

SPLIT
SOLIN
KAŠTELA
TROGIR
21

GRAD
GRADOVA

SPLIT
SOLIN
KAŠTELA
TROGIR
21

GRAD
GRADOVA

PRIJEDLOG SMJERA PROSTORNOG
RAZVOJA ŠIREG URBANOG
PODRUČJA GRADA SPLITA

SADRŽAJ

01	UVOD	6	05	INFRASTRUKTURNE MREŽE	64	05.3	Pomorska infrastruktura	98	Koncept zauzimanja – sjeverna avenija	129	
	Tri Splita	7					Luka Orišac – trajektna luka	100	Orišac – luka koja mijenja sve	131	
	Izazovi metropolitanskoga prostornog planiranja – tamo gdje ga nema	12	05.1	Kolna infrastruktura	65		Luke sjevernog dijela poluotoka	100	06.3	Nove razvojne osi	136
	Metropolitanski model razvoja	22		Novi prijedlog kolne infrastrukture	67		Kaštelanske luke	103		Avenije kao osi urbane obnove	136
02	ANALIZA AGLOMERACIJE I PLANOVA	30	05.2	Željeznička infrastruktura	76	05.4	Zelena infrastruktura	106		Nova Kaštelanska obala	138
	Prostorni planovi	31		Novi prijedlog željezničke infrastrukture	79	06	RAZVOJNI PROJEKTI	112		Obala kulture – 45 km kontinuiteta javnog prostora	142
	Mentalne, političke i prostorne zapreke	37		Trasa lake gradske željeznice – Metro	81	06.1	Novi centar grada gradova	113	07	EKOLOŠKA DIMENZIJA PROJEKTA	146
	Promjena paradigme i problem stanovanja	49		Dionica Split – Kaštel Kambelovac	83		Sjeverna obala i Kopilica	121	08	ZAKLJUČAK	152
03	SINTEZA - PLAN KOJI NEDOSTAJE	50		Dionica Kaštel Kambelovac - Zračna luka „Sveti Jeronim“	85		Centar Solina i Arheološki park Salona	122		Grad gradova – zaljev dobrog života	153
	Ciljevi i smjernice	52		Poprečni presjek trase na stupovima	86	06.2	Novi specijalizirani podcentri	124			
04	NOVI PROSTORNO-PLANSKI KONCEPT: GRAD GRADOVA	56		Dionica Zračna luka „Sveti Jeronim“ – Trogir	87		Airport City – globalno čvorište	124			
	Prijedlog razvoja metropolitanske zone Split-Solin-Kaštela-Trogir	59		Metro stanice u Kaštelima	88		Kava – sadržaji regionalnog značaja	126			
				Prilaz Zračnoj luci „Sveti Jeronim“	89		Split 4 – sekundarni gradski centar	128			
				Terminal Zračne luke „Sveti Jeronim“	92		Sjeverna avenija	129			
				Problemi realizacije	93						



1.1. Zaljev nekad, 1920. godine,
izvor: Dujmo Žižić, Povijest industrije
cementa u Dalmaciji: 150 godina
suživota, 2015.

01 | Uvod

TRI SPLITA

Split nije jedan grad, nego tri različita grada u jednom. Svaki od njih postoji u svojoj vlastitoj stvarnosti, s drukčijim granicama, problemima i identitetima. Njihova međusobna neusklađenost predstavlja ključnu prepreku za budući razvoj cjelokupnoga metropolitanskog područja.

Prvi Split je mentalni. U najužem smislu, to je grad između Poljuda i Palače, a u širem smislu, to je izgrađeni prostor do splitske obilaznice (istočno od tog pravca asocijacije postaju bitno drukčije) (s1.1.2). Splitski je poluotok prostor oblikovan konotacijama i sentimentima koji svoje korijene vuku iz povijesti i kulturnih referencija. Oblikovan je mediteranskim igrama, Marjanom, lukom, Varošem i socijalističkim stanovima, kamenom i betonom, ali i Marulićem, Meštrovićem, Tijardovićem, Vidovićem, Smojom, Lipovcem i TBF-om. To je Split kafića na Rivi, uskih ulica i kvartova izgrađenih do 1980-ih, grad turističkih brošura i kolektivnih sjećanja. To je sve ono što pomislimo kad kažemo Split odakle god da jesmo. No, taj asocijativni Split danas se suočava s dubokim promjenama: gubi stanovništvo, postaje žrtva prekomjerne turistifikacije, a njegove zimske puste ulice šokiraju svojim kontrastom s ljetnim gužvama i komunalnim kaosom takozvane sezone. Cijene nekretnina su nedostižne generacijama rođenima u proteklih tridesetak godina, pritisak investicija ruši autentičnost prostora i vizura, a infrastruktura – od kanalizacije do prometa – kolabira pod teretom sezonskih oscilacija. Ovaj Split sve je

1.2 Split – pogled sa zapada; autor: Goran Leš





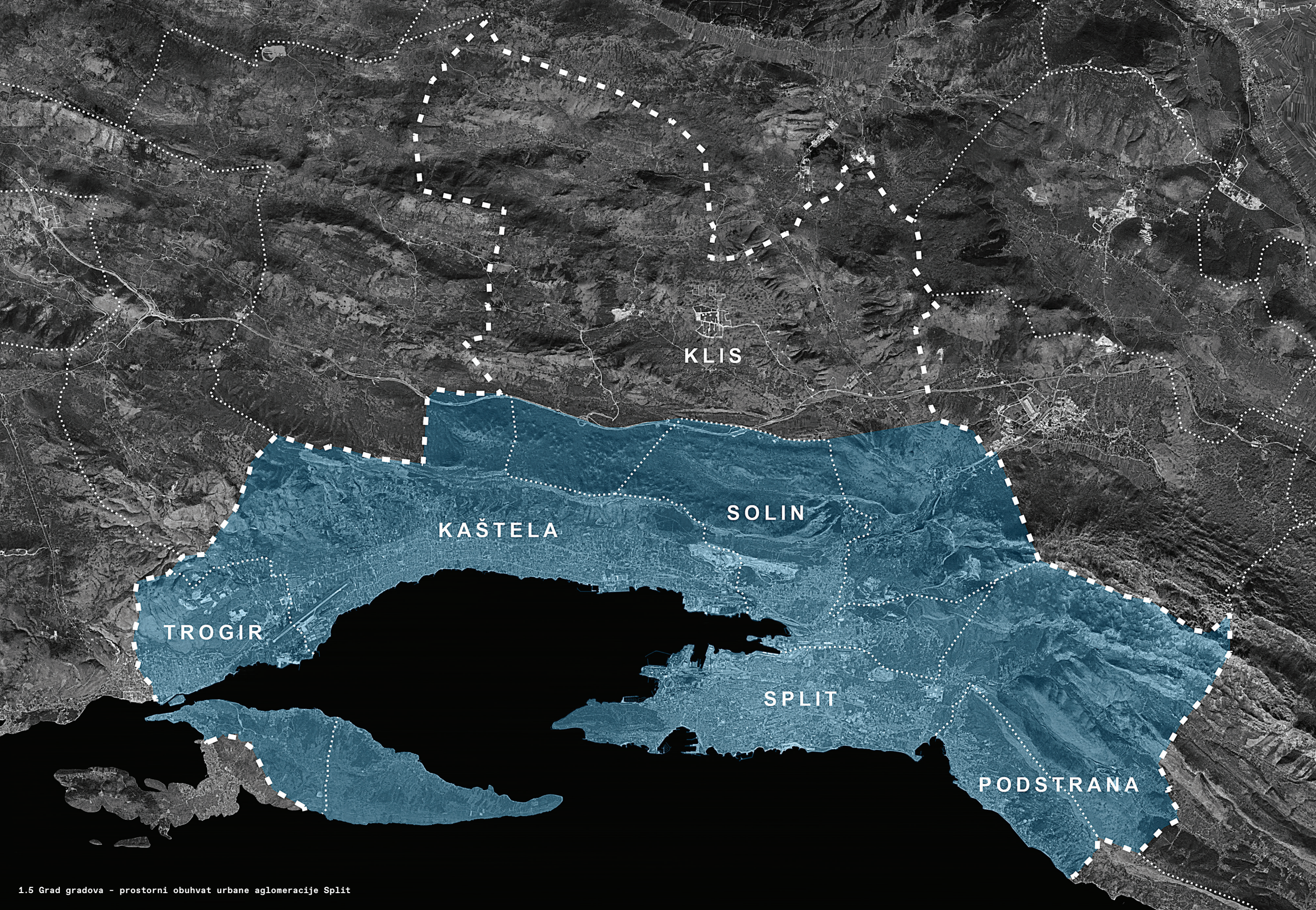
manje grad za život, sve je manje Kečkemetov Grad za čovjeka i Smojino *VELO misto*, a sve više scenografija koja se raspada pod cijenom vlastite nostalgije i manjkom održive vizije razvoja grada.

Drugi Split je administrativni. Formalno omeđen granicama koje imaju malo urbanog, geografskog ili funkcionalnog smisla, on uključuje istodobno prekinuto kontinuirano tkivo druge najveće aglomeracije na Jadranskom moru kao i dijelove Čiova, naselja Žrnovnicu i Srinjine, dok prema Solinu i Podstrani crta nelogične linije razgraničenja (s1.1.3). Izvan njegovih granica susjedne se općine razvijaju prema paralelnoj logici, bez ikakve objedinjujuće vizije zajedničkog razvoja. Tome odgovara i neusklađenost njihovih planskih dokumenata, što je detaljno obrađeno u poglavlju 3 naše prethodne publikacije *Split 21*. Ovaj Split je proizvod kronologije i kompozicije povijesnih administrativnih odluka koje nikad nisu preispitivane, a ne stvarnih tokova života. Posljedica je nejednak razvoj – neke periferije su prepuštene potpunoj neplanskoj stihiji i zanemarene kao životne sredine dok druge privlače *ad hoc* investicije bez šire vizije zbog jednostavne činjenice da su komunalno uređenije. Javni prostori su fragmentirani, prometna povezanost oskudna, a pristup društvenim sadržajima varira od naselja do naselja. Formalni Split ne funkcionira ni kao cjelina, ni kao skup kvartova, ni kao upravljački sustav - njegove granice ne prate nikakvu stvarnu zajednicu kao ni prostornu logiku.



Treći Split je življeni. To je metropolitanski prostor (s1.1.4) koji se proteže od Trogira do Podstrane obuhvaćajući Kaštela, Solin, Klis, Seget, Čiovo, Stobreč i Brač, povezan svakodnevnim migracijama, ali rastrgan administrativnim barijerama. To je *grad gradova* kojem posvećujemo našu pozornost u ovoj studiji (s1.1.5). To je grad gradova u kojem su mladi napustili uski poluotok jer im stan na Blatinama nije cjenovno dostupan, u kojem ljudi satima stoje u kolonama kod Salona Malla, u kojem Bračani gube sate u čekanjima trajekta, a radnici koji putuju iz Mravinaca u Kaštela na rad slušaju utakmice preko radija. To je i grad onih koji su otišli u Zagreb ili inozemstvo jer im ni mentalni ni administrativni Split nije mogao ponuditi prilike za stabilan život. Ovaj Split nitko ne prepoznaje iako ga gotovo 300 000 ljudi živi. Taj Split nema službeni status, ali je jedini koji stvarno postoji – kao funkcionalna, ekonomska i socijalna cjelina. I upravo taj Split zahtijeva novi pristup: prostorno planiranje koje će prepoznati njegovu metropolitansku prirodu, izgraditi ravnomjerne veze i riješiti probleme koji se ne završavaju na granicama općina i gradova.

Ako želimo budućnost koja neće biti samo reakcija na krize, moramo prestati razmišljati o Splitu kao o gradu s tri odvojena identiteta i početi ga graditi kao jedinstveni, međusobno povezani organizam. U takvom projektu nema prostora da se priča o Splitu, niti o njegovu metropolitanskom području. U takvom projektu Trogir, Solin, Kaštela ni Podstrana nisu predgrađa Splita, nego jednakovrijedni dijelovi grada gradova. To je osnovno polazište ove studije.



KLIS

KAŠTELA

SOLIN

TROGIR

SPLIT

PODSTRANA

IZAZOVI METROPOLITANSKOGA PROSTORNOG PLANIRANJA – TAMO GDJE GA NEMA

Godine 2022. autori ove studije, Ante Kuzmanić, Ivan Jurić i Jere Kuzmanić objavili su projektantsko-planersku studiju pod naslovom „*Split 21 – Ima li grada istočno od raja?*“¹. Ta je publikacija komplementarna ovoj i u svakom smislu njezina baza. Zbog toga je nužno da kao autori ponovimo kako naš rad ne pretendira na znanstvenu analizu temeljenu na kvantitativnim podacima, nego služi kao motivacijska skica – poticaj za širu stručnu raspravu i javnu polemiku.² Naša osnovna premisa i motiv je upravo nedostatak takve rasprave u Splitu, kao i potpuni izostanak jasnih urbanističkih vizija za šire urbano područje od Podstrane do Trogira koje nazivamo grad gradova.

Za izradu planskih dokumenata koji bi usmjerili razvoj grada, trebale bi postojati stručne institucije ili barem javne službe specijalizirane za prostorno planiranje. No, one još uvijek ne postoje, premda je od naše prethodne studije pozitivna vijest da je osnovan Zavod za prostorno uređenje Grada Splita, čije prve planerske poteze još očekujemo. Stoga smo u prethodnoj studiji *Split 21* kao zainteresirani stručnjaci s različitim stručnim, međunarodnim i posebice lokalnim iskustvima, odlučili samoinicijativno razmotriti naš životni prostor kroz prizmu prostornog planiranja, a ne urbanističkog projektiranja. Kvalitetnu analizu mogli smo provesti jedino na temelju arhivskih materijala – prostornih planova od 1945. do danas, koji su sustavno pratili razvoj grada sve do 1970-ih, uglavnom kroz publikacije URBS-a (Urbanističkog biroa Split) i Urbanističkog zavoda Dalmacije. U posljednjih pola stoljeća jedini ozbiljniji planerski materijali bili su dva Generalna urbanistička plana (1978. i 2006.) i stotine *ad hoc* izmjena i dopuna, impotentnih studija i „masterplanova“ te pojedinačnih autorskih vizija, kako arhitekata tako i investitora i političkih aktera. Ti dokumenti mahom ne pokazuju nikakav strateški smjer – samo reakcije na trenutačne potrebe, što je dovelo do današnjeg, sviđalo se to nekome ili ne, kritičnog stanja. Tijekom 20. stoljeća strateški smjerovi su se za Splitski poluotok barem razmatrali, dok za prostor od Trogira do Podstrane, odnosno drugo najveće metropolitansko područje u državi, možemo reći da postoji doslovce jedna jedina vizija koordiniranog razvoja, koja nas je u velikoj mjeri inspirirala. Radi se o Direktivnoj osnovi i dokumentu studije generalnog plana Splita iz 1963.

U našem prethodnom istraživanju fokus uobičajenih autorskih vizija razvoja

¹ U daljnjem tekstu *Split 21*.

² U tekstu ove studije djelomično se koriste dijelovi teksta iz prethodnih studija istih autora *Split 21*, *Metro Split-Solin-Kaštela-Trogir* kao i fragmenti iz intervjua Jere Kuzmanića za tiskanu verziju Slobodne Dalmacije iz 16. lipnja 2025.

Splita i tinjajućih dnevno-političkih rasprava pomaknuli smo na istočne dijelove grada, odnosno Splitsko polje – prostor koji se guši u neplaniranoj izgradnji, nejasnoj strukturi koja nije ni grad ni selo, već ono što arhitekt Kees Christiaanse naziva *kulturološkim krajolikom*. Državne i gradske službe zadnjih nekoliko desetljeća (barem od donošenja Generalnog urbanističkog plana iz 2008.) bave se isključivo reakcijom na krizne točke – problemima koji su trebali biti riješeni prije nego što je Splitsko polje postalo more obiteljskih kuća koje do maksimuma konzumiraju svoje parcele – jer drugog izbora nemaju. Upravo smo u tom prostoru našli najveći potencijal za iskorak Splita prema 21. stoljeću, za njegov integralan razvoj, nove infrastrukturne koridore i prometne čvorove, nove gradske aleje i sadržaje regionalnog značaja kao i za novu gradsku luku u Orišcu s pratećim novim gradskim pod-centrom na istoku grada koji smo nazvali Split 4.

U studiji *Split 21* pokušali smo definirati ključne smjernice za budući razvoj administrativnog Splita, s polazištem da je preduvjet za taj razvoj upravo proširenje „mentalnog“ Splita prema istoku. Svoje smjernice razradili smo na temelju detaljne analize planova i vizija za koje smatramo da ovdje nema razloga ponavljati. Ono što smatramo da i dalje nužno nedostaje za održiv i kvalitetan razvoj splitskog poluotoka su:

1. Nova obilaznica u podnožju Mosora
2. Nova trajektna luka regionalnog značaja – luka Orišac
3. Kaštelanski most kao integrativni čimbenik razvoja i jačanje željezničkog prometa
4. Konsolidacija neplanskih naselja u Splitskom polju uz iskorištavanje neizgrađenih prostora
5. Metropolitanski Split kao funkcionalna cjelina – rješavanje problema na razini aglomeracije
6. Zaštita prirodnih resursa – Marjana, obale i Kaštelanskog zaljeva od masovne izgradnje
7. Sanacija Karepovca
8. Artikulacija susjednih općina – jasnije povezivanje s Trogirom, Solinom i Kaštelima

Ciljevi su jasni:

- Definirati granice urbanog širenja
- Stvoriti efikasan prometni sustav – povezani grad i bolja umreženost s okolicom
- Rasteretiti poluotok od preopterećenja
- Izgraditi zeleni infrastrukturni okvir
- Ponovno uspostaviti integralni pristup planiranju – presijecanje sektorskih pristupa upravljanju teritorijem
- Osigurati održivi razvoj metropolitanske regije
- Ostaviti trag u prostoru dostojan 21. stoljeća

Iako nakon objavljivanja studije *Split 21* nije došlo do šireg dijaloga o smjeru razvoja, jedan zaključak je tinjao u mnogim javnim istupima i stručnim raspravama: potreban nam je dugoročni plan razvoja koji će uzeti u obzir cijelo metropolitansko područje, valorizirati prošlost, analizirati sadašnjost i anticipirati budućnost – s obzirom na lokalne i globalne trendove.

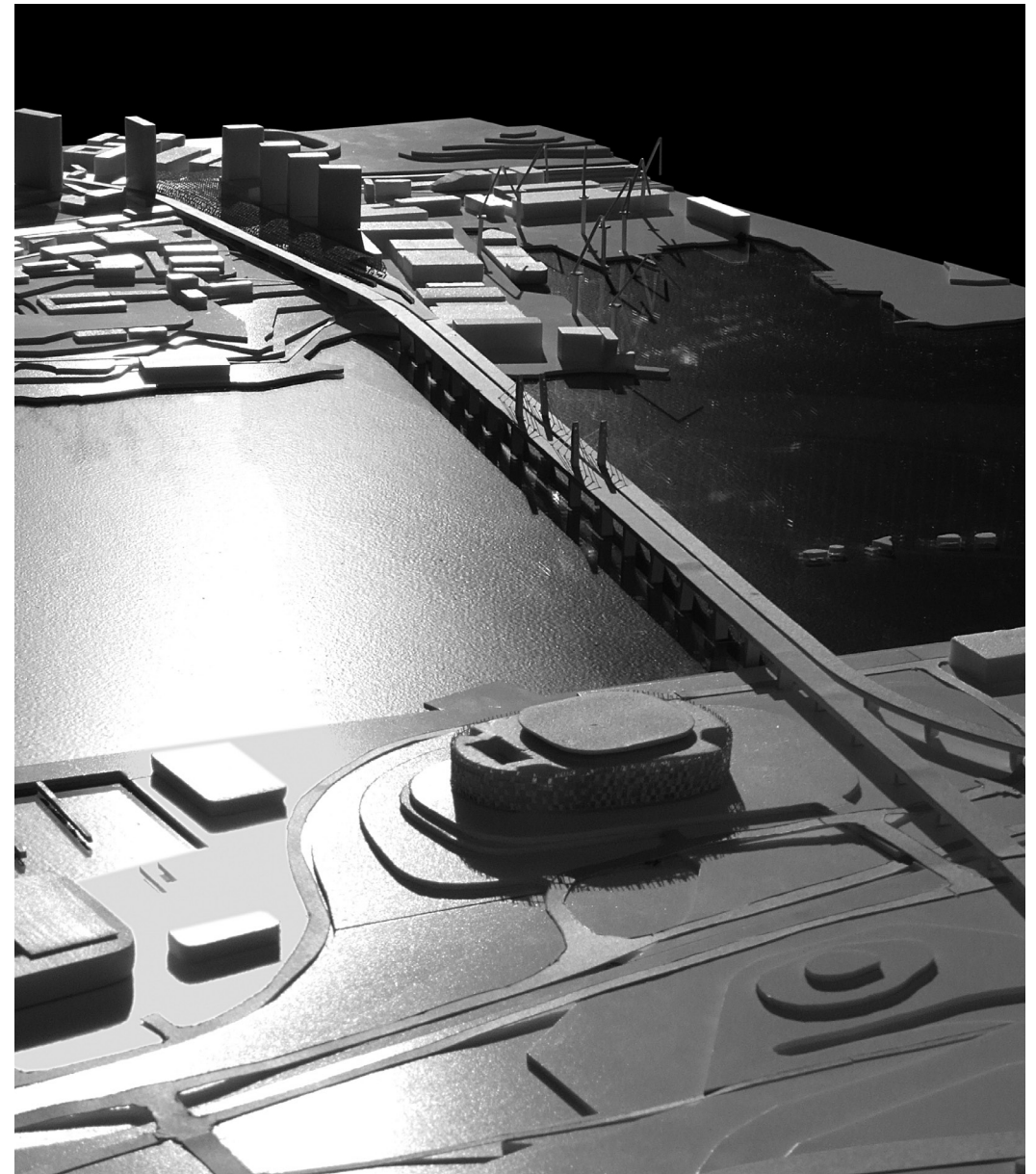
Kao ured i tim smo u više različitih projekata od 2005. do danas pokušali promišljati takav razvoj grada, s ograničenim odjekom i ponekom pogreškom, ali s uvijek sličnom vizijom Splita kao mediteranskoga grada smještenog u kulturološki, povijesni, topografski i geografski okvir koji zaslužuje pažnju planiranjem, očuvanjem i jasnim pozicioniranjem prema budućnosti. Kroz dosadašnje projekte pokušali smo potaknuti promjenu načina razmišljanja. Neki od njih uključuju:

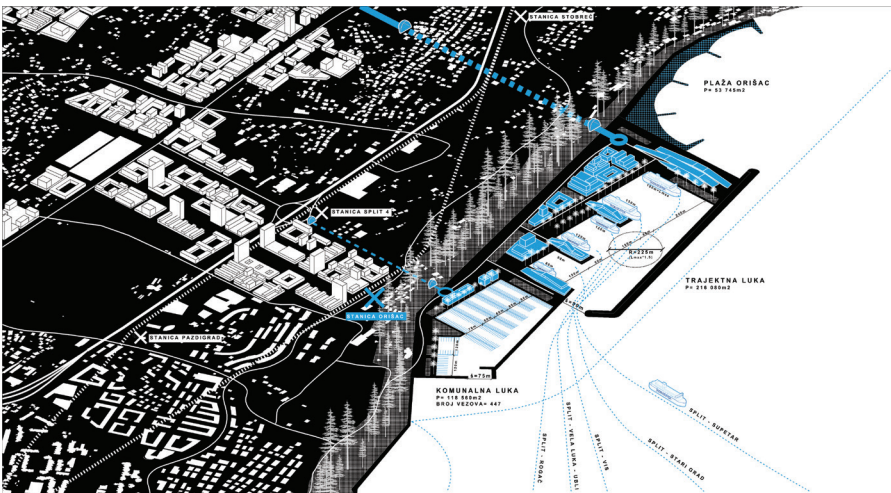
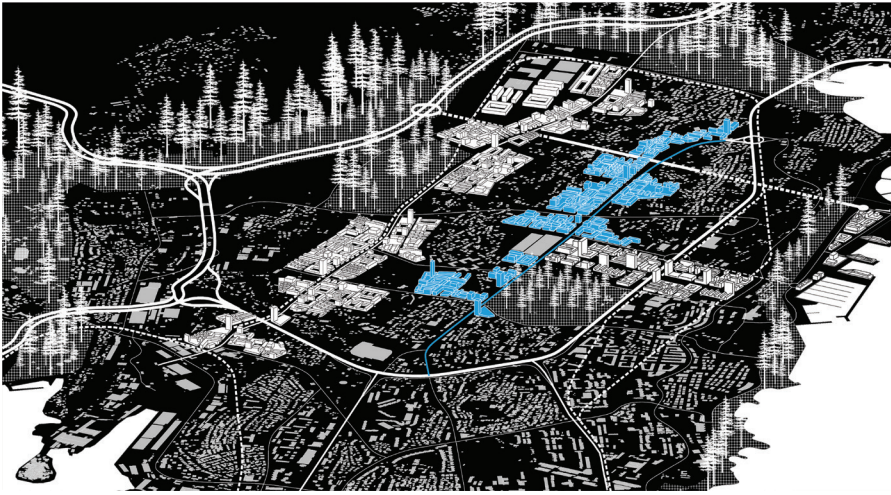
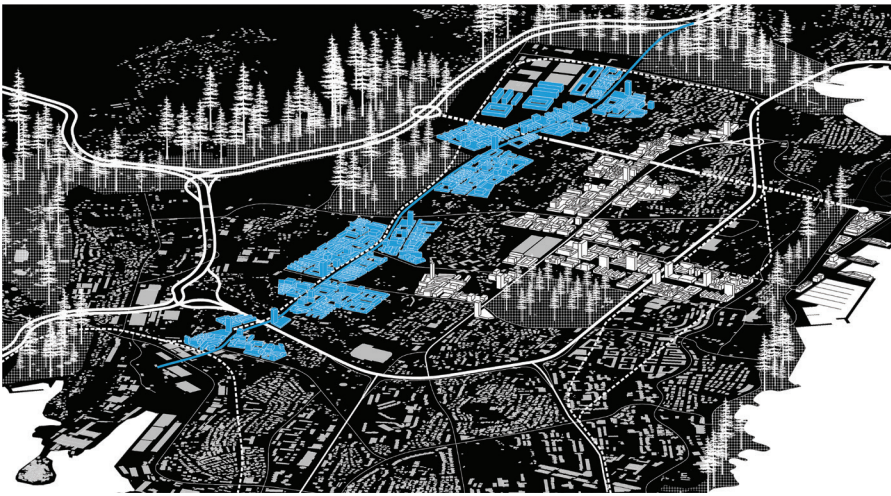
- 1999. • Tunel Gupčeva i alternativne veze iz luke
- 2007. • Kaštelanski most – novi ulaz u grad, povezivanje sa željezničkom stanicom i premještanje sportske dvorane (s1.1.6)
- 2007. • Prometna rješenja za istočni Split – treći ulaz, tuneli prema luci Orišac
- 2022. • Avenije sjever i jug – sekundarni gradski centar uz plansku izgradnju
- 2022. • Luka Orišac – premještanje trajektnog prometa, parkiralište i pomorski terminal
- 2021. • Kanalizacijski sustav – tlačni cjevovod i pročišćavanje otpadnih voda
- 2024. • Metro Split – Solin – Kaštela – Trogir – s vezom na zračnu luku
- Kaštelanski most – novi ulaz u grad, povezivanje sa željezničkom stanicom i premještanje sportske dvorane
- Prometna rješenja za istočni Split – treći ulaz, tuneli prema luci Orišac
- Avenije sjever i jug – sekundarni gradski centar uz plansku izgradnju (s1.1.7,1.8)
- Luka Orišac – premještanje trajektnog prometa, parkiralište i pomorski terminal (s1.1.9)
- Metro Split – Solin – Kaštela – Trogir – s vezom na zračnu luku

Iako smo u tekstu spominjali metropolitansko područje, tek rad na posljednjem projektu i razrada koncepta metroa kao linije light-rail veze koja bi objedinila sva naselja u Kaštelanskom zaljevu, otkrio nam je koliko su naša razmišljanja bila ograničena. Cijelo vrijeme, kao građanima Splita, fokus nam je bio grad Split – a trebao je biti cjeloviti funkcionalni prostor koji ga okružuje.

Razrađujući varijantu metro željeznice kroz donja Kaštela koja ide trasom brze ceste Jadranske magistrale, shvatili smo dimenzije problema koji rješavamo. Izazov brzog povezivanja luke i aerodroma kojem gravitira cca 3,5 milijuna putnika vrlo brzo nas je navela na razmišljanje o efikasnosti, povezanosti i kapacitetima prometnih modaliteta na ovom području. Prometni

1.6 Kaštelanski most – novi ulaz u grad, povezivanje sa željezničkom stanicom





kolapsi sve snažnije opterećuju svakodnevnicu i život u ovom prostoru, prostoru Splita, Solina, Kaštela, Trogira, Podstrane i Omiša, uključujući i onaj prema unutrašnjosti - Klis, Dugopolje pa sve do Sinja. Stanje je još složenije tijekom turističke sezone i priljeva više milijuna putnika koji svi bez iznimke prolaze kroz nekoliko prometnih uskih grla. Transfer sezonskih putnika, ali i svakodnevna kretanja stanovnika na spomenutom području dosežu maksimum svojih kapaciteta. Posljednje tri godine u vršnim danima i mjesecima ga značajno i prelaze. Direktna posljedica je sve više narušena kvaliteta života stanovnika, značajni financijski gubici i negativni ekološki utjecaji. Zahvati koji su trenutačno u pripremi ili realizaciji odnose se isključivo na ublažavanje posljedica bez dalekosežnih odluka koje bi eliminirale uzroke ovih problema. Prema podacima o prosječnom dnevnom godišnjem prometu za 2021. godinu Hrvatskih cesta, cestovna dionica Kaštela – Split dnevno je opterećena s 47.866 vozila na dan, dionica Solin – Stobreč na Jadranskoj magistrali s 54.786 vozila na dan, na kojem raskrižju treba još dodati 26.630 vozila koja stižu iz pravca autoceste.³ Spomenute brojke premašuju sve ostale prometne koridore u RH, a potrebno je opet naglasiti kako ove prosječne vrijednosti su značajno veće u vršnim mjesecima ljeta. U nedostatku alternative, većina od 250.000 stanovnika, koji žive u prostoru aglomeracije, više puta tjedno ne mogu izbjeći ove prometne pravce. Pristup gradu kroz jednu točku i dva ulaza, smještaj svih ključnih gradskih funkcija u dnu poluotoka, te položaj splitske „obilaznice“ u srcu grada stvaraju koktel prostorno-prometnih problema kakve nije moguće riješiti manjim pojedinačnim zahvatima. Dapače, ti zahvati ako znamo sagledati cjelinu prostora i kompleksnog problema koji smo zatekli, izgledaju kao stavljanje flastera na otvoreni prijelom.

Sve navedeno jasno pokazuje da će ovaj prostor stručno nazivan metropolitanskim područjem Splita, živjeti, ako već ne živi danas, kao jedan grad. Grad čini gradom njegova infrastruktura u širem smislu i prometnice, komunalna mreža, škole, zdravstvene institucije, kao i objekti u funkciji kulture i sporta, sve što čini javne i zajedničke prostore djelovanja. Danas je sigurno kako taj prostor nije ravnomjerno razvijen i proći će desetljeća dok se ne izbalansiraju prostorne mogućnosti. Temelj ravnomjernog razvoja su prometna mreža i koridori koji trebaju sačuvati prostor i usmjeravati razvoj u budućnosti. Razvoj transportnih medija, ne samo cestovnih, već i željezničkih, pomorskih, biciklističkih, jedini je način da pretvorimo ovaj prostor u jedinstvenu aglomeraciju u kojem će sve urbane sredine imati jednakopravan status i jednake prilike za kvalitetne i različite načine življenja. Međusobna povezanost transportnih modaliteta, efikasnost kretanja i kvaliteta doživljaja prostora u pokretu, preduvjet su za transformaciju života u ovom prostoru.

3 Tabela „Brojenje prometa na cestama RH 2022. preuzetih na Portalu otvorenih podataka - <https://data.gov.hr/>

I asocijativni i administrativni Split se moraju prestati referirati na uski prostor između Rive i Poljuda te trebamo prepoznati življeni Split kao svojevrsni grad gradova u kojem trebamo razvoj tog prostora gledati integralno, povezano i osjetljivo na potrebe svih njegovih dijelova. Taj prostor na kraju krajeva ima toliko genijalnu autentičnu topografiju, prirodno okruženje i kvalitete koje još uvijek čekaju da budu iskorištene. Kaštelanski zaljev i njegova obala, sjeverna strana splitskog poluotoka s Vranjicem, blizina aerodroma, planine i otoci, poljoprivredni i turistički potencijal Zagore, to je jedinstven prostorni kompleks kojem činimo nesagledivu štetu neplaniranjem. Na prostoru metropolitanskog područja Splita toliko smo se odviknuli od urbanizma i prostornog planiranja da većina ljudi nema jasne asocijacije s pojmom urbanizam, a kamoli kako nam (nedostatak istoga) utječe na život. Izgubili smo urbanizam kao društvenu kategoriju koja nam omogućuje da bolje živimo, štitimo okoliš i usmjeravamo ekonomiju. Živimo u stihiji. Cijene zemljišta i kvadrata, prometni kolapsi u sezoni, divlji turizam, smrad smeća i nepitka voda, ljetni požari koji dolaze do Lovrinca. Svi ovi simptomi su povezani i samo je jedna disciplina „trenirana“ za sagledavanje ovoga kompleksnog problema i njegovo rješavanje sistematičnim i integralnim pristupom.

Osim povezanosti, drugi preduvjet je promjena razvojnog modela ovog prostora iz nakupine pojedinačnih modela (općinski, gradski, stranački, stručni) u jedan integralan i koordiniran model razvoja ovog prostora. Nužno je da se promijeni paradigma u kojoj političari planiraju, a struka provodi njihove „vizije“. I u tom se smislu događaju pozitivni pomaci u proteklom desetljeću. Nastavimo li istim smjerom, u budućnosti će Zavod za prostorno uređenje grada Splita kao i Županijski zavod planirati, donijeti novi GUP, prometne studije, zatim izraditi strategiju prostornog razvoja metropolitanskog područja i osnovati koordinirajuća tijela, raspisati dokument stambene politike, graditi nove kvartove i tako dalje. Proces treba otvoriti širokom krugu stručnjaka, mladim profesionalcima, akademskoj zajednici, kotarevima i aktivnim stanovnicima. U sljedećem koraku političke institucije preuzimaju odgovornost za provedbu, financiranje, koordinaciju i participativno oblikovanje projekata. To čini osnovu metropolitanskog modela razvoja, prostora koji nazivamo gradom gradova.w



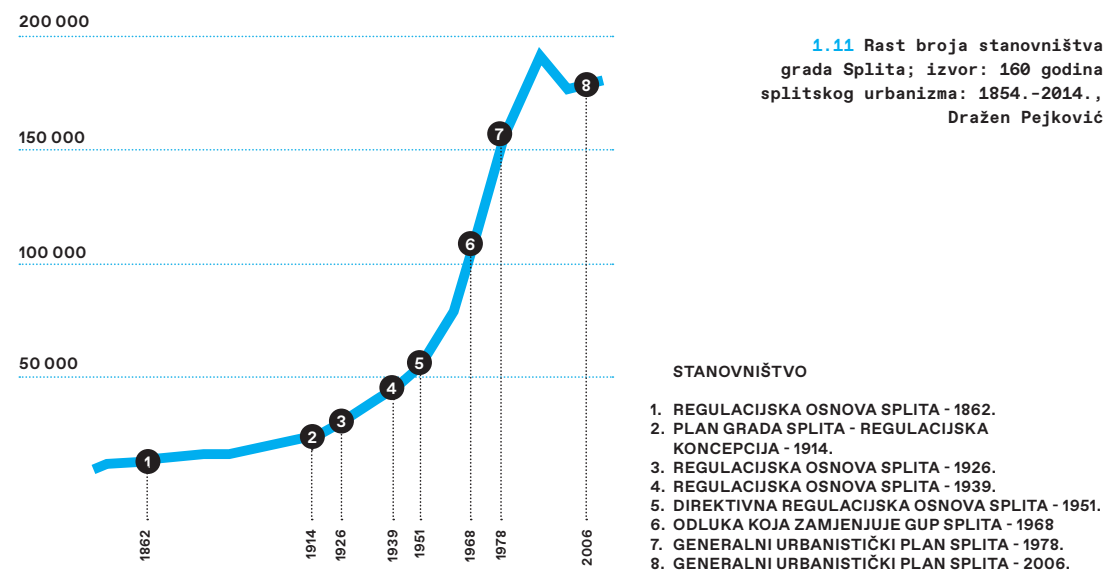


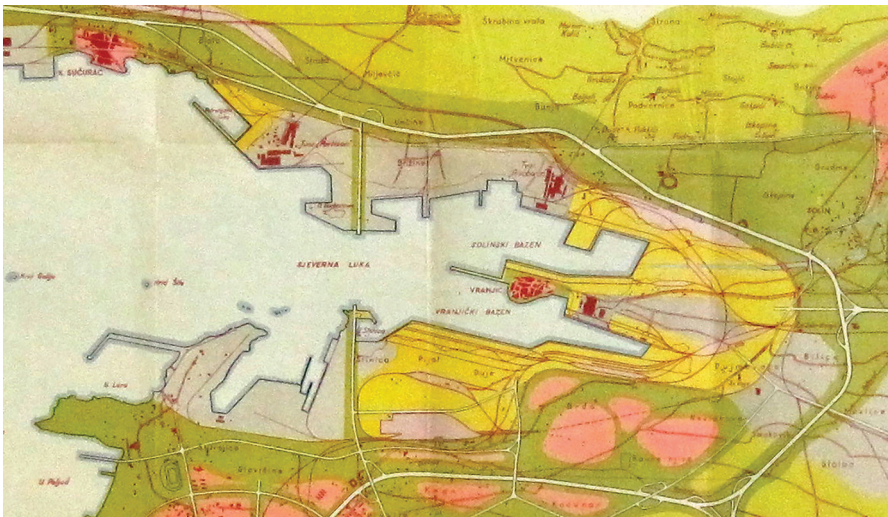
Tek kad se izdignemo na visinu satelita možemo vidjeti o kakvome se prostoru radi i koliko je geografski i topografski jedinstven (s1.1.10). S kopna granice su definirane planinama, Kozjak na zapadu i Mosor na istoku, između kojih na klisuri stoji tvrđava Klis sa snažnom topografskom scenografijom „vrata“ odakle se prostor otvara kao jedan od najimpresivnijih urbanih lokaliteta u Europi. U nastavku padina tih planina, na relativno ravnom terenu, nadovezuju se Kaštelansko i Splitsko polje. Sa zapadne strane ona završavaju morskim tjesnacem u kojem je smješten Trogir, a s istočne strane Splitskim po-

luotokom i brdom Marjan, vulkanskog podrijetla, u podnožju kojeg je nastao Split. U središtu ovog prostora nalazi se jedan od najvećih, ali i najgušće naseljenih zaljeva na cijelom Jadranu – Kaštelanski zaljev. U njega, između Mosora i Klisa, u more utječe rijeka Jadro, ponornica koja skuplja velike količine vode i izvire nadomak moru i čije ušće je najstarije naseljeni predio ovog prostora. Na kraju, južnu stranu ovog prostornog kompleksa zatvara otok Čiovo s kojim je praktički zatvoren prostorni kompleks Kaštelanskog zaljeva. U svijetu je nekoliko značajnih „zaljevskih aglomeracija“, poput San Francisca, Tokija ili Palerma koje su tijekom 20. stoljeća okupile nekoliko urbanih središta u jednu metropolitansku cjelinu.

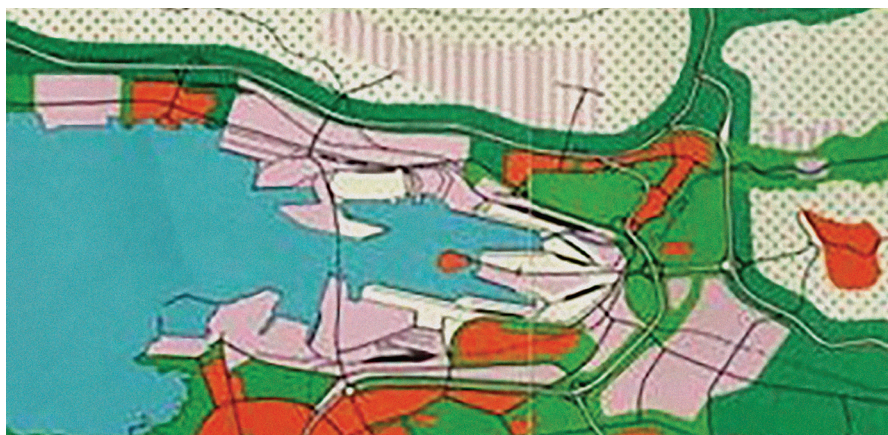
U slučaju Kaštelanskog zaljeva, ova topografija u stiješnjenom prostoru formirala je četiri grada - Split, Solin, Kaštela i Trogir, svakog sa svojom poviješću, od antike do danas, identitetom i naizgled nespojivim različitostima. Taj jedinstveno lijep prostor je i dom za cca 250.000 ljudi koji su „osušeni“ živjeti zajedno, a taj suživot od relativno nedavno obilježen je neodrživim prostornim, društveno-ekonomskim i ekološkim odnosima. Iako je povijesni razvoj predmet nekih drugih struka, treba spomenuti različite procese nastanka tih gradova. Svakako se treba podsjetiti da u ovom prostoru prvo naseljeno mjesto nije bio Split nego Salona. Logikom organskog razvoja u ilirsko doba, kao sigurna luka i blagodatno mjesto za poljoprivredu i trgovinu, ona se smjestila u istočnom dnu Kaštelanskog zaljeva. U rimsko doba, na ušću Jadra formirana je luka, a oko nje središte pokrajine i jedan od najvećih gradova Rimskog Carstva izvan Apeninskog poluotoka. Nekadašnja rimska luka, današnji Solin ima i odrednice hrvatskog predromaničkog utjecaja iz vremena kraljice Jelene. Rijeka Jadro je ostala izvor života kroz stoljeća, a nedaleko od kotline i uvale udomile su povijesno značajne prostore ilirskih gradina. Grčke kolonije Epetium, Poljičke Republike, Klišku tvrđavu, Vranjic te niz kaštelanskih utvrđenih naselja na obali. Kada govorimo o novijoj povijesti, tijekom 20. stoljeća cijeli je Kaštelanski zaljev, a prije svega Solin postao talac prometnih koridora za opskrbljivanje Splita.

