeno se najviše odnosi na visoku cijenu prijevoza automobila koja problem stvara radno aktivnom stanovništvu zaposlenom u Splitu te socijalno marginaliziranim osobama. Očito je postojanje nekih aspektata utjecaja prometa s kojima stanovništvo nema problema, kao što je npr. udobnost trajektnog prijevoza. U tom se kontekstu može navesti i često uspoređivanje s prometnom situacijom i povezanošću drugih otoka.

„Kada mi dođe teško zbog rasporeda trajekata, uvijek se sjetim – ajme meni šta bi bilo da živim na Lastovu di ih ima po jedan, dva dnevno.“ (Nela, 45)

Ipak, niz je aspekata prometa koji u nekoj mjeri otežavaju svakodnevni život ljudi. Ti bi se problemi određenim zahvatima mogli ublažiti ili u potpunosti ispraviti. Tako bi i srednjoškolicima i radno aktivnom stanovništvu koje se školuje/radi u Splitu valjalo organizirati češće trajekte iz Splita u popodnevним satima kada se vraćaju u Supetar. Također, valjalo bi uvesti katamarane umjesto određenih popodnevних trajektnih linija ili ih kroz godinu staviti u red plovidbe između ponekih trajektnih linija. Veliki problem predstavlja i pristanak trajekata na udaljenije vezove u splitskoj luci, stoga bi u splitskoj luci valjalo napraviti reorganizaciju u prostornom rasporedu uplovljavanja i isplovljavanja trajekata. Problem prometnih gužvi u supetarskoj luci koji se sve češće javlja, posebice u ljetnim mjesecima, što potvrđuje i Rihelj (2018), valjalo bi riješiti uvođenjem dodatnog termina plovidbe u tom vremenu kao i uvođenje izvanrednih linija i plovidba većih trajekata po potrebi kada se stvore gužve. To bi zahtijevalo i stavljanje drugog veza u supetarskoj luci u funkciju kako bi se rasteretio jedini vez koji nosi ogroman sezonski teret otoka na sebi.

Dobiveni rezultati istraživanja prilog su boljem poznavanju utjecaja prometa na svakodnevni život ljudi, a posebice utjecaja pomorskog prometa. Rezultate je moguće primijeniti u prometnom planiranju, a napose u prostornom i socijalnom planiranju kako bi se poboljšala kvaliteta života ljudi, demografsko stanje i osigurala prometna i socijalna pravednost svih socijalnih skupina.

SUMMARY

The aim of this paper was to investigate the social aspect of the impact of maritime transport on the lives of the inhabitants of the city of Supetar on the island of Brač. The research was based on the use of a qualitative survey method. Maritime transport has a significant impact on the population of the city of Supetar and their every day lives. The research showed that the segment of transport connectivity and the timetable have different impact on different age groups and their everyday activities. Young people need new ferry services most on weekends, while additional ferry services are needed in the afternoon during off-season by young people and adults alike. In addition, the timetable also creates difficulties for vulnerable groups. Respondents believe that ferries should run faster. The research also highlighted the problem of the impact of transport costs on people's every day lives. This mainly refers to the high price for carrying cars, which creates a problem for the working population employed in Split and socially marginalized people. A major problem is the use of the more distant berths in the port of Split. A particular problem is the traffic jams in the port of Supetar, which are becoming more frequent, especially in the summer months. There are also some aspects of the impact of transport that people do not have a problem with, such as the comfort of the ferry. Transport problems that make life difficult for people could be mitigated by certain interventions. For example, for the sake of secondary school students and working population who study/work in Split, more frequent ferries from Split in the afternoon should be organized when they return to Supetar. Also, more catamarans should be introduced instead of ferries. The port of Split should be spatially reorganized in terms of ferry arrivals and departures. Additional lines and larger ferries should be introduced when the demand is high. The research results obtained are a contribution to a better knowledge of the impact of maritime transport on every day lives. The results can be applied in transport planning and especially in spatial and social planning to improve people's quality of life and the demographic situation, as well as to ensure transport and social justice of all social groups.

POPIS LITERATURE I IZVORA

1. Agencija za obalni i linijski prijevoz, 2019a: *Državna trajektna linija br. 631* [online]. <<http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/631%20Supetar%20Split.pdf>> [05.08.2019.]

2. Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2019b. *Promet putnika i vozila u 2018. godini* [online]. <http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/PROMET_PUTNIKA_I_VOZILA_2017-2018.pdf> [06.11.2020.]
3. Black, W. R., 2003. *Transportation: a geographical analysis*. New York: The Guilfords Press.
4. Cao, D. et al., 2017. Indicators of Socio-Spatial Transport Disadvantage for Inter-Island Transport Planning in Rural Philippine Communities. *Social Inclusion*. 5 (4), 116-131.
5. Denmark, D., 1998. The outsiders: Planning and transport disadvantage. *Journal of Planning Education and Research*. 17 (3), 231-245.
6. Državna geodetska uprava (DGU), 2016: Središnji registar prostornih jedinica RH. [online] <<https://dgu.gov.hr/>> [06.11.2020.]
7. Državni zavod za statistiku (DZS), 2013a. *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine: Dnevni i tjedni migranti* [online]. <<https://www.dzs.hr/>> [06.11.2020.]
8. Državni zavod za statistiku (DZS), 2013b: *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine: Stanovništvo prema obrazovnim obilježjima* [online]. <<https://www.dzs.hr/>> [06.11.2020.]
9. Državni zavod za statistiku (DZS), 2013c. *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine: Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima* [online]. <<https://www.dzs.hr/>> [06.11.2020.]
10. Državni zavod za statistiku (DZS), 2020. *Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857. - 2001.* [online]. <<https://www.dzs.hr/>> [06.11.2020.]
11. Fabjanović, Đ., 1990. Demografska preobrazba otoka Brača. *Sociologija i prostor*. 28, 101-117.
12. Gašparović, S., 2014. *Utjecaj prometne marginaliziranosti na svakodnevni život srednjoškolske populacije Grada Zagreba*. Doktorska disertacija. Sveučilište u Zagrebu.
13. Gašparović, S., Jakovčić, M., 2014. Prometna marginaliziranost na primjeru srednjoškolaca Grada Zagreba. *Geoadria*. 19 (1), 61-99.
14. Gašparović, S., 2016. Teorijske postavke prometne marginaliziranosti. *Hrvatski geografski glasnik*. 78 (1), 73-95.
15. Grad Supetar, 2019. *Operativni plan razvoja pametnog grada – Smart City Supetar* [online]. <<https://app.box.com/s/0dzhskk2tpbq7wn50vlu4483od9sbf3t>> [06.11.2020.]
16. Institut za turizam, 2015. *Strategija razvoja turizma agrada Supetra za razdoblje od 2016. do 2020. godine* [online]. <https://gradsupetar.hr/images/docs/Strategija%20razvoja%20turizma%20grada%20Supetra.pdf> [06.11.2020.]
17. Kuveždić, H., 2001. Razvoj i suvremeno stanje turizma na otoku Braču. *Acta Geographica Croatica*. 34, 127-140.

18. Magaš, D., 1996. Croatian islands – main geographical and geopolitical characteristics. *Geoadria*. 1 (1), 5-16.
19. Marinković, V., 2018. Hrvatski otoci – uvid u prometno-geografske značajke dostupnosti. *Geodria*. 23 (2), 177-205.
20. Mitrović, F. et al., 2010. Važnost gradske luke Split u putničkom prometu. *Suvremeni promet*. 30 (5), 339-344.
21. Nakićen, J., Čuka, A., 2016. Demografski razvoj otoka Brača i sklonost otočana iseljavanju. *Migracijske i etničke teme*. 32 (3), 319-351.
22. Opačić, V. T., 2002. Geografski aspekt proučavanja trajektnog prometa: primjer hrvatskog otočja. *Geoadria*. 9 (2), 95-109.
23. Pleić, T., Jakovčić, M., 2017. Utjecaj prometne povezanosti na školski uspjeh srednjoškolaca: primjer Srednje škole Donji Miholjac, Hrvatska. *Hrvatski geografski glasnik*. 79 (2), 87-108.
24. Rodrigue, J. P. et al., 2013: *The Geography Of Transport Systems*. Oxon: Routledge.
25. Rihelj, G., 2018: Supetar godinama traži uvođenje dodatne trajektne linije zbog prometnih gužvi, Jadrolinija ne reagira. *Turistički news portal HrTurizam.hr* [online]. <<https://hrturizam.hr/supetar-godinama-trazi-uvodenje-dodatne-trajektne-linije-zbog-prometnih-guzvi-jadrolinija-ne-reagira/>> [09.11.2020.]
26. Stiperski, Z. et al., 2001. Međuzavisnost dostupnosti, gospodarstva i revitalizacije hrvatskih otoka. *Sociologija i prostor*. 39 (1/4), 153-168.