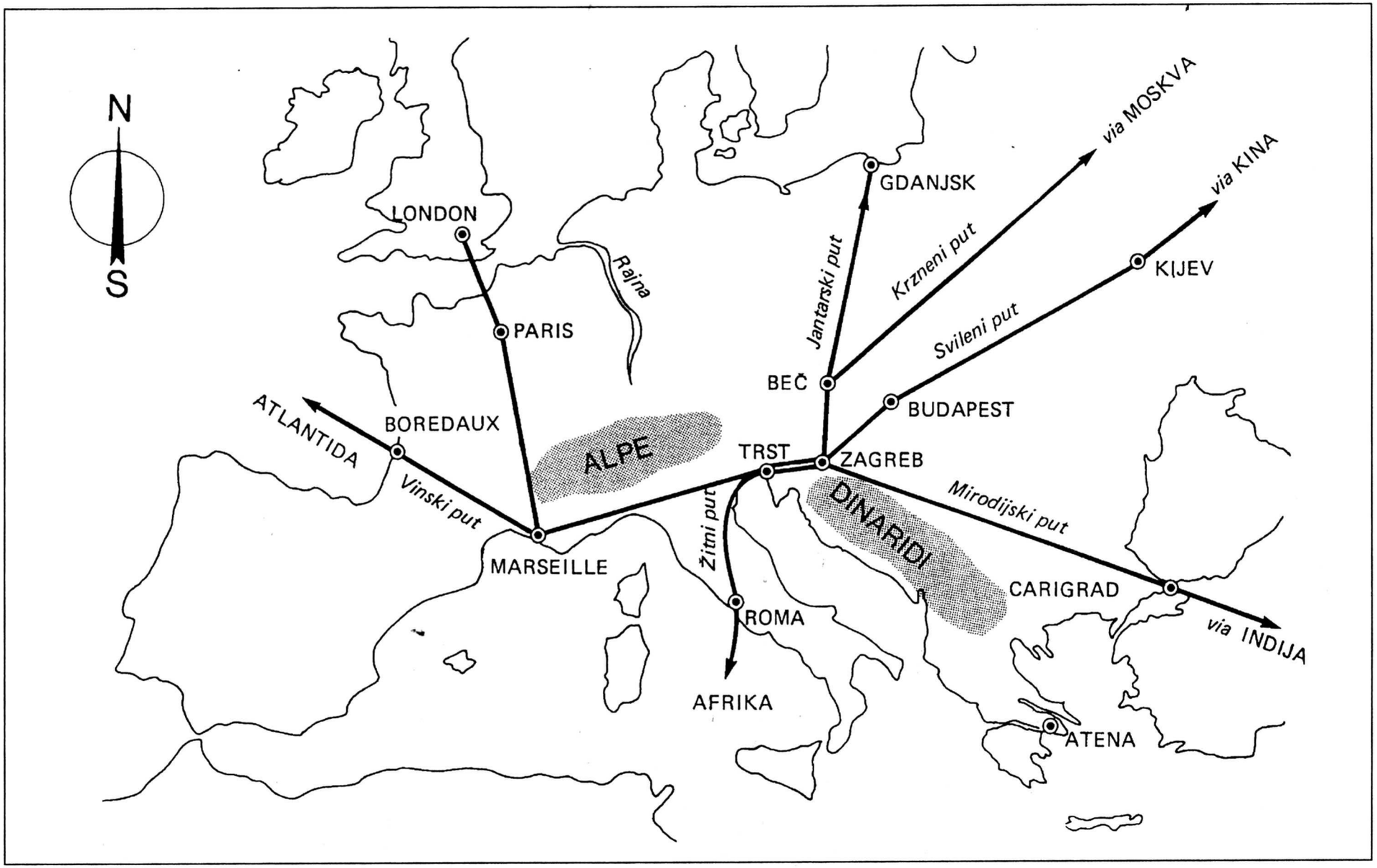


Glavni cestovni pravci u Europi i položaj autoceste Trst - Zagreb

Ivica Posarić, dipl. ing. stroj.

PRILOZI IZBORU TRASE JADRANSKE AUTOCESTE U KONTEKSTU GOSPODARSKOG RAZVOJA OPĆINE I OČUVANJA PRIRODNIH RESURSA

U razmatranju varijanti trase Jadranske autoceste ne radi se samo o očuvanju prirodnih resursa. Riječ je o očuvanju razvojnih resursa. U raspravi tih tema sudjelovao je veliki broj članova Ekološkog društva Crikvenica.

Suština pitanja nastala je iz tvrdnje svih sudionika u raspravi o razvitku da je prostor Vinodolske doline idealan resurs za promjenu kvalitete turističke ponude i podizanje kvalitete života stanovnika.