Split kao grad razvio se oko povijesne anomalije svjetskoga glasa. Palača cara Dioklecijana koja je bila povod razvoju grada, koji je većinu povijesti bio relativno malen i kompaktan urbani prostor na periferiji Kaštelanskog zaljeva. Sama palača je nakon pada Rimskog Carstva stanovnicima Salone služila kao ono čemu danas stanovnicima Splita služi Solin i ostatak Kaštelanskog zaljeva – bila je kamenolom, sklonište, povremeni radni i životni prostor, ovisno o prisutnosti osvajača u zaleđu. Tijekom novog doba od 15. stoljeća do 19. stoljeća, istočni dio zaljeva se razvijao disperzno i većinski kao semi-ruralna cjelina s jakim gospodarskim i društvenim vezama između malih naselja i jedva nešto većeg Splita. Čitav prostor je zbog svog položaja i važnosti mijenjao uprave i tek se sredinom dvadesetog stoljeća razvio u urbani konglomerat s više od 100.000 stanovnika. Njegov relativno malen urbani centar koji je brojao 40.000 stanovnika 1950-ih tek se u drugoj polovici stoljeća ozbiljnije razvio, do veličine od cca 200.000 stanovnika (s1.1.11). U tom naglom urbanom rastu došlo je do promjene paradigme te se razvoj koji je do tada bio policentričan, disperzan i relativno ujednačen, koncentrirao na grad Split, novo urbano središte čitave Dalmacije. Ta je promjena paradigme dovela do promjene u percepciji ostalih naselja kao njegove periferije ili manje bitnih životnih prostora. Grad Split zauzeo je čitav splitski poluotok te dijelove Splitskog polja, a sjevernom stranom, industrijskom zonom, zagadio zaljev smatrajući da je ono što je nekada bilo organsko i geografsko središte naseljenog područja čitavoga Kaštelanskog zaljeva, sada tek zaleđe rastućega grada dostupno da se optereti perifernim funkcijama industrije i prometa (s1.1.12 i 1.13). Tako su u razvijenom socijalizmu u istočnom dijelu zaljeva smještene vojna luka, dva ranžirna kolodvora, dvije tvornice cementa s pratećim kavama, naftna rafinerija, industrijska luka te čak osam različitih tvornica u niski oko nekadašnje rimske luke na ušću Jadra (s1. 1.14, 1.15 i 1.16).

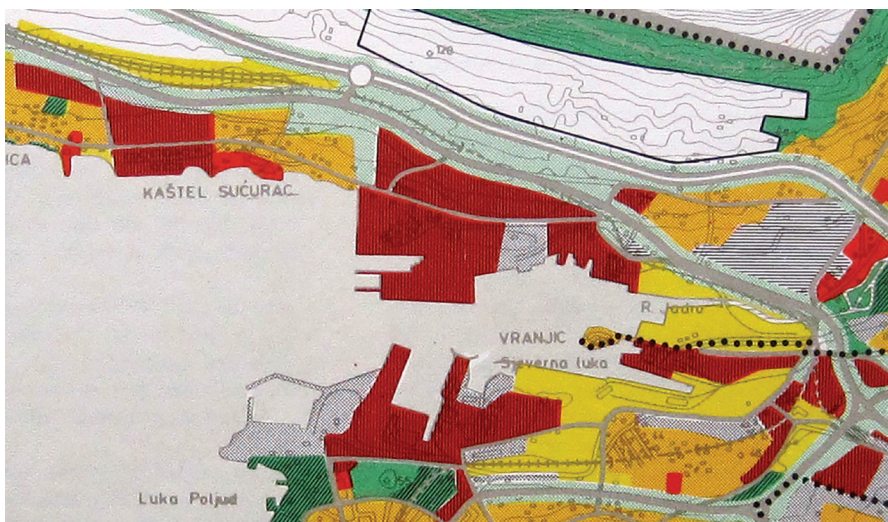




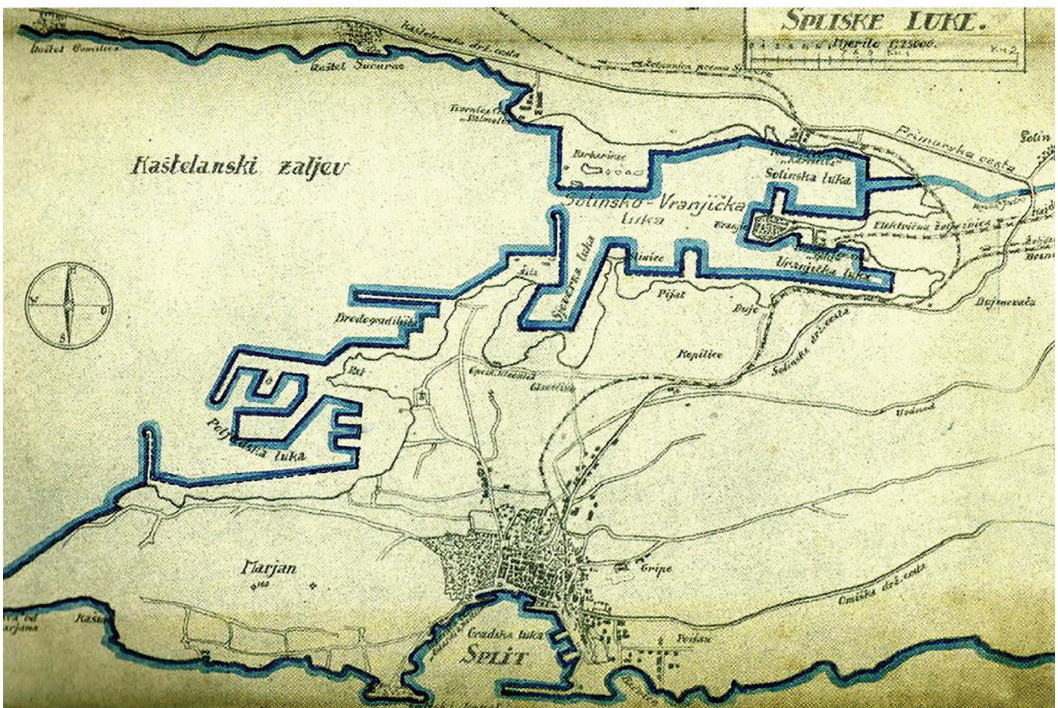
1.14 Plan industrije u zaljevu 1951



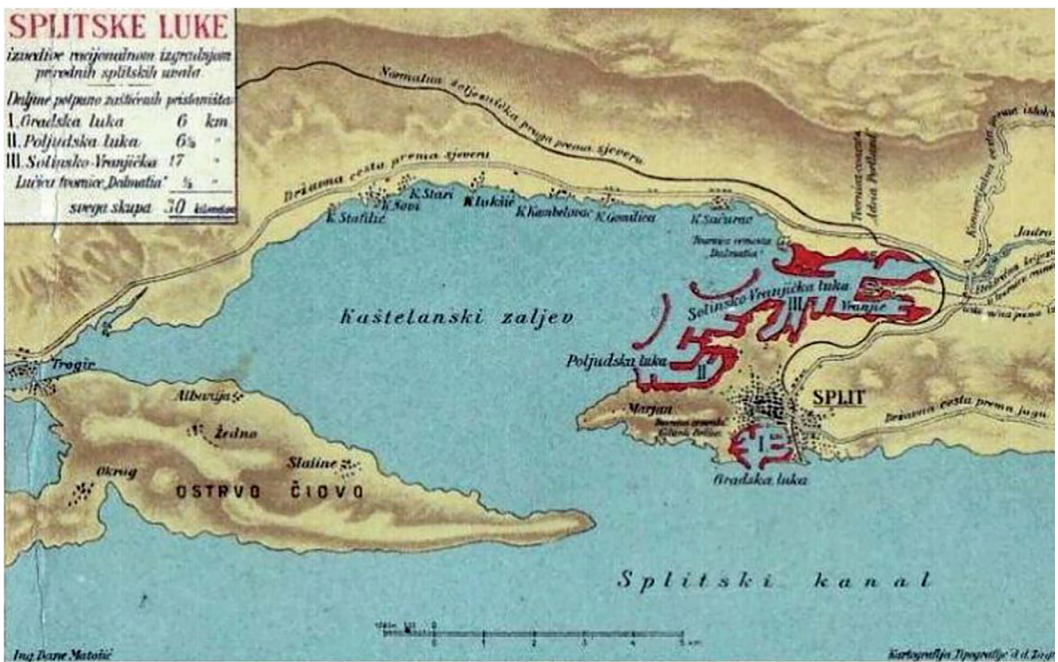
1.15 Plan industrije u zaljevu - zoom in Vranjinske 1963.



1.16 Plan industrije u zaljevu 02 - 1978



1.12 Regulaacijska osnova - skica, B. Pervan, M. Družević, 1944., izvor: Drazen Pejković



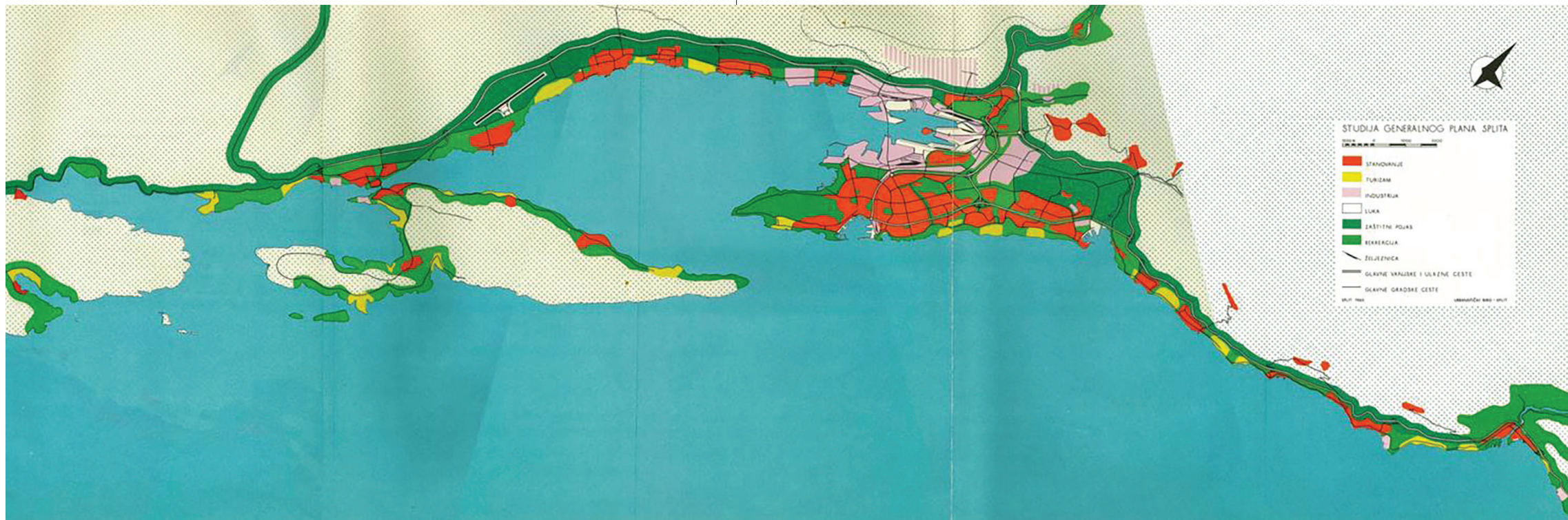
1.13 Splitske Luke izvedive racionalnom izgradnjom prirodnih splitskih uvala, 1910. ili 1937.; autor: Ing. Dane Matošić; izdavač: Općina Grada Splita

Grad Split je urbanizmom kroz cijelo dvadeseto stoljeće čuvao Marjan i svoju obalnu liniju, pa osim u na mjestima luke i ostalih lučica čitavom duljinom obale gradio kupališta. Svoj je urbani razvoj, kako planirani tako i neplanirani usmjerio prema istoku, na cijeli poluotok, dijelove Splitskog polja i na padine Mosora. Istodobno je grad Split većinu prostora metropolitanskog područja na sjeveru i zapadu, mentalno i neplaniranjem podredio svojim potrebama i iskoristio kao derivat svojeg razvoja na poluotoku (S1.1.17). Grad Kaštela su tako atipičan razvoj feudalne suburbije oko sedam utvrđenih plemićkih palača s popratnim srednjovjekovnim naseljima, poljima i vinogradima, očuvanima u svom mediteranskom i ribarskom načinu života do 20. stoljeća, zamijenili za suburbanizaciju koja je apsorbirala i reflektirala prije svega potrebe za radnom snagom Splita. Danas je prostor značajno označen neplanskom izgradnjom obiteljskih kuća i manjkom osnovnih društvenih sadržaja za grad koji je u cjelini uz Solin najbrže rastuća urbana sredina Hrvatske. I na kraju, na zapadu u tjesnacu između kopna i otoka se razvio Trogir, grad koji je većinu svoje povijesti imao snažne i autonomne građanske institucije usporedive onima grada Splita, pa čak i prvu ljekarnu u Hrvatskoj koja je počela s radom oko 1271. godine. Na močvarnom tlu nasuti srednjovjekovni grad narastao je od 13. do 15. stoljeća do statusa renesansnog urbanog središta s ložom, katedralom i gradskim zidom. Po mnogo čemu jednako vrijedna urbana sredina kao i Split i Solin, Trogir je zaštićen od upada osvajača, razvio svoj građanski identitet te zadržao mnoge elemente samodovoljnosti, društvene infrastrukture i institucija, dok je istovremeno ostao nedovoljno povezan sa svojim širim urbanim okruženjem. Danas je to grad snažnog kontrasta između njegovih rubnih naselja i urbanog karaktera gradskog centra čiji značaj kao zapadnog urbanog središta aglomeracije nije dovoljno vrednovan u planovima i razvojnim politikama.

Konačno, promatrajući zaljev gradova u 21. stoljeću možemo zaključiti da je Solin i cijeli istočni dio zaljeva žrtvovan splitskim prometnim koridorima, kako željezničkog tako i kolnog prometa, te teškom industrijom koja je većinom izgubila svoj ekonomski značaj. Poslijeratna izgradnja, fragmentacija poljoprivrednih površina te turizam, homogenizirali su istočnu i zapadnu stranu zaljeva u kaotičan prostor bez dostatnih sadržaja i javnih prostora s iznimkama povijesnih cjelina koje predstavljaju samo formalno „podcentre“ u navedenom prostoru. Realni centri su postali trgovački centri, fragmenti uređene obale, benzinske postaje te grupiranje pekara i kafića uz autobusne stanice. Jedan od jačih prostornih vektora cijele sjeverne obale zaljeva postala je Zračna luka „Sveti Jeronim“ koja svojim milijunskim godišnjim prometom predstavlja jedini stvarni funkcionalni kompleks nacionalnog značaja u cijelom prostoru. Gradu Splitu, jednako kao i gradovima Solinu i Kaštelima, nužno je izmještanje obilaznice na obronke Kozjaka i Mosora i realiziranje prometnih čvorova koji bi omogućili brz preljev prometa iz regionalnih u međugradske i gradske tokove. Željeznica bi se trebala odmaknuti od mora, idealno na trasu novoga kaštelanskog mosta i tako osloboditi iznimno potentan prostor u samom središtu aglomeracije. Taj prostor uključuje i antički prostor Salone kao izniman potencijal za park i arheološki prostor nacionalnog značaja te transformaciju industrijskih pogona na ušću

Jadra. Još uvijek postoje prostori koje bi se moglo urbanom sanacijom pretvoriti u kvalitetne stambene kvartove s potpuno izvedenim standardom opremanja naselja, od škole do zdravstvenih centara. Mogućnosti za razvoj ovog zaljeva su iznimne, kvaliteta povijesnih i geografskih slojeva krije potencijal za fantastičan životni prostor, ali i iskorak prema 21. stoljeću. Problem je što se na ovim transformacijama ne radi. Za takve poteze potrebno je planirati promjene danas da bi se one u prostoru osjetile za 30-ak godina. To je težak zadatak. Za to je prije svega potreban dobar plan i suradnja među upravama ovih gradova.

U okolici Splita danas živi 335 od 780 tisuća stanovnika četiri najjužnije hrvatske županije. To je 42 % stanovništva Dalmacije. Imate li dojam da Split i aglomeracija gradova Trogir-Kaštela-Solin-Split predvodi regiju po pitanju razvoja? Eto, to je posljedica manjka urbanizma. Premda se problemi gomilaju, jaki gospodarski, kulturni i prostorni projekti ne razvijaju, a ideja budućeg razvoja svodi se na kratkovidan model krpanja različitih neuralgičnih točaka, u ovom prostoru ljudi svakodnevno žive, rade, odrastaju i umiru. Kada govorimo o prostoru koji pokrivaju četiri grada (Split, Solin, Kaštela i Trogir) te tri općine (Klis, Podstrana, Okrug) danas govorimo o prostoru koji živi kao cjelina. Prostor Kaštelanskog zaljeva je danas grad gradova – metropolitansko područje u kojem u prostornom kontinuitetu živi više od trećine milijuna ljudi. Teritorij se stalno mijenja, fragmentira i dograđuje, parcelama se trguje, a od prostora sve više pravi glavni ekonomski resurs za skromne obiteljske financije. Preprodaja zemljišta, turizam, stanogradnja na malim parcelama postale su nevidljiv, ali dominantan sloj ekonomije na području aglomeracije. U ovom kontekstu neplaniranje ostavlja krajnje korisnike, stanare, mlade, poslovne subjekte i putnike na milost i nemilost lokaliziranih i fragmentiranih interesa bez ikakve prilike za usmjereni razvoj, upravljanje investicijama, turističko pozicioniranje i diskusiju o javnom dobru. Kako zajednički živjeti, stvarati i sačuvati različite identitete u ovakvom prostoru? Imaju li ova četiri grada prilike za zajedničku budućnost? Što su stvari koje nas spajaju u ovom jedinstvenom prostoru; koje bi trebalo biti polazište takvog razmišljanja? U svakom pogledu, spaja nas Kaštelanski zaljev koji bi trebao ovom projektantsko-planerskom vježbom ući u fokus interesa.



02

ANALIZA AGLOMERACIJE I PLANOVA

PROSTORNI PLANOVI

U knjizi *Split 21* proveli smo detaljnu analizu razvoja prostorno-planske dokumentacije za ovaj prostor. Zbog toga ćemo se u ovoj studiji samo kratko osvrnuti na perspektive metropolitanskog razvoja u dostupnoj povijesnoj i aktualnoj prostorno-planskoj dokumentaciji te u partikularnim projektima i vizijama na navedenom području. Svakako za potpuniju sliku preporučujemo poglavlja 2 i 3 prethodne studije.

Analiza i valorizacija urbanističkih planova Splita, od prvih koncepcija iz 1914. godine do posljednjega general-

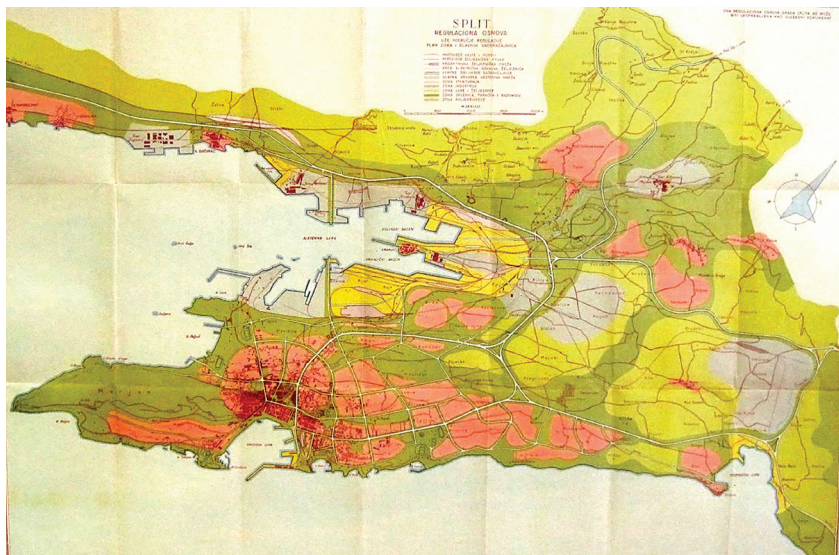
noga urbanističkog plana iz 2006., sugerira nestalan fokus na teme planiranja Kaštelanskog zaljeva kao cjeline te odnosa Splita s ostalim gradovima u okruženju. Pregled odabrane dokumentacije ukazuje na postupno odustajanje od ranijih razvojnih vizija, osobito kada je riječ o istočnom dijelu grada – Splitskom polju – koje je tijekom desetljeća uvelike ostalo izvan fokusa planerske pažnje. Još je značajnije to što nijedan provedbeni dokument nije ponudio cjelovitu, metropolitansku perspektivu razvoja. Umjesto toga, planovi su se uglavnom oslanjali na privremena rješenja i niz međusobno nepovezanih intervencija. Zbog toga su Studija generalnog plana iz 1963. te Plan zajednice općina Split iz 1978. godine prepoznati kao ključni trenuci u razvoju planerskog promišljanja šireg splitskog područja.

Prvi dokument uspostavio je osnove prometne mreže današnjeg Splita. Definirao je koridor željezničke pruge prema Bosni i Hercegovini, trasu buduće autoceste (danas DC8 – Jadranska magistrala) podno Kozjaka te planiranu obilaznicu koja bi povezivala Solin, Mravince i Žrnovnicu u jedinstveni prometni sustav. U okviru dokumenta razmatrala se i izgradnja mosta između Splita i Kaštela kao potencijalne veze između dvaju industrijskih kompleksa. Ta je koncepcija ponovno postala predmetom ozbiljnog planerskog razmatranja tek nedavno, četiri desetljeća kasnije.

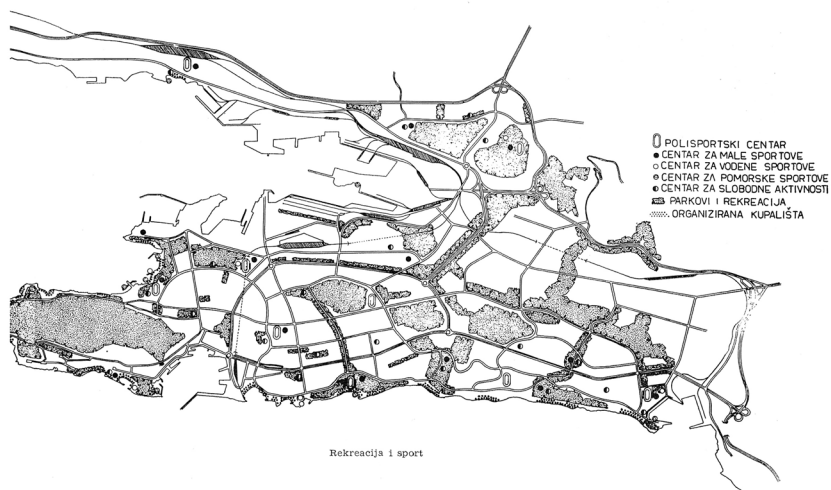
Sredinom 1947. osnovan je Urbanistički centar Dalmacije u Splitu, čija je primarna djelatnost bila usmjerena na planiranje razvoja grada Splita kao regionalnog središta. Već početkom 1948. započeta je izrada prve idejne postavke za novi Regulacijski plan, što je označilo prekretnicu u odnosu na raniju improviziranu izgradnju u perifernim i neizgrađenim dijelovima svih gradova u zaljevu. Do 1951. godine dovršena je Direktivna regulacijska osnova grada Splita – ključni dokument (s1.2.1 i 2.2) koji je pod vodstvom Milorada Druževića i Budimira Pervana, prvi put promišljao splitsku aglomeraciju kao cjelinu, obuhvaćajući prostor od Kaštela do Omiša.⁴ U to vrijeme je na tom području živjelo

4 Stanko Piplović: Arhitekt Milorad Družević. Kulturna Baština, Split 2011. br. 37, 259-316

2.1 Direktivna regulacijska osnova grada Splita, 1951.

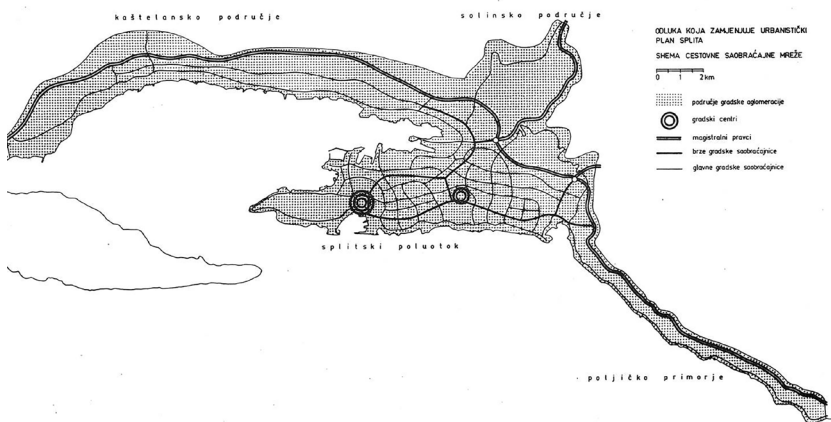


2.2 Direktivna regulacijska osnova grada Splita, 1951.; rekreacija i zelenilo



Rekreacija i sport

2.3 Oduka koja zamjenjuje urbanistički plan Splita i obalnog područja, 1968.



115.000 stanovnika, a osnova je definirala temeljne programske smjernice za stanovanje, gospodarstvo, promet i kulturu.

Nakon 1952. fokus se pomaknuo na projektiranje pojedinačnih dijelova grada, no koncepcija jedinstvene prostorne cjeline općina od Trogira do Omiša ostala je na snazi. Dokument Odluke (s1.2.3), napravljen 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.

Skupština općine Split 1967. donijela je odluku o izradi Generalnog urbanističkog plana (GUP) za cijelu aglomeraciju, što je povjereno Urbanističkom zavodu Dalmacije. Na čelu tima bio je B. Kalođera, a konzultant M. Družević.

Prijedlog GUP-a završen je 1977. godine i predstavljao je najambiciozniji pokušaj cjelovitog planiranja metropolitanskog područja (s1.2.4). Plan je donekle revidirao prethodne koncepte iz regulacijske osnove, predlažući alternativnu trasu autoceste kroz Kaštela te iza brda Perun, nakon što bi prešla Žrnovnicu. Međutim, ovaj dokument, iz današnje perspektive, bio je formalizacija centralističkoga gledanja na aglomeraciju kojom je prostor jednoznačno podređen razvoju Splita. Sam plan zapravo nije unio nikakve revolucionarne promjene u odnosu na regulacijsku osnovu, nego je, naprotiv, označio početak postupnog napuštanja ranijih, ambicioznijih ideja o zajedničkom razvoju naselja. Paralelno ovom procesu, 1961. godine izrađen je i Perspektivni plan za razdoblje 1961. – 1965. koji je, uz nastavak rada na GUP-u, predviđao izgradnju glavnih prometnica (s1.2.5), sanaciju naselja i uređenje pojedinih urbanih zona na prostoru aglomeracije. Na primjer, u razdoblju 1963. – 1964. Urbanistički biro izradio je i Detaljni urbanistički plan za područje Poljičkog primorja koji se smatra dijelom šire koncepcije splitske aglomeracije. Ovim dokumentom predviđena je transformacija dotadašnjega poljoprivrednog područja u funkcionalnu urbanu zonu, integriranu u širi sustav gradske aglomeracije, s jasnim naglaskom na razvoj turističkih djelatnosti. Iako su ovi planovi nerijetko bili preambiciozni, pristup planera bio je temeljit i vizionarski. Realizacija ovih vizija je ostala neostvarena zbog fragmentiranosti, promjene paradigme prostornog uređenja i nedostatka kontinuiteta kako u promišljanju, tako i u provedbi. Ipak, treba zabilježiti da je ideja o planiranju ovog prostora kao metropolitanske cjeline postojala i da su ponuđene vizije i danas vrijedan izvor.

Raspadom zajednica općina u Hrvatskoj, proces planiranja postao je još fragmentiraniji – gradovi Split, Solin, Kaštela i Trogir, kao i općine Klis, Podstrana i Dugopolje, razvili su vlastite planove bez ikakve koordinirane vizije zajedničkog razvoja. Već smo napomenuli da smo detaljnu analizu načina na koji ti planovi tretiraju prostor napisali u našoj prethodnoj studiji. Ti dokumenti su trenutačno odraz partikularnih interesa lokalne politike i investitora, što je posebno vidljivo u nedostatku strategije za revitalizaciju *brownfield* prostora, čija je sudbina prepuštena tržišnim mehanizmima i sporim administrativnim procesima. Splitsko-dalmatinska županija, iako najveća u Hrvatskoj po površini, nije uspjela artikulirati koherentnu prostornu politiku koja bi obuhvatila cjelokupnu metropolitansku regiju.



Glavne kritike Prostornog plana Splitsko-dalmatinske županije u vezi s tretmanom splitske aglomeracije (od Podstrane do Trogira) mogu se sažeti u sljedeće točke:

- Planu se zamjera nedostatak cjelovite metropolitanske vizije koja bi integrirala gradove i općine u funkcionalnu cjelinu. Umjesto toga, pristup je fragmentiran i ne uspijeva riješiti ključne izazove zajedničkog razvoja, poput koordinirane stambene politike, lokalizacije velikih infrastrukturnih projekata ili zaštite zajedničkih prirodnih resursa.
- Najoštrije kritike usmjerene su na rješavanje prometne infrastrukture. Plan se smatra nedovoljno definiranim u definiranju i realizaciji ključnih prometnih koridora (npr. brza cestovna veza istok-zapad unutar aglomeracije, učinkoviti prijevozni sustav, spajanje aglomeracije na autocestu, inercija po pitanju rješavanja prometnih petlji na području Solina) koji bi rasteretili preopterećenu Jadransku magistralu. Ovo je problem koji nadilazi sam plan i posljedica je nerazvijenog okvira prostornog planiranja na nacionalnoj razini te potpunog izostanka provedbenih mehanizama, jasnih rokova i mehanizama financiranja za ikakve strateške projekte. Zbog toga su u Županiji aktualni strateški projekti od nacionalnog značaja posljedica političkih ambicija malih interesnih skupina čega je najbolji primjer luka Stinice, kamen spoticanja u razvoju i aglomeracija grada Splita.
- Sljedeći problem je tretman fizičkih granica između jedinica lokalne samouprave koji je predmet kritika zbog nedostatka rješenja za suvlasništva i preklapanja nadležnosti na neuralgičnim točkama (npr. zračna luka, Čiovo, Vranjic-Salonit). Plan ne nudi dovoljno jake instrumente za nadilaženje ovih administrativnih prepreka koje paraliziraju razvoj.
- S druge strane, planu se može prigovoriti i zbog prevelikog opterećenja detaljima koji bi trebali biti predmet generalnih urbanističkih planova pojedinih gradova, dok istodobno nedostaju jasne vizije i prijedlozi u strateškim pitanjima koja nadilaze njihove individualne nadležnosti, što sam županijski plan čini nefleksibilnim i teško primjenjivim.
- Zaključno, glavni nedostatak plana je što više služi kao pasivni okvir koji registrira postojeće tendencije, umjesto da bude strateški instrument koji proaktivno oblikuje budući razvoj aglomeracije kao koherentne cjeline.

Dakle, dugogodišnja rasprava o potrebi jedinstvenoga prostornog plana za Split, Solin, Kaštela, Trogir i okolne općine – usklađenog sa županijskim i nacionalnim strategijama – još uvijek nije rezultirala konkretnim koracima. Takav plan ne bi trebao biti samo administrativna formalnost, nego platforma za istraživanje novih urbanističkih potencijala temeljitim projektiranjem, koje bi omogućilo balans između očuvanja identiteta i dinamičnog razvoja. Bez toga koordiniranog pristupa, ovaj prostor – bogat poviješću, prirodnim ljepotama i kulturnim naslijeđem – nastavit će biti izložen neplaniranoj urbanizaciji, gubitku kvalitete života i propuštanju prilika za stvaranje istinski održivog i funkcionalnoga metropolitanskog područja.

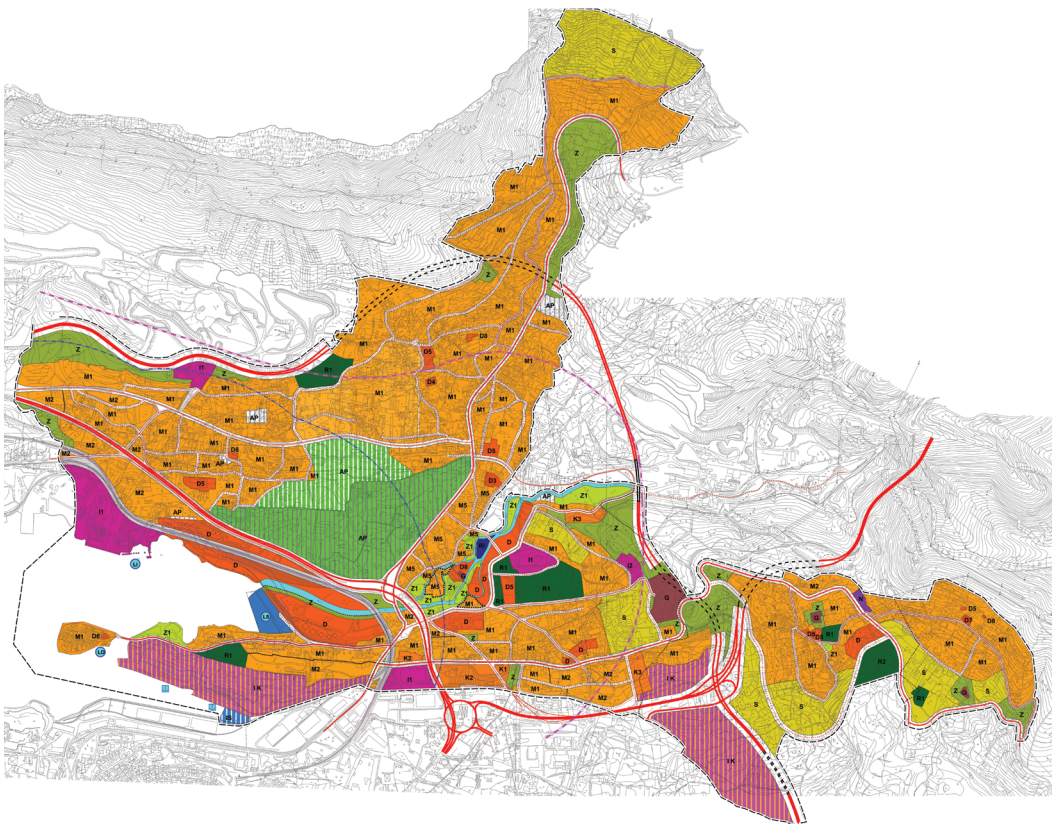


MENTALNE, POLITIČKE I PROSTORNE ZAPREKE

Povijesni pregled otkriva izrazitu heterogenost urbanih sredina na ovom prostorno ograničenom području. Tradicionalni animoziteti, poput onih između Kaštelana i Splitskana, preživjeli su do današnjih dana („falile se Kaštelanke da su lipše neg’ Splitskanke“). Posebno je značajno transformiranje identiteta koje je započelo u 20. stoljeću, a čije se posljedice osjećaju i danas, zahvaćajući demografsku, gospodarsku i kulturnu sferu.

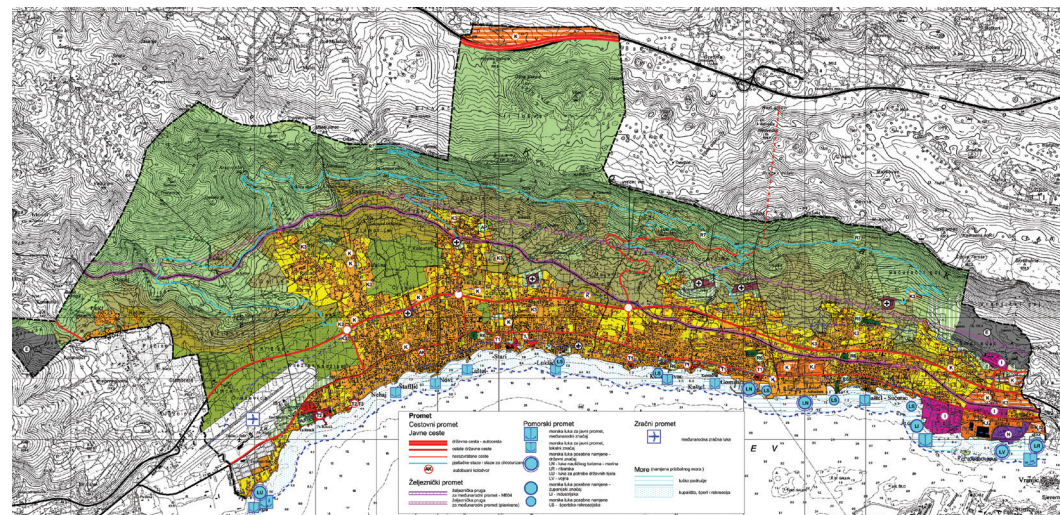
U zadnjem stoljeću na ovom prostoru promijenilo se šest država, što je imalo primaran utjecaj na naseljavanje i raseljavanje stanovništva, ovisno o politikama koju su provodile. Prvi rast Splita vezan je za proglašenje Banovine i vojno-pomorsku ulogu u kraljevini Jugoslaviji. Prva industrija u ovom prostoru bila je cementna industrija (Betizza, Šperac...) zahvaljujući laporu i prirodnim sirovinama koji se kopaju i danas. Iako su i prethodni planovi smještali industriju na sjever poluotoka, Direktivna osnova iz 1953. godine definirala je položaj za većinu nove socijalističke industrije u Kaštelansko-solinском bazenu i na sjevernoj obali Splitskog poluotoka. Radna snaga doseljena iz drugih dijelova Jugoslavije činila je drugi val doseljavanja. Treći val dolazi s rastom uloge Splita u administrativnoj i vojnoj upravi SFRJ te se od 1960-ih broj stanovnika nanovo povećava migracijama iz drugih dijelova tadašnje države. U ovom razdoblju, paralelno sa Splitom rastu konkretnije i druga naselja. Trogir postaje moderno urbano središte, s brodogradilištem, Solin važan industrijski grad, a industrija postaje glavni generator svih društvenih i prostornih promjena. Posljednji val dolazi iza Domovinskog rata koji izaziva migracije iz ratom zahvaćenih područja Hrvatske i Hercegovine. U kratkom vremenu struktura stanovništva značajno je promijenjena. Još snažnije je transformiran pejzaž iz ruralnog u dominantno proizvodno-urbani. To se prije svega vidi u razlici između istočnog i zapadnoga dijela zaljeva. Istočni dio zaljeva smjestio je vojnu luku, dvije tvornice cementa s pratećim kavama, dva ranžirna kolodvora, rafineriju, industrijsku luku te više od 10 tvorničkih pogona nanizanih na ušću Jadra oko antičke luke i arheološkog kompleksa Salone. Istočni dio se kao prostor sekundarnog značaja pretvorio u kaotičan tranzicijski pejzaž objekata pretežito malog mjerila i isključivo lokalnog ekonomskog značaja.

Split je ishodište ovih problema. Promatrajući istu transformaciju kroz demografiju Splita, to izgleda ovako: 1945. godine Split ima 25.000 stanovnika, 1990. godine doseže maksimum s oko 250.000 stanovnika, da bi danas u njemu živjelo 160.000 stanovnika. Kao što je već opisano u samom uvodu, promijenila se mentalna slika Splita. Međuratni, provincijski i mediteranski grad koji je oslikao



tu. Posljedice takve prostorne politike danas vidimo na obroncima Kozjaka i Mosora, naseljima Ninčevićima, Rupotinama i Majdanu. Ruralni zaselci su napušteni, nekadašnja poljoprivredna zemljišta zapuštena, a stanovništvo s propasti industrije ostalo prepušteno samozapošljavanju. Odlaskom industrijskih pogona su odjednom, ispod naslaga dima i prašine te razrovanog pejzaža 90-ih, ponovno otkrivene sve antičke vrijednosti, zaljev, rijeka Jadro. Plodna dolina između dva masiva, koliko god zagađena izgrađenošću prometnica i intenzivnom industrijskom eksploatacijom, ostala je pitomi prostor življenja. Novim administrativnim uređenjem (treba ponoviti da Solin nije predgrađe, već grad stariji od Splita) javlja se proteklih dvadesetak godina novi urbani život pa stanovnici Splita sele se prema jeftinijim građevinskim zemljištima i stanovima (s1.2.7).

