

Miljenko Žanić

MOGUĆNOST ŠIRENJA I MODERNIZACIJA LUČKIH TURISTIČKIH KAPACITETA

STANJE LUČKE INFRASTRUKTURE

Lučki kapaciteti na području vinodolske rivijere (područje Gradova Crikvenica i Novi Vinodolski), infrastrukturni su objekti vrlo derutnoga stanja lučke podgradnje i nadgradnje, što je rezultat dugogodišnjeg neučinkovitoga korištenja i upravljanja lučkim područjima. Lučkim područjem danas upravljaju Lučke uprave Crikvenica i Novi Vinodolski, a luke Crikvenica i Novi Vinodolski temeljem Zakona o pomorskom dobru i morskim lukama (2003.), imaju status luka otvorenih za javni promet lokalnog značaja.

Lučka područja Crikvenica i Novi Vinodolski infrastrukturno su nepromijenjena od 1876. godine kada su postavljena postojeća lučka svjetla na lukobranima Crikvenice i Novog Vinodolskog. Značajnijih zahvata na izgradnji lučke infrastrukture, osim ratnih reparacija i više ili manje uspješnog redovitog održavanja obala i dubina nije bilo, s izuzetkom novog zaštitnog lukobrana u Selcu i nasipa lučice Podvorska.

Operativne obale u ukupnoj dužini od 896 metara danas se uglavnom koriste kao privežišta za domaće i strane brodice i pristan izletničkih brodova, jer su u potpunosti nestale putničke brodske linije sa susjednim gradovima i otocima, kao i trajektna veza Crikvenica-Šilo.

Luka Novi Vinodolski povijesno je bila jaka izvozna luka za drvo i drvenu rezanu građu uz pomoćnu teretnu luku Tepli porat. Posljednji značajniji promet ostvaren je 1975. godine: 1054 broda u dolasku-odlasku, s ukrcanih 28 920 tona

tereta, dok je vršni promet putnika ostvaren 1985. godine sa 7880 putnika, zahvaljujući prije svega tadašnjoj izletničkoj brodskoj liniji za Rab. U isto vrijeme luka Crikvenica je zahvaljujući trajektnoj vezi sa Šilom, ostvarila promet s 2210 brodova u dolasku-odlasku koji su prevezli 214 307 putnika (1984).

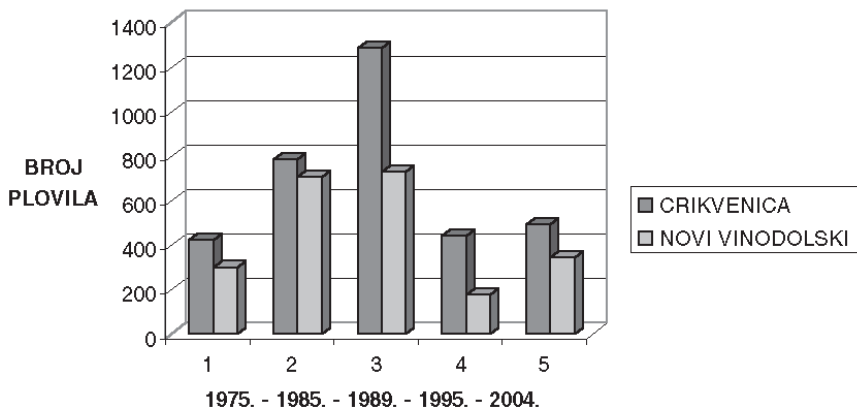
Krajem sedamdesetih godina luke Crikvenica i Novi Vinodolski s pripadajućim lučicama Jadranovo, Selce i Klenovica postaju i ostaju sve do danas isključivo turističke luke i zamašnjak tadašnjih ozbiljnijih početaka razvoja nautičkog turizma. Njihove kapacitete u početku uspješno nadopunjavaju uvale i športske lučice Povile, Uvala Slana, Podvorska, Crni molo i Dramalj, dok je Klenovica jedina donekle zadržala značaj ribarske luke, zahvaljujući većoj koncentraciji ribarskih brodova i brodica.

Nekadašnja zakloništa za jedrenjake u uvalama Čardak, Jasenova i Dumboka sačuvale su uglavnom netaknutu prirodu, te uz niz manjih uvala danas čine zonu prirodnih kupališta, uz uređena kupališta u uvali Lišanj, Zagori, šire područje Selca i Crikvenice, Kačjaka i Jadranova.

Veći dio ovih kupališnih zona u posljednjih tridesetak godina devastiran je betoniranjem sunčališnih površina i nekontroliranom gradnjom priveza i mulića, što upravo ukazuje na neoprostivu nepomorsku i neorganiziranu nautičku orijentaciju ovoga dijela Hrvatskoga primorja.

NAUTIČKI TURIZAM 1975.-2004.

