



# Otoci Cresko-lošinjskog arhipelaga

## Povratak južne Istre zaboravljenim susjedima

Da li i danas, kao prije 110 godina, neki drugi "von Aschenbachovi" koji odsjednu u hotelima Rovinja ili kampovima Bala, Fažane ili Medulina ili u apartmanima Pule ili u drugim destinacijama južnog špica Istre žele posjetiti krasna mjestašca Cresa i Lošinja? Kao i nekad, mogu se tamo diviti "... slikovitim, izmrvljenim hridinama okrenutim pučini", ali danas i brončanom ljepotanu Apoksiomenu ili uživati u koncertima Osorskih večeri

"Gustav Aschenbach, ili von Aschenbach, kako se službeno zvao ... je, ... nakon one šetnje u Münchenu." ... " ... otputovao ... noćnim vlakom u Trst, "a, ... sutradan ujutro ukrcao se na brod za Pulu." ... odsjeo je na jednom otoku (•) na Jadranu nedaleko istarske obale, koji se u posljednjih nekoliko godina proćuo ... "Ali ..." ... "Nije mu davala mira težnja da ode nekamo dalje, ..." "Tjedan i pol dana nakon dolaska na otok, nosio je brzi motorni čamac njega i njegovu prtljagu kroz jutarnju izmaglicu preko vode natrag u ratnu luku, gdje se samo iskrcao i odmah se uz drveni mostić popeo na vlažnu palubu parobroda što se dimio, spreman da zaplovi u Veneciju."

Thomas Mann, "Smrt u Veneciji"  
Naklada Moderna vremena, Zagreb, 1998.  
(•) Lošinj - op. autora članka

**LIVIO NEFAT,**  
Puležan



**T**ako je bilo tada 1912. godine kada se odvija radnja Mannove novele. Šiškali su brodovi i brzi motorni čamci iz/za Pulu iz Trsta, Malog Lošinja i Venecije. U isto vrijeme, a i prije tog vremena, sporim trabakulima i barkama otočani su s Unija i Suska dolazili u Medulin da im se samelje žito u tamošnjim mlinovima na vjetar. Pula je bila čvorište, raskršnica brodskih linija sjevernog Jadrana, a uzduž obale južne Istre i između južne Istre i otoka Cres te lošinjskog arhipelaga odvijao se gust promet raznih plovila.

Od tada je prošlo puno vremena. Više od stoljeća. München je je i dalje ostao tamo gdje je bio; Istra i Mali Lošinj također, ali su sada na sceni automobili, koji su tada bili tek u začetku. Sada ljeti vozila s registarskim tablicama koje počinju samo s jednim velikim slovom M i grbom s kosim bijelim i plavim rombima preplavljaju južnu Istru.

#### Kamik priko vode'

Da li i danas, kao prije 110 godina, neki drugi "von Aschenbachovi" koji odsjednu u hotelima Rovinja ili kampovima Bala, Fažane ili Medulina ili u apartmanima Pule ili u drugim destinacijama južnog špica Istre žele posjetiti krasna mjestača Cres i Lošinja? Kao i nekad, mogu se tamo diviti "... slikovitim, izmrvljenim hridinama okrenutim pučini", ali danas i brončanom ljepotanu Apoksiomenu ili uživati u koncertima Osorskih večeri. Da bi to mogli, moraju se najprije automobilom odvesti 65 kilometara na sjeveroistok do Brestove, pa trajektom svladati 5 kilometara razdaljine do Porozina na otoku Cresu, te se spustiti opet 65 kilometara prema jugu do točke koja je preko mora udaljena svega 30 kilometara od ližnjanske luke Kuje koja joj stoji nasuprot.