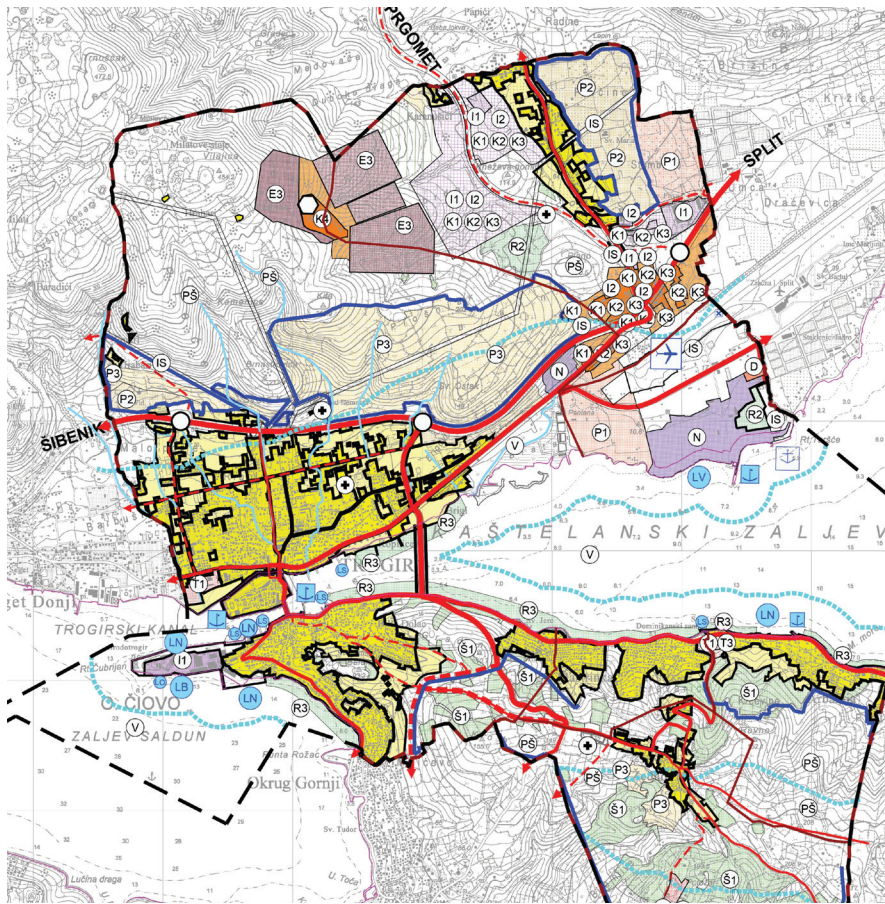
Kaštela su se kroz povijest temeljila na poljoprivredi i ribarstvu, što je odredilo parcelaciju i oblikovalo današnje građeno tkivo. U 20. stoljeću ruralni karakter narušio je prvo turizam, potaknut dolascima gostiju još u vrijeme Austro-Ugarske, a zatim i industrijalizacija koja je stanovništvo preusmjerila u sekundarni sektor („Jugovinil“, „Dalmacijacement“). Hibridni radničko-poljoprivredni model postao je osnova ekonomije kućanstava. Zemljište, koje nikada nije masovno nacionalizirano, zadržalo je tržišnu vrijednost, što je potaknulo stvaranje prigradskog ambijenta kakav je danas jasno vidljiv na



putu od aerodroma prema Splitu. Nakon Domovinskog rata, nestankom industrije, Kaštela ulaze u treću tranziciju. Turizam je potaknuo apartmanizaciju i razvoj uslužne djelatnosti, a relativno jeftino zemljište privuklo je novi val stanovanja. Naselja su postala samodovoljna u osnovnim uslugama, no nedostaju im kulturni, obrazovni i sportski sadržaji. Tradicionalne obiteljske kuće transformirane su u višestambene objekte mješovite namjene, koji znatno opterećuju komunalnu infrastrukturu. Svakodnevne migracije prema Splitu uzrokuju prometne gužve, a nedosljednost u prometnoj politici – poput borbe za zaštitu maslinika na Kozjaku koje onemogućuju izgradnju važnih prometnica – dodatno otežavaju integraciju ovog prostora. Kaštela su pri tom i izniman kulturno-prostorni fenomen sa svojim raspršenim srednjovjekovnim jezgrama koje definiraju karakter čitave obale Kaštelanskog zaljeva i na jedinstven način sugeriraju koji je najveći razvojni potencijal ovog cjelokupnog prostora – rijetko viđen i gradotvoran odnos između kopna i mora (s1.2.8).

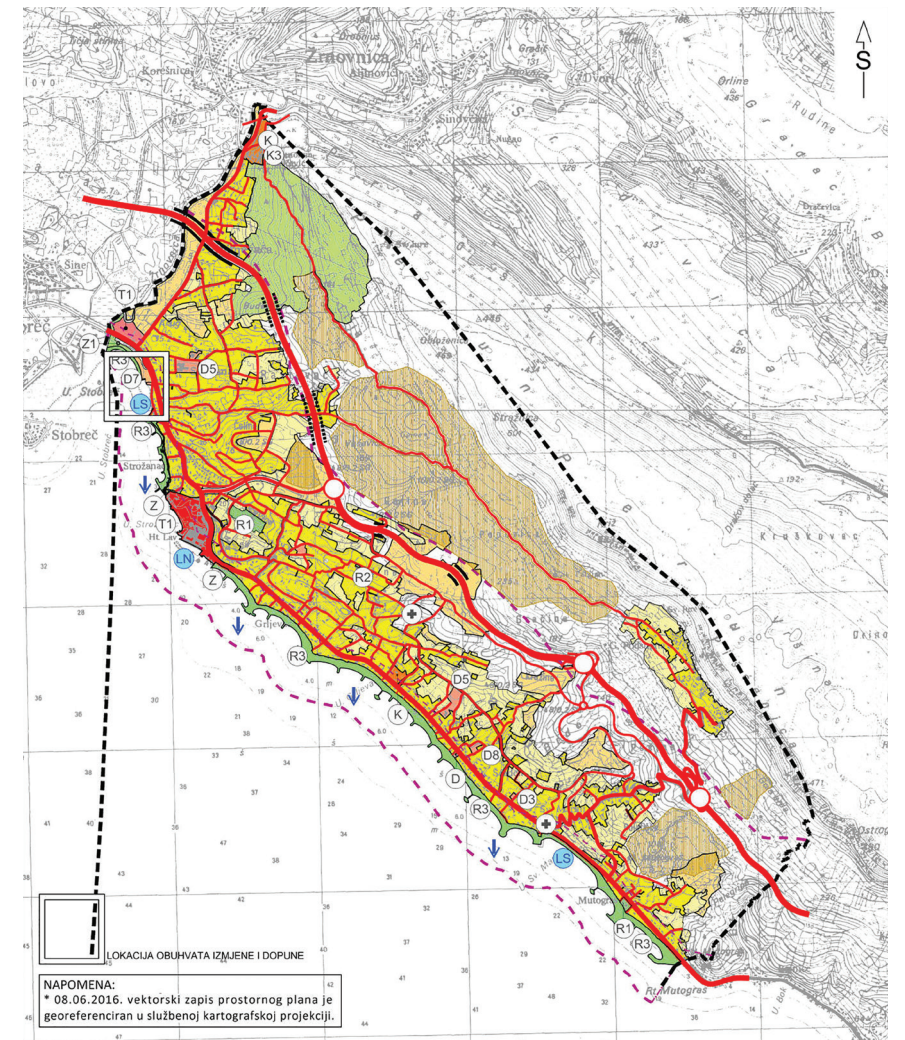
Trogir je, s druge strane, ostao relativno izoliran, mali grad iznimne kulturne vrijednosti, obilježen djelima majstora kao što su Majstor Radovan, Blaž Jurjev Trogiranin, Vitić i Vesanović. Unatoč širenju stambenih zona u okolnom polju, grad je zadržao svoj jedinstveni identitet, omeđen srednjovjekovnim zidinama i geografski smješten na otočiću u tjesnacu. Ovaj položaj definirao je njegov urbani karakter, ali i uvjetovao potencijalna širenja naselja. To je dovelo do intenzivne izgradnje na susjednom kopnu i otoku Čiovu tek od sredine 20. stoljeća. Na tim su područjima nastala stambena tkiva obilježena obiteljskom gradnjom, koja su u nekim dijelovima, posebice na Čiovu, postala pregusta i komunalno preopterećena, nedovoljno opremljena za potrebe suvremenog života. Noviji sloj u ovim urbanim tkivima čini turistički smještaj, koji se manifestira tipologijom malih višestambenih naselja i vila s bazenima. Ovi objekti smještaju se unutar postojeće parcelacije, bez jasnog urbanističkog usmjerenja ili strateškog plana, što rezultira neusklađenom i često izgradnjom izvan

2.9 Prostorni plan uređenja grada Trogira - korištenje i namjena prostora, Izrez; 2008.



mjerila. Izgradnja takvog tipa na Čiovu danas po površini i volumenu nadilazi povijesni dio Trogira, što govori o intenzitetu pritiska na prostor, ali i o nedostatku održive strategije razvoja. Istodobno, navedena gradnja još je dovoljno usitnjena da ne ugrožava topografiju zaljeva između Trogira i Okruga, još jedan skriveni potencijal metropolitanskog područja. Jedan od najvećih izazova Trogira u 21. stoljeću ostaje neuspjeh premještanja brodogradilišta iz povijesne jezgre. Ova industrijska aktivnost, iako dio gradskog identiteta, ograničava razvoj i opterećuje okoliš te otežava zaštitu kulturne baštine. Istodobno, nekontrolirana sezonska izgradnja na Čiovu dodatno naglašava potrebu za hitnim planskim intervencijama (s1.2.9). Ključni vektori koji će oblikovati budućnost Trogira i njegove okolice uključuju luku kao brownfield lokaciju, regeneraciju šireg urbanog centra grada, zatim vanjski vektor zračne luke koji podržava turistički i gospodarski razvoj, široki prostor prema Planome te područje Pantane kao stratešku prazninu sa snažnim krajobraznim karakterom. Mostovi, kao što je onaj koji povezuje Trogir s Čiovom, imaju ključnu ulogu u stvaranju novih prostornih kapaciteta i povezivanju fragmentiranih dijelova aglomeracije. Njihov utjecaj na mobilnost, gospodarstvo i urbani razvoj neprocjenjiv je, no zahtijeva pažljivo planiranje kako bi se izbjegao dodatni pritisak na već ugrožen prostor.

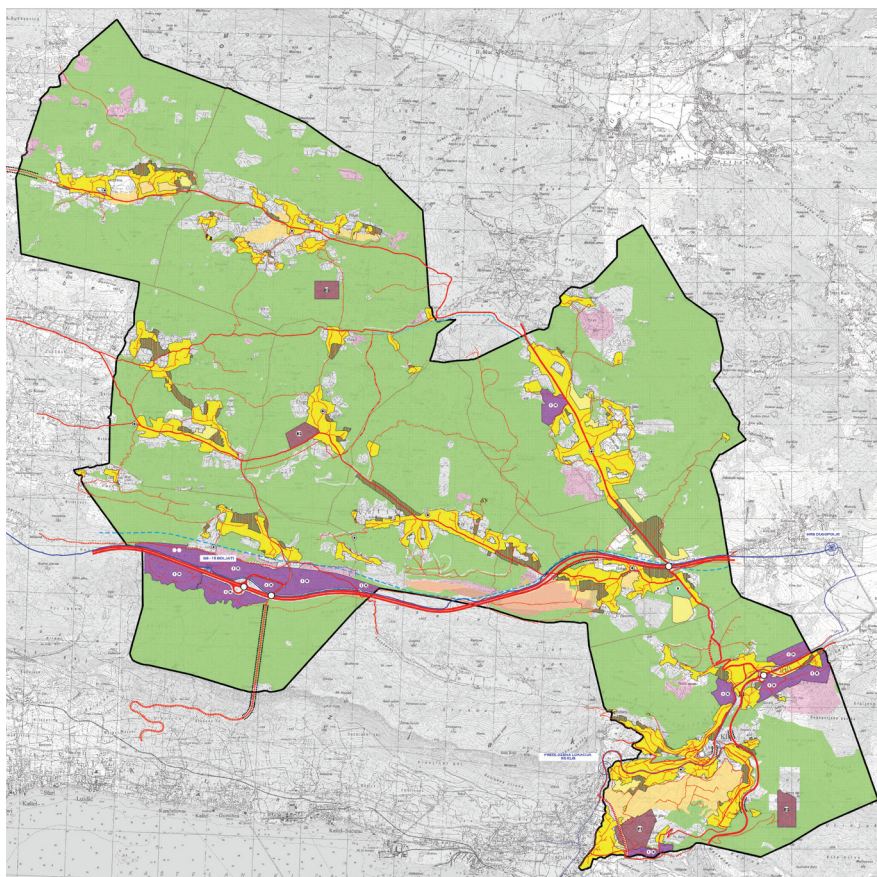
2.10 Prostorni plan uređenja općine Podstrana - korištenje i namjena prostora; 2006.



Konačno, cjelokupno aglomeracijsko područje danas često poistovjećujemo upravo s tipologijom „falše obiteljske kuće“ ustvari višestambene kuće s mješovitom namjenom u prizemlju na nepravilnoj poljoprivrednoj parceli te morfologijom koju karakterizira nedostatak strukture i kvalitetnoga javnog prostora. Godine neplaniranja rezultirale su fragmentiranim, nekvalitetnim naseljima i nefunkcionalnom infrastrukturom. Politička situacija dodatno komplicira razvoj aglomeracije. Prije 50 godina postojala je Zajednica općina Split koja je imala jedinstveni prostorni plan za cijelo područje. Tadašnji planovi predviđali su autoput preko Kaštelanskog polja, obilaznicu Splita i prometnu povezanost prema Žrnovnici i Tugarama, pri čemu je Solin identificiran kao neuralgična prometna točka. Danas je prostor podijeljen na zasebne gradove (Split, Solin, Kaštela, Trogir) i općine (Klis, Podstrana, Okrug), bez jedinstvenog plana koji bi ih integrirao. Županijski prostorni plan nema dovoljno autoriteta da uskladi različite interese, što dovodi do toga da svaka

jedinica samostalno kroji svoj prostor (s1.2.10). Ova fragmentacija dodatno je pogoršana administrativnim podjelama: prostor je podijeljen na dvije izborne jedinice, što dovodi do različitih političkih prioriteta prema Zagrebu. Lokalni predstavnici često u središtima odlučivanja ne predstavljaju interese same sredine iz koje dolaze, a državne i županijske ustanove donose odluke pod utjecajem središnje vlasti koja nema kontakt s realnošću i problemima na terenu. Također, već je uobičajen problem gradskih i državnih tvrtki poput Hrvatskih cesta, Lučke uprave ili Vodovoda i kanalizacije koje svoje projekte provode sektorski i autonomno bez ikakve koordinacije s jedinicama lokalne samouprave i nerijetko vođene političkim, a ne razvojnim ciljevima. Katastarske i administrativne granice su posebno problematične – općina Klis dijeli centar Solina, otok Čiovo je podijeljen između Splita i Trogira, a Vranjic između Solina i Splita. Čak je i splitska zračna luka podijeljena između Kaštela i Trogira, unatoč činjenici da je upravljačka struktura locirana u Kaštelima. Kao što je već 1973. godine konstatirano u knjizi Frane Gotovca „izazov prostora“ „Faktografija ili kreiranje“: *Otud i činjenica da se urbanističko planiranje javlja sve više kao pisanje nego kao stvarno organiziranje prostora, a pomanjkanje faktora kreativnosti kao najznačajnijeg i najodgovornijeg u prostorno planskoj radnji općenito skrivanom iza velike i fatalne tehnologije, pa nam*

2.11 Prostorni plan uređenja općine Klis - korištenje i namjena prostora; 2000.



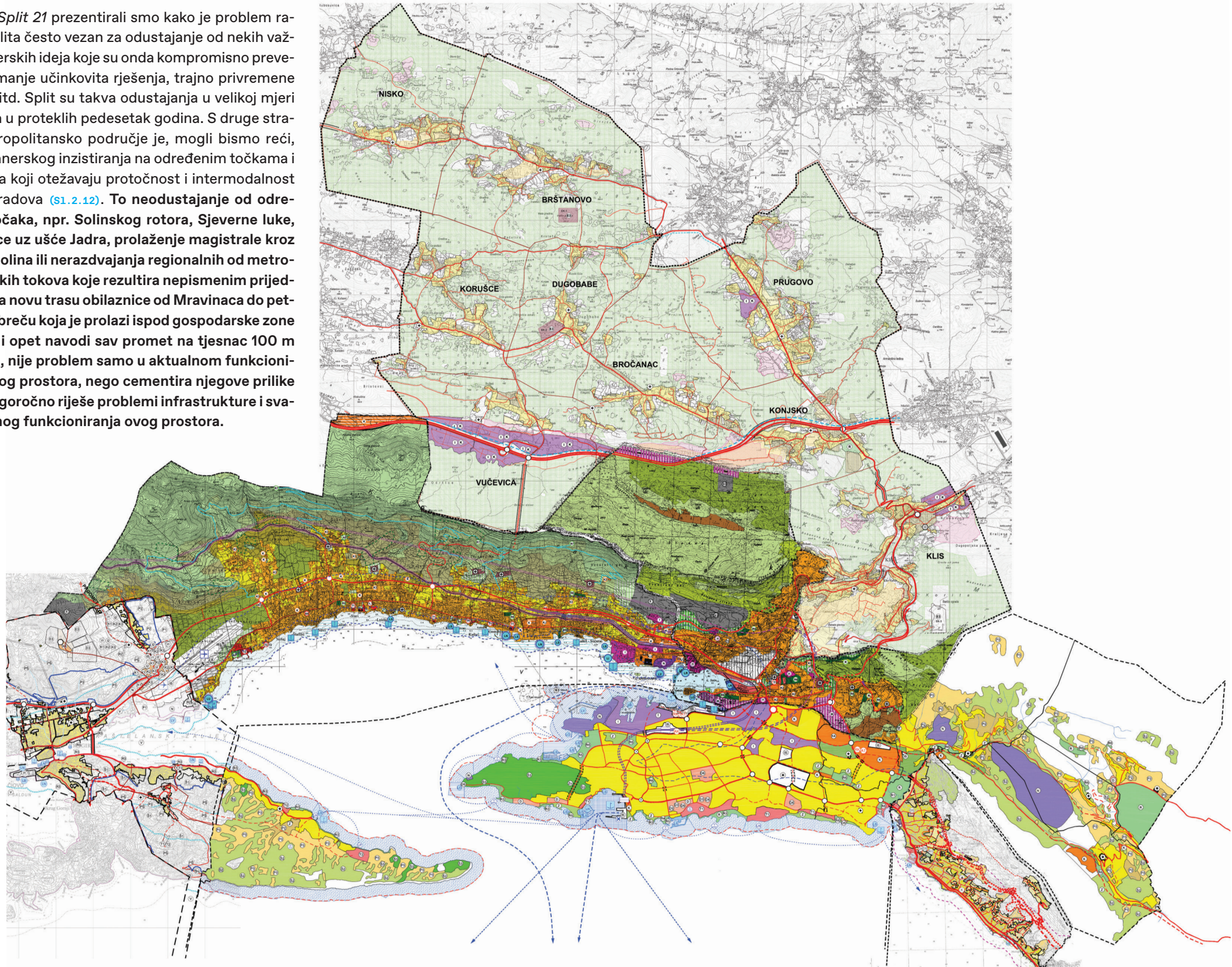
se učini da je urbanizam skup egzaktnih struka i mnogostrukih specijalnosti i kao takav predmetom specijaliziranih eksperata pojedinih branši.

Danas je stanje još kritičnije. Urbanisti, kao potencijalni „prostorni režiseri“, nemaju značajnu ulogu u oblikovanju vizije. Odluke se prepuštaju usko specijaliziranim stručnjacima, lokalnim političarima i investitorima, što dovodi do nekoordiniranog razvoja. Konačna misao iz istog članka i dalje je relevantna: **Vrijednost širih urbanističkih planova i zahvata u organizaciji prostora jest upravo u generalnim vrijednostima planskih trasiranja. Nije bitno ni potrebno konstatirati da život neće krenuti precizno postavljenim stazama, ali snagu i vrijednost generalnih postavki predstavljaju apsolutnu vrijednost urbanizma, kao teoretske misli, složene nauke i kompleksne životne prakse.** Nažalost, proteklih desetljeća u kontekstu dubokih društvenih promjena, usprkos nakupljenom znanju i iskustvu, pristup planiranju ostaje isti – fragmentiran, kratkovidan i lišen strateške dubine. Nažalost, od ovog članka do danas prošlo je 60 godina, promijenile su se države, društvena uređenja, ali u planiranju se nije promijenilo mnogo.

Konačno, u prostornom smislu, ova topografski jedinstvena zatvorena cjelina u smislu organizacije prostora ima niz zapreka. Stiješnjena između planina na sjeveru i otoka na jugu oko velikog zaljeva izuzetno je zahtjevna u smislu funkcionalne organizacije prostora. Teritorij dugačak 60-ak kilometara u širini najčešće nema više od 1 km do prvih negradivih obronaka planina. Tako dugi prostor longitudinalno je dodatno podijelila Jadranska magistrala za koju je teško reći da je u svom trasiranju „razmišljala“ o urbanizmu naselja. Srećom, iz planova je pomaknuta trasa autoceste Zagreb-Split-Karamatići jer bi tek tada prostor bio nerazrješivo fragmentiran. Prava je planerska enigma kako je moguće da u cijelom prostoru poprečne veze nitko nije ni planirao. Na mjestima gdje ima dubine prostora, Solin i Rudine, izvedeni su spojevi na autocestu, koji su, podsjećamo, regionalni pravci, a ne međugradske komunikacije. U 60 km dvije točke povezuju obalu s unutrašnjošću, od kojih ona u Rudinama uopće nije brza već brdsko-planinska cesta II. reda. Danas se izvodi treći ulaz preko tunela Vučevica, što je važan ulazni podatak za planiranje ovog teritorija (s1.2.11).

Neuralgična točka ostaje Solin. Uz Jadransku magistralu i svu industriju u bazenu, sam grad jedva da je priključen na cestovnu mrežu. Ta u planovima nazvana „trokraka shema“ koja spaja cijelu aglomeraciju na rotor jugoistočno od Solina je izvor gužvi i većine problema u protočnosti veza između regionalne, metropolitanske i lokalne mreže. To pokazuju i podaci o brojenju prometa na navedenoj lokaciji. Ulaz u grad Split, sjecište Jadranske magistrale i prilaz s autoceste ne može se riješiti u jednoj točki a da se ne napravi golema višeežna petlja što ovaj rotor svakako nije. Tu ne pomažu ni semafor ni Mravinačka rampa. Svako njegovo prekrajanje s dodatnim trakama i semaforima dodatno ukazuje na nerazumijevanje odnosa između razina prometne infrastrukture i prostora koji one opskrbljuju. Prometni planeri se ponašaju kao da je Solin smješten usred njihova gordijskog čvora, pa im ga smeta rasplesti, a ne kao da je njihov zadatak oslobađanje ovoga vrijednog prostora i građana Solina greška njihovih prethodnika.

U knjizi *Split 21* prezentirali smo kako je problem razvoja Splita često vezan za odustajanje od nekih važnih planerskih ideja koje su onda kompromisno prevedene u manje učinkovita rješenja, trajno privremene solucije itd. Split su takva odustajanja u velikoj mjeri obilježila u proteklih pedesetak godina. S druge strane, metropolitansko područje je, mogli bismo reći, žrtva planerskog inzistiranja na određenim točkama i potezima koji otežavaju protočnost i intermodalnost grada gradova (s1.2.12). To neodustajanje od određenih točaka, npr. Solinskog rotora, Sjeverne luke, željeznice uz ušće Jadrana, prolaznje magistrale kroz centar Solina ili nerazdvajanja regionalnih od metropolitanskih tokova koje rezultira nepismenim prijedlozima za novu trasu obilaznice od Mravinaca do petlje u Stobreču koja je prolazi ispod gospodarske zone TTTS-a i opet navodi sav promet na tjesnac 100 m od mora, nije problem samo u aktualnom funkcioniranju ovog prostora, nego cementira njegove prilike da se dugoročno riješe problemi infrastrukture i svakodnevnog funkcioniranja ovog prostora.





PROMJENA PARADIGME I PROBLEM STANOVANJA

U prethodnoj knjizi bavili smo se time koliko je urbani razvoj na splitskom poluotoku neodrživ. Naši su sugrađani to shvatili prije nego eksperti, osjećajući na vlastitoj koži pritisak tržišta nekretnina koje je stanovanje i sektor graditeljstva dovelo do toga da Split 2020. postane treći najskuplji grad u Europi u odnosu na kupovnu moć lokalne populacije. Ovu činjenicu dodatno potvrđuje podatak da je prosječna cijena stambenog kvarta premašila 3500 eura po m², što je značajno iznad europskog prosjeka i svrstava Split među deset najskupljih gradova u Europi. Osim toga, procjenjuje se da je oko

15% stambenih jedinica u Splitu u režimu povremenog stanovanja odnosno turizma, što dodatno smanjuje ponudu trajnog stanovanja. Kao izravna posljedica ove stambene krize, stanovnici svoj životni prostor traže u okolnim središtima, u prvom redu u Solinu, Kaštelima, Dugopolju i Sinju.

Premda se nekad pokušava prikazati da grad Split gubi stanovništvo, to zapravo nije točno. Ono što se događa je ekonomska i socijalna segregacija metropolitanskog područja. Ljudi se sele iz Splita prema susjednim urbanim središtima jer nemaju drugog izbora. Čak 85 % stambenog fonda grada Splita su dvosobni stanovi sagrađeni prije 1990. Mlade obitelji koje traže dugoročno rješenje svog stambenog pitanja nalaze ga u prostoru Solina i Kaštela. Ovaj je proces jasno vidljiv u demografskim podacima: dok je demografski saldo grada Splita za 2018. godinu iznosio -4168, ukupni saldo cijele splitske aglomeracije bio je znatno manji, -363. Ova disproporcija nedvosmisleno ukazuje da je dominantni oblik migracije unutar aglomeracije upravo iseljavanje iz samoga grada Splita prema ostalim naseljima.

Ova situacija nam kao generaciji nameće obavezu korjenite promjene paradigme prostornog planiranja. **Umjesto da se urbanističke procedure koriste isključivo kao instrument za servisiranje kratkoročnih političkih vizija gdje se prostorni planovi mijenjaju i strateški projekti nacionalnog značaja proglašavaju zbog pojedinačnih političkih karijera i zadovoljavanja ciljeva mandata, neophodno je uspostaviti kontinuiran, dinamičan i koherentan proces planiranja. Taj proces mora biti integralan i intersektorski, temeljen na strateškoj viziji koja prostorni razvoj usmjerava prema stvaranju održivih, funkcionalnih i kvalitetnih urbanih prostora. Cilj nije samo regulirati sadašnje pritiske, nego i anticipirati potrebe budućih generacija, osiguravajući im pravo na dostupan stambeni prostor i kvalitetan životni okoliš unutar metropolitanskog sustava.**

03

SINTEZA - PLAN KOJI NEDOSTAJE

Promatrajući postojeće stanje i svakodnevne probleme u funkcioniranju ovog prostora te nakon analize urbanističkih planova i aktualnih planerskih teza, kao tim konstatirali smo da je gradu gradova potreban plan koji će koordinirati budući razvoj ova četiri grada. Plan koji nedostaje je plan za metropolitanski urbani prostor Kaštelanskog zaljeva, koji nadilazi GUP-ove pojedinačnih gradova, ali koji je specifičniji od Županijskog plana jer se fokusira na detalje „koji život znače“ u kontekstu prometne infrastrukture, sustava zelenih površina i razvojnih projekata koji bi integrirali i ujednačili uvjete života u svim gradovima u Kaštelanskom zaljevu. U nastavku donosimo prijedlog osnovnih smjernica i ciljeva za jedan takav plan.

Detektiranje ovog „plana koji nedostaje“ prisilio nas je na redefiniranje naše projektantske misije kada smo se bavili publikacijom *Split 21*. U njoj smo konstatirali: „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 širega metropolitanskog područja. Za to pitanje izrazito je važno da se promijeni uloga obilaznice koja kao državna cesta presijeca grad na pola i sprječava kvalitetno promišljanje budućeg razvoja cijelog područja u metropolitanskom mjerilu“.

Već smo priznali da je naše razmišljanje bilo ograničeno mentalnim ciljem razvoja Splita. Međutim, činjenica jest to da je **prostorna cjelina na koju se trebamo fokusirati u budućnosti cijeli Kaštelanski zaljev sa svoja četiri grada i tri općine koje ih okružuju**. Potencijal ovog prostora još je uvijek velik i leži u rasterećenju poluotoka i jasnog trasiranja razvoja uz planiranje i izvedbu infrastrukture koja će integrirati prostor u policentričnu mediteransku metropolu – grad gradova. Pri tome ne odustajemo od svih postavki planiranja infrastrukture i građenja na istočnim dijelovima Splitskog polja, već naše razmišljanje širimo u logičan, praktički konačan prostor, a on je omeđen Kaštelanskim zaljevom, njegovom topografijom i obalom. Dakle, ove dvije studije međusobno su komplementarne, odnosno nadogradnja jednako važnih planerskih odgovora. Planerske vizije se rade za budućnost od dvadeset do pedeset godina. Ovo će tada biti jedan grad, ako to već sada nije. Izuzetno je važno postaviti koncepciju razvoja prostora i sačuvati generalne koridore infrastrukture već sada. Ne očekuje se da jedna ovakva matrica bude provedena niti prenesena u planove u svakom svom detalju, ali pola, kako je napisao arhitekt Frane Gotovac u Slobodnoj Dalmaciji davnog 30. siječnja 1984.: „Normalno bi bilo da svaki generalni plan ima svojstva generalnih nepromjenjivih vrijednosti.“ Ili je i za to već kasno?!

Uvjereni smo da nije. Kada govorimo o ključnim koracima u tom zadatku govorimo zapravo o samo nekoliko jasnih smjernica i ciljeva koje treba imati na umu.

CILJEVI

- 1** **INTEGRACIJA POLICENTRIČNE METROPOLITANSKE STRUKTURE:** Uspostava funkcionalne i uravnotežene metropolitanske cjeline gdje Split, Solin, Kaštela i Trogir djeluju kao međusobno povezani i jednako vrijedni čvorovi, a ne kao hijerarhijski centar i periferija.
- 2** **IZGRADNJA HIJERARHIJSKE I MULTIMODALNE PROMETNE MREŽE:** Jasno definiranje i izgradnja različitih razina prometnica (regionalne, metropolitanske, gradske) te njihova integracija s novim oblicima javnog prijevoza (metro/light rail).
- 3** **POTPUNO OSLOBAĐANJE URBANIH CENTARA OD TRANZITNOG I TERETNOG PROMETA** Premještanje svih glavnih prometnih koridora (Jadranska magistrala, željeznica) iz neposredne blizine mora i stambenih zona na obronke Mosora i Kozjaka, te osiguravanje prostora za kopnene kapacitete pomorskih luka, kako trajektnih tako teretnih i brodogradilišta.
- 4** **OČUVANJE I JAČANJE ZELENOG I PLAVOG SUSTAVA METROPOLITANSKOG PODRUČJA** Stvaranje kontinuiranog sustava zelenih površina, parkova, šetnica i obalnog pojasa koji povezuje cijelu aglomeraciju te realizacija kontinuiranoga javnog prostora obalom od Stobreča do Trogira u više od 40 km dugu gradsku i zelenu obalu.
- 5** **ZAŠTITA I VALORIZACIJA PRIRODNE I KULTURNE BAŠTINE KAO TEMELJA IDENTITETA** Transformacija ključnih lokacija (Salona, ušće Jadra, Kaštelanska rivijera, Pantana) u zaštićene parkove, arheološke parkove i javne prostore metropolitanskog značaja. Sanacija Karepovca kao dijela zelenog sustava metropolitanskog područja.
- 6** **RJEŠAVANJE STAMBENE KRIZE KOORDINIRANOM PROSTORNOM POLITIKOM** Osigurati razvoj priuštivog stanovanja unutar cijele aglomeracije kako bi se osigurala kvaliteta života u svim dijelovima metropolitanskog područja i smanjila ovisnost o automobilu.
- 7** **REVITALIZACIJA POSTINDUSTRIJSKIH BROWNFIELD ZONA** Programska prenamjena napuštenih industrijskih pogona (npr. Salonit, Jugovinil, sjeverna luka) u nove mješovite kvartove s javnim sadržajima, stanovanjem i zelenilom.

SMJERNICE

PROMET

- **IZMJESTANJE OBILAZNICE:** Trasiranje nove vanjske obilaznice (regionalne prometnice) na obroncima Mosora i Kozjaka, dalje od urbanizirane obale, kako bi se rasteretila Jadranska magistrala i prometno rasteretio grad Solin.
- **IZGRADNJA KAŠTELANSKOG MOSTA:** Realizacija mosta koji će direktno povezati Split (Solin) s Kaštelima, osloboditi solinski prometni tjesnac i stvoriti novu poprečnu metropolitansku osovinu.
- **METRO/LIGHT RAIL SUSTAV:** Projektiranje željezničke trase (metro/BRT) koja povezuje zračnu luku, Trogir, Kaštela, Solin i Split, s konačnom vezom na trajektnu luku.
- **RELOKACIJA ŽELJEZNICE:** Pronalazak nove trase željeznice (npr. preko Kaštelanskog mosta) kako bi se oslobodila dosadašnja pruga uz obalu Solina i omogućila revitalizacija ove zone.
- **NOVI SUSTAV POMORSKIH LUKA:** Uz Orišac kao novu trajektnu luku, ključne funkcije teretnoga pomorskog prometa treba izmjestiti izvan mosta te povećati ulogu međugradskih pomorskih veza.
- **RAZVOJ POPREČNIH VEZA:** Planiranje novih poprečnih (sjever-jug) prometnica koje povezuju obalu s unutrašnjošću i autocestom, rasterećujući solinski rotor.

PROSTORNO PLANIRANJE

- **OSLOBAĐANJE SOLINSKE OBALE** Ukidanje/preusmjeravanje prometnih infrastrukture (cesta, pruga) položenih duž Solinske obale kako bi se stvorio prostor za novi urbani, kulturni i rekreacijski razvoj.
- **VALORIZACIJA SALONE** Zaštita arheološkog nalazišta Salone i njegova integracija u metropolitanski zeleni pojas, uz ograničenje svake izgradnje koja bi narušila njegov integritet.
- **DEFINIRANJE NOVOGA METROPOLITANSKOG CENTRA** Identificiranje i plansko oblikovanje novog središta "Grada gradova" u prostoru između Solina i Splita (ušće Jadrana, Sjeverna obala) s koncentracijom visokourbanih sadržaja.
- **RAZVOJ AIRPORT CITYJA** Plansko oblikovanje područja oko zračne luke kao specijaliziranoga gospodarskog čvorišta s logističkom, poslovnom i hotelskom funkcijom
- **UREĐENJE KAŠTELANSKE OBALE** Stvaranje kontinuirane metropolitanske obalne šetnice i javnog prostora od Trogira do Splita koji povezuje povijesne utvrde i naselja.

UPRAVLJAČKI OKVIR

- **KOORDINIRANO DONOŠENJE GUP-OVA** Usvajanje međusobno usklađenih generalnih urbanističkih planova za sve jedinice lokalne samouprave unutar aglomeracije, temeljenih na zajedničkoj viziji.
- **STVARANJE METROPOLITANSKOG FORUMA/TIJELA** Osnivanje stalnog stručno-političkog tijela (npr. Metropolitanski savjet) koje će koordinirati izradu prostorno planske i strateške dokumentacije, razvijati strateške projekte i rješavati 'prekogranične' probleme.
- **PRIORITET STRATEŠKIH INFRASTRUKTURNIH PROJEKATA** Definiranje jasnog redoslijeda izvedbe ključnih projekata (npr. prvo nova obilaznica i željeznička trasa preko mosta, zatim metro i razvoj građevinskih područja u novim centrima) kako bi se izbjeglo *ad hoc* odlučivanje.
- **IMOVINSKO-PРАВNA PRIPREMA ZEMLJIŠTA** Aktivno korištenje instrumenta upravljanja namjenama, konsolidacije zemljišta te usmjerenog upravljanja javnim zemljištem za strateške lokacije kako bi se spriječilo rasipanje kapaciteta te osigurao kvalitetan i koordiniran urbani razvoj.
- **USPOSTAVA METROPOLITANSKOG FONDA** Prikupljanje sredstava od svih jedinica lokalne samouprave, županije, države i EU fondova, razrada financijskih modela, komunalnih i turističkih prireza, te alokacija sredstava za prioritetne projekte od zajedničkog interesa (npr. metro, sanacija onečišćenja istočnog dijela zaljeva, park Salone).
- **TRAG U PROSTORU VRIJEDAN 21. STOLJEĆA** Kontinuirana stručna i javna rasprava o razvoju ovog prostora i budućim koracima kako bi se kontinuirano radilo na razradi metropolitanske vizije, njezinu unaprjeđenju i kritici kroz procese transparentnog donošenja odluka te integralnog i participativnog planiranja.

sjeverne obale Splita i solinsko-vranjičkog bazena od velikih brodova. To implicira izmještanje Sjeverne luke i odustajanje od luke Stinice kao ro-ro terminala i eventualnu prenamjenu operativne obale u izgradnji u buduću urbanu obalu s nautičkom i izletničkom lukom. Osim toga, pretpostavlja se razvoj dužobalnoga javnog prometa. Priobalno povezivanje predstavlja važnu alternativu kolnom prometu, posebno gledajući na snažnu komponentu turističke destinacije.

Željeznički promet značajno mijenja svoju ulogu ulaskom pruge Zagreb-Split u europske koridore. Razdvajanjem regionalnog prometa, premještanjem ulaska u grad željeznicom preko mosta i novim terminalnim kolodvorom na njemu, omogućavamo postojeću trasu pretvoriti u laku gradsku željeznicu, metro Split – luka – Solin – Kaštela – Zračna luka Split – Trogir. Ovaj zahvat definitivno bi prostor učinio ugodnijim za življenje. Podizanjem dijela trase metroa u osi brze ceste (DC8) na stupove u duljini od 10-ak kilometara je rješenje izazova otkupa terena i rušenja stambenih objekata eliminirano, posebno od Kaštel Sućurca do Zračne luke „Sveti Jeronim“.

Zaseban sustav koji je rekonstruiran projektom predstavlja zelena infrastruktura. Vodili smo se idejom naslijeđenog kontinuiteta zelenih pojasa grada koji je uspio sačuvati Marjan i kontinuirano zelenilo na obje obale, značajno i u današnjoj slici grada. Jasnu granicu treba proširiti padinama Mosora i Kozjaka i na drugoj strani otoka Čiova. Ekološki koridor treba čuvati porječje Žrnovnice i Jadra, kao i brdo Karepovac, Salonu, kave Dalmacijacementa. A kao krunu treba unaprijediti i povezati u cjelini obalni pojas plaža i javnih prostora koji mogu biti objedinjeni zelenim, rekreativnim prostorima te kulturnim sadržajima višeg mjerila i značaja.

Postavljanje generalnih koridora prometnica i ostale infrastrukturne mreže otvaraju se mogući projekti kao što su sjeverna i južna avenija, Kopilica i Sjeverna luka, brownfield područja na obali Solina i Kaštela, centar Kaštela i Airport City, kao i skriveni potencijali lokacija: Majdan, kave, Rudine, Čiovo o čemu ćemo posvetiti sljedeća poglavlja.

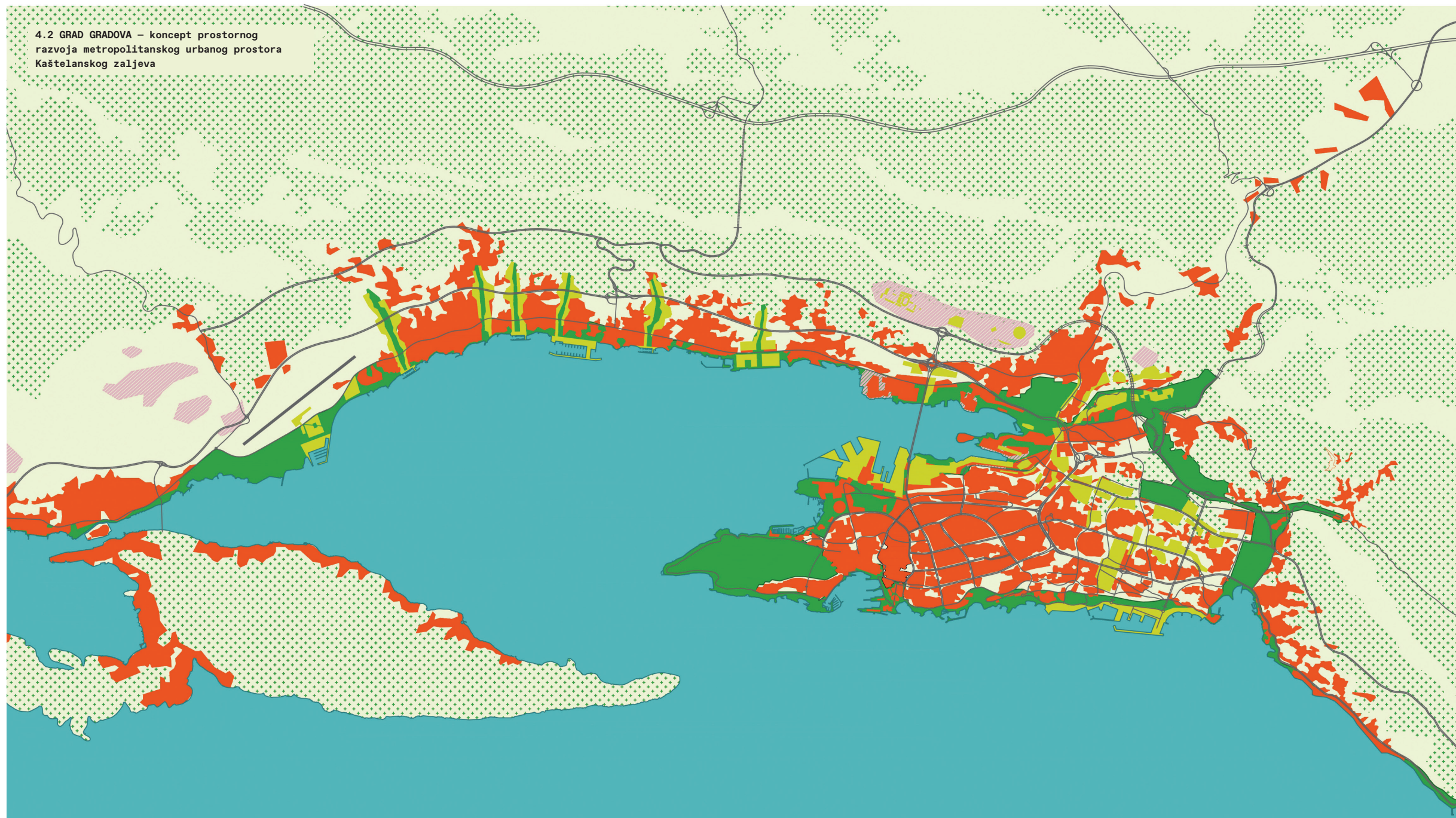
PRIJEDLOG RAZVOJA METROPOLITANSKE ZONE SPLIT - SOLIN - KAŠTELA - TROGIR

Novi model napušta centralističku logiku i predlaže policentrični razvojni okvir koji podjednako vrednuje Split, Solin, Kaštela i Trogir. To podrazumijeva redefiniranje središta ovih gradova kao i novu mrežu infrastrukture koja bi ih na svakodnevnoj razini povezivala. Temeljni infrastrukturni projekt je izgradnja novoga Kaštelanskog mosta, koji postaje nova osovina metropole, povezujući obale i stvarajući preduvjet za premještanje željezničke trase koja danas paralizira solinsku obalu. Oslobođeni obalni pojas transformira se u 40-kilometarsku metropolitansku rivijeru – kontinuirani niz javnih prostora, parkova i kulturnih sadržaja koji povezuju povijesne jezgre (s1.4.2).

