

Vinko Čandrić

PRILOG OSNOVAMA DUGOROČNOG RAZVITKA I PROSTORNOM PLANIRANJU GRADA CRIKVENICE

UVODNO UKRATKO O OSOBNIM PROMIŠLJANJIMA I POLAZIŠTIMA

Rad "OSNOVE DUGOROČNOG RAZVITKA GRADA CRIKVENICE 2000-2015." od 15. listopada 2001. autora dr. Ive Žuvele i dr. Mire Šverka, izrađen je s ciljem da posluži kao ekonomska podloga za izradu urbanističkog plana grada i okvirnih osnova dugoročnih programa razvoja pojedinih gospodarskih djelatnosti. U globalnoj koncepciji razvoja u radu su utvrđeni osnovni društveno-politički, ekonomski i ekološko-prostorni ciljevi razvoja, među kojima je najvažnije povećati turistički promet i kvalitetu turističkog proizvoda korištenjem prirodnih potencijala bližeg gravitirajućeg područja.

Područje grada Crikvenice smješteno je na uskom obalnom pojasu dugom 23 km i širokom samo jedan km i pripada sretnom četverolistu djeteline kojega tvore još Vinodolska kotlina, Gorski kotar i susjedni Kvarnerski otoci. Glasno razmišljanje: kamo sreće kad bi se Vinodolska kotlina sa svojom općinom, kao drugi list gravitirajućeg četverolista, i upravno integrirala s gradom Crikvenicom kuda prirodno, povijesno i gospodarski pripada.

Autori "Osnova dugoročnog razvitka ..." izradili su prihvatljivu studiju, dobro su akcentirali pravce razvitka grada, ali nisu sasvim minuciozno analizirali uzroke privrednog zaostajanja i nastanak kriznog razdoblja do 2000. godine. Pored objektivnih okolnosti pojave gospodarske stagnacije koje autori kao znanstvenici i stručnjaci za ekonomske analize navode u radu, po mišljenju mene, nestručnjaka za ta pitanja, jedan od bitnih uzroka sadašnjeg kriznog stanja jeste i 45-godišnja vladavina real-socijalizma za vrijeme kojega su u Crikvenici

zatrte tradicionalne glavne privredne djelatnosti: ribarstvo, privatno ugostiteljstvo i obrtništvo, poglavito zidarski i klesarski obrt ukidanjem zidarske škole. Dotada vrijedni i radišni, Primorci su polako i postupno postali ljudi drugačijeg mentalnog sklopa i drugačijeg načina promišljanja o radu i često je u uporabi uzrečica u žargonu “neka dela ki je bedast”. Zbog dugogodišnjeg kreditiranog standarda u bivšoj državi i masovne privatne stambene izgradnje za iznajmljivanje zahvaljujući jeftinim kreditima, a s time u svezi i dugogodišnje vladavine mentaliteta “cimer-fraj” turizma, odvikli su se tako ljudi raditi punih 12 mjeseci u godini. A bez kontinuiranog rada nema ni napretka ni boljitka. Zadnjih deset godina stanje se još više pogoršalo poradi pljačke društvenih poduzeća, nazvane pretvorbom i privatizacijom.

Dva stožerna državna poduzeća “Jadran” i “Jadrankomerc” koja su dugo vremena nosila privredu Crikvenice i imala monopolni položaj u turizmu i trgovini, zapala su tijekom posljednjih godina u tešku poslovnu krizu zbog gomilanja dugova i godišnjih gubitaka. Prema autorima studije, izlaz iz krize moguć je samo uz financijsku podršku države koja bi omogućila njihovo saniranje, a po meni, bilo bi to samo produženje agonije, jer ti, koji su poduzeća doveli do propasti ne mogu ih i ponovno postaviti na noge. Naime, sadašnja menadžerska struktura neobrazovana je i stoga nesposobna za suvremeno poslovanje. Članovi poslovdstava poduzeća u propadanju menadžeri su samo po plaćama a ne i po radu. Prema Danici Purg, osnivačici i direktorici poslovne škole na Bledu, nedostatak obrazovanja turističkog kadra u Hrvatskoj alarmantan je, a nitko ne dolazi na školovanje na Bled gdje se izučava turistički menadžment po specijaliziranom programu, izrađenom u suradnji s eminentnim svjetskim stručnjacima iz te branše.