Gledajući iz creske lučice Martinšćica, ima se dojam da bi Veli Jože moga hitnuti kamik priko vode' kad bi to stija. Razlika u kilometrima kopnom u odnosu na more iz južne Istre do Martinšćice je čak 100 kilometra (u dva smjera naravno 200 kilometara). Puno previše za današnje prilike, a k tome ni cesta od južne Istre do Brestove, a pogotovo od Porozina do Martinšćice, nije baš ugodna. Nema sumnje da će premoćna većina potencijalnih auto-izletnika iz južne Istre za Lošinj odabrati varijantu Kuje - Martinšćica, umjesto 100 kilometara (odnosno 200 kilometara za tur-re-tur) duže i mučnije varijante južna Istra - Brestova - Porozina - Martinšćica.

Tu sada počinje priča povratka južne Istre zaboravljenim susjedima na otocima cresko-lošinjskog arhipelaga. Ona se može ostvariti projektom "Trajektna luka Kuje i trajekt za vezu s lukom Martinšćica na otoku Cresu".

Za realizaciju je potrebno izgraditi malu, efikasnu operativnu obalu za pristajanje trajekta u ližnjanskoj luci Kuje, te dakako i prilazni put (pa u budućnosti i tračnički kolosijek) do pristaništa. Na creskoj strani već postoji izgrađena i uređena luka Martinšćica.



A. MUSEMIĆ

#### Otočni gosti u Istri

*Budući da na Lošinj godišnje boravi cca pola milijuna turista, očito će i dio njih željeti doći svojim automobilima jednostavnim, kraćim, bržim putem u Pulu ili npr. u Rovinj razgledati Arenu ili se uspeti do Sv. Eufemije. Ako se opet uzme kao kriterij minimalno pet posto zainteresiranih, to bi bilo 50.000 prodanih (jednosmjernih) karata za putnike, plus 17.000 za automobile. Za varijantu deset posto, jasno brojke se udvostručuju*

Nedostaje samo dio operativne obale za pristajanje trajekata. Treba nabaviti i trajekt standardnih dimenzija, poput mnogobrojnih trajekata koji povezuju naše jadranske otoke međusobno i prema kopnu. Autori ovog projekta su uvjereni da će se već nakon dvije, tri godine uočiti potreba nabavke barem još jednog trajekta.

Tko bi bili putnici i koliko će ih biti? Ljeti svakako turisti. Koliko?

#### Otoci pred nosom

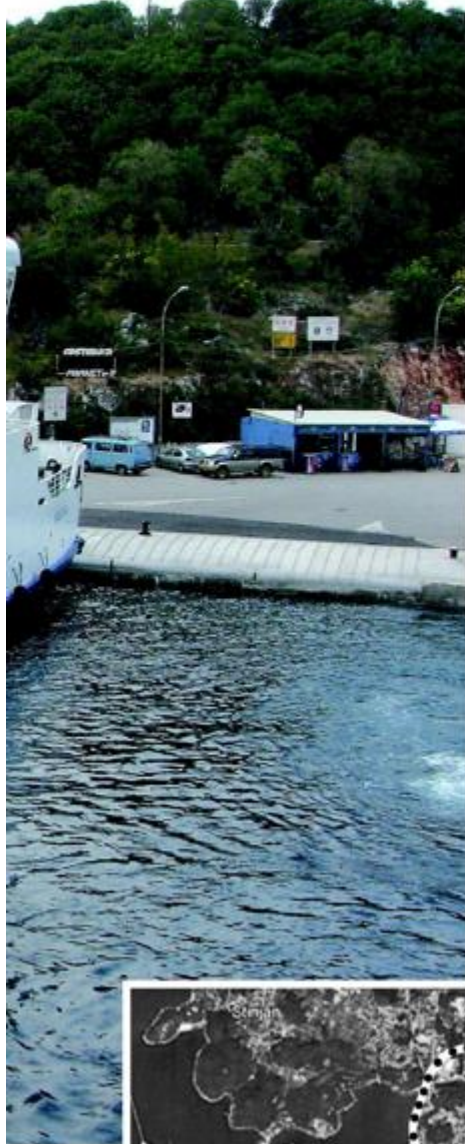
Pa, ako podemo od toga da ljeti u južnoj Istri danas boravi godišnje 2,5 milijuna gostiju (podaci prije izbijanja pandemije koronavirusa), dovoljno je da njih samo pet posto bude zainte-