Unatoč bagateliziranju morskog resursa u razvojnim planovima Crikvenice i Novog Vinodolskog, sedamdesetih i osamdesetih godina prošloga stoljeća, ovo područje zauzimalo je značajno mjesto u ekspanziji nautičkog turizma koji je zahvatio čitavo obalno područje Republike Hrvatske. Vršni promet stranih jahti i brodica ostvaren je 1989. godine s 2011 plovila prijavljenih u lučkim ispostavama Crikvenica i Novi Vinodolski, te oko 5000 brodica u tranzitu, što je činilo 8% ukupnog nautičkog prometa u Hrvatskoj. Strukturu brodica činili su uglavnom gliseri i manja plovila zahvaljujući izgradnji benzinskih postaja za opskrbu plovila u Novom Vinodolskom i Crikvenici te *Duty free* trgovinama, kao i primjerenim smještajnim kapacitetima za tadašnju srednju klasu gostiju iz Njemačke, Austrije i Italije. Veća plovila odnosno jahte već su tada zaobilazila ovo područje jer je u međuvremenu na hrvatskom dijelu Jadrana izgrađeno četrdeset luka nautičkog turizma - marina (grafikon 1). Prošle godine (2004.) ostvaren je promet od 834 strane jahte i brodice, što je 1,6% ukupnog nautičkog prometa u Republici Hrvatskoj, koji je u međuvremenu dosegao brojku od 52 tisuće stranih plovila. Toj brojci treba pridodati i 50 000 stranih posada koje su koristile čarter ponudu, koja je definitivno zbog pomanjkanja luka nautičkog turizma zaobišla ovo turističko područje.

PROMET STRANIH JAHTI I BRODICA 1975.-2004.

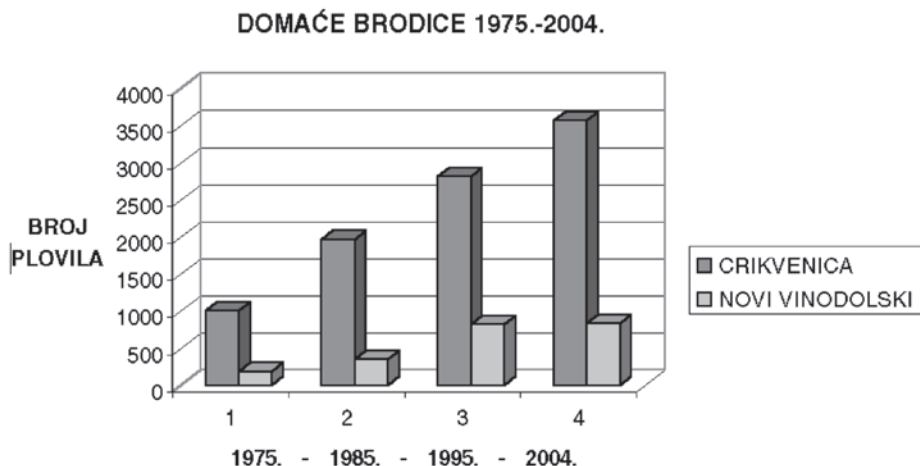
Bitno je napomenuti da je ovo jedina turistička rivijera na Jadranu, koja nema niti jedne marine-luke nautičkog turizma. Što to znači za ukupni turistički razvitak ovoga kraja, govori činjenica da su nautičari pouzdano turisti najveće platežne moći.

Za razliku od stranih nautičara, grafikon domaće nautičke scene na području vinodolske rivijere ima tendenciju stalnog uspona, što je odraz povećanog standarda domicilnog stanovništva, masovne izgradnje vikendica i sada nekontrolirane izgradnje apartmana, odnosno snage prirodnog ekonomskog zaleđa Zagreba i čitave Hrvatske.

Na ovom je području 1975. godine bilo stacionirano 1187 domaćih brodica, dok je 2004. godine u lučkim ispostavama Crikvenica i Novi Vinodolski upisano 4396 domaćih brodica (grafikon 3). Ako tome pribrojimo strane brodice, onda dolazimo do saznanja da je na vinodolskoj rivijeri u 2004. godini bilo ukupno stacionirano 5230 plovila za sport i razonodu, bez plovila u tranzitu, koje je po današnjim propisima nemoguće statistički pratiti.

Ovome treba dodati manju, ali gospodarski značajnu stavku od 485 brodica za gospodarske svrhe prijevoza osoba i ribarstva, 12 izletničkih brodova i 5 ribarskih brodova, koji zajedno sa stranim i domaćim brodicama za sport i razonodu koriste 553 donekle organizirana i zaštićena priveza unutar lučkog i van lučkog područja, te dolazimo do saznanja da ovoga trenutka na vinodolskoj rivijeri nedostaje gotovo 5000 stalnih i tranzitnih priveza i to uglavnom za plovila ispod 12 metara dužine.

