

Ivan Posarić

PROBLEMI NOVE CESTOVNE MREŽE U HRVATSKOM PRIMORJU

Pripremanjem novih prostornih planova u 2002. godini ponovno je aktualizirano pitanje razvoja cestovne mreže na našem području, posebno problem trase za Jadransko-jonsku autocestu. O tome je pisano u Vinodolskom zborniku u broju 7, u prilogu sa stručnog skupa o razvoju tadašnje općine Crikvenica. U jednom od njih prikazali smo moguće varijante te trase, zagovarajući tzv. gorsku varijantu. Do danas, međutim traju stalna sukobljavanja različitih pogleda i interesa na taj problem, jer jedni zagovaraju gorsku varijantu drugi obalnu, navodeći razloge koji nisu uvijek dovoljno stručno utemeljeni i razboriti.

U spomenutim radovima u Zborniku broj 7, kao i u mnogobrojnim kasnijim elaboracijama, istupima i raspravama, zagovarali smo tzv. VIII. gorsku varijantu koju smo nazvali ekološkom, jer bolje od svih drugih u toj se varijanti vodi računa o očuvanju ekološke ravnoteže, tj. zaštićuje ovaj kraj od svih posljedica koje će predvidivo nastupiti izgradnjom ove magistralne prometnice.

Problem ekologije se, nažalost, nedovoljno uvažava u planiranju prostora, a što turizam sve više traži visoku ekološku kvalitetu destinacije. Ta se kvaliteta sve više gubi, što se može uočiti ako se promatra razvoj kroz zadnjih 120 godina. Pod tim se misli na širok spektar ekološke problematike. Pod pojmom «ekološka načela» shvaća se širok raspon zahtjeva. Svi se u modernoj terminologiji obuhvaćaju pojmom «humana ekologija», koja predstavlja širok i cjelovit proces u razvoju ljudske svijesti i djelovanja usmjerenih na kvalitetu života pojedinaca, ljudi. Ta je koncepcija temeljito objašnjena u radu prof. J. Plenkovića. Iz nje iznosimo samo jedan mali detalj, a koji se odnosi na buku. Autocesta koja bi prolazila obalnim pojasom, kroz Vinodolsko-crikveničku rivijeru, izazivala bi takvu buku da bi svaki turizam postao nemoguć. To je dovoljan razlog da se potraže druga rješenja. Uz ovaj vrlo razumljiv razlog za ekološko rješenje trase

buduće magistrale kroz naš kraj treba navesti i druge, do kojih se došlo proučavanjem «zagađenja», koja izaziva silan porast cestovnog prometa. Posljedice toga klasificiraju se u više skupina, od kojih su najvažnije:

- plinovi staklenički, otrovni i kancerozorni,
- prašina otrovna i kancerogena,
- buka s kompleksnim učinkom,
- svjetlosno zagađenje, posebno opasno za životinje.

Neki analitičari utvrdili su da tridesetak kilometara autoceste proizvodi zagađenje jednako jednoj termoelektrani ili koksari.

Osim ekološkog treba obratiti pozornost i na ekonomske razloge, kako izgradnje tako i korištenja prometnice, tako i na mrežu svih prometnica koje se oko autoceste formiraju.

Sve je to bilo razlogom da se Ekološko društvo Crikvenica (EDC) angažiralo u raspravama o trasi buduće magistrale i ukupnoj mreži cestovnih prometnica, a članovi Društva aktivno su se uključili u rad Odbora za razvoj Vinodola, te u rasprave u prostornim planovima Grada Crikvenice. Ukratko ćemo izvijestiti o nekoliko takvih akcija.

Još 1992. godine članovi EDC-a kontaktirali su s republičkim forumima i dostavili im cjelokupan materijal, kojim su raspolagali, o problemu izbora trase jadranske autoceste, tražeći njihovo mišljenje i podršku za ekološko rješenje.

Na dva naša dopisa iz 1992. godine Zavod za zaštitu okoliša, prirode i prirodne baštine Ministarstva zaštite okoliša i prostornog uređenja... odgovorio je pismom od 12. ožujka 1992., u kojemu piše:

“Dopisom Klasa 612-07/92-01/14, Ur.broj 2107-92-1 zatraženo je mišljenje o inicijativi Ekološkog društva Crikvenica u svezi zaštite Vinodola u kategoriji značajni krajolik.

Nakon pregleda dostavljenog materijala i razgovora sa gospodinom Z. Gržičićem suglasni smo sa predloženom kategorijom zaštite Vinodola.

Zaštitom je moguće obuhvatiti pejzažno cjelovito područje Vinodolske doline. U cilju određivanja granica područja koje će biti obuhvaćeno zaštitom potrebno je izvršiti obilazak terena.”

Ekološko društvo Crikvenica obratilo se za stručno mišljenje i HAZU-i, te je od Znanstvenog savjeta za zaštitu prirode, s potpisom njegova predsjednika, akademika Z. Devidea dobilo pismo ovog sadržaja:

“Znanstveni savjet za zaštitu prirode Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti na svojoj sjednici od 12. lipnja 1992. pod točkom 4. dnevnog reda iscrpno i svestrano je raspravio značenje Vinodolske doline te jednoglasno utvrdio da je Vinodolska dolina obzirom na svoju konfiguraciju, geološke karakteristike, biljni pokrov i prirodne ljepote te bogatstvo

kulturno-povijesnih spomenika (Kašteli Frankopana) nesumljivo značajni kulturni rezervat – krajolik koji bezuvjetno treba zaštititi.”