#### POTENCIJAL PULE

U Puli još uvijek postoji industrijska jezgra koja bi od ovog projekta mogla imati vrlo konkretnu, neposrednu proizvodnu korist, pa time i dugogodišnji financijski efekt od koje bi nemali broj industrijskih radnika imao gotovo pa zagarantirani višegodišnji posao. Naime, ugovornim povezivanjem npr. brodogradilišta Uljanik 1856, brodogradilišta Tehnomont, tvrtke Motortech Consultinga, Plazma tehnike, TEME, Politehnike i drugih dionika koji bi u tome vidjeli svoj interes, mogla bi se stvoriti ugovorna grupacija za realizaciju prototipa inovativnog proizvoda - trajekta pogonjenog vodikom. Ta grupacija bi u suradnji s drugim tehničko-znanstvenim institucijama i drugim subjektima u EU-u koji već rade na toj vrsti pogona mogla uspješno aplicirati na izdašne europske fondove za energetska tranziciju u cilju ekološke neutralnosti koji sada postoje u EU-u (kako za tehnološku dokumentaciju, tako za sam proizvod i za njegovo testiranje i ispitivanje). Naravno, to bi bio inovativan, a time i izazovni projekt. Uspjeh tog inovativnog proizvoda bi za sve dionike značio veliku priliku za njegovu prodaju na tržištu naše zemlje i EU-a. Nije pretjerano zamisliti da bi se nakon tog uspješnog prototipa mogli štancati trajekti i slična plovila pogonjena vodikom u ovim tipskim serijama, te da bi ih se moglo efikasno plasirati i na svjetsko tržište.

Ako se osvrnemo na broj starih, dotrajalih i ekološki neprihvatljivih trajekata koji trenutno plove našim dijelom Jadrana, vidi se da bi posla bilo kontinuirano za nekoliko godina samo na njihovoj supstituciji. Vjerojatno bi se otvorio i posao na zamjeni (samo) pogonskog dijela na novijim trajektima.

Na ovom mjestu bih podsjetio čitatelje da je u Glasu Istre od 24. ožujka 2021. objavljen tekst u kojem je opisan dobronamjerni prijedlog da se novi Uljanik usmjeri na proizvodnju odobalnih vjetro elektrana, čija bi se tako proizvedena električna energija koristila da se elektrolizom proizvede ekološki čisti vodik, a koji bi se na kraju ciklusa koristio kao pogonsko gorivo za vlakove i plovila. Time bi krug ekološke neutralnosti proizvodnje i potrošnje vodika kao pogonskog goriva bio potpuno zatvoren. Novi Uljanik bi s proizvodnjom drugačijih, inovativnijih proizvoda (u kojem segmentu još nema žestoke, nesmiljene konkurencije azijskih divova) vjerojatno mogao opstati i nastaviti svoju industrijsku djelatnost.



◀ Trajekt na liniji Brestova - Porozina  
 ▶ Zemljopisni prikaz položaja i udaljenosti luka Kuje i Martinšćice



Simulacija trase budućeg kolosijeka od međunarodne zračne luke Pula do Medulina s nadogradnjom za Ližnjan do luke Kuje

resirano za izlet na Cres/Lošinj da se ukupno proda 250.000 karata za putnike, te po omjeru tri putnika po jednom automobilu i 80.000 karata za njihova vozila. Ako se uspije animirati deset posto od ukupnog broja gostiju (što nije nemoguća misija), podaci se dupliraju.

Samo primjera radi, teško je zamisliti da većina gostiju novog, prvog hotela u Ližnjanu gledajući svakodnevno "ispred nosa" i otok i trajekt koji više puta na dan plovi prema Cresu neće poželjeti otići tamo na izlet.

