

SPLIT 21
—
IMA
LI
GRADA
ISTOČNO
OD
RAJA?



SPLIT 21

—

**IMA LI
GRADA
ISTOČNO
OD RAJA?**

**PRIJEDLOG SMJERA PROSTORNOG
RAZVOJA ŠIREG URBANOG
PODRUČJA GRADA SPLITA**

<u>01</u> UVOD	<u>02</u> POVIJESNI PREGLED PROSTORNIH PLANOVA	<u>03</u> PROSTORNO PLANSKA DOKUMENTACIJA SUSJEDNIH OPĆINA	<u>08</u> NOVI PROSTORNO PLANSKI KONCEPT – RAZVOJNI PROJEKTI		
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>		
6	12	24	82	<u>08.1</u> LUKA ORIŠAC	<u>08.2</u> SPLIT 4 – SEKUNDARNI GRADSKI CENTAR
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
<u>04</u> MISLI O RAZVOJU GRADA	<u>05</u> SINTEZA	<u>06</u> NOVI PROSTORNO PLANSKI KONCEPT	83	94	
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
32	42	48	<u>08.3</u> JUŽNA AVENIJA	<u>08.4</u> SJEVERNA AVENIJA	
<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
<u>07</u> NOVI PROSTORNO PLANSKI KONCEPT – INFRASTRUKTURNE MREŽE			102	108	
<hr/>			<hr/>	<hr/>	
56	<u>07.1</u> KOLNA INFRASTRUKTURA	<u>07.2</u> ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA	<u>09</u> EKOLOŠKA DIMENZIJA PROJEKTA	<u>10</u> UMJESTO ZAKLJUČKA – SLJEDEĆI KORAK	
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	
	57	66	118	124	
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>	
	<u>07.3</u> POMORSKA INFRASTRUKTURA	<u>07.4</u> ZELENA INFRASTRUKTURA			<u>10.1</u> THE NEXT STEP
	<hr/>	<hr/>			<hr/>
	72	76			126



01

UVOD — MOTIVI I METODOLOGIJA RAĐA

Publikacija pred Vama rezultat je projektantsko–planerske vježbe koju su proveli arhitekt Ante Kuzmanić i njegovi suradnici Ivan Jurić i Jere Kuzmanić uz konzultantsku podršku kolega inženjera Ivana Vulića, Josipa Kuzmanića i doktora Veljka Srzića. Motiv za vježbu je bio manjak strukturirane rasprave o prostornom razvoju splitskog metropolitanskog područja, točnije, izostanak planerskih i urbanističkih teza o generalnim i specifičnim mogućnostima prostornog razvoja koje počivaju na širokom, cjelovitom i analitičkom pristupu temi. Usprkos velikom broju partikularnih projekata i prijedloga u kojima se najavljuje razvoj grada Splita proteklih nekoliko godina, u općoj kakofoniji i neusuglašenosti različitih aktera ostaje potpuno nejasno trasiran smjer, odnosno kolektivna i generacijska intencija koja odgovara na pitanje: gdje ćemo ovaj grad i njegovo metropolitansko područje zateći 2040. godine i možemo li usmjeriti tu viziju optimizmom, racionalnim i zajedničkim naporom te iznad svega interdisciplinarnim i strukturiranim dijalogom sa svima koji odlučuju o prostoru, pa i onima koji to još nemaju prilike. Dakle, svjesni rizika da ovaj rad postane samo još jedan od mnogih glasova u kakofoniji, odlučili smo se za drugačiji pristup.

Većina urbanističkih misli o Splitu fokusira se na prostor poluotoka i pokušava dokučiti načine kojima bi se riješili nagomilani problemi uz pomoć većeg ili manjeg prostornog zahvata. Naš pristup polazi od dvije pretpostavke – Split treba sagledavati kao cjelinu, štoviše, kao dio mnogo veće cjeline od njegove administrativno određene geografije. Osim toga, splitski razvoj treba sagledati kroz sva mjerila istovremeno i tražiti rješenja na strukturnoj razini koja bi kao posljedicu mogao usmjeriti razmišljanje o lokacijama i specifičnim projektima potrebnima za raspetljavanje nastalog gordijskog čvora. Stoga je naš prijedlog u domeni prostornog planiranja više nego urbanističkog projektiranja.

Takav integralan pristup, koji polazi od najšireg mjerila, neočekivano ili možda upravo očito, usmjerio nas je na istočne predjele grada. Nastao je prijedlog koji smo nazvali *Split 21 – Ima li grada istočno od raja?* predstavljen skupom karata, tekstova i dijagrama koji su misao o cjelini grada Splita kao dijela najvećeg metropolitanskog područja na istočnom Jadranu, regionalnog središta za područje srednjodalmatinskih otoka, priobalja između Marine i Makarske, Dalmatinske zagore i dijela Republike Bosne i Hercegovine koji gravitira Dalmaciji. Predmetna misao potkrepljenja je prijedlogom infrastrukturnih i urbanističkih prostornih modela te sektorskih i specifičnih skica koje se odnose na područje istočnog dijela grada Splita između splitske zaobilaznice i donjeg toka rijeke Žrnovnice, i na kraju s nekoliko konkretnih arhitektonsko–urbanističkih i prometnih idejnih prijedloga čija je svrha potvrditi vijabilnost ovog projekta u cjelini.

Prijedlogu je metodološki prethodila kvalitativna analiza povijesti prostornih planova na području Splita, njihove provedenosti i djelomično strukturirana kvalitativna analiza postojećih urbanističkih prijedloga, studija i drugih prostorno–planskih dokumenata koji se odnose na šire područje Splita.

Izrazito važnu ulogu u analizama i prijedlogu ima infrastruktura različitih transportnih modaliteta. Autori su postojeće stanje infrastrukture valorizirali i metodom istraživačkog projektiranja provjeravali razne varijante i scenarije, pa ih potom uključili u scenarije prostornog razvoja. Ovaj rad se ne bazira na kvantitativnim podacima, koji bi morali biti podloga svakog planerskog prijedloga, pa ga iz tog razloga prezentiramo kao idejnu skicu i motivaciju za širu stručnu i javnu polemiku.

Sasvim je sigurno da bi za izradu planova koji bi realnije usmjeravali razvoj gradskog područja bilo potrebno organizirati stručne javne službe koje će se baviti planiranjem i urbanističkim projektiranjem. Za takav korak je prvenstveno nužno aktualizirati podloge u odnosu na postojeće stanje u prostoru (pogotovo nakon perioda legalizacije), provesti sociološka i demografska istraživanja i niz drugih pripremnih radova pred izradu prostornih planova. Ovaj rad, u tom je pogledu, samo još jedan dodatan argument važnosti promišljanja urbanog razvoja metropolitanskog područja – Split–Trogir–Solun–Kaštela–Podstrana – kao integralnog i jedinstvenog urbanog sustava te nužnosti usvajanja strategije urbanog razvoja za to metropolitansko područje. Povrh svega, krajnje je bitno uspostavljanje nezavisnog i interdisciplinarnog sustava institucija koje bi tu strategiju provodile, nadgledale i ažurirale.

Značajni dio ove projektantsko–planerske vježbe baziran je na analizi ostavštine planiranja grada dokumentirane i emitirane do sedamdesetih godina dvadesetog stoljeća u javnom prostoru u časopisima *URBS Urbanističkog biroa Split* i *Urbanističkog zavoda Dalmacije*. Zanimljivo je primijetiti da smanjivanjem zamaha izgradnje sedamdesetih godina nestaje potreba za



praćenjem razvoja grada i da se pri završetku izgradnje Splita 3 više ne objavljuje urbanistička periodika. Dakle, skoro pa bismo mogli reći da su jedini planerski materijali u zadnjih pedeset godina dva *Generalna urbanistička plana* (1978. i 2006. godine) i stotine točkastih izmjena i dopuna. Pokušajmo onda prije svega shvatiti to zatišje ili ga barem kontekstualizirati.

Nakon 1980.godine raspada se *Zajednica općine Split* i time se napušta planiranje šireg gradskog područja, metropolitanskog prostora grada, kao i razvoj aglomeracije. To rezultira današnjim administrativno–planerskim okvirom: tri grada (Split, Solin i Kaštela) i nekoliko općina (Podstrana, Klis, Dugopolje,...) koji zasebno kreiraju vlastiti prostor. Konurbacijskih planova nema, a *Prostorni plan Splitsko–dalmatinske županije* je zbog specifičnosti lokalnih i regionalnih politika ponajmanje plan koji služi integraciji ovih urbanih područja.

Nastankom nove države institucije koje su se bavile planiranjem najprije gube na snazi, a zatim su privatizirane i ugašene. Njihovim nestankom odluke o prostornom razvoju preuzimaju državna i lokalna uprava i tržišno orijentirani instituti čime moć ostaje u rukama politike, a strukovna uloga priključuje se po potrebi. Udruženim snagama, najčešće iza zatvorenih vrata, politički akteri donose odluke koje nisu u interesu grada i građana. Lokalna samouprava je u podređenom položaju, tim više jer i sama sudjeluje u servisiranju partikularnih interesa što rezultira postepenim gubitkom interesa za bavljenje pitanjima integralnog prostornog razvoja. Ovaj je povijesni slijed događaja tipičan za čitav prostor Republike Hrvatske. Naročito ga je lako dokazati u gradu Splitu, koji je prostorno uvjetovan geografskom činjenicom, tj. pozicijom na poluotoku.

Urbanizacija grada nezaustavljiv je proces kojeg je potrebno usmjeravati. Ako izuzmemo obalni pojas, luke, ceste, željeznicu, Palaču kao spomenik i park šumu Marjan pitanje je kojim razvojnim prostorom Grad Split uopće raspolaže. Manjak inicijative koja bi definirala nova područja i ciljeve razvoja posljedično se vidi u čitavom prostoru Splitskog polja. Ovaj prostor se pretvorio u visoko elaborirane, solidne i trajne slumove nekontroliranom izgradnjom zbog koje se čini da nema prostora ni za misao o daljnjem razvoju. Sve čime se bave gradske službe i struka unutar tržišnih institucija je rješavanje neuralgičnih točaka koje izazivaju zastoje u normalnom funkcioniranju grada (npr. rampe na obilaznici) ili izoliranjem metastaza nekontroliranog tkiva (Žnjan, zapadni predjeli Mejaša, itd.). Zatečeno stanje u ovim predjelima je isključivo posljedica neplaniranja.

Što nas je motiviralo da se odlučimo pokušati planirati cjelokupno urbano tkivo grada Splita? Jasno je, iz već spomenutog, da se u Gradu Splitu nitko s tim ne bavi. Vidimo da naša lokalna uprava ne osjeća potrebu promovirati i financirati promišljanje ovih tema. Nove, kratkotrajne, gradske uprave dolaskom u upravljačku situaciju već znaju što je moguće napraviti za četiri godine. Usvajanje ozbiljne strategije može ih samo ometati u provedbi toga, a da nije europskih fondova nikad je ne bi ni naručili. Osnivanje *Zavoda za urbanizam* ili barem *Ureda za razvoj i planiranje* doima se kao suvišan napor, a najbitnije pitanje postaje na koji način selektirati kvalitetan kadar za institucije u ovakvoj situaciji. Pogotovo uvredljivo za struku i ljude koji su sudjelovali u radu fakulteta zvuči izjava jednog bivšeg gradonačelnika kako mi lokalno za

taj vid stručnog rada nemamo kadrove pa je studije najbolje naručivati iz drugih sredina i država. Većina projekata recentne gradske uprave i gradskih ili državnih tvrtki (zaduženih za ceste, luke, željeznicu, itd.) izrađuju se van splitskih ureda. Postavlja se pitanje da li je razlog tome pokušaj sakrivanja što se u Splitu planira ili potreba da se nekome dodvori na nacionalnoj razini kako bi osigurali financijska sredstva. No, neka to ostane na savjesti predstavnicima naše politike. Kao grupa ljudi iz struke, većinski vezanih za sveučilišne studije, ponekad se pitamo zašto odgajamo mlade stručne kadrove dok prevladava stav kako nisu sposobni rješavati problem vlastitog grada.

Na arhitektonskom fakultetu – diplomskom studiju godinama provodimo na radionicama testiranje prostornih problema planerskim i urbanističkim mjerilom. Teme smo vezivali za suburbije kao područja razvojnog potencijala (Žrnovnica, Korešnica) ili "gradskih" projekata kao zona za artikulaciju vizije budućnosti urbanog prostora (Spinut, Duilovo). Rezultat testiranja su svježije ideje koje su vrlo često primjenjive, aktualne i inovativne. Ovaj prijedlog je izrađen imajući u vidu neke od tih ideja splitskih studenata.

TRAG U 21. STOLJEĆU?

Čitavo Splitsko polje, u planovima druge polovice dvadesetog stoljeća, vodi se kao industrijska zona i komunalni pogoni. To je bila metoda čuvanja i zaštite prostora za buduće razvojne etape koju nizozemski planer Kees Christiaanse naziva *Waiting lands*. Danas je sasvim legitimno zapitati: što je industrijska zona? *Brownfield zone* propale industrije u Kaštelima najveći su potencijal tog prostora jer su prostori "čuvani" za industriju Splitskog polja uvelike nestali u divljoj izgradnji, pa je krajnji čas da se nešto poduzme, ako već nije prekasno. Kao što je prethodno zaključeno, urbanizaciju Splita treba usmjeravati i nikada nije kasno da se na tom složenom zadatku počne raditi! Ideja autora ovog prijedloga – *Most Split–Kaštela* – pokušaj je rješavanja problema prometnog ulaska u grad. Nekoliko godina kasnije taj je prijedlog postao podloga za pokretanje *Masterplana* – u onom dijelu koji se odnosi na gradsko područje Kopolice. Premještanjem glavnog terminala na sjevernu stranu poluotoka otvara se prostor za razvoj te nekadašnje industrijske zone u centar grada.

Ovim novim prijedlogom prebacujemo interes planiranja na istočnu stranu administrativnog područja Splita, izvan poluotoka. Površina tog prostora je veličine današnjeg konsolidiranog područja Splita: potrošena, bezlična, djelomično bez vode i kanalizacije s ne saniranim smetlištem, bez ulica i rasvjete. Jedino groblje Lovrinac, danas u geografskom središtu grada, slično na uređenu javnu površinu. Ovaj prijedlog, planerskim i urbanističkim pristupom, pokušava artikulirati taj prostor za buduće generacije. Teritorij koji nije ni selo ni grad pokušavamo pretvoriti u urbanizirani prostor i time mu osigurati budućnost. Stambeno naselje Kila bilo je pilot projekt razvoja u tom pravcu.

Ne mislimo da je sve predloženo i planerski zamišljeno moguće realizirati. Ali od nekuda ovaj razgovor mora početi i ova publikacija je poziv na komunikaciju. Okidač razvoja pronašli smo u ideji o *Luci Orišac*. Nasuti plato uz neupotrebljivu obalu pretvorio bi se u manipulativni prostor trajektne luke sa sezonskim linijama za srednjodalmatinske otoke. Ako povežemo tu luku s novoformiranom trasom "D8 ex." Jadranske magistrale, dobit ćemo brzi izlaz iz grada. Ljetne kolone koje čekaju na ukrcaj na trajekte neće opterećivati centar grada i postat će nepotrebne sve velike intervencije u slici centra poput Masterplanom krivo predloženih tunela, konferencijskih hala i kružnih tokova. *Luka Orišac* sigurno bi bila pokretač razvoja prostora u pozadini, od Pazdigrada do Karepovca, uključujući potentne prostore u kojima su smješteni propali pogoni građevinske operative i Instituta za Jadranske kulture. Izgradnja prometnica i uređenje Karepovca u parkovnu površinu stvara osnovu na kojoj se može planirati budućnost *Istočno od raja*.

Na kraju, ono što je najvažnije, pokušavamo odgovoriti na pitanje na koji način ćemo u ovom prostoru ostaviti trag kako bi buduće generacije prepoznale naše vrijeme i nas u njemu. Prethodnici su nam ostavili Palaču, građanske predjele Manuša, Varoša i Lučca, obalni pojas zelenih javnih gradskih plaža s krunom Marjanom te planirana naselja poput Spinuta i Splita 3 s vrhunskim ostvarenjima tadašnjih velikana arhitektonske i urbanističke misli. Što naša generacija može reći o svom tragu u vremenu i prostoru Splita dvadeset prvog stoljeća? U tom smislu, ovaj dokument želi biti i provokacija koja nastoji pokrenuti dijalog i motivirati nove generacije da promišljaju model razvoja Splita kao metropolitanskog grada.

1.2



POVIJESNI PREGLED PROSTORNIH PLANOVA

02

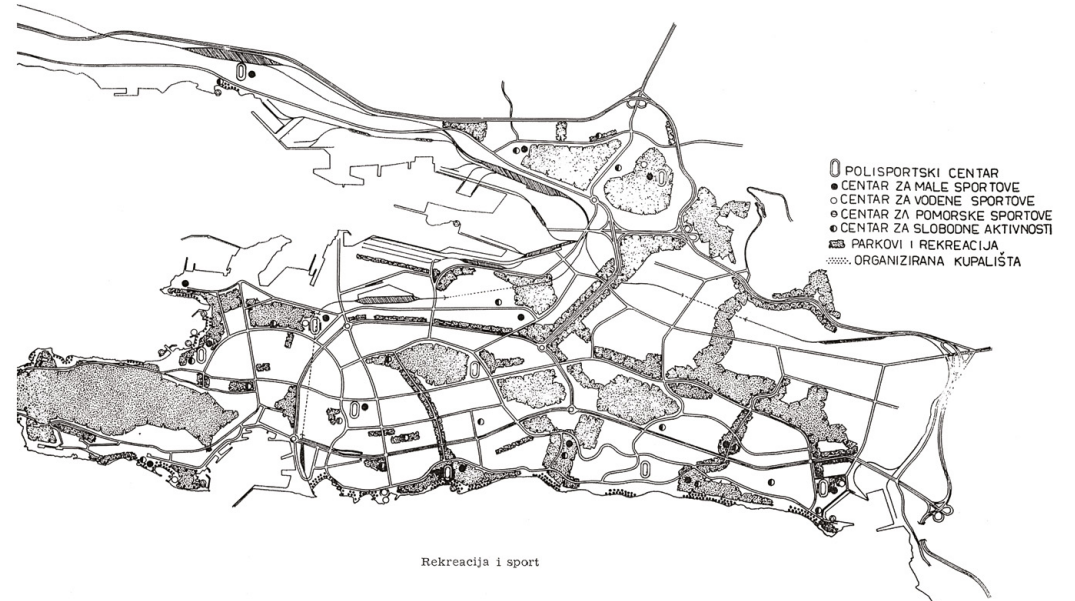
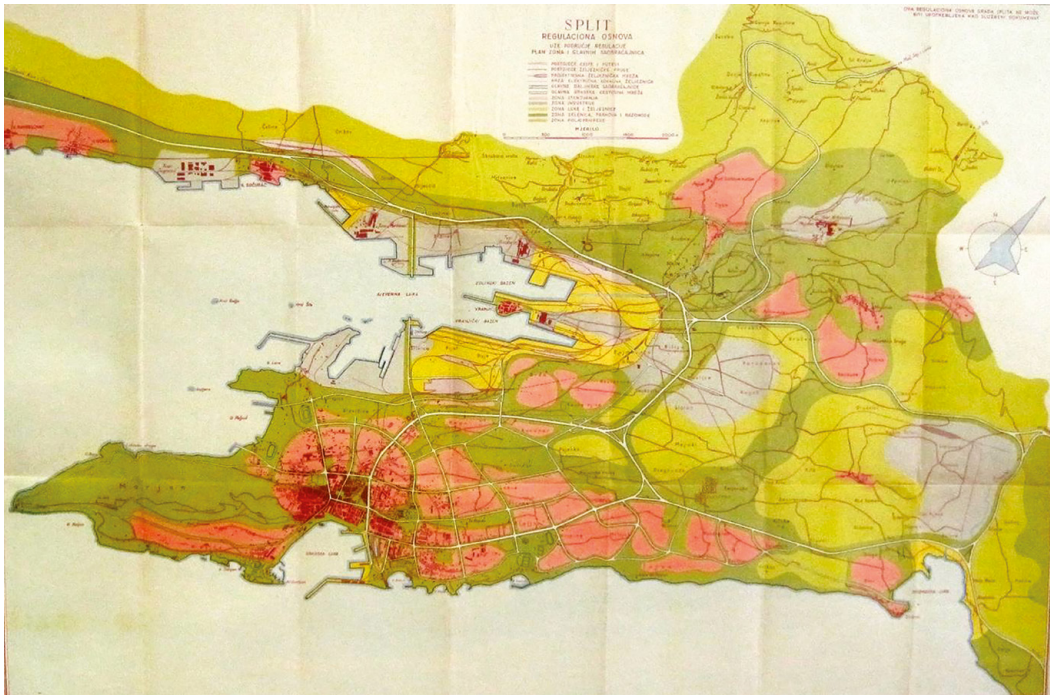
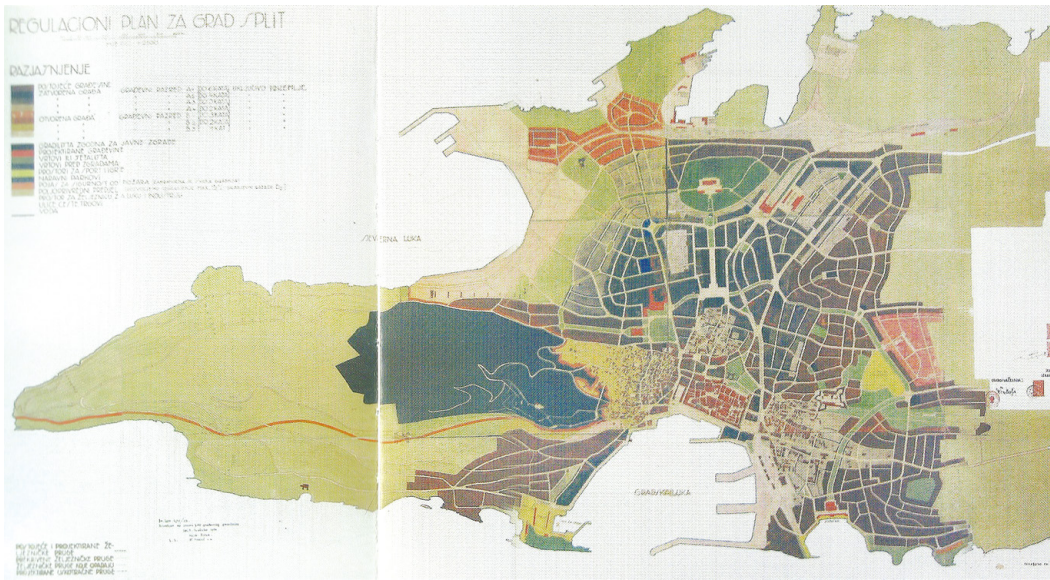
Prostorni planovi su dokumentacija koja od 1914. do danas definira prostorni razvoj Splita, istovremeno su dokumentacija pomoću koje možemo pratiti "odustajanje" grada od vlastitih vizija. Očigledan je svojevrсни kontinuitet pojavljivanja neizvedenih ideja u planovima i diskontinuitet uklapanja provedenih prostornih zahvata u nove generacije planova. Najprisutnije se navedeno osjeća upravo u infrastrukturi grada koja gotovo nikad nije usklađena s mjerilom i statusom Splita prema njegovom okruženju. Infrastruktura je ono što odvaja urbano od neurbanog, grad od sela. Split je, uglavnom, kroz povijest bio prevelik za svoju infrastrukturu ili premalen za područje koje mu gravitira, nikad dovoljno dobro definiran i prokrvljen vezama unutar i izvan njegove metropolitanske zone.



2.1. Plan grada Splita: 1914.

Promotrimo li planiranje željeznice tijekom proteklog stoljeća primijetit ćemo upravo ovaj fenomen. Najvažniji europski infrastrukturni sustav dvadesetog stoljeća idealan je primjer splitskog slučaja "odustajanja" koji je rezultirao trenutnim stanjem, onim u kojem Split kao željezničko čvorište umalo nije našao svoje mjesto ni u *Nacionalnoj razvojnoj strategiji* na početku dvadeset prvog stoljeća. *Plan grada Splita* iz 1914. (s1.2.1) bilježi trasu koja grad presijeca napola, ali željezničkim terminalima modernizira Poljudski zaljev i Spinut, kao i Zapadnu obalu.

Odustajanje započinje ukidanjem željezničke trase sa Zapadne obale, zatim iz Spinuta i iz Poljuda, osim za minimalne potrebe vojske i industrije (s1.2.2). Lokalne pruge prema Trogiru i Sinju ukidaju se i ne prenamjenjuju u nove svrhe.



Glavni terminal se još uvijek nije preselio s Istočne obale na Kopilicu, a natkrivanje pruge se nakon izgradnje, posljednjih pedeset godina, nije iskoristilo kao razvojni potencijal. Lošu provedbu načelno dobre ideje o metrou koji vodi iz centra grada do aerodroma bolje je ne spominjati, novi cestovni izlaz iz Splita također, dok elektrifikacija pruge kasni desetljećima za ostatkom Europe. Ambiciozno planiranje željezničke infrastrukture je, s druge strane, svojedobno odsjeklo Solin od svoje prirodne obale i tako podredilo jednu metropolitansku zajednicu monocentričnom modelu razvoja (s1.2.3).

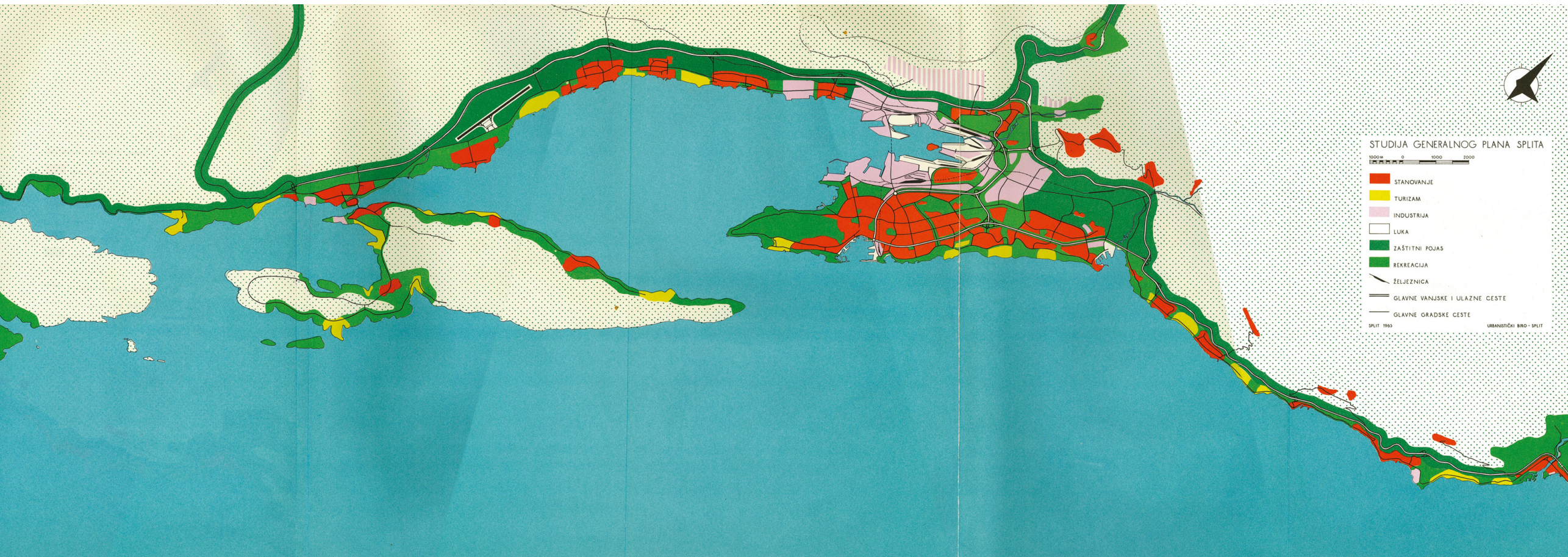
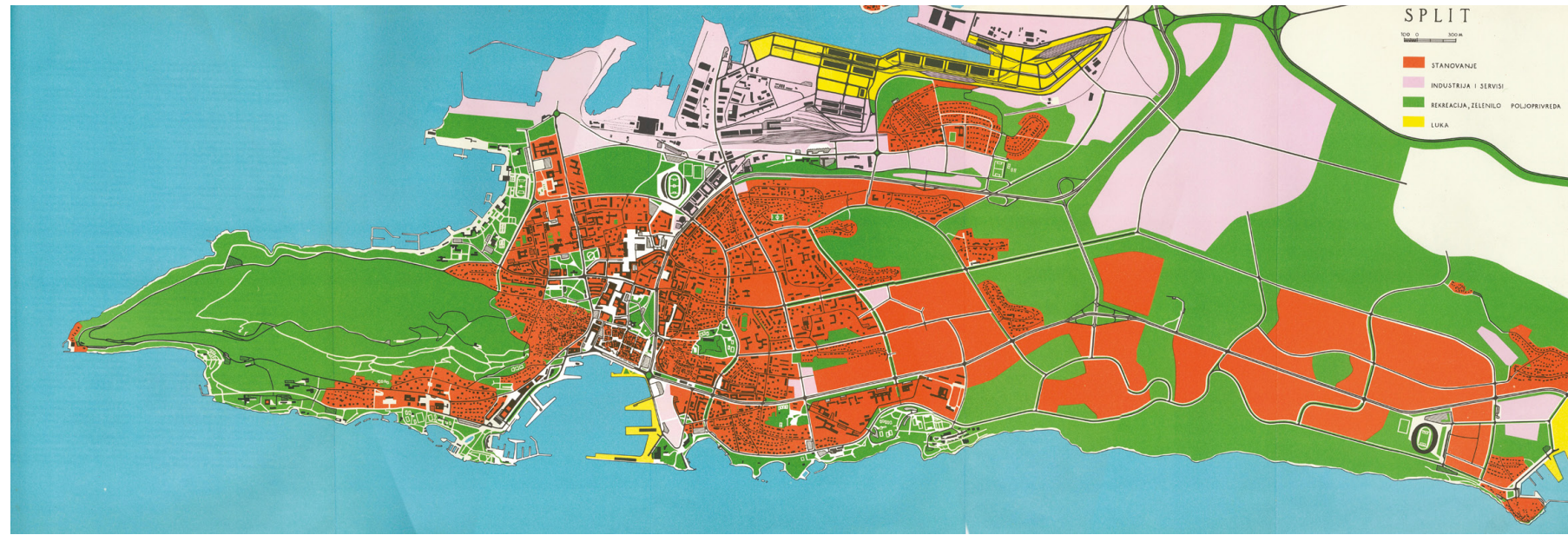
"Odustajanja" koja slijede se mogu sagledati na zelenim površinama. One nestaju, točnije, očuvani prostori krajobrazno se ne uređuju zbog izostanka provedbe planova i tako zanemareni bivaju nagrizeni valovima novih građenja.

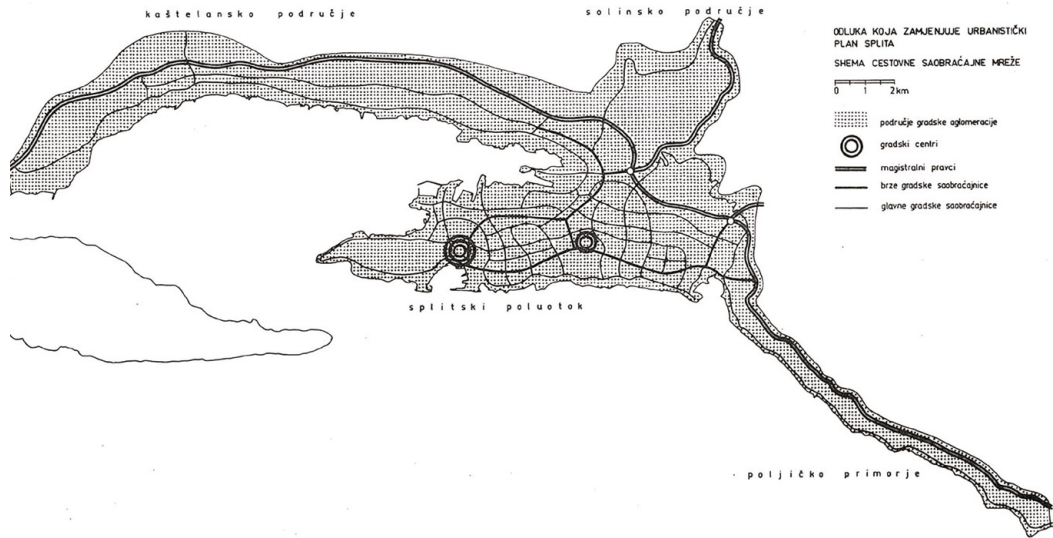
Iako su unutar prostorno – planske dokumentacije prve polovice dvadesetog stoljeća planirani tada suvremeni krajobrazni sustavi parkova i perivoja, baš kao i u *Regulacijskoj osnovi iz 1951.* (s1.2.4) koja predviđa kompleksnu mrežu zelenih površina koja je uključivala na primjer park velikih proporcija u središtu naselja Sućidar, do danas je u splitskom građanom tkivu artikulirana tek manja količina parkovnih površina.

Rijetki fragmenti zelene infrastrukture koji su realizirani tijekom dvadesetog stoljeća – poput parka na Mertojaku, naselja Bol i Plokite – ni danas ne mogu nadomjestiti ono što je nestalo izgradnjom površina unutar i uz rub Park šume Marjan, Turske kule, zelenog obalnog pojasa od Kašjuna do Trstenika, odnosno nagrizanjem generacijama kontinuirano stvaranog sustava javno dostupnih zelenih površina.