Više od toga o stavovima Savjeta za zaštitu prirode HAZU-e EDC pisao je akademik Andre Mohorovičić, čije pismo objavljujemo u cijelosti u prilogu 2. On je vrlo određen u prijedlogu izbora gorske varijante, posebno trase od *“spoja Vrata prema točki Bater i dalje na jug”*.

U prilogu 3 i 4 donosimo zapise sa dva sastanka u Zagrebu; prvi u Ministarstvu za prostorno planiranje, koji je održan 3. listopada 2002., i drugi u Povjerenstvu za ubrzanu izgradnju putova 14. studenoga 2002. godine. U njima će čitatelj naći informacije o podršci koju republički organi daju ekološkoj varijanti trase koju zagovara EDC.

Iz rasprava koje smo imali ovdje, te podrške koju smo dobili u Zagrebu, jasno proizlazi prednost gorske varijante, te se može shvatiti da je ona i konačna. Ne vjerujemo da će prevagnuti neke druge snage i odlučni utjecaj imati neki drugi razlozi, ali je sve moguće u spletu političkih moći pojedinaca i struktura. Nadamo se da se to neće dogoditi.

S ovim problemom trase jadranske autoceste ide i pitanje o cijeloj mreži cesta i ostalih prometnica kroz naš kraj i njihovo povezivanje unutar širih mreža, republičkih i europskih, o čemu bi trebalo pisati i u Zborniku. Podržava se prijedlog transformacije sadašnje magistrale u brzu cestu Novi - Rijeka bez naplate.

Prilog I. – MOGUĆE TRASE JADRANSKO-JONSKE MAGISTRALNE KROZ VINODOL (Shema dipl. ing. arh. Z. Gržičića)

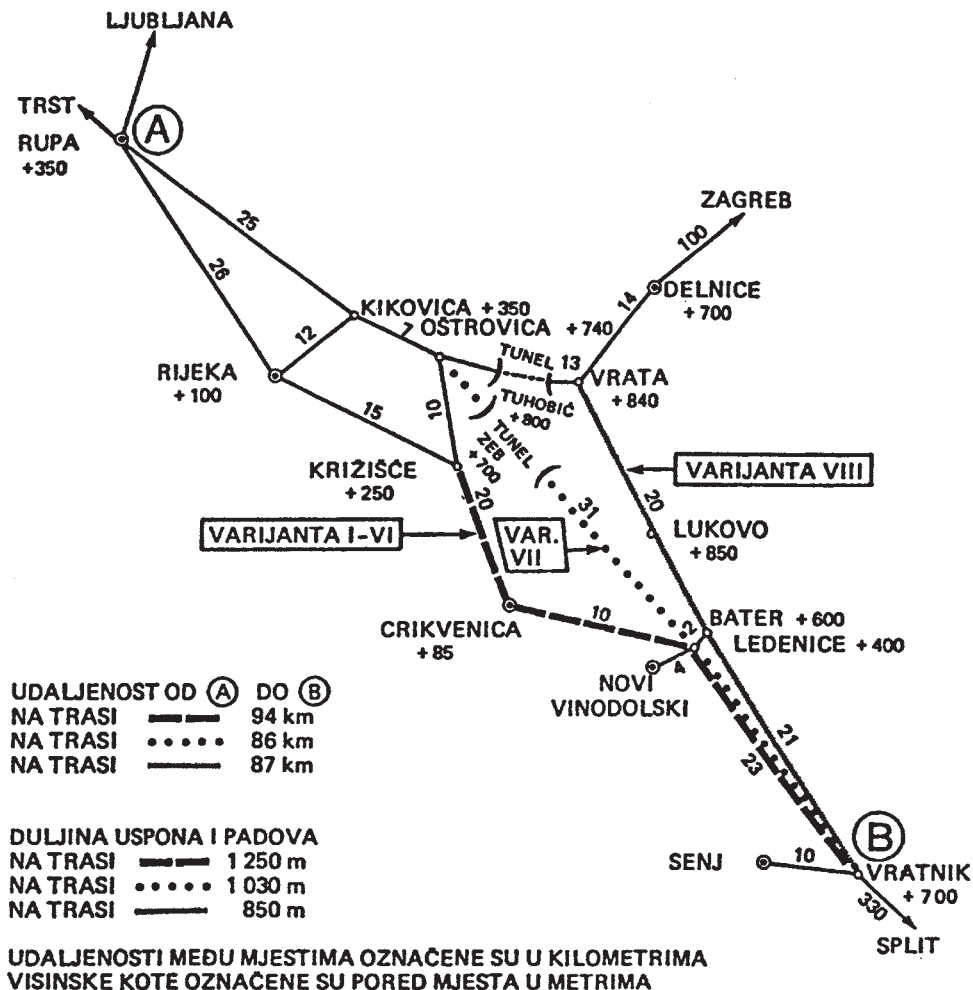
Na prikazu (shema 1) razmatra se osam varijanti trasa buduće autoceste. Za svaku od njih elaborirane su prednosti i nedostaci.

