

Ivica Posarić i Stanko Jurdana

PRIMORSKA ŠETNICA OD BAKRA DO KLENOVICE

UVOD

Ekološko društvo Crikvenica već od svog osnutka godine 1900. sugerira javnosti da je potrebno predvidjeti uređenje prostora tako da bi se podigla kvaliteta turističke ponude kao i broj dana u godini koji bi bili privlačni za odmor izvan sezone kupanja u moru. Na simpoziju godine 1992. u Crikvenici, koji je organiziralo EDC, utvrđeni su smjerovi razvoja za bivšu općinu Crikvenica (danas gradovi Crikvenica, Novi i Općina Vinodolska), koja je usvojila ondašnja općinska skupština (Vinodolski zbornik VII). Od tog vremena pa do konca godine 2001. nisu doneseni prostorni planovi koji bi respektirali usvojene ciljeve razvoja. Općina Crikvenica primjenjuje zastarjeli plan iz godine 1988., koji ne sadrži odrednice uređenja obalnog prostora, tako da je nastupilo stihijsko korištenje prostora, a koje je suprotno interesima turističkog gospodarstva. Novi prostorni plan Županije Primorsko-goranske izrađen je temeljem zakonskih odrednica koje ne uključuju rješenje za uređenje putnica niže važnosti osim republičke, državne i županijske. Slijedom navedenog lako je zaključiti da još uvijek važi stav tj. zahtjev našeg poznatog arhitekta i urbanista ing. Zdravka Gržičića da prostor treba urediti tako da znamo gdje ćemo i od čega ćemo živjeti.

Novo doba je donijelo gašenje svih proizvodnih privrednih aktivnosti, tako da je u ovom području preostalo jedino privređivanje u turizmu. Naravno da je i turizam poprimio drugačije oblike, npr. posebno se razvio apartmanski oblik ponude smještaja. Klasična turistička sezona svela se na kupališnu sezonu od 40-tak dana, što apsolutno isključuje rentabilnost bilo kakve turističke djelatnosti u uobičajenom komercijalnom aranžmanu.

Svi prijedlozi za razvoj komercijalnog turizma sadrže dvije teze:

- a) saturacija obale (opterećenje posjetiteljima) je u sezoni kupanja previsoka, ruši kvalitetu ponude, njezinu vrijednost i cijenu, pa treba obogatiti prostor tako da se može podignuti prodajna cijena i smanjiti pritisak neprofitabilnog masovnog posjeta na uski obalni pojas.
- b) nužno je potrebno ponuditi sadržaje, posebno za kategorije korisnika u zdravstvenom turizmu i rekreativnom turizmu treće dobi, koji bi koristili kapacitete komercijalnog turizma izvan sezone kupanja u moru.

Moderni turist dolazi u određeno područje, a ne u određeni smještaj i želi u tom području osjetiti blagodati ljepote prostora, klime, urbanističkog uređenja, kulture šire okolice i

bezuvjetno ekološki način uređenja okoliša. Najčešći oblik njegove rekreacije je šetnja širim prostorom oko svog prebivališta, tako da je uređenje šetnice kroz veće dužine i maksimalna raznolikost pejzaža osnovni marketinški preduvjet za ponudu turističkog komercijalnog aranžmana. K ovome treba dodati i neobično jak razvoj rekreativnog i športskog biciklizma za sve dobi posjetitelja, a naročito cjelovite obitelji s djecom. Naravno da se za kretanje pješaka i biciklista mora osigurati zaštita od prisutnosti automobila u svakom smislu.

Turističko područje u sjevernom Hrvatskom primorju nije stručno i znanstveno definirano. Mogu se empirijski odrediti njegove granice na obale Vinodolskog kanala, ali u njemu svakako treba uvijek analizirati i područje rekreacije. To su, npr., prostori i današnje Općine Dobrinj na Krku te Općine Vinodolske uključivši i planinsko područje obronaka Velike Kapele. Za sada je to područje korišteno vrlo malo u komercijalnom turizmu. Sigurno je da je prvi korak i uređenje tog prostora za turističke i rekreativne namjere mora biti obala od Bakarca do Smokvice.