Kontradikcija i diskontinuitet odnosa prema javnim zelenim površinama odraz je stalnih promjena u prioritetima planiranja. Osnovni zahvat planova druge polovine dvadesetog stoljeća – npr. *Direktivna osnova iz 1963.* (s1.2.5) – je širenje industrijske zone u Vranjičko-solinском bazenu, Kaštelanskom polju i na sjevernoj strani splitskog poluotoka. Organizacija pogona brodogradilišta, vojne baze, Sjeverne industrijske luke i ostalih divova splitske proizvodnje oduzela je građanima osjećaj da su ti predjeli dio grada.

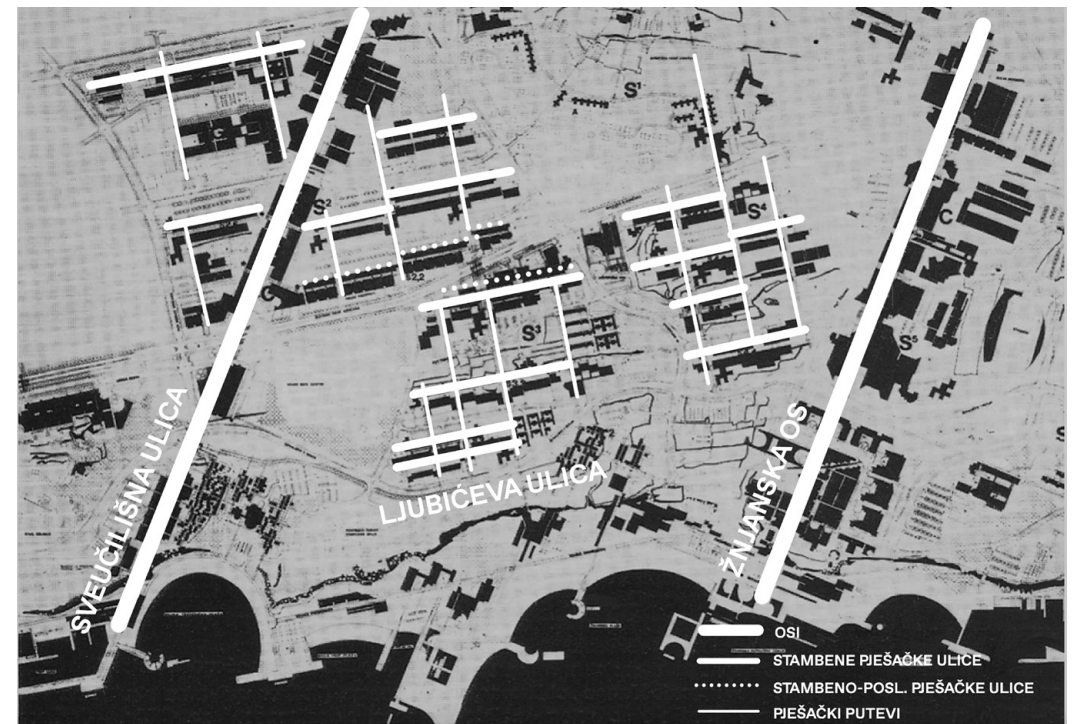
2.5 Direktivna osnova; Studija generalnog plana Splita; 1963.; izvor: URBS





Dokument Odluke (s1.2.6), napravljen pet godina kasnije (1968.), zamjenjuje *Urbanistički plan Splita i obalnog područja* i planira područja za širenje urbanog gradskog tkiva u Splitsko polje do Žrnovnice i južno do Stobreča zamišljajući gradski podcentar na području istočno od Žnjana. To je jedan od najranijih tragova razmatranja policentričnosti u kontekstu širenja Splita prema okolini.

Naime, ta dva navedena planerska dokumenta – iz 1963. i 1968.– po prvi put planiraju istočne predjele općine Split kao jedan visoko urbaniziran i policentričan prostor. U tim se planovima prostor namijenjen za stanovanje trebao prostirati prema istoku, na južnim padinama poluotoka i Splitskog polja. U uvali Stobreč planirana je nova industrijsko–trajektna luka do koje dolazi željeznički promet. Iznad nje se nalazi, u to vrijeme, skromno planiran industrijski prostor TTTS-a, kao početak širenja industrijske zone. Zanimljivo je da je to relativno sekundarno područje jedini realizirani dio od čitavog segmenta plana koji se odnosi na istočne predjele Splita. Upravo je u današnje vrijeme manjak infrastrukturne opremljenosti i važnosti u široj mreži prostornih i ekonomskih odnosa uzrok potpune zapuštenosti i neisplativosti prostora TTTS-a. Na tragu ovog primjera postavlja se pitanje: kako Split može odgovoriti na zahtjeve razvoja industrije i trgovine u dvadeset prvom stoljeću? Također, kakva je to industrija u budućnosti u kojoj Split može imati svoju ulogu?



Još jedan primjer "odustajanja" od vizije je Split 3 (s1.2.7). Ambiciozan zahvat – projekt naselja za tridesetak tisuća stanovnika sa svim pratećim sadržajima. Izuzetna organizacija operative u punom zamahu za vrijeme gradonačelnika Jakše Miličića, planirala izgradila je otprilike 3200 stanova. Vrhunska arhitektura, javni sadržaji i otvoreni prostori, uređenje terena, paradigmatički urbanizam. S druge strane, i taj projekt je samo početak još jedne epizode "odustajanja" od zamišljenog. U prvoj fazi izgrađeno je onoliko stanova koliko je mogao financirati vojni fond, a zatim je stalo. Prva faza je, kako to obično biva, bila i zadnja faza. Odustalo se od uređenja obale, prometnih čvorišta i od velikog i važnog sekundarnog rajonskog centra. Do dan danas Split traga za svojim sekundarnim centrom.



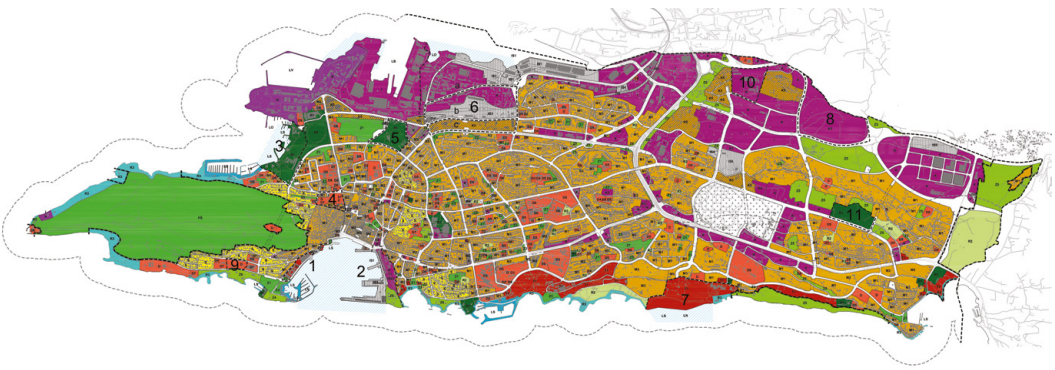
	Autocesta		Gradska cesta
	Glavna gradska cesta		Željeznička pruga

Slična priča je i s kolnim prometom. U *Generalnom urbanističkom planu iz 1978. godine* (s1.2.8 i 2.9) trasa autoceste još uvijek prolazi kroz Kaštela i nastavlja podno Mosora. Dok se devedesetih, kada se konačno gradi autoput prema Splitu, grad ne zna izboriti niti za adekvatan izlaz s autoputa niti za brzu cestu koja bi bila prilaz gradu, stoga se jedini prilaz gradu s autoceste izgrađuje dvadeset pet godina.

Od trase obilaznice Splita koja je trebala prolaziti podno Mosora odustajemo, a "genijalno" zamjensko rješenje postaje obilaznica koja se preklapa sa starom trasom Jadranske magistrale i koja je trenutni glavni prometni koridor šireg aglomeracijskog područja. Opet je "odustajanje" od planirane prometne sheme grada rezultiralo kompromisnim rješenjem koje ne odgovara veličini grada u tom trenutku. Kao posljedicu imamo prometnicu državnog značaja koja dijeli gradsko tkivo na dva površinom jednaka dijela "žicom". Nakon toga se odustaje od ulaska u luku preko ukopa pruge, od dvoetažnog križanja Vukovarske ulice i od križanja Težački put – Poljička cesta, pa je ulaz u istočna naselja preko groblja.

Doima se kao da je ta fizička barijera postala i mentalna barijera. Nakon što ga je obilaznica podijelila prestali smo planirati grad kao cjelinu, s tim da posebice ne planiramo njegove istočne predjele. Nisu dio predizbornih obećanja niti dio masterplanova i EU projekata niti dio razglednica. Mogli bismo reći, ustvari, da postoje tri Splita: onaj stvarni koji je veći od administrativnog i kojeg sačinjava zajednica stanovnika koji žive i rade na prostoru od Kaštela do Podstrane, onaj administrativni koji ne služi svrsi i onaj semiotički koji prestaje na obilaznici. Upravo zbog tog razloga, koliko god se intenzivno bavili prilazom u trajektnu luku, nećemo naći dobro rješenje dokle god je "prostor problema" mentalno manji od prostora rješenja".

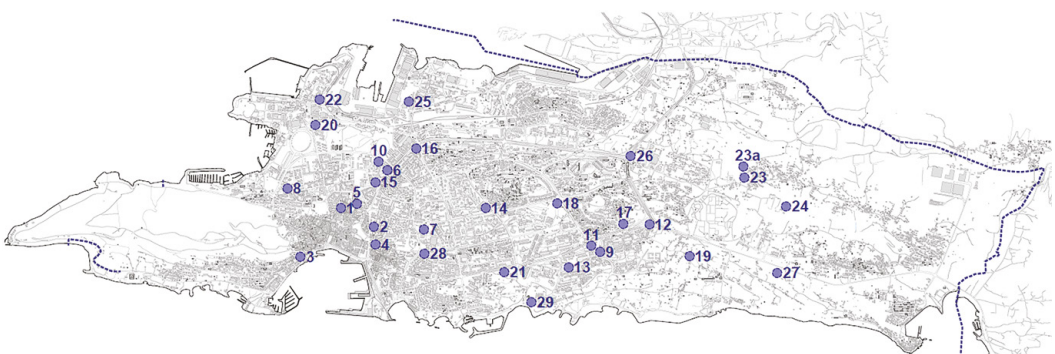
Krajnja faza "odustajanja" je odustajanje od planiranja kao takvog, a ogleda se najbolje na primjeru paradigme kojom su vođene izmjene i dopune *Generalnog urbanističkog plana iz 2006.* (s1.2.10 i 2.11) Turistička zona uz vojne hotele na Duilovu nikad se nije realizirala i još uvijek čeka investitore, iako je u međuvremenu turizam procvjetao i postao unosan motiv za prekrajanje prostorno – planske dokumentacije. Premda, nominalno, naša planerska paradigma ima svoje temelje u zonskom urbanizmu, od četrnaest hotela izgrađenih u novoj državi samo jedan je u turističkoj zoni, dok ih je sedam u industrijskoj.



2.10 Generalni urbanistički plan - korištenje i namjena prostora; 2006.



2.11 Generalni urbanistički plan - prometna infrastruktura; 2006.



2.12 "Točkasti urbanizam" - pojedinačni zahvati

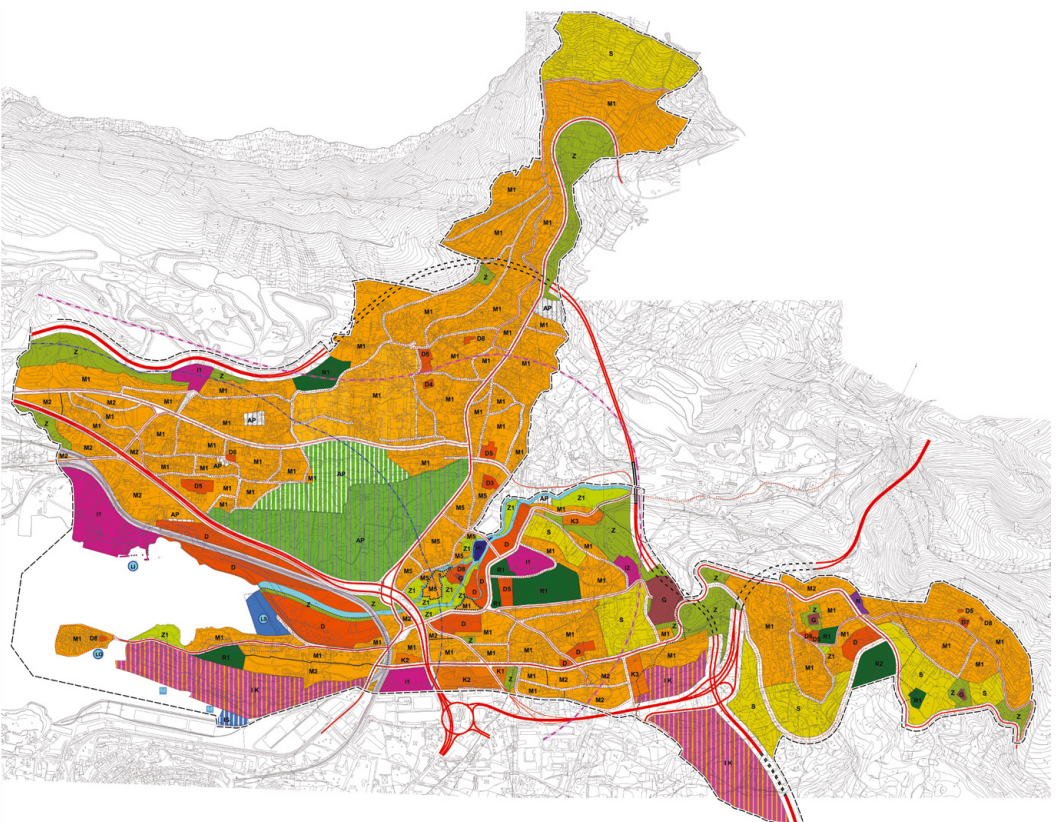


2.13 "Točkasti urbanizam" - gradski projekti

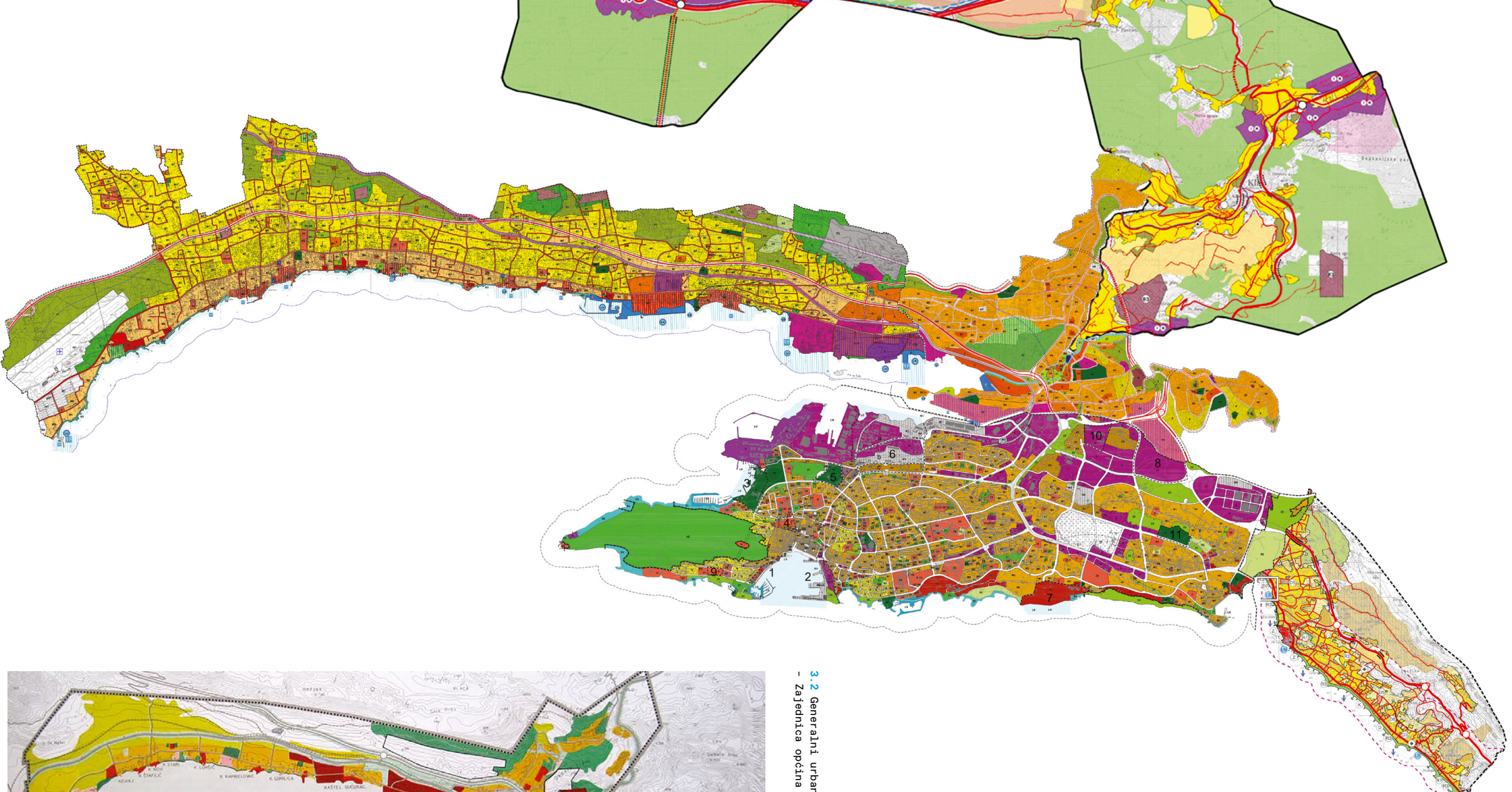
Taj primjer i neki slični nam sugeriraju da se paradigma planiranja transformirala iz zonskog ka točkastom urbanizmu. (s1.2.12 i 2.13) Dakle, navedeno podrazumijeva da se investitorima omogućava gradnja visine i širine van parametara GUP-a i dugoročno se – parcelu po parcelu – prostor pretvara u preizgrađeno "kvazi urbano" tkivo. Urbanistički alati su postali arhitektonsko-urbanistički natječaji koji se generiraju po ključu točkastih izmjena, odnosno pojedinačnih zahvata ili gradskih projekata. Većina gradskih projekata nije realizirana, odnosno nekoliko realiziranih su loše izvedeni zbog privatnih interesa pojedinaca (naprimjer zapadna obala koja je smještena ispred hotela poduzetnika koji je u vrijeme gradnje bio gradonačelnik). Postaje sveopće jasno da je ovaj model tretiranja prostora destruktivan i da neslučenom brzinom srozava kvalitetu života. Možda nakon modernističkog zonia, postmodernog točkastog urbanizma dolazi vrijeme za princip planiranja za dvadeset prvo stoljeće – integralan i održiv.

03 | PROSTORNO PLANSKA DOKUMENTACIJA SUSJEDNIH OPĆINA

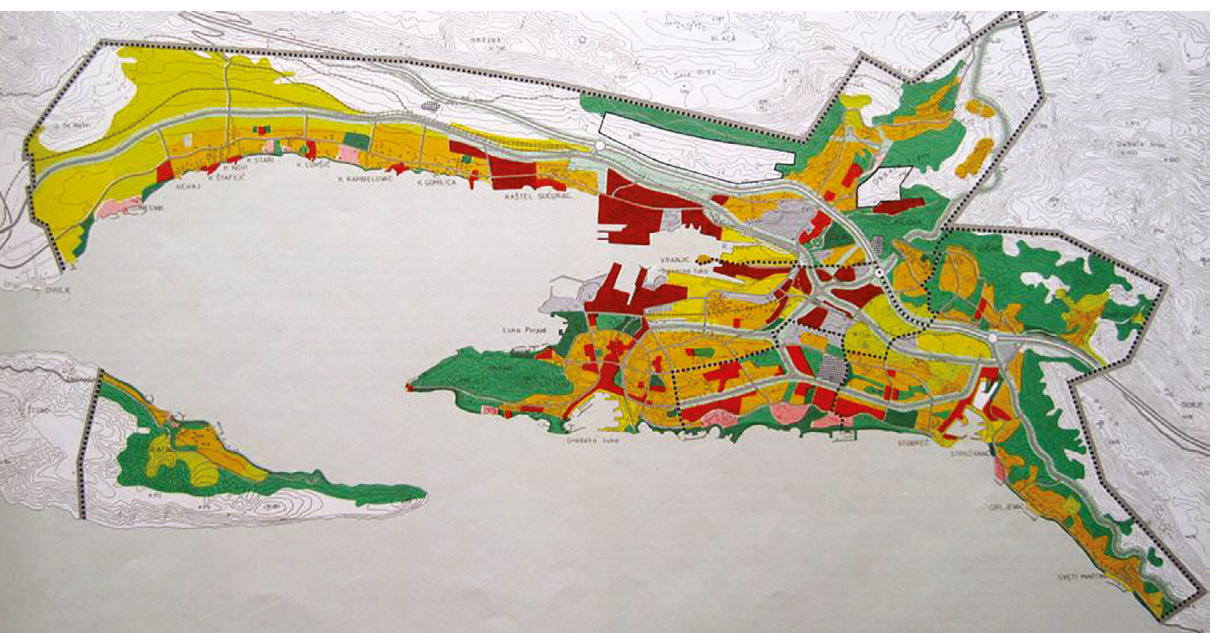
Polazište zaključne misli o neplaniranju kao razvojnoj paradigmi, kojom upravlja diskontinuitet i nedovršavanje vlastitih vizija, je trenutno stanje prostorno – planske dokumentacije. Razmotrimo usporedbu planiranog za aglomeracijsko područje Splita u *Generalnom urbanističkom planu iz 1978.* i mozaika aktualnih prostorno – planskih dokumenata danas susjednih općina unutar istog područja. (sl.3.1 i 3.2) Vremenski diskontinuitet tako dobiva potvrdu i u prostornom diskontinuitetu, potpunom manjku sagledavanja cjeline i odsutnosti ikakve zajedničke vizije razvoja. Važno je sagledati aktualne planove susjednih gradova i općina koje su nastale raspadom *Zajednice općina Split* kao nestrukturiranu cjelinu, a zatim uočiti neke detalje koji, premda u užoj slici imaju naznake prostorno planerske logike, u široj slici predstavljaju ishodište novih problema za desetljeća koja nadolaze. Nailazimo na čitavu zbrku partikularnih rješenja po principu "parcelu po parcelu", "raskrižje po raskrižje", kojima administracija s manjkom pripreme i razumijevanja popunjava prostorne planove.



3.3 Generalni urbanistički plan grada Solina - korištenje i namjena prostora

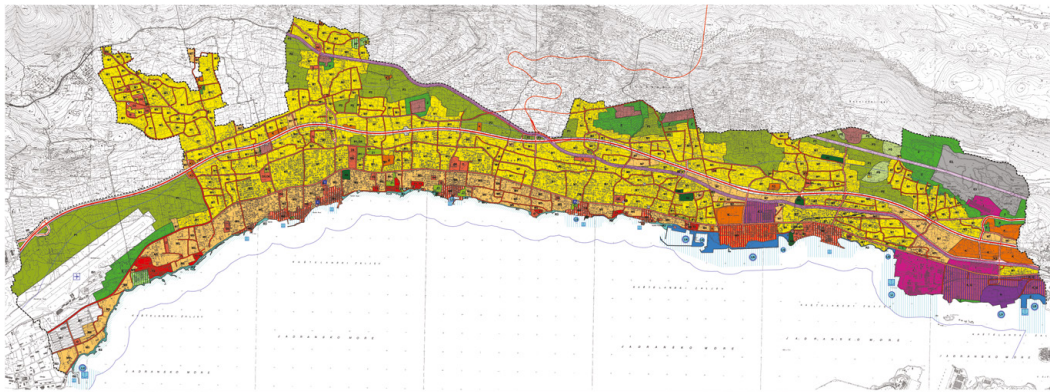


3.2 Generalni urbanistički plan Splita
- Zajednica općina Spliti; 1978.



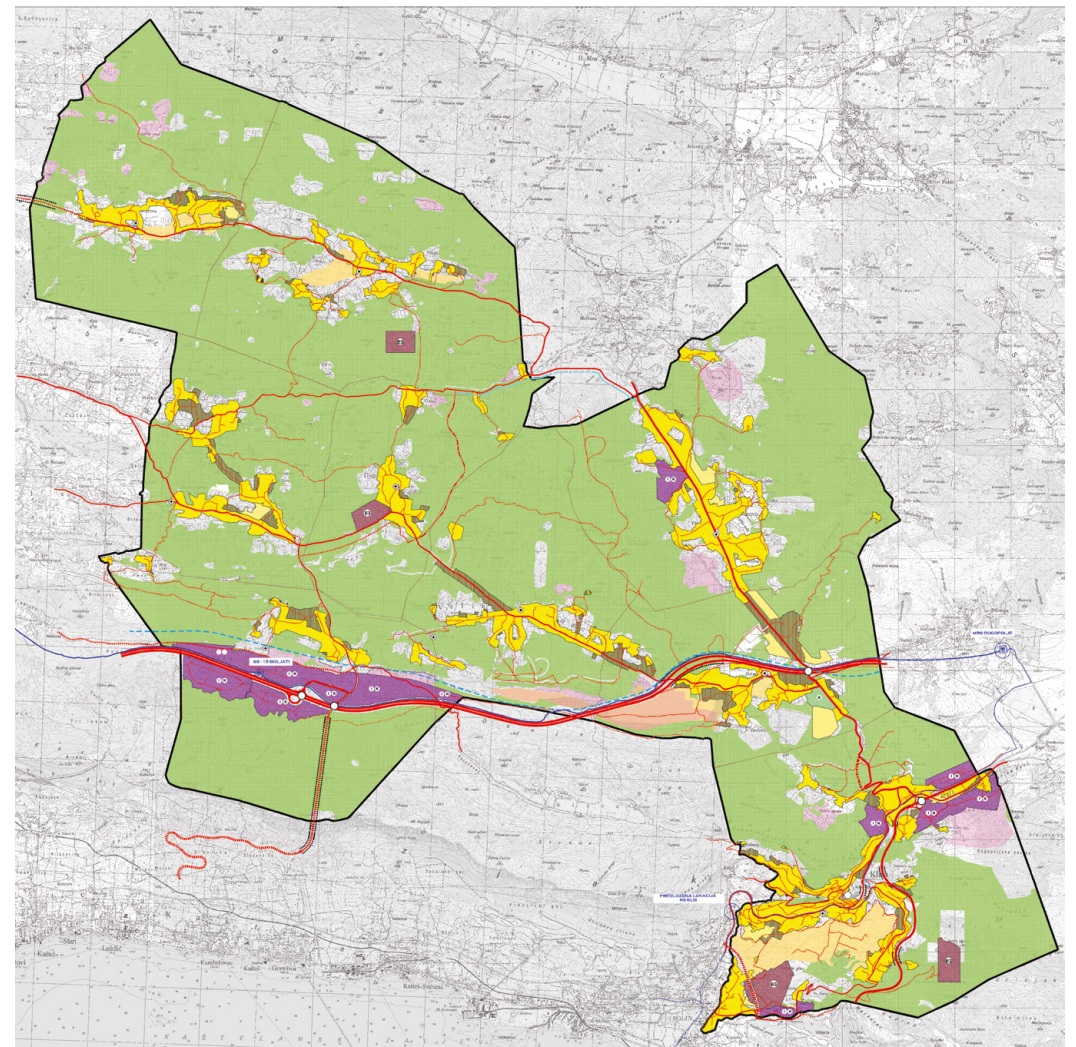
Novi ulazak željezničke trase u Split čitavom širinom solinske zavale na nadvožnjacima i rješenje uspona uz rub planine Kozjak u *Generalnom urbanističkom planu Solina* (sl.3.3) su rješenja koja nikad neće biti ostvarena.

Cestovna trasa Jadranske magistrale, koja se preko tunela Mravinci vija- duktom Majdan i tunelom spaja na trasu postojeće ceste, također nikad neće biti izgrađena. Rješavanje križanja Jadranske magistrale i rotora u Solinu pred- stavlja već paradigmatki primjer nesnalaženja naših institucija u prometnom planiranju. Svaki novi prijedlog, pa tako i posljednje krpanje prilaska iz smjera Splita u Ulicu Ljudevita Gaja, odnosno lokalnim cestama do Mravinaca i Japir- ka, samo je potvrda prethodnih grešaka koja infrastrukturno nemaju nikakvog smisla i rezultiraju daljnjom dezintegracijom i udaljavanjem Splita i Solina. Pri tom se takva rješenja nekritički usvajaju iz jedne u drugu (noviju) generaciju prostornih planova, štoviše, polako se kopiraju i na planove višeg reda potpu- no oprečno zakonom definiranom načelu vertikalne integracije. Mogli bismo reći da smo stvorili originalni model istinskog bottom-up planiranja. Takav pristup izvlači na površinu nemoć viših razina planiranja i manjak instituci- onalnog okvira koji bi nametnuo aglomeracijske razvojne planove na razini čitavog područja i time usuglasio dobre volje lokalnih političkih elita.



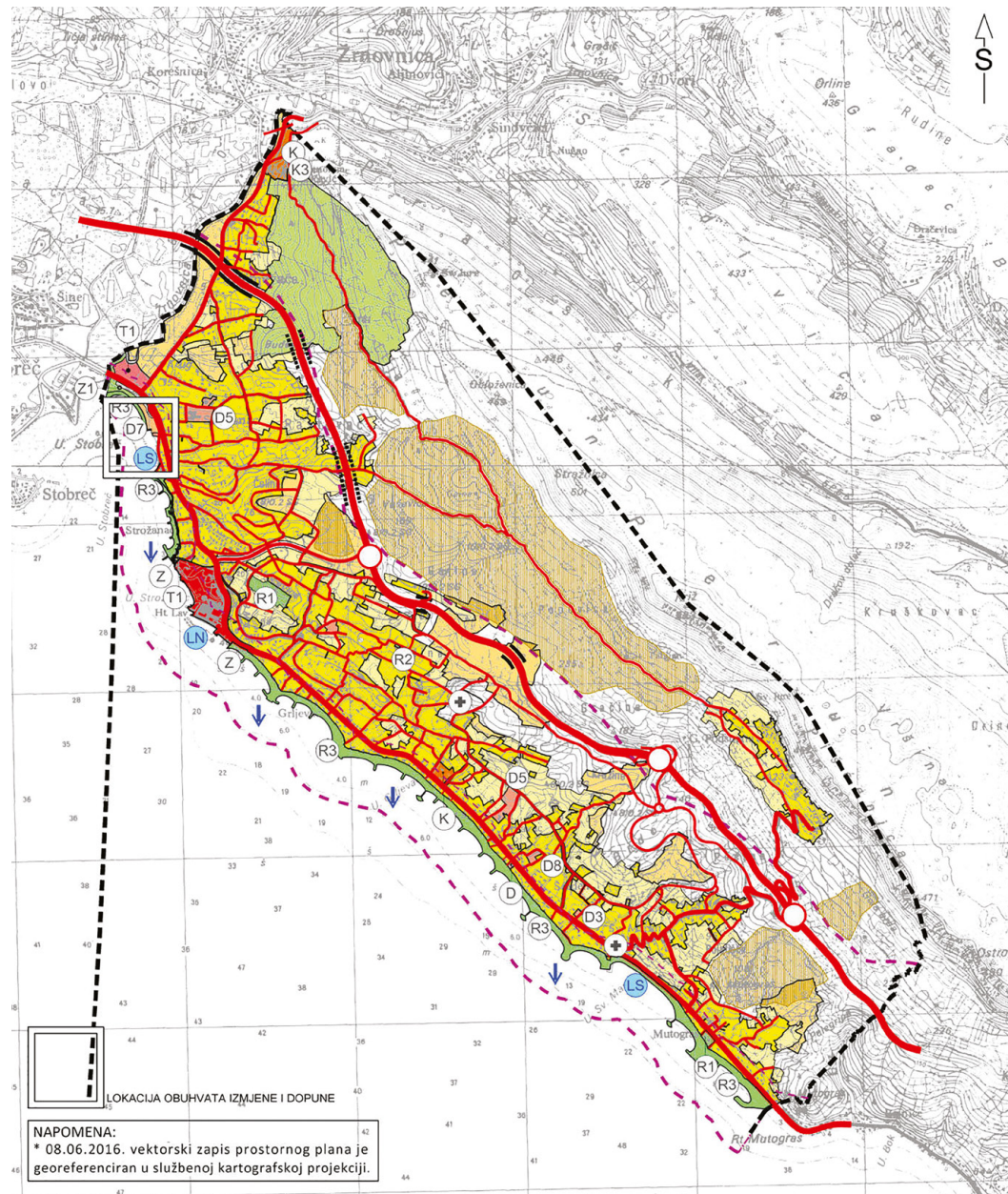
3.4 Prostorni plan uređenja grada Kaštela – korištenje i namjena prostora

Aktualne izmjene i dopune *Prostornog plana uređenja grada Kaštela* (sl.3.4), naprimjer, nevoljko prihvaćaju jednu od najvećih prometnica u *GUP-u Solina* i bez nekog jasnog razloga ju uz sami rub svog obuhvata prebacuju na "Jadransku magistralu". Nekadašnja obilaznica pod Kozjakom time nestaje iz plana i Kaštela dimenzioniraju svoj promet isključivo prema veličini grada Ka- štela, kao izolirana cjelina, bez šireg urbanog konteksta. Spoj s tunela Vučevi- ca ucrtan je tako da produljuje putovanje prema Splitu za nekoliko kilometara, ali servisira sama Kaštela. Split istovremeno plaća studije koje testiraju druge, povoljnije varijante za Split bez ikakve platforme kojom bi se zaključci studija implementirali u prostorne planove susjednih općina.