Ekološko društvo u Crikvenici zalaže se za gorske varijante (VII. i VIII.), a u obrazloženju navode više razloga. Između ostaloga:

Varijanta Oštrovica – Ledenice ide trasom koju je predložio mr. I. Barac, a varijanta Vrata – Bater koristi najkraću trasu s priključkom na najjužnijoj petlji autoceste Trst – Zagreb.

Analiza udaljenosti daje za tranzitni promet nesporne prednosti trasi Vrata – Bater. Tom trasom su sve udaljenosti iz Novog prema Trstu i Zagrebu najkraće. Interesantno je da Beč i sve istočno od njega dobiva najkraći izlaz na more kod Novog Vinodolskog.

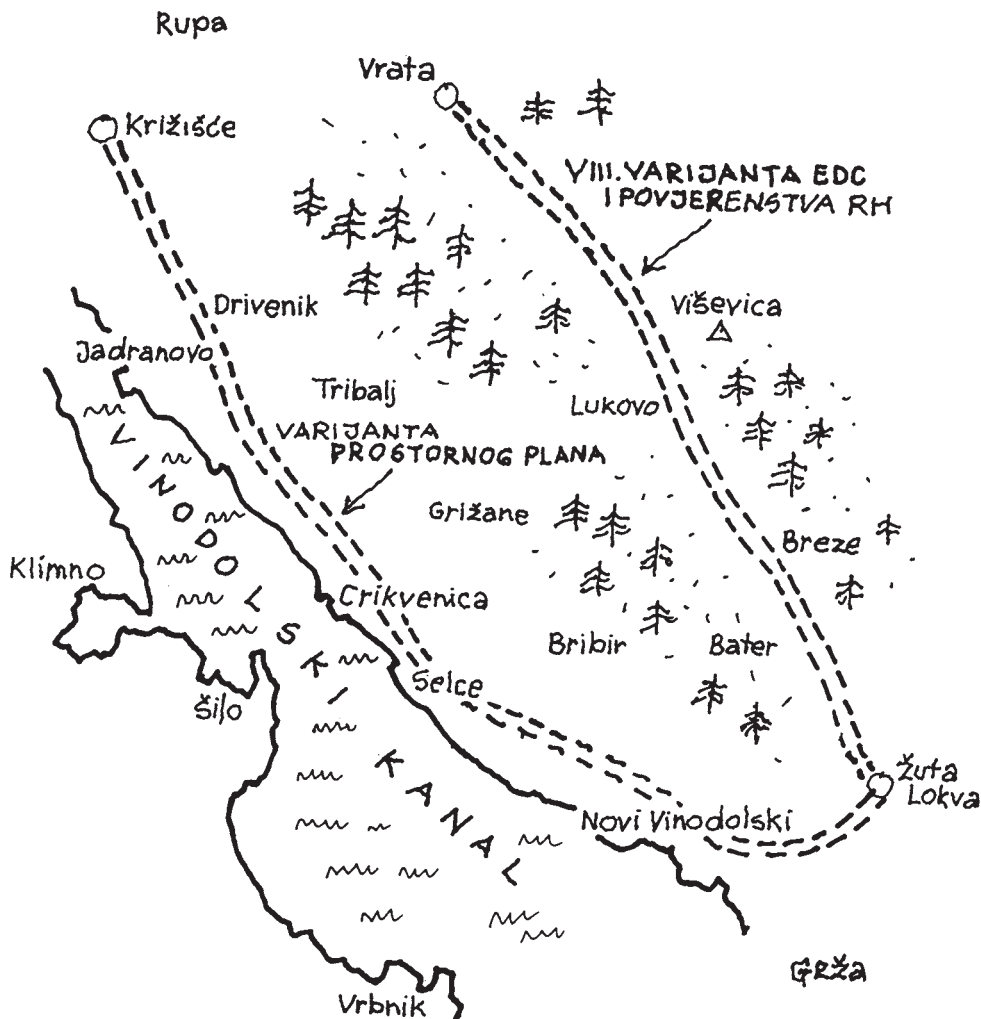
Gruba analiza profila trasa preko Rijeke (varijanta I.-VI.), tunelom Zebar (varijanta VII.) ili Lukovo (varijanta VIII.) pokazuje da je najpovoljnija varijanta preko Lukova (varijanta VIII.), a najnepovoljnija preko Rijeke.



Schema 1: Osnovne varijante trasa na Jadranskoj autocesti

To ujedno pokazuje da ekološko načelo: »Najmanji utrošak energije« važi za varijantu VIII. (Vrata – Bater) i da se može očekivati da će ona biti za ponudu investitoru najkonkurentnija, a okolini emitirati najmanje zagađenje. Za razvitak cjelokupnog planinskog turizma ona otvara veliko područje južno od Fužina do Ledenica. Predivno područje za lov od grebena iznad Grižana do Lukova ostaje netaknuto za izletnički turizam, a lako dostupno s kontinentalne strane. Novi Vinodolski bespogovorno dobio poziciju najatraktivnije turističke marine kojoj gravitira područje Panonije.