Po programu razvoja Ujedinjenih naroda Hrvatskoj kronično nedostaje učinkovit sustav razvoja i razvojnog upravljanja. Dosad je doneseno devedesetak strategija razvoja, a nijedan od tih strateških dokumenata ne bavi se sustavom praćenja i vrednovanja mjera. Stoga se ne zna tko će i kako pratiti njihov učinak. Mene, primjerice, zanima tko će se u Crikvenici baviti sustavom praćenja i vrednovanja mjera sadržanih u dugoročnim programima razvoja pojedinih djelatnosti koji bi trebali proisteći iz ovih “Osnova dugoročnog razvitka ...”. Od svih djelatnosti autori u svom radu spominju samo praćenje turizma, valjda kao glavne privredne grane, i navode da bi pri gradskom vijeću valjalo osnovati poseban “Odbor za razvoj turizma” u koji bi ušli predstavnici svih sudionika turističke ponude.

Taj bi odbor pratio i koordinirao njihovu djelatnost a vodio bi ga gradonačelnik. U ovom odboru, međutim, ne vidim ni jednog neporočnog, školovanog, ambicioznog i sposobnog člana starog 40-50 godina, a mlađih, koji bi bili školovaniji, poželjniji, zasigurno i sposobniji za taj posao, nažalost nema, ili ih možda ne znam. A što je pak sa sustavom praćenja i vrednovanja mjera drugih

djelatnosti. O tome se u “Osnovama ...” uopće ne govori. *U pojedinim razvojnim programima stoga valja točno utvrditi koga ti programi obvezuju, koje mjere treba povući da se zacrtani ciljevi ostvare, tko će to učiniti, u kojem roku i za koju cijenu.*

Uza sve spomenute manjkavosti mislim da bi “Osnove ...” trebalo načelno ipak u cjelini prihvatiti, a dugoročne razvojne programe pojedinih djelatnosti upotpuniti po prikupljenim objektivnim primjedbama i prijedlozima zainteresiranih. U nastavku iznijet ću sasvim osobna razmišljanja i predložiti dodatne aktivnosti u turizmu, planiranju cestovne infrastrukture i odvijanju prometa, koje bi valjalo uključiti u pojedine programe, a koje u “Osnovama ...” ili nisu predviđene, ili su samo usput uopćeno spomenute.

PRIJEDLOG DOPUNA AKTIVNOSTI U TURIZMU, PLANIRANJU CESTOVNE INFRASTRUKTURE I ODVIJANJU PROMETA

Turizam

Turistički proizvod Crikvenice u usporedbi s kvalitetnijom domaćom, a napose s međunarodnom konkurencijom jednoličan je i zastario. Vrsnijoj ponudi i produženju turističke sezone može pridonijeti:

- **Zdravstveni turizam.** Crikvenički turizam razvio se i doživio svoj procvat zahvaljujući ponajprije zdravstvenom turizmu, tako bi se povijest mogla opet ponoviti. Tri su institucije koje sada djeluju u zdravstvenom turizmu: “Thallassotherapie”, “A. Kurjak” i “Therme”. Kapacitete njihovih usluga valjalo bi povećati, a smještajne kapacitete za pacijente osigurati u ugovorenim obližnjim hotelima ili kućama obiteljskog turizma. Zdravstveni turizam trebalo bi proširiti i drugim specijalističkim djelatnostima u gradu Crikvenici i izvan njega. Primjerice, s općinom Dobrinj mogla bi se planirati izgradnja sanatorija za liječenje reumatskih bolesti na osnovi ljekovitog blata u uvali Klimno.

- **Športski turizam.** Teren za golf s maksimalnim brojem rupa trebalo bi izgraditi s južne strane Tribalskog jezera prema Driveniku. Golfišta uz vodu, gdje se loptice na pojedinim mjestima prebacuju preko vode, najviše su cijenjena u svijetu golfa. Tako bi se, uz drugu kvalitetniju turističku ponudu (jedna od tih je i ekskluzivna marina), u Crikvenici mogli ponovno pojaviti turisti dubljega džepa, kao između dva svjetska rata. Konjički šport, koji je u Vinodolu u začetcima, valja postupno jače razviti i osnovati školu jahanja. Zbog povoljnih geomorfoloških i aerotermičkih uvjeta u Vinodolu, letenje padobranima (“paraglajding”) valja proširiti i na letenje zmajevima. Možda bi se pozornijim iščitavanjem zemljovidnih karata Vinodola moglo naći mjesta i za jednu sletno-poletnu stazu

za male turističke zrakoplove, ako to ne bi bilo u opreci s drugim možebitno isplativijim turističkim aktivnostima.