To stajalište je inkompatibilno s prijedlozima da kroz Vinodol prođe autocesta (u bilo kojoj varijanti). Prometni stručnjaci i nezavisni turistički stručnjaci tvrde:

- blizina predloženih varijanti trasa autoceste ugrozit će turizam na obali zbog općeg uvjerenja u svijetu da je život u blizini autoceste nezdrav, a život u dolini postat će opasan. Posebno bi bio ugrožen N.Vinodolski;
- predlagači moraju javno objaviti količine otrova koje emitira autocesta. Prema nama dostupnim izvorima (Austrija, Graz) 30 km autoceste daje:

	dnevno tona	godišnje tona
CO_2	250	90.000
CO	3	1.000
NO_2	3.5	1.200
PbX	3.5	1.200
SO_2	0.2	700
CH	0.6	2.000
CH kancerogeni	0.3	1.000

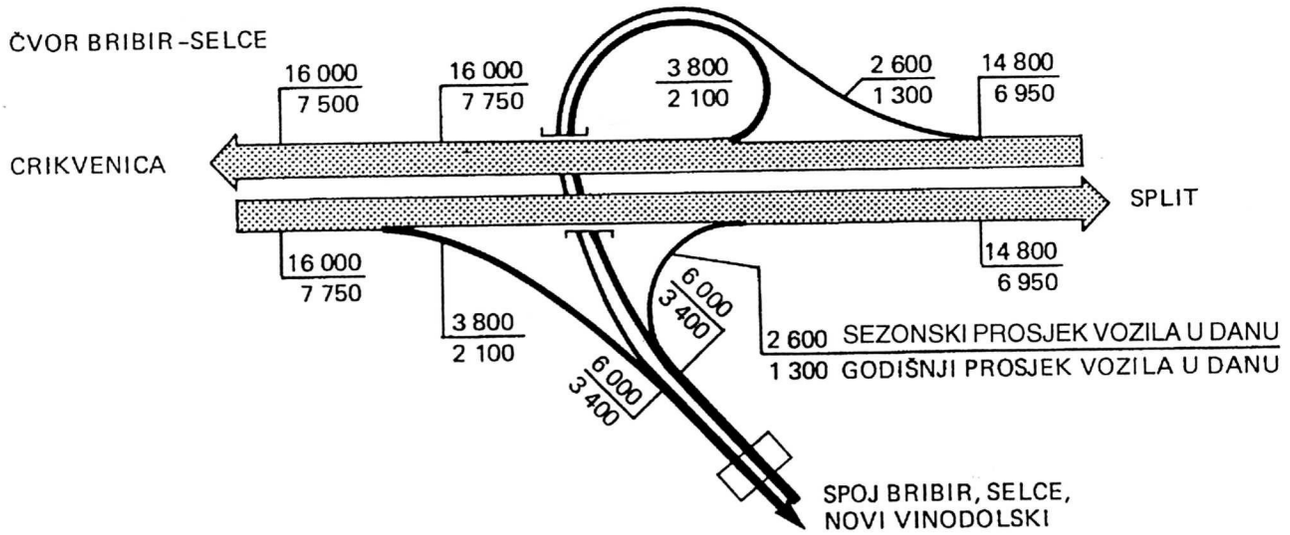
Posebno su u raspravama analizirana negativna iskustva o prolazu autocesta kroz doline i turistička područja iz Austrije i ultimativno odbijanje Švicarske, koja je protiv prijedloga EZ-a o transverzalama kroz Alpe. Švicarska je odlučila sagraditi bazne tunele Gothard od 49 km i Lötschberg od 29 km, a do završetka izgradnje automobili će se transportirati vlakovima. Znači, Švicarska ne dopušta investiranje u "profitabilne" autoceste!

Navedene činjenice bile su poticaj da se pokuša odgovoriti na pitanja:

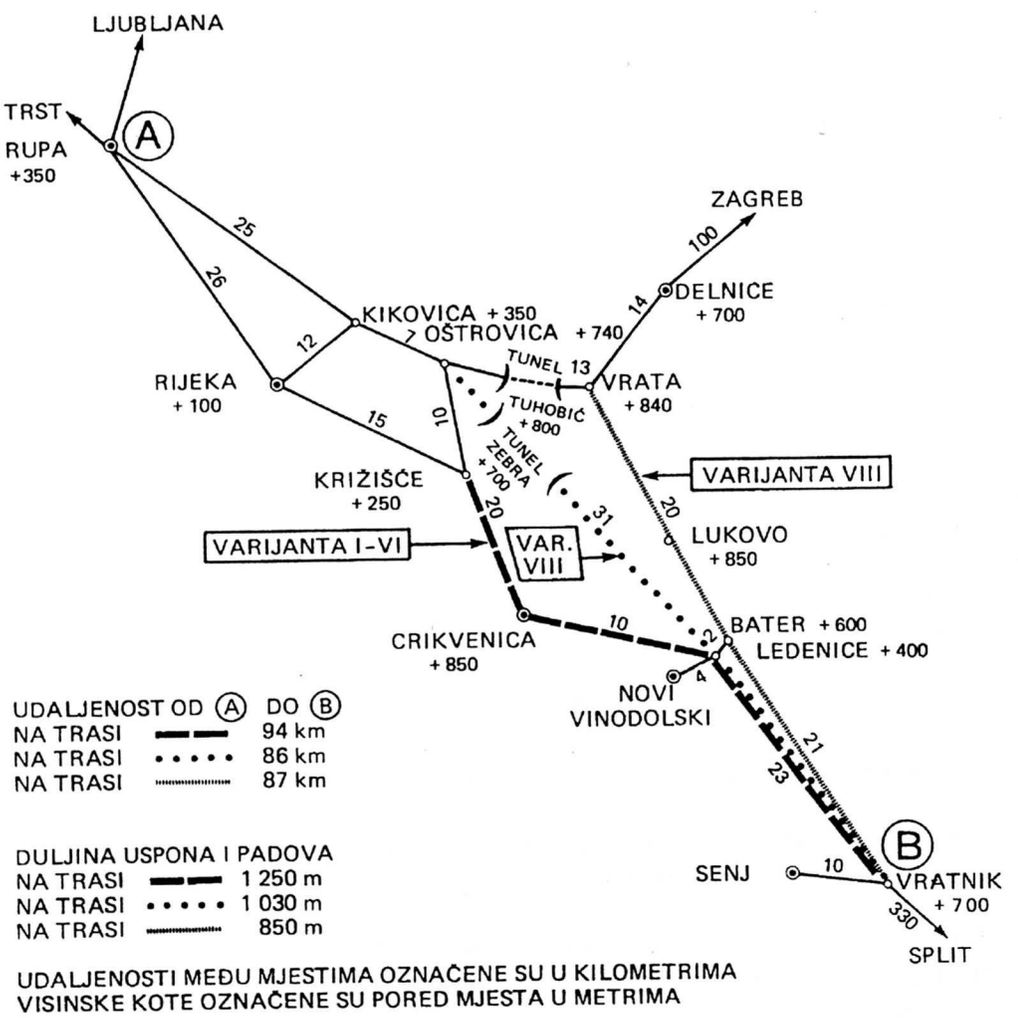
1. Zašto se predlaže prolaz autoceste kroz Vinodol?
2. Postoje li prihvatljivije trase za promet koji nije potreban Vinodolu?

Iz skice autoceste na čvoru Bribir - Selce vidljivo je da će 3/4 prometa prolaziti pokraj Novog Vinodolskog tranzitno, tj. svakih 6 sekundi jedan automobil (prognoza za 2010 g.) a da nema nikakve potrebe da prođe tim područjem.

Analiza tog paradoksa upućuje na raspravu o izboru početne točke Jadranske autoceste. Povijesna i aktualna analiza cestovnih smjerova u Evropi i južno od Alpa



Prognoza broja vozila u danu godine 2010. na čvoru Bribir - Selce



Osnovne varijante trasa na Jadranskoj autocesti

ukazuje na izuzetno značenje ceste Trst-Zagreb kao najjužnije europske ceste. Ona može "preskočiti" kontakt Alpa i Dinarida na tri prijevoja:

Postojnska vrata na koti 640 m

Vrata kod Fužina na koti 830 m

Vratnik kod Senja na koti 712 m

Analize bivšeg Konzorcija za prometnicu Rijeka-Zagreb ukazale su da je konkurentna najkraća trasa preko Vrata kod Fužina uz poštivanje trase Rupa - D.Jelenje - Kikovica - Oštrovica, tj. trase s najmanje uspona i padova.