U prometnoj studiji IGH/92 te varijante nisu nažalost obrađene. Kao sastavni dio cjelovita problema obradili smo trase uz Velebit. Naša je ocjena da trasa ni u



Shema 2: Jedinstveno turističko i životno područje Hrvatskog primorja

kakvom racionalnom izboru ne može biti na primorskoj strani, tj. da u svakom slučaju prelazi prijevojem Vratnik iznad Senja na ličku stranu.

Opširniji testovi i grafovi o temi ovog referata dio su materijala dostavljena Ministarstvu prometa, izložena u crikveničkoj čitaonici i pripremljena za Sabor odlukom mjesnih zajednica Vinodola od 05.04.1992. godine.

Ekološko društvo Crikvenica smatra da bi se, izborom varijanti trasa VII. ili VIII., mogla provesti i inicijativa Ekološkog društva i zakonom predviđena procedura o proglašenju Vinodola «značajnim krajolikom», a koje su podržale sve stranke općine, kulturna društva i mjesne zajednice (osim N. Vinodolskog i Crikvenice)

Osim toga Vinodol bi time bio zaštićen od zagađenja i devastacije bilo koje vrste i uveden u programe razvoja prikazane u ostalim inicijativama.

Prilog II. – PISMO AKADEMIKA ANDRE MOHOROVIČIĆA

Savjet za zaštitu prirode Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti proučio je na poticaj Ekološkog društva Crikvenica složenu problematiku izgradnje generalnih trasa autoputova na čvoru povezivanja glavnog pravca Zageb - Rijeka s odvojkom jadranske cestovne magistrale prema Zadru i Splitu, a u odnosu prema širem području Vinodola kao istaknute zaštićene prirodne površine uključene u turističku privredu sjevernoga Jadrana.

Nakon svestrane analize navedenog problema utvrđeni su slijedeći stavovi:

1. Šire područje Vinodola, granične zone uz more i kontaktni pojas s Gorskim kotarom predstavlja izuzetnu vrijednost prirodne cjeline s jedinstvenom konfiguracijom terena, specifičnim biljnim pokrovom, autohtonim rasporedom naselja i bogatim spomeničkim nasljeđem u kojem se ističu posebno stare gradine Frankopana.
2. Osim prirodne rijetkosti i ljepote pejzaža spomenuto područje predstavlja zdravu zonu za obitavanje autohtonog pučanstva i izvanredno područje u širem krugu razvoja našega turizma, kao jedne od glavnih grana budućeg privređivanja kojemu velikim dijelom služi izgradnja važnih prometnica.
3. U vezi s iznesenim ocjenama potrebno je kod svih graditeljskih zahvata, kao što je gradnja glavnog prometnog spoja kontinentalne i jadranske magistrale, izbjegnuti narušavanje ili uništavanje onih prirodnih uvjeta na kojima počiva ekološki opstanak i privređivanje toga kraja.
4. Potrebno je stoga unutar šireg područja Vinodola zadržati samo neophodne prometne trase s lokalnim prometom, jer već dosadanja glavna prometnica uz more dokazuje negativna svojstva neodgovarajućih rješenja.
5. Razmatrajući moguće varijante rješenja čvornoga spoja glavnih magistrala smatramo optimalnim i jedinim ispravnim rješenjem da se na trasi magistrale Zagreb-Rijeka izradi spoj s jadranskom magistralom u točki Vrata s ovih razloga:
 - a) što trasa od spoja Vrata prema točki Bater i dalje na jug nema većih prirodnih zapreka,
 - b) što ta trasa predstavlja najkraći spoj centralne Europe s obalom Jadrana,
 - c) što prolazi pustim i šumovitim krajem i ne tangira rezervat Vinodola,
 - d) što omogućuje dobro opskrbljivanje lokalnih odvojaka u turističke zone.

*Za Znanstveni savjet za zaštitu prirode
akademik Andre Mohorovičić*

Prilog III. – PROMEMORIJA RAZGOVORA U MINISTARSTVU ZA PROSTORNO PLANIRANJE U ZAGREBU 3. LISTOPADA 2002. O RIJEČKOM PROMETNOM ČVORU (IZBOR OPTIMALNE TRASE JADRANSKE AUTOCESTE)

Prisutni:

- Zlatko Uzelac, pomoćnik ministra
- Ana Mrak Taritaš, viši stručni suradnik za Inicijativnu grupu za razvoj vinodolskog kraja:
- Mihovil Kombol, načelnik Općine Vinodolske,
- prof.dr. Vinko Čandrić, dipl.inž. građevinarstva
- prof.dr. Vladimir Uremović, dr. medicine
- Ivan Posarić, dipl. inž.stroj., vještak za cestovni promet.

Ministarstvo je sa interesom prihvatilo sastanak zbog dilema koje postoje, a prenesene su iz starih projekata u postojeće prostorne planove.