Griške i Bribirske stijene vrlo su povoljne za učenje alpinizma, pa bi se moglo razmisliti i o osnivanju alpinističke škole. Ravninske turističke biciklističke staze kroz Vinodol valja proširiti i na brdske kroz Gorski kotar dugačkom kružnom stazom: Grižane, Tić, Lič, Fužine, Mrkopalj, Matić Poljana, (Bjelolastica), Jasenak, Breze, Bribir, a koristeći se razinom Lukova može se obilježiti i kraća kružna staza. Na mjestu sadašnjeg plivališta u Crikvenici, u okviru potpune izgradnje plaže i šetnice (balustrade) od luke do kina, trebalo bi sagraditi nad morem povišeni otvoreni olimpijski bazen s pratećim sadržajima. Organizacija održavanja tradicionalnog i na Jadranu najstarijeg plivačkog maratona Šilo-Crikvenica jeste zahtjevna zadaća i ne može je amaterski i volonterski obavljati samo Crikvenički plivački klub, već se u taj posao moraju ozbiljno uključiti i organi lokalne samouprave Crikvenice i Šila (Dobrinja).

• **Nautički turizam.** Planinski kanal turisti nautičari zaobilaze jer na toj ruti nema ni jedne marine. Kao poznatom turističkom odredištu Crikvenici u tom kanalu nedostaje jedna ekskluzivna, ekološki uređena marina s 200 vezova. Koncesiju za izgradnju i eksploataciju marine valjalo bi povjeriti nekom stranom partneru koji bi skrbio i o ekskluzivnosti nautičara. Bogati nautičari, naime, mahom su stacionarni turisti, borave u marini i do 80 posto vremena, uz to i puno troše, ako im se ponude primjereni sadržaji, programi i aktivnosti (primjerice golf, jahanje, lov, kazino i dr.). Marinu bi valjalo izgraditi ispred naselja Petak, a novim lukobranom, zaštitnim zidovima ili podizanjem terena moglo bi se spriječiti i poplavljanje ovih dijelova Crikvenice u vrijeme dugotrajnih južnih vjetrova. Inače, jedriličarski klub dobro je organiziran, a regate i uspjesi na razini su ulaganja u jedrenje. Isto je i s priredbama podvodnih aktivnosti. Veća ulaganja svakako bi dala i bolje rezultate.

• **Lovni turizam.** Lov na visoku divljač za turiste lovce lovačka bi društva i turističke agencije trebala organizirati u Gorskom kotaru, a u Vinodolskoj kotlini valjalo bi izgraditi fazanerije za uzgoj prepelica i fazana za odstrel.

• **Ribolovni turizam.** S nekoliko čamaca već se u Crikvenici mnogo godina za turiste organizira promotivan i više simboličan ribolov udicom s mjesta ("na fermo"), jedanput ljeti, kad je ulov riba ponajčešće slab. Kao prirodni fenomen, međutim, zadnjih petnaestak godina pred Crikvenicom se u kasnu jesen skupljaju i više od mjesec dana zadržavaju velika jata plave ribe iz porodice tuna (polanda-palamida, rumbac-trup i luc). Tu ribu, iz čamaca u vožnji povlakom (panulom) u velikim količinama love i ne baš sasvim vješti ribiči. Turiste ribolovce valjalo bi stoga preko turističkih agencija informirati o ovom nesvakidašnjem ribolovu, koji bi se onda mogao organizirati s privatnim čamcima u aranžmanu tih agencija i ribolovnih društava koja djeluju na području grada. Slatkovodni ribolov mogao bi se ponuditi na Tribaljskom jezeru i na gorskokotarskim jezerima.