Danas hrvatske marine ozbiljno popunjavaju svoje kapacitete isključivo većim jahtama na ukupno 15 000 priveza (14 730) sa stalnim listama čekanja i zapošljavaju preko 1320 radnika.



Doprinosi organiziranog prihvata nautičara u ponudi malog poduzetništva i lučkih uprava na našem području su:

- 553 priveza uz obalu i sezonska sidrišta s osobnom opremom za vez i sidrenje
- četiri ormarića za priključak struje i vode na lukobranu Novi Vinodolski
- dizalice za dizanje i spuštanje plovila u Klenovici 2.5 t nosivosti, u Novom Vinodolskom 25 t nosivosti, u Selcima 10 t nosivosti, u Crikvenici 3 tone nosivosti te nekoliko malih dizalica i navoza u mandračima bez uporabne dozvole
- organizirani kopneni zimovnici u napuštenim tvorničkim halama i na otvorenim prostorima kapaciteta 200 plovila
- organizirani servisi za ugrađene i vanbrodske motore u Dramlju, Crikvenici i Novom Vinodolskom i trgovine brodske opreme u Crikvenici.

PROSTORNA I PROJEKTNJA DOKUMENTACIJA

Ovo ukazuje na tridesetogodišnji zaostatak Crikveničke i Novljanske rivijere u razvitku turističkih, lučkih i nautičkih kapaciteta na moru u usporedbi s ostalim turističkim destinacijama na Jadranu. Tome je u prvom redu doprinijela negativna selekcija rukovodnih struktura u lokalnoj samoupravi i gospodarstvu, koje su češće bile okrenute zagovoru zaobalnih i ruralnih mogućnosti razvoja turizma negoli moru, te upornog nepoštivanja struke. Zbog kompliciranog zakonodavstva u pogledu koncesioniranja i gospodarenja lukama i pomorskim dobrom, neprilagođenih carinskih propisa, potpomognuti potpuno pogrešno

nametnutom slikom ekološke svijesti i manjkavom prostornom dokumentacijom, te dnevno političkim potrebama, svi dosadašnji pokušaji i izrađena dokumentacija završili su u zaključanim ladicama.

Dugotrajnim i mukotrpnim nametanjem teme, najviše je u planiranju lučke i nautičke infrastrukture odmaknuo Novi Vinodolski, gdje je za buduću luku nautičkog turizma u uvali Pod Baran završena sva potrebna prostorna dokumentacija kao i izvedbeni projekti lukobrana, gatova i kopnenih sadržaja, te po drugi puta izrađena studija utjecaja na okolinu. Grad Novi Vinodolski je još 1993. godine registrirao poduzeće za gradnju marine u vlasništvu grada, čime je preuzeta inicijativa i dokumentacija prethodnih investitora, iako se skupština toga poduzeća nije niti jedanput sastala u posljednje četiri godine. Ovaj lokalitet za gradnju luke nautičkog turizma nalazi se i u Prostornom planu Primorsko-goranske županije te prostornim dokumentima razvoja nautičke ponude u Republici Hrvatskoj.

Isto tako Detaljnim planom Ričina-Studenac, predviđen je iskop sportske lučice-mandraća od 4000 m², na ušću Suhe Ričine.

U Crikvenici je do sada samo idejno definirana luka nautičkog turizma ispred hotela Internacional, mada se i taj program nalazi u Prostornom planu Primorsko-goranske županije.

Uvjeren sam da će struktura smještajnih kapaciteta i prirodno ekonomsko zaleđe i dalje vršiti jaki pritisak na ovo lučko i turističko područje, pa se ulaganja u lučku infrastrukturu danas nameću kao imperativ ukupnog turističkog razvoja šire regije Hrvatskoga primorja, koja na kopnenom dijelu nema niti jedne luke nautičkog turizma od Opatije do Zadra.

MOGUĆNOST ŠIRENJA I MODERNIZACIJA LUČKIH TURISTIČKIH KAPACITETA

Mogućnost, odnosno potrebu širenja i modernizacije lučkih turističkih kapaciteta na vinodolskoj rivijeri (Crikvenica i Novi Vinodolski) treba planirati kao osnovu budućeg ukupnog turističkog razvoja i to:

- **IZGRADITI LUKU NAUTIČKOG TURIZMA** u Novom Vinodolskom (uvala Pod Baran) kapaciteta 300 priveza.
- **IZGRADITI LUKU NAUTIČKOG TURIZMA** u Crikvenici ispred hotela Internacional kapaciteta 300 priveza. (op. a.: namjerno ne spominjem pojam MARINA, jer će ulaskom u EZ marine izgubiti sadašnji status "carinskih skladišta")
- **MODERNIZIRATI LUKE** Crikvenica i Novi Vinodolski, što podrazumijeva nužne popravke postojeće infrastrukture, osiguranje tranzitnih gatova za prihvat putničkih i izletničkih brodova, *cruisera* i ribarskih brodova, što je

zakonska obaveza lučkih uprava, te ostatak operativnih obala oplemeniti murinzima, priključcima struje i vode i pretvoriti ih u čiste komercijalne vezove.