Na sastanku su za ministarstvo predane kopije akata iz dokumentacije Ekološkog društva Crikvenica:

1. Pismo HAZ-u o potrebi bezuslovne zaštite Vinodola
2. Mišljenje Znanstvenog savjeta HAZ-u o potrebi zaštite Vinodola i prijedlog trase autoceste od Fužine - Vrata na jug.
3. Stavovi Ekološkog društva Crikvenica o riječkom prometnom čvoru objavljeni u tisku.
4. Prilog odabiru optimalne trase autoceste sa Savjetovanja o razvoju Općine Crikvenica (1992.).
5. Promemorija sastanka u Ministarstvu prometa s dogovorom o potrebi istraživanja i usporedbe trase jadranske autoceste od Vrata preko Batera do Vratnika.
6. Izjavu HEP-a o intenzitetu zagađenja sa autoceste.
7. Prijedlog prof. Pragera, Peričić i Superina o potrebi izbora trase autoceste Permani - Soboli.
8. Mišljenje Rijeka-Projekt (R. Šarar) o potrebi razmatranja veze Oštrovica - Vratnik.
9. Izjava predsjednika M. Čokljata o karakteristikama riječke "obilaznice" i potrebi novog koridora od postojeće autoceste do Žute Lokve.
10. Zemljopisnu kartu sa ucrtanim trasama prema županijskom prostornom planu i 15 km kraćom po prijedlogu EDC.
11. Promemoriju o razgovorima u županijskom zavodu za prostorni plan.
12. Primjerak Vinodolskog zbornika br. 7 sa osnovnim izlaganjima na Savjetovanju o razvoju Crikveničke općine i zaključcima.

Predstavnici iz Vinodola obrazložili su prijedloge trase za koju se zalaže EDC-u, a koji osigurava:

- kraći i ravničasti transportni pravac i jeftiniju cijenu transporta;
- znatno manju investiciju i jeftinije zemljište;
- mogućnost naplate cjelog pravca Rupa - Žuta Lokva;
- zaštitu turističkog područja Hrvatskog primorja od zagađenja, posebno Žrnovnice;
- održanje cjelovitosti i pristupačnosti turističkog područja Krk - Crikvenica
- Vinodol - Ledenički kraj - šuma do Fužina;
- lakše i jeftinije priključivanje svih primorskih naselja na brzu cestu Novi - Križišće;
- znatno jeftinije i brže rješenje postojećih nedostataka u cestovnoj strukturi (Novi, Hrusta, Križišće, Plase) i mogućnost etapnog rješenja.

Predstavnici Ministarstva ocjenili su prijedloge zanimljivim i vrijednim razmatranja. Najavili su, da će u idućem izvještaju o stanju u prostoru predložiti izmjene prostornog plana države, zbog apsurdne situacije što se riječka zaobilaznica definira kao brza cesta, koja se od Križišću prema jugu nastavlja kao autocesta.

Kako predstoje odluke o izradi strateške dokumentacije za vezu na autocestu Zagreb – Split u čvoru Žuta Lokva, to je dogovoreno nekoliko zajedničkih stavova:

- izraditi više varijanti moguće trase, pa nakon razmatranja prednosti i nedostataka prihvatiti najbolju,
- uputiti zahtjev županu PG županije, premijeru i predsjedniku Sabora, s osnovnom argumentacijom za bolja rješenja ovih dvojbi,
- zatražiti razgovor s predsjednikom Povjerenstva Vlade za gradnju autoceste gosp. M. Čokljatom o ovim prijedlozima,
- obalnu cestu od Križišća do Povila predložiti kao brzu cestu,
- modernizirati cestu kroz Vinodol (kao županijsku cestu) s vezom do Fužina i Jasenak - Ogulin.

Inicijativna grupa poziva stručnjake ministarstva na terensko upoznavanje.

Sastavio: I. Posarić

Prilog IV. – PROMEMORIJA OD 14. 11. 02.

razgovora u Zagrebu u prostorijama Vlade RH – Povjerenstvo za urbanu izgradnju autoputova; sudjelovali:

- M. Čokljat, predsjednik povjerenstva
- M. Kombol, načelnik Općine Vinodolske
- I. Posarić, EDC Crikvenica

Sastanak održan na poziv M. Čokljata povodom dostavljene predstavke Inicijativne grupe za razvoj vinodolskog kraja o izboru trase Jadransko – jonske autoceste i razvoja turizma u Hrvatskom Primorju.

Prenjeto je zadovoljstvo sadržajem intervjua g. Čokljata u N. L. 01.10.02. god. Prezentirana je karta varijanti trasa autoceste Rupa – Žuta Lokva:

1. obalna po starom projektu
2. Oštrovica – Žuta Lokva
3. Vrata – Žuta Lokva

Mišljenje g. Čokljata o varijantama je:

- obalna varijanta 1. ni u kojem slučaju nije ostvariva jer je neprihvatljiva iz više razloga: prolazi gradom Rijekom, duža je, oštećuje resurse turizma uz obalu, ne zadovoljava ekološke kriterije studije utjecaja na okolinu;
- varijanta 2. studira se uporedno sa osobinama varijante 3. ali pokazuje nedostatke zbog blizine Vinodola i nepovoljnog profila;
- varijanta 3. vjerojatno je najpovoljnija jer skraćuje put Rupa – Žuta Lokva za 5 km, ima manje uspone i padove, koristi gotovu relaciju Grobničko polje – Vrata, najlakša je za gradnju i najjeftinija u korištenju za transport.