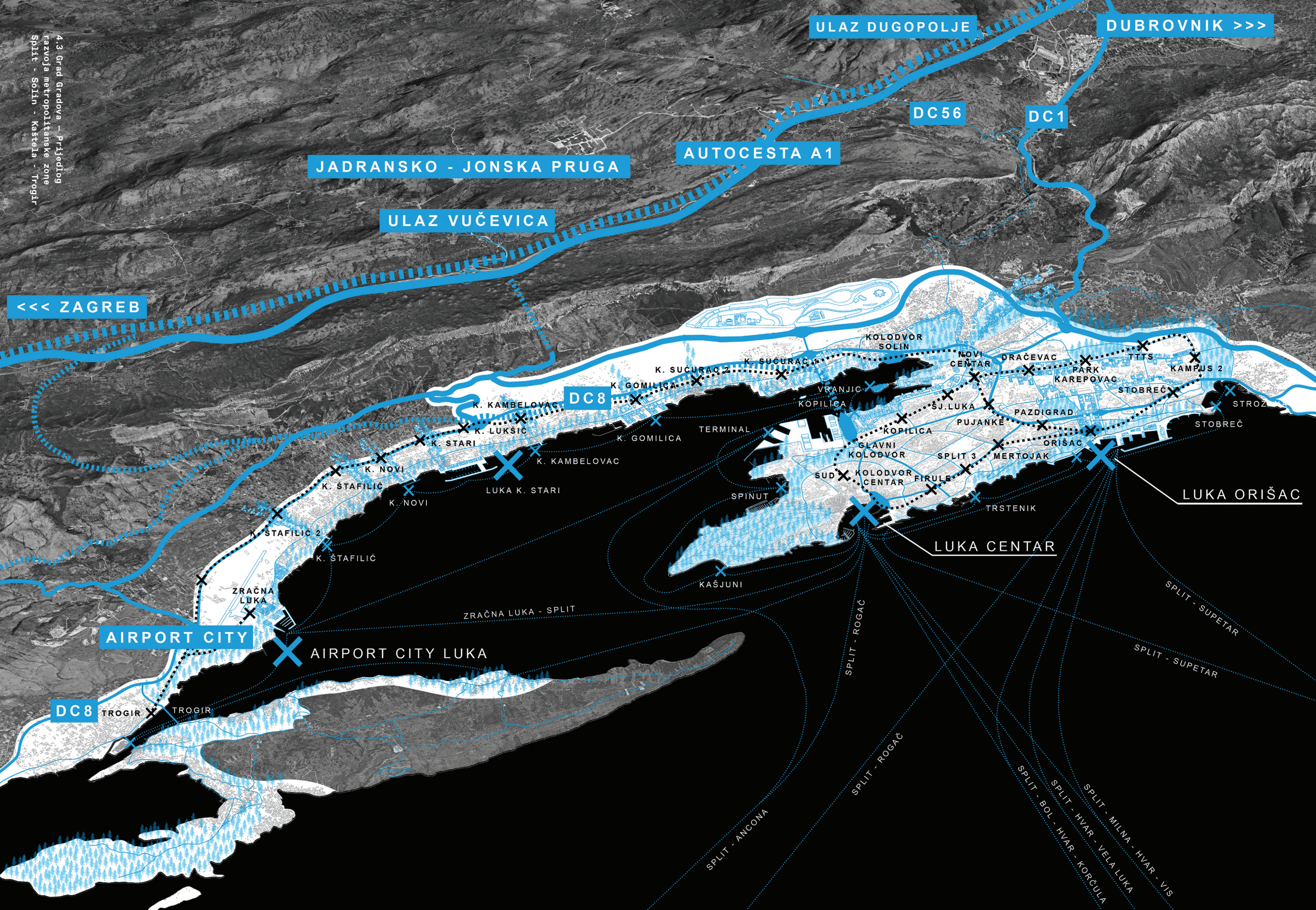
Srž koncepta čini novo metropolitansko središte smješteno između Splita i Solina, na ušću rijeke Jadro. Ovdje se nalazi najveći neriješeni urbani potencijal: prostor nekadašnje Salone i postindustrijski krajobraz s više od 10 nekadašnjih proizvodnih pogona. Njihova revitalizacija stvorit će novi administrativni, kulturni i stambeni centar aglomeracije, usko povezan sa Salonom, arheološkim parkom nacionalnog značaja. Prometnu povezanost cijelog područja osigurat će nova linija metroa/light raila, koja povezuje zračnu luku, Trogir, Kaštela, Solin i Split, čime se stvara alternativa ovisnosti o automobilu. Paralelno, izmještanjem trenutačno jedine prometne magistrale na obronke Mosora i Kozjaka, potpuno se rasterećuje urbano tkivo Solina i Kaštela, otvarajući ih kvalitetnijem načinu života. Na to se nastavljaju dva dodatna potencijalna prostora sa specifičnim funkcijama. Jedan je razvoj komercijalno-turističke zone oko prometnog huba Zračne luke, svojevrsni Airport City koji predstavlja vezu metropolitanskog područja s globalnim putničkim i poslovnim mrežama te povezuje aerodrom s otocima morskim putem na način koji ne opterećuje metropolitansko područje. Osim toga, otvara se mogućnost da se u kave Dalmacijacementa između Solina i Kaštela smjeste neki novi sadržaji metropolitanskog značaja poput stadiona i rekreativne zone ekvivalentne površinom velikim sportsko-rekreativnim kompleksima u transformiranim industrijskim prostorima, na primjer, Eden Projectu u Cornwallu, Zollverein Parku u Essenu ili transformaciji Ille de Nantes u Francuskoj.

Sveukupno, koncept predstavlja potpun preokret u načinu na koji promišljamo ovaj prostor. To više nije Split sa svojim predgrađima, već integrirani “Grad gradova” – funkcionalna cjelina koja svoju snagu crpi iz međusobne povezanosti i jedinstvenih identiteta svojih dijelova (s1.4.3). To je prijedlog za razvoj Kaštelanskog zaljeva u 21. stoljeću, koji kroz jasan urbani okvir, povezanu infrastrukturu i poštivanje prirodne i kulturne baštine, nudi odgovor na izazove stambene krize, prometnog kolapsa i gubitka identiteta, pretvarajući metropolitansko područje u održivi mediteranski model suživota.

4.2 GRAD GRADOVA – koncept prostornog
razvoja metropolitanskog urbanog prostora
Kaštelanskog zaljeva



- | | | | |
|--|------------|---|-----------------------|
|  | POSTOJEĆE |  | ZELENA INFRASTRUKTURA |
|  | PLANIRANO |  | KOPNO |
|  | BROWNFIELD |  | MORE |



ULAZ DUGOPOLJE

DUBROVNIK >>>

DC56

DC1

JADRANSKO - JONSKA PRUGA

AUTOCESTA A1

ULAZ VUČEVICA

<<< ZAGREB

DC8

LUKA ORIŠAC

LUKA CENTAR

AIRPORT CITY

AIRPORT CITY LUKA

DC8

TROGIR

TROGIR

SPLIT - ROGAČ

SPLIT - SUPETAR

SPLIT - SUPETAR

SPLIT - ANCONA

SPLIT - ROGAČ

SPLIT - BOL - HVAR - KORČULA

SPLIT - HVAR - VELA LUKA

SPLIT - MILNA - HVAR - VIS

4.3 Grad Gradova - Prijedlog
razvoja metropolitanske zone
Split - Solin - Kašela - Trogir

05

INFRA- STRUKTURNE MREŽE

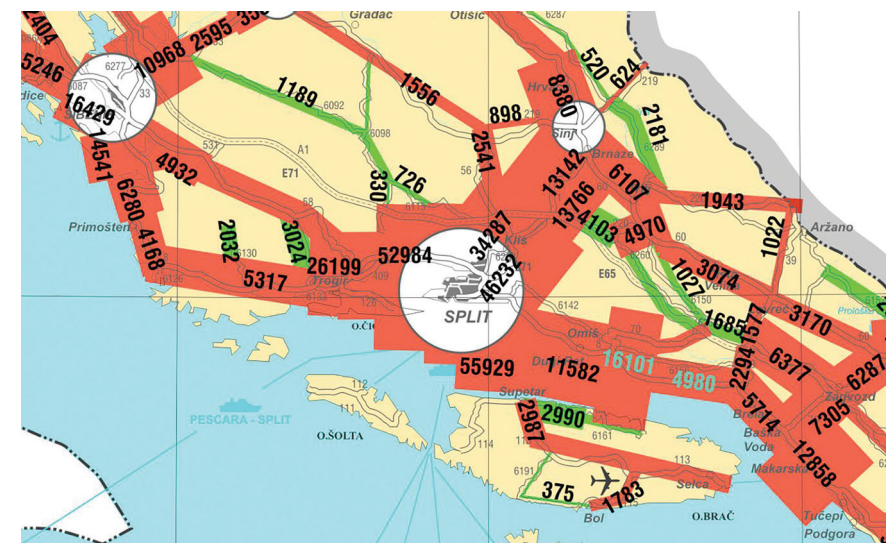
05.1

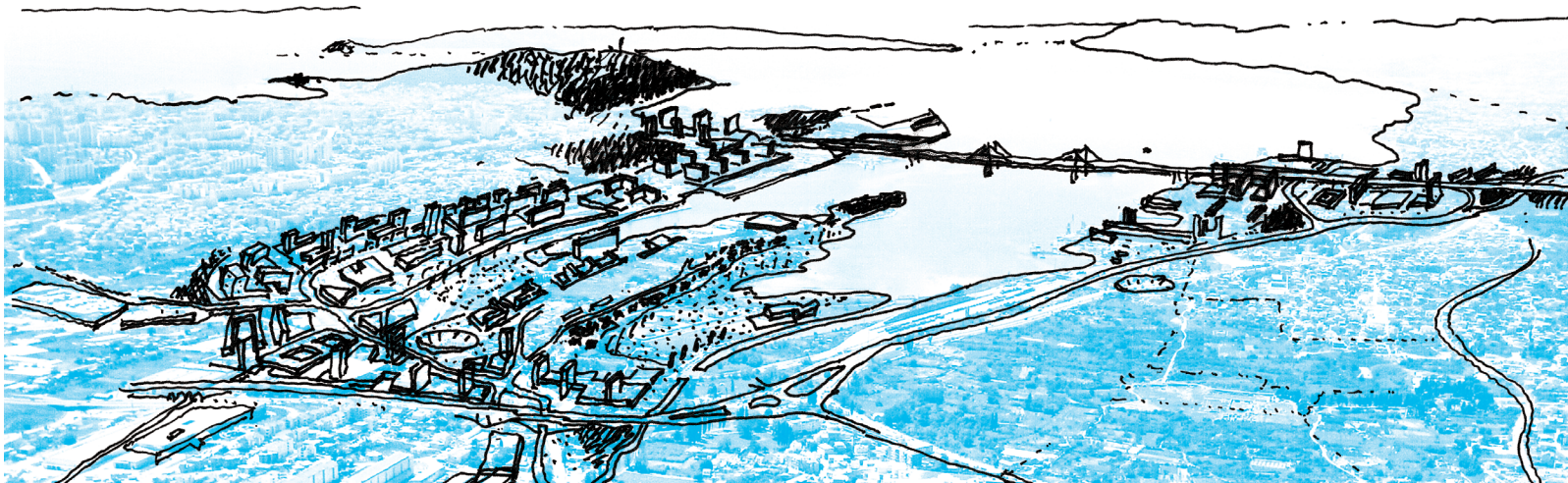
KOLNA INFRASTRUKTURA

Postojeća kolna infrastruktura svakodnevno pokazuje svoje slabosti, a one su najizraženije tijekom ljetnih mjeseci. Longitudinalni grad dužine oko 60 kilometara oslanja se na jednu brzu cestu koja praktički nestaje pri ulasku u Split, dok se u Solinu stvara neuralgična točka koja je izvor stalnih zastoja. Ondje se križaju priljevi prometa s autoceste A1, Jadranske magistrale (DC8) i dnevne migracije stanovništva prema gradu. Riječ je o jednoj jedinoj točki kroz koju prolazi gotovo sav promet pri ulasku i izlasku iz Splita. Kada se tome pridoda loše stanje lokalnih gradskih i prigradskih prometnica, od kojih su mnoge nerazvrstane, te činjenica da pojedini dijelovi teritorija uopće nisu pokriveni prometnom mrežom nego isključivo stambenim prilazima, postaje jasno da je stanje kolnog sustava alarmantno (s1.5.1.1.4).

Recentni zahvati (rampe na ulazima u Split s magistrale, čvor Mravinci, rekonstrukcija Širine, novi semafori na solinskom rotoru) očajnički su zahvati koji nažalost ne rješavaju akutna pitanja ni budućnost, a upitno je koliko su nužni dok se ne postavi logičan razvojni koncept na razini cjeline. Nažalost, dok Kaštela polagano provode pločnik na Ulici dr. Franje Tuđmana, brza cesta DC8 već je fragmentirana prečestim spojevima stambenih objekata na kolnik bez plana da se provedu paralelne, sekundarne, gradske prometnice. Most u Trogiru sa spojem na obilaznicu (DC8) otvara novu mogućnost priključenja otoka Čiova, bez pritiska na staru gradsku jezgru. Dugoočekivani planirani zahvati iz planova 1970-ih su tunel Vučevica sa spuštanjem u Kaštela, spoj dolaska s A1 između mravinačkog rotora i nastavka obilaznice Splita preko rijeke

5.1.1 Brojanje prometa 2023. :
Izvor: Hrvatske ceste





Žrnovnice te na kraju brza cesta Podstrana – Dugi Rat – Omiš. Svi ti projekti kad krenu u provedbu izazivaju kontroverze. Kaštelani nakon 20 godina borbe da se tunelom kroz Kozjak spuste u Kaštela sada se s građanskom inicijativom „Spasimo Kozjak i Kaštela“ bore protiv tunela. Hrvatske ceste, koje su prije petnaestak godina dobile građevinsku dozvolu, započele su radove na mostu Žrnovnica. Trenutačno radove započinju na drugoj strani rotora Mravinci. Zatim planiraju građenje nadvožnjaka u Stobreču kako bi se promet prebacio na brzu prometnicu koje nema. S druge strane, produžetak kolnih veza prema jugu odnosno Omišu je i dalje nejasno definiran, u planovima i projektnoj dokumentaciji čini se da se do odluke još nije došlo. **U prijevodu sve što se trenutačno provodi nacrtano je prije 50 godina, a već danas gubi svaki smisao u prostoru. Za 50 godina ovi će potezi i odluke izgledati tragikomično. Logično je da u takvoj atmosferi donošenja odluka javnost pokazuje skepsu prema rješenjima koje nudi struka.**

Posebna priča je most Kaštela – Split ili Most sv. Duje (s1.5.1.2). Oko njega ne postoji usuglašeno mišljenje. Na planovima najviše rade Hrvatske ceste koje pokušavaju riješiti političke probleme i ambicije unutar svojih i bliskih redova državnih tvrtki. Tako je zbog Sjeverne luke i ulaska kontejnerskih brodova i kruzera visina s predloženih 35 m. n. v. podignuta na 55 m. n. v. U našoj studiji (35 m. n. v.) preko mosta je ulazila i željeznička pruga, te je na sjevernoj obali Splita, u visini nadvožnjaka Stinice, formiran glavni kolodvor. Postojeći kolosijeci bi se koristili za metro Split – Solin – Kaštela – Zračna luka „Sveti Jeronim“ – Trogir, a Solin i veliki dio splitske Koplince bio oslobođen za golemi razvojni potencijal prenamjene ranžirnih kolodvora i uređenje obala kao javno dostupnih prostora. Ulaz željeznice na visini 55 m. n. v. je nemoguć, a ta visina konkurirala bi i Marjanu i najvišim objektima u okruženju. Ta je visina broj dobiven tehničkim dimenzijama brodova koji su istodobno preveliki da uđu u plićinu Sjeverne luke bez jaružanja toksičnog sedimenta ispred Vranjica. Apsurd

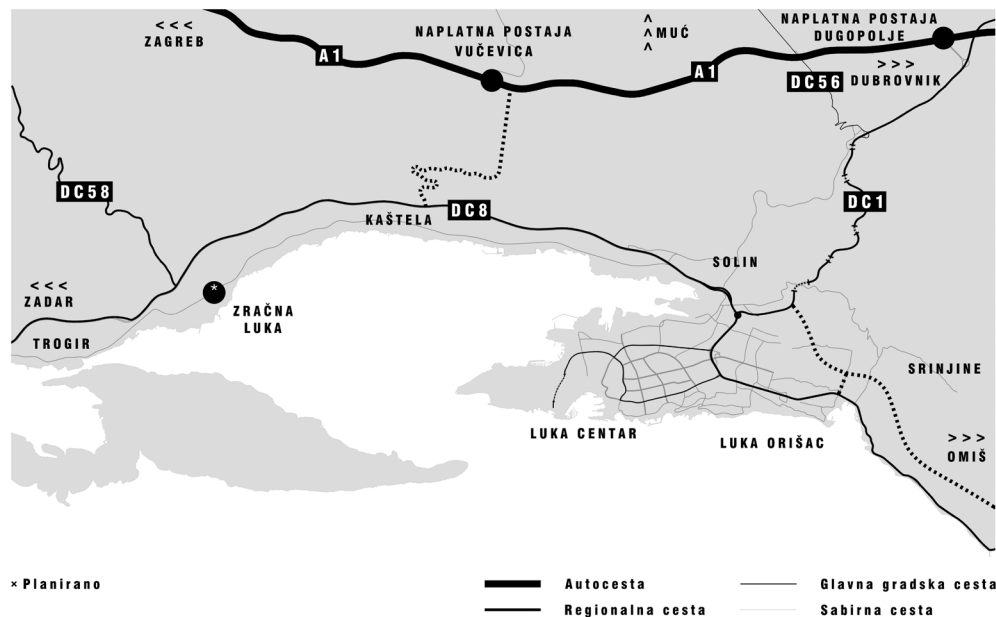
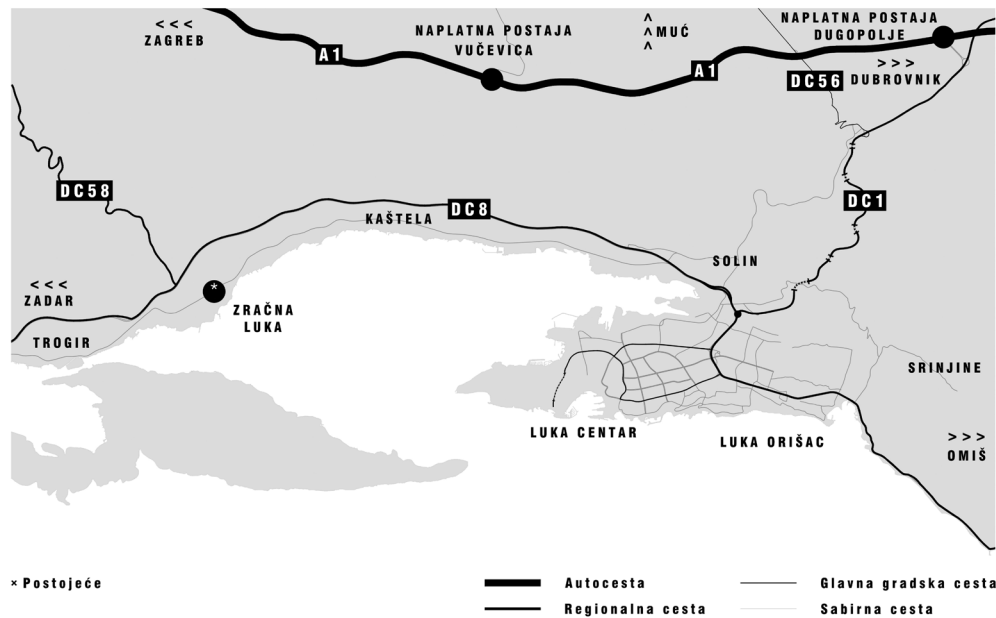
ovakvog donošenja odluka, bez ikakve interdisciplinarnе logike i integralnog razumijevanja problema, gotovo je karikaturalan prikaz načina na koji se ovaj grad već desetljećima razvija. Most visine 55 m. n. v. bio bi visok kao Pelješki most i značajno kraći. Zbog toga bi bio izvan svakog mjerila kontekstnog prostora, vizualno bi ugušio sve vizure grada te prometno bio složen zahvat bez pravog efekta. Čak i na razini metropolitanskog promišljanja teritorija takav most je greška koja je bolje da se ne dogodi nego da se gradi te visine. Prilagođavanje mosta luci Stinice je promašaj ako prihvatimo da su razvojni kapaciteti luke, kao i industrijski potencijal Splita i zaleđa takvi da kontejnerski promet nikad neće ući u zaljev, pogotovo poznamo li planove za razvoj luke

Rijeka kojoj Split ne može konkurirati. Svi ovi tehničko-politički problemi su vjerojatno razlog što, osim u tekstualnom dijelu, mosta 2025. nema ni u Prostornom planu Splitsko-dalmatinske županije, ni u prostornom planu Splita, kao ni u prostornom planu Kaštela. Dakle, kakav god, most je u ovom trenutku daleka budućnost.

NOVI PRIJEDLOG KOLNE INFRASTRUKTURE

Sve dosad navedeno svodi se na dva zaključka: stanje je alarmantno (s1.5.1.3), a generalnog koncepta rješenja nema. Plan za 21. stoljeće treba stvoriti cirkularnost i protočnost prometa na osnovnoj razini, kao i multimodularnost kao preduvjet dobrog javnog prijevoza. Prijedlog koji prikazujemo nudi jasnu distinkciju prometa: A1-državna razina, regionalna razina, metropolitanska razina i gradska razina.

Na državnoj razini postoje tri ulaska u prostor: s autoceste ulaz preko Planog za Trogir i zapadni dio zaljeva, ulaz preko tunela Vučevica i ulaz Dugopolje-Mravinci. Sljedeća razina je regionalna koja u prostor pod padinama planina Mosor i Kozjak smješta kontinuiranu obilaznicu Kaštela, Solina i Splita. Tehnički najzahtjevniji dio trase je obilaznica Solina koja od spoja za Vučevicu praktički na stupovima zaobilazi cijeli Solin pod Klisom i padinama Kozjaka. Današnja DC8 kroz Kaštela i Solin, kao i današnja obilaznica Splita preko Lovrinca, postaju metropolitanske razine. Te uzdužne prometnice trebale bi presijecati poprečne veze koje ostvaruju cirkularnost prometa. U njih ubrajamo ulazak s autoceste za Trogir, silazak s Malačke, silazak s tunela Vučevica (dolazak s autoceste), most Split – Kaštela, D1 (dolazak s autoceste), silazak u luku Orišac i spoj s DC8 na gornju Podstranu (izbačen iz plana ceste Omiš – Split). Gradske



razine postaju cesta Franje Tuđmana kroz Kaštela, u Splitu Vukovarska i prsten Dubrovačka-Domovinskog rata-Poljička, te buduće Sjeverna i Južna avenija na istoku aglomeracije iz naše prethodne studije (s1.5.1.4).

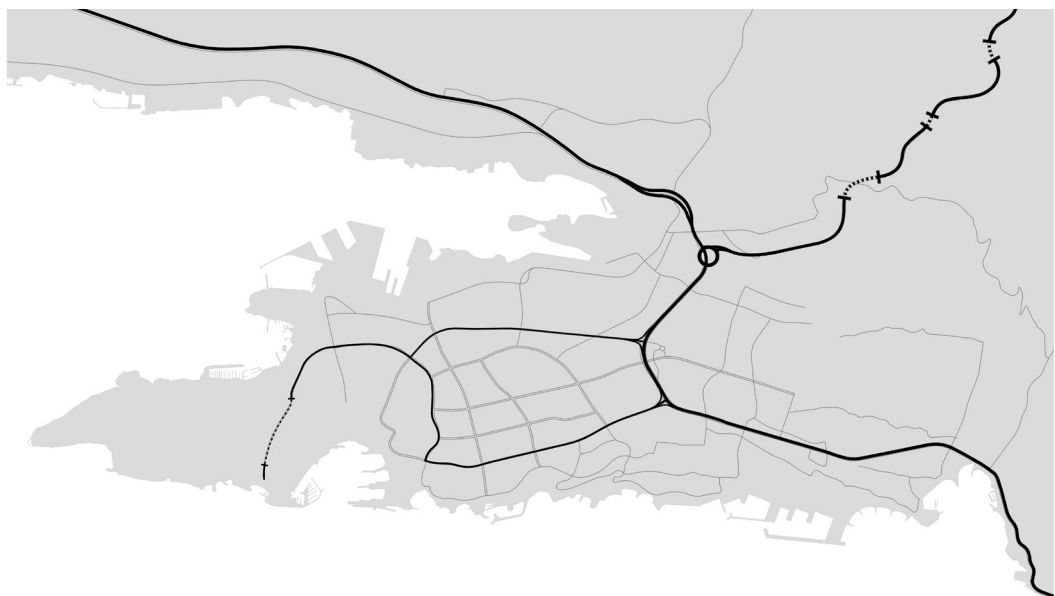
Takva mreža ostvaruje polja omeđena prometnicama višeg reda, a s njim i protočnost i cirkularnost prostora. Ovaj koncept je konačan za ovaj prostor i nije ostvariv u brzom razdoblju, ali koridore treba sačuvati kroz planove. Pri

tome je najvažnije postaviti prioritete. Silazak s tunela Vučevica u Kaštela bi povećao gužvu na Jadranskoj magistrali (DC8) na kojoj se i danas gube sati, pogotovo na ulasku u Solin. Stoga bi prioritet izgradnje bio spoj tunela Vučevica s obilaznicom Solina pa dalje preko mravinačkog čvora s obilaznicom Splita. Ta obilaznica vraća se na Jadransku magistralu (DC8) na mjestu koje je i danas zakrčeno gužvom. Obilaznica Solina je skupa. Ona ide slojnicama Kozjaka ispod kava Dalmacijacementa, ulazi u tunel Rupotine te se vijaduktom prebacuje preko Majdana i kraćim tunelom spaja na mravinački rotor. Tako provedena trasa povezuje gradove metropolitanskog prostora i rješava sve probleme kolnog prometa. S njom se rasterećuju neuralgične točke Solina, raskrižja na Širini i rotor ulaska u Split ne stvarajući gužve na Kaštelanskoj cesti i ostvarujući protočnost koja distribuira regionalni promet.

Projektom prijedlogom obilaznica Splita, odnosno regionalna prometnica koja povezuje silaske s autoceste (Dugopolje, Vučevica) izmješta se trasom sjeverno od Karepovca i gospodarske zone TTTS-a. Ovim prijedlogom dobiva se jasna granica urbanog prostora Splita odnosno razdvajanje golemih gradskih prostora prometnicom višeg reda. Naime, prostor TTTS-a i njegovo okruženje, naselja Korešnica, Kućine, Žrnovnica su u trenutačno planskoj dokumentaciji odsječene obilaznicom Splita. Na karti užeg mjerila se vide na tom rangu regionalne mreže tri ulaza u Split: most Split – Kaštela, postojeći ulaz preko rotora i treći novi priključak na luku Orišac kao veza istočnog dijela grada na brzi izlazak iz grada i ostale dijelove metropolitanskog područja (s1.5.1.5 i 5.1.6). Taj priključak uključuje dva tunela duljine 850 m i 410 m koja bi omogućila brzi izlazak prema obilaznici (s1.5.1.7).

Praktički čitav metropolitanski prostor bi se zaokružio kroz jasno podijeljeni rang prometnica (s1.5.1.8), a cirkularnost bi bila omogućena kroz devet polja različite gustoće (s1.5.1.9 i 5.1.11):

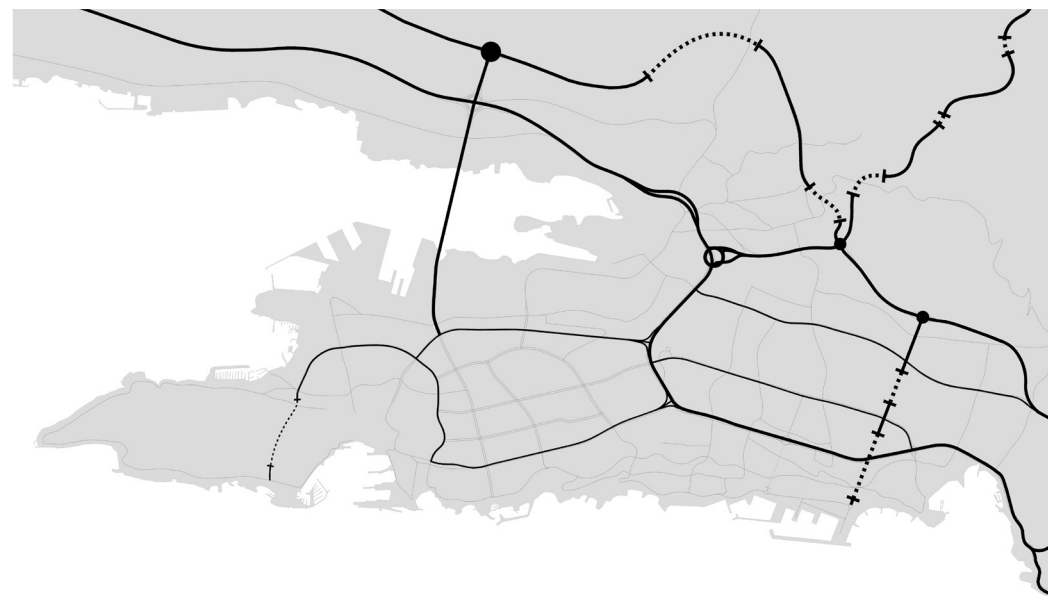
- 1) **Centralni gradski prsten** – postojeći prsten koji kružnom vezom povezuje dvije obale splitske luke Ulicom slobode, Hrvatske ratne mornarice i Sedam Kaštela te Marjanskim tunelom.
- 2) **Prsten poluotoka** – postojeći prsten koji opskrbljuje sva stambena naselja splitskog poluotoka i povezuje ih s aglomeracijskom cestom, tj. nekadašnjom obilaznicom. Prsten čine Poljička ulica, Ulica slobode, Ulica Domovinskog rata i splitske obilaznice.
- 3) **Prsten aglomeracijske obale** – sastavljen od ulica i cesta koje povezuje Split, Kaštela i Solin. Stoga možemo reći da se radi o glavnom aglomeracijskom prstenu prometnica i potencijalnoj kičmi redefiniranja čitavog obalnog područja istočnog dijela Kaštelanskog zaljeva. Čine ga most Kaštela-Split, brza cesta koja postaje Avenija Ivana Pavla II. u dijelu koji prolazi Solinom preko rotora i Ulice Zbora narodne garde, a zatim Ulicom Domovinskog rata natrag do mosta.



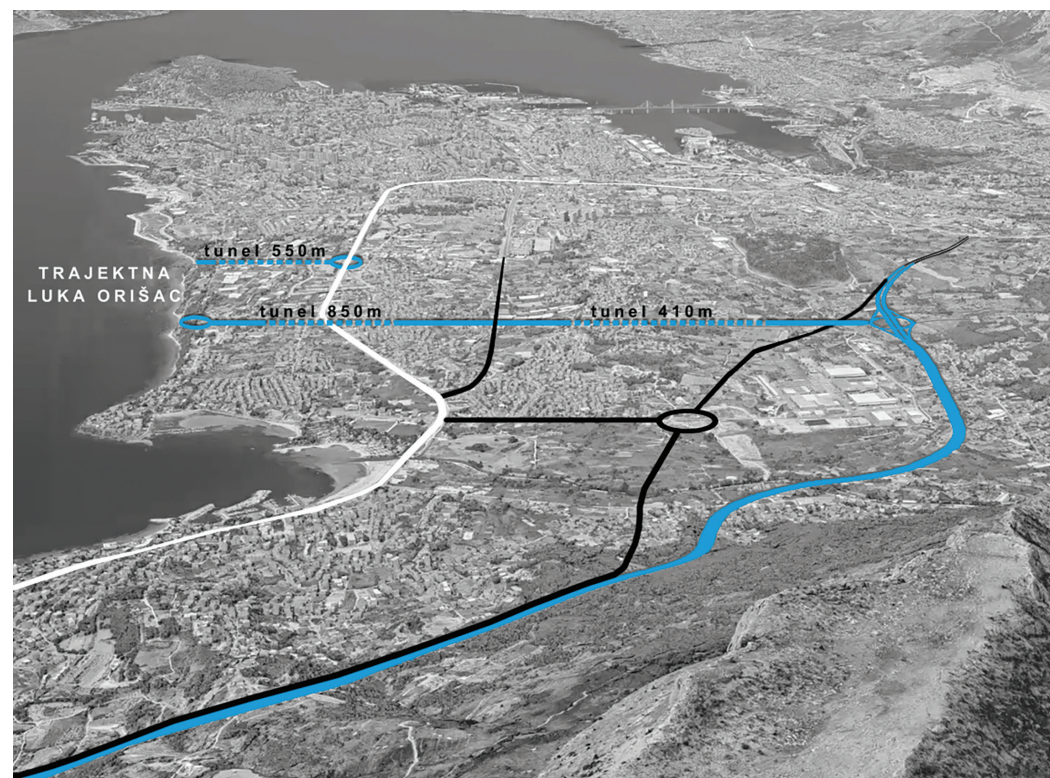
* Postojeće

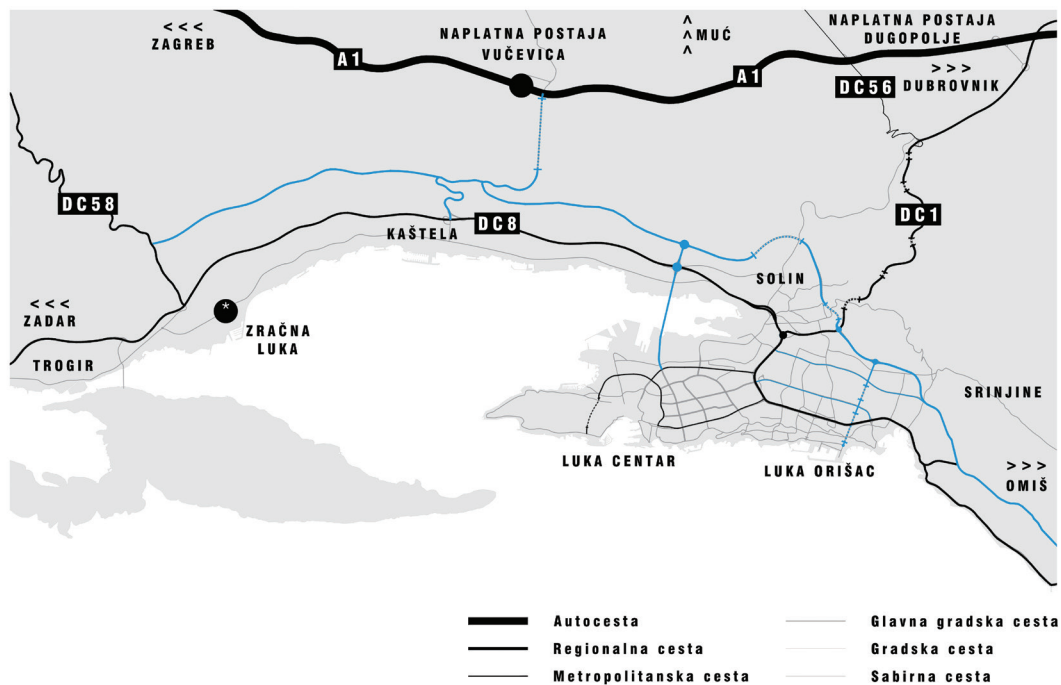
— Regionalna cesta — Glavna gradska cesta
 - - - Sabirna cesta

- 4) **Istočni gradski prsten** – prometni prsten koji bi bio ključan za konsolidaciju istočnog dijela grada i povezivanje šireg urbanog područja s lukom Orišac. Prsten čine splitska obilaznica odnosno trasa državne ceste DC8 do križanja u Stobreču s pravcem koji bi povezivao Orišac i izmijenjenu trasu obilaznice preko Mravinaca koja bi na petlji Mravinci bila povezana s jednim od dva ulaska u grad preko autoceste A1.
- 5) **Prsten Solin-Klis** – razriješio bi neuralgičnu točku prometa u Solinu i dopustio mu da se s južne strane spusti na more. Zapreke širenja prema sjeveru (Rupotine, Klis, Majdan) ne bi bilo jer bi vijadukt omogućio razvoj gradske prometne mreže i ostale infrastrukture.
- 6) **Prsten gornjih Kaštela** – omogućava širenje gradske aglomeracije, ali i zaustavlja je ispod klisura Kozjaka i kave Dalmacijacementa.
- 7) **Prsten donjih Kaštela istok** – omogućava plansko širenje na sjeverne padine, ali i stvara granice razvoja.
- 8) **Prsten donjih Kaštela zapad** – omogućava plansko širenje na sjeverne padine i jasnu kolnu integraciju prostora zračne luke i Trogira u sustav aglomeracije.
- 9) **Prsten Plano-Rudine** – ova trasa ne postoji u planu i trebalo bi pronaći logičnu horizontalnu slojnicu u dubini koja se širi prema brdu. Ovaj velik prostor još nije pokriven prometnicama



— Regionalna cesta — Glavna gradska cesta
 - - - Metropolitanska cesta - - - Gradska cesta

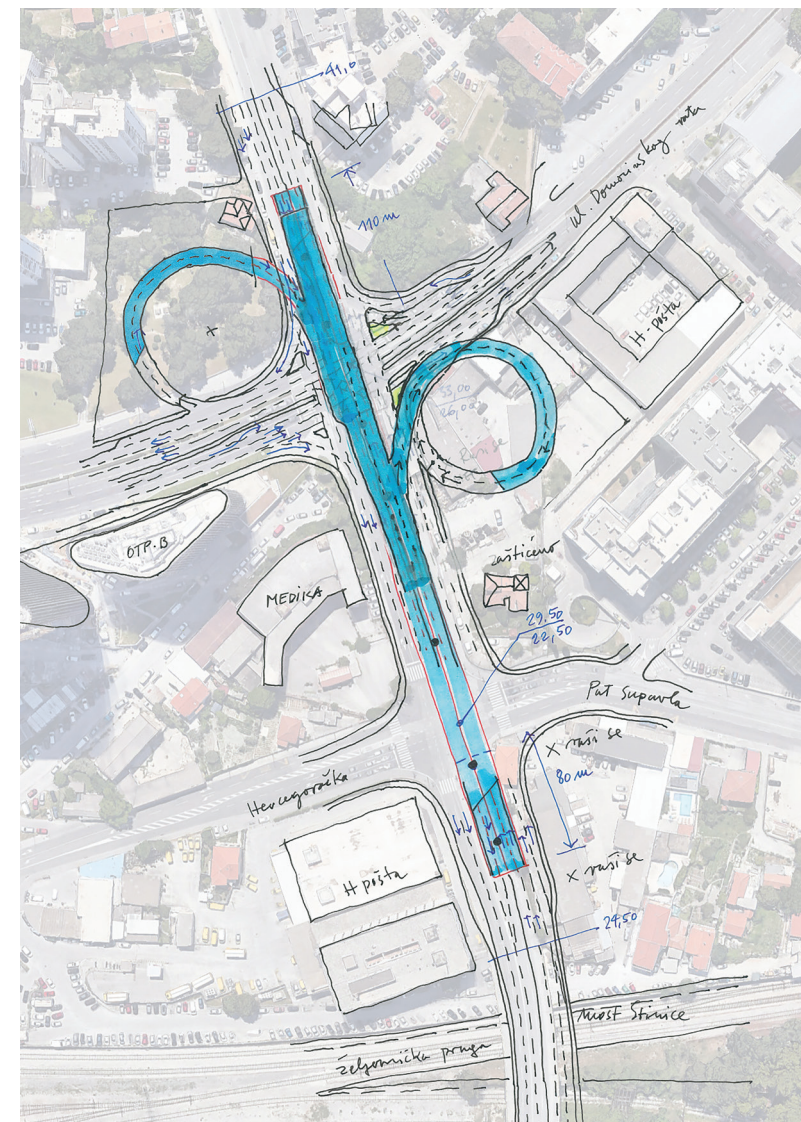


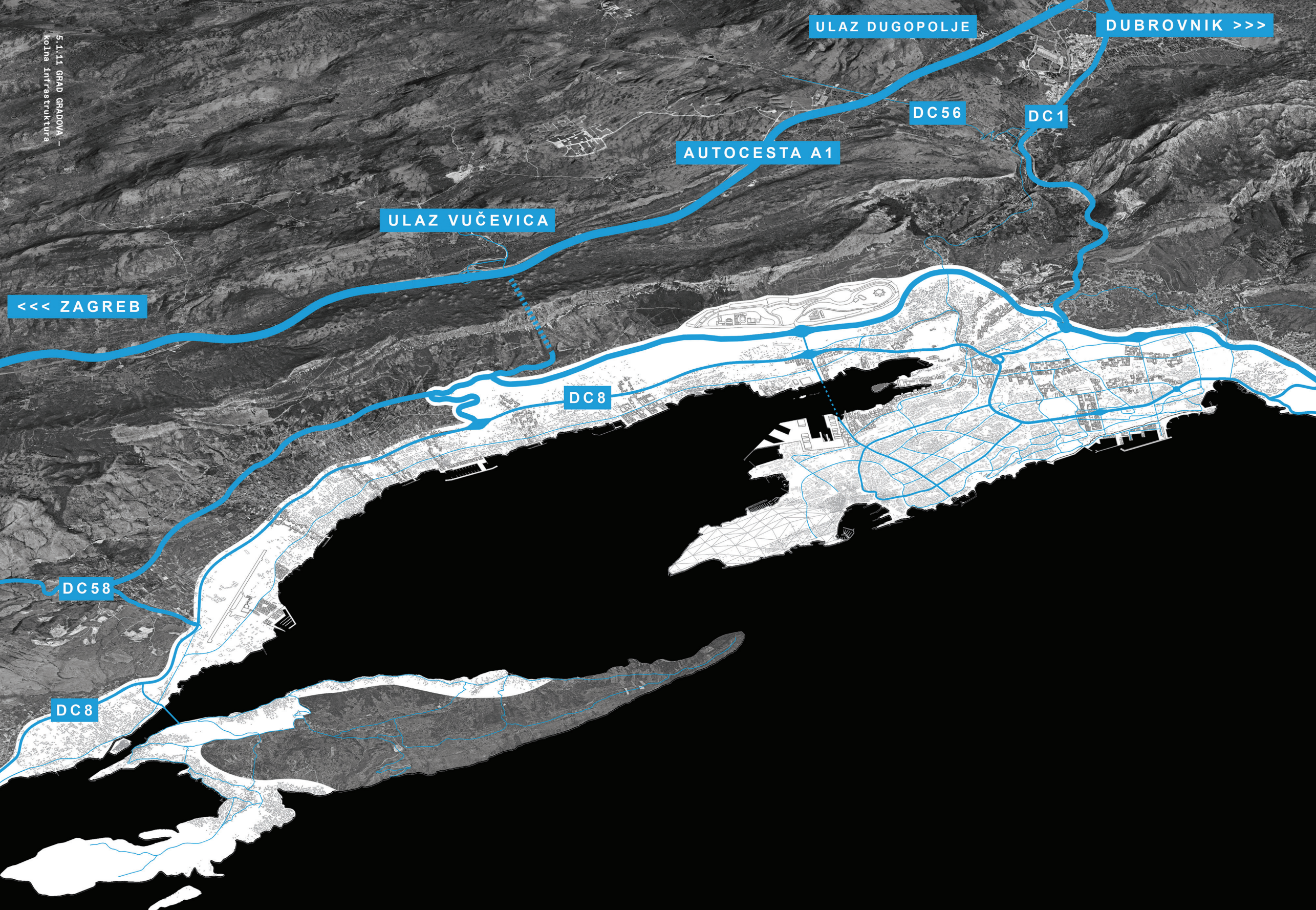


To što sve postavke ovog koncepta neće krenuti baš onako kako su postavljene (vidi dileme oko mosta Splita-Kaštela) ne znači da ih u nekom obliku ne bi trebalo ispitati i usvojiti te uključiti u plansku dokumentaciju koja bi ostala trajna obveza u postupnom provođenju svim jedinicama lokalne uprave.

