

Patricia Veramenta - Paviša *

YU ISSN 0469-6255
NAŠE MORE 38 (1-2) 89 (1991)

MARINA GRUŽ - ŠTO JE TO PRIKAZ OKRUGLOG STOLA

Početak ove godine, točnije jedanaestog siječnja, dubrovačka podružnica Hrvatskog vijeća europskog pokreta (HVEP-Dubrovnik) organizirala je na Fakultetu za turizam i vanjsku trgovinu okrugli stol na kojem se razgovaralo o budućoj marini, a koja bi se trebala izgraditi uzduž cjelokupne južne obale grušskog zaljeva. Naime, već u ljeto 1990., putem sredstava javnog informiranja, a i kroz iskaze članova vrhovništva naše Republike, Dubrovčani su čuli za mogućnost izgradnje marine u Gružu, a koja bi bila od posebnog interesa kako za Dubrovnik (uvađanje ekskluzivnog turizma) tako i za Republiku Hrvatsku (uspješno ulaganje stranog kapitala). I kako je to obično do sad bivalo, sva načelna dogovaranja o mogućnosti izgradnje marine - koja će zasigurno duboko zadrijeti u život Dubrovčana - odvijala su se mimo javnosti, a Gradom su kolale razne "pouzdana" informacije narastajući iz dana u dan poput balona. Zbog toga je HVEP-Dubrovnik pokušao organizirati skup kojemu bi prisustvovali svi oni koji su do tada sudjelovali u dogovaranjima oko izgradnje marine, i koji bi kao uvodničari iznijeli sve podatke i informacije. Nažalost, ta se zamisao nije ostvarila, rekli bismo zbog nesporazuma do kojeg je došlo s članovima uprave Grada. No skup je ipak održan bez uvodničara i iako je bio organiziran samo za članove HVEPa-Dubrovnik, njemu su prisustvovali mnogobrojni građani, tako da se pretvorio u tribinu, odnosno javnu raspravu.

Otvarajući okrugli stol o marini u Gružu, **Adam Benović** - predsjednik HVEPa-Dubrovnik, izrazio je zadovoljstvo što se okupio toliki broj Dubrovčana koji su pokazali interes da razgovaraju o nečemu što će vjerojatno značiti korak ka boljem, što će biti dio naše budućnosti, i o čemu će tek naša djeca moći suditi. Posebno je pozdravio pristune goste: gosp. **Smiljana Šimca** i **Ota Lukačevića** - pomoćnike ministra za turizam Republike Hrvatske, **Eugena Frankovića**, prof. iz Instituta za povijest umjetnosti iz Zagreba, te dr. **Antu Barića**, direktora Instituta za oceanografiju i ribarstvo iz Splita. Upoznajući ukratko što se do sada u javnosti zna o marini u Gružu, naglasio je da se ovaj okrugli stol organizirao u namjeri da se pripomogne razvoju Dubrov-

nika putem razgovora o budućnosti tako vitalnog dijela Grada kao što je luka Gruž, tj. područja od Batale do Dakse. Riječ je o području u kojem se smjestio veliki broj spomenika najviše vrijednosti, području, morskom čvorištu naše putničke i trgovačke flote, te veze sa svijetom, kao i području u kojem je smještena i dubrovačka "industrija".

Josip Lovrić, inače jedan od supredsjednika HVEPa-Dubrovnik, bio je moderator ovog skupa koji je u svom uvodnom izlaganju istaknuo da je svijest o važnosti projekta marine u Gružu za Dubrovnik potakla želju da se dubrovačka javnost na vrijeme i aktivno uključi u osmišljavanje tog multidisciplinarnog projekta i tako pomogne onima koji će biti ovlašteni da o njemu odlučuju. Također je naglasio namjeru da se putem razgovora i diskusija, svestrano i stručno, razmjenom informacija, upitima, osvrtima, sugestijama - a u suzdržanosti od apriornog navijačkog podržavanja ili odbijanja ponuđenog prijedloga - pokuša zajednički pronaći put do najboljeg uključenja marine u postojeće kulturne i ambijentalne vrijednosti, te u poželjne oblike suvremenog života. Time su se kao osnovne teme okruglog stola izdvojile: zaštita spomenika, urbanizam, ekologija, inozemni kapital, socijalne promjene u društvu, investicije, te prometna funkcija luke Gruž. Na kraju je posebno istaknuo da ovaj skup ne teži ka donošenju općeg zaključka ni ocjene o marini, već se nastoje čuti razni stavovi na temelju kojih će svatko donijeti svoj zaključak, te se po njemu ravnati i postupati.