• **Izletnički i kulturni turizam.** Izletnički turizam profesionalno i zadovoljavajuće organiziraju turističke agencije i pojedinci, a kulturne priredbe odvijaju se po unaprijed utvrđenom kalendaru događanja i adekvatne su ulaganju grada u kulturu. Još dugo vremena, međutim, Crikvenica neće imati odgovarajuće velike dvorane s pratećim prostorima za održavanje značajnih kulturnih priredbi. Privremeno rješenje, kao prva pomoć trebala je biti polivalentna športska dvorana, ali se od toga odustalo i dvorana koja se gradi bit će namijenjena samo športu. Za održavanje koncerata crkva Sv. Antona bolja je od crkve Marijina Uznesenja, ne samo što je prostranija, već joj je i akustika izvanredna, gotovo kao u koncertnoj dvorani Lisinski u Zagrebu, pa to valja imati na umu pri odabiru prostora za muzičke priredbe. Nova aktivnost u kulturi koja se predlaže i o kojoj valja dobro promisliti i analizirati je sa svih aspekata, jeste osnivanje Ljetne škole minijature “Julio Klović” u Grižanama. Školu bi vodili naši domaći slikari (Kirci), a pored minijature moglo bi se učiti i drugo slikarstvo. Nakon deset proteklih godina valjalo bi ponovno svakog ljetnog tjedna organizirati izletničko-kulturne jednodnevne ture kroz Vinodol u kojima bi se, uz stručno vodstvo povjesničara ili arheologa, posjetili svi kulturno-povijesni i arheološki lokaliteti od Drivenika do Bribira. Kako u Vinodolskoj kotlini još za sada nema “vinskih cesta” namijenjenih samo za tu svrhu, a u novim podrumima “Studec” i “Pavloimir” ima dobrih vina s kojima se nastavlja tradicija povijesno znanog vinarstva Vinodola, ove izletničko-kulturne ture valjalo bi okončati u tim podrumima konzumiranjem bribirskih kulinarskih lovačkih specijaliteta i kulturom pijenja vina. Slične po sadržaju i završetku, izletničko-kulturne turističke jednodnevne ture svakoga tjedna trebalo bi organizirati i na naš najglagoljskiji otok, u gradove Krk i Vrbnik.

• **Kongresni turizam.** Za ozbiljan kongresni turizam Crikvenica nema uvjeta, jer nema dvorane za plenarne sjednice kapaciteta do 500 sjedala. Zadnji veći znanstveno-stručni skup održan je u hotelu “Omorika” prije desetak godina, a gusti raspored stupova u glavnoj dvorani ometao je praćenje slika koje su prilikom izlaganja projicirane na platno. Jedna velika univerzalna dvorana, potrebna gradu, mogla bi tako poslužiti za održavanje kulturnih priredbi, koncerata, plenarnih sjednica kongresa, javnih skupova građana, karnevalskih večeri i drugih aktivnosti. Kongresni turizam mogao bi se tada ponuditi i u Crikvenici, jer drugih odgovarajućih prostora za rad po kongresnim sekcijama u manjim skupinama ima u nekoliko hotela.

• **Seoski turizam.** Vinodolska domaćinstva koja drže krupnu ili sitnu stoku, a inače se ljeti bave iznajmljivanjem soba, ponudu bi mogla upotpuniti seoskim turizmom kao veoma isplativim. Turističko društvo i organi lokalne samouprave Vinodola trebali bi promicati ovaj oblik ponude, anketirati domaćinstva, i zainteresiranima omogućiti edukaciju posjetom slovenskim domaćinstvima koja se već duže bave seoskim turizmom.

• **Skijaški turizam.** Turistima skijašima koji zimuju u hotelima ili u privatnom smještaju na moru, valjalo bi osigurati svakodnevni prijevoz na Platak na alpsko skijanje, a u Begovo Razdolje na nordijsko i rekreativno alpsko skijanje. Na platou Lukova, što je mnogo bliže, pri dobrim snježnim uvjetima mogla bi se za početak ralicom izraditi jeftina staza za daljinsko trčanje ("Langlauf").

• **Spajanje Dana Crikvenice i tradicionalnog Ribarskog tjedna.** Kulturna i druga događanja vezana uz proslavu Dana Crikvenice 14. kolovoza i tradicionalni Ribarski tjedan početkom rujna valja spojiti u jedinstvenu turističku manifestaciju koja bi trajala 7-10 dana i bila kvalitetom bolja negoli su to bile dosadašnje odvojene priredbe pogotovu one zadnjih godina. Sredina kolovoza ipak garantira povoljnije vremenske prilike i veći broj turista na takvim priredbama. Osim toga, treba raskrstiti i s tradicijom. Kraj Ribarskog tjedna u rujnu označavao je na određen način u Crikvenici i kraj turističke sezone stavljanjem ključa u bravu u mnogim hotelima. A turistička sezona ne bi trebala imati kraja, već bi morala trajati neprekidno, pa i s manjim brojem boljih gostiju. No njih se može privući samo kvalitetnijom ponudom.