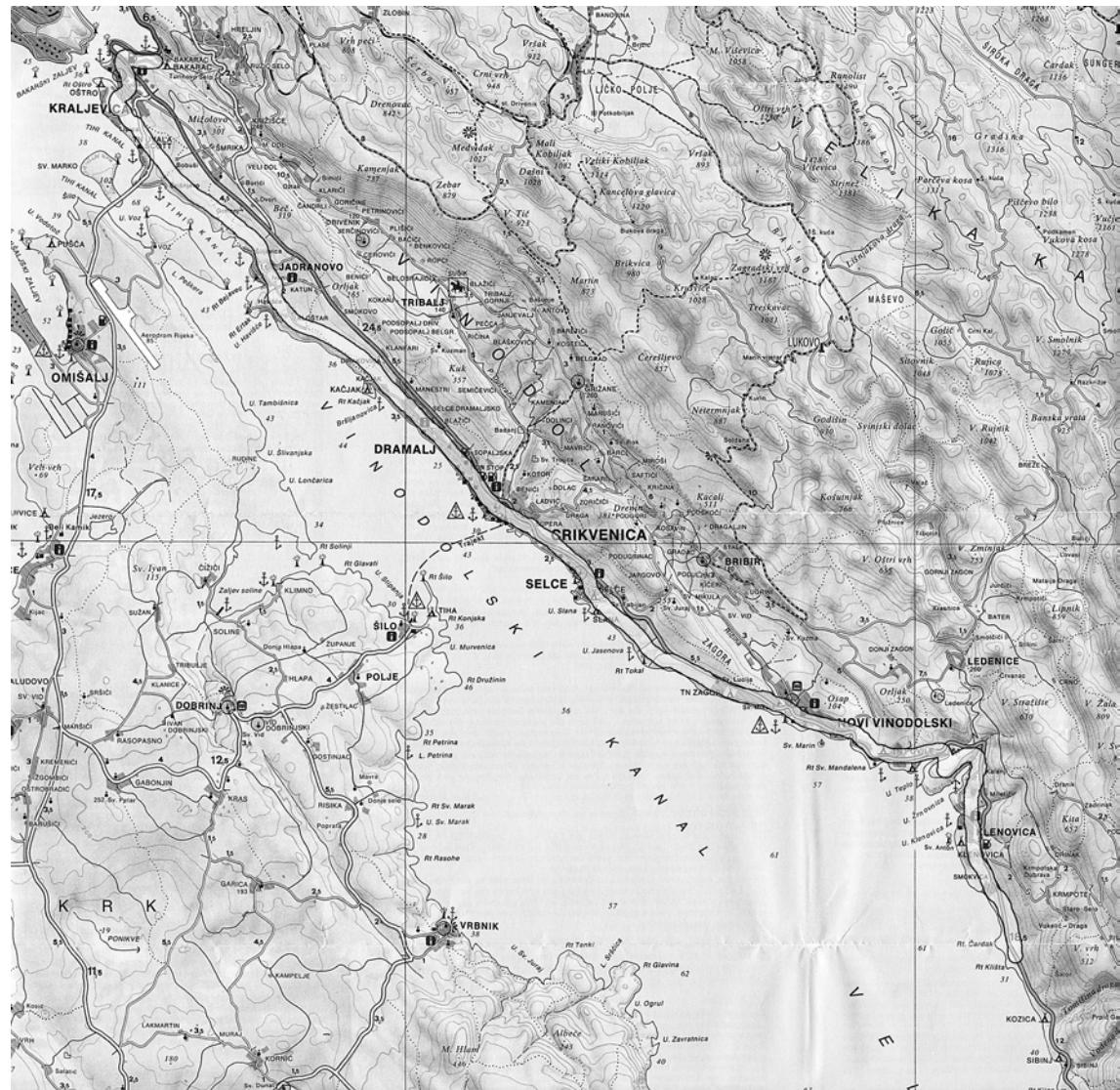
PRIMORSKA ŠETNICA – STANJE I MOGUĆNOSTI

Na obali primorskog turističkog područja postoji samo jedna prometnica, a to je Jadranjska magistrala. Logično bi bilo da prvi korak u uređenju tog prostora bude prometnica za šetnju i rekreativni biciklizam duž cijele 35 km dugačke obale. Na cijeloj toj relaciji postoji velikim dijelom uščuvana trasa prve jadranske prometnice građene za vrijeme Napoleonovog Ilirika po generalu Marmontu i voditelju gradnje godine 1811. generala Berbranda. Ona ide trasom Bakarac – Kraljevica – Šmrika – Crikvenica – Kaštel – Selce – Novi – Žrnovnica – Klenovica. Najuščuvaniji dijelovi nalaze se na području Općine Kraljevica i Novi Vinodolski. Kasnije se širenjem naselja Sv. Jakov-Šiljevica (Jadranovo) i Sv. Jelene (Dramalj) te Selce razvila lokalna putna mreža koja je na nekim dijelovima položena uz more i koristi se danas u kratkim relacijama kao turistička šetnica, a i za potrebe lokalnog prometa.

Ispitivanjem na terenu, uz suradnju članova EDC-a, ustanovljeno je da se vrlo lako mogu povezati putnica u pješačku transverzalu, a uz male investicije i u biciklističku transverzalu na cijeloj dužini obale turističkog područja.