Kao prvi sugovornik javio se **Marojica Mitrović** koji je svoje izlaganje započeo pitanjem: čija je gruška obala i tko ima pravo o njoj odlučivati? Iznio je osobno uvjerenje da se prijedlog o izgradnji marine u Gružu realizira mimo demokratskog postupka - mimo javnosti, i onako kako su se i do sada donosile odluke o većim investicijama - a to je ono što ga brine! Zatim je postavio pitanje da li su stanovnici Gruža i Lapada pozvani da sudjeluju u oblikovanju ambijenta u kojem žive? Sam je odmah i odgovorio nas ovo pitanje konstatirajući da razni stručnjaci naše domovine mogu dati vrhunske stručne prijedloge, ali da stanovnici ovog područja najbolje osjećaju život grušskog zaljeva i da su zbog toga pozvani da sudjeluju u odlučivanju kako će to područje u budućnosti izgledati i živjeti! Kao jedan od osnovnih

* mr sc. Patricia Veramenta - Paviša
Društvo prijatelja dubrovačke starine
Dubrovnik

problema kojeg treba riješiti za buduću marinu, naznačio je pitanje krutog otpada. Zbog toga je predložio da se planira izgradnja centra za reciklažu (ne spalionice!) koji bi trebao biti jedan od standarda urbanog života dubrovačkog područja. Također je apelirao da se putem porjeka buduće marine ne brišu naše etnografske i kulturne osobitosti (kao primjer naveo je ljetnikovce i još jedini preostali škver obitelji Krile), bez kojih postajemo anonimusi. Na kraju je svoju diskusiju zaključio da se nikako ne bi smjelo dozvoliti da visokoambijentalno područje Gruža i Lapada oblikuje i urbanizira zamisao stranog investitora - jer će time izgubiti svoju autentičnost, već ga moraju oblikovati naši arhitekti slušajući glas stanovništva koje obitava na tom području.

Miše Martinović je izrazio želju da razgovara o marini u Gružu s estetske i životne strane realnosti. Citirajući Vojnovića iz "Dubrovačke trilogije": "*Zaludu, nema više Gruža - nema više Nuncijate, - nema Boninova - bacili, iskopali, prisjekli! - Pak vaguni, tramway, dim, smrad Dobro je učinila Mara! - Digli su joj njezinu rivu i njezin banj! - A ona je rekla: "sluga"! i posla u raj. - Pa sve furesto!... sve novo! - Djetici u karocam, - smetlište u Dvoru! - a pariti?! Ha! Ha! naši pariti! Dvije bande, - tri bandijere, - četiri smigle, - a stotinu lera!*". Naglasio je da je žaljenje za nekim nepovratnim vremenima već očito dugo prisutno, ali da svako vrijeme nosi svoje i da je nemoguće zaustaviti život jednog grada u nekom njegovom "optimalnom" momentu. Istaknuo je da je 1910. Dubrovnik imao suvremenu cestu, svakodnevnu brodsku vezu s cijelom Dalmacijom i Trstom, te željeznicu koja ga je povezivala s Europom - a danas ima zastarjelu, propalu prometnicu (magistralu) i aerodrom, zračnu vezu s cijelim svijetom - ako ne puše bura i ako nema magle u Zagrebu! Na Mitrovićevo pitanje čija je gruška obala, odgovorio je da je ona hrvatskog naroda i da će nekakav viši interes vezan za nju biti realiziran - bez obzira na privatne interese. Smatra da gruška luka u budućnosti treba da služi gotovo isključivo turizmu, a njezin trgovački dio mogle bi eventualno činiti samo hladnjače. I zato je podržao izgradnju marine, ali takve marine koja će biti sagledana sa svih aspekata i tvoriti optimalno rješenje dijela grušskog zaljeva.

Željko Konsuo obratio se skupu s informacijom da pozvani autori "Predstudije nautičko-turističkog centra u gruškom zaljevu" kao i zaposleni u organima općinske uprave, ne sudjeluju na ovom okruglom stolu jer HVEP-Dubrovnik nije udovoljio molbi predsjednika Skupštine i predsjednika Komiteta za stambeno-komunalne poslove da se ovaj skup odgodi za tjedan dana! Također je upoznao da će o gruškoj marini biti organizirana javna rasprava koja će dati odgovore na pitanje: Marina Gruž - što je to?