3.5 Prostorni plan uređenja općine Klis – korištenje i namjena prostora

Jedan slabije očigledan primjer je *Prostorni plan uređenja općine Klis* čiji je administrativni prostor usječen duboko u općinu Solin i na čijem se pro- storu nalazi većina tunela Vučevica. Općina Klis, trenutno, bazira svoj razvoj na trgovini zemljištem u golemim gospodarskim zonama dok razvoj vlastitih naselja generički definira kao stambene zone bez ikakve razvojne paradigme. Istovremeno, gospodarske zone parazitiraju na regionalnim prometnim tra- sama koje bi u osnovi trebale biti tranzitne. Obilaznica Solina prolazi južnim dijelom općine Klis, no općina niti ne pokušava definirati svoj razvoj u odnosu na taj dominantni pravac.



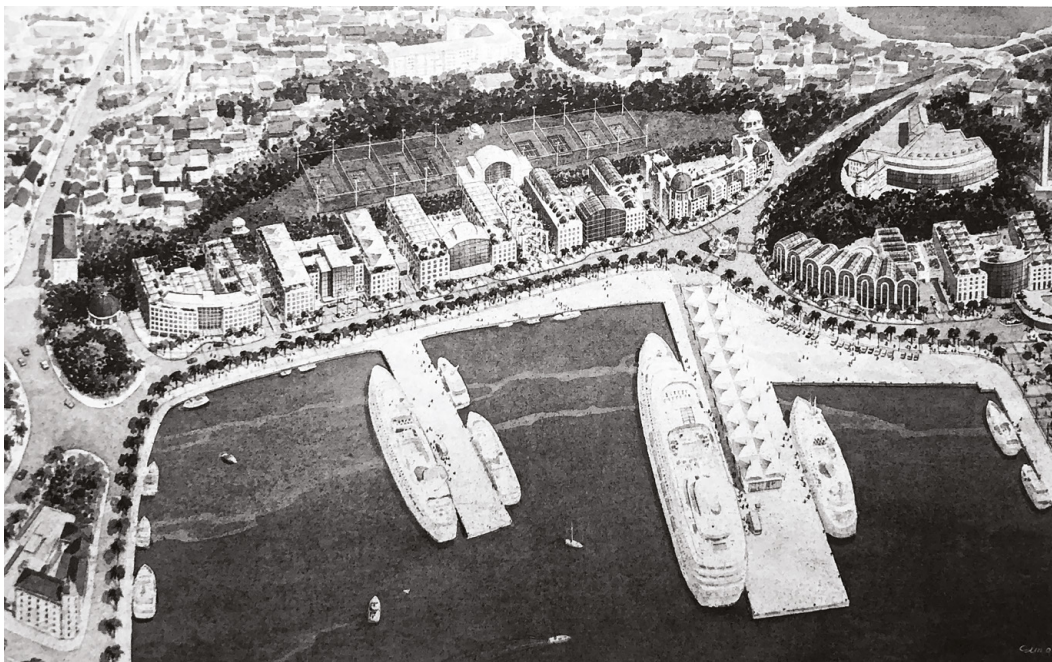
Prostorni plan uređenja općine Podstrana u razvojnom smislu samo je zabilješka postojećeg stanja i eventualnih investitorskih tendencija u prostoru. Pretežno bojan bojom stambene namjene i sveden na puku distinkciju građevnog i negrađevnog prostora, plan odražava minimum ambicija. Jedini konkretan element tog plana je obilaznica koja s čak četiri nadvožnjaka i tri višetažna čvora gotovo nevjerovatno ne utječe na niti jedan drugi aspekt tog istog plana. Bez obzira, naprimjer, na činjenicu da na zapadnoj strani obilaznica u općinu ulazi preko doline ušća Žrnovnice i tako jasno odsijeca Podstranu od splitskog urbanog područja.

U kakofoniji razvojnih ideja višeg reda i političkih mikro-ambicija nižeg reda sve na što nalikuje budućnost metropolitanskog područja grada Splita još je malo iste postojeće konzumacije prostora – bez smisla i cilja krpanjem infrastrukture obilježeno partikularnim pogodbama.

O MISLI O RAZVOJU GRADA

Devedesetih godina prošlog stoljeća pojavile su se *vizualizacije projekta AFCC* (sl.4.1), za mnoge građane šokantne. Mnogobrojni hoteli američkog tipa i dimenzija smješteni u splitskoj luci koji sadrže kasina, golf terene, klubove i slično.

Ovakav zalet u srž neoliberalnog pristupa planiranju nije slučajno upregnuo sve planerske napore prema samom centru grada na parcele s pogledom na Palaču. Cilj nije bio planiranje razvoja Splita već povećanje vrijednosti zemljišta, spekulacija i preprodaja. Tako je na stražnja vrata u splitski prostorni diskurs ušao narativ o točkastom urbanizmu, megaprojektima, vizijama i masterplanovima. Točkastim urbanizmom periodički se najavljuju projekti i studije poput one za koncertnu dvoranu na starom Hajdukovom igralištu, centar Bonačić Mediteran, hotel Marjan, trgovačke centre, novi hotel Ambassador, hotele na Bačvicama, kliniku, odnosno hotel na Firulama. Svi ovi projekti paradigmatički su primjer obrata teza o ciljevima prostornog planiranja. Jednostavnije rečeno, točkasti urbanizam servisira privatni kapital i još uvijek nismo u gradu realizirali primjer koji je sproveden u potpunosti legalno, kamoli legitimno ili u službi javnog interesa. Stoga nije ni čudno da su ovi interesi koncentrirani na centar grada. U promjeni ove paradigme planiranja leži ključ razumijevanja nesrazmjernog razvoja Splita. Nikako da planerski interes pomaknemo dalje od centra.



4.1 Prostorni prikaz projekta AFCC

U međuvremenu je stambena izgradnja malog mjerila, koju ne planiramo, prekrila goleme površine na području splitskog polja. Veći dio istočnih predjela grada je opterećen nezakonitom izgradnjom. Podneseno je ukupno 15.552 zahtjeva za izdavanje rješenja o izvedenom stanju i do 30.06.2019. godine je ostalo 2.645 neriješenih zahtjeva. Istovremeno, statistički podaci pokazuju da se broj stanovnika Splita smanjuje, a povećava broj stanovnika u Solinu i Kaštelima. Mladi ljudi sele se prema periferiji aglomeracije, dok i dalje rade i djeluju u Splitu. Ovaj fenomen još uvijek nije prepoznat, pa se planiranje svodi na servisiranje investicija u području užeg gradskog centra dok razvoj infrastrukture ne prati eksponencijalni rast dnevnih migracija i turizma u širem urbanom području.

Posljedica zadnjeg desetljeća je da smo prisiljeni baviti se rješavanjem nove serije simptoma neplaniranja od kojih je jedan od najvećih problem prometne infrastrukture i kapaciteta trajektne luke i željezničkog kolodvora smještenih na istočnoj obali nečega što je geografski zapravo poluotok na poluotoku u neposrednoj blizini centra grada. Tako je istočna obala, funkcionalno usko grlo grada, postala glavna tema natječaja i projekata proteklih desetak godina. Krajem 2011. organiziran je *arhitektonsko-urbanistički natječaj za rješenje istočne obale*.

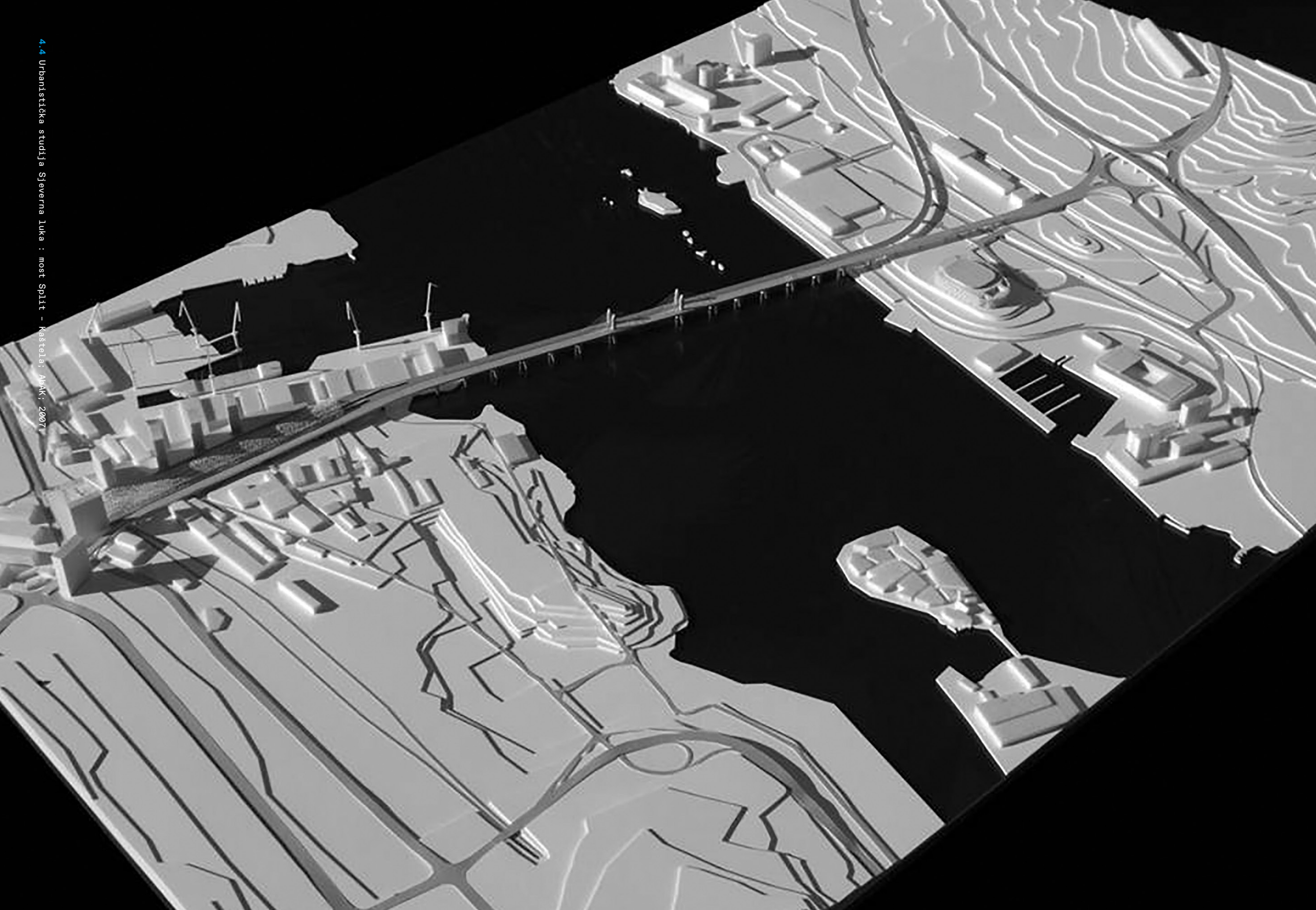


4.2 Arhitektonsko - urbanistički natječaj Istočne obale - natječajno rješenje arhitektonskog ureda abAK, maketa, 2012.

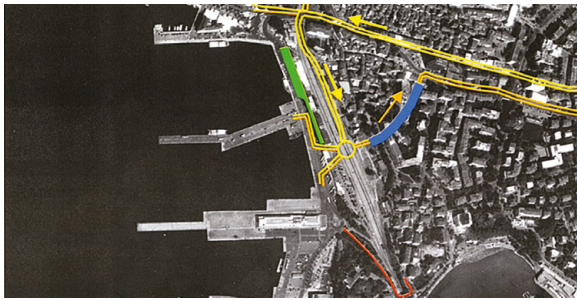
4.3 Skica Studija most Split - Kaštela, abAK.



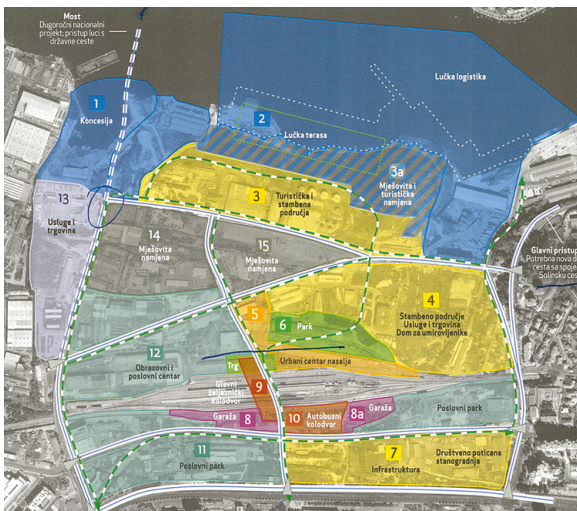
Studiju most Split - Kaštela (sl.4.4) predstavili smo 2005. u *Društvu arhitekata Splita*. Tri godine kasnije, 2008., predstavili smo *studiju Prometnog HUB-a*, gdje uz kolni promet mostom dodajemo željeznički promet s čeonom stanicom vertikalnom na obalu kojoj se pridružuje autobusni kolodvor. Dakle, križanje i platforma svih tokova na jednom mjestu. Studiju su izradili prometni stručnjaci IGH iz Zagreba: dr. Aleksej Dušek, dipl. ing. građ. i dr. Petar Sesar, dipl. ing. građ.. Godinama je splitska struka tražila bolja rješenja da bi napokon most bio prihvaćen 2019. godine na Sjednici Vijeća grada Splita gdje je opravdanost studije prezentirala tvrtka iz Zagreba.



4.4 Urbanistička studija Sjeverna Luka : most Split - Kastela; AWK; 2007

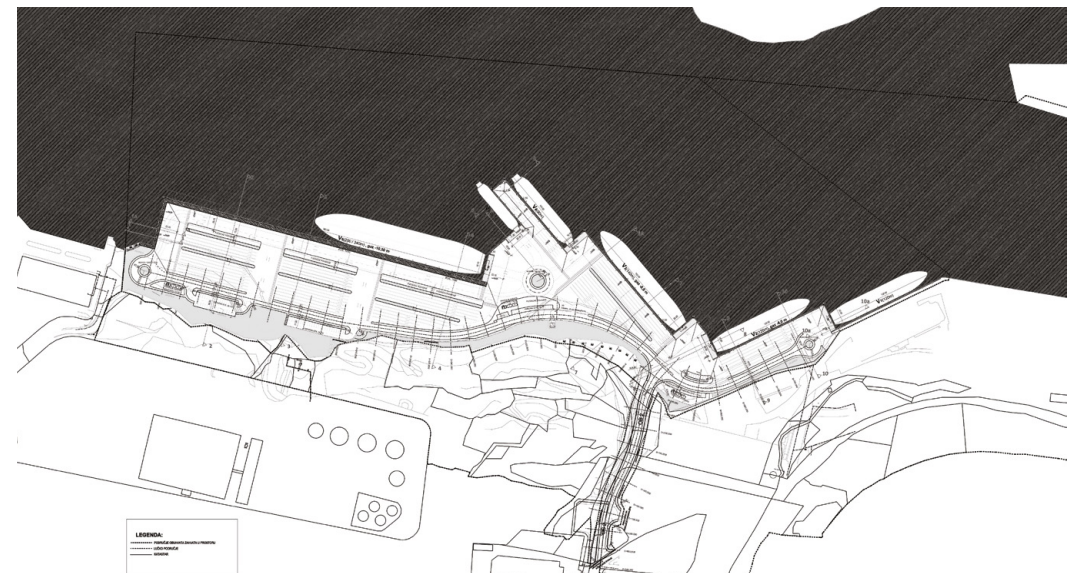


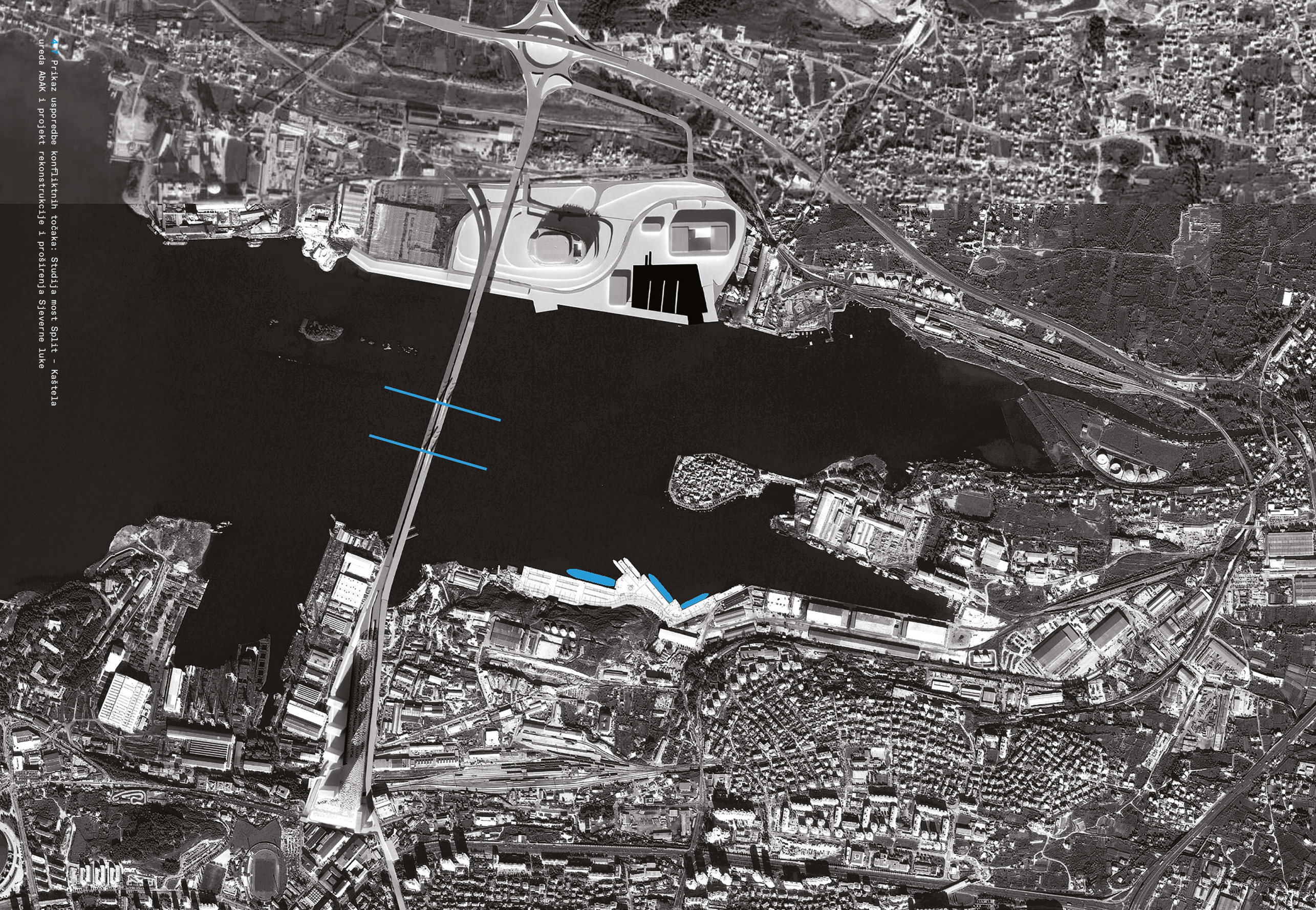
Most Split- Kaštela korišten je kao polazišna točka, tj.razlog za studiju iz 2020. nazvanu *Masterplan Split United* (s1.4.5) koja obuhvaća Kopilicu i Istočnu obalu, naručenu od uglednog Austrijskog konzorcija za 600.000,00 EUR-a, financirana od Europske banke za obnovu i razvoj (EBRD). "Masterplan" ponavlja greške svojih prethodnika i u razradu iznova kreće bez dobre pripreme uz netransparentnu proceduru. Razrada u konačnici nudi nekakva partikularna rješenja dijelova obuhvata, ali i niz nelogičnosti koje prijedlog kao cjelinu čini neprihvatljivim.



Paralelno sa studijom, iza zatvorenih vrata Lučke Uprave, razvija se ideja o *luci u Stinicama* (s1.4.6). Ispod područja Kopilice, neposredno nasuprot Vranjicu, na sjevernoj obali splitskog poluotoka otvara se pitanje potrebe za trajektnim pristaništem tj. tzv. "Ro-ro terminalom" koji bi bio model rasterećivanja trajektno luke u centru grada. Ovaj je projekt zahvaljujući političkim vertikalama i manjku stručne horizontale vrlo tiho, ali dosljedno ušao u planove, pa je čak ozbiljno razmotren. Idejni projekt, sam za sebe, ima zabrinjavajuće prijedloge tehničke prirode poput problematičnog dimenzioniranja i trasiranja ulaza u novu luku, neadekvatnog rješenja za prostor gdje automobili čekaju ukrcaj na brodove, dijeljeni koridor ulaza u luku sa Sjevernom lukom, a zatim niz pomorski upitnih odluka poput tretiranja dubine Vranjičke uvale, zaštite o havarije i tako dalje. U ekološku dimenziju ovakvog projekta jako je teško prodrijeti na temelju naručenih studija utjecaja na okoliš koje obuhvat sagledavaju bez konteksta, nekumulativno i uz nejasan odnos prema budućnosti razvoja šireg prostora. Ipak, ono što je notorno u ovom projektu je njegova uskogrudnost prema gradu Splitu kao cjelini i metropolitanskom području, a ponajviše prema Kaštelanskom zaljevu. Naime, otprilike 150 godina nakon što su industrija i golemi infrastrukturni zahvati odijelili cjelokupnu obalu Kaštelanskog zaljeva od urbanog tkiva Splita, Solina i Kaštela po prvi put se otvara prilika da se taj prostor deindustrijalizira i poveže integrirajući cijelu metropolitansku zonu uz obalu kako bi na kraju zacijelio stoljeće loših planerskih odluka nauštrb Salone, Solina i Kaštela.

Ideja, a zapravo prilika da se geografski i urbanistički ključan prostor za buduću razvoj aglomeracije, kao i jedini razvojni potencijal sjeverne obale splitskog poluotoka, žrtvuje radi trajekata za kamione zapravo postaje dokaz naše kolektivne kratkovidnosti nauštrb političkih ambicija uprava državnih tvrtki. Nijema podrška stručne i političke javnosti ovom projektu bila je okidač koji nas je, ustvari, motivirao da se uhvatimo u koštac s gradom kao cjelovitim projektnim zadatkom. No pasaran!





4.7 Prikaz usporjedbe konfliktnih točaka: Studija most Split - Kaštela
uređa Abak i projekt rekonstrukcije i proširenja Sjeverne Luke

Nakon pregleda povijesnih urbanističkih planova i tendencija, trenutnih intencija prostorno – planske dokumentacije i važnih prijedloga za razvoj splitskog poluotoka – potrebno je bilo podvući crtu i projektantskim jezikom predočiti zadatak. U nastavku ćemo, u formi dva kartografska priloga (s1.5.2 i 5.3) i jedne tablice (s1.5.2), sažeti zaključke iznesene analize i obrazloženja onoga što slijedi.

Uspoređujući aktualni GUP i postojeće stanje u prostoru po pitanju kolne infrastrukture koja bi trebala biti pretpostavka prostornog razvoja, neupitno je da je istočni dio grada potpuno neadekvatno tretiran. Čak i nekritičkim pristupom prema sadašnjem GUP-u i njegovim planiranim koridorima postaje jasno da je prometna mreža nedovršena i da u postojećoj konstelaciji političko–stručnih ambicija neće ni biti dovršena. Iz nekog nejasnog razloga je ambicija svih gradskih i stručnih struktura svedena na rješavanje, odnosno krpanje prometnih gužvi i problema na prostoru samog poluotoka. Osnovno polazište ove studije je da se takav pristup ne može riješiti zatečene probleme.

Dok istok grada raste i čini dom više od trećine stanovnika Splita, prometni problemi zapada Splita, posebice područja splitskog poluotoka do obilaznice postaju ozbiljna prepreka razvojnim kapacitetima šireg metropolitanskog područja. Za to pitanje je izrazito važno da se promjeni uloga obilaznice (s1.5.1) koja kao državna cesta presijeca grad na pola i sprječava kvalitetno promišljanje budućeg razvoja cijelog područja u metropolitanskom mjerilu (s1.5.2).

5.1 Splitska obilaznica



Istovremeno, neadekvatna infrastruktura odvraća investicije s istoka prema konsolidiranoj južnoj obali poluotoka, kao i planerske nespretnosti gradskih uprava prema Kopilici – posljednjem neizgrađenom kapacitetu poluotoka. Pritisak na zemljište, stanovanje i sektor graditeljstva doseže apsurdne razine. Grad Split je 2020. godine bio treći najskuplji grad u Europi po cijeni nekretnina u odnosu na kupovnu moć lokalnih stanovnika, odmah poslije Pariza i Moskve (*Numbeo, 2020*). Onima koji se na tim ostacima GUP-om slabo zaštićenih površina ne uspiju izboriti za vlastiti životni prostor preostaju Solin, Kaštela i istočni predjeli Splita čije su razvojne matrice iscrtane tovarčim stazama i osovinom bagera pri prilasku privatnim parcelama. Ovakav model razvoja nepravedan je i skup i neminovno će proizvoditi samo veću količinu problema. Splitov golemi razvojni potencijal očituje se upravo u smjeru rastećivanja poluotoka i jasnog trasiranja razvoja prostornim planiranjem istoka grada uz planiranje i izvedbu infrastrukture koja će integrirati čitavu površinu grada Splita i susjednih općina u policentričnu mediteransku metropolu.

5.2 Analiza odnosa postojećih i neizvedenih prometnica prema GUP-u Splita



— Postojeće prometnice usklađene s GUP-om
 — Neizvedene planirane prometnice

5.3 Analiza intenziteta nove izgradnje



▨ Nova područja gradnje fokusirana na obalu
 ▨ Područja nove gradnje

SMJERNICE

- 01 NOVA TRASA OBILAZNICE GRADA U PODNOŽJU MOSORA
- 02 NOVA LOKACIJA TRAJEKTNE LUKE REGIONALNOG ZNAČAJA
- 03 KAŠTELANSKI MOST KAO FAKTOR BUDUĆEG RAZVOJA I RAST ŽELJEZNIČKOG PROMETA
- 04 NEIZGRADENI PROSTORI SPLITSKOG POLJA KAO RAZVOJNI KAPACITET UZ NUŽNU OBAVEZU KONSOLIDACIJE POSTOJEĆIH NEPLANSKIH NASELJA
- 05 METROPOLITANSKO PODRUČJE SPLITA KAO CJELINA I FUNKCIONALNI SKLOP UNUTAR KOJEG TREBA RJEŠAVATI PROBLEME
- 06 ZAŠTITA MARJANA, OBALE I KAŠTELANSKOG ZALJEVA OD IZGRADNJE VELIKOG MJERILA
- 07 SANACIJA KAREPOVCA
- 08 ARTIKULACIJA KONTAKTNIH ZONA DRUGIH OPĆINA

CILJEVI

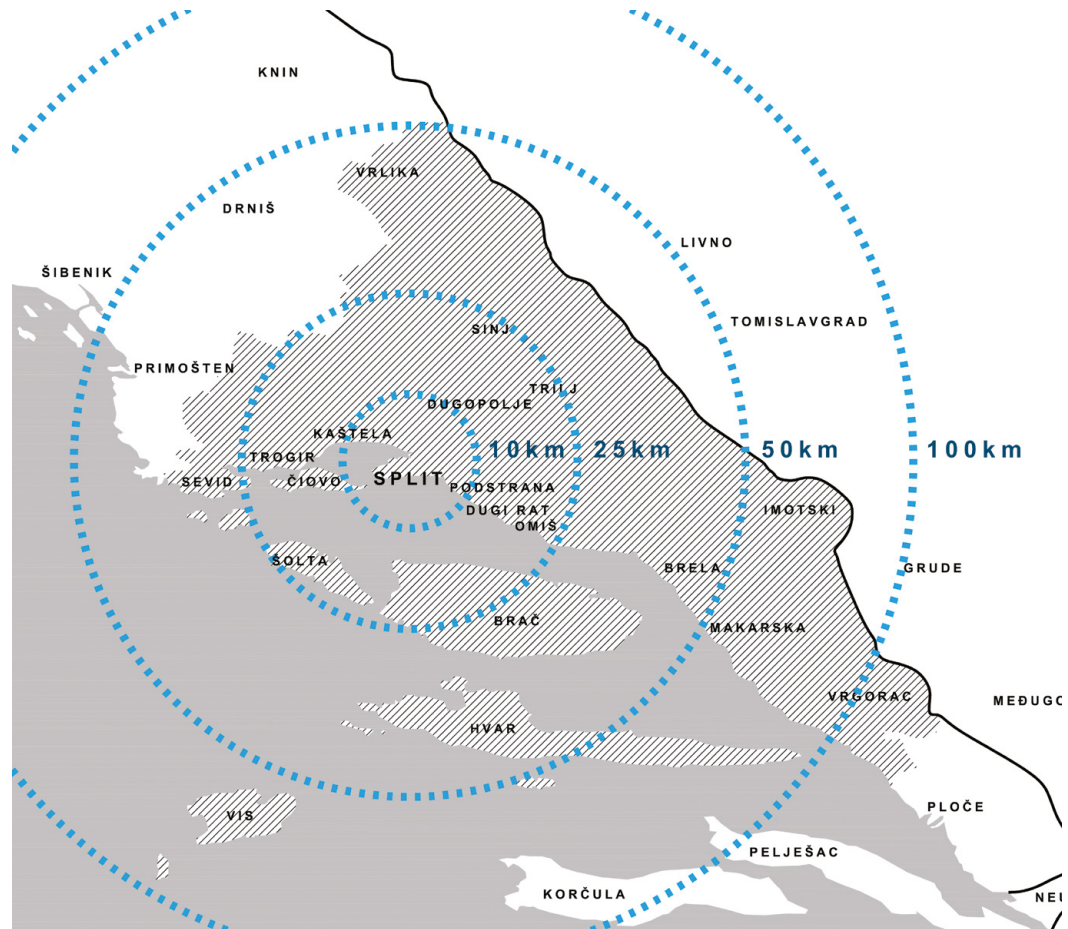
- 01 DEFINIRATI BUDUĆE PROSTORE GRADNJE I GRANICE RAZVOJA
- 02 NOVI 'STARI' PROMETNI SUSTAV – BOLJA POVEZANOST I UMREŽENOST UNUTAR GRADA I GRADA S OKOLICOM
- 03 RASTEREĆENJE POLUOTOKA
- 04 NOVI ZELENI INFRASTRUKTURNI SUSTAV
- 05 INTEGRALNI I INTERSEKTORSKI PRISTUP PLANIRANJU
- 06 ODRŽIVI PROSTORNI RAZVOJ AGLOMERACIJE I ŠIREG METROPOLITANSKOG PODRUČJA
- 07 TRAG GENERACIJE U PROSTORU VRIJEDAN 21. STOLJEĆA

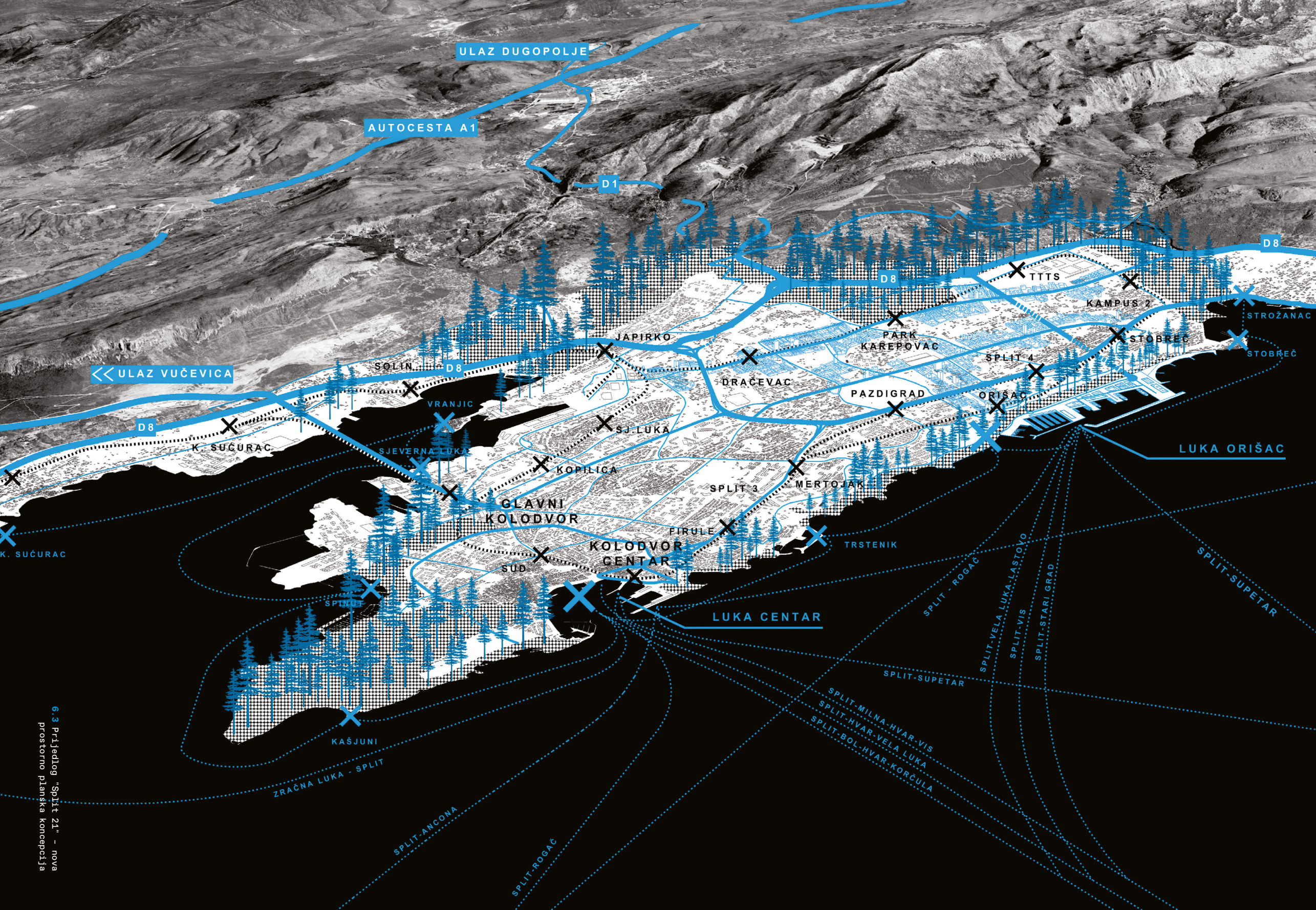
NOVI PROSTORNO PLANSKI KONCEPT



U nastavku je prezentiran, u različitim segmentima i sektorima, prijedlog usmjerenja prostornog razvoja šireg urbanog područja grada Splita čija je namjera da istražene i u prethodnim poglavljima prezentirane gradske probleme adresira cjelovitim planerskim rješenjem. Svjesni da kao tim taj zadatak nismo mogli napraviti na višoj razini od svojevrsne skice i da sama metoda, pa i rezultat imaju svoja ograničenja, kao prioritete dijelove projekta najprije prikazujemo četiri infrastrukturna sustava. Zatim, u daljnjoj razradi, prikazujemo četiri razvojna projekta koji se trebaju sagledati kao kvantitativna i kvalitativna provjera implikacija infrastrukturnog rješenja, a ne kao prijedlozi buduće urbane morfologije. Niz urbanističkih natječaja, studija i projekata mogao bi ispitati mogućnosti na ovoj matrici kao što smo pokazali pomoću radova studenata iz Chicaga – vježbe koju možete naći u posljednjem poglavlju publikacije.

