Ratimir Šarar, dipl.ing.građ.

ANALIZA STANJA LUKA, LUČICA, PLAŽA I PRIRODNIH OBALA

Osnovne karakteristike obalnog mora općine Crikvenica određene su dužinom obalne linije od 37 kilometara, uskim Vinodolskim kanalom i blizinom sjeverne obale otoka Krka. Blaga klima i kanalsko djelovanje morskih valova i struja, višestruke su pogodnosti u korištenju obale i mora. More je čisto, obalni vegetacijski pokrivači primjereni tlu i klimi, a plovidba manjim plovilima u odnosu na Velebitski kanal susjedne općine Senj, mnogo atraktivnija i sigurnija.

To je pogodovalo razvitku ribarstva, turizma, zdravstvenog turizma, obalnog pomorskog prometa, a mnogi mještani obalnih naselja uzgajali su različite poljoprivredne kulture obrađivanjem vrtača i polja na sjevernim područjima otoka Krka. Takav položaj i orijentacija žitelja prema blagodatima mora imao je za posljedicu gradnju luka, lučica, plaža i kupališnih objekata ("banje", catare, sunčališta na stupovima itd.).

Pomorski putnički i robni promet između gradova na obali i otocima u široj regiji, kao i stalne brodske veze sa srednjom i južnom Dalmacijom, imao je veći broj dnevnih pristajanja brodova.

Crikvenica je kolijevka ribarstva na Jadranu. Luka je bila puna ribarskih brodova i čamaca, a obalne tunere od Starigrada do Sršćice i po uvalama otoka Krka držale su družine crikveničkih ribara.

Cijelo zaobalje karakterizira uzdužni brdski masiv koji je poprečno presječen udolinama rječice Dubračina i rječice Suha Ričina. Na ušću tih rječica formirali su se urbani centri Crikvenica i Novi Vinodolski.

Velike količine suspendirana nanosa što su ga tijekom vremena donašale Dubračina i Suha Ričina, formirale su u tim zonama plića morska dna, pogodna za gradnju luka i plaža. Tako su nastale dvije glavne luke na obali, za uspostavljanje obalnog brodskog prometa.

Poslije su građena pristaništa u Jadranovu, Dramlju, Selcima, Portoteplom i Klenovici.

Po zaklonjenijim prirodnim uvalama duž obale, građena su privezišta za privez brodova u četverovezu. Ta privezišta služila su za sklanjanje jedrenjaka i ribarskih brodova za vrijeme olujnih bura. Uvale su prirodno očuvane, a kamene privezne kolone svjedoci su tog vremena. Za potrebe priveza čamaca žitelja obalnih naselja, izgrađene su male lučice (madraći) veličine akvatorija za privez 10-30 plovila (Stara Voda, Brščanovica, Pazdehova, Vrtina, Crni Molo, Selce, Novi Vinodolski, Klenovica i dr.). Slični su se uvijek pojavljivali i po uvalama sjeverne obale otoka Krka. Svi ti objekti građeni su od kamena brižljivo odabrana, otporna na koroziju morske vode. O tome svjedoči postojanost kamenih blokova i obala unatoč veoma slabom održavanju u proteklom vremenu.

Ukidanjem putničko-teretnih obalnih linija te odumiranjem ribarstva, nestaje i brodova, a luke i pristaništa su prepuštena zubu vremena. S obzirom na materijal građenja godine starosti i nepoznatog vlasnika, ozbiljno je narušena njihova statička stabilnost i naglašeno je propadanje pojedinih konstruktivnih elemenata. Naročito se to odnosi na zaštitni kameni nabačaj (školjeru) koja tonjenjem u muljevito morsko dno,

izložena dugogodišnjoj eroziji morskih valova, sve više gubi svoju funkciju u zaštiti trupa lukobrana i unutarnjih obala. S obzirom na povijesnu, kulturnu i gospodarsku vrijednost ovih objekata, način njihovog nastanka, materijal građenja i samo oblikovanje i obradu, te objekte bi trebalo sanirati i sačuvati u svom izvornom obliku.

Cijela obala općine Crikvenica u svojoj ukupnoj dužini u ljetnim mjesecima je plaža, sa svom raznolikošću u obliku, ambijentu i pristupu moru. Kolikogod su atraktivna gradska javna kupališta, gdje se uvijek može doći korištenjem automobila, toliko su atraktivni oni dijelovi obale na koje se može doći samo pješačkim stazama ili plovilom. Mnogo malih plaža veličine 10-200 m2 sa žalom, predstavlja posebnu atrakciju, daje intimnost i ugođaj prirodna ambijenta. Treba ih svakako sačuvati a prilaze omogućiti uzdužnim i poprečnim pješačkim stazama. Prirodni ambijent u obalnom pojasu na većem dijelu je očuvan. Investicijska ulaganja bila su minimalna. Prije izgrađena gradska kupališta u Crikvenici, Selcu i Novom Vinodolskom u nekim dijelovima su dograđena više ili manje zadovoljavajućim projektnim rješenjima. S pojavom masovnog turizma crikvenička gradska plaža izgubila je svoj "imidž", a ostaci morskih objekata i rekvizita zabave strše kao sablasti (tobogan, skakaonice i slično), što ukazuje na odnos prema ponudi, zaštiti i održavanju objekta. U Crikvenici su naročito prisutna velika nasipavanja mora u centralnom dijelu grada, na potezu lučica Dvorska - gradsko kupalište, gdje su se dobile znatne kupališne površine, ali je obalna linija ostala nedefinirana, a postojeća nije uređena. Ti radovi u osnovi nemaju istraživačku i ostalu projektnu dokumentaciju.

Nerazmjer želja i mogućnosti vide se i u improvizacijama u osiguranju vezova za čamce. Gradnja lučica, sidrišta na bovama i slično, obavlja se na veoma nekvalitetan način, što ima za posljedicu deformacije obala i gatova, neuredno vođenje obalne linije, veliki broj sidrenih blokova i bova u kupališnim zonama. Kako se radi uglavnom o manjim čamcima, koji se koriste u ljetnim mjesecima, nije opravdano ulagati u skupe pomorske radove na izgradnji novih lučica, gdje omjer vrijednosti plovilo - vez iznosi 1:10.

Rješenje treba tražiti u sanaciji i uređenju postojećih privezišta.

Gradske luke Crikvenice i Novog Vinodolskog imaju velike mogućnosti u vezi s popunom sadržaja i njihovom ponudom turističkoj privredi. Luka Novi Vinodolski obrađena je u svim segmentima istraživačkog rada, te ima definiran razvojni program i veličinu zahvata.

Crikvenički luku s jugoistočnim akvatorijem uključivši lučicu Dvorska, sigurno je potrebno jedinstvenim programom i planom riješiti. Ako se uzme dubina mora od - 15 m, kao vanjska linija zone obuhvata plana, onda se dobiva veličina raspoloživa akvatorija od 20 ha. U tom akvatoriju smještena je gradska luka, trajektno pristanište, ušće rječice Dubračina, benzinska crpka, kanalizacijski centralni ispust, lučica Dvorska, Jedriličarski klub i dr. U svojoj orijentaciji na more Crikvenica bi u tom dijelu sigurno trebala dobiti sadržaje nautičkog turizma, pristaništa za turističke obalne brodove, parkirališne površine i slično.

Čitav obalni pojas potrebno je planski razraditi s temeljitom i postupnom pripremom planova i razvitka. Također je potrebno spriječiti eventualnu najezdu privatnog ili državnog kapitala, gradnjom profitabilnih lokacija prije dovršenja plana, uključivši i mjere ekološke zaštite obale i mora.