Bruno Šišić je u svom izlaganju naglasio da je vrednovanje i čuvanje prirodnih te pejzažnih vrijednosti imperativ kako kod "netaknutih" tako i kod naseljenih prostora. Istaknuo je da je gruški zaljev prirodni činilac koji ublažava masivnu padinu Srđa i na atraktivan je način odvaja od fino oblikovanog prostora poluotoka Lapada, te da je upravo taj zaljev znatno pridonio atraktivnosti prirodne morfologije područja Grada. Nažalost, iz-

gradnjom koja je slijedila početkom ovog stoljeća prostor grušskog zaljeva smanjen je i sužen do krajnjih granica, pa više ne može podnijeti radikalnija pregrađivanja - kao što su vertikalni gatovi. Pokazao je tri skice - ilustracije kako se taj, nekad razvedeni, zaljev tj. njegov akvatorij nasipavanjem smanjivao, pretvorivši se u uski, dugi kanal. Na kraju je zaključio da bi se izgradnjom vertikalnih gatova od Batale do Babin Kuka vizualno spojili Srđ i Lapad, te se cijeli prostor grušskog zaljeva poništio. A tim činom bi se potrlje sve one bitne prirodne vrijednosti koje gruški zaljev ima!

Eugen Franković je započeo svoje izlaganje konstatacijom da je Gruž luka Dubrovnika, a da su luke mjesta čovjekove borbe za egzistenciju i za prodor u svijet. Stanovništvo naše obale je od najstarijih vremena pa do danas bilo vezano uz more, pa se može reći da smo baštinci višemilenijskog iskustva života u lukama, a i autori kontinuiteta života u njima. Izgradnjom marine koja se predviđa graditi u Gružu dolazi do paradoksa, jer se predlaže da se u jedan takav "milenijski lučki ambijent" podloži tipu marine - shemi nastaloj u pustarama i močvarama Floride, radi njihova oplemenjivanja. Podvrgavanjem toj shemi anulira se sve ono što su minula vremena u tom prostoru ostavila, a kao dokaz tome naveo je splitsku marinu na Sustipanu, marinu u Umađu, Rovinju i Ičićima. Kao drugu važnu činjenicu istaknuo je da ta shema marine služi nečemu čemu luka nikad nije služila, a to je samo jednoj svrsi - sidrištu. Luka je uvijek vrvila od raznih sadržaja i djelatnosti koje su se u njoj odvijale, a upravo taj monizam sadržaja marine, naročito u zimskom razdoblju, čini cjelokupan prostor mrtvim. Naglasio je da nije protiv izgradnje marina, već je protiv izgradnje takvih marina koje se kod nas sada grade! Zapitao se zašto mi to naše milenijsko iskustvo ne iskoristimo za novu potrebu vremena? Zašto izgradnju marine kod nas ne sagledavamo u svoj svojoj složenosti, već prihvaćamo simplificiranu marinu kao što je tip američke marine i time, stranim turistima, nudimo surrogat? Smatra da bi bilo daleko sretnije da se strane jahte pomiješaju na sidrištima s našima, umjesto da se sidre u zasebne dijelove - koji se čine poput zbjegova, getova. I čak se onda posebnom signalizacijom ljudima zabranjuje ulaz u njih! Takvim znakom (prekriženi čovječji lik) označen je svaki gat u umaškoj marini! Pa zar je to luka, zapitao se?! Na kraju je izrazio svoje čvrsto mišljenje da bi stranom turistu bilo daleko zanimljivije boraviti u autentičnom ambijentu naše luke, našeg svakodnevnog života, nego u marini kakvih ima na svijetu.

Suad Ahmetović je iznio opis Gruža kakav je izgledao u njegovom djetinjstvu, za razliku od današnjeg za kojeg je konstatirao da je ružniji i zagađeniji, te da takav ne može opstati. Zbog toga prihvaća uređenje dijela gruške obale putem izgradnje marine, ali je pri tom postavio dva pitanja da li je primjereno koncedirati taj dio obale na pedeset godina, i da li ćemo izgradnjom široke ceste uz današnju obalu zakriti ljetnikovac obitelji Sorkočević - jedan od najvećih kulturno-povijesnih vrijednosti koje imamo?

Davor Maras obratio se prisutnima s pitanjima: što će biti s postojećom marinom u Rijeci dubrovačkoj i koji je investitorov motiv da gradi marinu baš u Gružu? Po njego-

vom mišljenju Gruž je apsolutno neaktrativan predio za smještaj marine, jer atraktivnost čini prvenstveno okoliš. Iznio je soluciju o mogućnosti izgradnje jedne ljetne marine na tako atraktivnom području kao što je Lokrum-Sv. Jakov-Grad, ali ne s dosadašnjim tradicionalnim načinom izgradnje gatova i vezova, već s novim - našim - rješenjima, pomičnog karaktera, koja će zadovoljiti sve zahtjeve i traženja. Za Gruž je naglasio da ne treba biti isključivo marina, već da u njemu treba biti smješteno i sve ono što se tu nalazilo i u prošlim vremenima. A to znači da ga treba prvo urbanističko-arhitektonski osmisliti, zatim pronaći financijske izvore, pa tek onda realizirati izgradnju.