6.1 Gravitacijsko područje grada Splita





ULAZ DUGOPOLJE

AUTOCESTA A1

D1

D8

D8

D8

D8

ULAZ VUČEVICA

STROŽANAC

KAMPUS 2

STOBREČ

STOBREČ

SPLIT 4

PARK KAREPOVAC

DRAČEVAC

PAZDIGRAD

ORISAC

LUKA ORIŠAC

SOLIN

JAPIRKO

VРАНJIC

K. SUČURAC

SJEVERNA LUKA

SJ. LUKA

KOPILICA

SPLIT 3

MERTOJAK

GLAVNI KOLODVOR

KOLODVOR CENTAR

FIRULE

TRSTENIK

SUD

LUKA CENTAR

K. SUČURAC

SPLIT 1

KAŠJUNI

ZRAČNA LUKA - SPLIT

SPLIT - ROGAC

SPLIT - VELA LUKA - JASTOVO

SPLIT - VIS

SPLIT - STARI GRAD

SPLIT - SUPETAR

SPLIT - SUPETAR

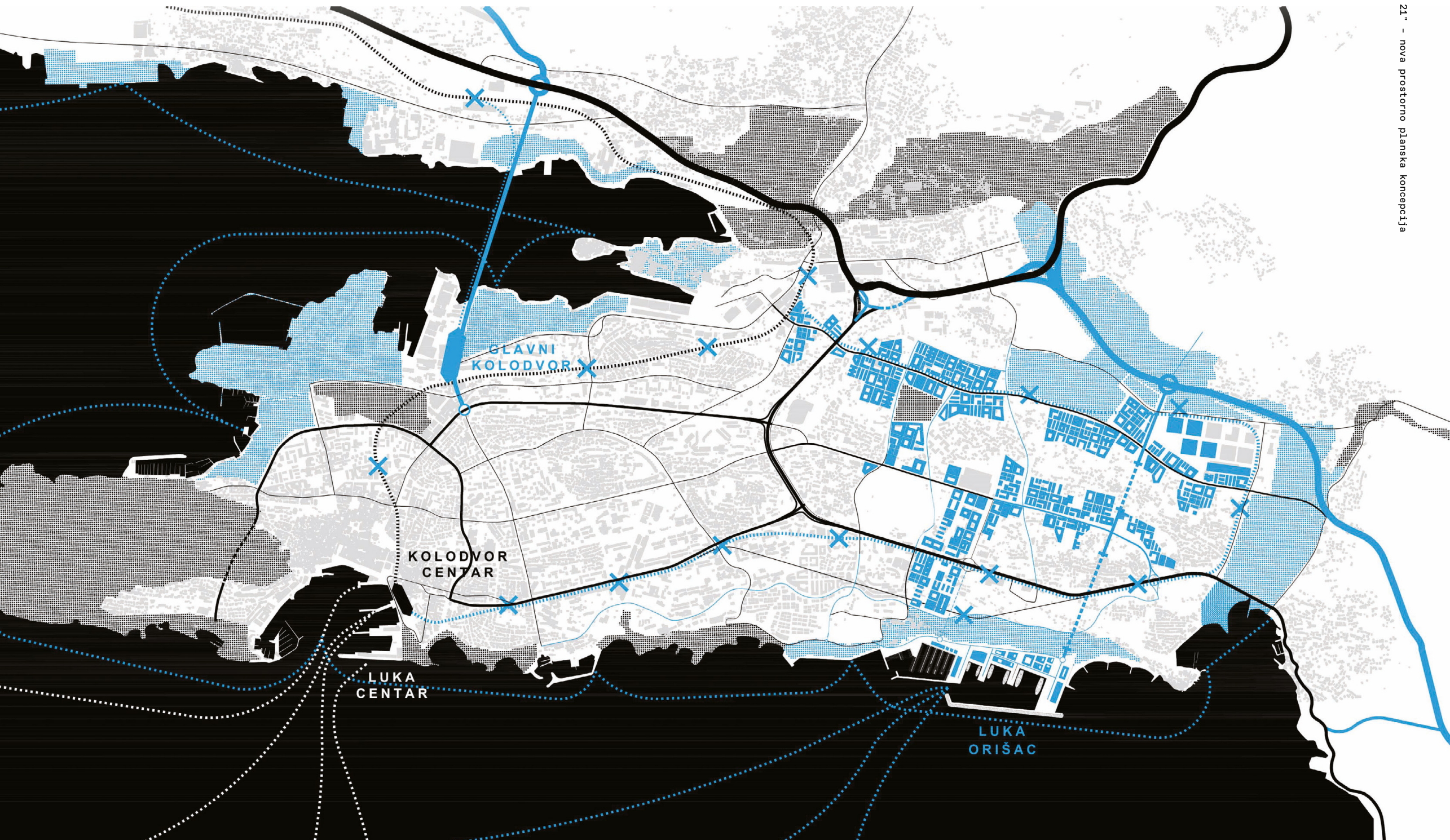
SPLIT - MILNA - HVAR - VIS

SPLIT - HVAR - VELA LUKA

SPLIT - BOL - HVAR - KORČULA

SPLIT - ANCONA

SPLIT - ROGAC

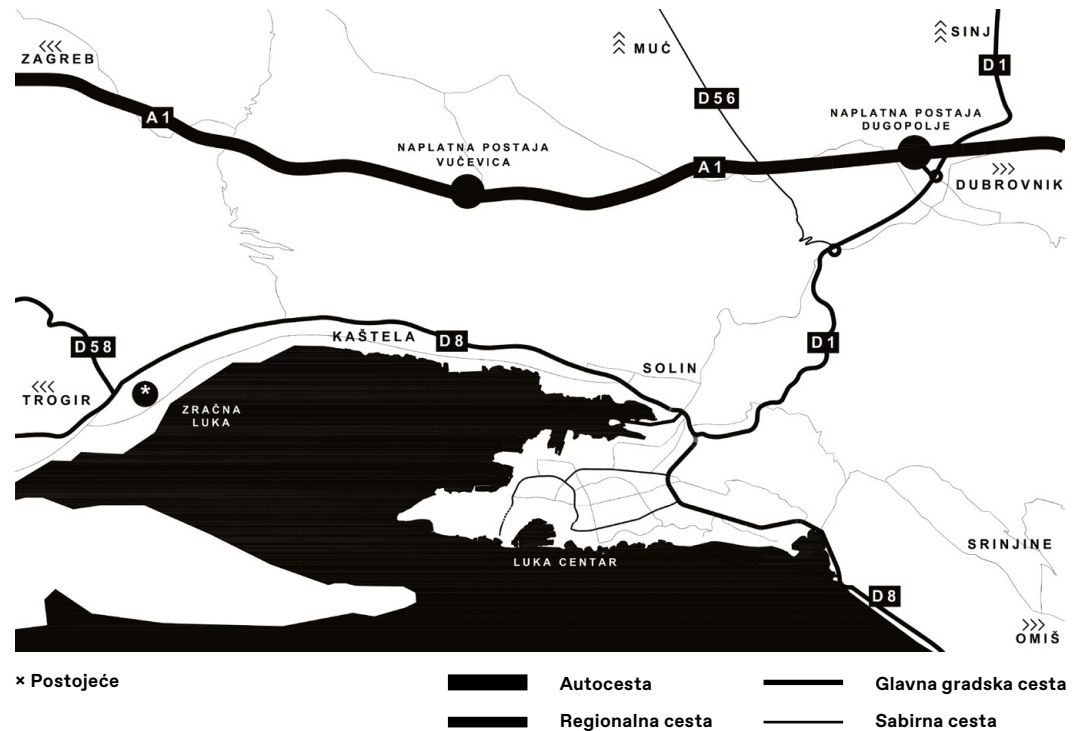


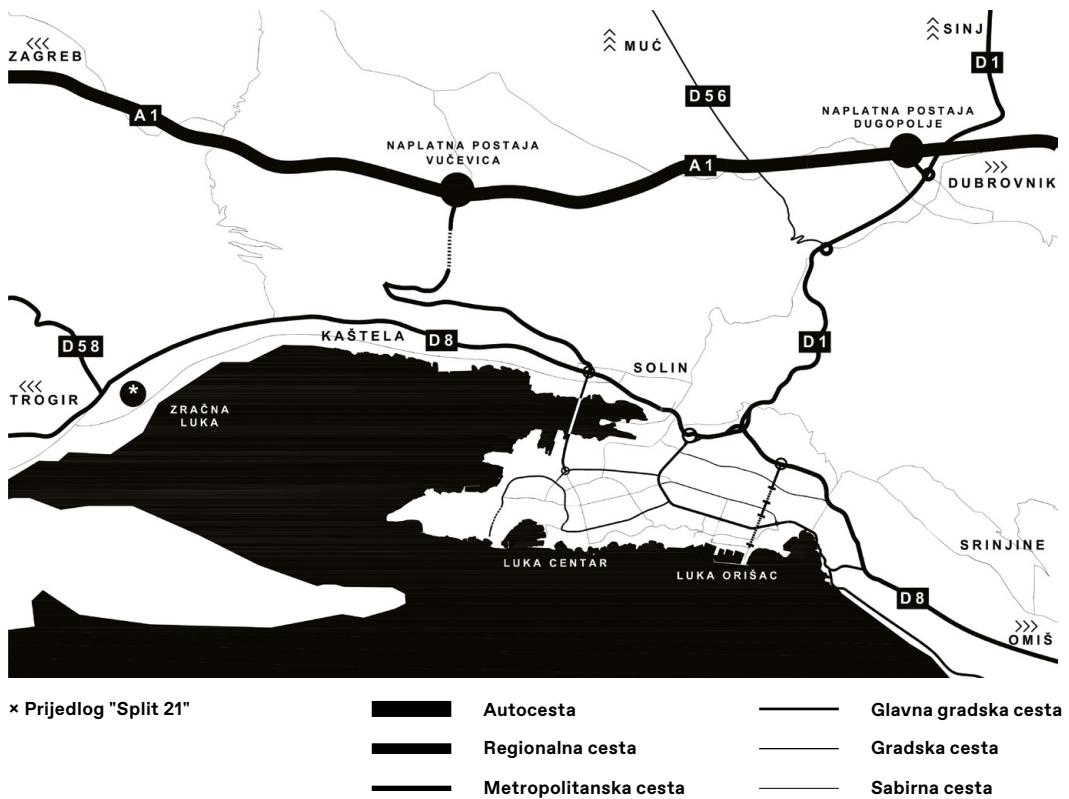
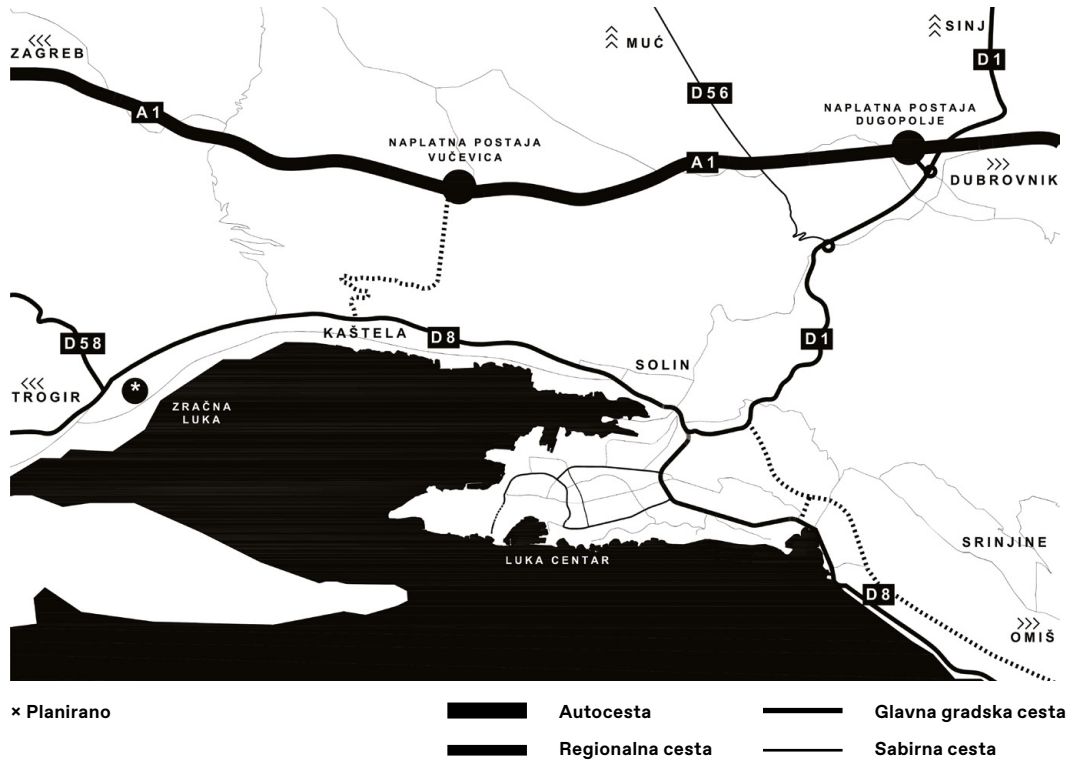
07 | NOVI PROSTORNO PLANSKI KONCEPT – INFRASTRUKTURNE MREŽE

07.1 KOLNA INFRASTRUKTURA

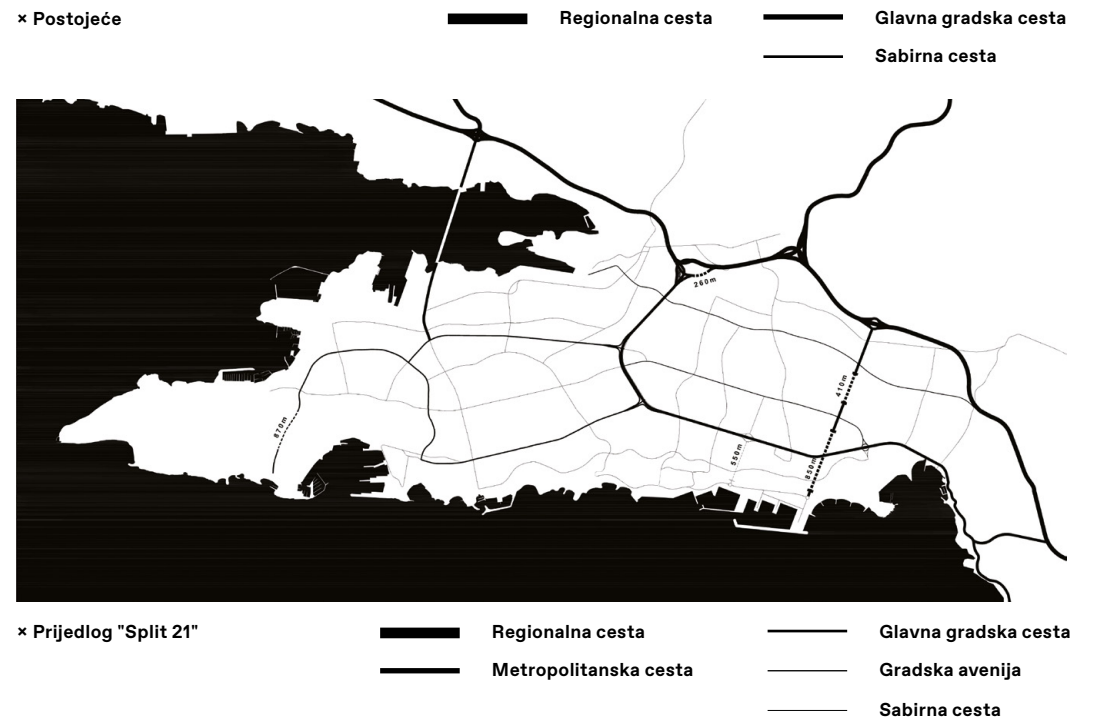
Split trenutno ima jedan priključak na autoput A1 – u Dugopolju. Izlaz koji predlažemo – na čvoru Vučevica preko tunela na Kozjaku – potencijalni je drugi izlaz s dvije funkcije: pokriva metropolitansko područje Kaštela–Trogir i moguća je brza veza mosta Split–Kaštela na autoput. Time bi i Split i njegovo šire metropolitansko područje dobili dva izlaza. Ovo je ključno pitanje u kontekstu splitskog poluotoka čija je trenutna slaba točka samo jedan izlaz iz grada – na dijelu dionice obilaznice od ulice Domovinskog rata do rotora u Solinu. Trenutna shema prometa u najširem mjerilu izgleda kao slijepo crijevo. Stoga bi plan za dvadeset i prvo stoljeće trebao stvoriti cirkularnost i protočnost na najosnovnijoj razini, kao i multimodalnost kao preduvjet dobrog javnog prijevoza. Prijedlog prikazan u prilogu (s1.7.1.1) nudi rješenje koristeći jasnu distinkciju redova prometa: A1–državna razina, regionalna razina, metropolitanska razina, gradska razina. Rješenje uključuje i most Split Kaštela te drugačije trasirani red obilaznica i priključaka kojima bi se istok grada povezao s poluotokom, ali i s regionalnim i državnim razinama cesta.

7.1.1 Regionalna mreža prometnica





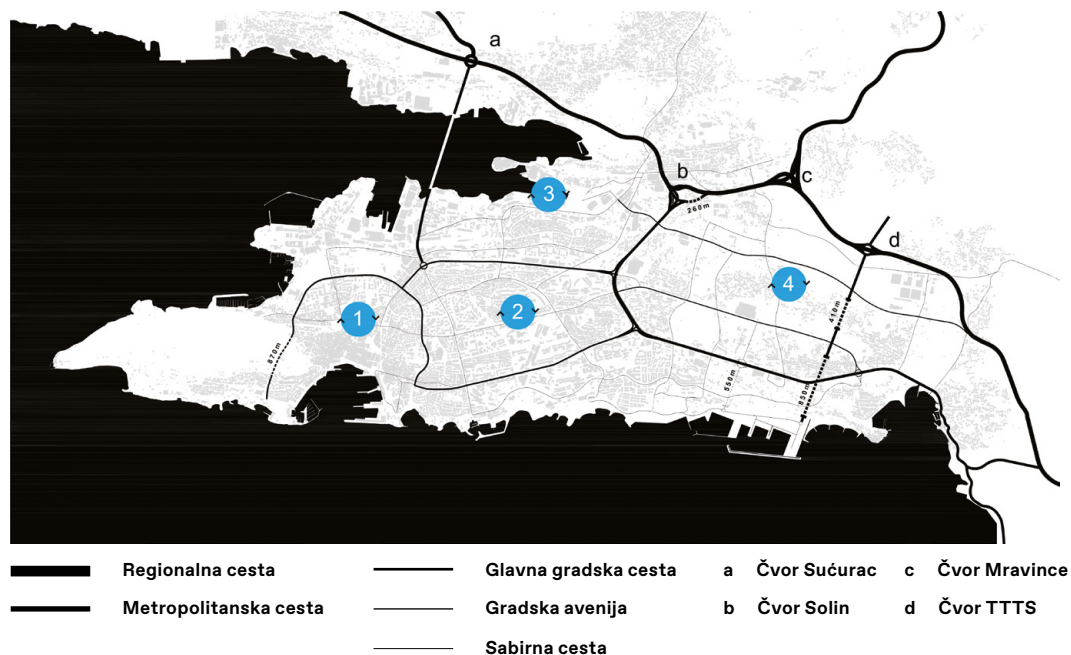
Na karti užeg mjerila (s1.7.1.2) jasno se vide razine prometne povezanosti. Najvažniji prometni pravac regionalnog značaja izmještena je trasa obilaznice koja time postaje nastavak Jadranske magistrale s odvojcima za brze ceste kao pristupnima za autocestu A1 u Dugopolju i Vučevici. Na taj se rang ceste vežu aglomeracijski važne prometnice: most Split–Kaštela, postojeća obilaznica koja mijenja svoj rang iz regionalne ceste u aglomeracijsku i novi priključak iz luke Orišac kao veza istoka na brzi izlazak iz grada i ostala metropolitanska područja u okolici. Zadnji priključak uključuje dva tunela duljine 850 m i 410 m koja bi omogućila brzi i neometani izlaz prema obilaznici.



Tako bi se ostvarila cirkularnost u 4 prometna "prstena": (S1.7.1.3)

- 1. Centralni gradski prsten** — postojeći prsten koji kružnom vezom povezuje dvije obale splitske luke Ulicama Slobode, Hrvatske ratne mornarice i Sedam Kaštela te Marjanskim tunelom.
- 2. Prsten poluotoka** — postojeći prsten koji opskrbljuje sva stambena naselja splitskog poluotoka i povezuje ih s aglomeracijskom cestom tj. nekadašnjom obilaznicom. Prsten čine Poljička ulica, Ulica Slobode, Ulica Domovinskog rata i dio splitske obilaznice.
- 3. Prsten aglomeracijske obale** — sastavljen od ulica i cesta koje povezuju Split, Kaštela i Solin. Stoga možemo reći da se radi o glavnom aglomeracijskom prstenu prometnica i potencijalnoj kičmi redefiniranja čitavog obalnog područja istočnog djela Kaštelanskog zaljeva. Čine ga most Kaštela–Split, brza cesta koja postaje Avenija Ivana Pavla 2 u dijelu koji prolazi Solinom preko rotora i Ulice Zbora narodne garde, a zatim Ulicom Domovinskog rata natrag do mosta.
- 4. Istočni gradski prsten** — prometni prsten koji bio bi ključan za konsolidaciju istočnog dijela grada i povezivanje šireg urbanog područja s lukom Orišac. Prsten čine splitska obilaznica odnosno trasa državne ceste D8 do križanja u Stobreču s pravcem koji bi povezao Orišac i izmijenjenu trasu obilaznice preko Mravinaca koja bi na petlji Mravinci bila povezana s jednim od dva ulaska u grad preko autoceste A2.

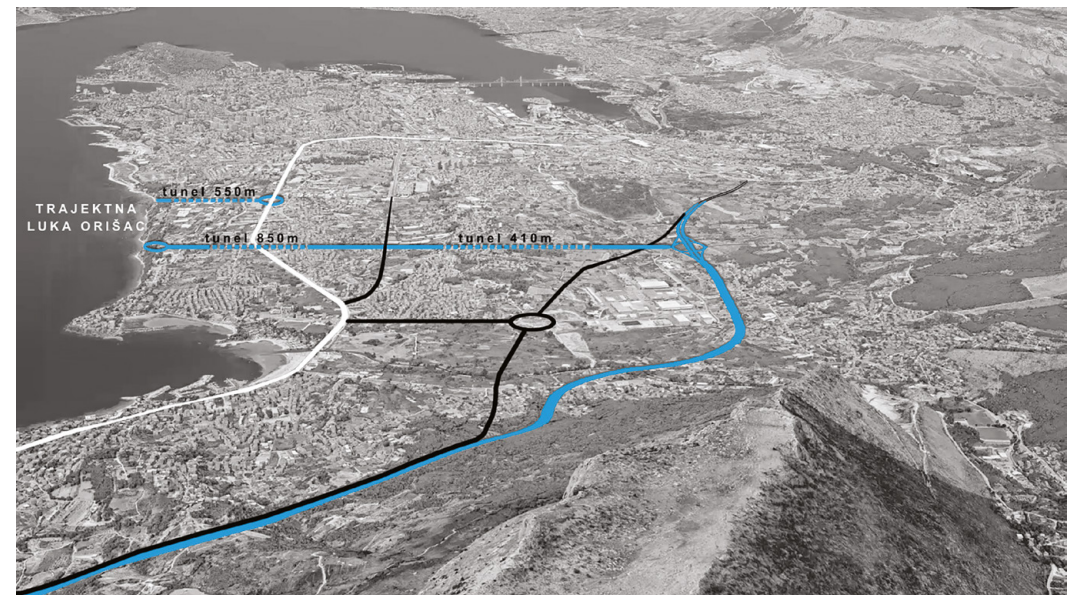
7.1.3 Gradska mreža kojnog prometa – "4 prstena"



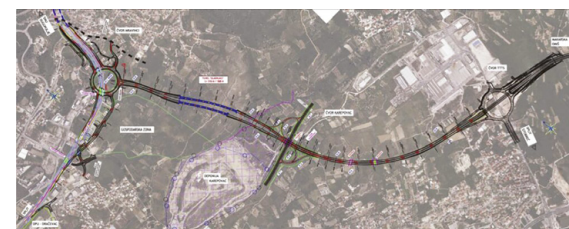
Projektom prijedlogom se obilaznica Splita (S1.7.1.4 i 7.1.5), odnosno regionalna prometnica kojom se brzim cestama iz Dugopolja i Vučevice povezuju silasci s autoceste A1 na Jadransku magistralu, izmješta trasom sjeverno od Karepovca i gospodarske zone TTTS-a. Ovim se prijedlogom dobija jasna granica urbanog prostora Splita i izbjegava ponavljanje iste greške kojom je trasirana postojeća obilaznica. Odnosno, razdvajanje golemih gradskih prostora prometnicom višeg reda. Naime, prostor TTTS-a i njegovo okruženje tj. naselja Korešnica, Kućine i Žrnovnica su u trenutnoj prostorno–planskoj dokumentaciji odsječena od Splita obilaznicom. Aktualni prijedlog u prostorno – planskoj dokumentaciji obilaznicu izmješta sjeverno od Karepovca, zatim južno od TTTS-a pa do rotora koji se nalazi na samom ulazu u općinu Podstrana.

Ako Split želimo planirati kao središte metropolitanskog prostora, onda njegove veze trebaju integrirati prigradska naselja koja se razvijaju na rubovima. Nova obilaznica izmještanjem pod obronke Mosora tako postaje ono što treba biti obilaznica, bez nepotrebnih pojedinačnih priključaka i bez nepredviđenih budućih troškova poput nadvožnjaka i tunela koje promišljamo danas za postojeću trasu obilaznice kako bi povezali istok i zapad grada i omogućili protočnost prema Solinu i Kaštelima.

7.1.4 Usporedba trasa obilaznice Splita



7.1.5 Trasa nove obilaznice



× Planirano



× Prijedlog "Split 21"

U kontekstu prijedloga nove obilaznice, u suradnji s inženjerima građevinarstva i cestogradnje Josipom Kuzmanićem i Ivom Vulićem, izradili smo prijedlog za tri ključna prometna čvorišta: Solin, Mravinci i TTTS. Prilažemo kratki pregled prijedloga izmjena tih čvorišta (s1.7.1.6) uspoređen s postojećom prostorno-planskom dokumentacijom:

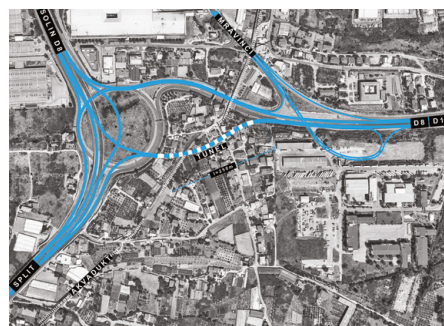
1. **Čvor Solin** — Umjesto rotora i prijedloga nove priključne trake u smjeru Mravincina predlažemo petlju na dvije razine unutar površine postojećeg rotora. Priključci s brze ceste na magistralu izvedeni su u profilu postojećih profila rotora izuzev priključka iz smjera Splita prema Mravincima koji se tunelom duljine 250 m vezuje na brzu cestu D8. Veza prema Mravincima rješava se na lokaciji postojećeg čvorišta, prije samog rotora. Oslobađa se veliki dio površine rotora.
2. **Čvor Mravinci** — Postojeća dokumentacija za rotor s nekoliko manjih priključaka za prigradska naselja i tunelom Gladnjaci u smjeru Podstrane ukazuje na neefikasno isplanirano raskrižje u kojem se prometnice izrazito niskih redova priključuju na opterećeno raskrižje D8 i silazak s autoputa. Umjesto toga predlaže se dvoetažna petlja s brze ceste D8 u smjeru TTTS-a s odvojenim trakama iz smjera Dugopolja i Solina prema istoku grada, a veza prema Mravincima i drugim prigradskim naseljima rješava se rotorom na obilaznici koji je ujedno i čvorište prema luci Orišac.
3. **Čvor TTTS** — U postojećoj dokumentaciji postavljen je dvoetažni čvor Karepovac čija je uloga dosta upitna. Postavlja se pitanje: koja prometnica ulazi u grad i postoji li jasna svrha veze u smjeru Kućina? Ovaj predložena petlja ima mnogo veću važnost kao spoj s gradskog na regionalni red prometnica za cijeli istočni dio grada i prigradska naselja. Zbog toga mu je lokacija izmještena na sjeverozapadni ugao zone TTTS-a. Petlja na toj lokaciji smještena je izvan grada – u neizgrađeni prostor i omogućava brzu vezu s regionalne prometnice D8 i Jadranske magistrale prema luci Orišac čime ne opterećuje lokalnu prometnu mrežu. Zatim, brzu vezu prema mogućem velesajamskom prostoru transformiranog TTTS-a i regionalnom bolničkom centru koji bi pokrивao cijelu županiju – od Zagore do otoka. Ovaj čvor je također brza veza svih prigradskih naselja pod Mosorom i Poljicima prema čitavom metropolitanskom području.