Kao prilog raspravi dodajemo još jedan argument o Kaštelanskom mostu. Najčešća primjedba mostu Split-Kaštela je kako ga priključiti gradskim prometnicama. Na ulazu u Split on koristi vijadukt Stinice, prijelaz preko kolosijeka željezničke pruge i u nastavku se križa s Hercegovačkom ulicom i Ulicom Domovinskog rata, kao glavnim ulazom u centar, a uključuje se na Dubrovačku ulicu. Prilažemo skicu rješenja kao prilog raspravi koja pokazuje da praktički nema potreba za ikakvim rušenjima (S1.5.10).

5.10 Skica rješenja prometne petlje na spoju
mosta sv. Duje s ulicom Domovinskog rata





ULAZ DUGOPOLJE

DUBROVNIK >>>

DC 56

DC 1

AUTOCESTA A1

ULAZ VUČEVICA

<<< ZAGREB

DC 8

DC 58

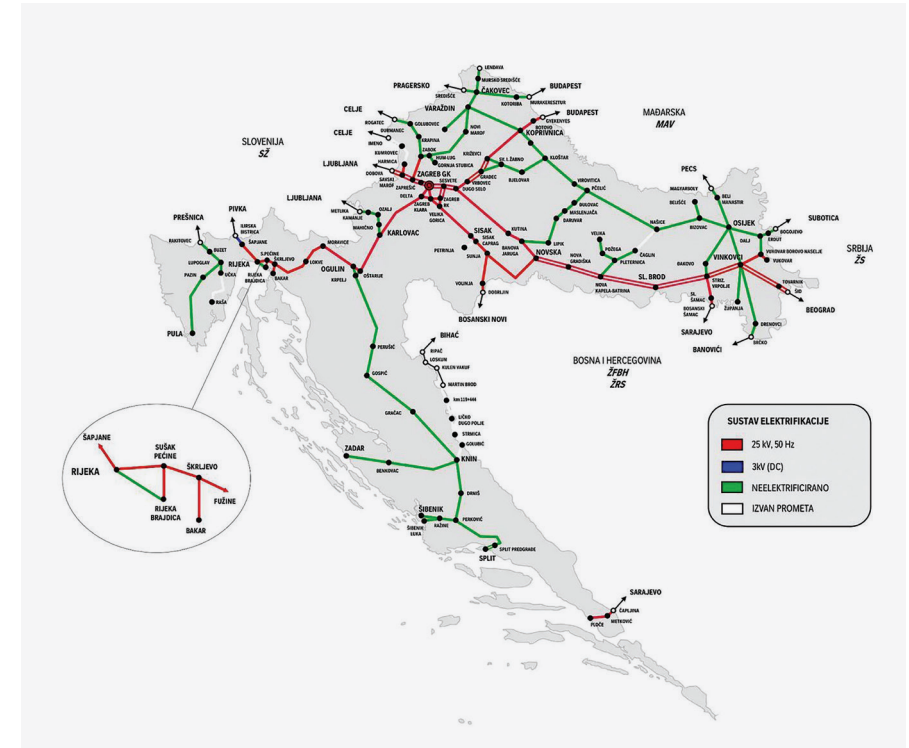
DC 8

05.2 ŽELJEZNIČKA INFRASTRUKTURA

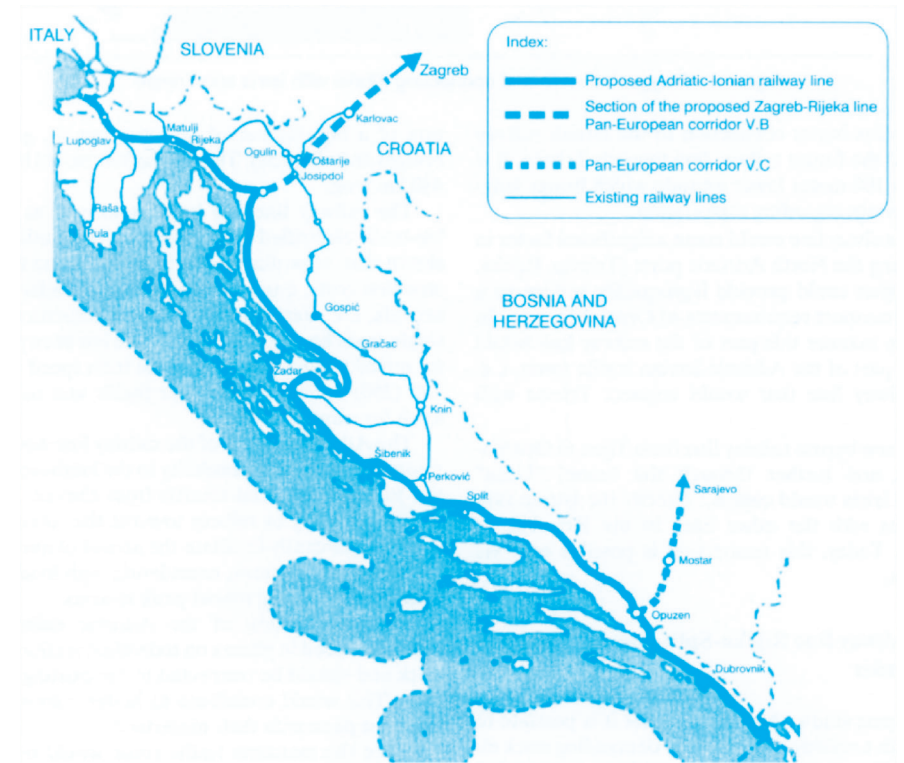
Kao jedno od mogućih rješenja prometnog kolapsa egzistira ideja brze gradske željeznice koja bi povezivala Zračnu luku „Sveti Jeronim“ sa Splitom što bi neupitno smanjilo pritisak na postojeće prometne tokove. Na sjednici Vlade RH održane 4. 5. 2018. godine u Splitu, između ostalog, dogovoreno je pokretanje aktivnosti vezane za ovu temu. Navedeni projekt proglašen je strateškim interesom te je zaključeno kako će se s izgradnjom krenuti odmah nakon pripreme dokumentacije. Kao što nam je poznato, do danas nema naznake da se išta od navedenog konkretiziralo, osim što je u međuvremenu izrađeno ukupno šest različitih studija i prijedloga koji su ponuđeni lokalnoj upravi na razmatranje, a koji su iz raznoraznih razloga lokalnim vlastima bili neprihvatljivi. Medij lake urbane željeznice - metroa je jedini način da pretvorimo ovaj prostor u jedinstvenu aglomeraciju s različitim načinima života. Važnost transportnih modaliteta i brzina kretanja čini način života lagodnijim što je preduvjet kvalitetnog života u gradu. Ideja željeznice koja ubrzava komunikativnost našeg urbanog prostora stvorit će od ovog prostora metropolitanski grad.

Postojeća željeznička mreža (s1.5.2.1) na trasi prema Zagrebu (Perković) polazi od zaglavne stanice na istočnoj obali preko kolodvora u Kopljici i ranžirnog kolodvora u Solinu odakle započinje daljnji uspon preko Kozjaka dionicom kroz Kaštela. U budućoj viziji razvoja željezničke mreže neophodno je spomenuti studiju prof. dr. sc. Dušana Marušića, dipl. ing. građ. i prof. dr. sc. Jakše Miličića, dipl. ing. građ. koja odvojak kroz Kozjak rješava tunelom kako bi se ova trenutačno državna željeznička linija spojila na širu balkansku, tzv. Jadransko-jonsku trasu (planirani budući pravac) (s1.5.2.2). Na ovaj način bi se doveo i kolosijek do Dugopolja, odakle bi se trasa mogla račvati i prema Bosni, što je davna nikad realizirana planerska ideja (Split - Travnik).

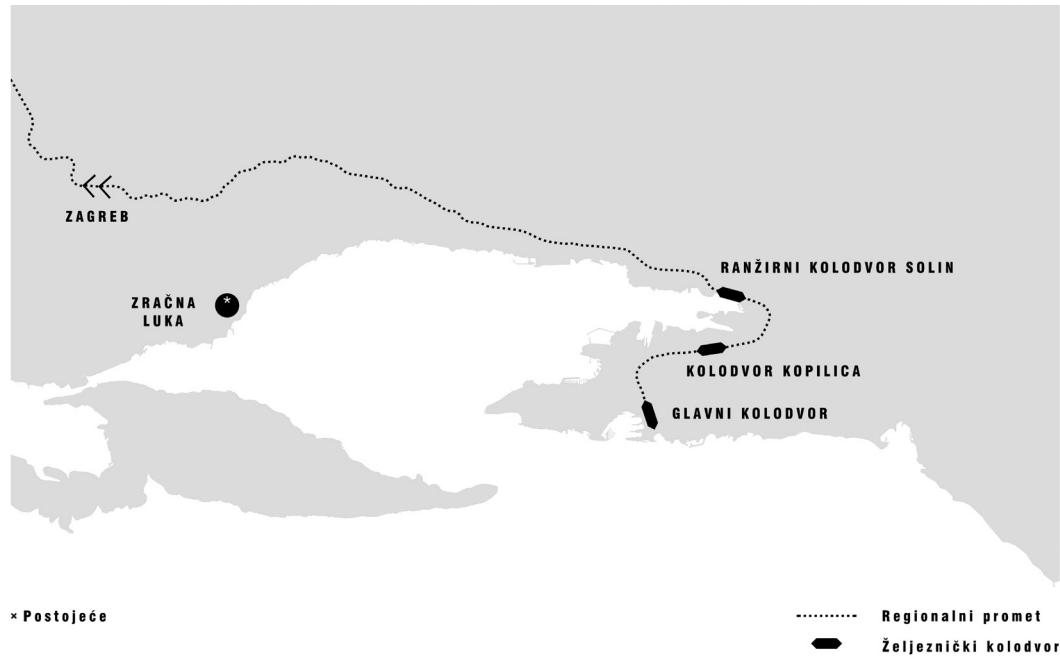
5.2.1 Željeznička mreža u RH:
Izvor: Hrvatske željeznice



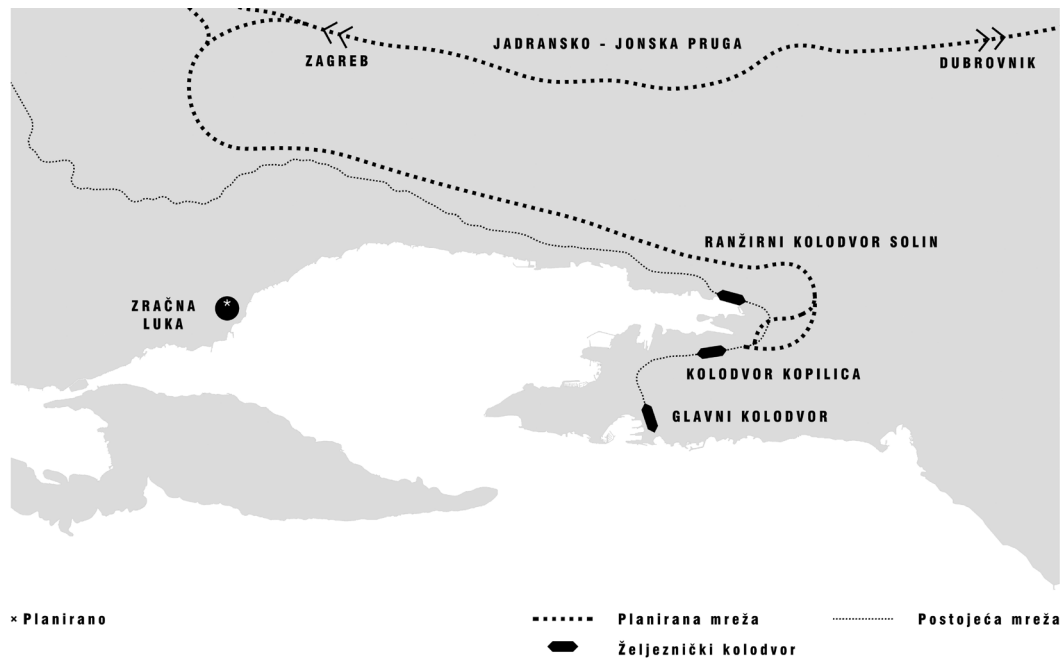
5.2.2 Jadransko-jonska željeznička trasa



5.2.3 Regionalna mreža željezničkog prometa - postojeće



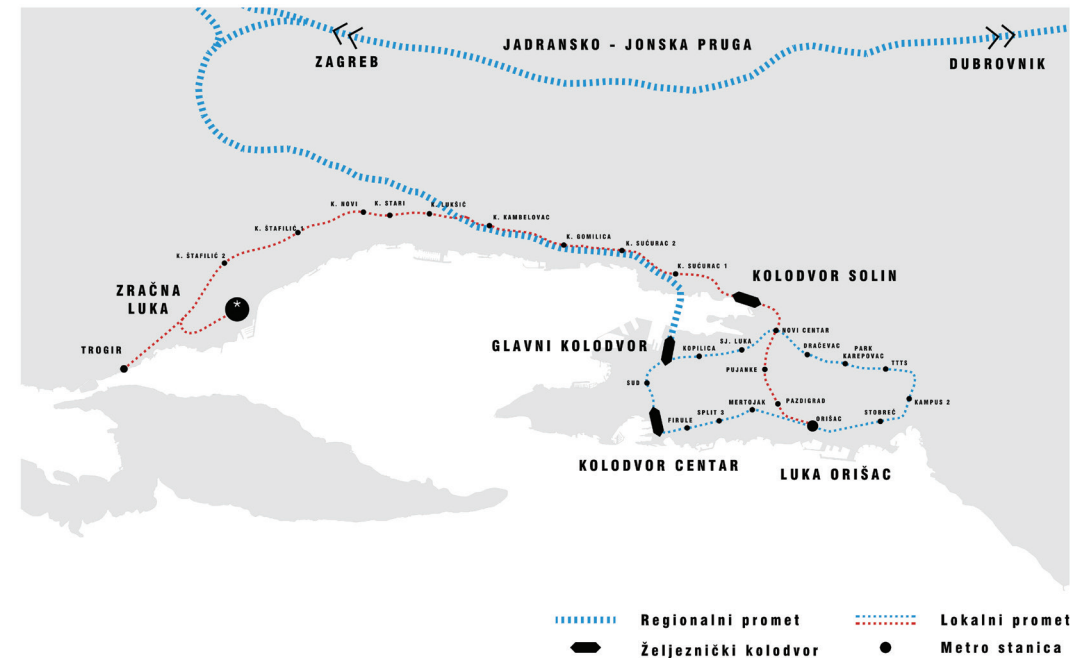
5.2.4 Regionalna mreža željezničkog prometa - planirano



NOVI PRIJEDLOG ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE

Uzimajući u obzir ovaj željeznički pravac kao buduću viziju razvoja na najvišoj razini, kroz knjigu *Split 21* te ranije studije mosta Split-Kaštela, predložili smo formiranje glavne željezničke stanice u Kопilici tako da se ona smjesti okomito na obalu kako se ne bi gubio dragocjeni prostor na mjestu današnjeg kolodvora u Kопilici (s1.5.2.3). Jedna od osnovnih uputa u pogledu planiranja željezničkih stanica u obalnim gradovima je da budu čeone i smještene okomito na obalnu liniju. Na ovaj način most Split-Kaštela, paralelno s cestovnim, dobio bi i željeznički kolosijek te tako u potpunosti oslobodio obalni prostor Solina za daljnji razvoj (s1.5.2.4). Bitno je napomenuti da su za most Split-Kaštela ispitane opcije trase željeznice preko mosta i u suradnji s prometnim stručnjacima dr. Aleksejom Dušekom, dipl. ing. građ. i dr. Petrom Sesarom, dipl. ing. građ. dokazano je da su nagibi i radijusi zadovoljavajući. Ovako planirana regionalna prometna mreža minimalno se preklapala s trasom brze gradske željeznice kojoj bi dvostruki kolosijek, bez ranžirnih površina, bio dovoljan da servisira čitav prostor od Splita do Trogira (s1.5.2.5).

5.2.5 Regionalna mreža željezničkog prometa - prijedlog "Grad gradova"



Prema našim saznanjima, trenutačno postoji šest različitih prijedloga trase brze gradske željeznice Split – Zračna luka „Sveti Jeronim“. Prijedloge su izradili različiti stručnjaci, ali ono što je zajednički nazivnik svih dosadašnjih rješenja jest nužnost da se na budućoj trasi brze gradske željeznice moraju otkupljivati zemljišne čestice i rušiti manji ili veći broj objekata, uglavnom obiteljskih kuća. Ako se sjetimo koliko je trajao proces otkupa zemljišta za “brzu” cestu kroz Kaštela, koji čak nije uključivao rušenje objekata, jasno je da svaka od ovih varijanti znači desetljetnu odgodu realizacije projekta. Jedan od prijedloga nove trase brze gradske željeznice spaja zračnu luku u Resniku s postojećom željezničkom postajom u Kaštel Starom što zahtijeva izgradnju trase od cca 6 km udaljenosti na nadmorsku visinu od 80 metara, što je problematično ne samo s graditeljskog nego i sigurnosnog aspekta. Na ovoj trasi također je potrebno vršiti otkup zemljišta i rušiti objekte kako bi se oslobodila trasa. S druge strane, trasa negira potrebe samih stanovnika jer se nalazi sjeverno od samih naselja te postaje isključivo „turistička“ veza. Nepovoljan nagib željeznice zbog značajnog uspona i produžetka trase za više od jednog kilometra, produljuje vrijeme putovanja gotovo dvostruko. Neke od trasa koriste planom predviđeni, ali u naravi okupirani infrastrukturni koridor koji se nalazi između stare i nove kaštelanske ceste. Ovu varijantu karakterizira najveći broj postojećih objekata na trasi. Najelegantniji, ali financijski nesavladivi, jest prijedlog ukopavanja pruge ispod stare kaštelanske ceste. Ovakav zahtjevan pristup vjerojatno ni višemilijunski gradovi ne bi mogli financijski opravdati. Smještaj stanica i mjesta za mimoilaženje kolosijeka također ima točkasti utjecaj na postojeću izgradnju koju bi na tim mjestima bilo potrebno ukloniti.

Iz spomenutih razloga, u najnovijim studijama i analizama kao najlogičnije rješenje se nameće trasa koja prolazi duž Jadranske magistrale (DC8) te su je kao optimalnu predstavili i stručnjaci tvrtke Ernest&Young savjetovanje d.o.o. koji su posljednji radili na ovom projektu. Cost-benefit analizom moguće je utvrditi kako položaj željeznice uz ovu trasu omogućava smještaj stanica u blizini centara naselja, a pritom isključuje velik dio imovinsko-pravnih problema. Neka od rješenja predlažu i tramvajski promet duž spomenute Jadranske magistrale što podrazumijeva ukidanje po jednog voznog traka u svakom smjeru u slučaju smještaja trase u sredinu prometnice. U slučaju bočnog smještaja tramvajske linije potrebno je unutar gusto izgrađenog prostora uz magistralu otkupiti po dodatnih 5 m zemljišta sa svake strane što nužno povećava troškove i prolongira mogućnost realizacije za značajno razdoblje.

Prije dvadesetak godina locirane su stanice na području Splita, Solina i Kaštela. Tada se ozbiljno razgovaralo o produljenju željezničke pruge do Zračne luke „Sveti Jeronim“ i Trogira. Doprinos tome dali su prof. dr. sc. Stjepan Lakušić i dr. sc. Maja Ahac s Građevinskog fakulteta u Zagrebu 2016. godine s radom: „Povezivanje centra Dubrovnika, Splita i Zagreba sa zračnim lukama“, da bi 2017. godine s Anom Čudina i Matom Ivančevim objavili rad „Idejno rješenje željezničke pruge Split - Trogir“. U njoj su pobrojane sve varijante koje su do tada razmatrane, osim ranije spomenute tramvajske veze duž Jadranske magistrale.

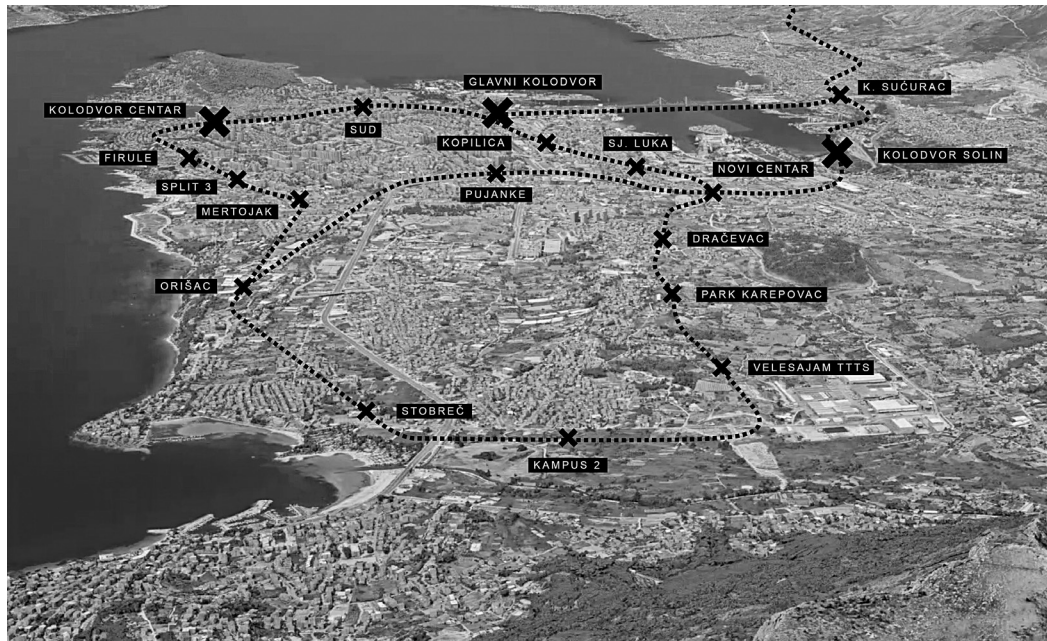
Novi prijedlog, obrađen kroz publikaciju Metro Split-Trogir autora Drage Butorca i Arhitektonskog biroa Ante Kuzmanić, temelji se na spajanju četiriju gradova (Split, Solin, Kaštela i Trogir) odnosno prostora na kojem živi 250.000 - 300.000 stanovnika. Istodobno se servisira preuzimanje prometa Zračne luke „Sveti Jeronim“ i turističkih destinacija od Šibenika do Makarske koji za sada iznosi cca 3.500.000 putnika. Prijedlog je dio strateških odluka i zahvata čijom bi se realizacijom od ovog prostora stvorila jedinstvena urbana cjelina, metropolis za 21. stoljeće. Ova urbanistička studija je izrađena na podlozi Google Mapsa, koja je dovoljno realna, ali i prezentabilna da se napravi sljedeći korak prema realitetu. Poštovane su visinske kote i iščitano stanje u prostoru neposredno prije izrade studije. Neophodno je da se idejni projekt željezničke dionice planira na temelju:

- a) budućeg opterećenja čitave dionice,
- b) elektrifikacije pruge,
- c) brzine vlaka na dionici luka Split – Zračna luka „Sveti Jeronim“,
- d) optimalne protočnosti odnosno potrebama broja kompozicija i mimoilaženja.

Trasa se sastoji od tri primarne dionice. Prva je na dijelu luka Split - Kaštel Kambelovac i planirana je na postojećem kolosijeku dionice M604 Oštarije - Knin - Split, a druga je od Kaštel Kambelovca do aerodroma koja se kroz ovaj prijedlog uzdiže na stupove u osi brze ceste DC8 - Jadranske magistrale. Treća dionica je od Zračne luke „Sveti Jeronim“ do Trogira planirane po usijeku i tunelom do novog mosta u Trogiru.

TRASA LAKE GRADSKE ŽELJEZNICE – METRO

U prethodnoj studiji predložili smo gradski prsten metro linije koji je u svom dijelu najbližem Solinu imao odvojak prema Zračnoj luci. Taj je prijedlog imao i odvojeni trak metroa na Orišcu za koji se slažemo s kritikama da nije potreban. Ono što revidiramo u ovom prijedlogu je da se za prostor grada Splita metro planira kao dvije linije. Jedna cirkularna linija koja prolazi i kroz centar, obalne kvartove, Orišac, istok grada te Sjevernom avenijom prilazi Sjevernoj luci. Druga linija bi bila „metropolitanska“ i terminalna (s polaznim stanicama) i počinjala bi na stanici luke Orišac te preko nove dvije stanice na Mertojaku i novom metropolitanskom centru neposredno sjeverozapadno od Mall of Splita te bi u nastavku direktno povezivala regionalnu luku s centrom Solina, svim Kaštelima i na kraju Zračnom lukom. Ovakav prijedlog stanica u kontaktnoj zoni Solina i Splita gdje zamišljamo novo središte metropolitanskog područja, pretvara u sjecište dvaju metro linija, intermodalni hub koji velikom brzinom povezuje putnike sa svim mogućim destinacijama unutar metropolitanskog područja. Revidirani sustav metroa bio bi efikasniji i omogućio bi frekventnije polaske metroa na obje linije (S1.5.2.4 i 5.2.5).



DIONICA SPLIT - KAŠTEL KAMBELOVAC

Željeznički promet na području Splita, Solina i Kaštela teče jednokolosiječnom neelektrificiranom prugom M604 Oštarije - Knin - Split. Pruga je locirana, u nadmorskom smislu, visoko iznad Kaštela, a tek se na području Kaštel Kambelovca, Gomilice i Sućurca ulazi u gusto gradsko područje. Na ovom dijelu su dva kolodvora (Kaštel Sućurac i Kaštel Stari), te dva stajališta (Kaštel Gomilica i Kaštel Kambelovac). Nažalost, zbog prevelike udaljenosti od naselja vlakovima se preveze 20.000 putnika godišnje, što je gotovo sto puta manje od broja putnika koji se preveze autobusima (iz članka „Nova željeznička pruga Kaštela - Zračna luka Split - Trogir, časopisa Željeznice br.2/2018). Stanje se iz vremena ovog članka još dodatno pogoršalo. Dionica kroz Split ima svoju posebnu problematiku. Glavni kolodvor smješten je na krajnjem rubu poluotoka što rezultira okupacijom golemog prostora što na samoj obali, što zbog potrebe ranžirnih kolodvora u Kopilici i Solinu. Golelim investicijskim naporom, dio trase od Brda do Istočne obale je srećom ukopan 70-ih godina prošlog stoljeća. Idealna verzija naše planerske matrice pretpostavlja glavni i međunarodni kolodvor na korijenu Kaštelanskog mosta na Stinicama (čeaona stanica okomita na obalu), a današnju trasu pruge od gradske luke do Solina koristiti za metro i teretne kolosijeke prema Lori i Sjevernoj luci.

Jasno nam je da do tako racionalnog rješenja nikad neće doći. Ipak, nadamo se u uvjerljivost argumenta da se jedino takvim rješenjem oslobađa goleme teritorije zemljišta u luci Split, Kopilici i ranžirnom kolodvoru u Solinu.

U ovom prijedlogu planirane stanice metroa u gradu Splitu su: Gradska luka, Trg Hrvatske bratske zajednice, Kopilica, Dujmovača, te zatim nove stanice podzemno smještene na ostatku cirkularne linije prema istoku i jugu grada. Potencijalni putnik promijenio bi liniju metroa u novom gradskom središtu na sjecištu cirkularne i metropolitanske linije te istom nastavio prema Zračnoj luci. Za dionicu te pruge kroz Solin predlažemo dva velika zahvata: izmještanje ranžirnog kolodvora i podizanje na stupove dijela pruge od izlaska iz usjeka prema Vranjicu do Sv. Kaje. Ovim zahvatom bi se konačno omogućio prilaz Solina na more. Iz ovog slijedi da projekt ima dvije faze. U prvoj se umjesto dvaju linija metroa koristi jedna provedena s djelomičnom rekonstrukcijom ili izgradnjom prijelaznih stanica od splitske luke do Kaštel Kambelovca na postojećim željezničkim tračnicama. U drugom bi se dio cirkularne pruge tunnelski nastavio prema istoku grada, ogranak pruge iz Vranjica nastavio podzemno južno prema luci Orišac. Hoće li Hrvatske željeznice elektrificirati ovu prugu i kada ne znamo, ali postavljanje postojećeg koridora na karti Europe budi optimizam. Isto vrijedi i za dvostruku prugu na usponu na Kozjak. U svakom slučaju ova dionica zahtijeva u prvoj fazi zahvate manjeg obujma, osim izgradnje splitskog koridora.

DIONICA KAŠTEL KAMBELOVAC - ZRAČNA LUKA „SVETI JERONIM“

Razliku između ovog prijedloga i svih ranijih može se definirati kroz nekoliko karakteristika. Nakon što željeznička pruga prođe ispod DC8 - Jadranske magistrale uspinje se padinom Kozjaka. Kad kolosijek dosegne potrebnu visinu formira se skretnica i kolosijek ulazi u os Jadranske magistrale na visini od cca +5,5 m iznad ceste. Između kolnika ceste (četiri traka: dva u jednom i dva u drugom smjeru) formiran je zeleni pojas širine 3 m. To je pojas kroz koji u čitavoj duljini vodimo željezničku trasu nadzemno na stupovima.

Ovu trasu koristimo kroz sva Kaštela sve do raskrižja prema Trogiru i Planom. Duljina dionice iznosi cca 10 km. Čitava dionica je gotovo sasvim ravna i nema problema s uzdužnim nagibom (max. cca 2,5 mm/1 m). Širina otoka je dovoljna za postavljanje stupova koji bi nosili opterećenje. Stupovi bi se izvodili temeljeni na pilonima te u trasi ne bi trebalo premješati oborinsku kanalizaciju. Zamišljeno izvođenje je s armirano betonskom naglavnom konstrukcijom i

prednapregnutim nosačima duljine 30-40 m raspona. Koristeći Jadransku magistralu DC8 u što većoj duljini, za razliku od dosadašnjih prijedloga, ulazimo prema Zračnoj luci „Sveti Jeronim“ sa zapadne strane na stupovima u visini pješačkog nathodnika iznad ceste Dr. Franje Tuđmana (s1.5.2.8). Time putnici toplom vezom ulaze direktno u terminal. Na ovaj način maksimalno izbjegavamo otkup zemljišta i rušenje stambenih objekata, čime investiciju dovodimo u realne okvire odnosno značajno smanjujemo trošak gradnje, a što je još važnije osiguravamo mogućnost brze realizacije jer su rokovi otkupa zemljišta i sređivanja parcelacije dugotrajni. Kolosijek na stupovima u osi Jadranske magistrale i prilaz Zračnoj luci „Sveti Jeronim“ sa zapadne strane čine ključne karakteristike ovog rješenja (s1.5.2.9).



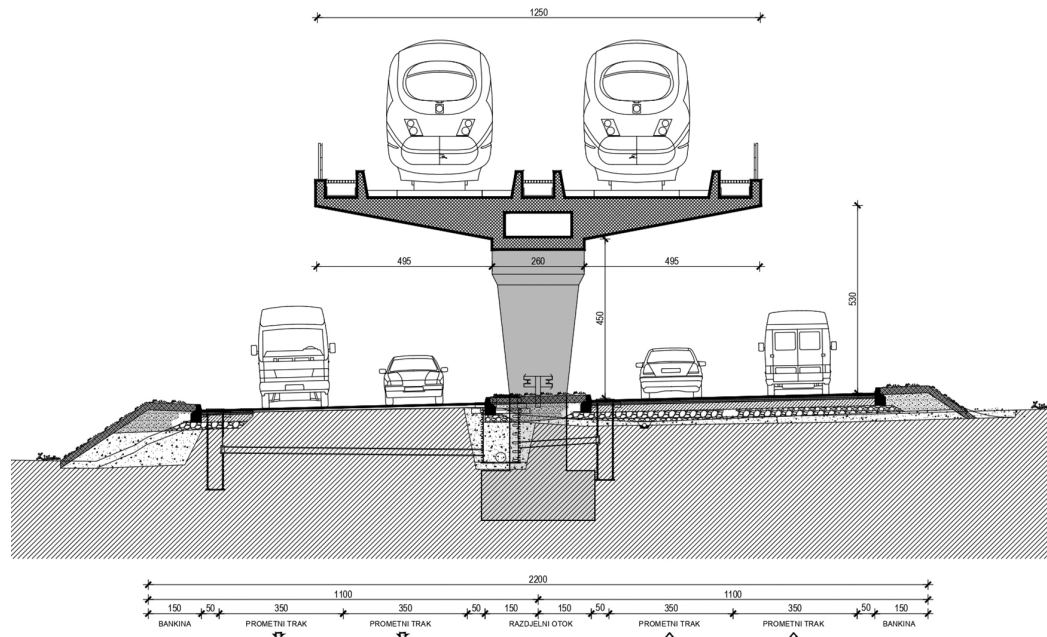
5.2.8 Stanice na trasi brze željezničke mreže Split - Zračna Luka - Trogir - dodatna faza - proširenje trase na čitav poluotok



5.2.9 Vizualizacija brze gradske željeznice na stupovima

POPREČNI PRESJEK TRASE NA STUPOVIMA

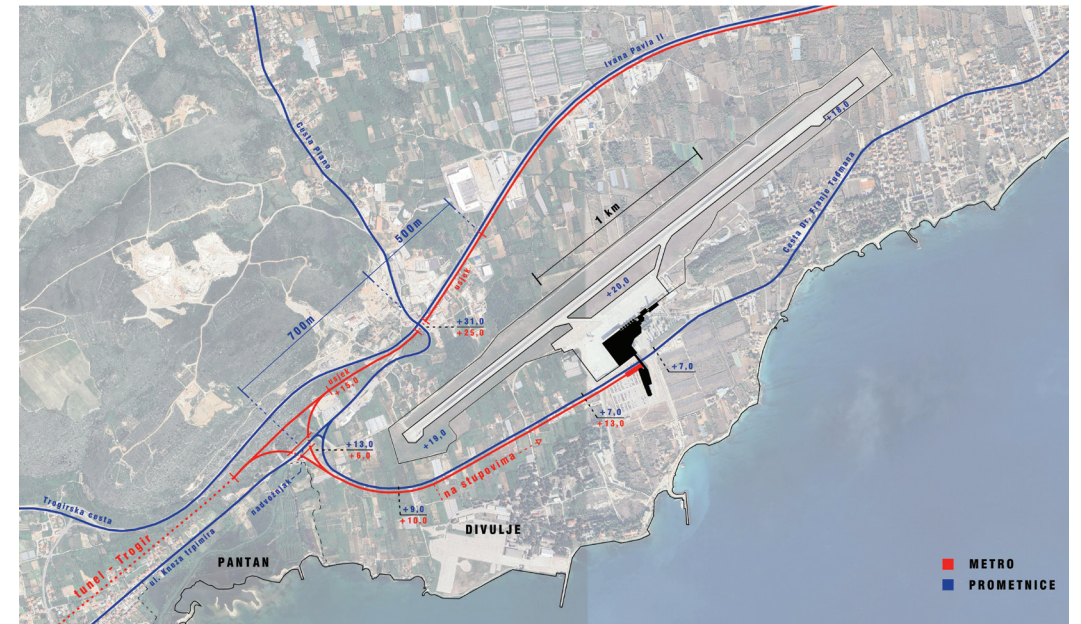
Današnji profil Jadranske magistrale DC8 sadržava po dva vozna traka u svakom smjeru sa središnjim otokom širine 3 m. Širina središnjeg otoka omogućava jednostavno postavljanje pilota za temeljenje unutar koridora te montažu prefabriciranih elemenata konstrukcije čime bi se omogućila brza i jednostavna gradnja (s1.5.2.10). Ključna karakteristika ovog rješenja je ta što izvođenje ovog zahvata ne zahtijeva potpuno ukidanje dnevnog prometa što se u ostalim prijedlozima nužno zahtijeva. Konstrukcija kolosijeka postavlja se na visinu koja omogućava neometano kretanje automobilskog prometa ispod jer hvata kote postojećih nadvožnjaka. Karakteristični profil sadrži dva kolosijeka s dodatnim proširenjima potrebnima u slučaju interventnih kvarova. U ovisnosti o optimalnoj procjeni budućeg prometa na dijelovima trase se realiziraju i mjesta za mimoilaženje kompozicija.



5.2.10 Poprečni presjek željeznice na stupovima u profilu Jadranske magistrale DC8

DIONICA ZRAČNA LUKA „SVETI JERONIM“ - TROGIR

U nastavku je razrađena i varijanta prilaza Zračnoj luci „Sveti Jeronim“ plitkim usjekom/tunelom ispod odvojka ceste za Kaštela i Plano (s1.5.2.11), zatim usjekom/tunelom dalje paralelno iznad vodotoka Rika do ušća u more gdje bi desnim lukom preko nasutog dijela mora bila usmjerena na kolodvor Most Čiovo. Na toj lokaciji može se izgraditi veliko parkiralište za automobile. Ova dionica nije detaljnije razmatrana.



5.2.11 Varijanta pristupa Zračnoj Luci kroz usjek

METRO STANICE U KAŠTELIMA

Bitno je imati u vidu da metro linija nije samo infrastrukturni koridor. Stanice metro bilo nadzemne ili podzemne u svom okruženju generiraju podcentre s posebnim dodatnim potrebama kako infrastrukturnim tako i sadržajnim. Pristupni trgovi, dućani, parkinzi i garaže, parkinzi za bicikle te servisno upravljački objekti samog metroa, redefinirali bi ove točke u samim Kaštelima kao male urbane podcentre u čijem bi se okruženju mogla dopustiti i viša i reprezentativnija izgradnja. Njihova je uloga i multimodalnih prometnih čvorova gdje se korisnici prebacuju između metroa i autobusa, parkiraju svoje automobile da bi u Split ili Trogir išli raditi metroom itd. Stoga su njihove lokacije pažljivo birane i razrađene. Dopršetkom dionice DC8 - Jadranske magistrale kroz Kaštela izvedeni su nadvožnjaci na pozicijama Kaštel Stari, Kaštel Novi, Kaštel Štafilić 1 i Kaštel Štafilić 2 koji su ujedno ulasci/izlasci na brzu cestu, odnosno u centre naselja (s1.5.2.12-15). U Kaštel Lukšiću nema nadvožnjaka jer je u tom raskrižju planiran spoj s autoceste preko tunela Vučevica čija je budućnost za sada upitna.