Dinko Bakulić je iznio svoje mišljenje da bi daleko primjernije bilo - i za investitora i za Grad - da se buduća marina smjesti u postojeće lučice i prirodne zaljeve na Elafitima, a da se u Gružu, na predviđenoj lokaciji za marinu izgradi obala - pristajalište, gdje bi brodovi mogli ostajati par dana. Time bi Grad ubirao znatnu rentu, Gruž bi dobio živu obalu u ljetnom razdoblju - za razliku od zimskog mrtvila i ljetnog polumrtvila koje bi vladalo ako bi se tu izgradila klasična marina. S ovakvim prijedlogom izbjegla bi se getoizacija gruškog zaljeva, unio bi se život na Elafite - za koje se već dugo ističe kako ih treba revitalizirati, a izbjegla bi se i izgradnja turističkog betonskog mastodonta, za koje smo već zaključili da nisu primjereni zahtjevima suvremenog turizma.

Mato Krile je apelirao da Gruž i dalje treba ostati prvenstveno luka sa svim pratećim sadržajima koji joj danas nedostaju, poput trajektnog pristaništa, putničkog terminala i sl. Ukazao je na manjkavost sadašnje zidane obale koja ne omogućava razbijanje valova, već ih usmjerava prema Lapadu, izazivajući tamo plavljenja. Izrazio je bojazan da bi se izgradnjom velike marine umanjilo strujanje i cirkuliranje mora te građanima onemogućilo držanje barki, a time bi ih se i otuđilo od mora.

Rudi Jelić je iznio svoj osobni stav da gruška luka treba i dalje da služi putničko-turističkom prometu. Međutim, pretvaranjem sjeverne obale Lapada u marinu, smatra da će ova morska luka poprimiti karakteristike zapadnoeuropskih riječnih luka, jer će joj se akvatorij svesti na uski prolaz u kojem se brodovi neće moći okretati već će se morati prepustiti pilotažnom sustavu. Na kraju je istaknuo da nije protiv izgradnje marine, ali da ona mora pomiriti neke značajne interese, poput odvijanja prometa brodova, sidrenja domaćih baraka te daljnjeg razvoja turizma na Babin Kuku.

Srd Jaksčić se u svojoj diskusiji nadovezao na Mitrovićevo pitanje čija je gruška obala, i s obzirom da je ona javno dobro kojim upravlja Općina, začuđuje ga njen stav da ne sudjeluje na ovom okruglom stolu i time degradira pravo javnosti da čuje stavove vezane za marinu. Postavio je pitanje da li će "Predstudija nautičko-turističkog centra u gruškom zaljevu" sadržati i sociološku studiju i kakve će posljedice na život ljudi prouzročiti izgradnja marine? Iznadila ga je informacija da navedenu Predstudiju financira Općina, jer je to u poslovnom svijetu investitora obveza. Također se zapitao da li izgradnja marine predstavlja izgradnju spremišta -

garaže za jahte ili se radi o planu razvoja nautičkog turizma? Ustvrdio je da se značajna kvalitativna razlika nalazi u činjenici da li će u Gružu biti stacionirano 450 brodova, ili će ga preko ljeta posjetiti par tisuća plovila. Izrazio je mišljenje da bi Predstudija trebala obuhvatiti cjelokupno dubrovačko područje, jer buduća marina i s najsavršenijim uslugama koje može pružiti nije ništa ako se od Dubrovnika do Korčule nema gdje opskrbiti vodom i gorivom, niti odložiti otpad.