7.1.6 Gradska čvorišta – Solin, Mravinci i TTTS

1 Čvor Solin

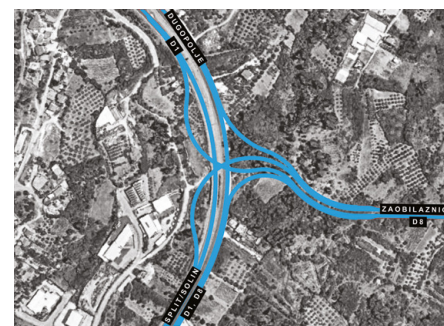
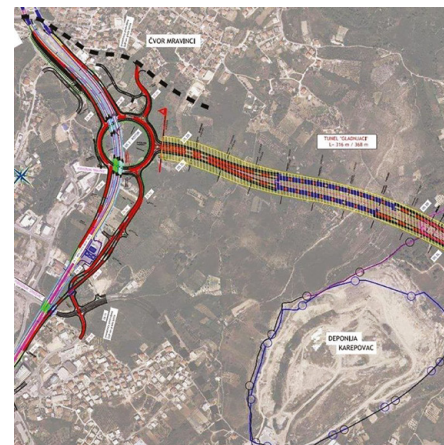


× Planirano

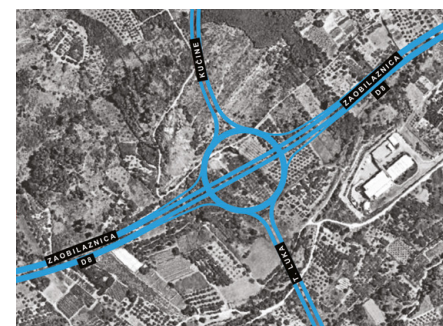
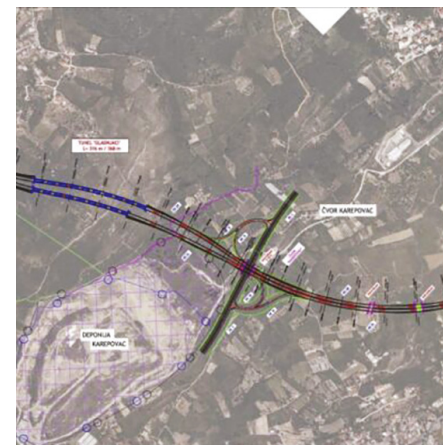


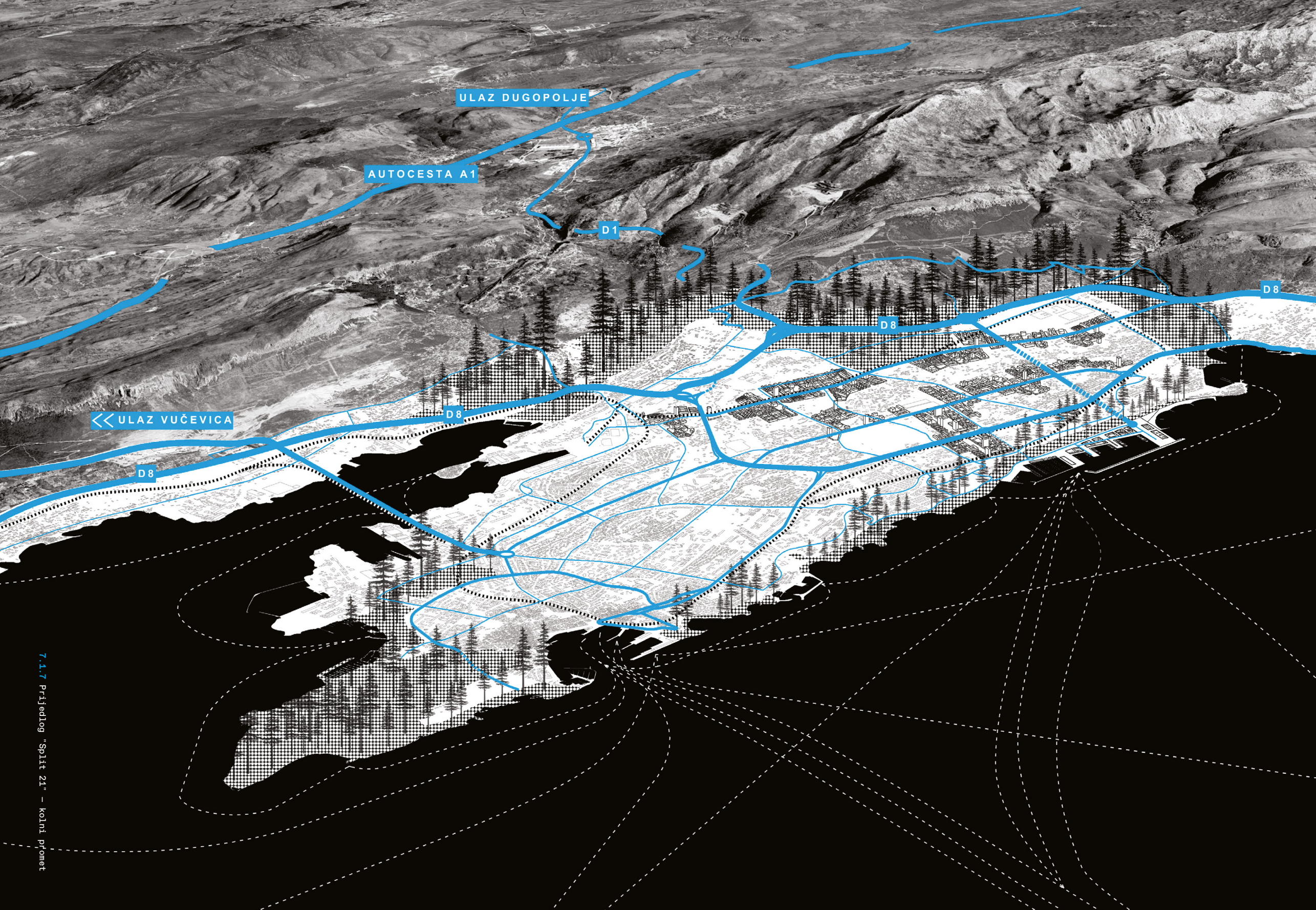
× Prijedlog "Split 21"

2 Čvor Mravinci



3 Čvor TTTS





ULAZ DUGOPOLJE

AUTOCESTA A1

D1

ULAZ VUČEVICA

D8

D8

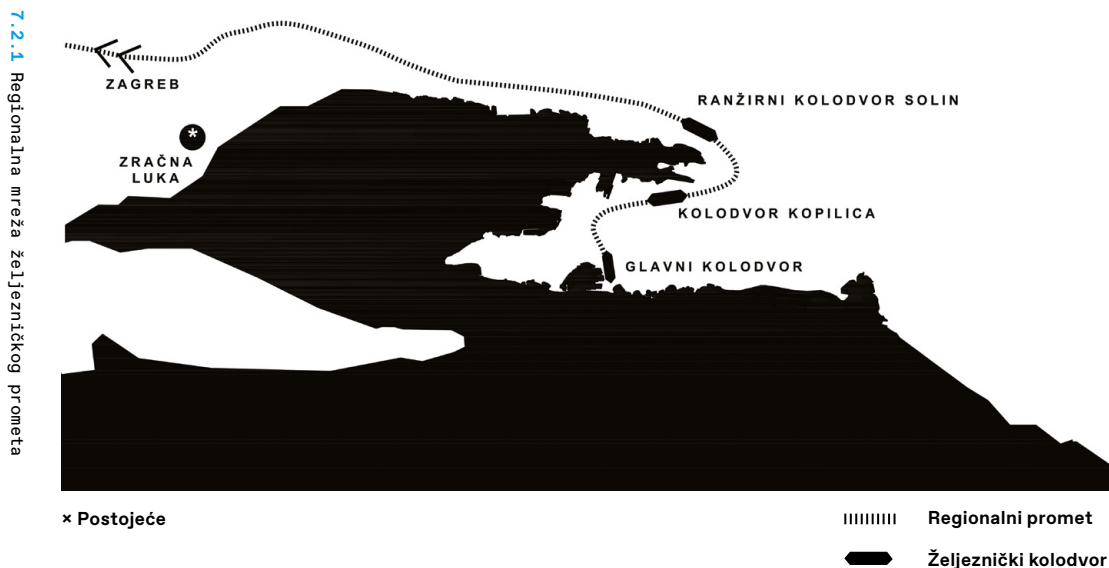
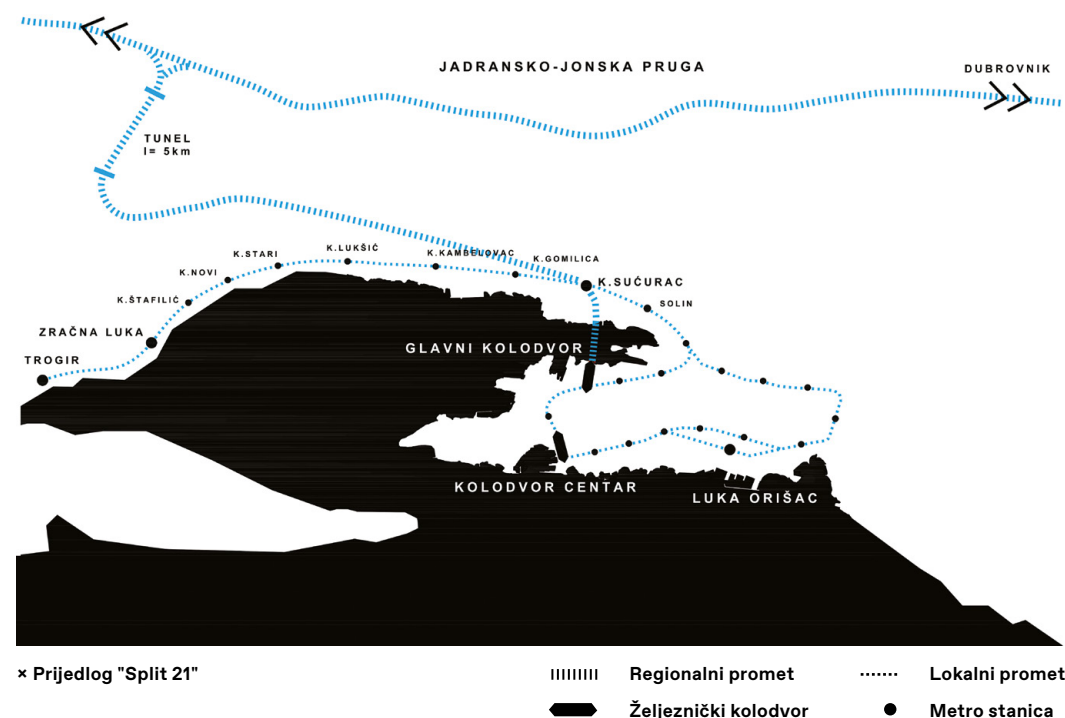
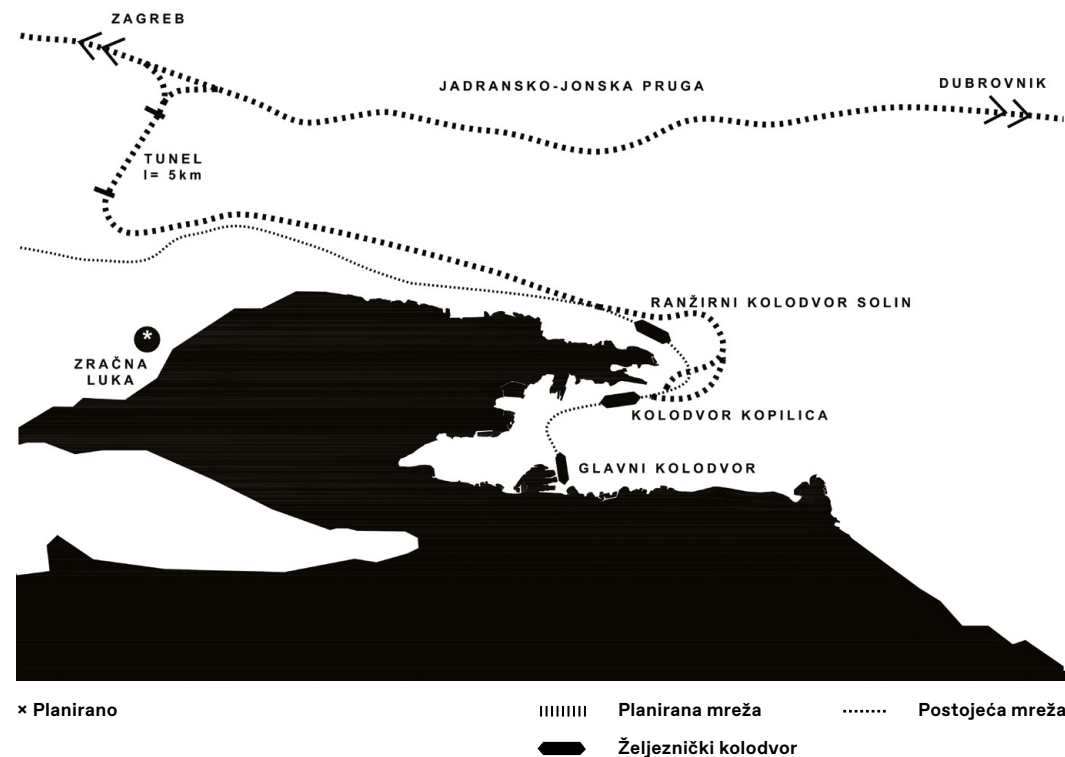
D8

D8

07.2 ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA

Prometna studija IGH iz 2011. pretpostavila je nekoliko razvojnih kapaciteta željeznice za šire područje Splita koje treba uzeti u obzir (s1.7.2.1). Osim ranžirnog kolodvora u Radošiću i nove veze prema Kaštelanskom zaljevu čime veza Splita s Jadranskom prugom postaje mnogo brža, bitan je i koncept priobalne "lakošinske" željeznice koja bi središte Splita povezala s aerodromom i Trogirom.

Pogotovo su važne implikacije glavnog kolodvora u Kopljici koji za razliku od navedene studije zamišljamo kao terminalni kolodvor okomit na postojeći i smješten na kraju trase mosta Split-Kaštela kao višeeetažni objekt. Bitno je napomenuti da je tijekom izrade abAK -ovog projekta za most Split-Kaštela ispitana opcija trase željeznice preko mosta i u suradnji s prometnim stručnjacima Aleksejem Dušekom i Josipom Sesarom dokazano da su i nagibi i radijusi zadovoljavajući.

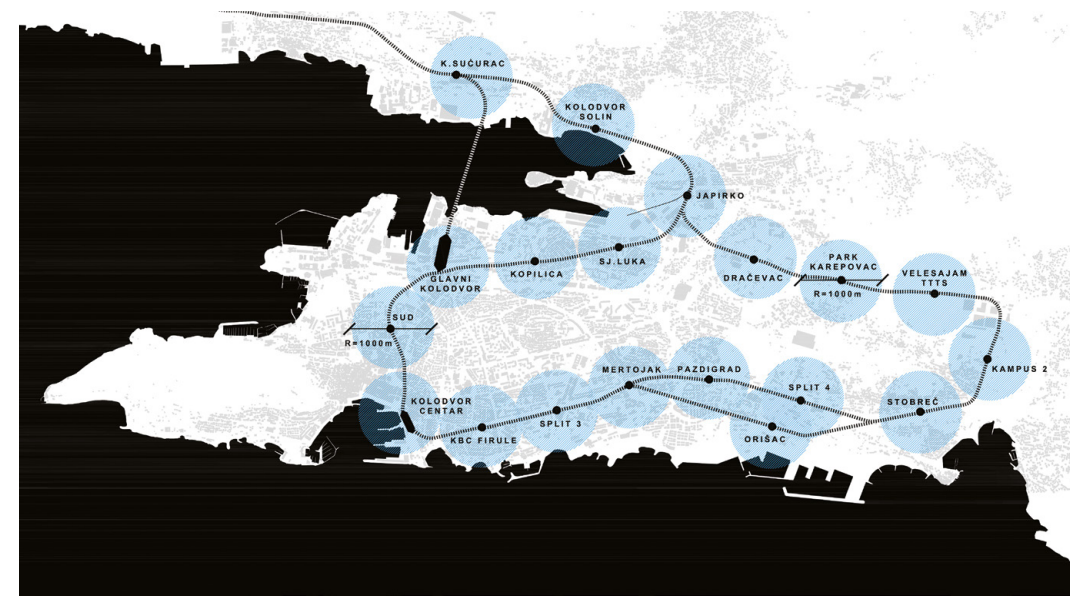


7.2.1 Regionalna mreža željezničkog prometa

Budućnost metropolitanskog područja Splita zamišljamo kao prostor u skladu s trendovima 21. stoljeća u svim mjerilima – dobro povezan javno dostupnim prijevozom. Na razini države i regije splitski je kolodvor smješten u Kaštelanskom zaljevu na sjevernoj obali poluotoka i klica je budućeg "kolodvorskog kvarta" – mješovitog poslovno stambenog urbanog tkiva koji čini reprezentativnu fasadu grada na koju se preko Kaštelanskog zaljeva kao nove reprezentativne obale gleda iz vlaka dok se prelazi preko mosta Split Kaštela.

Osim toga, na aglomeracijskom razini postoji linija Split Centar – Kopilica – Solin – Kaštel Sućurac – Aerodrom – Trogir koja umrežava čitavo područje i olakšava ljudima da rade i žive na različitim stranama Kaštelanskog zaljeva. Također, povezuje aerodrom s gradom.

Zatim, na lokalnoj razini željeznička infrastruktura uključuje tzv. metro vlak (s1.7.2.2 i 7.2.3) koji stanicama na procijenjenoj udaljenosti od 1000 m u širokom prstenu povezuje istočni dio grada s poluotokom sa stanicama npr. Firule, Žnjan, Stobreč, Karepovac, Kopilica itd. Tako bi svi stanovnici Splita živjeli unutar desetominutnog hoda od stanice metroa koja ih povezuje sa širim gradskim prostorom velikom brzinom.

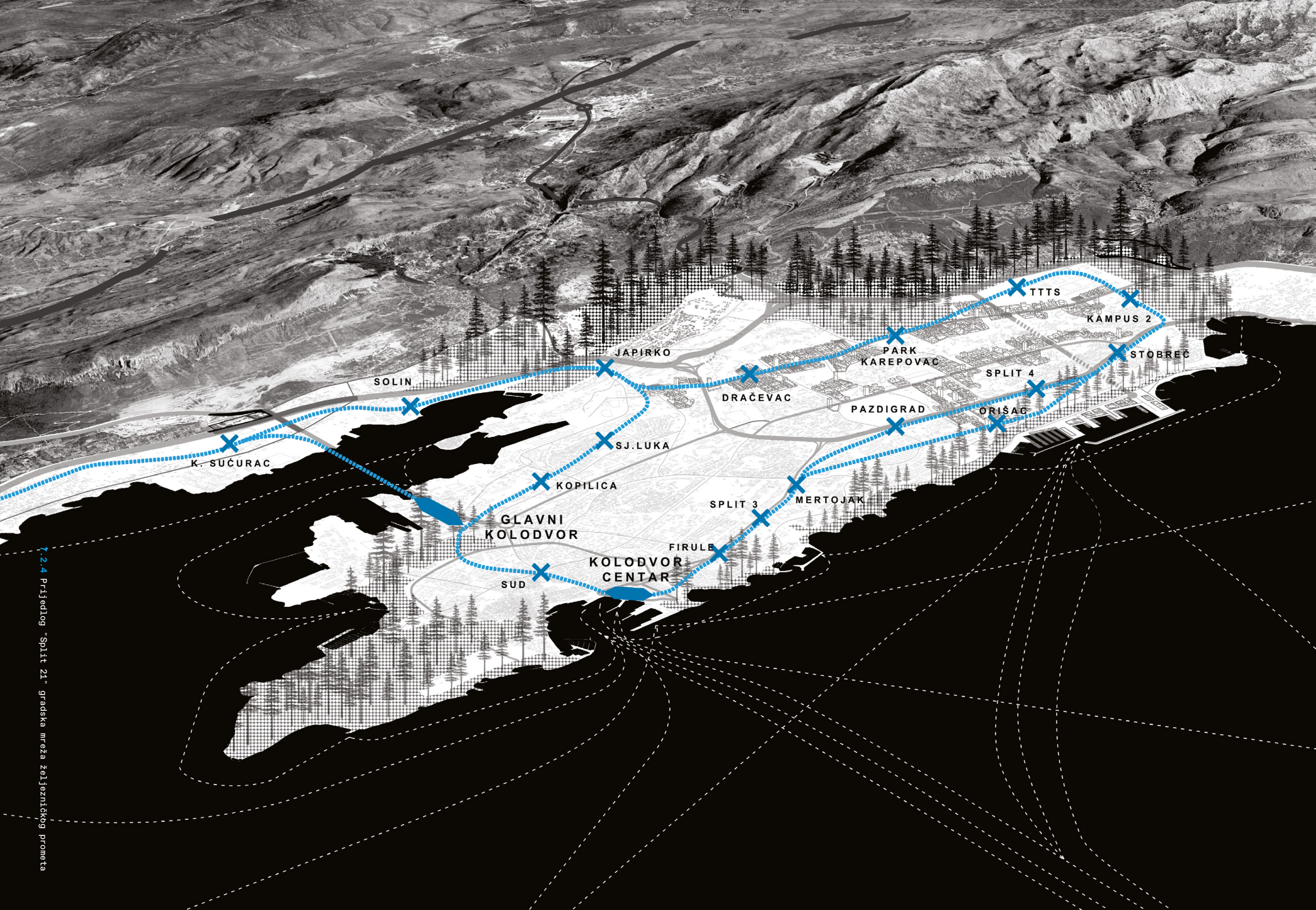


7.2.3 Gradska mreža željezničkog prometa – metro stanice



x Prijedlog "Split 21"

7.2.2 Gradska mreža željezničkog prometa – metro stanice

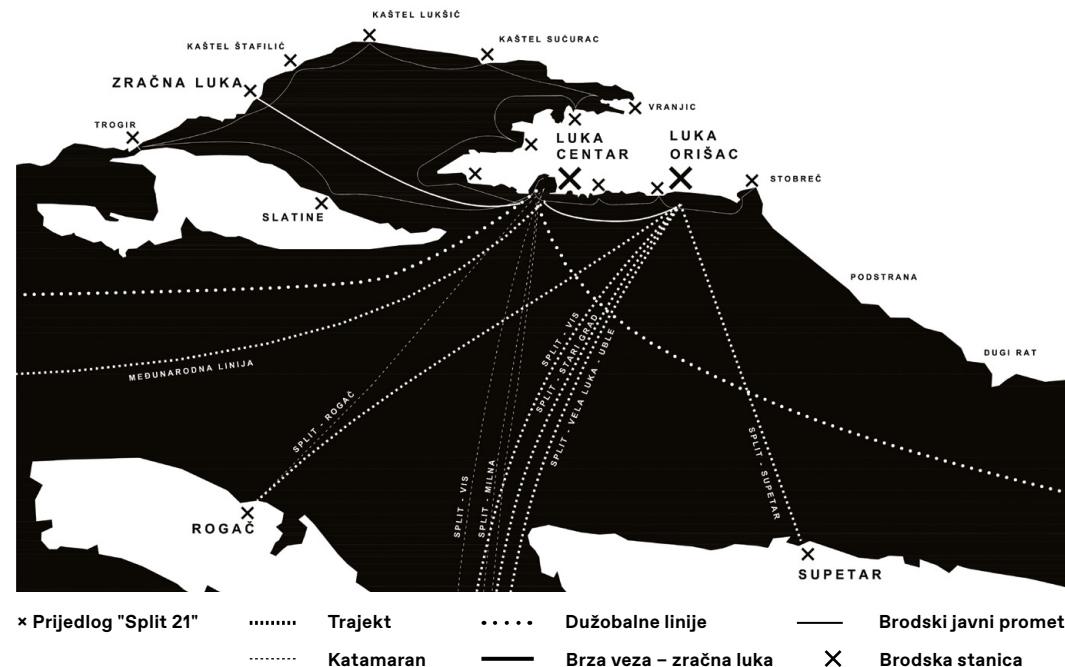


7.2.4. Prijedlog "Split 21" gradska mreža željezničkog prometa

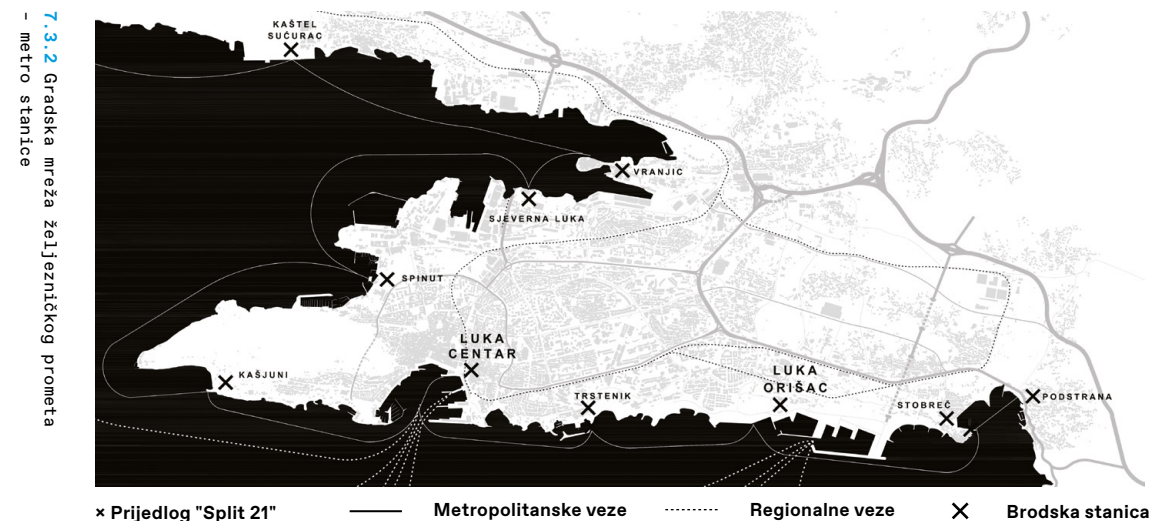
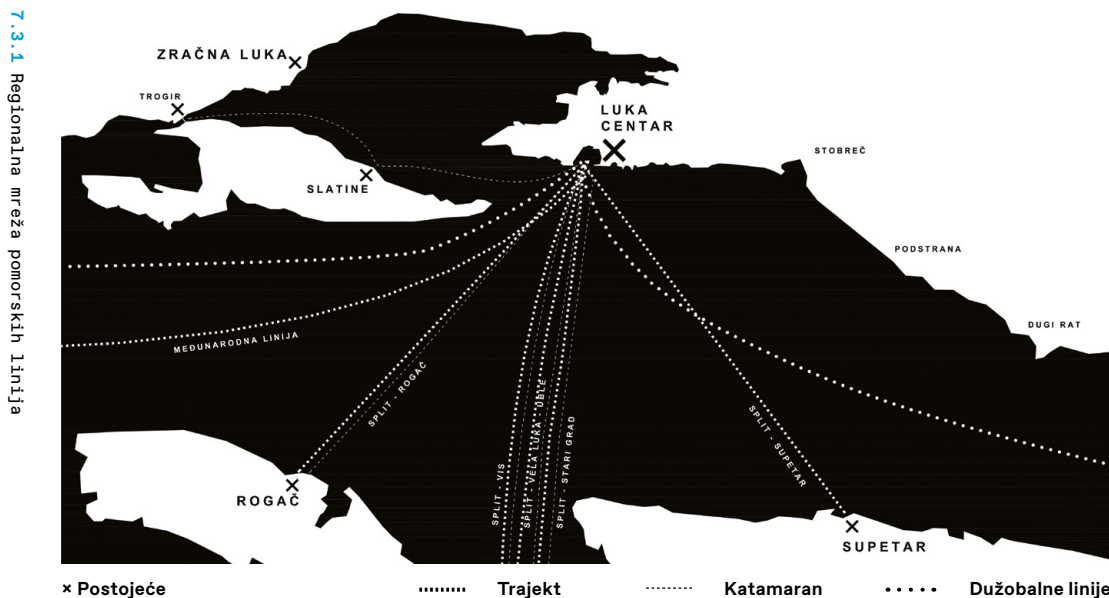
07.3 POMORSKA INFRASTRUKTURA

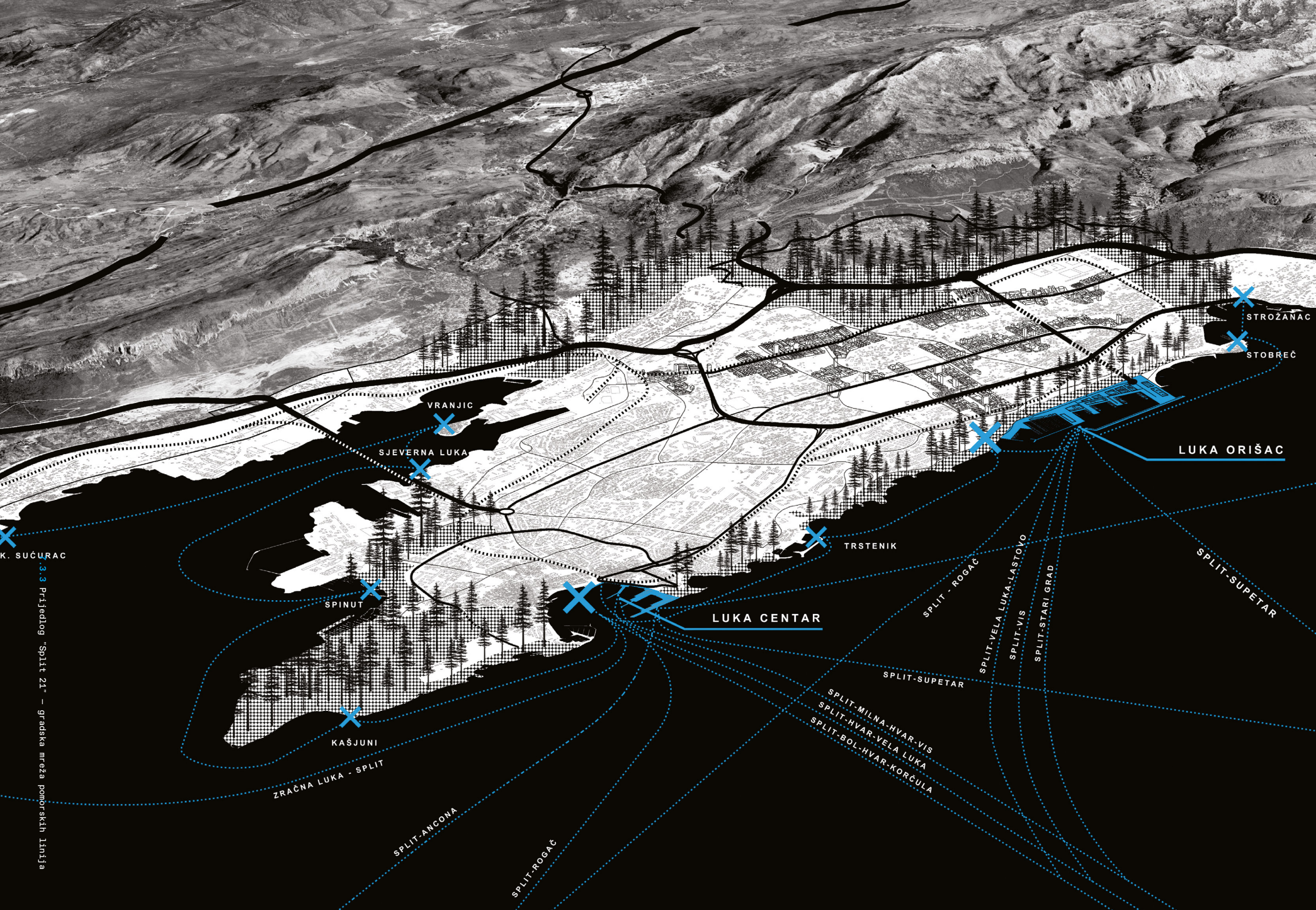
Trenutna ponuda pomorskih veza grada Splita i njegove šire okolice daleko je iskorištenog potencijala za grad koji je smješten na poluotoku i predstavlja centralno mjesto za vezu velikog broja otoka s kopnom (s1.7.3.1). Loše upravljanje lukama i obalom, osim što je centraliziralo golemu količinu kolnog i pomorskog prometa na uski pojas istočne gradske obale, u proteklih dvadesetak godina napravilo je nekoliko pozamašnih pogrešnih poteza poput smještanja kruzerskog terminala na vanjski dok luke, što spada u jedan od naj anti-urbanih zahvata u novijoj povijesti Splita. Zatim, ukidanje brzih avionskih linija prema otocima i iniciranje projekta "Ro-ro terminala" u luci Stinice. Sve navedeno na neki način sugerira da Grad Split nema strateški pristup upravljanju svojom obalom, kamoli održiv i inovativan model pomorskih veza. U ovom trenutku tim aspektom upravljaju javne tvrtke poput Lučke uprave i Jadrolinije.

Projektom se predlaže višemodalni sustav korištenja pomorskih puteva s ciljem povezivanja Splita i okolice što uključuje i priobalni pojas metropolitanskog područja grada i naravno otoke. Luka u centru grada ostala bi najvažniji resurs putničkog pomorskog prometa, primarno orijentirana na katamaranski promet prema otocima i međunarodne linije. Luka Orišac preuzela bi ulogu glavne trajektne luke sa sezonskom nadopunom linija. Ovdje je bitno napomenuti da je u skladu s kolnom mrežom otočanima osigurana jednaka dostupnost i udaljenost do svih važnijih gradskih sadržaja, bolnice, institucija i trgovačkih sadržaja.



Osim toga, duž obale od Podstrane do Trogira postojala bi dužobalna linija javnog prometa po uzoru na primjerice Veneciju i Marseille (s1.7.3.2). Ova linija imala bi svoje postaje u Podstrani, Stobreču, Trsteniku, Gradskoj luci, Kašjunima, Spinutu, Sjevernoj luci, Vranjicu, Kaštelima (više od 3 stanice), Resniku, Trogiru i Čiovu. Ovaj modalitet javnog prijevoza značajno bi utjecao na mogućnosti povezivanja metropolitanskog područja. Uz to bi postojala i brza express linija Orišac-Gradska luka-Aerodrom Resnik koja može u kratkom roku prevoziti putnike neopterećujući kolnu infrastrukturu.