• **Promidžba turizma meteorološkim podacima na radiju i televiziji.** Iako su u Crikvenici zabilježena jedna od najstarijih i najdugotrajnijih opažanja vremenskih prilika u Hrvatskoj, danas se u meteorološkim izvješćima na radiju i televiziji Crikvenica uopće ne spominje u glavnim vijestima. Ako meteorološka stanica pri "Thalassoterapiji" ne funkcionira, a zbog vjerojatno loše postavljene sonde za mjerenje temperature mora pri izvoru slatke vode daje i nerealne podatke o temperaturi mora, valja je premjestiti na drugu lokaciju i dati na rukovanje drugoj sličnoj instituciji koja će biti više zainteresirana za njezin rad. Za promicanje turizma Vinodolske rivijere bilo bi jako korisno kad bi uz Pulu i Opatiju na sjevernom Jadranu i Crikvenica bila uključena u automatsko televizijsko izvještavanje o meteorološkim prilikama. Grad bi se o tome trebao dogovoriti s Televizijom i participirati u troškovima ako ustreba.

Planiranje cestovne infrastrukture i odvijanja prometa

U ovom potpoglavlju bit će predložen, način na koji bi, na području Primorsko-goranske županije, valjalo planirati i voditi cestovne pravce državnog, županijskog i lokalnog značaja za koje bi trebao biti izravno zainteresiran grad Crikvenica.

• **Jadransko-jonska autocesta.** Službeni prijedlog hrvatske prometne strategije od 1999. godine da se Jadransko-jonska autocesta u Žutoj Lokvi veže na autocestu Zagreb-Bosiljevo-Žuta Lokva-Sv. Rok-Maslenica-Zadar-Split-Dubrovnik dobar je i prihvatljiv, ali da se pritom sadašnja riječka obilaznica proglasi Jadranskom autocestom skupa s njenim budućim nastavkom od Rijeke

preko Novog Vinodolskog do Žute Lokve, neodrživo je i nedopustivo ekološki i prometno, danas i ubuduće.

Istraživanja njemačkih prometnih stručnjaka pokazala su da se autocestovni promet ubraja u skupinu najvećih zagađivača čovjekove prirodne sredine, a kako se Jadranska autocesta na dijelu Liburnijske i Vinodolske rivijere po spomenutom službenom prijedlogu vodi samo jedan kilometar od mora, mišljenja smo da bi njenu trasu na području Primorsko-goranske županije trebalo izmjestiti dublje u unutrašnjost. Najpovoljnije bi bilo da se Jadranska autocesta vodi od graničnog prijelaza Rupe do Grobničkog polja (25 km), gdje bi se uključila u autocestu Rijeka-Zagreb te da se priključak na autocestu Zagreb-Split kroz Liku uradi kao posebna dionica Jadranske autoceste od sadašnjeg čvora Vrata (Fužine) do Žute Lokve (70 km). Tako bismo samo s novih stotinjak kilometara imali gotovu trasu Jadransko-jonske autoceste u Hrvatskoj. Time bi se i čitav Gorski kotar prometno približio moru, napose turistički centar Bjelolasica, a u Hrvatsko primorje s Vinodolom kao svjetskim geološkim raritetom, osebujnim prirodnim krajolikom i za hrvatsku povijest značajnim arheološkim lokalitetima, ostalo bi zaštićeno područje.

• **Brza međugradska cesta Rijeka-Senj.** Da Hrvatsko primorje ipak ne bi ostalo bez dobre ceste od Rijeke do Senja, za odvijanje međugradskog prometa od istočnog izlaza iz Rijeke preko Urinja, Kraljevice, Crikvenice i Novog Vinodolskog do Senja, sadašnju Jadransku magistralu trebalo bi proširiti i preurediti u brzu cestu. Trasa bi se osjetnije promijenila na četiri mjesta. Preko uvale Martinšćice i Bakarskih vrata sagradili bi se mostovi, u Crikvenici možda vijadukt s produljenjem obilaznice do Selca, a u Novom Vinodolskom obilaznica. Dvama mostovima i produljenjem riječke obilaznice od Orehovice do priključka na brzu cestu Rijeka-Senj u Kostreni blizu Martinšćice, riješio bi se sav lokalni i tranzitni promet Hrvatskog primorja, Krka, Cresa i Lošinja s Rijekom, koji je povijesno bio dobro riješen, a u Hrvatskoj je sad zapostavljen. Tako su primorski gradovi i naselja Senj, Novi Vinodolski, Selce, Crikvenica, Kraljevica i Bakar već 1872. godine bili prometno povezani s Rijekom jednom od prvih redovitih obalnih parobrodskih linija na Jadranu, a prije i u vrijeme Drugog svjetskog rata i jedna od prvih suvremenih asfaltiranih cesta u našoj zemlji, poslije nazvana Jadranskom magistralom, sagrađena je u Hrvatskom primorju od Novog Vinodolskog do Sušaka.