Od Bakarca do Kraljevice postoji pješačka staza uz samo more uz 3 tunere, a biciklistički prolaz je gotov i osiguran starom asfaltiranom trasom preko brda. Najnoviji prostorni plan Općine Kraljevica nema rješenje za prolaz uz ogradu brodogradilišta prema rtu Oštros, ali je moguć pješački prolaz ili obilazak postojećim stazicama i cestama. U ljetnoj sezoni funkcioniра prijevoz turista morem iz luke Kraljevica na rt Oštros. Općina Kraljevica sistematski uređuje putnici od rta Lipice preko uvale Scott i uvale Črešnjeva prema uvali Dumboka. Osim toga, Općina Kraljevica svojim prostornim planom namjerava urediti postojeći put uz obalu i izgraditi cestovnu vezu iznad njega na priključak puta i ceste za Jadranovo.

Kroz Jadranovo (južno uz obalu do uvale Havišće) Turistička zajednica Jadranova sistematski provodi uređenje obalne šetnice, a lokalna cestovna veza provedena je preko Havišća i Kloštra do Perhata. Od Perhata do Kačjaka postojala je lovačka staza koju su članovi EDC-a ponovno prosjekli 2000. godine i markirali planinarskim oznakama. Ona ide, uz vrlo male promjene nivelete, uz obalni greben s predivnim pogledom na Kačjak, more i otok



Trasa šetnice

Krk. U planu je Općine Crikvenica da se ona uredi kao lokalna cesta koja bi spojila Dramalj s Jadranovom bez potrebe podizanja lokalnog prometa na Jadransku magistralu (karta II). Od Dramlja preko Crikvenice do Selaca postoji uz obalu asfaltirana lokalna cesta za čije kultiviranje postoji projekt ing. Zdravka Gržičića, a u boljim ekonomskim prilikama trebalo bi ga i realizirati. Od Selaca do svjetionika na rtu Tokal postoji uz more lako prohodna šumska staza koju treba urediti za siguran turistički prolaz. Iznad nje postoji šire prohodna staza koja se može urediti za biciklizam.

Od rta Tokal do Zagora u dužini od 2 km postoje zarasle, zapuštene stazice koje su sada neprohodne, a koje nužno treba, uz suradnju gradova Novoga i Crikvenice, osposobiti za prolaz kako bi se izbjeglo korištenje Jadranske magistrale. Za lokalni pješački promet od Zagora do Novoga je uređena lokalna cestica koja služi turističkom naselju na Bribirskoj obali i u Sv. Mikuli se spaja s magistralom. Nažalost, prijelaz preko mosta je moguć samo uz magistralu, ali postoji uredan nogostup na cijeloj dužini prolaza ispod grada. Od novljanske luke se uz cijelu obalu proteže Šetalište Ivana Mažuranića koje se tek na istočnom izlazu iz grada spaja s magistralom. Nakon 20-ak metara od Jadranske magistrale odvaja se trasa stare Marmontove ceste koja slobodno prolazi ispod magistrale uz vrlo male prekide do Povila. Dalje prolazi kroz kamp u Povilama, nastavlja se kao asfaltirana paralelna ulica magistrali uz obalu u Povilama te se na izlazu iz mjesta potpuno odvaja prema luci Teplo i prohodna je za vozila do rta Teplo. Od njega do pristupne ceste za dragu Žrnovnicu trasa stare ceste je isprana od kiše i bure, ali se vrlo jednostavno može izravnati za biciklizam. Od drage Žrnovnica trasa se kreće ispod magistrale, asfaltirana je i ulazi u mjesto Klenovica. Šetnja u Klenovici prolazi kroz kamp Klenovica uz obalu i kao pješačka staza uz obalu uređena je sve do Smokvice.

MREŽA ŠETNICA

Predložena trasa šetnice trebala bi se projektirati tako da po završetku uređenja i urbaniziranja čitavo područje bude najviše moguće oslobođeno neobaveznog automobilskog prometa. Samo tako bi se moglo prezentirati i reklamirati kao izuzetna vrijednost sveobuhvatne turističke ponude. Naravno da je potrebno razmisiliti i o drugim trasama šetnica koje bi bile dopuna ove predložene, a povećavale bi vrijednost obalnoj zbog različitosti. Tako je npr. potrebno urediti cestu između Bakarca i Križišća u dužini od oko 1 km kako bi se dobole biciklistička i pješačka dionica od Bakarca do Novog kroz Vinodol.

Posebno treba naglasiti potrebu uređenja šetnice od ušća Dubračine u Crikvenici uz obje obale kroz kanjon do kapelice Duševu (Sv. Duh) i zatim lijevo dolinom Vinodola do Tribalskog jezera, a desno do Bribira. Ovakvom mrežom biciklističkih staza i šetnica dobio bi se dovoljan broj varijanti izbora rekreativnog kretanja kroz atraktivna područja, a koji bi mogao zadovoljiti višednevni boravak u ovom kraju za turiste modernih potreba.