K. SUĆURAC

3.3 Priljedlog "Split 21" - gradska mreža pomorskih linija

VRANJIC

SJEVERNA LUKA

SPINUT

KAŠJUNI

ZRAČNA LUKA - SPLIT

SPLIT-ANCONA

SPLIT-ROGAČ

TRSTENIK

LUKA CENTAR

STROŽANAC

STOBREČ

LUKA ORIŠAC

SPLIT - ROGAČ

SPLIT-SUPETAR

SPLIT-MILNA-HVAR-VIS

SPLIT-HVAR-VELA LUKA

SPLIT-BOL-HVAR-KORČULA

SPLIT-VELA LUKA-LASTOVO

SPLIT-VIS

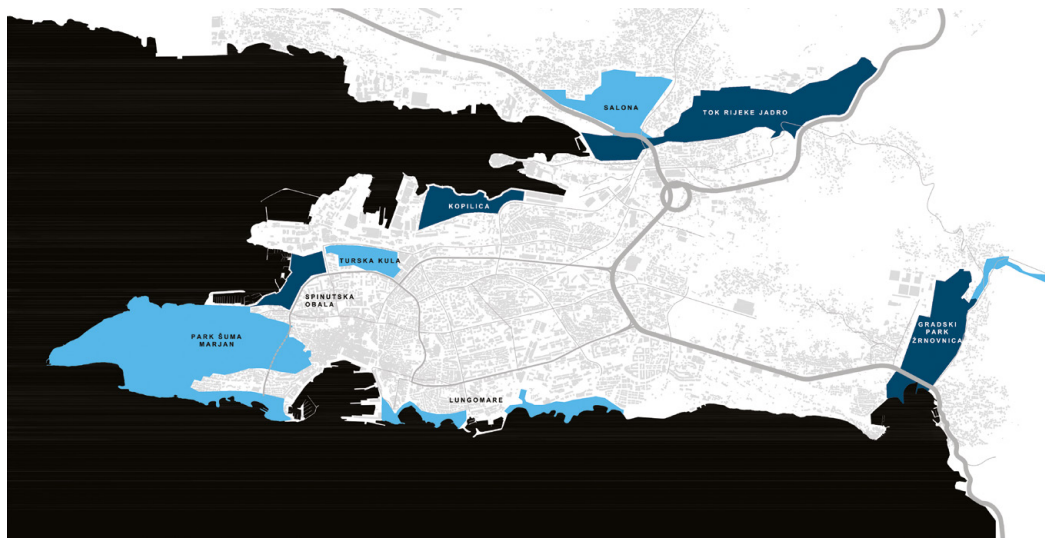
SPLIT-STARI GRAD

SPLIT-SUPETAR

07.4 ZELENA INFRASTRUKTURA

U ovom kratkom pasusu prezentiran je koncept zelene infrastrukture koji je u poglavlju o ekološkoj dimenziji projekta (9.poglavlje) ima detaljnije razrađena objašnjenja. Bitno je napomenuti da su zelene i zeleno-plave infrastrukturne mreže jedan od važnijih pojmova u prostornom planiranju. Predstavljaju novi izazov ka stvaranju gradova koji su ugodniji, zdraviji za život i prije svega otporniji na klimatske promjene. Split je specifičan jer ima čitavu povijest inicijativa u polju urbanog krajobraza i parkovne arhitekture koje su ga činile iznimno progresivnim u svom neposrednom kontekstu. Podsjetimo se da su i Marjan, i pojas zelenih površina uz gradsku južnu obalu, i Hatzeov perivoj, i na kraju krajeva i Mosor i Kozjak društvenim i planerskim inicijativama sačuvani za generacije koje dolaze. U tom duhu naše stoljeće bi trebalo ne samo sačuvati, već i stvoriti novi "zeleni kapital" koji će činiti mrežu povezanih urbanih zelenih površina namijenjenih sporijem kretanju, rekreaciji, mentalnom zdravlju, prozračivanju i osunčanju grada. Također, održavanju bioma raznolikog i povezanog sa širim ekosustavima koji počinju na vanjskim granicama grada. U ovom prijedlogu potez koji čine Marjan i obalne zelene zone Sustipana, Katalinića briga, Šumice, Firula, Trstenika i Duilova konsolidiramo planski u linearni obalni park sa strogom zabranom gradnje. Park se nastavlja iznad Orišca i postojećom se šumicom nadovezuje na privatne zelene površine do Stobreča (S1.7.4.1 i 7.4.2).

7.4.2 Sustav zelenih površina



x Postojeće P=755 ha
 ■ Postojeće zelene površine
 ■ Zelene površine s potencijalom za revitalizaciju



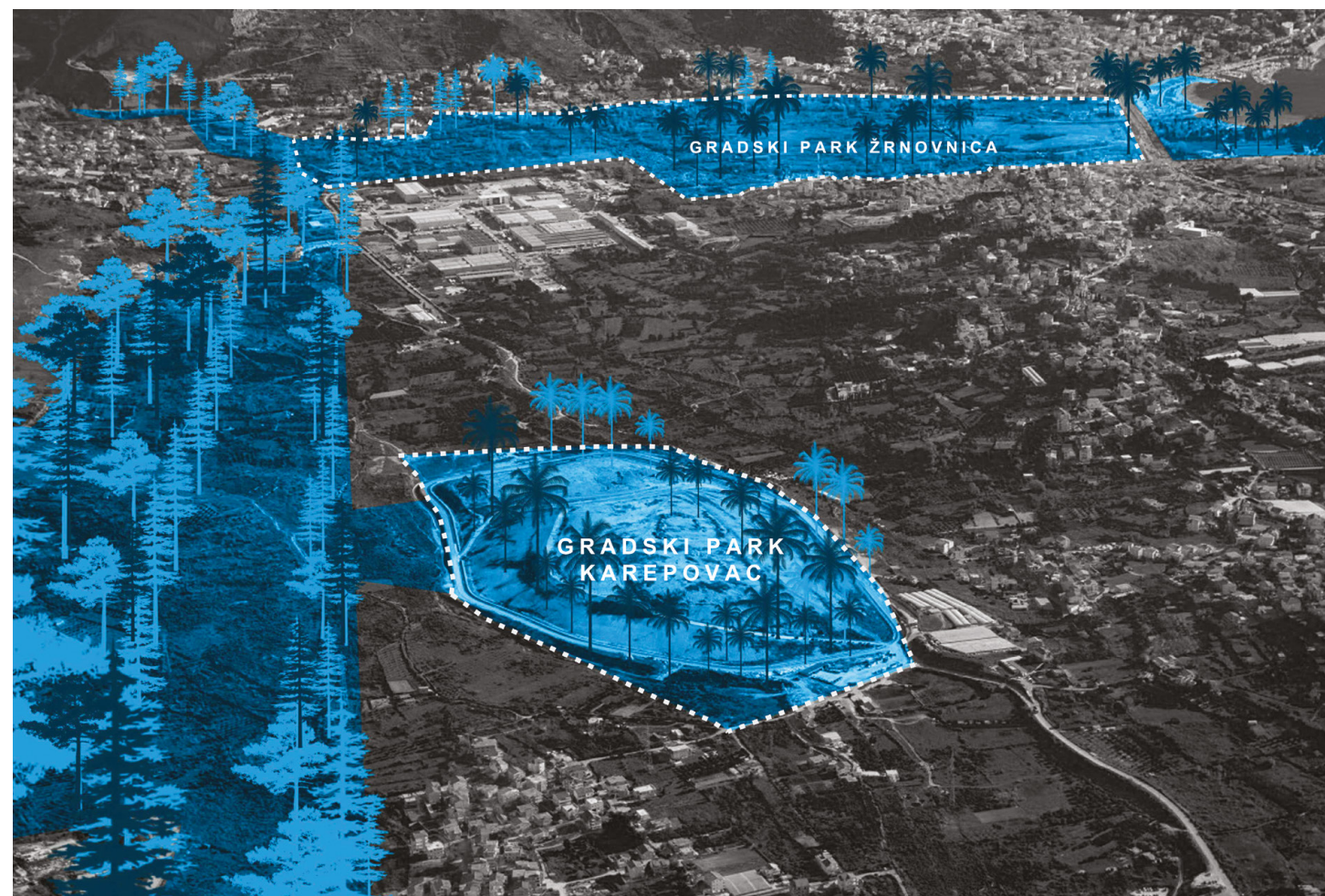
x Prijedlog "Split 21" P=1075 ha
 ■ Postojeće zelene površine
 ■ Revitalizirane zelene površine
 ■ Nove zelene površine

7.4.1 Elementi sustava zelenih površina

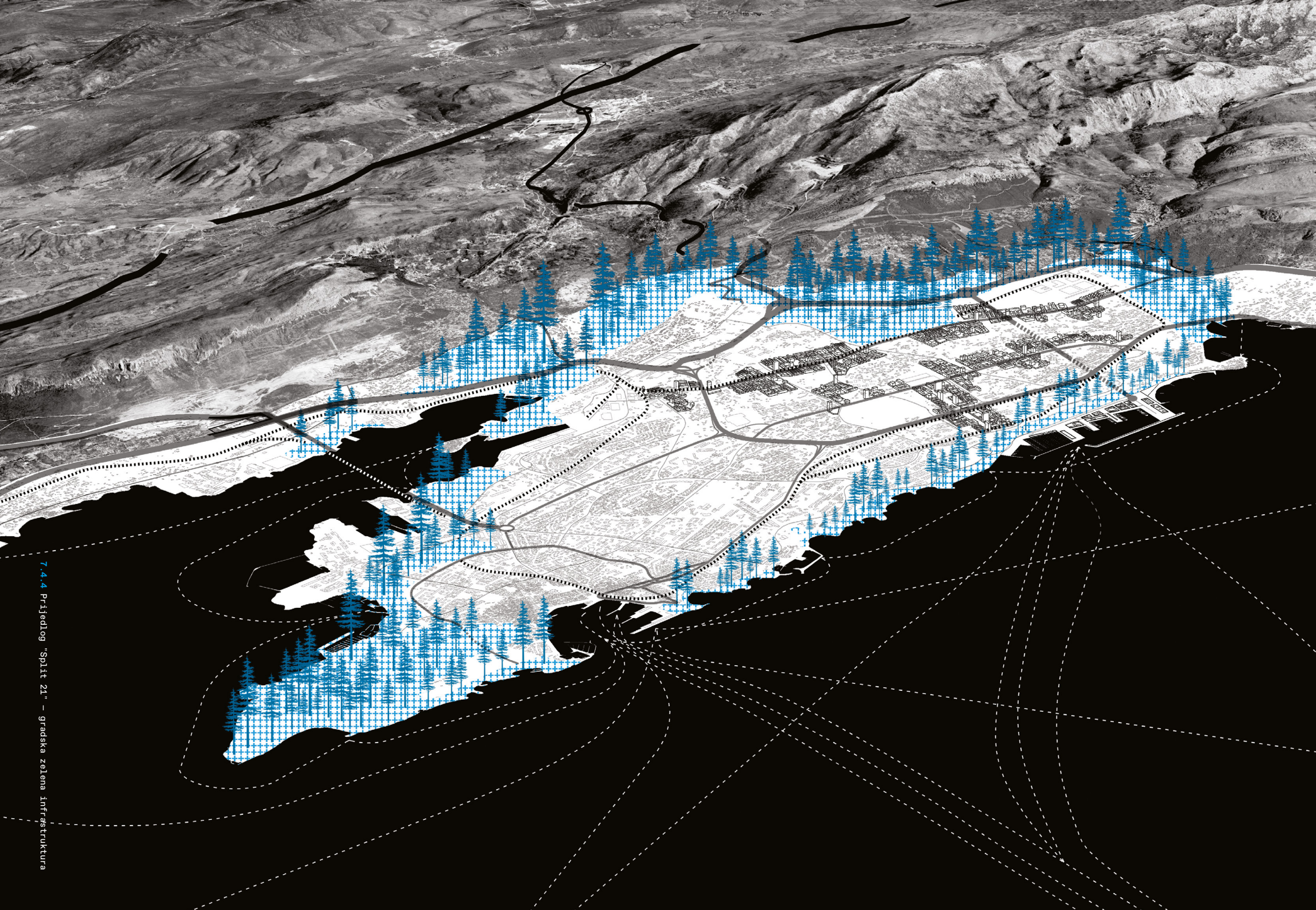


Perivojnim rješenjima se ovaj potez nastavlja na područje ušća rijeke Žrnovnice koju tretiramo kao Natura 2000 visoko vrijedni vodno – zeleni resurs i povezujemo sa zonom zaštitnog zelenila obilaznice na Karepovac (S1.7.4.3).

Karepovac je ključna točka proširenja ove linearne infrastrukture na ozbiljan gradski park s rekreativnim zonama kao modelom regeneracije nekadašnjeg smetlišta. Zatim se s Karepovca opet linearnom serijom stambenih parkova i zaštitnog zelenila prema obilaznici mreža nadovezuje na ušće rijeke Jadro i solinsku parkovnu mrežu te kao jedan od važniji elemenata sagledava mogućnosti radikalnije konzervacije i regeneracije zone Salone kao arheološkog parka povezanog s obalom Solina, rekonstruiranim ušćem i priobalnim potezom do Vranjica te nastavkom parkovne infrastrukture i uređenog obalnog sustava prema Kaštelima po uzoru na južnu obalu Splita. Tako bi mreža parkovnih, obalnih i krajobraznih intervencija povezivala sva metropolitanska područja kontinuiranim vezama s nekoliko važnih zona: Marjan, Karepovac i arheološki park Salona kao krajobrazno-parkovne zone, te ušća Žrnovnice i Jadra kao vodno-ekološki rezervati biološke raznolikosti.



7.4.3 Žrnovnica i Karepovac



7.4.4. Prijedlog "Spilit 21" - gradska zelena infrastruktura

08 | NOVI PROSTORNO PLANSKI KONCEPT – RAZVOJNI PROJEKTI

08.1 LUKA ORIŠAC – PROJEKT KOJI MIJENJA SVE

Jedan od važnijih prostorno-planskih problema Splita je prometna preopterećenost istočne obale splitskog zaljeva i loša infrastrukturna podrška trajektnoj luci koja ima izrazit sezonalni karakter. Potvrda ovome je pozamašna količina različitih prijedloga urbanističkih i prometnih rješenja koji su se pojavili u periodu 2017.–2021. upravo zbog prelaska tzv. "tipping point-a" – trenutka kada je količina prometa prema trajektnoj luci u vrhuncu turističke sezone preopteretila postojeću gradsku infrastrukturu i tako onemogućila normalno funkcioniranje kolnog prometa u širem centru grada.



8.1.1 Pozicija Luke Orišac
naspram gradske Luke na
Istočnoj obali

Rješenja koja su dosad najčešće prezentirana javnosti u medijima ili političkim kampanjama nažalost nemaju mogućnost biti sagledana na kvalitetan i sustavan način od strane strukovnih tijela. Također, ne postoji ni platforma za stručnu i informiranu raspravu koja bi u prvi plan stavila najbolje rješenje. Pokušaj da nakon provedene analize valoriziramo rješenja koja kruže javnim prostorom naveo nas je da ponuđene projekte svrstamo u dvije kategorije. Prva kategorija rješava problem prometa u luci na razini užeg obuhvata, odnosno u neposrednom okruženju trajektne luke i koristi pad intenziteta željezničkog prometa kako bi na oslobođenom prostoru željeznice riješila probleme kolnog prometa. Takav oblik prometnog bypass-a, osim što često nailazi na imovinsko-pravne komplikacije i time postaje skup i teško provediv, koristi potpuno zastarjelu planersku logiku kojom se prometni problemi rješavaju povećanjem prometne infrastrukture. Usko sagledavanje problema – kao problema broja i kvalitete prometne infrastrukture u trajektnoj luci – nikada neće riješiti nastali

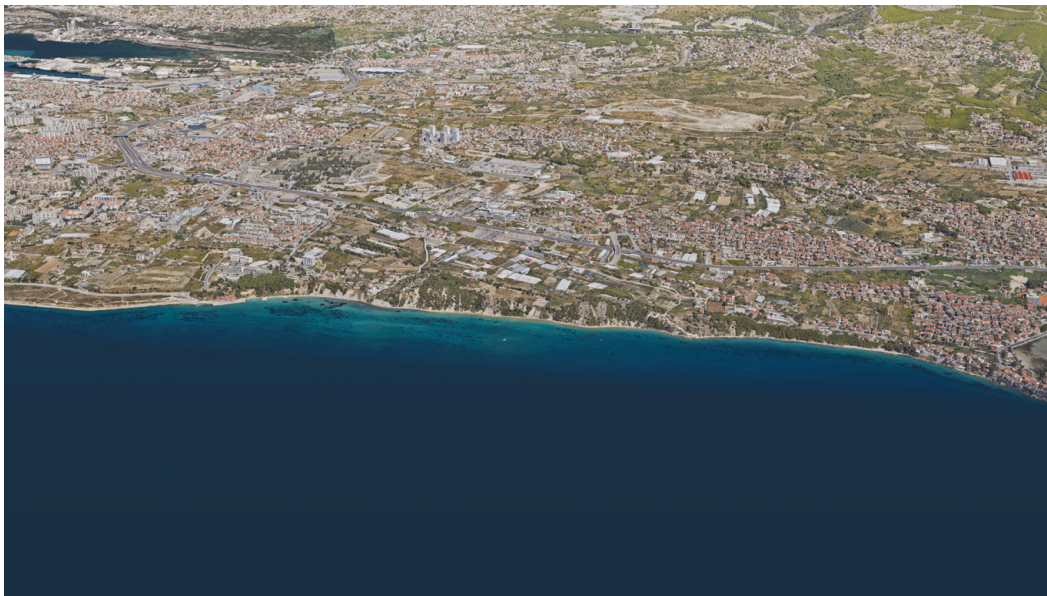
problem na dugoročno održiv način. Razlog tome je, prije svega, zanemari- vanje planerske dimenzije problema i činjenice da se grad ne sagledava kao cjelina i sustav već se urbanističke probleme koji su proizvedeni na pojedinoj lokaciji pokušava riješiti na toj istoj lokaciji. Postojeća lokacija gradske luke je konačan prostor koji ima svoje kapacitete i oni su dosegnuti u kontekstu turističkog razvoja cijele regije, pa se rješenje ne može nalaziti unutar tog prekapacitiranog prostora.



U pogledu pronalaženja adekvatne lokacije za smještaj nove trajektne luke analiza je pokazala da je najkvalitetnije rješenje orijentiranje prema kapacitetima između predjela Duilovo i naselja Stobreč (S1.8.1.1). Dugogodišnji niz prostorno planskih akata u tom prostoru spominje razvoj buduće splitske trajektne i turističke luke. Pratimo li način na koji drugi gradovi poput Zadra i luke Gaženice ili rotterdamske luke traže prostore za nove lučke kapacitete primjećujemo upravo princip izvlačenja lučkih kapaciteta prema prometno bolje povezanoj perifernoj obali. To je model koji se pokazuje provediviji, funkcionalniji i dugoročno fleksibilniji. U *Strategiji razvoja*, koju još nismo usvojili, kao i u *Prostornom planu Splitsko-dalmatinske županije* ovaj se projekt potihom pojavljuje uz nedovoljno određene specifikacije i bez definiranih potrebnih infrastrukturnih unaprjeđenja. U nedostatku planerskih institucija nije analiziran do kraja i za nas je jedan od motiva izrade ovog dokumenta.

Zašto luka na tom mjestu?

1. Premještanjem otočnih linija za Brač, Šoltu, Hvar i Vis na tu lokaciju rasterećuje se centar grada od kolnog prometa, ukrcaja i iskrcaja na trajekte. Otvara se mogućnost sezonalnog balansiranja brodskog prometa u obje luke. Nova kolno prometna rješenja nisu potrebna u centru grada. Ono najbitnije, slika centra grada ostat će ista, a kapaciteti nove gradnje na prostoru Istočne obale se mogu izbalansirati novim natječajem koja je onda manje opterećen prometnim problemima.
2. Dolazak otočana u Split nije bitno otežan (Supetar je naprimjer dosta bliže). Dolaskom u luku Orišac lakše će stizati do cilja i neće gubiti vrijeme na izlazak iz centra. Bolnice su im bliže, shopping mallovi su im bliže, a izlazak iz grada brži. Dio institucija može biti organiziran tako da u novoprojektiranim naseljima postoje sadržaji od regionalne važnosti. U staroj gradskoj luci preostaje promet za Italiju, prihvat kružera, katamarana, izletničkih brodova i dužobalnih linija.
3. Uz turističku zonu Duilova ostaje velika marina za megajahte kao što je bilo planirano u svim dosadašnjim planovima. (S1.8.1.5)
4. Luka zahtjeva prilaz kolnog prometa koji će, opet na nasutoj platformi obale, dobiti prostor za ukrcaj na brodove. Prilaz luci riješit će se u dva smjera. Silazak s rotora u Poljičkoj ulici postaje prilaz gradu. Spuštanje do obale odvija se tunelom duljine 550 m. Drugi smjer postala bi državna cesta koja ima direktan spoj na obilaznicu Splita. Iz luke bi vodila dva tunela – duljine 850 i 410 m – koji bi sjekli naseljene uzvisine, a imali bi spoj na Vukovarskoj ulici i Sjevernoj aveniji. Prometnice bi imale širinu od oko 18 m (2+2 traka), a do izlaska iz luke bi imale duljinu od cca 1,5 km. Materijal iskopa tunela koristio bi se za nasipavanje platoa i platformi formirane obale. (S1.8.1.6)
5. Trasa brzog izlaska iz luke (državna cesta) ujedno je i najbrži put za spoj tlačnog cjevovoda do izvedenog pročistača u Blatu, kao i povratnog cjevovoda u more. Time bi se izbjeglo raskopavanje čitavog Stobreča zbog tog važnog zahvata. (S1.8.1.6)
6. Luka je servisirana stanicom metra koja kružnom trasom brzo povezuje luku Orišac sa širim područjem grada, no i lakotračnom željeznicom s prostorom Solina, Kaštela i Zračne luke Split. (S1.8.1.6)



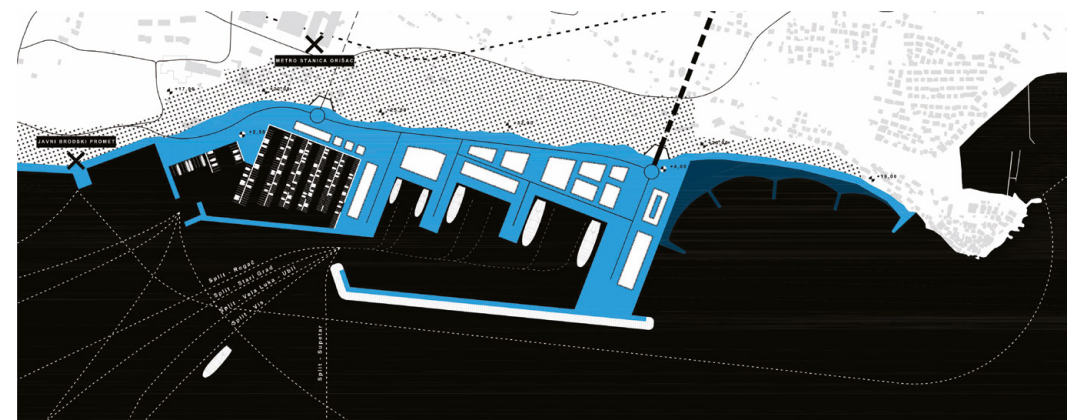
× Postojeće



× Prijedlog "Split 21"

Obalni prostor između Duilova i Stobreča neupotrebljiv je zbog stalnih obrušavanja laporskog klifa koji se u doticaju s morem pretvara u blato. (s1.8.1.3) Lungomare- u između Splita i Stobreča nedostaje samo ta dva kilometra. Premda je jedan od najčešćih argumenata protiv luke na ovoj lokaciji dubina koja nije plovna treba napomenuti da smo savjetovanjem s konzultantima za pomorski promet na temu ovog prijedloga došli do zaključka da se vrsta dna lako tretira jer se radi o mekanim slojevima pjeskovitog i muljevitog tla koji se jednostavnim tehničkim rješenjima mogu kopati i nasipati po potrebi. Na udaljenosti od 250 m od obale dubina je 8–10 m što je dovoljna dubina za planirani pomorski promet. Zbog toga nam se logičnim čini izvedba nasipa novog obalnog terena sličnog onome na Žnjanu. Materijal za nasipanje činila bi zemlja iskopana pri gradnji dvaju tunela koji bi servisirali luku. (s1.8.1.4) Tlačni cjevovod kolektora kanalizacije – od Bačvica do pročistača u Blatu – mora proći uz obalu zbog čega postoji projekt nasute šetnice. Radi se kolno-pješačkoj traci širine 3,5 m sa zaštitnim skaljerom širine 8,0 m. Odmah iznad šetnice penje se laporasti klif koji se urušava. Poznavajući slične obalne situacije u gradu Splitu, poput uvale Firule, znamo da se radi o prostoru kojemu je bez pravilne sanacije potrebno stalno održavanje. U projektu šetnice, svakih 500 m, pojavljuje se revizijsko okno u otoku zelenila. Ako već razgovaramo o infrastrukturnom zahvatu u morskom pojasu nejasno je zašto on nije konkretniji i ne uključuje modularnije ili fleksibilnije širenje kapaciteta te obale. Pogotovo u kontekstu prilike da se trušenje klifa sanira i tako sačuvaju biološke i ambijentalne kvalitete iznad klifa.

Naš prijedlog vidi proširenje obale kao nezaobilazan način da se artikulira obalno područje gradske periferije Splita. Budući da je obala Žnjana primjer kako se komunalno nasipavanje obale bez projekta može pretvoriti u dugogodišnji problem, projektom "Split 21" želimo zadati jasne smjernice i specifikacije urbanističkih i prometnih faktora tog proširenja. Luka kao rješenje koje se u prostorno – planskoj dokumentaciji pojavljuje već desetljećima ovdje je urbanistički razrađena kao provediv i smislen zahvat koji bi strateški promijenio grad Split i njegov razvoj.

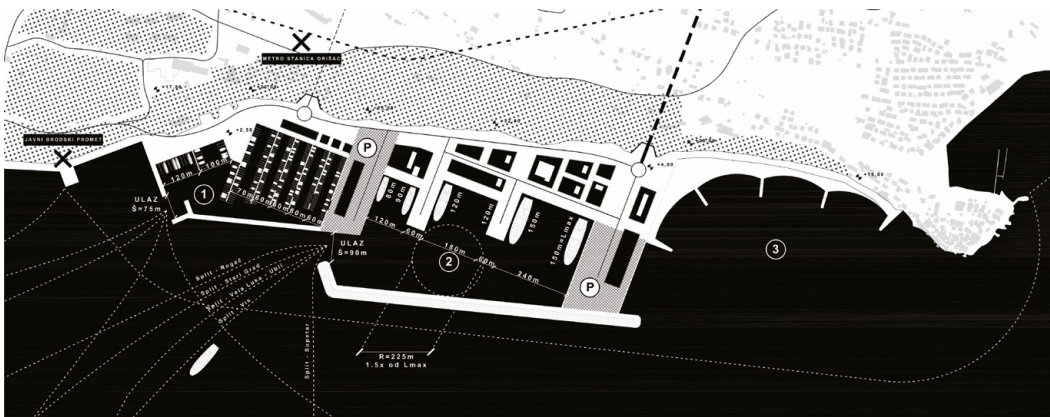


× Prijedlog "Split 21"

Gradska Luka Orišac
površina nasipanja
P= 390 780 m²

Gradska plaža Orišac
površina nasipanja
P= 390 780 m²

objekti gradnja
P= 73 735 m²



- | | | | |
|--|--|---|---|
| <p>① Komunalna luka
P= 118 560 m²
broj vezova = 447</p> | <p>② Trajektna luka
P= 216 080 m²
terminal, kongres,
poslovni centar, hotel</p> | <p>③ Plaža Orišac
P= 53 745 m²</p> | <p>● Javno parkiralište
P= 85 000 m²</p> |
|--|--|---|---|

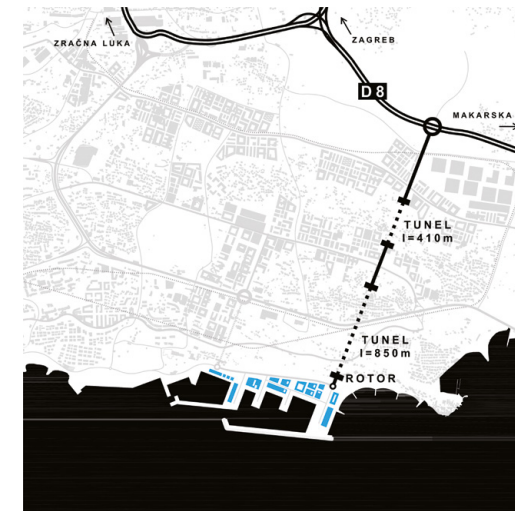
Luka Orišac sastoji se od dva dijela – nautičke i trajektne luke (8.1.5). Nautička luka ima mogućnost primanja 447 brodica na površini 118 560 m², s najvećim prihvatnim dokom duljine 120 m. Također, funkcionalno se nadozvezuje na turističku zonu u pozadini (hotel Zagreb, "T zona" predviđena GUP-om na jugu Pazdigrada). Važnija trajektna luka dimenzionirana je za brodove do 150 m duljine. Ima šest vezova i unutarnji radijus manevarskog prostora od 220 m. To bi trebalo zadovoljiti potrebe najvećih brodova u Jadrolinijinoj floti. Obe luke imaju ulaze širine 75 i 90 metara sa zapadne strane usklađene s maritimnim i mikroklimatskim uvjetima na lokaciji. U odnosu na postojeću luku u gradskom centru put iz Orišca bio bi skraćen minimalno do Brača i Korčule, dok bi za ostale otoke vrijeme putovanja ostalo isto. Usporedimo li to s idejom trajektnog ili "Ro-ro terminala" u Sjevernoj luci koji bi putovanje produžio i za 40 min po lošijim vremenskim uvjetima postaje očito koji su benefiti prezentirane lokacije. U slučaju rješenja u obliku "Ro-ro terminala" jasno je da je manje opterećenje kamionskim prometom na gradsku infrastrukturu preko luke Orišac nego preko Sjeverne luke gdje se na ovaj način opterećuje i solinski prometni bazen te trajno onemogućuje revitalizacija ušća Jadra, Vrnjica i velikog dijela Kaštelanskog zaljeva.

Grad Split s lukom Orišac može dobiti puno više od prometnog rješenja. Dobiva novu obalu s vizurom grada za 21. stoljeće po uzoru na mnoge obalne gradove u Europi. Dobiva artikulirani odnos izgrađenog istoka grada i njemu pripadajuće obale kao i integraciju povijesno važnog naselja Stobreč u tkivo urbanog prostora. Dobiva ishodište za strateško promišljanje cijele aglomeracije kao regionalno povezanog i integriranog životnog prostora koji donosi vitalne promjene za stanovnike srednjojadranskih otoka, Dalmatinske zagore i metropolitanskog područja grada Splita. Luka Orišac bi uistinu bila način da se presiječe gordijski čvor splitskog poluotoka koji je razvojno dosegao svoje

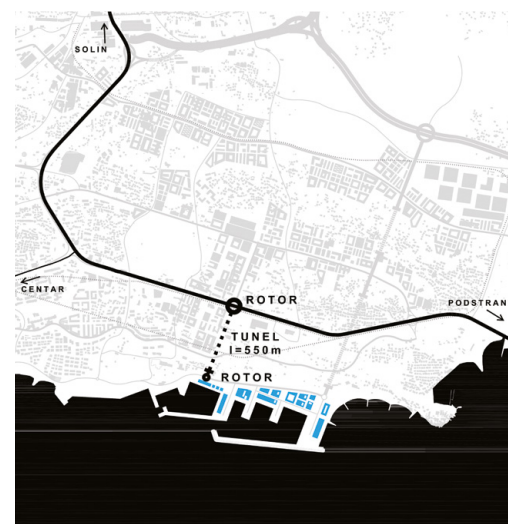
kapacitete i da se rasterećenjem otvaraju novi potencijali na samom poluo-toku – od užeg gradskog centra do predjela Kopilica. Još važnije, otvara se i potencijal preobrazbe istočnih gradskih predjela u visoko urbanizirani prostor koji bi se protezao od ušća rijeke Žrnovnice do budućeg centralnog prostora aglomeracije tj. ušća Jadra.