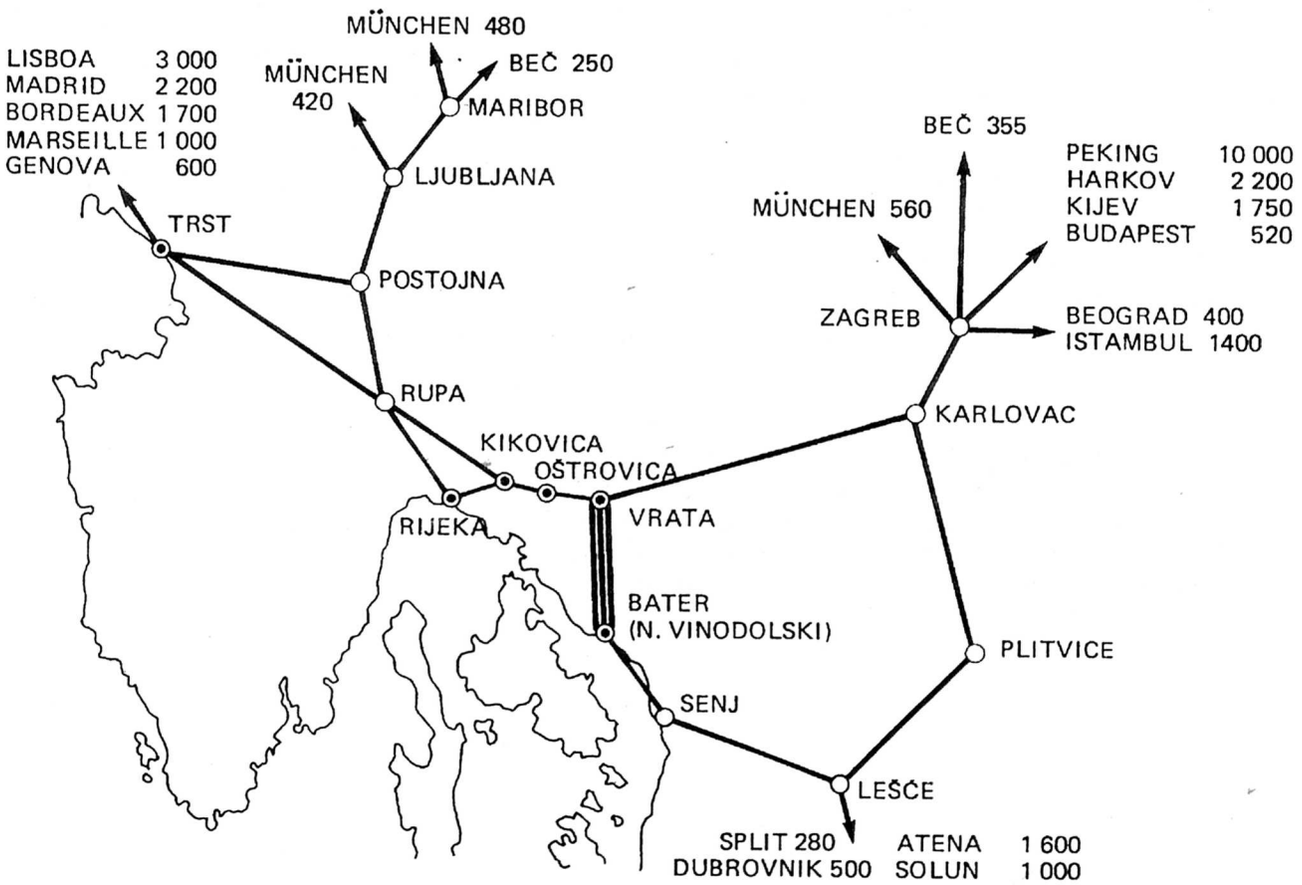
Prema tome Riječka obilaznica nije dio trase Jadranske autoceste, a niti ceste Trst-Zagreb. Da je tome tako svjedoče i građevinski elementi koji ne poštuju norme autoceste. Razlozi njezine gradnje su drugi: vojni, lokalni, emocionalni, itd.

Odluke državnih organa o gradnji čvora u Čavlima, Oštrovici i Vratima upućuje na bespredmetnost gradnje autoceste kroz Sušačku Dragu i nametanje državnog i nacionalnog interesa u gradnji glavnih prometnica.

U našim razmatranjima o navedenim činjenicama pokušali smo predložiti Izvršnom vijeću općine razmatranje varijanata trase:

VII: Oštrovica - tunel Zebar - Ledenice

VIII: Vrata - Lukovo - Bater



Varijanta VIII: udaljenost na trasi u km

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 (var.VIII), a najnepovoljnija preko Rijeke.

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 bi 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 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.

Bibliografija:

1. Tehnička enciklopedija, JLZ, Zagreb.
2. Peutingerova karta (Rim ska cesta), u Turistička Crikvenica 1888-1988, Crikvenica, 1988:7.
3. Souček, B.: Ceste gutaju više nego što donose, VUS, Zagreb , 27.III.91:5.
4. Krpan, N.: Motorna vozila, Skripta Tehn.fakulteta Zagreb.
5. Prom etna studija Crikvenice, IGH, Rijeka, 1992.
6. X.: Sim fonija cesta.