Definitivno je utvrđen početak gradnje autoceste Rupa – Permani i spoja na brzu cestu (obilaznicu) Rijeke Jušići – Permani – Grobničko polje na postojeću autocestu Fužine – Vrata. Ovime bi se oslobodila postojeća brza cesta kroz Rijeku tranzitnog prometa jer je već preopterećena lokalnim.

Svi su suglasni da se na istočnom izlazu Rijeke od Orehovice do Križišća brza cesta, na kojoj ne bi bilo naplate, a od Križišća prema Vinodolskom kraju postojeća magistralna cesta prilagodi prometnim potrebama kraja sa izvedbom crikveničke zaobilaznice i zaobilaznice grada Novog Vinodolskog (kao istarski ipsilon).

Predloženim izvedbama dovršenja brze ceste Permani – Križišće i autoceste Rupa – Žuta Lokva štite se prvenstveno interesi grada Rijeke zbog oslobođenja lokalnog prometa na brzjoj cesti od naplate cestarine i zagušenja tranzitnim prometom.

Istovremeno se postiže oslobađanje turističkog područja od zagađenja automobilskim prometom i stvara se mogućnost turističkog razvoja Vinodolskog kraja sa zaleđem.

Varijanta 3 daje najkraći put i najmanji utrošak energije i goriva (na relaciji Žuta Lokva – Rupa).

Varijanti 3. utrošak investicijskih sredstava bio znatno manji nego po bilo kojoj varijanti jer bez velikih objekata ide ravničastim terenom u zaleđu Vinodolskog kraja po jeftinom zemljištu.

Slični dvojbe su bile i na područjima Dalmacije i Dubrovnika, a koji su svi nakon razmatranja završili odmakom trase od obale, jer se tako uz manje investicije dobiva zaštita obalnog područja za razvoj turizma i drugih djelatnosti. Tako su se u Dubrovniku složili da je povoljnije rješenje da trasa ide Popovim poljem na teritoriji Bosne u zaleđe primorja Boke Kotorske, jer se time očuva cjelokupno primorsko područje.

Usvajanjem varijante 3. ne ugrožava se dovršenje brze ceste Permani – Križišće i magistralne ceste Križišće – Povile. To je osim toga preduslov za uvođenje naplate i nezavisno financiranje izgradnje (neopterećivanje državnih fondova) za cijeli potez Rupa – Grobničko polje – Vrata – Žuta Lokva. Gradnja brze ceste Permani – Jušići i Orehovica – Križišće je u toku i ne dolazi u pitanje jer je to državna obaveza i interes.

Zaključno je dogovoreno:

- izneseni stavovi mogu se slobodno koristiti u javnosti i tisku pozivom na g. Čokljata;
- predlaže se inicijativnoj grupi da organizira raspravu nadležnih ministarstava, povjerenstva vlade, uprava za ceste i autoceste, župana P. G. i načelnika gradova Rijeke i Kraljevice, Crikvenice i Novog Vinodolskog, zainteresiranih udruga o izboru trasa i financiranju;
- za donošenje odluke korisno bi bilo da načelnici gradova Crikvenice i Novog Vinodolskog te općine Vinodolske upute pismo na adrese predsjednika vlade, ministarstava, župana i uprava HC i HAC sa podrškom varijante 3. povjerenstva za autoceste i prijedlogom održavanja narednog sastanka.

Sastavili: M. Kombol, I. Posarić

Prilog V.

PISMO EDC-A ŽUPANIJSKOM ZAVODU ZA RAZVOJ, PROSTORNO UREĐENJE I ZAŠTITU OKOLIŠA RIJEKA

Povodom javne rasprave o elaboratu Suo (studije utjecaja na okoliš) za autocestu na području grada Crikvenice i Vinodolskog kraja dajemo svoje mišljenje.

1. EDC se protivi izgradnji autoceste na teritoriju grada Crikvenice i doline Vinodola već od god. 1990. Svim primjedbama EDC-a raspoložbe Županijski zavod za prostorno planiranje. Zašto predložena trasa autoceste nije prihvatljiva? Izbor trase nije izvršen analizom svih varijanti u stručnoj i javnoj raspravi. Naša dokumentacija sakupljena tijekom 14 godina sadrži osam varijanti (unutar kojih razlučujemo podvarijante) koje je u općem interesu potrebno međusobno usporediti. Nedopustivo je obraditi samo jednu varijantu.

2. Predložena varijanta ekološki nije prihvatljiva iz slijedećih razloga:

- trideset kilometara autoceste emitira otrov i kancerogeni materijal kao jedna koksara ili termoelektrana na ugljen. Zagađenje zahvaća više kilometara na svaku stranu ceste, a usisavanje tla i biljaka čini okoliš stalno nezdravim;
- zagađenje bukom izaziva danonoćno opterećenje okoliša koji postaje neprihvatljiv za stanovanje i turizam (vidi iskustva Austrije i Švicarske);
- svjetlosno zagađenje bezbrojnih reflektora u pomicanju izaziva bijeg ptica i životinja, te nelagodu za obitavanje čovjeka u široj okolici, jer se osvjetljava nebeski svod.