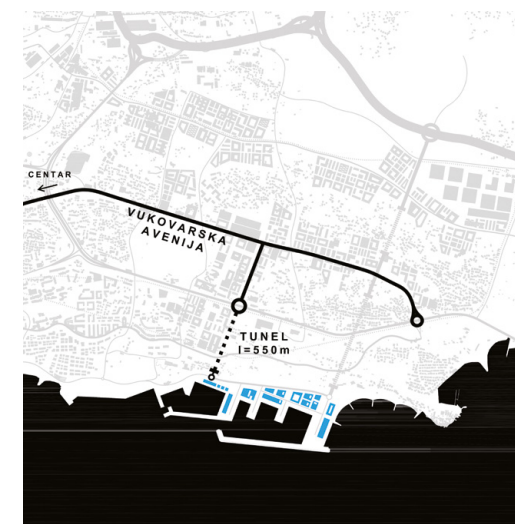
x Pristup metro-om



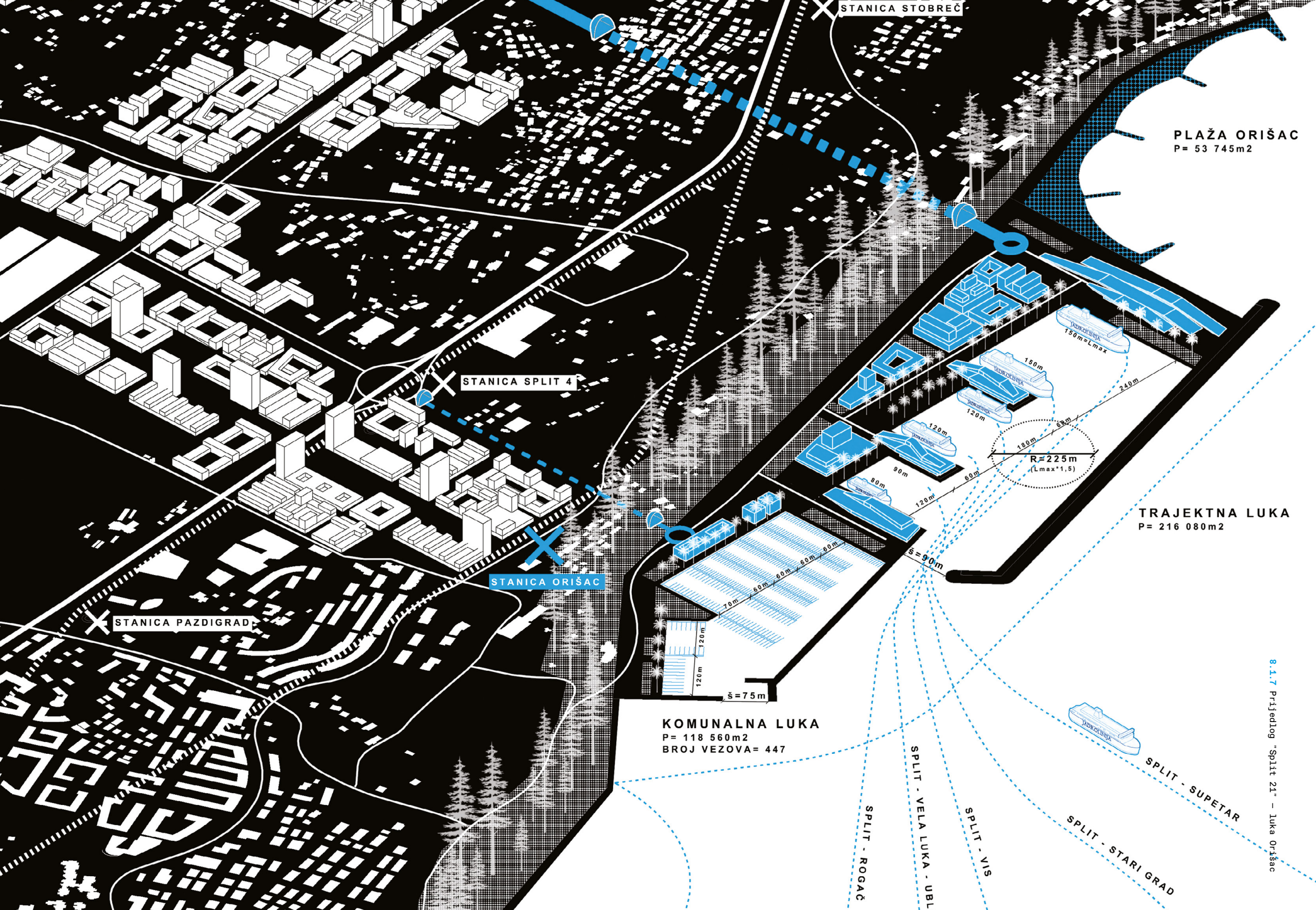
x Regionalni prilaz



x Metropolitanski prilaz



x Prigradski prilaz



STANICA STOBREČ

PLAŽA ORIŠAC
P= 53 745m²

STANICA SPLIT 4

TRAJEKTNA LUKA
P= 216 080m²

STANICA ORIŠAC

KOMUNALNA LUKA
P= 118 560m²
BROJ VEZOVA= 447

STANICA PAZDIGRAD

SPLIT - ROGAČ

SPLIT - VELA LUKA - UBL

SPLIT - VIŠ

SPLIT - SUPETAR

SPLIT - STARI GRAD



08.2 SPLIT 4 — SEKUNDARNI GRADSKI CENTAR

Analiza razvoja prostorno – planskih koncepcija na razini grada i njegovog metropolitanskog područja pokazala je da Split pokušava artikulirati novi urbani podcentar još od 1963. i Direktivne osnove. Uspostavljanje luke Orišac i njezino nasipanje donekle je definirano mogućnošću trasiranja tunela koji bi nasuti plato povezao s Vukovarskom ulicom.

S obzirom na trenutno stanje u prostoru – tj. pretežno neaktivne industrijske pogone istočno od groblja Lovrinca, pogone Brodomerkura i Instituta za Jadranske kulture i djelomično konsolidirani prostor uz ulicu Put Duilova – na prostoru površine trase tunela predlažemo os budućeg sekundarnog gradskog centra: Split 4.

Dodatan argument i potvrda potencijala ovog prostora je mogućnost postavljanja ovog prostora paralelno s centurijacijskim osima Palače i Splita 3 (s1.8.2.1). Split 4 bio bi svojevrsni završetak nikad izvedenog programa Splita 3 (s1.8.2.2) koji je u kontekstu razvoja rajonskog centra predvidio i dimenzionirao niz ključnih gradskih ustanova i objekata organiziranih oko Žnjanske osi, paralelne sa Sveučilišnom osi.



8.2.1 Policentrični grad

8.2.2 Usporedba Splita 3 i prijedloga "Split 21"



x Split 3 – maketa prvonagrađenog rada



x Prijedlog "Split 21" – os Splita 4

Prostorom budućeg sekundarnog centra dominirali bi objekti javne i društvene namjene gradskog i regionalnog mjerila s reprezentativnim karakterom po uzoru na Ulicu Ruđera Boškovića na Splitu 3 (s1.8.2.3). Preostalo tkivo građenog prostora činili bi stambeni i komercijalni objekti s mješovitim prizemljima i visokom razinom uređenja javnog prostora i matrica pješačkih puteva od mora prema naseljima, kao i paralelno s obalom.

Na tlocrtnoj površini od 150 000 m² i građevinskoj bruto površini 500 000 m² nastao bi prostor suvremenog urbanog mediteranskog centra za 21. stoljeće s visokim udjelom zelenila i varijacijama javnih prostora (s1.8.2.4). Split 4 bio bi reprezentativni mediteranski podcentar s gradskim institucijama, poslovnim objektima, znanstvenim i obrazovnim ustanovama, smještajnim kapacitetima i kvalitetnim stanovanjem.

8.2.3. Prikaz zatečenog stanja i prijedloga:
Split 4 - sekundarni gradski centar

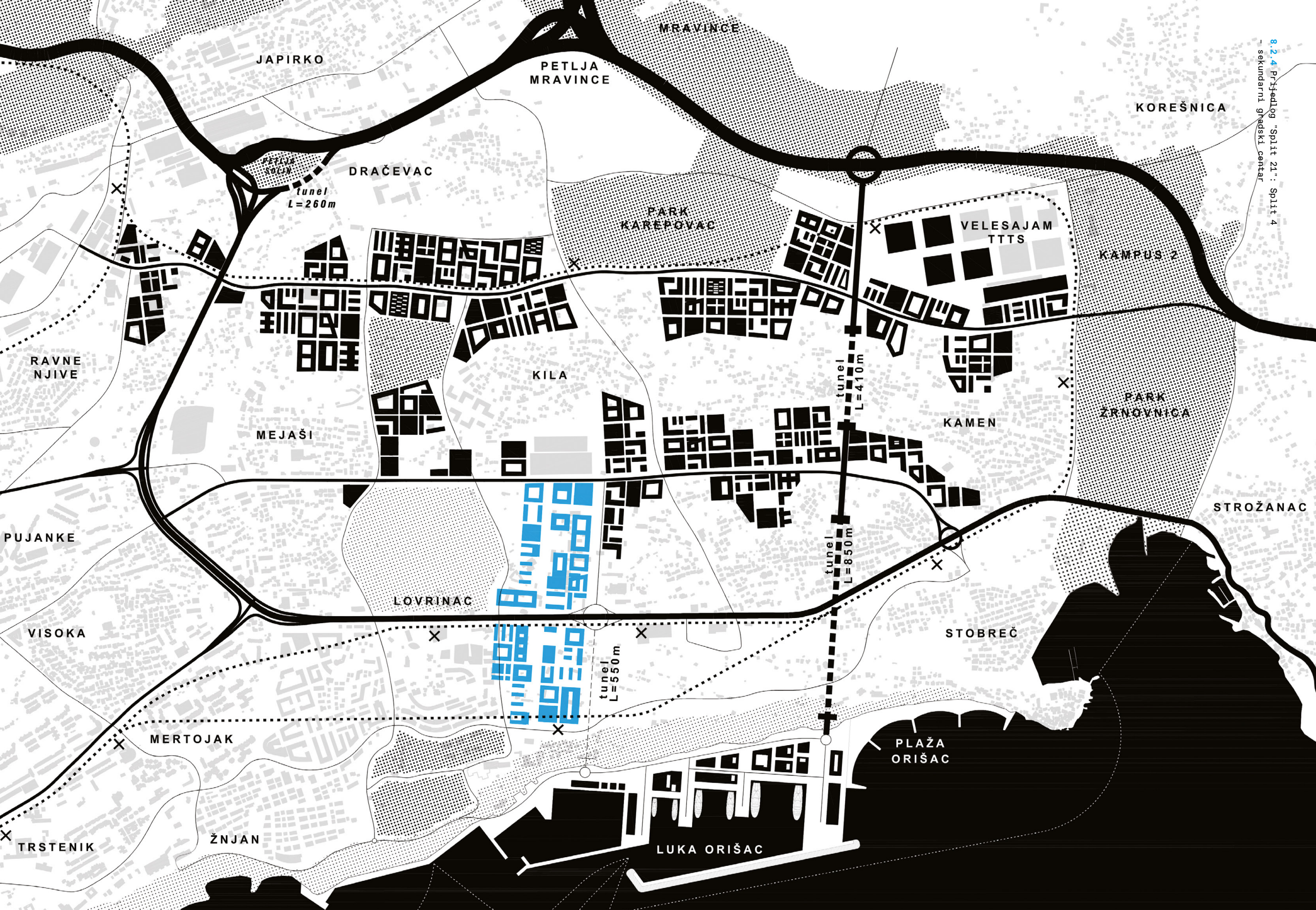


× Postojeće



× Prijedlog "Split 21"

tlocrtna površina izgrađenog dijela	150 000 m ²
građevinska bruto površina	500 000 m ²



JAPIRKO

PETLJA MRAVINCE

MRAVINCE

KOREŠNICA

PETLJA SOLIN

tunnel
L=260m

DRAČEVAC

PARK KAREPOVAC

VELESAJAM TTTS

KAMPUS 2

RAVNE NJIVE

MEJAŠI

KILA

tunnel
L=410m

KAMEN

PARK ZRNOVNICA

STROŽANAC

PUJANKE

tunnel
L=850m

LOVRINAC

STOBREČ

VISOKA

tunnel
L=550m

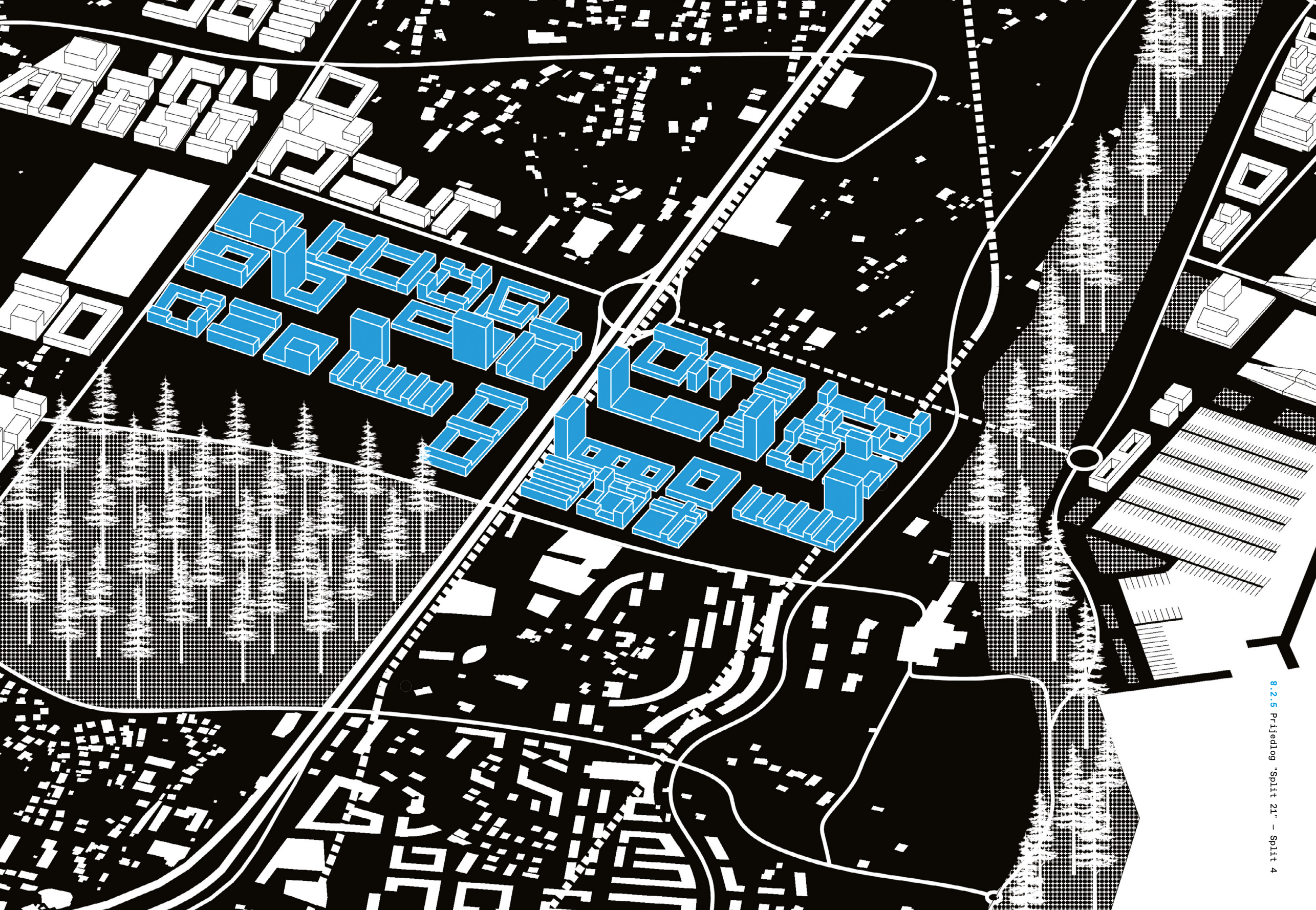
MERTOJAK

PLAŽA ORIŠAC

TRSTENIK

ŽNJAN

LUKA ORIŠAC

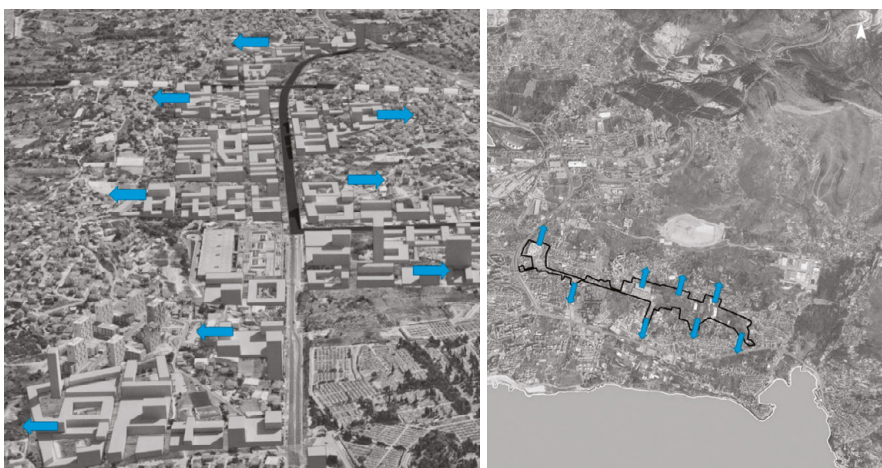


JUŽNA AVENIJA – VUKOVARSKA ULICA

Prema aktualnom GUP-u Vukovarska ulica produžila bi se do stobrečke uvale gdje bi se s petljom povezala na magistralu. Tako bi se dovršio jedan od važnijih gradskih infrastrukturnih poteza. S druge strane, obzirom da se radi o ulici kojoj je uloga povezivanje centra i periferije i da je značajem i uređenjem javnog prostora i kontaktnih zona zapravo glavna gradska avenija, studijom predlažemo takav tip pristupa u oblikovanju i tretmanu i za njen istočni dio (s1.8.3.1).

Vukovarska ulica prolazi sredinom poluotoka i geografski, topografski i funkcionalno čini ključni vektor u razvoju odnosa centra Splita i njegove istočne periferije. Osim što na istočnom dijelu treba proširiti kapacitete i osigurati kvalitetna prometna rješenja s ciljem rasterećenja današnje obilaznice, Vukovarska ulica bi u budućnosti bila veza između luke Orišac i centra grada te bi se nakon povezivanja sa Stobrečom transformirala u reprezentativnu gradsku aveniju s mješovitim poslovno–stambenim sadržajima.

Duž nje se već sada nalaze ključna komercijalna središta i dio gradskih institucija, a u budućnosti bi se na 300 000 m² tlocrtne površine i 850 000 bruto izgrađene površine našli, osim gradskog perivoja i groblja Lovrinac, stambeno poslovna zona Kila, trgovački kompleks City centar One, rekreativne zone i stambeno poslovna zona Kamen (s1.8.3.2).



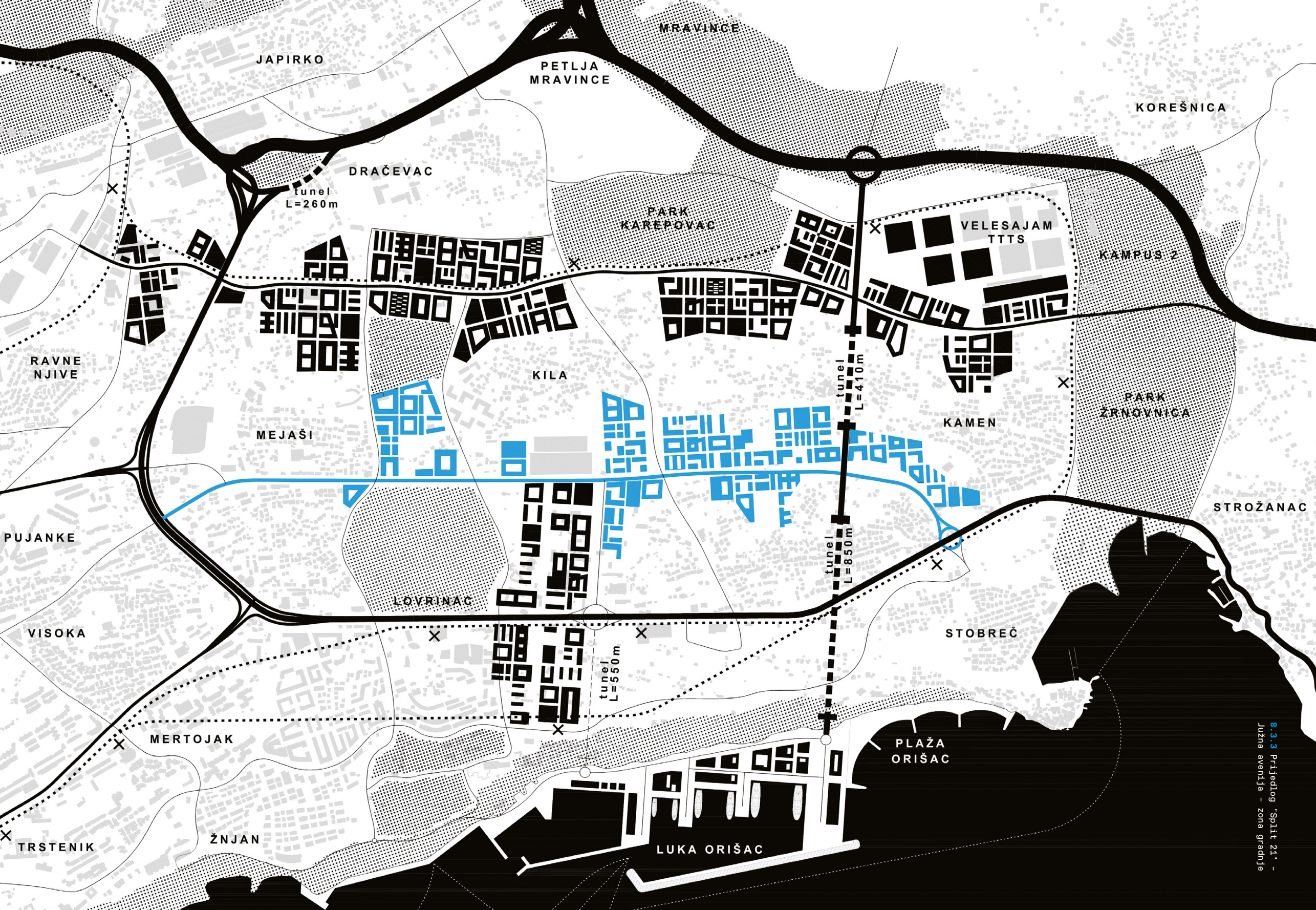
x Postojeće



x Prijedlog "Split 21"

tlocrtna površina izgrađenog dijela
građevinska bruto površina

300 000 m²
850 000 m²



JAPIRKO

PETLJA
MRAVINCE

MRAVINCE

KOREŠNICA

DRAČEVAC

tunel
L=260m

PARK
KAREPOVAC

VELESAJAM
TTTS

KAMPUS 2

RAVNE
NJIVE

MEJAŠI

KILA

tunel
L=410m

KAMEN

PARK
ZRNOVNICA

STROŽANAC

PUJANKE

VISOKA

LOVRINAC

tunel
L=850m

STOBREČ

MERTOJAK

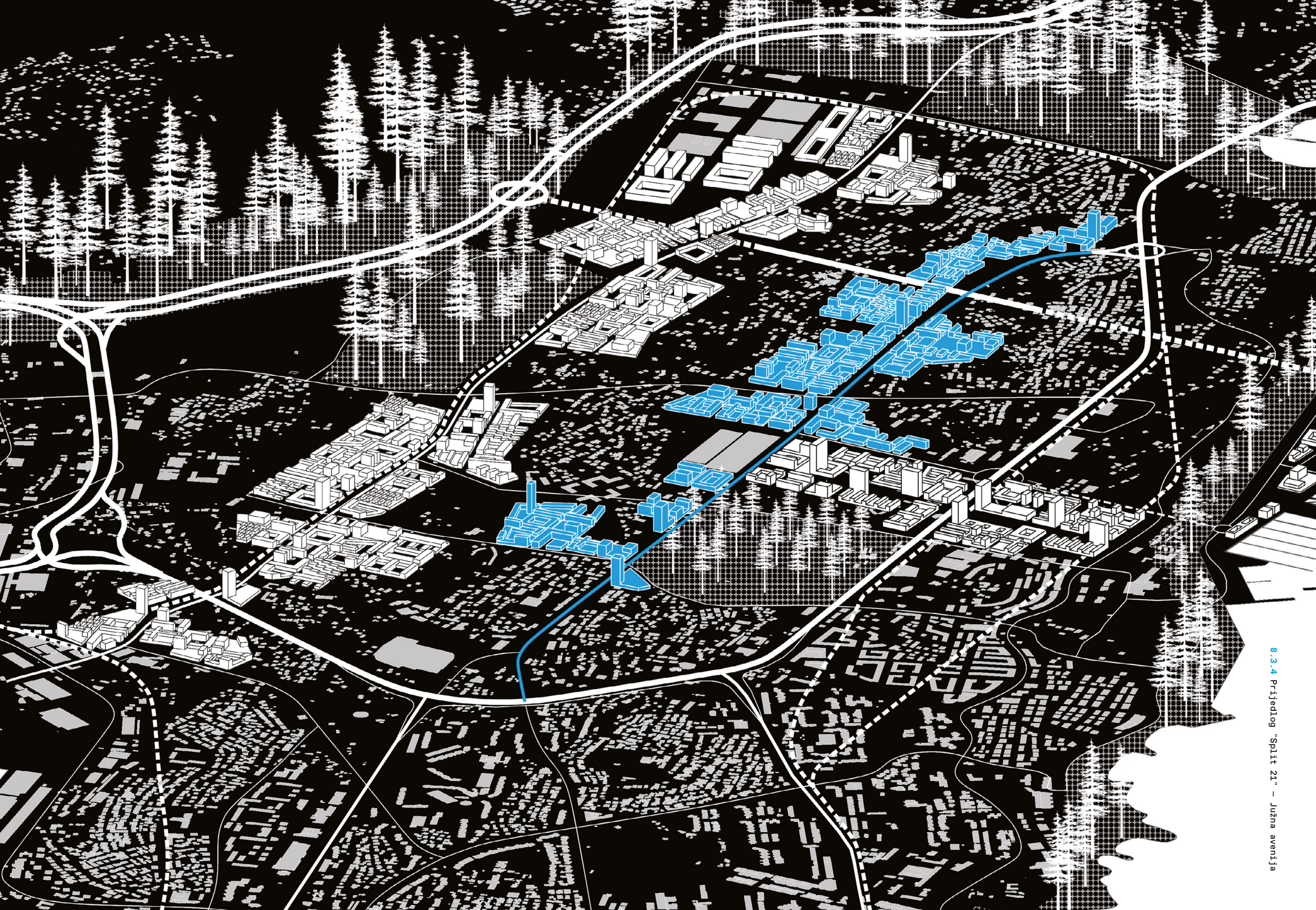
tunel
L=550m

PLAŽA
ORIŠAC

TRSTENIK

ŽNJAN

LUKA ORIŠAC



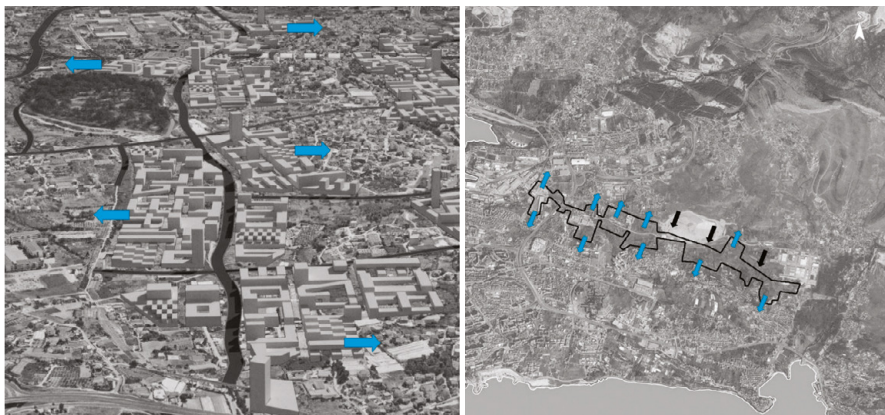
8.3.4 Prijedlog "Split 21" – Južna avenija

08.4 SJEVERNA AVENIJA

Jedan od ključnih nedostataka u prometnoj povezanosti Splita je konflikt između uloge obilaznice kao državne ceste i njezinog značaja kao poveznice perifernih prigradskih i metropolitanskih područja. Split zbog specifičnosti razvoja prometne mreže nema pravu prometnicu koja bi povezivala prigradska naselja Splita od Stobreča, Korešnice, Mravinaca, kao ni šire područje urbane aglomeracije Solin i Podstranu. Stoga je u prijedlogu ponuđena trasa Sjeverne gradske avenije koja otprilike prati ulicu Put Mostina (s1.8.4.1).

Osim što je riječ o vezi transverzali urbane periferije, radi se i o slabije izgrađenom rubnom području i povrh svega o potezu na kojem se nalaze trenutno najveći problemi splitskog razvoja koje ovom studijom promišljamo kao najpotentnije nove sadržaje regionalne razine: Karepovac i TTTS. Nekadašnje smetlište svojom visinom i površinom parira brdu Marjan, pa bi njegovom kvalitetnom sanacijom i ozelenjavanjem po uzoru na druge sjevernoeuropske metropole nastao istočni pandan rekreacijskom i krajobraznom žarištu grada (s1.8.4.2).

8.4.1. Koncept zauzimanja - Sjeverna avenija



TTTS bi se metodama urbane preobrazbe prenamijenio u velesajamski prostor, a prazni predjeli u kontaktnoj zoni primili bi proširenje splitskog sveučilišta u novi kampus, kao i izrazito važnu novu regionalnu bolnicu. Položaj ovih sadržaja u odnosu na novu predloženu prometnu mrežu činio bi ih dobro povezanim sa županijom i državom, kao i lako dostupnim iz grada. Izgradnja u kontaktnoj zoni Sjeverne avenije na neki način bi definirala sjeverni/sjeveroistočni rub grada koji Split nikad nije imao, a koji mu je potreban želi li spriječiti trenutno dominantnu nekontroliranu izgradnju. Povezivanjem regionalnih sadržaja – park šumu Karepovac, grad Split i prigradska područja – bi Sjeverna Avenija postala nova gradska avenija sa sadržajima regionalnog značaja i jasna granica kapacitetima prostornog razvoja Splita (s1.8.4.3).

8.4.2. Prikaz zatečenog stanja i prijedloga sa sadržajima: Split 4 - Sjeverna Avenija

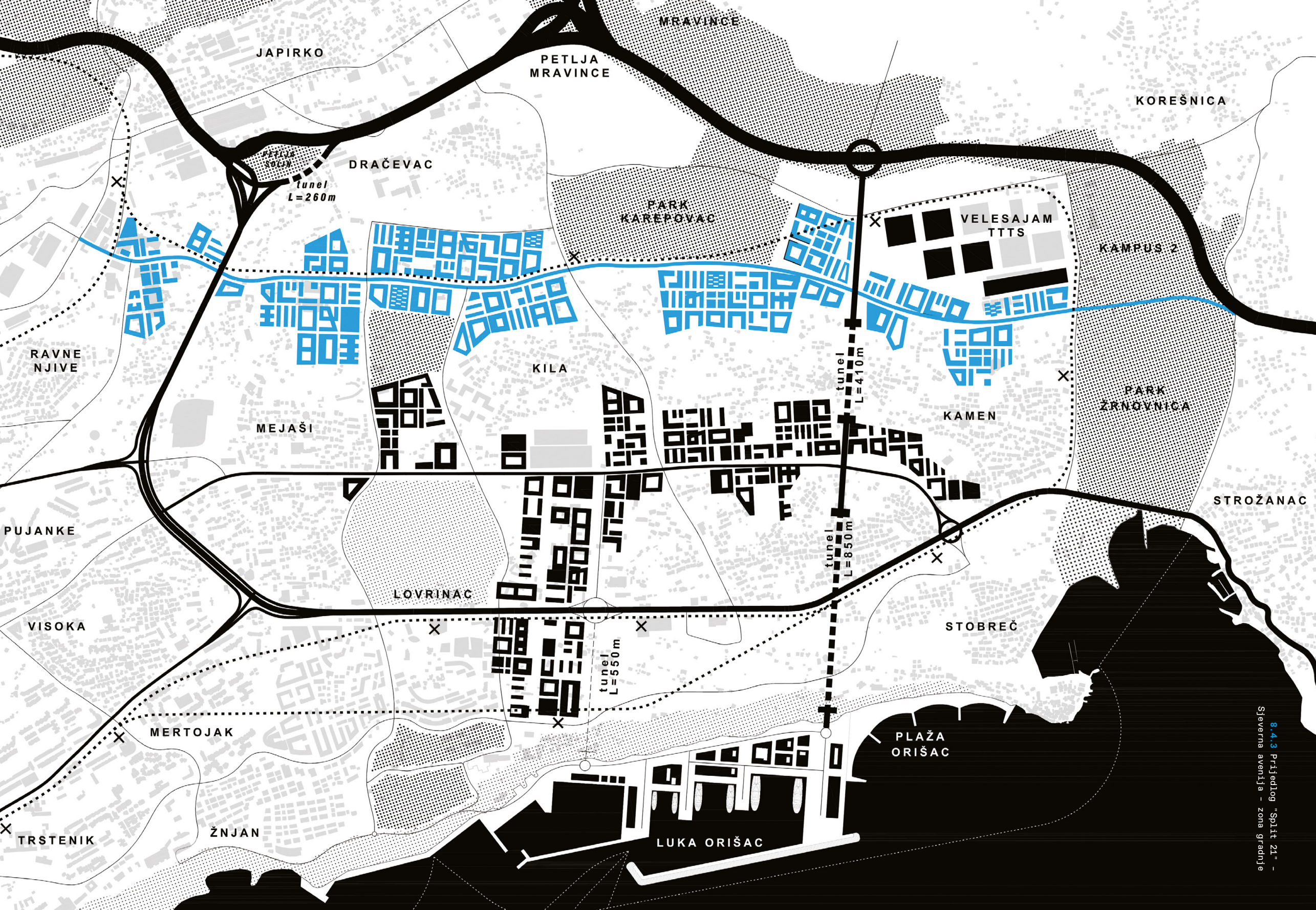


x Postojeće



x Prijedlog "SPLIT 21"

tlotrna površina izgrađenog dijela	600 000 m ²
građevinska bruto površina	1700 000 m ²