Luko Paljetak je iznio nekoliko pitanja o marini, a nad kojima će biti zamišljena, po njegovom mišljenju, i buduća generacija - u ime koje ovo sve i radimo - no, koja će nas i po tome i procjenjivati. Istaknuo je da smo danas vrlo ponosni na stare dubrovačke vlade koje su donosile tako mudre zakone i koje su tako dobro urbanistički znale osmisliti razvoj Grada. Izrazio je sumnju da će buduća generacija i o nama tako suditi. Osvrnuo se na podatak da bi se marina dala stranom investitoru za 50 godina u koncesiju, te se zapitao što će se dogoditi s maritimnim turizmom za 50 godina, i da li će jahta, kao sredstvo visokoelitne zabave, biti uopće aktualna u tom cjelokupnom razdoblju? Kao primjer naveo je što se dogodilo s avijacijom od početka stoljeća do 1950-tih godina - od papirnatih aviona stiglo se do aviona na mlazni pogon! I zbog toga smatra da će marina u Gružu kroz desetak godina postati anakronizam, i da će svjetska zabava "pobjeći" negdje drugdje i u neki drugi vid. Također se zapitao što će se izgradnjom marine dogoditi građanima koji danas stanuju uz more, i time im biti zabranjen pristup vlastitom moru u Gružu. Da li objektivno postoji etičko opravdanje za jedan takav čin? Zatim je pitao da li postoje studije koje dokazuju profitabilnost (visoku) marina na Jadranu, uključujući i ovu našu u Rijeci dubrovačkoj? Zatim, kakve će sve demografske promjene uvjetovati postojanje tako velike marine? I na kraju, iznio je prijedlog da se javnost malo više upozna s marinama koje je gospodin Rayon izgradio na Mediteranu, kako posluju, pod kojim uvjetima su građene i sl. Svoju diskusiju o marini u Gružu završio je trima retoričkim pitanjima: zašto prvo moramo graditi, zašto prvo moramo prodati - da bismo zaradili? Zašto prvo moramo pokvariti - da bismo navodno uljepšali? Zašto prvo moramo preksano početi žaliti - da bismo počeli voljeti?

Nikola Knego je u svom kratkom osvrtu ukazao na potrebu razmatranja razvoja cjelokupnog gruškog bazena, a ne samo jednog njegovog segmenta na lapadskoj strani. Naglasio je nužnost u cjelovitosti pristupa izgradnji marine, jer će na nju utjecati mnogo toga što će se trebati riješiti izvan njenog areala.

Siniša Tkalec je rekao da je teško razgovarati o marini a da ne znamo kako će se Dubrovnik u budućnosti razvijati, i od čega ćemo živjeti! Da li je to turizam, kultura, pomorstvo, znanost, trgovina - ili je to kombinacija svega toga po malo? A s obzirom da već deset godina radi u nautičkom turizmu, istaknuo je da nautički turizam ima šansu da degradiranu dubrovačku turističku ponudu pokrene k uzlaznoj putanji, te da postoji velika perspektiva nautičkog turizma. No, konstatirao je da marinu ne čine samo gatovi. Da bi bila atraktivna ona mora imati vrhunski komunikacijski sustav - od telefona, telefaksa do taxi službe, prometnica i redovitog avionskog prometa. Da

bi u njoj boravili viđeniji ljudi, Dubrovnik bi trebao postati centar europskih (svjetskih) medijskih događanja, koji znatno nadmašuju današnje Dubrovačke ljetne igre. Dubrovnik mora omogućiti disperziju brodova iz marine, ali ne na način da izbetonira obalu, već da revitalizira niz luka koje postoje u njegovom akvatoriju, i koje će pružati osnovne potrebne usluge tim brodovima. Smatra da će izgradnjom marine - ako do nje dođe, i naša proizvodnja dobiti šansu za plasiranjem i ući u konkurenciju sa stranom proizvodnjom, a Dubrovnik bi mogao riješiti ekološke probleme Gruža, za koje sada sam nema snage. Na kraju je naglasio svoj stav: ako je Dubrovnik cijena za ulazak stranog kapitala u Jugoslaviju - to je onda prevelika cijena, jer Hrvatska ima samo Dubrovnik, Brijune i Opatiju za ravnopravno nošenje sa svijetom.