Gradnjom mosta preko Bakarskih vrata, put cestom koja sada obilazi Bakarski zaljev spuštajući se pritom i dižući 100 m, skratio bi se za 7 km, a s približno vodoravnom razinicom brze ceste izbjegao bi se i taj izgubljeni pad od 100 metara.

Brza međugradska cesta odvaja se od stare Jadranske magistrale južno od Šoića u području rafinerije INA i dolazi do mosta sredinom slobodnog zemljišta širine oko šesto metara. Nakon prelaska Bakarskih vrata obilazi Kraljevicu i po-

novno se priključuje na Jadransku magistralu kod starog, nedavno obnovljenog nadvožnjaka pred Šmrikom. Trasa brze ceste na dijelu mosta tlocrtno je u pravcu i jednostranom padu 0,9 posto od Rijeke prema Senju s razinicom 86,26 m nad morem u sredini glavnoga raspona. Zbog primjene originalne konstrukcije, tehnologije izradbe i novoga gradiva, projekt Bakarskog mosta pobudio je među stručnim krugovima u svijetu veliko zanimanje i referat o mostu iznad očekivanoga uspjeha izlagan je 2001. godine na tri međunarodna skupa:

- Na Petom općem saboru Hrvatskog društva građevinskih konstruktora na Brijunima koncem travnja (20.04.-28.04.2001.),
- Na Četvrtom simpoziju o premošćivanju tjesnaca u Bergenu u Norveškoj početkom rujna (2.09.-5.09.2001.), te
- Na Trećoj međunarodnoj konferenciji o lučnim mostovima u Parizu koncem rujna (19.09.-21.09.2001.),
- Za Konferenciju o visokim performansama gradiva u mostovima i zgradama na Havajima početkom kolovoza (29.07.-3.08.2001.) prihvaćeno je izlaganje postera o Bakarskom mostu, ali zbog visokih troškova putovanje na Havaje nije obavljeno.

Crikvenička obilaznica trebala je po prvotnom projektu dalje od Hruste prolaziti iznad sadašnje Jadranske magistrale i priključiti se na nju u čvoru iznad Selca pri odvojkju za Bribir. Međutim, zbog pomanjkanja novčanih sredstava, "privremeno" je izrađen priključak na kraju Zidarske ulice, tako da čekajući "bolja vremena" dug države prema gradu Crikvenici traje već 23 godine. Grad bi stoga trebao inzistirati da država izvrši svoju naslijeđenu obvezu i izgradi obilaznicu do kraja, pa bi sadašnja magistrala od Zidarske ulice do Selca postala gradska cesta i međumjesni promet bio bi riješen za svagda. Nadalje treba inzistirati da se nakon 23 godine obnovi nalič na zahrđalim dijelovima čelične konstrukcije vijadukta Dubračina i da se na sjevernoj ogradi postave s vanjske strane ravne salonitne ploče do visine ograde, koje bi ublažile udare bure na vozila u kretanju i spriječile "svirku" koju pri jakoj buri proizvode stupci ograde.

• **Rudolfinska cesta Ogulin-Novi Vinodolski.** Valja konačno dovršiti rekonstruiranje i asfaltiranje Rudolfinske ceste Ogulin-Novi Vinodolski na jednom preostalom dijelu između Jasenka i Breza, jer je to istodobno veza Vinodolske rivijere s Bjelolasicom, priključak Vinodola na buduću Jadransko-jonsku autocestu, najkraća veza Vinodola sa Zagrebom i od Primorja prema unutrašnjosti jedina cesta samo s jednim uspinjanjem i spuštanjem.

• **Cesta Sv. Jelena-Jadranovo-(Črišnjeva).** Da bi se smanjio pritisak na stambenu izgradnju u prenapučenim dijelovima naselja grada Crikvenice, Sv. Jelenu i Jadranovo valjalo bi povezati jednom novom cestom koja bi se sagradila negdje "između" Jadranske magistrale i mora, ili bliže moru, s perspektivom da se u budućnosti produži do Črišnjeve (Krčkog mosta). Ta bi cesta omogućila stambenu

gradnju i svekoliku izgradnju turističkih sadržaja različite namjene na mjestima gdje je danas još jedino moguće graditi na ovom dijelu primorja. Produženjem ceste do Črišnjeve (Uvale Scott) omogućio bi se i priključak na novi Krčki most koji će se jednoga dana morati sagraditi na lokaciji Vošćica (kod svjetionika između Jadranova i Črišnjeve).