JAPIRKO

PETLJA
MRAVINCE

MRAVINCE

KOREŠNICA

DRAČEVAC

tunel
L=260m

PARK
KAREPOVAC

VELESAJAM
TTTS

KAMPUS 2

RAVNE
NJIVE

KILA

tunel
L=410m

PARK
ŽRNOVNICA

MEJAŠI

KAMEN

STROŽANAC

PUJANKE

LOVRINAC

tunel
L=850m

STOBREČ

VISOKA

MERTOJAK

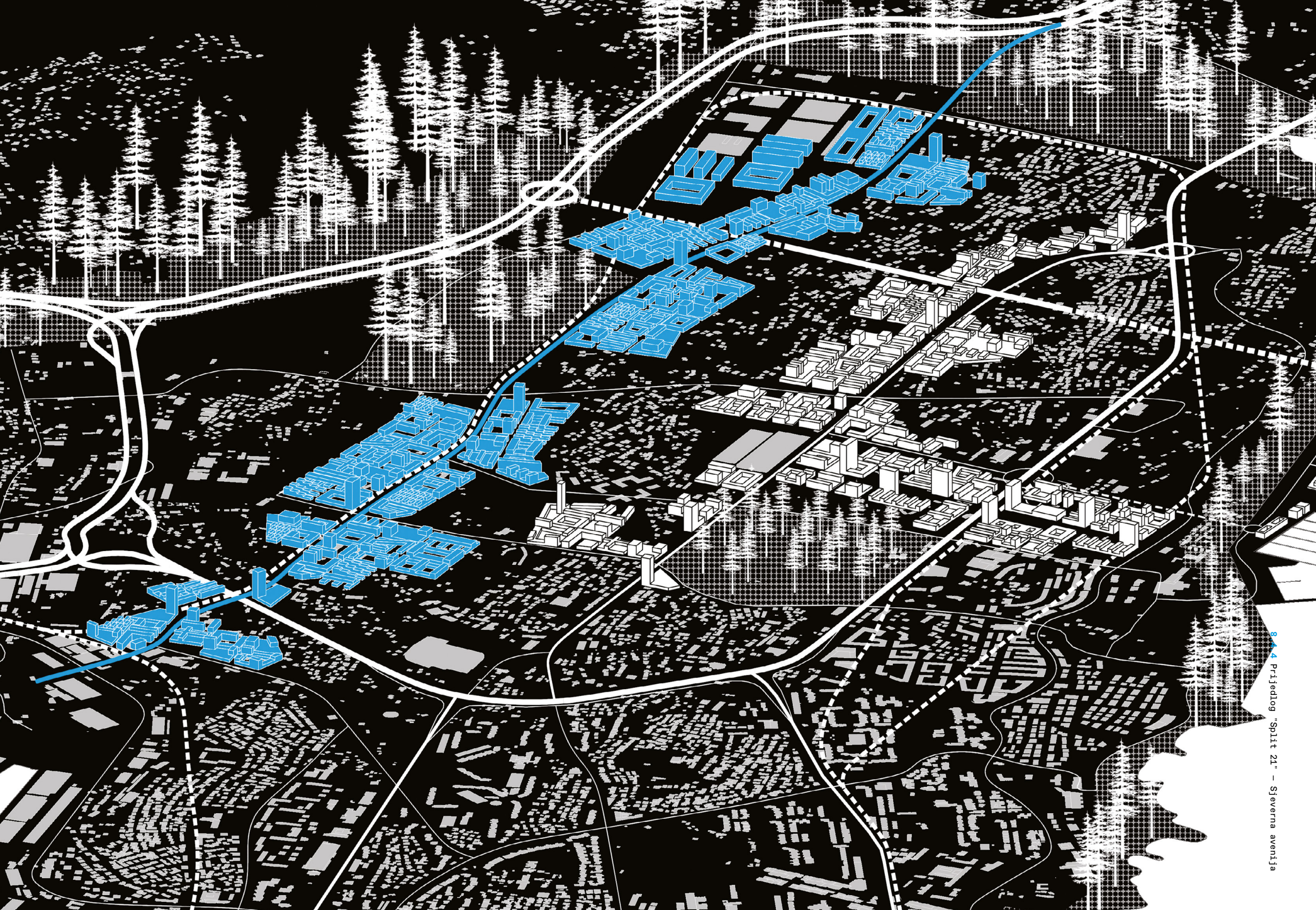
tunel
L=550m

PLAŽA
ORIŠAC

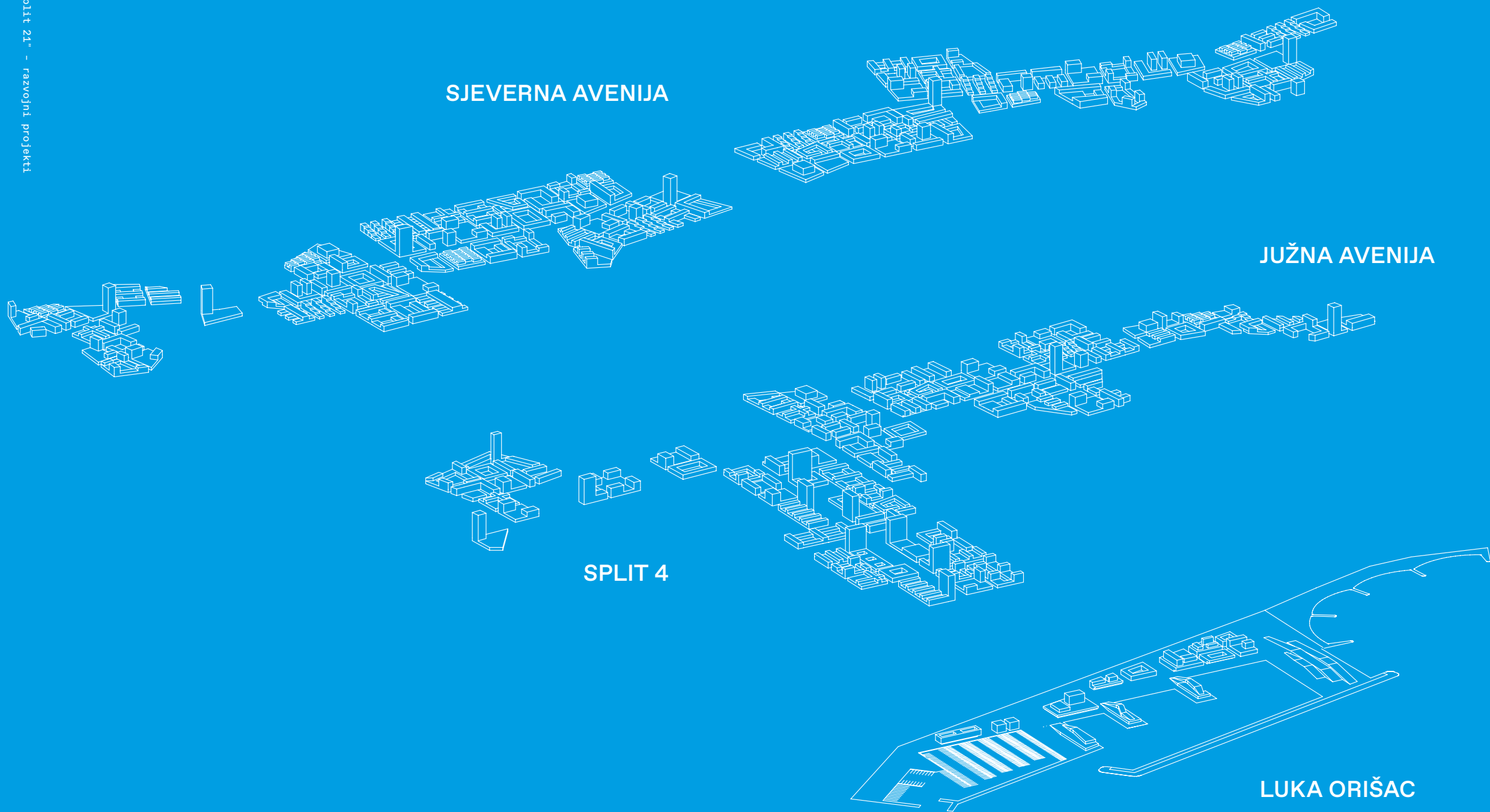
TRSTENIK

ŽNJAN

LUKA ORIŠAC







SJEVERNA AVENIJA

JUŽNA AVENIJA

SPLIT 4

LUKA ORIŠAC

EKOLOŠKA DIMENZIJA PROJEKTA

09

Kao krajnji derivat ove studije razmatra se novi zeleni infrastrukturni sustav grada koji bi u 21. stoljeću ponudio građanima sustav uređenih obala i plaža, perivoja, parkova i zelenih promenada. Također, dva gradska područja urbane prirode – Karepovac i Marjan. Radilo bi se o prstenu koji bi uz Marjan i centralne gradske perivoje uključivao i priobalni pojas zelenih i rekreacijskih površina koji bi se protezao do Stobreča. Zatim, zaštitom i regeneracijom ekosustava rijeke Žrnovnice bi prostor obale bio povezan s neizgrađenim područjima u podnožju Mosora i golemim zahvatom park šume Karepovac. U nastavku bi zaštitni zeleni pojas nove gradske obilaznice činio prirodni koridor do područja izvora i toka rijeke Jadro te na vrhuncu prostorom Salone kao izvanrednim arheološkim i krajobraznim prostorom koji je nedovoljno artikuliran i umrežen u tkivo i život grada (s1.9.1).

Time bi osi ograničenja neplanske gradnje, metropolitansko područje grada dobilo ekološki i biološki sustav područja i koridora međusobno umreženih prema standardima suvremene urbane ekologije. Krajnji potencijal ovakvog poteza je regeneracija Kaštelanskog zaljeva kao pretežno deindustrijalizirane zone i stvaranje reprezentativnog bazena u kojem bi priliku za revitalizacijom dobili Kaštela i obala Solina i Vranjic, kao i sjeverna obala Splita i Kopilica.

Sama studija bi u daljnjoj razradi trebala, uključivo s komentarima s javne prezentacije u Društvu arhitekata Splita, uzeti u obzir ključne pojmove poput otpornosti na klimatske promjene, adaptacije i mitigacije. Ove bi strateške smjernice trebalo uvesti kao dio razrade plana s ciljem povećavanja šanse grada Splita i šireg područja u kontekstu klimatske otpornosti i održivosti.

U tom je duhu kao zaključna misao ekološkog utjecaja ovog plana uspoređen konačni rezultat rada s *Globalnim ciljevima održivosti Ujedinjenih Naroda* (s1.9.2) prema kojima plan može poboljšati položaj Splita s obzirom na 9 od 17 smjernica *Ciljeva*.

9.2 Globalni ciljevi održivosti
Ujedinjenih naroda

01 SVIJET BEZ SIROMAŠTVA	02 SVIJET BEZ GLADI	03 ZDRAVLJE I BLAGOSTANJE	04 KVALITETNO OBRAZOVANJE	05 RAVNOPRAVNOST SPOLOVA	06 ČISTA VODA I SANITARNI UVJETI
07 PRISTUPAČNA I ČISTA ENERGIJA	08 DOSTOJANSTVEN RAD I GOSPODARSKI RAST	09 INDUSTRIJA, INOVACIJE I INFRASTRUKTURA	10 SMANJENE NEJEDNAKOSTI	11 ODRŽIVI GRADOVI I ZAJEDNICE	12 ODGOVORNA POTROŠNJA I PROIZVODNJA
13 ODGOVOR NA KLIMATSKU PROMJENU	14 OČUVANJE VODENOG SVIJETA	15 OČUVANJE ŽIVOTA NA KOPNU	16 MIR, PRAVDA I SNAŽNE INSTITUCIJE	17 PARTNERSTVOM DO CILJEVA	

Ispunjeni ciljevi su: zdravlje i blagostanje stanovnika, čista voda i sanitarni uvjeti, dostojanstven rad i gospodarski rast, održive industrije, inovacije i infrastruktura, smanjenje prostorne nejednakosti, održivi gradovi i zajednice, odgovorna potrošnja i proizvodnja, očuvanje života na kopnu i suradnički put do ciljeva razvoja.

Svjesni smo da je ovaj projekt u kontekstu rasprave o ekološkoj budućnosti planete, potrebi za kontrolom i smanjenjem kolnog i drugog prometa, kao i nužnosti promišljanja granica ekonomskog rasta ustvari u najmanju ruku podložan kritici, ako ne i kontradiktoran. Svjesni smo da pozivamo na razvoj koji može implicirati i negativne procese kao što smo svjesni da je i sam rast grada donekle ograničen demografskim i socio-ekonomskim uvjetima. Međutim, kontradikcije ponekad mogu biti i konstruktivne i pri sagledavanju kompromisa između dvaju ekstremnih scenarija mogu pronaći inteligentna rješenja koja nadilaze okvir zadanog problema. Upravo zbog toga ovo posljednje poglavlje ostavljamo otvoreno. Pozivamo sve zainteresirane na raspravu, kritiku, davanje prijedloga i poboljšanja jer smatramo da smo, iako možda nismo trasirali dobar put ka ekološki balansiranim gradom, barem načeli tu temu. Nešto što dosada nije učinjeno u dovoljnoj mjeri na javnoj, a kamoli institucionalnoj razini. O budućnosti Splita treba definitivno razgovarati u kontekstu klimatskih promjena i održivih prostornih politika. Tradicija splitskog planiranja nam je pokazala u više navrata da možemo biti ispred svog vremena. S tim ciljem ovaj projekt ostaje novim generacijama kao inspiracija, opomena ili samo podsjetnik da Split treba promišljati kao grad 21. stoljeća.



× Prijedlog "SPLIT 21"

9.1 Zelena infrastruktura - koncept zelenog prstena

OSNOVNI ELEMENTI ZELENE INFRASTRUKTURE:

Marjan, Turska kula, Stinice, pojas gradskih plaža, novi parkovni pojas Orišac, tok Žrnovnice, tok Jadra, zaštitno zelenilo i rekreacijski sadržaji uz regionalnu prometnicu D8.

VODNA INFRASTRUKTURA:

tok Jadra, tok Žrnovnice kao hidrološki i biološki zone visokog značaja, retencija i akumulacija vode u zoni zelenog sustava od Žrnovnice do ušća Jadra (mogućnost revitalizacije vodnih bujica i potoka s Mosora)

ZNAČAJNE KRAJOBRAZNO — EKOLOŠKE INTERVENCIJE:

park šuma Karepovac, revitalizacija Sjeverne luke sa Stinicama, zeleni pojas plaža u Kaštelima, novi parkovni pojas Orišac.

KULTURNE CJELINE KAO DIO ZELENE INFRASTRUKTURE:

Revitalizacija Salone i Vranjica s okruženjem i re-naturalizacijom podmorja.

ŠIRI METROPOLITANSKI UČINAK PLANA:

Re-naturalizacija Kaštelanskog zaljeva, Požarni zaštitni pojas Stobreč – Solin, obnova i re-naturalizacija vodnih površina sliva Jadra i Žrnovnice, sustav zelenih gradskih plaza duljine 18 km Spinut–Marjan–Split poluotok–Stobreč plus Stinice–Vranjic–Kaštel Sućurac.

CILJEVI PLANA U ODNOSU NA:

SMANJENJE UTJECAJA NA KLIMATSKE PROMJENE — MITIGACIJA:

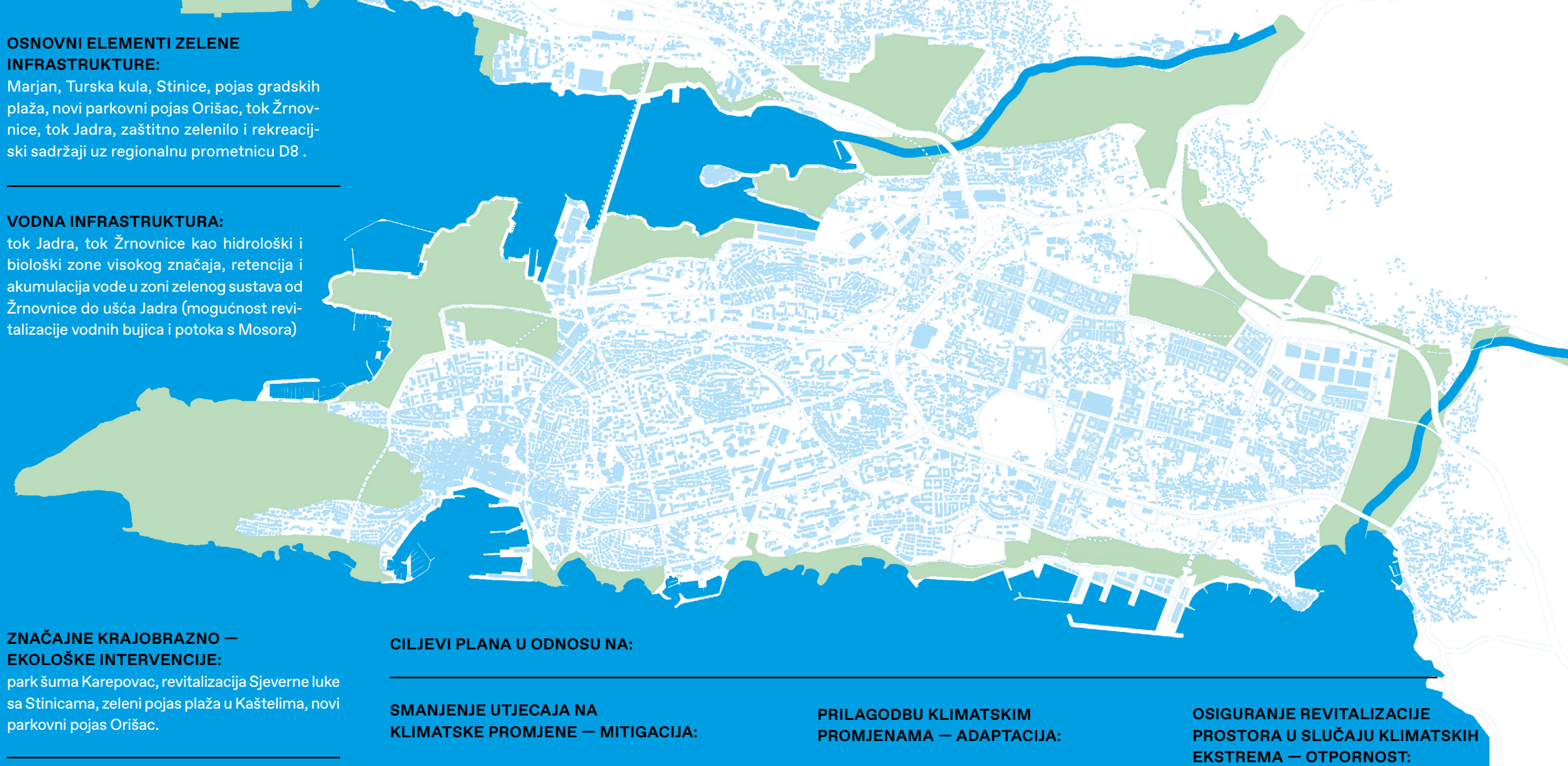
Promjena CO₂ otiska. ○ Smanjeno industrijsko i prometno zagađenje sustavom javnog prijevoza i regulacijom gospodarskih zona uz more i tokove rijeka. ○ Smanjenje toplinskih otoka sustavom zelenih površina. ○ Održivo upravljanje prostorom kao konačnim resursom. ○ Veći udio obnovljivih energenata i transporta na ne fosilna goriva zbog smanjenih pomorskih puteva i povećanja željezničkog i javnog prijevoza te kvalitete javnog prostora i distribucije sadržaja. ○ Smanjeno opterećenje splitskog poluotoka prometom, veća protočnost i bolja distribucija sezonskih pritisaka na infrastrukturu.

PRILAGODBU KLIMATSKIM PROMJENAMA — ADAPTACIJA:

Sustavna zaštita od požara i ekstremne suše. ○ Mreža zaštite širih ekoloških i hidroloških sustava Jadra i Žrnovnice te Kaštelanskog zaljeva. ○ Retencija i akumulacija vode u zoni zelene infrastrukture. ○ Zaštita obale i apsorpcija rasta razine mora u Kaštelanskom zaljevu, Stobrečkoj uvali i Orišcu. ○ Kompaktnija morfologija prostora i zaštita od ekstremnih uvjeta vrućine, vjetera i promjena kvalitete tla. ○ Kvalitetnija gradnja stambenih i javnih objekata. ○ Obnova sustava prostornog planiranja kao civilizacijskog temelja.

OSIGURANJE REVITALIZACIJE PROSTORA U SLUČAJU KLIMATSKIH EKSTREMA — OTPORNOST:

Lakše upravljanje prostorom u ekstremnim opasnostima poput požara i potresa. ○ Povećanje javnog zdravlja udjelom rekreacijskih i javno dostupnih obalnih površina. ○ Mogućnost sustavne transformacije dijelova prostora na istoku grada. ○ U realističnom scenariju nerealizacije razvojnih projekata i s minimalnom količinom nove izgradnje, plan omogućava održivo planiranje perifernih zona grada i stratešku re-naturalizaciju dijelova teritorija. ○ Konsolidacija periferije.



10

UMJESTO ZAKLJUČKA — SLJEDEĆI KORAK



Predavanje u prostorijama DAS-a



Zagrebački salon arhitekture

Prijedlog smjera razvoja Splita koji je predstavljen u ovoj publikaciji za sada je isključivo prijedlog i namjera mu je kao takav biti poziv na raspravu, daljnju razradu, kritiku, analizu i dovršavanje, kao što je ranije napomenuto. Zbog toga nema potrebe da se dodatno donose zaključci o napravljenoj niti da se ističu kvalitete i mane koje projekt ima.

Umjesto da se navode implikacije ili dodatno obrazlaže zašto i kako približiti ovaj prijedlog stvarnosti kvalitetnije je pokazati kako je prijedlog primljen u nekim okruženjima izvan autorskog tima i kako je zaživio do sada. Pitanje *Ima li grada istočno od raja?* postavili smo u tri bitno različita konteksta.

Prijedlog je predstavljen u formatu prezentacije 24. lipnja 2021. u prostorijama *Društva arhitekata Splita* malobrojnoj lokalnoj stručnoj javnosti. Konstruktivne kritike kolega, kao i razgovor o širem problemu implementacije ikakvih urbanističkih vizija u gradu Splitu, potvrdile su da prostora za ovaj tip rasprave nedostaje i da kakofonija u kojoj djeluje splitski urbanizam ima uzroke i posljedice kojih su mnogi svjesni. Nadamo se da ovaj rad neće završiti kao samo još jedan ton te kakofonije. No, ako se to i dogodi zbog konteksta suvremenog stručnog i političkog trenutka, ostaje zabilježeno za neke nove konstelacije da je netko o ovim temama razmišljao i nudio konkretna rješenja na razini šire teritorijalne, multimodalne i cjelovite vizije čitavog aglomeracijskog područja Splita i okolice. Ključna ideja ovog rada jest da Split treba plan za 21. stoljeće koji će uzeti u obzir metropolitansko područje grada, valorizirati prošlost i sadašnjost, i anticipirati budućnost s obzirom na lokalne i globalne scenarije. Kao dio zabilježke vremena u kojem je nastao, rad je izložen u prosincu 2021. na 56. *Zagrebačkom salonu arhitekture*. Rad se uklopio u tematiku izložbe koja je okupila nerealizirane, utopijske i spekulativne projekte nastale u apstraktnoj zajednici hrvatskih arhitekata i time potvrdio da problem implementacije nije samo lokalni već generacijski i nacionalan. Dakle, da je manjak kritičkog i konstruktivnog dijaloga kroničan.

THE NEXT STEP

Nakraju, nastavak priče koji nas čini sretnijima i koji je uistinu pomaknuo granice naše imaginacije vezane uz potencijal ovog projekta, a koji je nastao kao rezultat dijaloga o prezentiranom prijedlogu s čikaškim odjelom arhitekture i urbanizma pri *Illinois Institute of Technology* i njihovim *Advance Graduate Programme* studijom naziva *Future City*. Pod mentorstvom prof. Vedrana Mimice i prof. Christophera Greosbecka dvanaest studenata je kao premisu za razradu urbanističko-arhitektonske vizije razvoja Splita u 21. stoljeću preuzelo osnovne postavke, matrice i razvojne projekte iz prijedloga "Split 21". Luka Orišac, Split 4, Sjeverna i Južna Avenija postali su tako obuhvati koje su studenti interpretirali kroz tromjesečni rad na temu budućnosti grada u Antropocenu. Interaktivna interpretacija rezultata našeg rada urodila je svježim, slojevitim i inteligentnim prijedlozima na konkretnim lokacijama koji su se, na neki način, razvijali u laboratorijskim uvjetima daleko od kočnica lokalnog tereta u smislu složene lokalne, prostorno-planerske, stručne i zakonske stvarnosti. Projekti su kao takvi podigli viziju na jednu višu razinu i svakako vrijedi ovdje predstaviti njihove rezultate. U nastavku se nalaze dva odabrana rada koja su za svoje obuhvate odabrali Split 4, Sjevernu i Južnu aveniju.

GRUPA 01

SPLIT: A VISION OF FUTURE

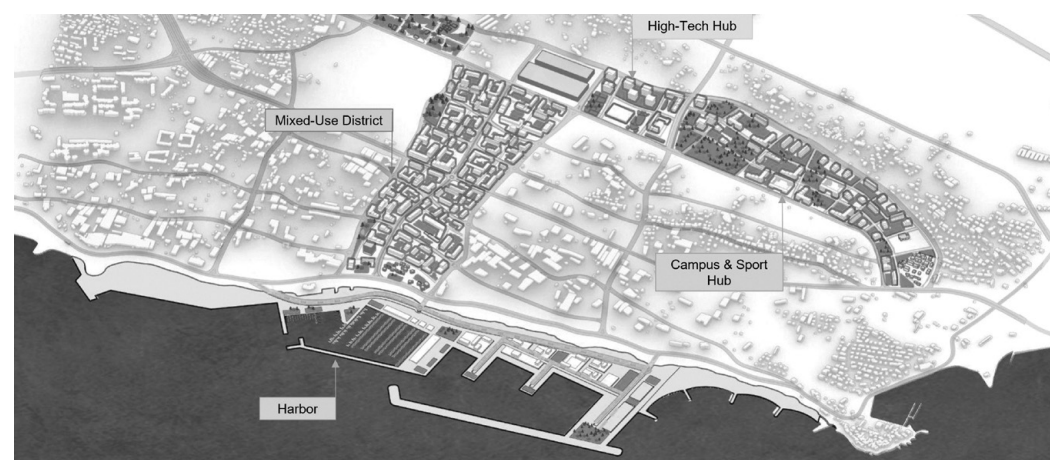
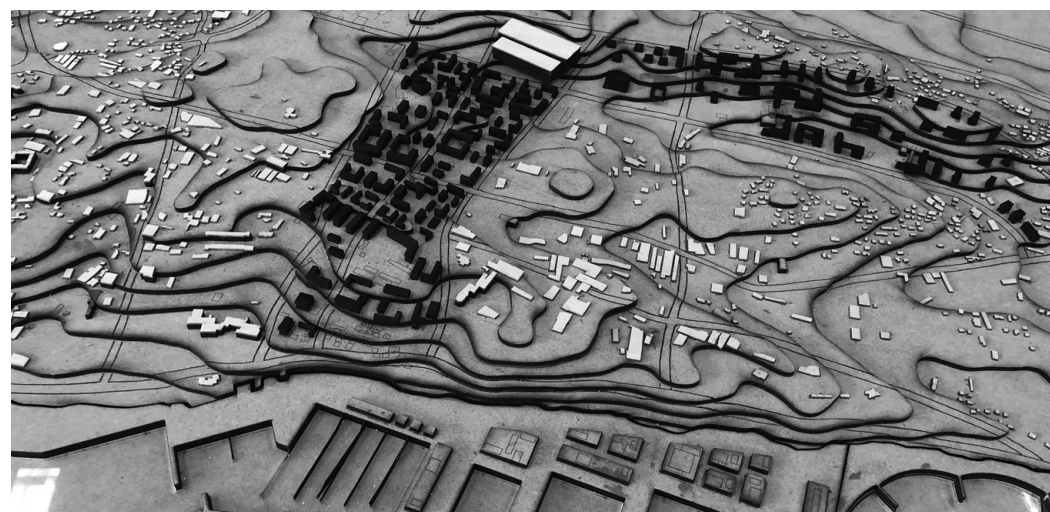
STUDENTI:

CELIA GUERRERO

RAMA ALSALID SOULIMAN

YOUNES BAKKOURY

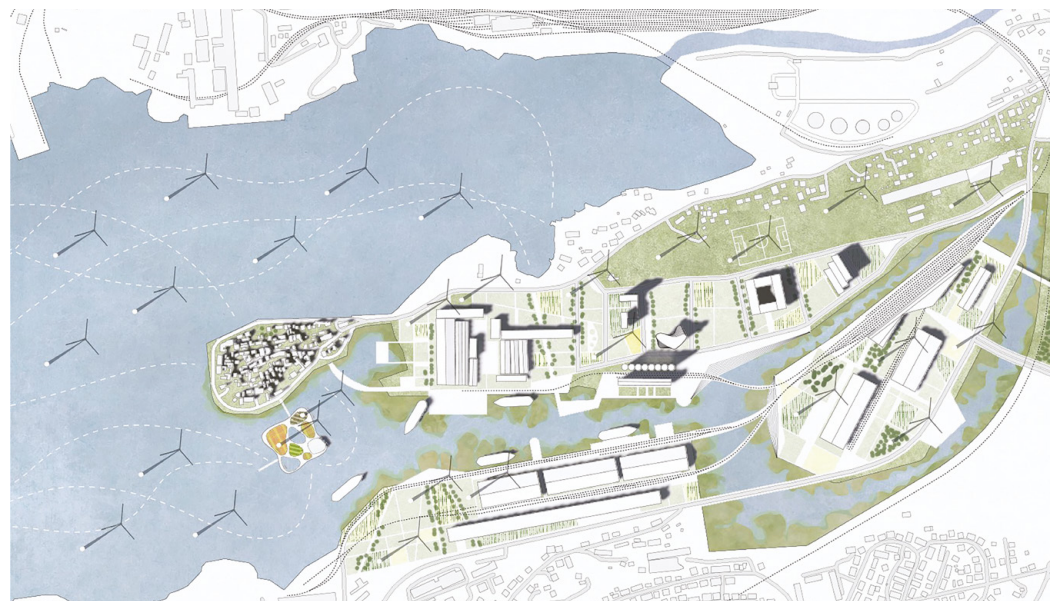
U projektu *Split: A vision of Future* studenti su urbanističkim projektiranjem razradili područje između Luke Orišac i Sjeverne avenije u četiri distrikta pretežito mješovite namjene. Pri tome su za tri segmenta posvetili posebnu pažnju: povezanost svakog naselja javnim prijevozom, kvaliteta uređenja javnih površina i mogućnosti koje tipologija otvorenog bloka pruža na strmim terenima. Projekt predviđa proširenje kampusa na TTTS prema istoku u zonu istraživačkih i tehnoloških parkova i naselje pretežno stambenih objekata koje se pruža prema jugu do luke Orišac. Čitav prostor zamišljen je iz perspektive pješaka sa snažnom komponentnom javnog zelenila.



CITY AS AN EXPO: JOURNEY THROUGH THE FUTURE

STUDENTI:
HYOEUN LEE
NIMAH MOHIUDDIN
HYUNGDOO YOUN

U drugom projektu *City as an Expo: Journey Through the Future* izvanredna vizija studenata započinje ponajprije promišljanjem: kako realizirati ovako golem i složen proces transformacije prostora? Kao rješenje nude izložbu EXPO Split 2035. – svjetsku izložbu kulturnih i tehnoloških dostignuća po uzoru na ista događanja u Lisabonu 1998. i Barceloni 1929. koji su imali sličan regenerativni karakter za oba grada. Prostor za izložbu postaje novo naselje smješteno između Sjeverne avenije (ulica Put Mostina) i zelenog pojasa koji se proteže od rijeke Žrnovnice preko Karepovca do ušća Jadra. U toj zoni, u visokom zelenilu serije parkova i vodenih površina, smješteni su izložbeni paviljoni s različitim programima vezanima za tehnološke, znanstvene, kulturne i ekološke procese. U džepovima između postojeće izgradnje smještaju se nova naselja mješovite namjene s institucijama vezanim za sveučilišne i znanstvene ustanove. Potez počinje rekreacijskom zonom uz rijeku Žrnovnicu a završava najrepresntativnijim dijelom projekta: regeneriranom i ozeleđenom zonom Sjeverne luke i Salone s Vranjicem kao naseljem smještenim u centru potpuno drugačijeg ambijenta Kaštelanskog zaljeva. Projekt također promišlja teme održivosti, nasljeđa, kulturne i socijalne reprodukcije i klimatske otpornosti te tako nadopunjuje nedostatke našeg prijedloga. Ipak, ponajviše nas je kao autorski tim zainteresirala tema organizacije EXPO izložbe 2035. kao generatora i katalizatora tako golemog generacijskog napora kao što je transformacija Splita u grad 21. stoljeća. Dakle, slažemo li se oko tog cilja?



VODITELJ

prof.art. Ante Kuzmanić, dipl.ing.arh.

AUTORI

prof.art. Ante Kuzmanić, dipl.ing.arh.;
doc.art. Ivan Jurić, dipl.ing.arh.
Jere Kuzmanić, mag.ing.arh.

KONZULTANTI

Ivan Vulić, dipl.ing.građ.
Josip Kuzmanić, dipl.ing.građ.
dr. Veljko Srzić, dipl.ing.građ.

SURADNICI

Sara Markovina, mag.ing.arh.
Mirjana Radoš, mag.ing.arh.
Lucija Šimundić Bendić, mag.ing.arh.

IZRADA KARATA I PRILOGA

doc.art. Ivan Jurić, dipl.ing.arh.
Sara Markovina, mag.ing.arh.

VIZUALIZACIJE

Marijan Katić

AUTOR TEKSTA

Jere Kuzmanić, mag.ing.arh.

UREDNIK

Jere Kuzmanić, mag.ing.arh.

IZVRŠNA UREDNICA

Tea Truta, mag.ing.arh.

FOTOGRAFIJE POGLAVLJA

Goran Leš

PRIJELOM I DIZAJN

Mate Žaja, mag.art.

NAKLADNIK

Arhitektonski biro Kuzmanić Ante d.o.o

GODINA

2022.

TISAK

Kerschhoffset d.o.o., Zagreb

PAPIR

Rives Design Bright White 350g
Munken Lynx White 150g

NAKLADA

100

Split, ožujak 2022.

ISBN 978-953-49928-0-7 (tisak)

ISBN 978-953-49928-1-4 (pdf)

abak



abak