Nastavljajući okrugli stol, nakon polsatne stanke, **Adam Benović** je iskoristio priliku da izrazi zahvalnost Fakultetu za turizam i vanjsku trgovinu u njegovom dekanu dr. Ivu Spremiću, na spremnosti da prostore fakulteta ustupe za održavanje ovog skupa. Zatim je citirao prijedlog u kojem je pobrojan broj vezova po kategorijama, te broj vezova za domicilno stanovništvo, a priložio je i kartu područja od Batale do Dakse s ucrtanim česljevima. S obzirom da se profesionano bavi proučavanjem i zaštitom mora, naglasio je da akvatorij Gruža ima ograničenu mogućnost prihvata zagađivanja i malu mogućnost njihove prerade, te da je današnji priliv zagađivanja toliki da je najveći dio sjeverne obale Lapada gotovo mrtav. Zauzeo se da u budućnosti sav kruti otpad i zagađene vode s brodova budu prikupljeni specijalnim brodom-kontejnerom, koji je neophodno nabaviti. Također je izrazio stav da se buduća marina mora što bolje prostorno i vizualno uklopiti u tkivo grada, kako bi se izbjegla njena getoizacija. Luka Gruž se mora oplemeniti - a kako, ovisit će o strategiji razvoja Dubrovnika. Zbog toga smatra da bi bilo neophodno imati suvremeni pristup u planiranju, putem fisibility i impact studije. Ponukan izjavom gosp. Konzula, na kraju je obrazložio zašto se ovaj okrugli stol nije odgodio za tjedan dana - kako je to tražila Općina. Ta zamolba je stigla prije tri dana od gosp. Stojana, točnije u srijedu popodne, kada je bilo prekasno - tehnički neizvodivo ovaj skup odgoditi. Istaknuo je da namjera HVEPa-Dubrovnik nije bila da se debatira o Predstudiji, pa da se tako ovaj okrugli stol pretvori u javnu raspravu o njoj, već da sudionici kažu svoje stručno mišljenje, kako bi se pripomogao razvoj Grada.

Tonko Tabain se kritički osvrnuo na pisanje gosp. Mitrovića u tisku kako je buduća marina u Gružu s tipološkog aspekta preživjeli model, te da se s tim zahvatom ide ka totalitarizmu potrošačkog društva. Istako je da su svi ljudi, koji su angažirani na izradi Predstudije, stručnjaci koji će zasigurno primijeniti europsko i svjetsko iskustvo u planiranju ove marine, te da je već mnogo toga što je ovdje rečeno uzeto u obzir. Dubrovnik je stoljećima živio od mora, i dalje će živjeti i crpiti korist od njega - a marina će biti samo jedan segment tog iskorištavanja. Na kraju se zauzeo da se očuvaju kulturne vrijednosti Dubrovnika, jer je to ono zbog čega ljudi prvenstveno dolaze u naš Grad.

Maja Nodari se u svom istupu osvrnula na našu stečevinu - kulturnu baštinu koju nalazimo u gruškom zaljevu - a to je devetnaest ljetnikovaca iz 15. i 16. stoljeća. Istaknula je da te spomenike ne čini samo zgrada već cjelokupan kompleks: i zgrada, i gospodarski objekti, te ono ponajvrednije - visoki humanizam onog razdoblja koji se očituje u povezanosti čovjeka s prirodom. I zato je naglasila da je potrebno zaštititi - s konzervatorskog aspekta - cjelokupan ovaj prostor. Kao negativan primjer kako marina (tj. neadekvatna namjena) može degradirati jedan spomenički kompleks navela je marinu u Rijeci dubrovač koj, koja je devastirala i degradirala vrt Sorkočevićevog ljetnikovca, a njegovu čuvenu skalu koja je vodila u rijeku, presjekla i okovala betonom. Također je navela da je Sorkočevićev ljetnikovac u Lapadu primjer adekvatne zaštite i sadržaja takvih spomenika. Na Mitrovićevo pitanje da li su građani pozvani da oblikuju svoj svijet, odgovorila je riječima sire Winstona Churchila: "*najprije mi oblikujemo naše gradove, a kasnije oni oblikuju nas*". Navela je da je u minulim vremenima gruški zaljev bio namijenjen ladanju i pomorstvu a da je danas tu izvršena planska i neplanska destrukcija, te da imamo "baštinu bez baštinika". I zato je na kraju istakla da je krajnje vrijeme da ovaj put, kroz projekt buduće marine, napravimo nešto i za sebe, za humaniji život ljudi i spomenika tog područja! Ili će ta naša baština u budućnosti ostati samo imaginarna - pohranjena još samo u mnogobrojnim elaboratima i knjigama.

Hrvoje Katić je istakao da podržava izgradnju marine u Gružu te da će pokušati objasniti i zbog čega. Smatra da se naša zemlja nalazi u gospodarstveno kritičnoj situaciji te da treba pokušati naći izlaz iz nje, tako da on na marinu u Gružu gleda malo kompleksnije i šire od dosadašnjih sugovornika. Za njega nije bitno koliko će vezova imati ta marina, već mu je bitno da će se zbog nje morati ukloniti takav zagađivač mora kao što je tvornica "Radeljević", zagađivač zraka kao što je tvornica "Mašanović", i "zagađivač" prostora kao što je trgovački dio luke na Kantafigu. Istaknuo je da je nostalgija za prošlim vremenima u Gružu nerealnost koju je nemoguće ostvariti, već da se moramo izboriti za najbolje od mogućih opcija. Po njemu je to ukidanje teretnog prometa - a prodor trajekata, putničkih brodova i jahta. Sve ovo što je naveo smatra više nego dovoljno jakim razlozima za izgradnju marine i njenih vila u kojima će boraviti visokoplatežna klijentela - umjesto dosadašnjih autokampista i hodočasnika Međugorju. Naglasio je da izgradnja marine neće biti realizirana kreditnim odnosima, već će ta izgradnja biti isključivi rizik stranog investitora, u kojem mi sudjelujemo samo s našim vrijednostima, našim dobrom. Na kraju je apelirao da se u Gružu stacionira jedan remorker dovoljnog kapaciteta da opslužuje brodove, a koji će biti opskrbljen protupožarnom zaštitom i antipolucijonim sredstvima.