S obzirom na to da su nadvožnjaci prepreka na trasi metroa, u ovom rješenju posvetili smo im posebnu pažnju te se ona na specifičan i minimalno intruzivan način upotrebljavaju. U rješenju rekonstrukcije su predložena dva zahvata. U cestovno-kolnom smislu nadvožnjak je potrebno rekonstruirati u podvožnjak koristeći iste ulazno/izlazne kolne trake koje su na njih vodile. Današnji nadvožnjaci na ovaj se način oslobađaju postojeće funkcije i postaju željezničke stanice s postojećim koridorima kao pristupnim točkama u kolnom i pješačkom smislu. Sama metro stanica ima obostrani prilaz, a duljina bi joj bila dimenzionirana ovisno o duljini kompozicije stanice te bi bile natkrivene laganom nadstrešnicom radi zaštite od kiše i sunca. Kolosijek bi bio na visini nadvožnjaka, a pješački prilaz nadvišen za horizontalni ulaz u kompoziciju. Prilaz platformi bi se omogućio stubama, liftom i rampama, ovisno o specifičnosti rješenja. U ovisnosti o količini slobodnog prostora na mjestima uz nadvožnjake realizirale bi se manje ili veće parkirališne površine kako bi se stanovnici mogli jednostavno kolno dovesti do stanica i prebaciti u drugi vid prijevoza, tj. u brzu željeznicu. Na ovaj način, osim povezivanja zračne luke i grada, željeznička linija postaje ključni oblik transporta unutar promatranog dijela splitske aglomeracije.

PRILAZ ZRAČNOJ LUCI „SVETI JERONIM“

Kao što smo prikazali, Zračnoj luci „Sveti Jeronim“ prilazi se na stupovima sa zapadne strane kako bi se željeznička stanica direktno povezala s pješačkim nathodnikom Zračne luke iznad DC8 - Jadranske magistrale (s1.5.2.16). Prilaz Trogiru ima dva ograničenja, jedan je prirodni rezervat Pantana, koji treba zaobići, a drugi zaštitni koridor slijetanja aviona. Problematika prilaza rješenja je odlukom maksimalnog korištenja trase Jadranske magistrale i prilaza sa zapadne strane. Želja nam je da se u prilazu s juga zgrade Zračne luke podignemo na stupove, tako da stanica bude na istoj visini kao pješački nathodnik prilaza s parkirališta u putnički terminal Zračne luke „Sveti Jeronim“. Stoga predlažemo dvije varijante:

Varijanta 1.

Zaštitni koridor slijetanja na pistu traži optimalnu udaljenost od 240 m od koje se koridor penje u nagibu od 2 %. Naša moguća udaljenost do zaštitnog područja Pantane je 410 m. S obzirom na visinsku razliku piste (+19,00) i današnje prometnice (+6,00) željeznica na stupovima s visinom kompozicije bila bi na max 6,3 m ispod zaštitnog koridora piste zračne luke što omogućava potpuno neometano slijetanje aviona.

Varijanta 2.

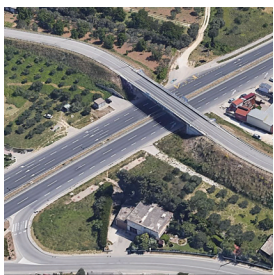
Na dijelu ispred uzletno-sletne staze željeznica se spušta na niveletu današnje ceste tako da spuštanje u usjeku krene ispred križanja Trogir, Plano i DC8, te prođe ispod njega. Usjek dalje ide prema Trogiru gdje se formira križanje prema Zračnoj luci „Sveti Jeronim“ i spušta na niveletu današnje ceste - prilaz prema Zračnoj luci „Sveti Jeronim“. U tom slučaju, na cesti prema Trogiru trebalo bi izvesti kolni nadvožnjak. Nakon lijevog zavoja metroa radijusa 250 m, kolosijek bi se do terminala Zračne luke „Sveti Jeronim“ digao na stupove s južne strane prometnice. Važno je napomenuti da na ovoj trasi nema izgradnje i stupovi bi minimalno štetili poljoprivrednom zemljištu. Ova varijanta prikazana je na slici 5.2.10.



5.2.12 Kaštel Stari - stanica brze gradske željeznice s podvožnjakom za kolni promet



5.2.13 Kaštel Štafilić - stanica brze gradske željeznice s podvožnjakom za kolni promet



5.2.14 Kaštel Novi - stanica brze gradske željeznice s podvožnjakom za kolni promet



5.2.15 Kaštel Štafilić - Plano - stanica brze gradske željeznice s podvožnjakom za kolni promet



5.2.16 Stanica brze gradske željeznice Zračna luka „Sveti Jeronim“ i spoj na pješački most



TERMINAL ZRAČNE LUKE „SVETI JERONIM“

Budući željeznički terminal Zračne luke „Sveti Jeronim“ bio bi smješten na stupovima usporedno s cestom Dr. Franje Tuđmana s južne strane (S1.5.2.17). Novoformirani prometni hub južno od Zračne luke dobro funkcionira i horizontalnim ulaskom pruge u taj čvor ne bi se narušila njegova funkcionalnost, štoviše, povećala bi mu se efikasnost. Višekratne multimodalne stanice tipične su za aerodromske prilaze čak i manjih gradova, poput one u talijanskome gradu Bologni gdje brza željeznička linija na stupovima povezuje aerodrom s gradom rekordnom brzinom i protočnošću. U slučaju Zračne luke „Sveti Jeronim“ pješačka platforma je 1,4 m viša od kolosijeka metroa te treba biti na istoj visini kao pješački nathodnik prilaza terminalu Zračne luke s parkiralištem. Stanica je s centralnim dvostrukim kolosijekom takva da se vlakovi na njoj mogu mimoilaziti na putu prema Splitu ili Trogiru.



5.2.17 Stanica brze gradske željeznice Zračna Luka „Sveti Jeronim“

PROBLEMI REALIZACIJE

Kao relevantan primjer uzeti su podaci metroa grada Münchena, Munich modela Siemens. Kompozicija s četiri vagona može prevoziti 640 putnika (144 sjedeća i 480 stajaćih mjesta), gdje prvi i zadnji vagon imaju vozačke kabine. Visina iznad tračnica je 1,1 m, a širina vozila 2,9 m. Širina kolosijeka je standardna 1,435 m. Duljina vozila s vozačevom kabinom je 19.900 m, a bez nje 18.815 m. Maksimalni uzdužni nagib je 25 mm/1 m. Brzina kretanja vozila je 80-120 km/h. Pri najmanjoj brzini, uz jedno presjedanje od Splita (luka) do aerodroma i zaustavljanje na 15 stanica od minute te uz brzinu od 80 km/h, ukupnu duljinu od 26 km prešli bi za 35 minuta. U slučaju brzine od 100 km/h dionicu bi prešli za 30 min. Uz to bi trebalo dodati vrijeme kočenja i zaustavljanja pa bi realno vrijeme bilo 40 min. Do Trogira bi vrijeme putovanja trajalo 4 minute dulje, što znači da bi ukupno od Splita do Trogira trebalo 45 min, što je izvrsna alternativa autobusnom i kolnom prijevozu. Ovo možemo promatrati kao maksimalno vremensko trajanje puta Resnik-Split.

Problemi realizacije minimizirani su u odnosu na druge prijedloge jer praktično ne uključuju otkup zemljišta i rušenje stambenih objekata. Realizacija je moguća tako da u svakom trenutku promet kroz Kaštela funkcionira.

Prva faza realizacije bi trebali biti izvođenje pothodnika i rekonstrukcija dijelova pristupnih putova i raskrižja na Jadransku magistralu. Radovi na izvođenju same trase započeli bi bušenjem temeljnih pilona i betona stupova za što je dovoljan jedan trak brze ceste. U sljedećoj fazi izradile bi se naglavne grede i montirali montažni prenapregnuti nosači na rasponima 20-40 m. Čitavi radovi bi se mogli izvesti za dvije do tri godine što s pripremom projekta ne bi trajalo duže 5-6 godina.

Prednosti rješenja:

- Povezuje četiri grada (cca 250.000 stanovnika) i rješava transport putnika do Zračne luke „Sveti Jeronim“ kojoj gravitiraju destinacije čitave srednje Dalmacije (3.500.000 putnika).
- Predložena varijanta nema otkupa zemljišta i rušenja stambenih objekata što financijski i vremenski smanjuje investiciju.
- Izvođenje je moguće tijekom čitave godine bez potpunog zaustavljanja prometa i bez izmještanja primarne infrastrukture.
- Sva Kaštela imaju vlastite stanice s parkiralištem te im Split i okolna naselja postaju brzo dostupni.
- Današnji nadvožnjaci postaju podvožnjaci, a na njima se formiraju stanice metroa.
- Sve se može realizirati bez narušavanja postojeće prometne infrastrukture.

Rješavanje prometnog kolapsa na području Splita, Solina, Kaštela, Trogira, Podstrane i Omiša je urgentno pitanje. Kako u spomenutoj sferi nema brzih rješenja te će takvo stanje potrajati još godinama, ovom studijom pokušavamo ovaj problem barem djelomično ublažiti. S obzirom na mogućnost brze i financijski povoljne izgradnje trase, jer ona ne zahtijeva otkup zemljišta i rušenje stambenih objekata, predloženo tehnološko rješenje ocjenjujemo kao jedino prihvatljivo, odnosno jedino realno ostvarivo. Osim putnika iz zračne luke, procjenjujemo kako će većina stanovništva na spomenutom području zasigurno prihvatiti mogućnost komfornog i brzog dolaska na cilj putovanja, čime će se značajno smanjiti pritisak na prometne tokove u sadašnjem opsegu. Sama brza gradska željeznica će nakon izgradnje trase i uvođenja u promet ubrzo postati nezaobilazan čimbenik u funkcioniranju redovnog života Splita, Solina, Kaštela i Trogira, ali zasigurno i značajan razvojni projekt kao jedini željeznički transfer od zračne luke do središta grada na području Republike Hrvatske. Ovaj projekt bi također promijenio i dojmove putnika koji bi kontinuirano lebdjeli iznad gradskih krovova sa zaljevom, planinama i urbanim krajobrazom i na kraju otocima kao vizurama.

Najvažnije je to što bi se ovim visokovrijednim prostorom uspostavio dugoročno održiv model javnoga gradskog prijevoza prilagođen velikim korisničkim kapacitetima, čime bi se područje integriralo u koherentnu urbanu cjelinu – metropolis 21. stoljeća. Stoga je ovom dijelu projekta posvećena dodatna stručna pozornost (S1.5.2.18).



JADRANSKO - JONSKA PRUGA



TROGIR

ZRAČNA
LUKA

K. ŠTAFILIĆ 2

K. ŠTAFILIĆ

K. NOVI

K. STARI

K. LUKŠIĆ

K. KAMBELOVAC

K. GOMILIĆA

K. SUĆURAC 2

K. SUĆURAC 1

KOLODVOR
SOLIN

NOVI
CENTAR

DRAČEVAC

PARK
KAREPOVAC

TTTS

KAMPUS 2

STOBREČ

SJ. LUKA

PUJANKE

PAZDIGRAD

ORIŠAC

KOPILICA

GLAVNI
KOLODVOR

SPLIT 3

MERTOJAK

SUD

KOLODVOR
CENTAR

FIRULE

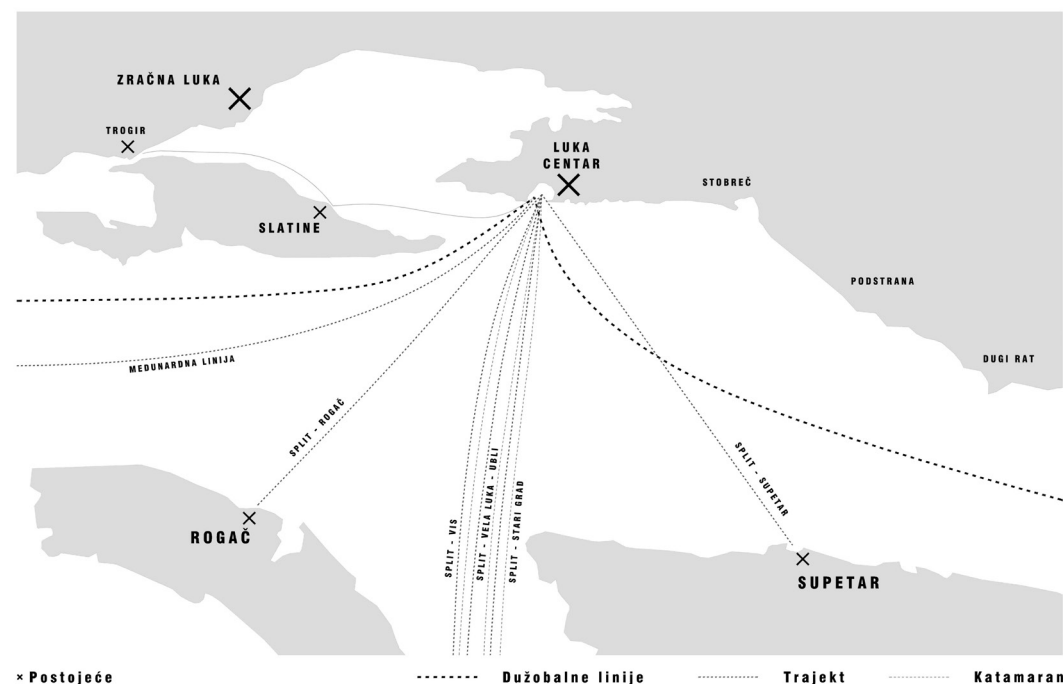
05.3 POMORSKA INFRASTRUKTURA

Trenutačna ponuda pomorskih veza za grad Split i njegovu širu okolicu je daleko ispod potencijala za grad koji je smješten na poluotoku i predstavlja centralno mjesto za vezu velikog broja otoka s kopnom (s1.5.3.1). Loše upravljanje lukama i obalom osim što je centraliziralo golemu količinu i kolnog i pomorskog prometa u uskom pojasu istočne gradske obale, u proteklih dvadesetak godina napravilo je nekoliko velikih pogrešnih poteza poput smještanja kruzerskog terminala na vanjski dok luke, što spada u jedan od naj-antiurbanijih zahvata u novijoj povijesti Splita. Zatim se kratkovidnost očituje i u ukidanju brzih avionskih linija prema otocima te iniciranju projekta ro-ro terminala u luci Stinice, o čemu je već napisano nekoliko redova. Sve ovo na neki način sugerira da Grad Split nema strateški pristup upravljanju svojom obalom, a kamoli održiv i inovativan model pomorskih veza. U ovom trenutku tim aspektom upravljaju javne tvrtke poput Lučke uprave i Jadrolinije.

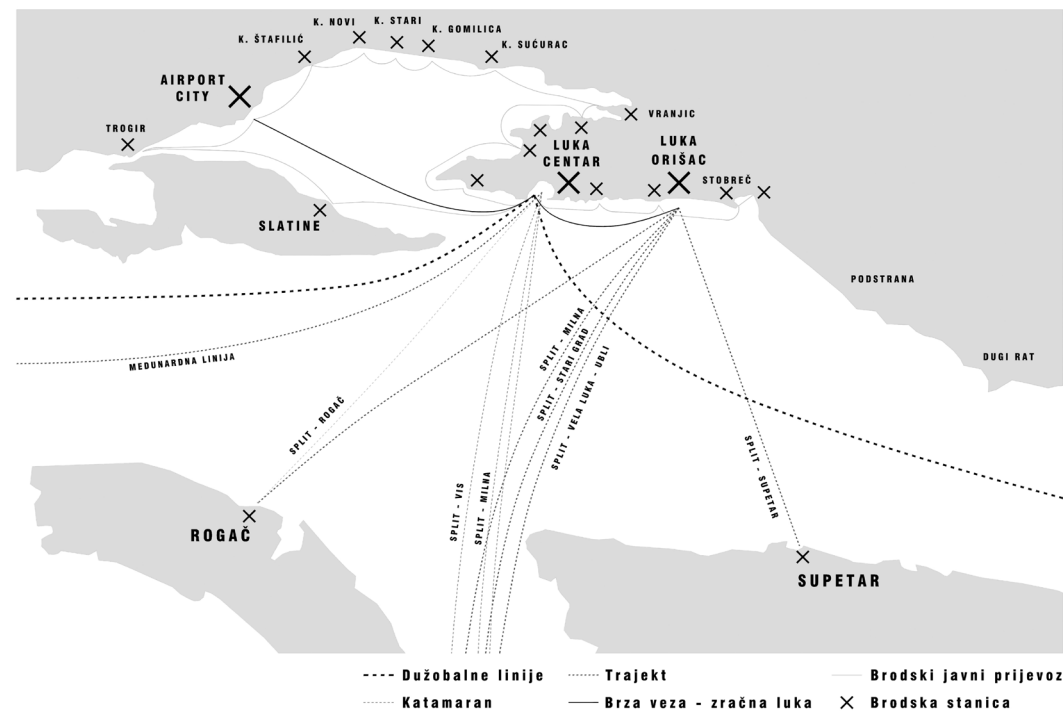
Projektom se predlaže multimodalni sustav korištenja pomorskih putova s ciljem povezivanja Splita i okolice što uključuje i priobalni pojas metropolitanskog područja grada i naravno otoke. Luka u centru grada ostala bi najvažniji resurs putničkoga pomorskog prometa primarno orijentirana na katamaranski promet prema otocima, međunarodne linije kao i dio cjelogodišnje trajektne linije. Luka Orišac preuzela bi ulogu trajektne luke visokog kapaciteta sa sezonskom nadopunom linija. Ovdje je bitno napomenuti da je razradom kolne mreže u objema studijama koje smo napravili, 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 (s1.5.3.2). 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 bi modalitet javnog prijevoza značajno utjecao na mogućnosti povezivanja metropolitanskog područja. Uz to postojala bi i brza linija Orišac-Gradska luka-Zračna luka koja bi u kratkom roku putnike prevozila ne opterećujući kolnu infrastrukturu. Uz to postoji značajan turistički potencijal takvog povezivanja, primjerice u scenariju u kojem se putnik iskrca u Zračnoj luci iz aviona i zatim brodom kroz zaljev preko punte Marjana ulazi u gradsku luku. Teško je zamisliti bolji doživljaj grada i prvog dojma dolaska u mediteransku atmosferu Splita morem (s1.5.3.6).

5.3.1 Regionalna mreža pomorskih linija - postojeće



5.3.2 Regionalna mreža pomorskih linija - prijedlog "Grad gradova"



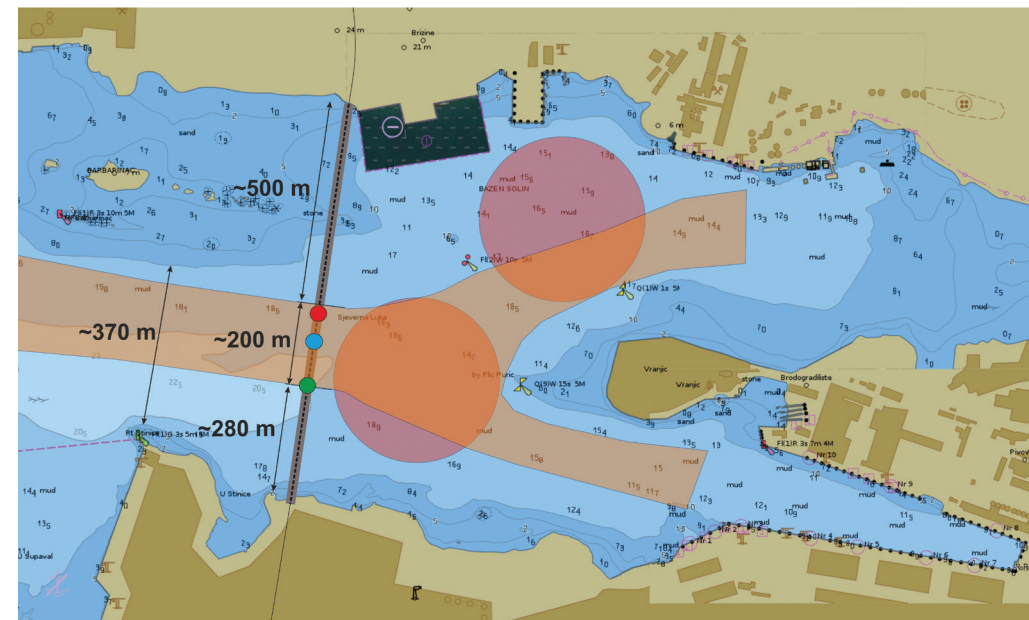
LUKA ORIŠAC - TRAJEKTNA LUKA

Jedan od ključnih prostorno-planskih problema u Splitu je preopterećenost Istočne obale splitskog zaljeva prometom te loša infrastrukturna podrška trajektnoj luci koja ima izraziti sezonalni karakter. Potvrda ovome je i veliki broj različitih prijedloga urbanističkih i prometnih rješenja koji su se pojavili 2017. - 2024. upravo zbog prelaska tzv. Tipping pointa 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.

LUKE SJEVERNOG DIJELA POLUOTOKA

Paralelno sa studijom mosta Split – Kaštela, iza zatvorenih vrata Lučke uprave, razvila se ideja o luci u Stinicama, ispod područja Kopilice, nasuprot Vranjicu na sjevernom dijelu splitskog poluotoka. Otvara se pitanje potrebe za pristaništem, tj. tzv. ro-ro terminalom koji bi trebao biti model rasterećenja luke u centru grada. Ovaj projekt, zahvaljujući političkim vertikalama i manjku stručne horizontale, počeo se graditi. Projekt ima zabrinjavajuće prijedloge tehničke prirode, neadekvatan prostor za automobile koji čekaju na ukrcaj i niz upitnih pomorskih odluka kao što je smjer dominantnog vjetera, dubina uvale i manevarski radijusi, zatim zaštita od erozije. Problematična studija utjecaja na okoliš koju su sami autori na javnom uvidu branili riječima da metodološki „nije baš potpuna, jer se ne gleda kontekst ni kumulativni učinak projekta na zaljev“, ipak su odlučili proglasiti projekt pogodnim za gradnju. Kontejnerski brodari ne mogu ulaziti u luku jer je dubina na vezu 10 m, a prihvaćanje brodova s tegljačima je obavezno do prolaska ispod mosta i tegljenje do slobodnog mora u visini luke Lora. Ipak ono što je notorno u projektu je njegova uskogrudnost prema gradu Splitu, 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 Splita, prvi put otvara se prilika da se taj prostor deindustrijalizira i poveže u integralnu cjelinu, a kako bi se zacijelilo stoljeće loših planerskih odluka nauštrb Salone, Solina i Kaštela. U tom trenutku partikularni interesi Lučke Uprave postavljaju prioritete naopako i kratkovidno, produljujući agoniju za još barem 50 godina. Takav gard upravljačkih tijela koja dopuste da se geografski i urbanistički ključan prostor za razvoj aglomeracije žrtvuje radi trajekta za kamione u zimskom razdoblju, postaje dokaz naše kolektivne kratkovidnosti nauštrb političkih ambicija uprava državnih tvrtki.

Sjeverna luka je slične problematike. Njezin ograničeni kapacitet i slaba povezanost sa zaleđem (BiH) čine njezine razvojne kapacitete upitnim. Nejasno je koje ambicije ulaska kontejnerskih brodova treba očekivati uz postojeću dubinu



mora da se zbog njih podiže visina mosta Split - Kaštela za 20 m. Kontejnersku luku predlagao je prof. dr. Jakša Miličić u plićini ispred otočića Barbarinac nasipavanjem velike površine prema kojoj također postoje velike rezerve (5.1.5.3.3).

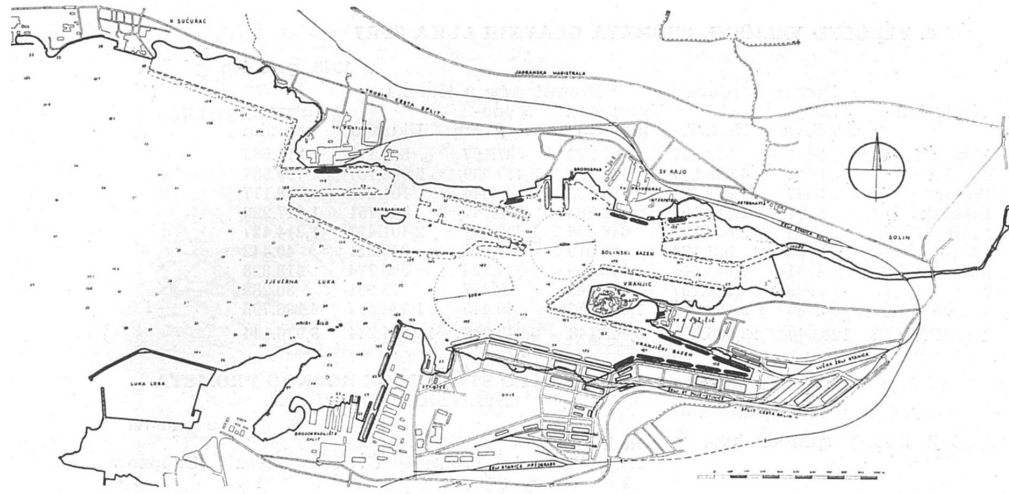
Preseljenje lučkih kapaciteta sa zapadne strane mosta je zahtjevan zadatak u traženju prostora razvojno znatno većeg potencijala. Kapacitete luke rasutog tereta treba tražiti u prostorima gdje već postoji željeznički kolosijek i tu se otvara nekoliko mogućnosti. Projekt kontejnerske luke koji predlaže prof. Miličić je na tragu nasipavanja obale Vranjičkog bazena koju predlaže Stanko Dvornik, dip. ing. građ. 60-ih godina prošlog stoljeća (5.1.5.3.4 i 5.3.5). Željeznički kolosijek koji dolazi do tvornice cementa dolazi i do te luke koja potencijalno ima znatno veće kapacitete od Sjeverne luke. Dubina mora u tom projektu je 15 – 23 m što odgovara i kontejnerskim brodovima. Druga lokacija je nasipavanje platoa između brodogradilišta i ratne luke Lora. Do te površine dolazi željeznički kolosijek i potencijalno je znatno veća od Sjeverne luke. Dubina prema otvorenom moru je 15 m. Pravac sjevernog lukobrana nastavlja se na pravac obale Sjeverne luke. Njezin problem je što bi opterećivala prometnice Splita, a i upitno je bi li Ratna luka Lora, koja je NATO-ova luka, dopustila tu izgradnju.

Sve su ove varijante krajnje upitne, stoga predlažemo rješenje koje do sada nije sustavno razmatrano. Najpovoljnija mogućnost za artikulaciju lučkog potencijala jest prenamjena uvale Supavla ili postojećeg brodogradilišnog područja u luku. Današnje brodogradilište više se ne fokusira primarno na izgradnju brodova, zapošljava znatno manji broj radnika nego u prošlosti, a njegova konkurentnost opada, ne samo na globalnoj razini nego i u usporedbi s ostalim hrvatskim brodogradilištima. Iako je brodogradnja povijesno imala duboko ukorijenjeno značenje u Splitu, njezina gospodarska uloga danas je znatno umanjena.

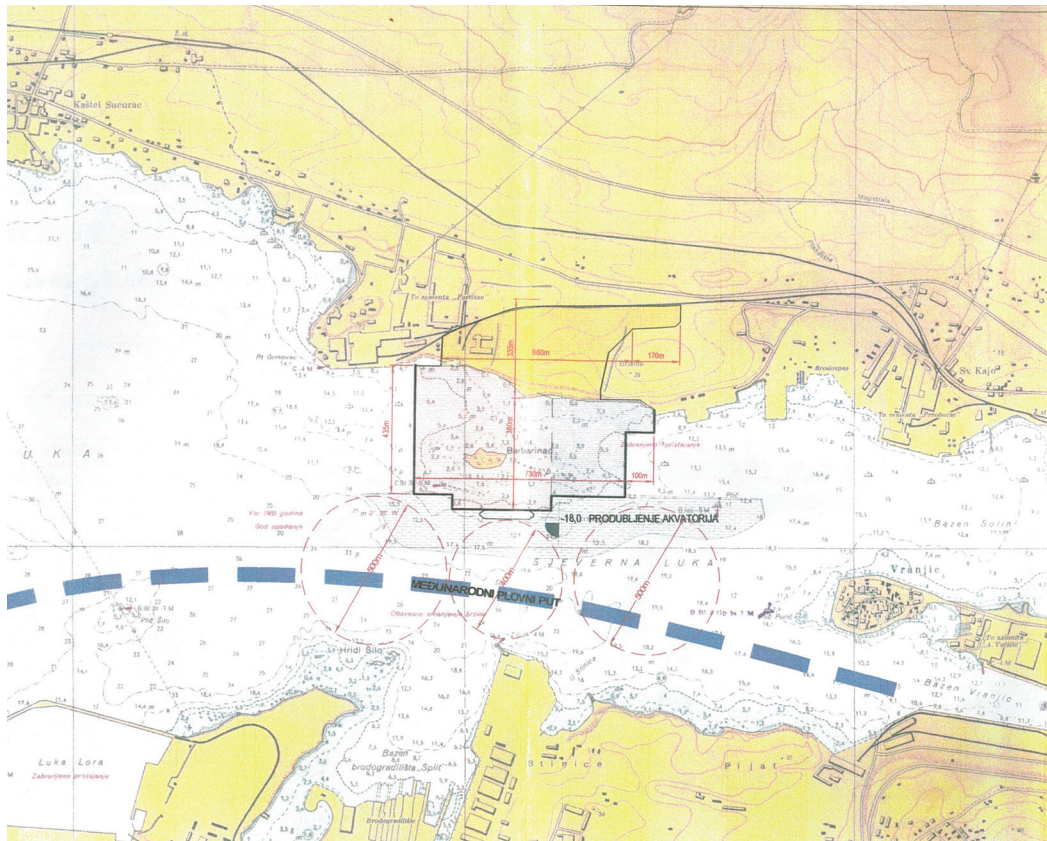
Luka na tom mjestu raspolaže operativnom obalom, željezničkim kolosijekom i dostatnom dubinom uplova, što omogućuje njezino postupno uređenje u teretnu luku, najprije djelomično, a potom u cijelosti i to uz minimalne investicijske troškove. Njezini razvojni kapaciteti dostatni su za dugoročne potrebe grada. Alternativno, prostor bi se mogao razvijati i kao luka za prihvat kruzera, prema modelu dubrovačkog Gruža, no takvo rješenje ne bi odgovorilo na temeljni problem osiguranja adekvatne teretne luke.

KAŠTELANSKE LUKE

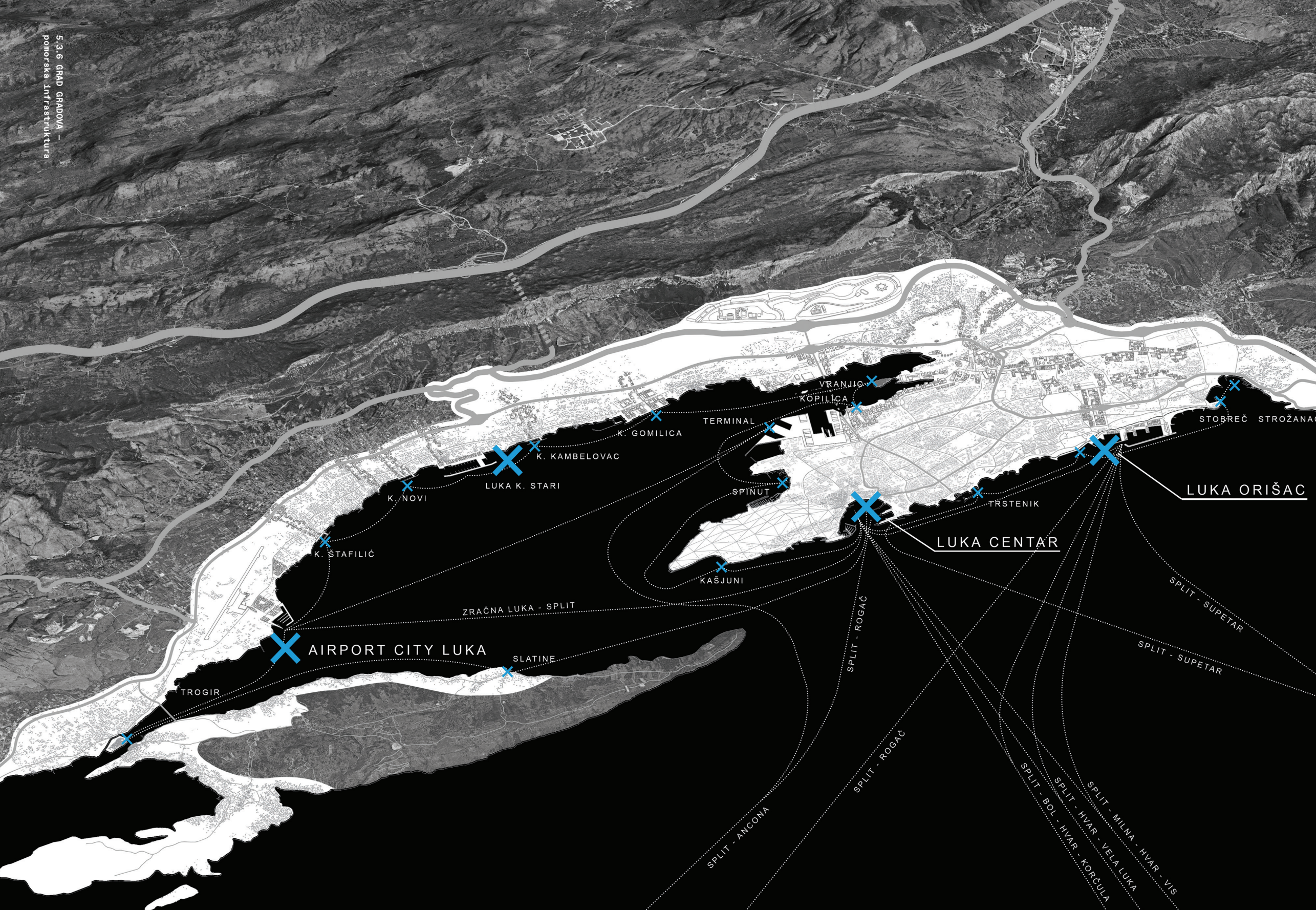
Kaštelanska obala je relativno otvorena na sve vjetrove i današnji lukobrani uz stare jezgre su komunalne lučice malih kapaciteta. Ispred Kaštel Sućurca, u zoni uz propalu kemijsku industriju koja je sama po sebi razvojni kapacitet, razvila se marina Kaštela koja kapacitetima i izgledom najavljuje što bi Kaštela mogla biti. U duljini obale trebala bi se pojaviti bar još jedna marina većih kapaciteta koja bi bila izlazak novog centra Kaštela, predloženog ovim planom na more. Ta pozicija osiguravala bi ostvarenje dužobalne brze pruge i njezine pristane na nekoliko pozicija u Kaštelima. U tom nizu kaštelanske luke završavale bi proširenom lukom ispred Airport Cityja, nove urbane sredine koja bi se razvila s južne strane Zračne luke „Sveti Jeronim“. Pristan za brze brodove na liniji luka Split – Airport City postoji već danas. Također, na prostoru kaštelanske obale s novim infrastrukturnim vezama mogla bi se naći i luka za tzv. tranzite brzim brodicama vezanim za turističke obilaske, kao i luka izletničkih kruzera.



5.3.4 Plan neposredne izgradnje i željezničkog sistema u vranjičkom bazenu; izvor: Projekti Luka, Stanko Dvorinik, d.p. ing. grad., UHBS Split - Urbanistički planovi i realizacije 1965-1966



5.3.5 Kontejnerski terminal i suha marina Barbarinac; izvor: Inicijative i mogućnosti za Split novog vremena, dr.sc. Jaka Miličić, d.p.l. ing. grad., rujin 2023.



AIRPORT CITY LUKA

LUKA CENTAR

LUKA ORIŠAC

TROGIR

SLATINE

ZRAČNA LUKA - SPLIT

SPLIT - ANCONA

SPLIT - ROGAČ

SPLIT - ROGAČ

SPLIT - BOL - HVAR - KORČUJA

SPLIT - MILNA - HVAR - VIS

SPLIT - VELA LUKA

SPLIT - SUPETAR

SPLIT - SUPETAR

LUKA K. STARI

K. NOVI

K. STAFILIĆ

K. KAMBELOVAC

K. GOMILICA

TERMINAL

SPINUT

K. KAŠJUNI

TRŠTENIK

K. KOPILICA

V. VRANJIG

STOBREČ STROŽANAC

05.4 ZELENA INFRASTRUKTURA

U sljedećem kratkom pasusu prezentiran je koncept zelene infrastrukture (sl. 5.4.1) koji kasnije u poglavlju o Kaštelanskoj obali i ekološkoj dimenziji projekta ima dodatno razrađena objašnjenja. Bitno je napomenuti da su zelene i zeleno-plave infrastrukturne mreže jedan od važnijih pojmova u prostornom planiranju te predstavlja novi izazov u stvaranju gradova koji su ugodniji i zdraviji za život, ali prije svega otporniji na klimatske promjene. Split je specifičan grad jer je kroz čitavu povijest imao inicijative 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, a na kraju krajeva i Mosor i Kozjak društvenim, planerskim (i planinarskim) inicijativama sačuvani za generacije koje dolaze. U tom duhu naše stoljeće bi trebalo ne samo sačuvati, nego i stvoriti novi „zeleni kapital“ na razini cijeloga metropolitanskog područja koji će činiti mrežu povezanih urbanih zelenih površina koje su namijenjene sporijem kretanju, rekreaciji, mentalnom zdravlju, prozračivanju i osunčanju grada, kao i održavanju bioma raznolikim i povezanim sa širim ekosustavima koji počinju na vanjskim granicama grada.

Zonu ušća rijeke Žrnovnice, koju tretiramo kao Natura 2000 visokovrijedni vodno-zeleni resurs, povezujemo sa zonom zaštitnog zelenila obilaznice na Karepovac. Karepovac je ključna točka proširenja ove linearne infrastrukture Splita 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 važnijih 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 na parkove infrastrukture i uređenog obalnog sustava prema Kaštelima po uzoru na južnu obalu Splita. Cijeli potez završio bi Pantanom u Trogiru, rekreativnim i bioraznolikim obalnim krajobrazom drukčijim od ostalih borovih šuma na ostatku promatranog teritorija. Na ovaj način bi mreža parkovnih, obalnih i krajobraznih intervencija povezivala sva metropolitanska područja kontinuiranim vezama s nekoliko važnih zona: Marjan, gradske plaže i klifovi, Karepovac i arheološki park Salona kao krajobrazno-parkovne zone, te tokovi Žrnovnice i Jadra kao vodno-ekološki rezervati biološke raznolikosti. Osim samih rijeka, po uzoru na povijesne potoke i veze poljima vertikalno na padine potezi urbanog kvartovskog zelenila mogli bi se projektirati i kao osi „praznina“ i drvoreda u Kaštelima, i kao zelene pješačke ulice po uzoru na Split 3 koje bi vezivale Sjevernu i Južnu aveniju s obalnim pojasom između Žnjana i Stobreča.

Izuzetno je važno planom definirati sjeverne granice na padinama Mosora i Kozjaka koji su same po sebi prirodni fenomeni. To je osobito jednostavno ostvariti na području Kaštela, gdje bi se u velikoj mjeri oslonilo na trasu planirane prometnice. Uz nju, kao veliki potencijal su kave, iskopi Dalmacijacementa koje treba pretvoriti u sportsko-rekreativnu zonu, regenerativan prostor posebnih namjena vezanih za javno zdravlje, čime bi se mogao popuniti veliki dio zelenog fonda. Postoje brojni primjeri takve regeneracije, poput nedavnog projekta u Zapadnoj Virginiji, gdje su terase otvorenih kopova pretvorene u polja lavande, ili danskih primjera pošumljavanja kamenolomskih kava. Druga potencijalna zona su deindustrijalizirano područje Majdana s kojim bi se formiralo i zaštitno zelenilo Solina. Tako bi Split i Solin dobili artikulirane zelene granice, svaku pripadajuću svom „administrativnom centru“. S južne strane otok Čiovo u svom središnjem istočnom dijelu je potencijal za obnovu, odnosno čuvanje zelene infrastrukture. **Potrebno je ponovno naglasiti danas široko prepoznat, ali u prostoru još uvijek nedovoljno vidljiv potencijal povezivanja arheološkog parka nacionalnog značaja u Saloni s obalom, ušćem Jadra te zelenim površinama između Vranjica i Solina. Takva bi cjelina mogla postati simbolički „zeleni“ centar metropolitanske zone, s izrazitom javnom i kulturnom vrijednošću, kao i reprezentativan primjer prenamjene industrijskog nasljeđa na državnoj razini.**

Planerske i političke pogreške iz prošlosti potrebno je ispravljati, a transformacija nekoć žrtvovanog industrijskog područja na istočnom dijelu zaljeva predstavlja generacijsku priliku za stvaranje prostora primjerenog razvojnim standardima 21. stoljeća.