Porebno je navesti da Europska pješačka transverzala E-6 od Baltika završava na Kvarneru. Predložena trasa Primorske šetnice bila bi logičan nastavak transverzale E-6, popularno nazvan Jantarski put prema jugu tj. prema Dalmaciji, Dubrovniku i Grčkoj. Standardi te transverzale zahtijevaju turističku infrastrukturu u odmorištima, prenoćištima i drugim turističkim servisima koji na predloženoj trasi postoje već sada kroz čitavu godinu.

Nositelja inicijative za uređenje predložene Primorske šetnice treba tražiti u nositeljima odgovornosti za prostorne planove, a to su u svakom slučaju stručne službe lokalne samouprave Gradova Kraljevica, Crikvenica i Novi. Razdrobljenost interesa turističkih zajednica i neizražavanje zajedničkih interesa za uređenje šireg prostora ograničuje za sada lokalne turističke zajednice. Međutim, potrebno je svakako uključiti Turističku zajednicu županije jer je to jedini forum u sektoru turističkog gospodarstva gdje bi se mogao izraziti zajednički interes.

Zaključno treba prihvatići činjenicu da s ponudom kvalitete i sadržaja turističkog proizvoda treba biti konkurentan drugim područjima. U razvoju globalizacije ponude i potražnje to znači da treba konkurirati i bliskim i udaljenim destinacijama. Ne postoji više ozbiljna turistička destinacija koja ne nudi uređene šetnice i biciklističke staze. Nama najbliže destinacije kao što su Liburnijsko primorje, Istra i otoci u Kvarneru imaju takvu ponudu. Najpoznatija turistička šetnica je Šetalište Franje Josipa (Lungo Mare) od Voloskog do Lovrana koja je uređena pred stotinjak godina.

Izrada idejnog projekta za Primorsku šetnicu mogla bi se uz male troškove realizirati aktiviranjem volontera-stručnjaka s tog područja. U svakom slučaju taj bi projekt trebalo izraditi odmah kako bi on postao sastavnim dijelom prostornih planova i kako se ta trasa ne bi utrošila na zadovoljavanje parcijalnih interesa u nesvrishodnoj distribuciji položajne rente ili na blokiranje slobodnog pristupa moru.

SAŽETAK

Sve je veći interes da se šetnicom povežu sva mesta u ovom djelu Primorja, počevši od Bakra pa prema Senju barem do Klenovice, odnosno do susjedne Smokvice ili Sibinja. Autori opisuju taj put i predlažu stazu koja je dijelom već gotova i u funkciji, najvećim dijelom kao stara francuska cesta ili mjesni šetališni putovi. Korist od toga bila bi velika, a ponajviše za turizam. Povezala bi se sva turistička odredišta, olaksale obalne komunikacije među njima, pružile mogućnosti za proširenje kupališnih prostora i povećala dostupnost prirodnim plažama, kojih ovdje ima prilično. Olakšalo bi to šetnje na duže staze, biciklizam, kontakt s prirodnim sredinama koje su turistima inače nedostupne (neprohodna šikara), pristup povijesnim loka-litetima itd. Projekt ove šetnice direktno se nadovezuje na Europsku pješačku transverzalu, (E-6 od Baltika do Kvarnera) i njezin nastavak uz tzv. Jantarski put (prema Dalmaciji i dalje do Grčke). Uz nju bi išli svi prateći objekti koji zadovoljavaju potrebe šetača, kako onih na kratke staze tako i na duge.

TREKKING PATH FROM BAKAR TO KLENOVICA

There has already been some interest shown after this idea has been voiced by the ecological society of Crikvenica. The path is partially available already on the track of the ancient road which has been built two centuries ago by french occupational forces during the Napoleonic rule by Marshall Marmont. There is no end to express the benefits which such a trekking path would bring to the population and to the tourist as well. The project of this trekking path would eventually become a part of »THE EUROPEAN PEDESTRIAN TRANSVERSAL«.

Ključne riječi

Šetnica, Europska pješačka transverzala, Jantarski put, turistički sadržaji uz šetnicu, šetnja kao aktivnost turista i domaćeg stanovništva, šetnica kao komunikacija na duže staze, pristup obalnom pojusu koji je sada nedostupan, prostorni plan.

LITERATURA:

1. Vinodolski zbornik 7, (1993.), Crikvenica
2. Laszowsky, E., (1923.), Gorski Kotar i Vinodol, M. H., Zagreb
3. Prostorni plan Grada Kraljevice, (2001.)
4. Prostorni plan Općine Crikvenica, (1988.)

Bilješke o autorima:

Ivan Posarić, Crikvenica, dipl.inž.strojarstva, u mirovini.

Stanko Jurdana, Crikvenica, dr.med., mr.sc., specijalist otorinolaringolog, u mirovini.