Ante Barić je naglasio da pojam zaštite okoliša ne podrazumijeva mjere koje bi trebale spriječiti, odnosno zaustaviti, razvoj već podrazumijeva one mjere koje neće nanositi neželjene posljedice na okoliš. Istaknuo je da bi realizaciji svakog ovakvog projekta trebala prethoditi izrada stručne studije - procjene utjecaja na okoliš, koja

bi poslužila donošenju kvalificirane odluke o realizaciji planirane aktivnosti, i tvorila sastavni dio planske dokumentacije. Ona bi trebala sadržati kratku informaciju o planiranoj investiciji, o prostoru u kojem se realizira, procjenu mogućih utjecaja na okoliš (ne samo fizičkih promjena, već utjecaj na cjelokupan eko-sustav kao i na dobra koja su stvorena ljudskim radom), te mjere koje se predlažu i koje treba poduzeti da bi se spriječio, razbio ili uklonio negativan utjecaj na okoliš. Ta bi studija svakako morala doći na uvid javnosti, kako bi se dale sugestije i primjedbe na nju. Ako za naš slučaj - izgradnju marine u Gružu - ova studija nije napravljena, onda je svesrdno preporučio da se svakako zatraži njena izrada, jer to i važeća zakonska regulativa omogućava.

Bajro Sarić je u svojoj diskusiji istaknuo da sagledava tri problema kod izgradnje marine u Gružu. Prvi, i najvažniji, sastoji se u koncepciji razvoja Dubrovnika i njegove općine. Marina u Gružu je samo jedan segment cjelokupnog sadržaja istoimenog zaljeva, pa se zapitao da li je osmišljen cjelokupni akvatorij - a da bude u funkciji gospodarskog razvoja Grada? Drugi problem sagledava u ekonomskim učincima takvih marina na Jadranu, za koje smatra da su u izvjesnom smislu problematični, i koji sigurno nisu onakvi kakvima se prikazuju kod zagovarača izgradnje marine u Gružu. Kao treći problem istaknuo je činjenicu da Dubrovnik ubuduće želi razvijati elitni turizam, a koji je sigurno (po njegovom dubokom uvjerenju) u koliziji s izgradnjom mastodont objekata kao što je ova marina. Svoju diskusiju okončao je savjetom da se u sagledavanje razvojne problematike Dubrovnika, pa tako i grušskog zaljeva, treba uključiti što više ljudi i stručnjaka koji će svojim prijedlozima, savjetima i primjedbama pridonijeti oblikovanju budućeg razvoja.

Ivo Spremić je pružio osnovne informacije o planiranim troškovima izgradnje buduće marine u Gružu (oko 60 milijuna američkih dolara - od čega 36 milijuna za izgradnju i opremu vezova, a 24 milijuna za infrastrukturu), o planiranom proračunu potrošnje po jahti dužine od 20 metara (65 tisuća američkih dolara), 40 metara (279 tisuća američkih dolara), i 60 metara (445 tisuća američkih dolara), te u fazi uhođavanja tog objekta (27 milijuna američkih dolara godišnje) i u fazi njene pune afirmiranosti (65 milijuna američkih dolara). Naglasio je da izgradnju buduće marine u Gružu vidi kao valorizaciju cjelokupnog grušskog akvatorija koja će utjecati na poboljšanje cjelokupne ponude Dubrovnika. No, vezano uz to, mišljenja je da se današnji kompleks tvornice "Radeljević" treba iseliti i tu smjestiti jedan poslovni centar; da se luka treba transformirati u tzv. "bijelu luku" sa svim pratećim sadržajima, te da je svakako potrebno sačiniti program doškovanja kadrova za potrebe budućih sadržaja cjelokupnog grušskog bazena.