KOZJAK

TOK JADRA

SALONA

TOK ŽRNOVNICE

VРАНJIC

KORILICA

GRADSKЕ PLAŽE

GRADSKЕ PLAŽE

SPINUTSKA
OBALA

GRADSKЕ PLAŽE

MARJAN

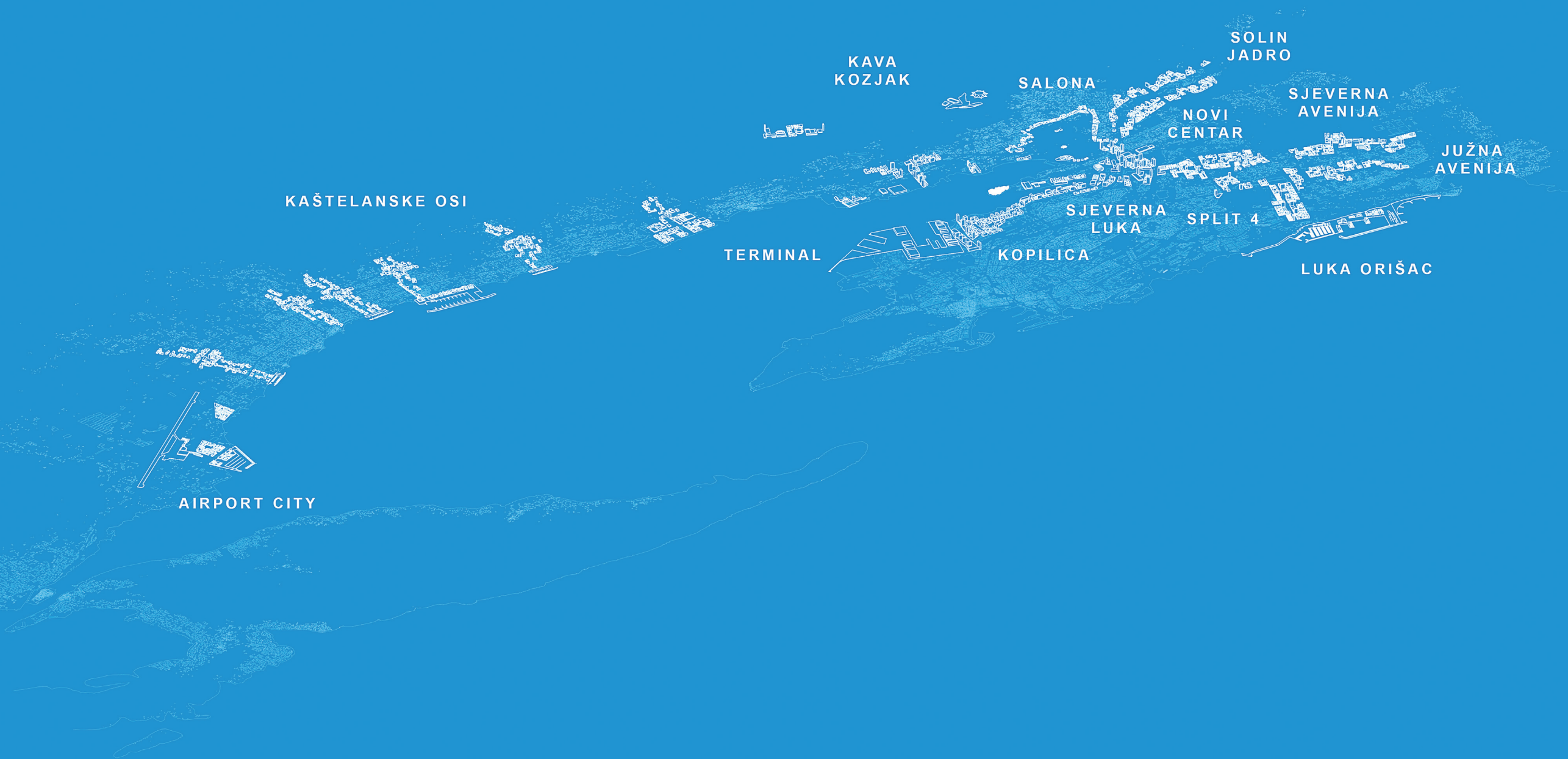
GRADSKЕ PLAŽE

KAŠTELANSKI
ZALJEV

PANTAN

ČIOVO

TROGIRSKI
ZALJEV



KAŠTELANSKE OSI

AIRPORT CITY

TERMINAL

KAVA
KOZJAK

SALONA

SJEVERNA
LUKA

KOPILICA

NOVI
CENTAR

SPLIT 4

SOLIN
JADRO

SJEVERNA
AVENIJA

JUŽNA
AVENIJA

LUKA ORIŠAC

NOVI CENTAR
GRADA GRADOVA

Jedan od ključnih razloga zašto smo promijenili fokus s istoka grada Splita na razvojne kapacitete cijelog aglomeracijskog područja jest što ovaj grad gradova već živi kao jedan urbani prostor s nekoliko podcentara. Ipak, među svim podcentrima jedini koji je adekvatno dimenzioniran i programiran je onaj grada Splita i kao takav ugrožen turistifikacijom, komunalnim i investicijskim preopterećenjem. Grad Trogir također ima kvalitetan gradski centar, ali sličnih problema kao i splitski i s manjkom javnih i društvenih sadržaja u širem gradskom prostoru. Istovremeno, prepoznajemo da preostali podcentri, Solin, Kaštela, Stobreč, istok Splita i Klis, koji nisu razvijeni adekvatno broju stanovnika i korisnika koji im gravitiraju, imaju dva golemo neiskorištena kapaciteta koja bi mogla sama po sebi osigurati balansirani razvoj cijelog područja, rasteretiti Split značajno poboljšavajući kvalitetu života u ostalim gradovima. Prvi potencijal su **golemi postindustrijski prostori koji čekaju transformaciju** i svoje uključivanje u urbano tkivo kroz ekološku sanaciju, reprogramiranje i komunalno opremanje, a drugi golemi potencijal je **prirodni i kulturno-arheološki kapital** koji se nalazi prostorno u samim središtima svih gradova u zaljevu. Stoga je kao prvi razvojni projekt prepoznat konglomerat projekata koji zajedno čine središte budućeg metropolitanskog područja, a smjestili smo ga na istočni dio Kaštelanskog zaljeva, na tromeđi triju gradova, ušću rijeke Jadro, te na golemom prostornom ekscesu industrijske zone koja pruža priliku da promislamo budućnost ovog prostora u potpunosti ispočetka. Ovaj se konglomerat sastoji od tri dijela. Prvi je novo metropolitansko središte na ušću Jadra, drugi je novi centar Solina s arheološkim parkom Salone i novom solinskom obalom, a treći je sjeverna obala splitskog poluotoka.

Povijesno, geografski i krajobrazno to je možda najljepši i najznačajniji dio srednje Dalmacije. Topografski, to je dolina i ušće između dviju planina s bogatom rijekom Jadro koja izvire u podnožju. Zaljev je siguran, zatvoren za sve vjetrove osim bure koja se preko Klisa spušta na more.

Da bi se stekao uvid o kojim se dimenzijama prostora radi, a koji je potrebno transformirati, spomenut ćemo ključne industrijske pogone u ovom prostoru i njihovo aktualno stanje. Osnovni zahvat planova druge polovice 20. stoljeća je širenje industrijske zone na solinsko-vranjički bazen, kaštelansko polje i sjevernu stranu splitskog poluotoka. Tu niču divovi socijalističke industrijalizacije: brodogradilište, ratna luka, građevinski pogoni, luka za rasute terete, zatim na vranjičkom poluotoku remontno brodogradilište, pivovara, klaonica, rezervoari nafte, a na solinskoj strani ranžirni kolodvor, luka za prekrcaj nafte, dvije tvornice cementa („Partizan“ i „Prvoborac“) koji sirovinu crpe preradom lapora u klinker s rudokopa na Kozjaku. Prema području Kaštela smješteni su postrojenja za proizvodnju polivinila, betonara, željezara, različiti građevinski pogoni, ribarska luka, vojna skladišta i niz drugih indu-

strijskih i logističkih sadržaja. U Solinu, sjeverno uz rijeku Jadro, još početkom stoljeća nikla je u Majdanu tvornica cementa („10. kolovoza“) koja je dok ga je bilo prerađivala klinker iz lapora, a 70-ih godina izgrađena je tvornica betonskih elemenata. Površine rudokopa zauzimaju goleme površine. Na Kozjaku nenasirana rana u prirodnom okolišu površine 192 ha, duljine 3,5 km, visinske razlike između 220 m. n. v. i 75 m. n. v. Rudnici na Majdanu (majdan = rudokop ili kamenolom, turcizam) iskorišteni su do kraja i površine su s tvornicom 100 ha. Na Majdanu su dva nalazišta. Na Glavini veličine 36 ha, a na Raketama veličine 11 ha i dva manja od oko 5 ha.⁵ Potencijali ovog prostora su golemi. Njihov položaj u Solinu i na padinama Kozjaka je do sada sprječavao logičan razvoj grada i naselja oko njega. Većina te industrije je izgubila svoju osnovnu funkciju, a od izmjene društvenog poretka i privatizacije, može se reći da čeka nove mogućnosti razvoja. Ovako koncentrirana organizacija industrijskih pogona je tijekom niza godina, ispuštanjem kancerogenih plinova dimnjacima bez filtera, prašinom nataloženom na okolna polja vinograda i maslinike, azbestom i toksičnom šljakom, oduzela građanima osjećaj da je grad dio veličanstvene ljepote zaljeva.

Povijesno, ovaj je prostor bio antičko naselje koje se u pisanim dokumentima prvi put spominje 194. godine p. n. e., koji je u vrijeme Dioklecijanove abdikacije narastao u Salonu odnosno na cca 60.000 stanovnika te raspolagao sa svim što gradu treba od hrane, termi, amfiteatara i bedema. Salona postaje centar provincije Dalmacija iz koje vode četiri ceste u smjeru svih dijelova Rimskog Carstva. Razlog razvoja je antička luka na ušću rijeke Jadro. Salona je jedan od većih gradova Rimskog Carstva površine 74 ha. Kao i sve rimske kolonije imala je svoje obradivo područje (ager) podijeljeno u pravilne četvrtaste površine (centurijacije) koje su se davale zaslužnim vojnicima, dimenzija 700 × 700 m. Do danas kroz Splitsko polje i Kaštelansko polje ostali su putovi, ceste pa prometnice na granicama tih kvadranta (Poljička ulica, Teslina ulica, Zrinsko-frankopanska ulica u Splitu, ulice Put Kozjaka i Podlukovo u Kaštel Sućurcu te Nehajski put i Ulica Gaje Radunića u Kaštel Štafiliću). Još i danas u većem dijelu Salona nije arheološki istražena, a kako nad njom nije nikao grad, istraživanja su još uvijek moguća.

Kad na spomenute slojeve ovog nevelikog prostora u jednoj od najljepših uvala dodamo prometne mreže kolnog i željezničkog prometa, dolazimo do nerješivog gordijskog čvora. Izvedene koridore nemoguće je mijenjati, ali nužno ih je rasteretiti. U kolnom prometu ključni problem je blizina „Širine“ u Solinu i „rotor“ na ulazu u Split. Stari izlaz/ulaz u Split još je u funkciji i s nje ga se ulazi u Vranjic, Sjevernu luku, Solin i Dujmovaču. Sa „Širine“ vodi stara cesta prema Klisu, DC8 prema Splitu, Kaštelima, ulaz u Solin (ako ga znate pronaći). Blizina ovih raskrižja je razlog da zastoje koji zakoče promet ujedno zatvori i bilo kakve prilaze Splitu, Solinu, Kaštelima i Omišu.

U zadnjih nekoliko godina izvedeni su sljedeći zahvati poboljšanja protočnosti prometa: nadvožnjak Meterize (izazvao zakrčenje na semaforu raskrižja

5 Podaci su preuzeti iz knjige: „Povijest industrije cementa u Dalmaciji: 150 godina suživota“, izdavač Fakultet građevinarstva, arhitekture i geodezije Sveučilišta u Splitu; 2015. godine, koja je rezultat znanstvenog istraživanja autora doc. dr. sc. Dujma Žižića.

starog ulaza u Split), semafor na solinskom rotoru te nadvožnjak iznad rotora za skretanje prema Japirku. Sve su to kratkotrajna poboljšanja koja gužvu s jedne točke presele na neku drugu. Nadvožnjak nad Širinom koji prebacuje promet preko raskrižja je trebao biti izgrađen ranije, 1979. godine (priprema za Mediteranske igre), ali je u nastavku trebao trasu DC8, obilaznicu Splita, voditi padinama Mosora. Međutim, tih godina obilaznicom je proglašena stara Jadranska magistrala koja preko Lovrinca vodi do Stobreča. Tom odlukom je Split ostao bez obilaznice. Željeznička čvorišta su još više okupirala prostor. S glavne trase kolosijeka iz Zagreba imamo sljedeće odvojke: s kolosijeka u Kaštel Sućurcu odvojak za „Jugovnil“, s ranžirnog kolodvora odvojak za Dalmacijacement i Inine rezervoare Brižine, iz Solina odvojak za Sjevernu luku i obalu u Vranjicu, iz kolodvora u Kopilici odvojak za brodogradilište i Loru. Praktički svaki pogon ima svoj odvojak, a dobar dio tih pogona uopće ne radi ili ne koristi kolosijeka. Usput, kolodvor u Kopilici zauzima 98 ha, a ranžirni kolodvor u Solinu 72 ha. Sve je podređeno industrijskoj zoni koje više nema. Prostor se polagano transformira iz proizvodne u trgovačku namjenu pa goleme površine s parkiralištima zauzimaju trgovački lanci (Emmezeta, Getro, Brodomerkur...). Ovaj prostor ima goleme parcele u vlasništvu državnih i gradskih tvrtki dok istodobno vapi za sanacijom i artikulacijom. Ovo je prostor koji treba građanima kako bi se stvorile nove urbane sredine za život s administrativnim, društvenim i obrazovnim sadržajima, poslovnim hubovima, zelenim oazama. Koliko god to teško bilo zamisliti, treba imati na umu da je prije samo 80 godina, što je jedan ljudski vijek, nekome na Vranjičkoj rivi bilo potpuno nezamislivo da će ubrzo biti okružen s čak 10 zagađivača i industrijskim pogonima površinom ukupno većom od tadašnjega grada Splita.

Kako zamišljamo rekonceptualizaciju prostora i stvaranje nove kvalitete u budućim vremenima? Odakle početi s ovakvom transformacijom?

Osnove postavke su granice unutar kojih treba osmisliti promjene, maksimalno uvažavajući zatečene vrijednosti i kontekst, imajući u vidu imovinsko-pravne odnose, a zatim razrađujući dugoročne planove i projekte urbane preobrazbe za ključne prostore unutar cjeline koji generiraju nove programe.

Prioriteti bi redom bili (S1.6.1.1 i 6.1.2):

1. Funkcionalno osloboditi prostor od infrastrukturnih i industrijskih površina kako bi sva tri grada u istočnom dijelu zaljeva izišla na more
2. Odrediti granicu zaštite Kozjaka, Klisa i Mosora kao prirodnu granicu rasta metropole
3. Proširiti zaštićeno područje Salone na antičku luku i obalu kao centralni park metropole
4. Optimizirati infrastrukturne koridore radi osiguranja protočnosti i prostora za razvoj podcentara
5. Renaturalizirati koridor Jadrana, od ušća do izvora
6. Osigurati nove površine za razvoj centralnih lokacija u mješovite i visokokvalitetne kvartove.



PETLJA KAFA

PETLJA SUĆURAC

DC8

SUĆURAC 1

TRGOVAČKI CENTAR

DALMACIJACEMENT 2

DALMACIJACEMENT 1

KOLODVOR SOLIN

UŠĆE JADRA

VHRANJIC

SALONIT

NOVI CENTAR

TRGOVAČKI CENTAR

ROTOR SOLIN

SJEVERNA LUKA

PUJANKE

SPLIT - KAŠTELANSKI ZALJEV

ŽELJEZNIČKI PROMET

KOLNI PROMET

KOPILICA

KOPILICA

TERMINAL

SPLIT - ZRAČNA LUKA
SPLIT - ANCONA

GLAVNI KOLODVOR

MERTOJAK

SPLIT 3

SUD

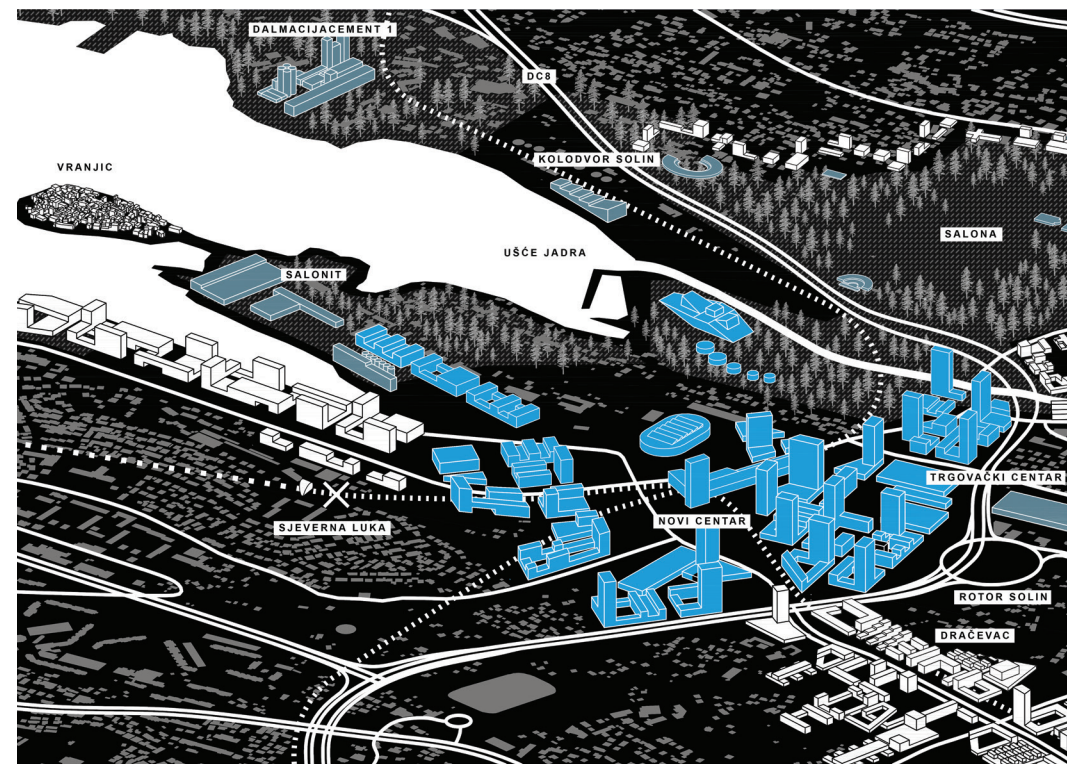
SPINUT

Smjernice odnosno vektori na koje računamo su već spomenuti, ali ovdje ih ponavljamo u kontekstu ideje novoga gradskog centra metropolitanskog područja. Nova realnost, iako daleka, most je preko Kaštelanskog zaljeva. Naš prijedlog iz 2007. godine je trasu postavio preko Brižina do nadvožnjaka na Stinicama. Visinu smo u studiji postavili na +35 m. n. v. i preko njega je ulazio željeznički kolosijek gdje smo čeonu željezničku stanicu sa šest perona i tri kolosijeka locirali paralelno s nadvožnjakom na Stinicama. Osnovna koncepcija mosta je bilo pretvaranje sjeverne strane splitskog poluotoka sa zaljevom Solina i Vranjica u urbanotvorno tkivo (vidi studiju iz 2007. godine). Uvođenjem čeonu željezničke stanice preko mosta oslobađamo 170 ha prostora unutar zaljeva. Međutim, Lučka uprava Split naručuje studiju novog ulaza u Split i mosta preko Kaštelanskog zaljeva u lipnju 2024. godine od Pomorskog fakulteta u Rijeci. Svrha studije je analiza pomorskih putova ispod mosta, a rezultat je podizanje visine mosta na 55 m. n. v. S ovom studijom ulaz željeznicom preko mosta postaje neostvariv. Kad analiziramo maritimni prostor istočno od mosta i stvarne mogućnosti brodskih manevara unutar tog prostora, a s obzirom na to da je Lučka uprava odlučila bez planova izgraditi upitnu trajektnu luku na Stinicama, zaključujemo kako je ta odluka „silovanje“ prostora koje nas ne vodi u željenom razvojnom smjeru.

Koncepcija ove studije je pretvoriti sjevernu stranu splitskog poluotoka te zaljev Solina i Vranjica u urbanotvorno tkivo. Prostor u kojem će se građani osjećati „u gradu“. Dva su osnovna infrastrukturna zadatka koja mogu to osigurati. Most postaje okosnica čitavog prostora i vododijelnica prostornog zahvata, što u našoj koncepciji znači da sva industrija izlazi iz zaljeva i seli se na otvorenu (zapadnu) stranu mosta. Uvođenjem željezničke pruge preko mosta i planiranjem čeonu međugradske stanice paralelno s nadvožnjakom na Stinicama oslobađamo velike površine na obje strane zaljeva. Preseljenjem ranžirnog kolodvora „iza brda“ i podizanjem željezničkog kolosijeka u Solinu na stupove, omogućavamo proširenje zaštićene zone Salone do antičke luke i izlaz Solina na more.

Druga velika površina je prostor kolodvora u Kopilici koja omogućava razvoj „Cityja“ ili gradskoga željezničkog kvarta s podcentrom mješovite namjene, što je već započeto izgradnjom Westgatea. Na sjecištu kolosijeka koji ulazi u grad do luke, na kojem će uglavnom voziti metro, logično je da se na kolnom ulazu u grad pojavi i autobusni kolodvor, a uz takav hub treba očekivati prateće hotelske, poslovne, pa i stambene sadržaje.

Oslobađanje zaljeva od industrijskih sadržaja je dugotrajan proces, a najveći predloženi zadatak je preseljenje „Sjeverne luke“ izvan zaljeva, zapadno od mosta. Sjeverna luka rasutog tereta je ograničeni prostor u skučenom prostoru zaljeva koji zatvara industrija na vranjičkom poluotoku. Preseljenjem luke postale bi nepotrebne i velike površine za kolosijeka koje opskrbljuju obje strane luke. Podizanje visine mosta ne spašava razvojni potencijal luke i njoj treba pronaći potencijalno bolju lokaciju. Na sjevernoj obali Kaštelanskog zaljeva ostaje mali otok industrijske zone u kojem dominira zaljev ribarske luke i tvornica cementa koja radi smanjenim kapacitetom. Jedini problematičan

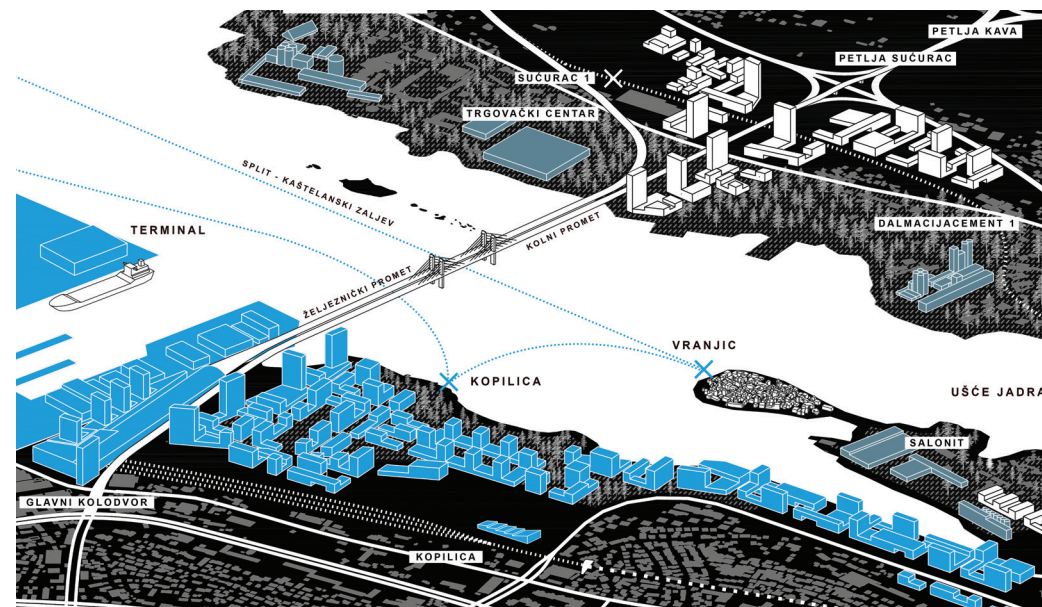


sadržaj u samom obuhvatu novog centra metropolitanskog područja su INA ni rezervoari na Vranjičkom poluotoku i cjevovod koji vodi do njihova pristaništa na sjevernoj strani zaljeva. Smatramo da ovom kompleksu nije mjesto u blizini ni Salone ni ušća rijeke Jadro. Planiramo, optimistično, prenamjenu svih industrijskih sadržaja na vranjičkom poluotoku, a to su remonto brodogradilište, bivši Salonit i ostala industrija („Mesopromet“, pivovara...) te pretvaranje prilaza povijesnom Vranjicu kroz centralni park s reprezentativnim objektima kulturne i društvene namjene. Dio njih bi se mogao smjestiti u postojećoj industrijskoj baštini, ali tek nakon temeljite sanacije problema azbesta na široj lokaciji.

Novi centar metropole stoga bi bio omeđen sa sjevera Jadrom preko kojeg bi se nalazio postojeći gradski centar Solina i arheološki park Salona, s istoka nekadašnjom obilaznicom, u budućnosti metropolitanskom avenijom, te prema jugu i zapadu zaljevom Sjeverne luke i novim mješovitim stambenim naseljem na Kopilici (s1.6.1.3). U tom trokutu bio bi smješten novi centar sa stambenim, administrativnim i poslovnim sadržajima metropolitanskog i nacionalnog značaja, svojevrsni downtown, dobro povezan sa svim dijelovima metropole i županije, intermodalan, mješovit i umrežen kvalitetnim javnim, zelenim i obalnim potezima. U središtu ovoga novog kvarta, te u korijenu nove gradske „Sjeverne avenije“ predložene u projektu Split 21 koja vodi prema Karepovcu, bila bi smještena stanica metroa za obje linije „gradsku“

i „metropolitansku“ te intermodalni hub s mješovitim poslovnim kvartom. Obala novog centra bila bi vranjički poluotok i transformirana Sjeverna luka kao pretežno zeleni prostor s kulturnim sadržajima i administracijom interpoliranom u nekadašnju industriju. Koncertni prostori i novi metropolitanski muzeji definirali bi vizure nove obale. U širem kontekstu novi bi se centar osim na Kopilicu potezom javno dostupne gradske obale nastavljao i prema sjeveru prema arheološkom parku Salone s muzejskim i administrativnim sadržajima smještenima na novu solinsku gradsku obalu.

Pitanje je samo kako su promjene usmjerene. Prostorno planiranje bi trebalo proizlaziti iz jedne šire, sveobuhvatnije i čvršće planske politike, koja postavlja imperativne razvoja za sve i za svakoga. Vrijednost širih planskih zahvata u organizaciji prostora je zapravo u njezinim „generalnim vrijednostima planskih trasiranja koje životna praksa može usmjeriti i u drugom smjeru“, što ne znači da nas osnovni koncept neće u nekom vremenu dovesti do cilja. Velike površine industrijskih pogona su bile prilika za prostorno-planske prenamjene u željenom smjeru. Zar se te površine u Dujmovači ne mogu pretvoriti u stambena susjedstva, grad koji živi i nakon što se ugase svjetla trgovina. Trgovački centri su struktura jednostavna za prenamjenu i zanimljiva investitorima zbog ekonomskog potencijala transformacije trgovačkih hangara u stambene kvadrate. Ako sagledamo primjer lučkih gradova (Rotterdam, Antwerpen, Düsseldorf, Hamburg) vidjet ćemo da su preseljenjem i povećanjem lučkih površina gradovi dobili nove kvalitetne dijelove koji su danas njihovo ogledalo. Split nema taj lučki potencijal na koji bi trebao računati u budućnosti, niti zaleđe koje bi taj promet dovelo na potencijal Rijeke ili Ploča. Ipak, Jadransko-jonska pruga je ušla i kao koridor u europske strateške dokumente, a turizam vapi za smislenom organizacijom prostora i novim razvojnim površinama. Za to bi nam prostorni kapaciteti Sjeverne luke mogli biti korisni. Luka, koja je bila u većinskom vlasništvu ruske kompanije registrirane u Londonu, podignuta je na pomorskom dobru Republike Hrvatske i razapeta je između interesa grada i poslovanja tvrtke. Slično je i s „Dalmacijacementom“ koji je u vlasništvu meksičke kompanije, a koja eksploatira koncesiju Republike Hrvatske laporskog rudokopa na Kozjaku. Možemo li očekivati da će to raditi još 50 godina? Zar Hrvatske željeznice ne koriste prevelike površine grada Splita za dva vlaka dnevno koja dođu u grad? Hoće li se brodogradilište u skorije vrijeme preseliti, zajedno s uvalom, u Zagreb, gdje su već premješteni Uprava i sjedište tvrtke? Nije li sve navedeno posljedica činjenice da nikada nemamo na vrijeme pripremljene razvojne planove? Do kada će stvari ovako (ne)funkcionirati? Mnogo je pitanja na koja će se u sljedećih pedeset godina dobiti odgovore, a prostorni planovi bi trebali biti ispred dnevne politike u razmišljanjima o razvoju.



SJEVERNA OBALA I KOPILICA

Na drugoj obali takvu sličnu priliku ne bi trebao propustiti grad Split koji prvi put u posljednjih 100 godina ima priliku:

- proširiti značajno svoj razvojni prostor na poluotoku,
- proširiti svoje javne gradske obale,
- izaći na svoju sjevernu obalu.

Već spomenuti prostor Kopilice u budućnosti bi trebao imati nekoliko važnih razvojnih vektora. Jedan je pretvaranje ekonomskog potencijala budućeg tzv. kolodvorskoga kvarta uz novu željezničku stanicu i most. Ovaj mješoviti, dobro umreženi i reprezentativan mikro kvart prenosnica je od centra grada prema sjevernoj obali. Sama obala bi transformacijom svojih industrijskih kapaciteta mogla postati logični nastavak priče na jugu poluotoka, kombinacije gradskih plaža s nautičkim i uslužnim žarištima. Postojeći projekt luke Stinice tako bi se mogao s lakoćom preprojektirati u reprezentativnu rivu, svojevrsnu zapadnu obalu. Čitav taj potez od kolodvora do nekadašnje sjeverne luke bio bi kontinuirani javan prostor s novom izgradnjom i pojasom zaštitnog zelenila širine 75-100 m po uzoru na južnu obalu grada. Međutim, glavni potencijal projekta sjeverne obale Splita je korištenje oslobođene širine kolodvora Split-Predgrađe u novi gradski stambeni kvart. Na površini od 98 hektara, uz planiranu prosječnu visinu izgradnje od P+4 i uz uvažavanje svih potrebnih javnih površina i infrastrukture, moglo bi se izgraditi između 6000 i 9000 stambenih jedinica. U ovom broju 30 % bi moglo biti namijenjeno novom programu priuštivog stanovanja što bi povećalo broj jedinica pod utjecajem politika priuštivog stanovanja za tri puta. Ovakav projekt je naravno generacijski projekt na razini Splita 3 ili Spinuta, prilika da ostavimo trag u 21. stoljeću (S1.6.1.4).

JADRO – NOVO NASELJE

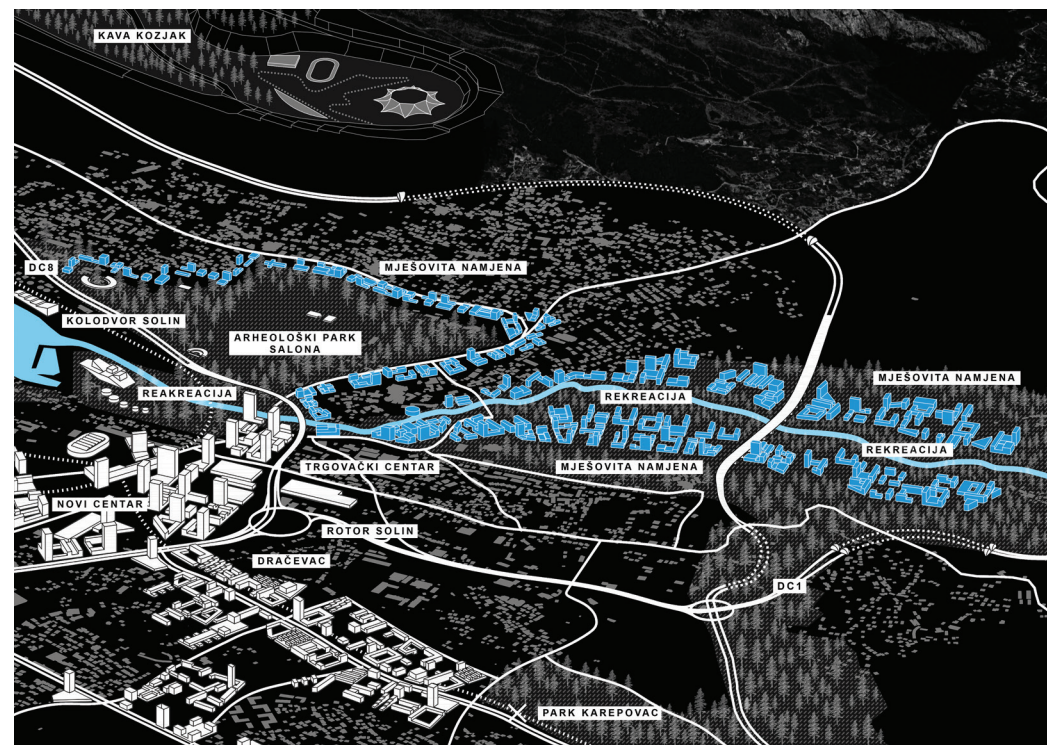
Na kraju sama rijeka Jadro postala bi novi javni prostor i prirodni koridor. Oslobođanjem ušća od prometa i vođenjem solinske obilaznice preko Majdana na stupovima prema mravinačkoj petlji, omogućilo bi da se u kontinuitetu od izvora do ušća rekonstruira i hidrološko-biološki kapacitet rijeke i u širem kontaktnom području stvori stambeno naselje niže gustoće kao solinski „vrti grad“ (sl. 6.1.5). Jadro bi pri tome moglo osim šetnice i vanjskih sadržaja koristiti neke od industrijskih prostora za društvene sadržaje, rekreativne centre, javni bazen i slične projekte koji bi značajno povećali kvalitetu života u istočnom dijelu Solina i Splita. Bitna dimenzija je i nedvosmisleno orijentiranje na održivu regeneraciju postindustrijskih prostora. Rijeka Jadro bi tako mogla postati pokazni primjer kako se to može provesti integralnim planiranjem, adaptivnom prenamjenom i ekološki orijentiranim tehničkim rješenjima za teme poput oporavak tla, filtraciju i melioraciju vode, proizvodnju energije itd. Jer, zašto ne?

CENTAR SOLINA I ARHEOLOŠKI PARK SALONA

Ovakav bi scenarij bio pogodan za grad Solin (sl. 6.1.5). Osim već navedenoga prometnog rasterećenja, Solin bi dobio obalu i poluotok prema Vranjicu kao vlastiti razvojni potencijal. Jasno bi se ocrtale granice centra koji bi s Gospinim otokom i ušćem imao zavidno zeleni karakter dok bi se u samom obalnom potezu mogli smjestiti i administrativni i turistički kapaciteti koji bi bili vezani za novu obalu te arheološki park Salonu. Mali kompaktni centar Solina služio bi i dalje njegovim stanovnicima bez značajnijeg restrukturiranja, a nove bi namjene, kako lokalne tako i na razini metropole, bile smještene na susjedne oslobođene prostore na pješačkoj udaljenosti. U tom bi obliku Solin otključao i svoj turistički potencijal i rasteretio padine prema kojima se širi zbog pritiska nove gradnje. Granicu prema gradu Splitu činio bi potez poslovno-trgovačkih prostora koji bi bio brzo i efikasno servisiran metropolitanskim cestama bez opterećivanja lokalne mreže. Širina bi trebala omogućiti pješačke veze prema obali i ušću kao i jasne trase odvajanja kolnog i ostalih modaliteta kretanja na pravcima prema Vranjicu i novim sadržajima na obali tog poluotoka. Javni prijevoz lokalnog tipa koji se ne treba penjati na obilazne ceste višeg reda bi bio ključan sastojak ove integracije. Po uzoru na neke slične transformacije, obalne pruge nekadašnje industrije mogle bi se koristiti za solinski električni tramvaj.

U svakom pogledu bi centar ovog prostora bila Salona, golemi arheološki park nacionalnog i europskog značaja. Kompozicija antičkih i romaničkih struktura s prezentacijskim paviljonima utopljenima u zeleni prostor namijenjen kulturnim i obrazovnim aktivnostima bila bi okružena perifernim nišama rekreativnog i ugostiteljskog sadržaja kao fronta prema okolnim stambenim ulicama. Park dimenzija većih od onog što treba Solinu dao bi novi karak-

6.1.5 GRAD GRADOVA – Jadro – novo naselje, centar Solina i arheološki park Salona



ter samom gradu i na razini konsolidacije identiteta stvorio prostor koji bi svojim značajem mogao parirati Splitu, Palači i Marjanu. Primjer ovakvog arheološkog parka saživljenog s gradom je etruščansko nalazište u talijanskoj Tarquiniji. Salona bi izišla na more preko metropolitanske avenije, a poneki industrijski artefakt poput silosa mogao bi se sačuvati kao interpretacijski centar, muzejski ili izvedbeni prostor vezan za park Salona. Potencijal ove pozitivne tenzije između postojećih, ali nekorištenih industrijskih struktura i goleme vrijednosti arheološke i krajobrazne cjeline parka, Salona je uistinu izvanserijska. Nadamo se da tu priliku grad Solin neće propustiti.

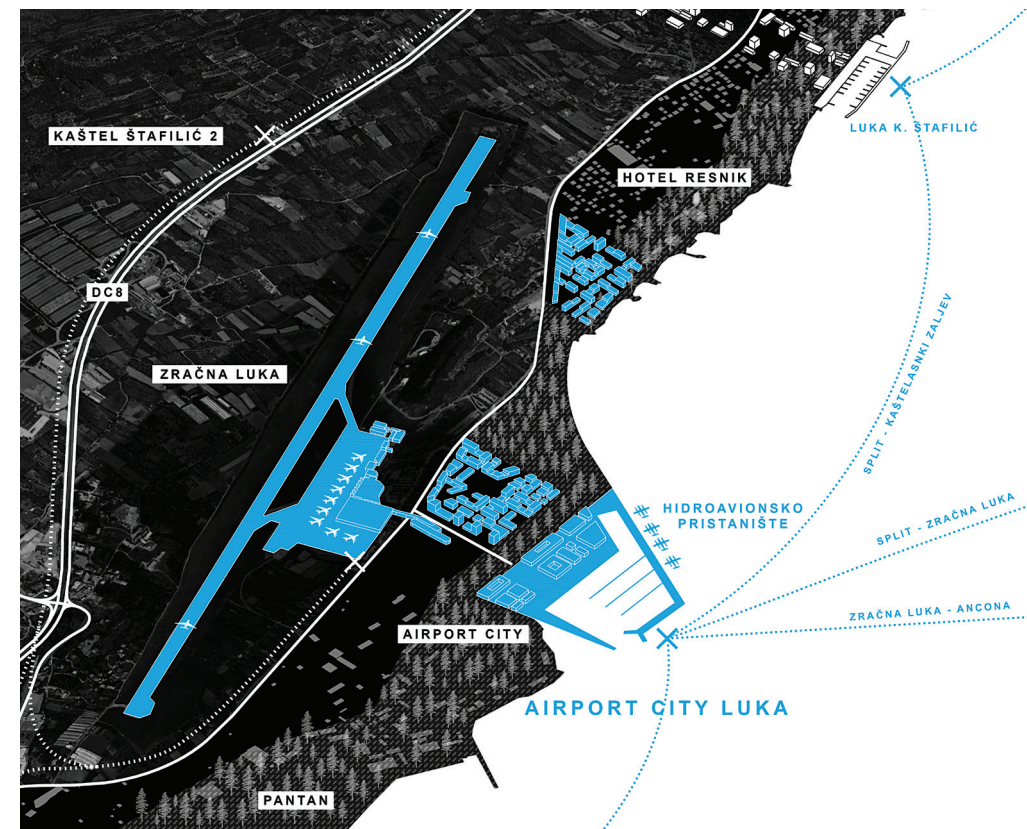
NOVI SPECIJALIZIRANI PODCENTRI

Postoje i prostorno vrijedni lokaliteti za koje se ovom studijom zasad ne predviđa promjena namjene. Oni ostaju kao rezervirani razvojni potencijali koji u budućnosti mogu preuzeti nove funkcije. U sadašnjim okolnostima ti su prostori pretežno nedovoljno iskorišteni. Nekima od njih ćemo osmisliti namjeru iako ona ne mora to i ostati. U studiji *Split 21* gradsko smetlište Karepovac, uz Marjan najviše brdo u Splitu, predlažemo kao gradski park s rekreativnim zonama koji se nastavlja na linearnu liniju zaštitnoga gradskog zelenila. U nju spada gradski park u Blatu, ušće rijeke Žrnovnice pa sve iznad granice izgradnje prema padinama Mosora čije zelenilo se nastavlja na solinske parkove i zaštitu rijeke Jadrta. Taj prsten u koji spada i gradski park Karepovac treba sačuvati. Sljedeće površinom značajno područje čine eksploatacijski prostori bivših rudnika na Majdanu, predgrađu Solina, ukupne površine od približno 100 ha. Taj prostor dinamične topografije umjetno stvorenih brda i dolina nastavlja se preko poljoprivrednih padina prema Klisu. Poljoprivreda nestaje, a polja nagrizaju naselja stambene izgradnje (Rupotine, Mravinci...). Pretpostavljena izgradnja obilaznice Solina će proći iznad tog dijela i nužno bi bilo da taj vijadukt na stupovima prođe na što višoj koti kako bi omogućio povezanost Majdana s gradom Solinom.

AIRPORT CITY – GLOBALNO ČVORIŠTE

Kaštelanska obala na kraju zaljeva završava sa Zračnom lukom, čija pista je dijelom i u katastarskoj općini Trogir. Izgrađena je 1966. godine kao Zračna luka Split, danas Zračna luka „Sveti Jeronim“. Ona se naslanja na vojnu bazu Divulje u kojoj djeluju sve helikopterske hitne službe. Uz stazu duljine 2850 m izrađen je u nekoliko faza novi terminal 2019. godine (Ivan Vulić, dipl. ing. arh. i Ivan Radeljak, dipl. ing. arh.) koji je preko puta Ulice dr. Franje Tuđmana smjestio i autobusni terminal i veliko parkiralište, kao i pomorski pristan za brze brodove i prebacivanje putnika do destinacija u širem okruženju.