3. Građevina autoceste s pratećim objektima trajno mijenja izgled prostora iz prirodnog okoliša u industrijalizirani što se negativno odražava na turizam. Posebno je neprihvatljiva izgradnja betonske barijere vijadukta između Novog Vinodolskog i Bribira, a što uništava svu turističku vrijednost novljanskog i bibrirskog okoliša. Buka koja bi se širila s tog vijadukta učinila bi ga neprikladnim za stanovanje i turizam.

4. Financijski nije obrazložen izbor trase s tri kilometra dvostrukih tunela i vijaduktom od 400 metara (kao Krčki most) iznad Dubračine samo na teritoriju grada Crikvenice. To bi se izbjeglo izborom povoljnije trase. Varijanta od Fužina ili Oštrovica do Batera izbjegla bi skupi teren i projektirani građevinski «Disneyland» koji netko treba platiti. Predložena trasa autoceste izuzetno je skupi projekt te financijsko opterećenje lokalnog stanovništva za korištenje. Brza cesta koju predlaže EDC po razmatranom koridoru ne bi imala navedeno financijsko opterećenje ni za investitora niti za korisnike.

5. Ceste se grade za korisnike. Automobili su najveći i globalni i lokalni zagađivači. Zbog toga izbor trase mora biti takav da se za obavljanje transporta utroši minimum energije. Takav pristup ujedno daje najnižu cijenu i vrijeme transporta. Predložena trasa je najnepovoljnija u tim osnovnim kriterijima za izbor koridora, za što smo potvrdi i dobili u Ministarstvu zaštite okoliša i u Povjerenstvu za izgradnju autocesta pri Vladi RH.

6. Izgradnja tog predloženog dijela autoceste kroz grad Crikvenicu izazvala bi višegodišnje pretvaranje cijeloga grada i okolice u opsežnu građevinsku zonu s teškom mehanizacijom, uništenje lokalnih cesta i neprostudirano nasipavanje mora, te degradaciju turističke djelatnosti. Propast ugleda turističke destinacije ne bi se mogao obnoviti za cijeli generacijski ciklus.

7. EDC je u svrhu zaštite lokalnih, regionalnih i državnih interesa od samog početka zagovaralo izgradnju dionice autoceste na potezu Oštrovica ili Fužine – Batera, a koja bi se samofinancirala od cestarine i najprikladnija je za korisnike. Sadašnju magistralu na potezu Čavle – Krasica – Križišće – Crikvenica – Novi može se dimenzionirati kao brza cesta za potrebe lokalnog prometa i turizma unutar jedinstvenog turističkog područja crikveničko-vinodolske rivijere (širina od Bibrirske šume i Lukova do Dobrinja na Krku, te dužina od Bakarca do

Klenovice). Razbijanje tog jedinstvenog turističkog područja na tri dijela predloženim koridorom definitivno bi uništilo turizam na ovom području, budući da gosti, što je poznato iz marketinških studija, ne dolaze u blizinu autoceste.

8. Neprihvatljivo je da se cesta sa opasnim teretima i količinom poznatog zagađenja okoliša vodi preko izvora Žrnovnice i geološke pukotine kojom voda dolazi do njega. EDC predlaže da se taj dio brze ceste izgradi kao vijadukt preko zaljeva tj. nizvodno od izvora i da se u svemu poštuju propisi koji ne dozvoljavaju predloženo rješenje.

Prilog VI.

Zaključci sa Tribine Ekoloških društava Crikvenice i Novog Vinodolskog u Novom Vinodolskom 31.03.2004.g.

1. Predložena trasa autoceste Križišće-Žuta Lokva (varijanta 3), apsolutno je neprihvatljiva za stanovništvo Vinodola, za život i rad na ovom prostoru.
2. Zahtijevamo na osnovu naših ustavnih prava da se ispitaaju, ocjene i predlože gospodarski, ekološki i životno prihvatljive trase.
3. Zahtijevamo da se prilikom daljnjeg rada na odabiru projekta trase autoceste uvažavaju životni interesi naroda ovog kraja.
4. Tražimo da se poštuju meritorna i stručna mišljenja Znanstvenog savjeta Hrvatske akademija znanosti i umjetnosti i svih ostalih stručnih tijela u Republici Hrvatskoj.
5. Zahtijevamo da se odmah obustavi izdavanje svih lokacijskih dozvola za izgradnju autoceste na području cijelog Vinodola u Primorsko Goranskoj Županiji

Ekološko društvo Crikvenica
Dr. Ani Car

Ekološko društvo Novi Vinodolski
Dipl. Ing Ivan Kukulj

Prilog VII.

EKOLOŠKO DRUŠTVO CRIKVENICA

Crikvenica 23.VI.2004.

Savjetu Vlade R.H. za prostorno uređenje
10000 Zagreb
Republike Austrije 20

Ponovno Vam se obraćamo zbog nastavka neprimjerenih postupaka Hrvatskih cesta u vezi odabira trase koridora Jadranske autoceste Rupa-Žuta Lokva.

Slučajno smo došli do Rješenja Stalne komisije za ocjenu studija o utjecaju na okoliš cesta u Republici Hrvatskoj.