Pero Baničević je u svojem kraćem izlaganju usporedio sadašnju proceduru donošenja odluke o izgradnji marine u Gružu s procedurom donošenja Zakona o obnovi Dubrovnika 1986. godine - jer im je zajednički dosta veliki otpor građana spram njima. No kako je Zakon o obnovi Dubrovnika donio dosta toga dobrog, tako je uvjeren da će i buduća marina biti izgrađena za dobrobit naših nasljednika. Izrazič je naročito zadovoljstvo što se rješavanju buduće marine nije prišlo na dosadašnji način: da se prvo sve unaprijed odredi i nacrti, pa da se tek onda o tome raspravlja - već na suvremen način,

izradom niza studija koje će ukazati na mogućnost i opravdanost izgradnje marine u gruškom zaljevu.

Marijan Ljubetić je, na iznijete opaske, upozorio da se suženje i ograničenost grušskog akvatorija za manevar brodova može vrlo uspješno nadomjestiti uslugama suvremenih remorkera. Također je predložio da se izradi studija strujanja i obstrujavanja u gruškom zaljevu koja bi možda ukazala da postoji dio koji fokusira energiju valova, a koja bi se dala iskoristiti za pospješene cirkulacije mora u dijelu buduće marine.

Stijepo Butijer se složio s već u nekoliko navrata iznesenim stavom da marinu u Gružu treba sagledavati u kontekstu cjelokupnog grušskog zaljeva, pa možda čak i šire - u kontekstu grada Dubrovnika. Definirajući zaljev kao buduću čistu luku tj. luku bijelih brodova, naglasio je da će se on morati podijeliti na lučki prostor, na dio s komunalnim vezovima i na komercijalnu marinu, za koju treba odlučiti da li će biti stacionarna, sezonska ili nešto treće - no u svakom slučaju marina vrlo visoke razine. U osnovnim naznakama iznio je program buduće marine koji je francuski partner ponudio Gradu, a na nama je da ga prihvatimo - uz izvjesne izmjene i nadopune - ili ne. U realizaciji ovog projekta vidi šansu da se Gruž i Batala spoje s Gradom jednom pješačkom vezom, tj. da se povežu poslovni i kulturni centar. Završavajući svoje izlaganje naglasio je da će se kod planiranja buduće marine prvenstveno voditi računa o ljudima, zatim o prirodi, te o spomeničkoj baštini - jer da nje nema sigurno se ne bi razmišljalo o izradi marine baš na ovom mjestu, te o infrastrukturi - koja je neminovna za razvoj grada. Zato je mišljenja da se sutra mora graditi marina u Dubrovniku (kakva, o tome se moramo dogovoriti), a potrebno je također sve postojeće lučice dubrovačkog područja iskoristiti za sidrišta i vezivanje.

Pri kraju je gosp. **Simljan Šimac** u ime Ministarstva turizma Republike Hrvatske, pozdravio sve prisutne istaknuvši da se u Republici Hrvatskoj gleda na ovaj projekt prvenstveno s gospodarskog aspekta, ali kao i na sadržaj koji će pridonijeti razvoju turizma, kako bi se osigurala korist i dobit, i to prvenstveno Dubrovniku i Dubrovčanima.

Zatvarajući ovaj skup, **Adam Benović** je zaključio da je održana kvalitetna rasprava od koje se očekuje da će biti i od koristi. Očekuje se da će projekt buduće marine biti uobličan za boljitak ovoga grada, da će sadržati sve one elemente za koje mislimo da ih treba istaknuti, a da će suzbiti sve ono što igleda kao oštećivanje i narušavanje. Pri tome treba uvažiti tradiciju i povijest ovoga kraja, ali isto tako napraviti hrabre iskorake k razvoju i napretku.

Sagledavajući sve ono što je izrečeno na ovom skupu, čini se da su sudionici polazili od životnog iskustva da se do sada gradilo ono što je bilo u suprotnosti s željama Dubrovačana. I zato su prevladavali stavovi koje bi mogli nazvati savjetima i uputama za projektiranje buduće marine. A svi su oni izneseni s ciljem da se realizira izgradnja primjerena našem podneblju i tradiciji ovoga kraja, koja će prvenstveno humanizirati i uljepšati životni prostor stanovnika Gruža i Lapada, ističući i valorizirajući svu ljepotu povijesnih zdanja. I kako bi ovaj okrugli stol zaista pomogao upravi Grada da usliši želje svojih žitelja, sva iznesena pitanja dostavljena su Vijeću za izgradnju nautič ko-turistič kog centra, kao doprinos budućoj javnoj raspravi o marini u Gružu.