• **Rješenje prometa u centru Crikvenice kružnim tokom.** Većina i velikih i malih gradova u svijetu, poglavito malih mediteranskih gradova, uspješno je riješila promet u svojim centrima rezolutnim i drastičnim zahvatima, okončanjem tradicionalnog načina njegova vođenja, obrazovanjem pješačkih zona i organiziranjem jednosmjernog prometa kružnim tokom. To treba uraditi i Crikvenica, što prije to bolje.

Frankopansku ulicu od Riječke banke do mosta preko Dubračine treba zatvoriti za sav promet osim opskrbe u određenim satima i pretvoriti u pješačku zonu. U pješačku zonu uključuje se i Preradovićeve ulice. Obje ulice trebaju stoga biti popločene na cijeloj širini između kuća i obilježene na odgovarajući način. Tako bi se u Crikvenici pred zgradom stare općine konačno formirao i prvi pravi primorski trg. Promet bi se u centru odvijao jednosmjernim kružnim tokom na sljedeći način: iz pravca sjeverozapada, iz Tomislavove ulice skretalo bi se desno na Trg Stjepana Radića i uz hotel Internacional lijevo u ulicu Ivana Skomerže, dalje lijevo u ulicu Petak, pa desno na stari most, potom se produžuje ili ravno Zidarskom ulicom ili se skreće lijevo u Kotorsku ulicu, opet lijevo u južnu ulicu uz nogometno igralište, zatim preko betonskog mosta lijevo u Vinodolsku ulicu i dalje ili ravno na Trg Stjepana Radića ili desno u Tomislavovu ulicu. Iz pravca jugoistoka, iz Zidarske ulice skreće se desno u Kotorsku ulicu, a dalje je kružni tok isti kao iz sjeverozapadnog smjera: iz Vinodolske ulice ili se produžuje ravno na Trg Stjepana Radića ili se skreće desno u Tomislavovu ulicu.

Jasno je da za provedbu ovakvog načina vođenja prometa valja izvršiti i određene građevinske zahvate, iako su sve spomenute ulice kružnoga toka jednosmjerne. Treba preurediti i proširiti ulicu Ivana Skomerže, preurediti autobusnu stanicu, ulicu Petak, značajnije proširiti zavoj iza staroga mosta za lakše skretanje u Kotorsku ulicu, preurediti i proširiti Kotorsku ulicu, južnu ulicu uz nogometno igralište, proširiti betonski most preko Dubračine, urediti priključak Gundulićeve ulice na Vinodolsku ulicu i urediti Vinodolsku ulicu. Još kvalitetnije rješenje prometa u centru postiglo bi se premještanjem autobusne stanice s Petaka na lokaciju ispod vijadukta Dubračina te dodatnim skraćanjem kružnoga toka od Kotorske do Vinodolske ulice preko novoga mosta, kojeg bi trebalo sagraditi malo sjevernije od marketa Plodine u smjeru istočne strane parkirališta kod robne kuće Rivijera.

Ulicu Ivana Skomerže i Strossmayerovo šetalište uz mali park treba preurediti i proširiti da budu iste kvalitete kao i novoizgrađeni dio Strossmayerovog šetališta do kina. Pritom treba nasuti dio luke da se ove ulice spoje ravnim

pravcem i da se sjeverno od tako nastale nove ulice i postojećeg drvoreda crnike može formirati pravi trg bez prometa. Da bi se nadoknadio manji broj vezova za čamce sa sjeverozapadne i jugoistočne strane koji bi se izgubio nasipavanjem, u sredini luke valja izgraditi jedan kraći uzdužni privez usporedan s velikom i malom rivom ("paladom").

Broj parkirališnih mjesta u gradu mogao bi se znatno povećati izgradnjom katnih garaža na tri lokacije: ispod vijadukta Dubračina, na sadašnjem parkiralištu uz robnu kuću Rivijera i na Petaku na mjestu ne baš najbolje uređene zelene površine. Taj bi prostor i inače trebalo preurediti i prenamijeniti zbog prometa kružnim tokom i s time u svezi i prilaza autobusnoj stanici samo s ulice Ivana Skomerže.