U Rješenju jasno stoji da smo zbog primjedbi koje smo dali u javnoj raspravi bili pozvani na sastanak Komisije 24.III.04., ali odluke Komisije sa obrazloženjem nisu nam poslali. Ovo smatramo potvrdom naših sumnji da se neprimjerenim metodama i dalje gura projekt koji je izuzetno štetan za naš kraj, cestovni transport i državne financije.

Ponavljamo Vam osnovne naše prigovore na predloženi koridor autoceste:

1. Nije točna tvrdnja Komisije da je analizirano 15 varijanti. Na sastanku Komisije je jasno odgovoreno da se radi o derivacijama unutar istog koridora i da o tome postoji dokumentacija. Zbog toga naglašavamo da nije ispitana podobnost svih 8 koridora, a koje smo i mi prikazivali u našim razmatranjima.
2. U studiji nije obrađen utjecaj zagađenja sa autoputa s plinovima, prašinom, svjetlom i bukom te devastacijom i balvanizacijom prostora na turističku djelatnost, a koja je jedino preostala grana privređivanja u Hrvatskom Primorju.
3. Studija nije odgovorila na pitanje zašto je izabrana najduža i energetski najnepodobnija (usponi i padovi) trasa koja posljedično izaziva najveće zagađenje i najskuplji transport.
4. Studija nije odgovorila na pitanje kamo deponirati 5 miliona kubika iskopa koji treba odvesti s trase, a neprihvatljiva je odrednica da se bez Studije o utjecaju na okoliš i na more predvidi njegovo zasipavanje bilo gdje i bilo kako.
5. Neprihvatljivo je polaganje trase u zabranjenoj zoni vodozaštitnog područja u geološkoj pukotini izvora Žrnovnice, jer je to zakonom jasno zabranjeno.
6. Zabrinjavajuća je i neodgovornost investitora zbog projektiranja i izbor koridora koji zahtijeva **nekoliko puta** skuplju gradnju od koridora koji javnost u našem kraju jednoglasno predlaže, tj. odmaknutog nekoliko kilometara od obale.
7. Smatramo neprimjerenim i neprihvatljivim, zbog sukoba interesa, da ista firma bude i projektant i autor Studije o utjecaju na okoliš.

Ponovno Vas molimo da razmotrite naše materijale koje smo Vam ranije dostavili vezano uz izbor optimalnog koridora jonsko-jadranske autoceste, a za što imamo podršku stručnjaka i popnavljamo HAZU.

Ovakovo fabriciranje rješenja zbog kojeg Vam pišemo je ponovno pokazatelj štetnog postupanja u trošenju prostora, novaca i ugrožavanja egzistencije stanovništva Primorja, a za što postoje bolja i jeftinija rješenja na koja ukazujemo već 15 godina. Smatramo da polidisciplinarnom analizom mogućih koridora treba pronaći optimalno rješenje u interesu svijeta.

Zahvaljujemo na pažnji, uz srdačne pozdrave.

Dopredsjednik EDC
Prim.dr. Stanko Jurdana

Predsjednik EDC
dr. Ani Car

Sažetak

EDC i Odbor za razvoj Vinodola predlažu povoljniju trasu na relaciji Rupa – Vrata – Vratnik, a koju podržava i Povjerenstvo vlade RH. Ova trasa daje kraći, energetski povoljniji i u investiciji znatno jeftiniji transportni put, uz samofinanciranje i logičnu naplatu, a isključenje naplate na trasi magistrale uz obalu. Ovakvo rješenje bi omogućilo lakše povezivanje brze ceste (magistrale) sa svim naseljima uz obalu i u Vinodolu, s Rijekom i čvorištima autoputa. Posebno je značajno to, što bi takvo rješenje zaštitilo cjelinu i kvalitetu jedinstvenog turističkog područja i spriječilo pad vrijednosti turističkog proizvoda.

Ključne riječi

Ekologija, prostorni planovi, turizam, autocesta, izbor optimalne trase.

Summary

Ivan Posarić • PROBLEM OF ROAD NETWORK IN NEW SPACE PLANS AND ECOLOGICAL PRINCIPLES IN THE PLANING OF DEVELOPMENT

EDC and Committee for the development of Vinodol suggest a more convenient route from Rupa to Vrata and Vratnik, and their suggestion is sustained by the Government of Republic of Croatia. This route offers a shorter, cheaper and more adequate transport route. Although self-financed and on payment, it excludes the payment on the road along the coast. This solution would make easier the connection of the fast road of all the places on the coast and in Vinodol with Rijeka and highway knots. It is also significant because it would protect the quality of a compact touristic region and would stop the loss of touristic product's value.

Keywords

Ecology, space planing, tourism, highway, choice of the optimal route.

Literatura

Tehnička enciklopedija, JLZ, Zagreb.

Peutingerova karta (Rimska cesta), u Turistička Crikvenica 1888-1988, Crikvenica, 1988:7.

Souček, B.: Ceste gutaju više nego što donose, VUS, Zagreb, 27.III.19:5.

Krpan, N.: motorna vozila, Skripta Tehn. Fakulteta Zagreb.

Prometna studija Crikvenice, IGH, Rijeka, 1992.

Bilješka o autoru

Ivan Posarić, Crikvenica, dipl. ing. strojarstva, aktivist EDC-a, u mirovini.