- **SPORTSKE LUČICE** koje su jednim dijelom u sastavu lučkih područja, a djelomično izvan njih, oplemeniti i povećati im kapacitete priveza za domicilno stanovništvo i komercijalnih priveza na sljedeći način:

Luka Klenovica – izgraditi zaštitni lukobran i urediti operativne obale

Lučica Povile – produžiti zaštitni lukobran

Lučica Ričina Studenac – iskopom povećati kapacitet od planiranih 4000 m² na 8000 m²

Turističko naselje Zagori – izgraditi pristan za izletničke brodove

Luka Selce – lukobranom zaštititi postojeći akvatorij i povećati kapacitet priveza, te glavni gat osloboditi za tranzitni promet

Lučica Podvorska – uređenjem postojećeg nasipa povećati kapacitet tranzitnih priveza

Lučica Crni molo – izgraditi zaštitu od zapadnih vjetrova

Luka Jadranovo – izgraditi započeti lukobran i povećati kapacitete komercijalnih priveza

Male mandračće kao što su Uvala Slana, Lanterna, Dramalj i druge ne širiti kapacitetom te kamenom sanirati betonirane površine.

Netaknute prirodne uvale zadržati kao kupališne zone.

Kupališne zone koje su napadnute nekontroliranom gradnjom priveza i mulića urediti u čiste kupališne površine uklanjanjem istih.

U zapuštenim industrijskim zonama dati prioritet razvoju suhih zimovnika, male brodogradnje i servisnih nautičkih djelatnosti.

Uređenjem postojećih sportskih lučica osigurava se dovoljan kapacitet za priveze domicilnog stanovništva, čime se lučka područja oslobađaju za gospodarske djelatnosti turističko-nautičkog karaktera, te povećavaju plažne površine koje su danas devastirane ljetnim privezima i sidrištima.

Svi lokaliteti, od planiranih novih luka nautičkog turizma do lučkih područja i sportskih lučica, osmišljenom politikom dugoročnog koncesioniranja, mogu biti gospodarski iskoristivi i kratkoročno realizirani.

Ukoliko lokalne samouprave i lučke uprave ne osmisle razvojne ciljeve, ne pristupe koncesioniranju i zadrže status lošega gospodara, postojeće stanje neće se ubrzano mijenjati, što će pridonijeti daljnjoj turističkoj izolaciji rivijere.

Bez brzih zahvata neće se mijenjati niti ekološka slika morskog dijela rivijere. Naime, poznato je da organizirane luke moraju poštivati zakonske odredbe minimuma ekološkog standarda, plovila i nautičari EZ već podliježu visokim

ekološkim normama i razvijenoj ekološkoj svijesti. Novi propisi će zahtijevati viši standard opremljenosti domaćih brodova i brodica, što je u sadašnjoj situaciji kada velikim dijelom divljih priveza nitko ne gospodari, najgore moguće stanje.

Predloženim modelom postigao bi se organizirani kapacitet od 2000 priveza u moru i isto toliko kapaciteta suhих zimovnika, što bi i dugoročno trebalo zadovoljiti potrebe ove rivijere, koja će vjerojatno morati zbog svoje atraktivnosti u budućnosti primijeniti ograničavajuća iskustva Bodenskog jezera, odnosno zabranu gradnje daljnjih kapaciteta.

Sažetak

Za razvoj turizma u našem kraju vrlo je važno sagledati problem lučkih kapaciteta. Opći je sud da su ona u derutnom stanju i da se već dugo godina ništa ne radi na saniranju i stvaranju novih lučkih kapaciteta. Obalni prostori također su devastirani, osobito nasipavanjem građevinskog otpada i iskopnog materijala, te betonizacijom. Uza sve to nautički je turizam ovdje primjetan i sve je veći interes za njega. Kada se sagledavaju razvojni pravci turizma u ovome kraju nužno je osmisliti, projektirati i ostvariti napredak u dva pravca, prvo: sanirati i modernizirati postojeće lučke kapacitete i drugo: stvarati nove, izgradnjom novih lučica, proširivanjem postojećih i izgradnjom potrebne infrastrukture uz njih. Referent te prijedloge konkretno obrazlaže.

Ključne riječi

More, luka, lučki kapacitet, lučka infrastruktura, nautički turizam

Bilješka o autoru

Miljenko Žanić, lučki kapetan, Novi Vinodolski