U području namijenjenom industriji, od nogometnog igrališta do mosta Podbadanj, Kotorsku ulicu treba urediti kao dvosmjernu cestu i pritom sanirati sva odlagališta otpada.

POGOVOR

Nakon uvodno iznijetih osobnih promišljanja i polazišta, u ovom prilogu dodirnuti su samo dva područja: neka pitanja turizma, te planiranja cestovne infrastrukture i odvijanja prometa. Druga područja nisu dotaknuta, jer su u "Osnovama ...", po mojem mišljenju, solidno obrađena, a ako za nekoga nisu, taj će se vjerojatno na njih također posebice osvrnuti. Svi prijedlozi u ovom prilogu ne moraju se ostvariti u razdoblju do 2015. godine, jer to zavisi o financijskim mogućnostima grada, županije i države, ali već sada treba izraditi pojedine programe (projekte) i studije opravdanosti (feasibility), da ih se u svako doba može podastrijeti potencijalnim investitorima ili kreditnim institucijama.

Vratio bih se na kraju opet glasnom razmišljanju o upravnom spajanju grada Crikvenice i vinodolske općine i podsjetio, da kao što "polak običaja i navade stare" dva Hrvata obično djeluju u tri političke stranke, na području Crikvenice, Vinodola i šire isto tako nesinkronizirano djeluje najmanje pet različitih društava kojima je zajednički cilj zaštititi i njegovati prirodnu i kulturnu baštinu vinodolskog trolista (u trolist se ne ubrajaju susjedni otoci). To su:

- Društvo za zaštitu kulturne baštine u Crikvenici,
- Ekološko društvo u Crikvenici,
- Društvo Crikveničana u Crikvenici (i u Zagrebu),
- Inicijativa za Vinodol u Grižanama,
- Društvo primoraca "Vinodol" u Zagrebu.

Navedena društva trebala bi stoga, prvo, obrazovati jedno uže tijelo koje će uskladiti zajedničke programe i ciljeve i, drugo, svojski poraditi na tome da se u rad društava uključe mladi ljudi koji će, neopterećeni prošlošću više misliti na

budućnost. Jer uz prirodne potencijale vinodolskog trolista, mladež je najveće bogatstvo. Jedino ona može na svojim leđima iznijeti teret provedbe programa dugoročnoga razvitka.

Sažetak

Autor se u ovom radu osvrće na jednu studiju o dugoročnom razvitku i prostornom planiranju u Gradu Crikvenica, koja zbog velikih primjedbi nije konačno usvojena, ali autor misli da sadrži niz vrijednih misli, pa će zasigurno koristiti u daljnjim promišljanjima. I sam tome daje nekoliko dodatnih misli, koje se odnose na turizam, posebno zdravstveni, športski, nautički, lovni, ribolovni, izletnički, kulturni, kongresni, seoski i skijaški. Zatim piše o upravnom spajanju Grada Crikvenice i općine Vinodolske, o promidžbi turizma modernim elektroničkim medijima i dr. Posebno piše o planiranju cestovne infrastrukture, osvrćući se na brzu cestu Rijeka – Senj, Rudolfinsku cestu Ogulin – Novi Vinodolski, cestu Sv. Jelena – Jadranovo i prometni problem u središtu Crikvenice.

Gljučne riječi

Dugoročni plan, prostorno planiranje, turizam, cestovna infrastruktura, integracija lokalnih zajednica.

Summary

Vinko Čandrić • Bases of a long-term development and space planing of Crikvenica

The author analyses a study about long-term development and space planing of Crikvenica that was not accepted and was criticised a lot, but the author thinks it contains many important thoughts and will surely be useful in future. He adds his opinions about tourism to the study analysis, indicating the importance of health tourism, sport tourism, navigation tourism, haunt tourism, fishing tourism, culutral tourism, congress tourism, skiing tourism and agrotourism. He writes about the unification of town of Crikvenica and district of Vinodol, about tourism marketing by using electornic media,... He explains the importance of planing of the road infrastructure, giving the example of the importance of the fast connection Rijeka – Senj, road from Ogulin to Novi Vinodolski, Sv. Jelena to Jadranovo and the problem with traffic organization in the centre of Crikvenica.

Keywords

Long-term plan, space planing, tourism, roads infrastructure, integration of local communities

Bilješka o autoru

Vinko Čandrić, Crikvenica-Zagreb, dr. sc., dipl. građevinski inženjer, profesor na Građevinskom fakultetu u Zagrebu, u mirovini.