Budući da na Lošinj godišnje boravi cca pola milijuna turista, očito će i dio njih željeti doći svojim automobilima jednostavnim, kraćim, bržim putem u Pulu ili npr. u Rovinj razgledati Arenu ili se uspeti do Sv. Eufemije. Ako se opet uzme kao kriterij mini-

malno pet posto zainteresiranih, to bi bilo 50.000 prodanih (jednosmjernih) karata za putnike, plus 17.000 za automobile. Za varijantu deset posto, jasno brojke se udvostručuju.

**Prometna isplativost**

Glede broja turista, u skoroj budućnosti tu je potencijalno još jedan značajan izvor putnika za trajekt. Naime, kada se ostvare planovi iz projekta "Tw" da se Medulin poveže kolosijekom s međunarodnom Zračnom lukom Pula, stvorit će se mogućnost da avio-gosti iz Zračne luke Pula mogu biti brzo i lako prebačeni na te otoke kombinacijom raznih prijevoznih sredstava i dobrom IT sinkronizacijom redova vožnje zrakoplova, prigradske željeznice, trajekta i shuttleova u Martinšćici do njihovih krajnjih

destinacija na Cresu i Lošinj. Kako predviđa projekt "Tw", tu je još jedan izvor potencijalnih putnika za trajekt. To su putnici koji će željeznicom dolaziti do juga Istre vlakovima na vodik iz jakih emitivnih centara habsburškog luka (München, Beč, Prag, Bratislava, južna Poljska, Budimpešta i dr.), a koji će prometovati po sistemu "vlakovi kao zrakoplovi koji nisko lete". To znači da će se putnici ukrcavati u polaznom kolodvoru i da će putovati do južne Istre bez zaustavljanja na međustanicama. Hoteli, kampovi, privatni smještaj na Cresu i Lošinj očito će moći računati i na te nove goste koji će, umjesto automobilima, za svoje putovanje sve više odabirati komotniji, ugodniji, ekološki prihvatljiviji vlak. To što se tiče sezone, odnosno turista.

Za opravdanost prometa trajektom tijekom cijele godine jako su važni domaći putnici. To su npr. obrtnici iz južne Istre koji će moći svojim uslugama servisirati sve potrebe Cresa i Lošinja. Tu su srednjoškolci i studenti Cresa, a naročito Lošinja koji će moći pohađati srednje škole i fakultete u Puli. Tu su liječnici specijalisti i Opća bolnica koji će zadovoljiti znatan dio potreba za zdravstvene usluge stanovnika tih otoka. Nije zanemariv ni broj stanovnika južne Istre koji će s vremena na vrijeme otići svojim automobilima na izlet na Cres i/ili Lošinj koristeći ovaj trajekt.

Već grubim nabrojanjem potencijalnih putnika, čak i u vrlo skromnoj varijanti, jasno je da se broj može kretati između 500.000-600.000 do jednog milijuna jednosmjernih karata za putnike i vozila godišnje. Trajekt će prometovati cijelu godinu, ali se podrazumijeva da red vožnje ljeti i zimi neće biti jednako gust, što je uobičajena praksa za sve brodske linije na Jadranu.

Uvjereni smo da je ovaj projekt tehnički ostvariv i da je ekonomsko-financijski isplativ. On je win-win kombinacija za sve sudionike. Ovaj projekt će nakon jednog stoljeća uspješno vratiti južnu Istru zaboravljenim dragim susjedima na otocima creso-lošinjskog arhipelaga. Nadamo se da i otočani tamo to isto misle i osjećaju prema nama.

• **Da nedvosmisleno i potpuno razjasnimo kako ne bi bilo nikakvih dilema, da se ovo razmišljanje i svi ovi planovi zasnivaju na logistici. Ne govorimo, ne diramo, ne petljamo se ni na koji način na administrativno ustrojstvo lokalnih zajednica, na općinske, županijske i ine granice.**