Godišnji promet Zračne luke je 3.500.000 putnika, od čega veći dio prođe tijekom ljetnih mjeseci. Između Kaštel Štafilića i Zračne luke 60-ih godina izgrađeno je hotelsko naselje Resnik, koje se 80-ih godina proširilo na ravnom platou u veliko naselje turističkih bungalova. Inače, na zapadnom dijelu iznad donjih Kaštela širi se Kaštelansko polje prema Planom i Rudinama, kroz koji



postoji i spoj Trogira s autocestom. I tu su se uz nekadašnje „Kaštelanske staklenike“ proširili industrijsko-trgovački sadržaji te su nestale prekrasne plodne površine. Ipak, sama Zračna luka kao sadržaj međunarodnog mjerila sada otvara novu priliku. Projektu metroa smo već unutar Kaštela posvetili pozornost, ali treba reći da planirana čvorišta transportnih modaliteta, gdje je omogućen tranzit, izmjena i brzina kretanja čine u današnjem svijetu važna ekonomska žarišta. Ideja umrežavanja ovoga nekontroliranoga urbanog tkiva koje zovemo gradom gradova, i na međunarodnoj razini i izvan okvira turizma - stvorit će od ovog prostora metropolitanski grad.

U našem konceptu logičan nam se čini razvoj Airport Cityja sa svim potrebnim sadržajima između same Zračne luke i mora (sl. 6.2.1). Sadržaji koji idu uz Zračnu luku su smještajni i poslovni prostori unutar kojih bi nužan bio kongresni centar. Ti sadržaji bi uz obalu također razvili maritimne sadržaje, što otvara idealan itinerar avion-hotel-brod-otoci. Turistički kapaciteti Resnika povezani s poslovno-hotelskim kapacitetima zone ispred Zračne luke „Sveti Jeronim“, omogućavaju razvojne mogućnosti organiziranog turizma. Blizina povijesnih jezgri Splita i Trogira, plaža i marina Kaštela, blizina zračne luke siguran su potencijal za financiranje novih kapaciteta. Današnji kapaciteti Resnika, hotela i bungalova, takvi su da bi osim rušenja sve drugo bilo neracionalno i jedino što bi trebalo zadržati su kapaciteti plaža, kao i kvalitetne hortikulture površine.

KAVA – REGENERACIJA ZA SADRŽAJE REGIONALNOG ZNAČAJA

Još jedan ovakav potencijal „posebnog prostora posebne namjene“ su kave „Dalmacijacementa“ na padinama Kozjaka koje danas imaju 191 hektar. S istočne strane do njih je već došla stambena izgradnja naselja Ropotine. Iz našeg prijedloga prometnog rješenja s južne strane vodimo spoj između tunela Vučevica i obilaznice Solina koja tu ulazi u tunel ispod naselja, a koja se u novom prostornom konceptu zove Jadranska magistrala (DC8) i koja je granica mogućeg širenja izgradnje. Kao mogućnost se spominjalo izmještanje spalionice smeća u kavu što i nije loš prijedlog. S vremenom osim te namjene, vjerojatno bi se pristupilo i sanaciji klifova kave. Mogućnosti koje ćemo spomenuti su sanjarske, a vrijeme će pokazati u koje realizacije će se ići. Mogućnost koja djeluje prostorno najlakša za ostvarenje je sportski centar svih sportaša kao centar priprema hrvatskih sportaša za velika natjecanja (takav kompleks su sagradile mnoge države). Osim nogometnog stadiona tu bi se smjestili kampovi i tereni za omladinske pogone kao i dvorana za male sportove, dvorana za borilačke sportove, bazeni za plivače, teniski stadion... Dakle, sve što Split nema, a zaslužuje svojom sportskom poviješću. U toj zoni otvoreni prostori za rekreaciju i sport nisu upitni, kao ni parkirališni kapaciteti. Ako uz kompleks prolazi brza prometnica, a preko mosta postoji veza sa Splitom, ukupna zona bit će dostupna ne samo cijeloj regiji nego i šire (S1.6.2.2).

Na ovom mjestu zabilježiti ćemo i jednu provokativnu misao, možda i samoubilačku za cijeli ovaj koncept. Već su neko vrijeme aktualne rasprave o gradskom stadionu Poljud. Stav struke, politike i navijačkog puka je razjedinjen i neusuglašen. Najčešće se spominje obnova Poljuda i nova lokacija Brodarica. Brodarica po našem mišljenju nikako ne smije biti razmatrana jer se radi o opasnom planerskom promašaju u smislu postavljanja prometno i pješački visoko opterećujućeg sadržaja na raskrižje dviju najvećih gradskih prometnica u već visoko konsolidiranom naselju. To je potencijalni problem za sljedećih 50 godina poput Istočne obale i luke.

Zbog toga ćemo kratko napomenuti da je potrebno u razmatranje uzeti treću lokaciju koja bi po našem mišljenju trebala biti u blizini nove trase obilaznice kako bi se efikasno moglo rasteretiti grad od regionalnog prometa vezanog za utakmice. Poljud bi tako ostao gradski stadion s povremenim utakmicama lige i drugim natjecateljskim i kulturnim aktivnostima ili čak kao otvoreni javni park po uzoru na berlinski Tempelhof. Hajduk bi dobio novi kamp sa stadionom europskog standarda. Lokacije u razmatranju su između TTTS-a i Karepovca i ovdje razmatrana kava. Prednost obje lokacije je mogućnost otvaranja kampa u neposrednoj blizini na vlasnički neopterećenim parcelama. Uz njih bi se mogli vezati i potentni poslovni i komercijalni sadržaji koji bi generirali nove urbane podcentre. Ako bi stadion primjerice bio u kavi „Dalmacijacementa“ radilo bi se o simboličkom potezu nastavljanja pravca od Stare plinare preko Poljuda prema Kozjaku s mostom kao snažnom vezom i iskorakom u objedinjavanju metropole četiriju gradova u jednu cjelinu. Simboličan iskorak grada Splita prema metropoli gradova koja će u budućnosti biti jedan grad. Ali nam je istodobno potpuno jasno da je jako teško zamisliti da Hajduk igra u administrativnoj jedinici ijednog drugog naziva osim Split. Stoga se ovdje još uvijek radi o utopiji.

Drugi prijedlozi namjene su otvoreno višenamjensko gledalište, prostor za festivale i događanja, kako glazbena tako i izvedbena po uzoru na primjere prenamjena kamenoloma i rudnika poput Stone Nest Quarry i prenamjene kamenoloma DnA arhitekata u Jinyun provinciji u Kini, Dalhalla u Norveškoj i Cava Arcari u Italiji. Kao mogućnost valja spomenuti i centralno groblje za sva tri grada s krematorijem, memorijalnim parkom i parkiralištem. Svakako, kakav god program dolazio u taj prostor ne može se o njemu razmišljati bez sistematičnog pristupa renaturalizaciji, ozelenjavanju i regeneraciji oštećenog terena. Dakle, budućnost kave koja je veliki potencijal gradova trebalo bi osmisliti prije nego počne njegova sanacija. Ona bi se na kraju krajeva trebala uvijek planirati zajedno s iskopom, a ne da se za svaki iskop materijala u Hrvatskoj čeka da ga priroda sanira sama.



6.2.2 GRAD GRADOVA – Kava – regeneracija za sadržaje regionalnog značaja

SPLIT 4 – SEKUNDARNI GRADSKI CENTAR

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

S obzirom na trenutačno stanje u prostoru, tj. pretežno neaktivne industrijske pogone istočno od groblja Lovrinca, pogone „Brodmerkura“, Instituta za Jadranske kulture i djelomično konsolidirani prostor uz Put Duilova na površini trase tunela, predlažemo os budućeg prostora sekundarnoga gradskog centra: Split 4. Split 4 bio bi svojevrsni završetak nikad izvedenog programa Splita 3. Prostorom budućega 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. Preostalo tkivo građenog prostora činili bi stambeni i komercijalni objekti s mješovitim prizemljima i visokom razinom uređenja javnog prostora i matrica pješačkih putova od mora prema naseljima, kao i paralelno s obalom (S1.6.2.3).

Na tlocrtnoj površini od 150.000 m² i građevinskoj bruto površini 500.000 m², nastao bi prostor suvremenoga urbanoga mediteranskog centra za 21. stoljeće s visokim udjelom zelenila i varijacijama javnih prostora. Split 4 bio bi reprezentativni mediteranski podcentar s gradskim institucijama, poslovnim objektima, znanstvenim i obrazovnim ustanovama, smještajnim kapacitetima i kvalitetnim stanovanjem. Prema aktualnom GUP-u Vukovarska ulica produžila bi se do Uvale Stobreč gdje bi se višeetažnom petljom povezala s magistralom. Tako bi se dovršio jedan od važnijih gradskih infrastrukturnih poteza. S druge

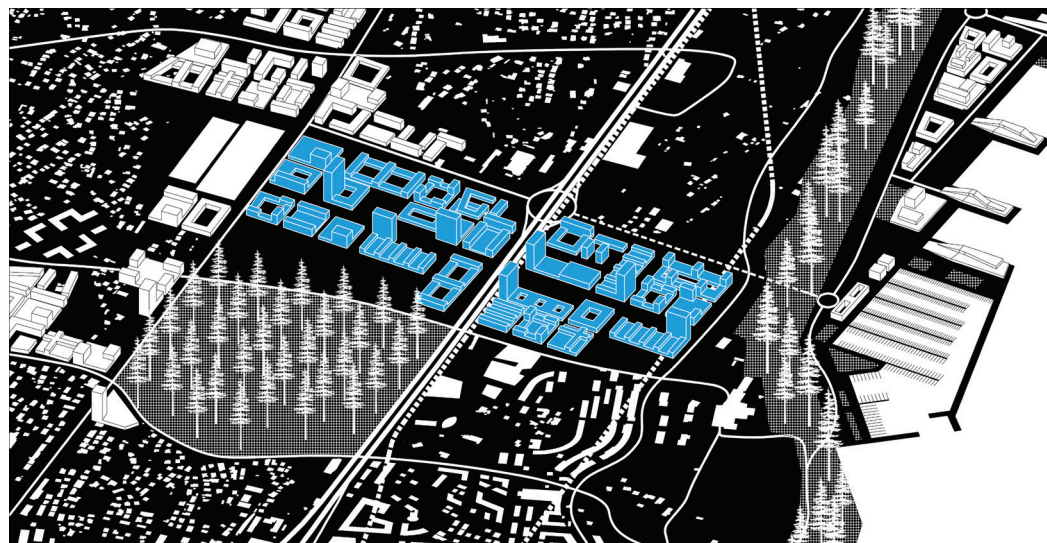
strane, s obzirom na to da se radi o ulici kojoj je uloga povezivanje centra i periferije i da je značajem i uređenjem javnog prostora i kontaktnih zona zapravo glavna gradska avenija, studijom predlažemo i takav tip pristupa u oblikovanju i tretmanu za njezin istočni dio. Vukovarska ulica prolazi sredinom 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 (S1.6.2.5). Duž nje se već sada nalaze ključna komercijalna središta i dio gradskih institucija, a u budućnosti bi se na 300.000 m² tlocrtno površine i 850.000 m² bruto izgrađene površine našli, osim gradskog perivoja i groblja Lovrinac, stambeno-poslovna zona Kila, trgovački kompleksi City Center one, Mall of Split, rekreacijske zone i stambeno-poslovna zona Kamen.

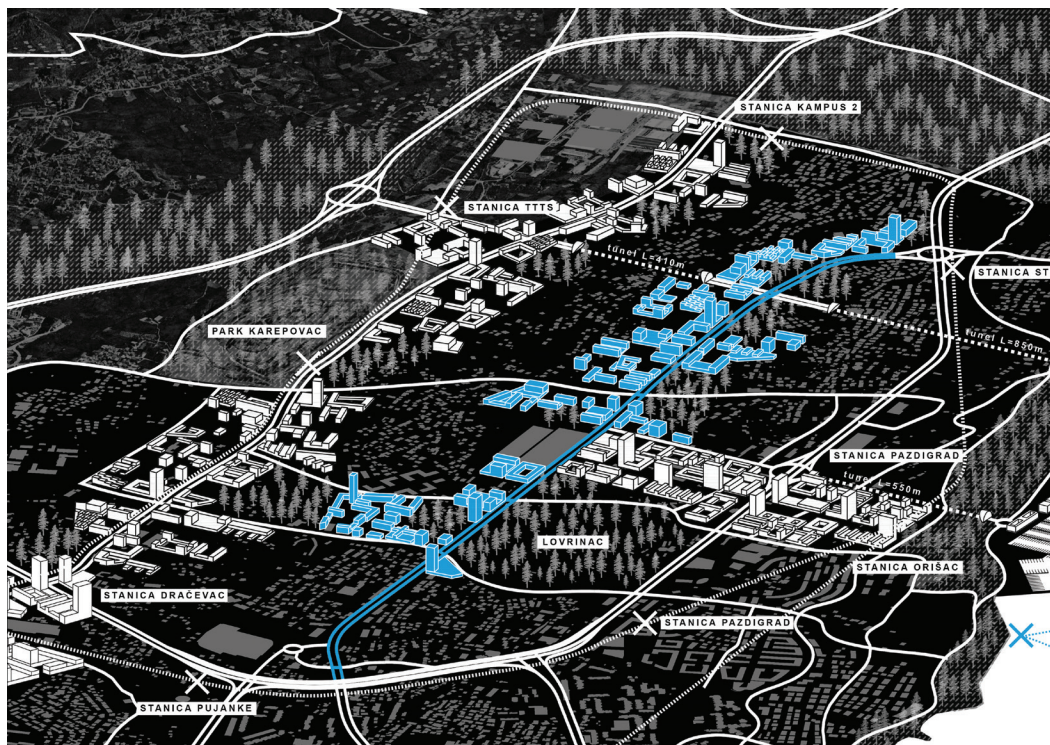
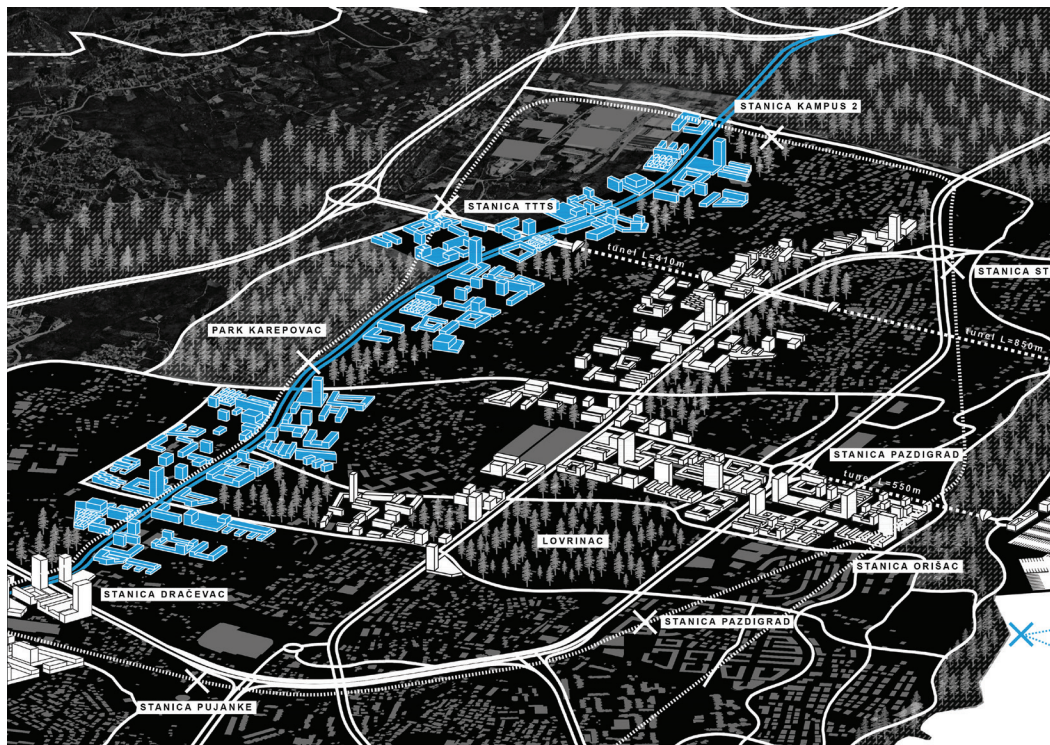
SJEVERNA AVENIJA

Jedan od ključnih nedostataka u prometnoj povezanosti Splita je konflikt između uloge obilaznice kao državne ceste i njezina 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. Osim što je riječ o transverzalnoj vezi urbane periferije, radi se i o slabije izgrađenom rubnom području i povrhu svega o potezu na kojem se nalaze trenutačno 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 oplemenjivanjem po uzoru na druge sjevernoeuropske metropole nastao istočni pandan rekreacijskom i krajobraznom žarištu grada.

KONCEPT ZAUZIMANJA - SJEVERNA AVENIJA

TTTS bi se metodama urbane preobrazbe prenamijenio u velesajamski prostor i sveučilišni hub, a prazni predjeli u kontaktnoj zoni primili bi proširenje Sveučilišta u Splitu s novim kapacitetima domova i studijskih centara sa sportskim kampovima i hotelskim smještajem, i konačno, 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 dostupnima 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 nekontroliranu izgradnju. Povezivanjem regionalnih sadržaja u kompleks u nastavku regeneriranog Karepovca Sjeverna avenija bi postala nova gradska avenija sa sadržajima regionalnog značaja i jasna granica kapacitetima prostornog razvoja Splita (s1.6.2.4).

ORIŠAC - LUKA KOJA MIJENJA SVE

U pokušaju da se valoriziraju rješenja koja kruže javnim prostorom, provedena analiza svrstava ponuđene projekte u dvije kategorije. Prva rješava problem prometa u luci na razini užeg obuhvata, odnosno u neposrednom okruženju trajektne luke te koristi pad u intenzitetu željezničkog prometa kako bi u oslobođenom prostoru riješila probleme kolnog prometa. Takav koncept prometne obilaznice, osim što često nailazi na imovinsko-pravne prepreke i time postaje financijski zahtjevan i teško provediv, počiva i na zastarjeloj planerskoj logici prema kojoj se prometni problemi rješavaju isključivo širenjem 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 upravo zanemarivanje planerske dimenzije problema, te činjenica da se grad ne sagledava kao cjelina i sustav, nego se urbanistički problemi koje proizvede pojedina lokacija pokušavaju 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, a rješenje se ne može naći unutar tako prekapacitiranog prostora.

Druga vrsta prijedloga fokusirana je na potragu za novom gradskom lukom. Ovdje se najčešće spominju dvije lokacije: Sjeverna luka i prostor istočno od predjela Duilovo koji se još naziva i Orišac. Jedan od najvećih motiva da uđemo u ovaj planerski obuhvat upravo je razrješavanje ove dileme, odnosno analiza cjelovitog sustava kolnoga, željezničkoga i pomorskog prometa te potencijala i kapaciteta prostornog razvoja Splita i njegova okruženja u svrhu donošenja kvalitetnih i uvjerljivih argumenata upravo za ovu raspravu o lokaciji buduće luke.

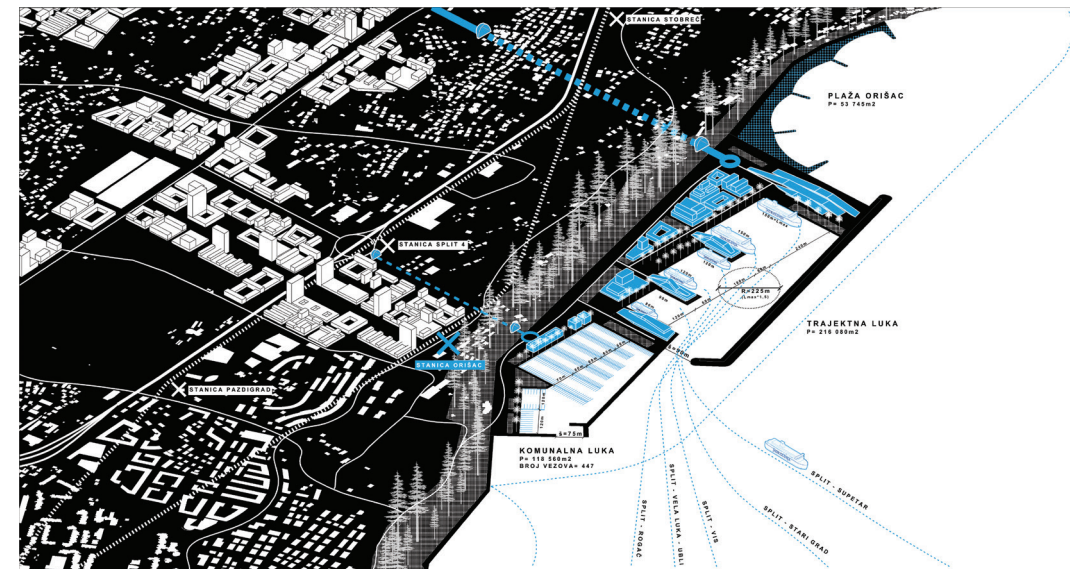
U smislu pronalaženja adekvatne lokacije za smještaj nove trajektne luke analiza je pokazala da je najkvalitetnije rješenje orijentacija prema kapacitetima između predjela Duilovo i naselja Stobreč. U tom se prostoru kroz dugogodišnji niz prostorno planskih akata spominje razvoj buduće splitske trajektne i turističke luke. Pratimo li način na koji drugi gradovi traže prostore za nove lučke kapacitete poput Zadra i luke Gaženice ili rotterdamske luke, shvatit ćemo da je princip izvlačenja lučkih kapaciteta prema bolje prometno povezanoj perifernoj obali model koji se pokazuje provediviji, funkcionalniji i dugoročno adaptabilniji. U strategiji razvoja, koju još nismo usvojili, kao i u Prostornom planu Splitsko-dalmatinske županije, ovaj se projekt spominje potihom s nedovoljno određenim specifikacijama i bez definiranja potrebnih infrastrukturnih unaprjeđenja. Bez planerskih institucija nitko ga nije analizirao do kraja i to je jedan od motiva izrade ovog dokumenta.

Zašto luka na tom mjestu?

1. Premještanjem otočnih linija za Brač, Šoltu, Hvar i Vis na lokaciju Orišac rasterećujemo centar grada kolnog prometa, ukrcaja i iskrcaja na trajekte. Postoji mogućnost i sezonalnog balansiranja brodskog prometa u obje luke. Nova kolno prometna rješenja nisu potrebna u centru grada.
2. Dolazak otočana u Split ovim rješenjem nije bitno otežan (Supetar je, primjerice, u ovom slučaju i povoljnije povezan). Dolaskom u luku Orišac lakše će stizati do cilja i neće gubiti vrijeme na prolazak kroz centar. Bolnice su im bliže, trgovački centri su im bliže, a izlazak iz grada brži. Dio institucija može biti organiziran tako da u novoprojektiranim naseljima postoje sadržaji od regionalne važnosti.
3. Uz turističku zonu Duilova ostaje velika marina za megajahte, kako je i bilo planirano u svim dosadašnjim planovima.
4. Luka Orišac zahtijeva prilaz kolnog prometa koji će, opet na nasutoj platformi obale, dobiti prostor za ukrcaj na brodove što rješenje na Stinicama nema.
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 toga važnog zahvata.
6. Luka je servisirana i stanicom metroa koja kružnom trasom brzo povezuje luku Orišac sa širim područjem grada, ali preko lagane gradske željeznice i s prostorom Solina, Kaštela i Zračne luke „Sveti Jeronim“.

Prilaz luci riješit će se s dva smjera. Silazak s rotora u Poljičkoj ulici je prilaz grada. Spuštanje do obale je tunelom duljine 550 m. Drugi smjer bila 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 i Sjevernoj aveniji. Širina prometnica bila bi 2+2 traka, oko 18 m širine, a do izlaska iz luke bila bi duljine cca 1,5 km. Materijal iz iskopa tunela koristio bi se za nasipavanje platoa i platformi formirane obale.

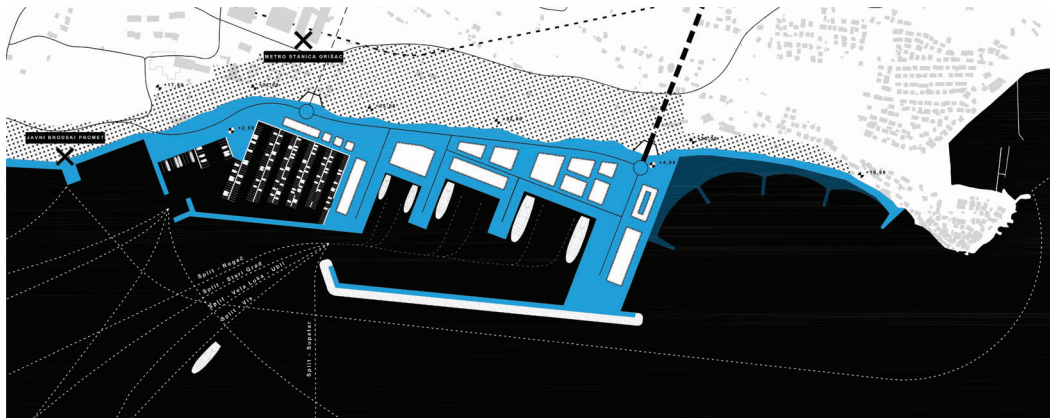
Obalni prostor između Duilova i Stobreča je neupotrebljiv zbog stalnih obrušavanja laporskog klifa, koji se u doticaju s morem pretvara u blato. Šetnici između Splita i Stobreča nedostaje samo ta dva kilometra. Premda je jedan od najčešćih argumenata protiv ove lokacije dubina koja nije plovna, treba reći da smo u savjetovanju s konzultantima za pomorski promet ovog prijedloga došli do zaključka da je vrsta dna lako tretirana jer se radi o mekanim slojevima pjeskovitog i muljevitog tla koji se jednostavnim tehničkim rješenjima može kopati i nasipati po potrebi. Na udaljenosti od 250 m od obale dubina



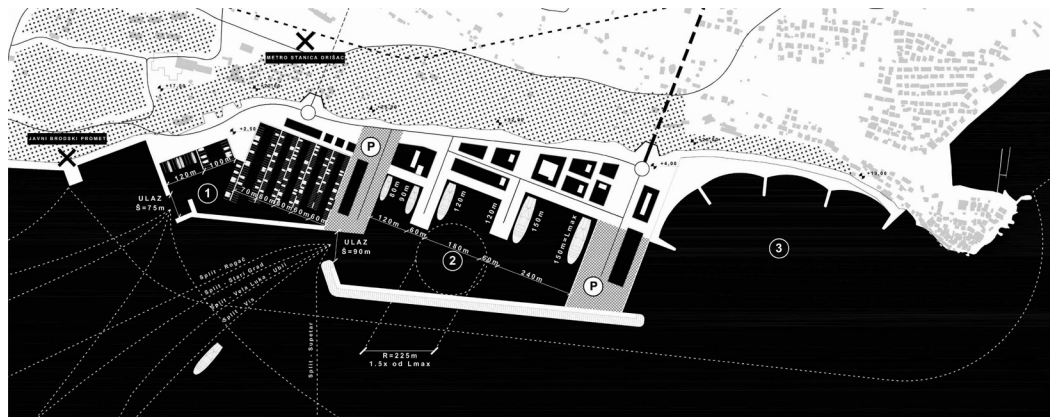
je 8-10 m, što je dovoljna dubina za planirani promet. Zbog toga nam se logičnim čini izvesti nasipe novoga obalnog terena sličnog onome na Žnjanu. Materijal za nasipanje činila bi zemlja iskopana pri gradnji dvaju tunela koji bi servisirali luku. Tlačni cjevovod kolektora kanalizacije, od Bačvica do pročistača u Blatu mora proći uz obalu, zbog čega postoji projekt nasute šetnice. Radi se kolno-pješačkoj traci širine 3,5 m sa zaštitnom školjkom širine 8,0 m. Odmah iznad šetnice penje se laporasti klif koji se urušava, te poznavajući druge takve obalne situacije u gradu Splitu poput uvale Firule, znamo da se radi o prostoru kojem je bez pravilne sanacije potrebna 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 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 (s1.6.2.6).

Luka Orišac sastoji se od dva dijela. Nautička luka ima mogućnost primanja 447 brodica na površini 118 560 m², s najvećim prihvatnim dokom duljine 120 m. Nautička luka se funkcionalno nadovezuje 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



× Prijedlog "Split 21" Gradska Luka Orišac površina nasipavanja P= 390 780 m² Gradska plaža Orišac površina nasipavanja P= 390 780 m² objekti gradnja P= 73 735 m²

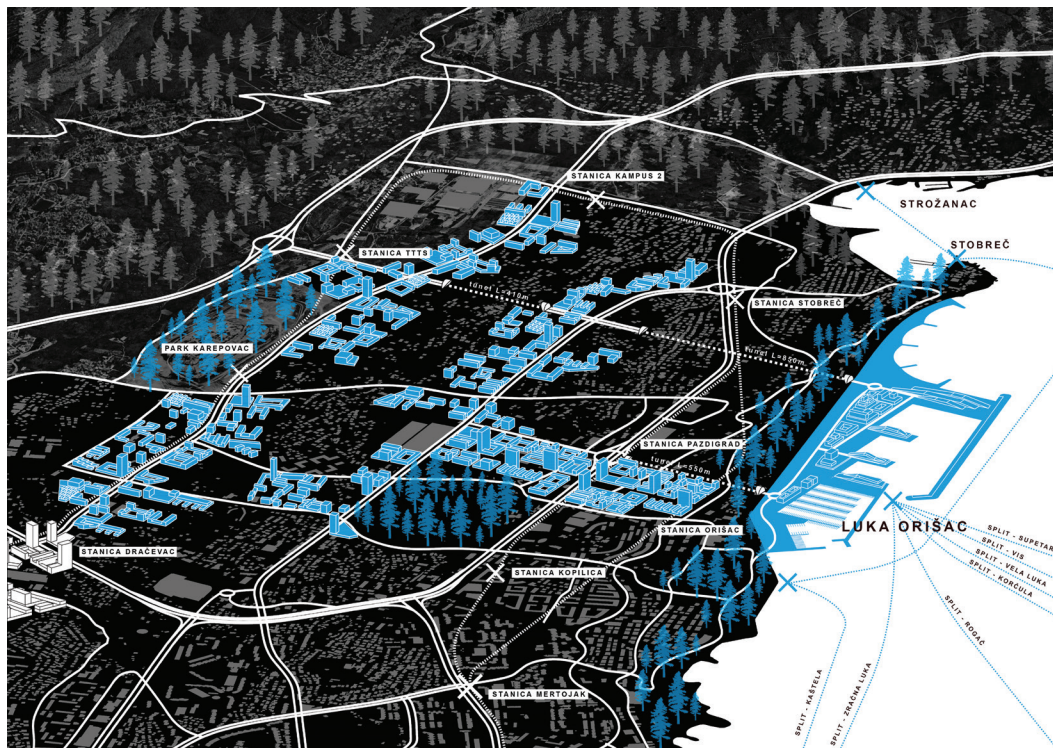


① Komunalna luka P= 118 560 m² broj vezova = 447 ② Trajektna luka P= 216 080 m² terminal, kongres, poslovni centar, hotel ③ Plaža Orišac P= 53 745 m² Javno parkiralište P= 85 000 m²

šest vezova te unutarnji radijus manevarskog prostora 220 m. To bi trebalo zadovoljiti potrebe najvećih brodova u Jadrolinijinoj floti. Obje luke imaju ulaze širine 75 i 90 metara sa zapadne strane usklađene s maritimnim i mikroklimatskim uvjetima na lokaciji (s1.6.2.7 i 6.2.8). 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 minuta 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 na Sjevernoj luci gdje se na ovaj način opterećuje i solinski prometni bazen te trajno onemogućuje revitalizacija ušća Jadra, Vranjica i velikog dijela Kaštelanskog zaljeva.

S lukom Orišac Split 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 integriranoga životnog prostora koji donosi vitalne promjene za stanovnike srednjodadranskih otoka, Dalmatinske zagore, metropolitanskog područja grada Splita. Luka Orišac bi uistinu bila način da se presiječe gordijski čvor splitskog poluotoka koji je razvojno dosegnuo svoje kapacitete te se rasterećenjem otvaraju novi potencijali i na samom poluotoku, od užeg gradskog centra do predjela Kopilica, ali što je još važnije i potencijali preobrazbe istočnih gradskih predjela u visoko urbanizirani prostor koji bi se protezao od ušća rijeke Žrnovnice do budućeg centralnog prostora aglomeracije, odnosno ušća Jadra.

06.3 NOVE RAZVOJNE OSI



AVENIJE KAO OSI URBANE OBNOVE

Ako zamislimo prometne modalitete koje smo opisali, prostor je već dobio jednu dimenziju koja nam nedostaje, a to je protočnost i brzina. Da bi u pravom smislu postao grad nedostaje mu niz sadržaja koji grad čine gradom. Ti sadržaji uglavnom su i sadržaji centra, a to su: administrativni prostori moderne uprave, centralne ustanove zdravstva i socijalne skrbi, te institucije i zavodi koji bi se bavili razvojem i specifičnostima situacije (npr. vinogradarstvo – zinfandel), srednje i visoke škole (npr. agronomija Sveučilišta u Splitu preseljena je u Sinj), sportski centri, kultura (kazalište, galerija...) kao i javni prostori (trgovi, parkovi) kojih izvan povijesnih jezgri nitko ni ne planira. Stambena izgradnja koja je pokrila Kaštelansko polje ne prepoznaje nikakve različitosti koje bi proizašle iz kontekstualnih razlika ili funkcionalnih potreba. Uglavnom je to urbana vila sa 4-6 stanova, poslovnim prostorom u prizemlju i ostatkom zemljišta koje se obrađuje za osobne potrebe. Sljedeća generacija to pretvara u nove građevinske parcele pa prodajom financira novu izgradnju. Nema razlike izgradnje za mlade, domove za stare, interesnih zajednica bilo kojeg tipa. Ta gustoća i homogenost u zadnjih 50-ak godina ispunila je čitavo kaštelansko polje.

Ovaj uvod vodi prema temeljnim premisama razvoja cjelokupnog metropolitanskog prostora, s ciljem stvaranja ujednačenih i kvalitetnih stambenih kvartova koji, uz dobru prometnu povezanost, imaju i jasno definiranu strukturu podcentara, rezervirana zemljišta za društvene, zdravstvene i kulturne sadržaje te poticajne komunalne uvjete za ulaganja u raznovrsne oblike stanovanja i poslovnih djelatnosti. Lista premisa kad se razmišlja o stihijski razvijenim predjelima istoka Splita, Kaštela ili Solina kroz prizmu urbane regeneracije sastoji se od sljedećih stavki (s1.6.3.1):

1. Povećati gustoću uz gradske avenije npr. ex. Jadranska magistrala, Sjeverna avenija itd.
2. Definirati karakteristike i urbanističke parametre postojećih i novih centara
3. Razviti uz zračnu luku novi centar metropolitanskog područja, Split 4 i druge dobro povezane centre poslovne i turističke sadržaje tzv. Airport City
4. Proširiti kapacitete luka i sadržaje uz njih na nekoliko pozicija u zaljevu te stvoriti kontinuitet kvalitete javnog prostora uz obale kao lokalnih fokalnih točaka zajednice
5. Stvoriti planerske uvjete i mehanizme da se u budućim fazama okrupnjavanja i gradnje novih stambenih objekata definiraju uvjeti gradnje koji bi osigurali kvalitetu, raznolikost i atraktivnost stambenih tkiva te tako investitore učinili važnim subjektima urbane obnove.

S ciljem da se stvore jasne nove osi i avenije, treba planirati nove zone veće gustoće i visine građenja (s1.6.3.1). U presjeku to bi značilo da visina P+8 i viša ide na sjeverne strane gradskih avenija, a P+5 i niže na južne. Taj princip na primjeru gradske avenije u Kaštelima u duljem razdoblju stvorit će gradsku ulicu od profila koji danas često šokira svojom kaotičnošću. Dobra usporedba su naselje Mejaši u Splitu gdje bi raskrižja s poprečnim spojnica mogla dobiti i naglaske u obliku slobodnije visine objekata (npr. P+20). Taj princip bi dugoročno stvorio gustoću i smještaj komercijalnih prostora koji bi generirala i nova susjedstva i nove ulice u pozadini. Usporedba s ulicom Mejaši na Mejašima nije slučajna. Obiteljske kuće u trećim generacijama pretvaraju se u naselje višestambenih objekata. Ovakvo linijsko povećanje gustoće treba kombinirati sa slobodnim neizgrađenim površinama gdje je moguće rezervirati zemljište za parkove i objekte javne namjene, unutar koje se može prosječnom cijenom zemljišta osigurati javne površine, parkove i trgove, kao i škole, zdravstvene objekte i staračke domove. Ovo spada u strategiju kojom bi se rekonceptualizacija prostora i pretvaranje Kaštela, Čiova, solinskih naselja i splitskog istoka u grad moglo na već izgrađenom prostoru provoditi odmah.

NOVA KAŠTELANSKA OBALA

Grad Kaštela su specifičan grad. Prema statističkim podacima iz 2021. godine Kaštela broje 37.591 stanovnika. Rastegnuti su uz obalu između Sedam Kaštela u duljini od 10 km u dubini od obale maksimalno 2,5 km. Treba razlikovati Donja Kaštela koja čine Kaštel Štafilić (Nehaj), Kaštel Novi, Kaštel Stari, Kaštel Lukšić i Gornja koja čine Kaštel Kambelovac, Kaštel Gomilica i Kaštel Sućurac. Paralelno s obalom povezuju ih dvije ceste: stara kaštelanska (Ulica dr. Franje Tuđmana) i Jadranska magistrala (DC8) nedavno pretvorena u brzu cestu koja de facto ima karakter gradske avenije.

Sedam Kaštela su sedam feudalnih dvoraca oko koji su nastala povijesna naselja. Ti dvorci bili su i utvrde (npr. Nehaj) koji su služili za obranu napada od Turaka u 16. stoljeću. Još prije pedeset godina planer - arhitekt Petar Mudnić piše da Jadransku magistralu treba odmaknuti što dalje od stare kaštelanske ceste kako bi prostor ostao rezerviran za buduću stambenu izgradnju. Taj rezervirani prostor je već izgrađen, a izgradnja je dobro načela i poljoprivredne površine iznad Jadranske magistrale. Nažalost, ovakav razvoj ugrozio je najveći dio najplodnijeg polja u Dalmaciji između Bukovice i doline ušća Neretve. Granicu prema istoku Kaštela čini ribarska luka Brižine, od nje do povijesnog dijela Kaštel Sućurca obalu je pojela industrija. Tu su tvornice cementa, industrija kamena, INA-ina postrojenja i tvornice cementa koje su ušle u svoje drugo stoljeće. Nakon povijesne jezgre Kaštel Sućurca prostor obale nasut je velikim platom na kojem se nalazi kemijska industrija. Koliko god da trenutno djeluje upropašten, taj dio obale velikom, ali laganom industrijskom gradnjom na neki način sačuvan je za moguće nove planove jer nije fragmentiran ni parcelacijski ni prostorno.

Očito je da donošenje odluke o artikulaciji prostora između centara Kaštela nije jednostavno, s obzirom na to da su površine nekadašnjih poljoprivrednih parcela odavno potrošene. Ovo je podjednako činjenica i na istočnom i na zapadnom dijelu zaljeva s razlikom da je na istočnom više prostora „rezervirano“ nekadašnjom industrijom. Najbliže sugestiji budućih prilika je prostor industrije ex Jugovinila i pogona oko njega, danas uvelike izvan pogona, ali privatiziran. Površina zone jednaka je površini centra Splita u doba dok je on brojio 20.000 stanovnika. Osmišljenim detaljnijim planovima u koje je ugrađena i strategija provedbe urbanističkog plana moguće je izvršiti prenamjenu zone i formirati gradsku strukturu. To svakako nije još jedan turistički resort, ali nije ni izgradnja isključivo stambenih kapaciteta. Unutar projekta pronašlo bi se dovoljno prostora za trgovu, pješačke zone, parkove, kao i za nužne javne sadržaje koji grad čine gradom. Sve to moglo bi preuzeti pješačka ulica koja bi završavala komunalnom lučicom – marinom na obali. Sama lokacija centra je blizu sa zapadne strane „Marini Kaštela“, s istočne strane povijesnom centru Kaštel Sućurca, a između je današnja zgrada Općine i upravnih službi grada Kaštela. U slučaju zapadnog dijela zaljeva trebalo bi se detaljnijim planiranjem ići na manje podcentre s administrativnim i društvenim namjenama prije svega rezerviranjem postojećih parcela u vlasništvu grada za buduće generacije.

Posebno osjetljiva tema su marine u Kaštelanskom zaljevu. Već danas „Marina Kaštela“ je uređena na visokoj razini i nova je kvaliteta ponude Kaštela. Realizacijom deindustrijalizacije Vranjičkog bazena ostaje izgrađena obala kao mogući pristan brodova, a veliki doprinos razvoju bi bile dužobalne brze linije od Splita do Trogira kroz Kaštelanski zaljev. U tu svrhu kroz Kaštela je potrebno uspostaviti niz lučica koje bi bile i pristani za linijske brodove. Kad krenemo od Vranjica sljedeća bi bila ispred ex Jugovinila, budućeg upravno-administrativnog centra Kaštela. Sljedeću marinu bi planirali između Kaštel Lukšića i Kaštel Kambelovca, a treću s jedne strane naslanjali na pristan zračne luke Split, a s druge bi formirala uvalu ispred turističke zone Resnik.

U konačnici, cilj je od Kaštelanske obale stvoriti javni gradski prostor koji služi građanima u zaleđu kao dnevni boravak i kao gospodarski faktor u stvaranju turističkih, nautičkih i kulturnih sadržaja (S1.6.3.2). Kaštela imaju priliku da u kontinuitetu od Salone do Pantane stvore jedinstven obalni potez koji uz malo planerskog fokusa na razrješavanje imovinsko-pravnih problema i realiziranje kontinuiteta može Kaštelima dati novi karakter i konkurentan razvojni adut drugim gradovima metropole.

AUTOCESTA A1

6.3.2. OGRAD GRADOVA -
nove razvojne osi -
nova kaštelsanska obala

TUNEL VUČEVICA

DC8

DC8

K. GOMILICA

K. KAMBELOVAC

K. LUKŠIĆ

K. STARI

K. NOVI

K. ŠTAFILIĆ 1

DC8

MARINA SUĆURAC

LUKA K. KAMBELOVAC

SPLIT - KAŠTELANSKI ZALJEV

MARINA KAŠTEL STARI

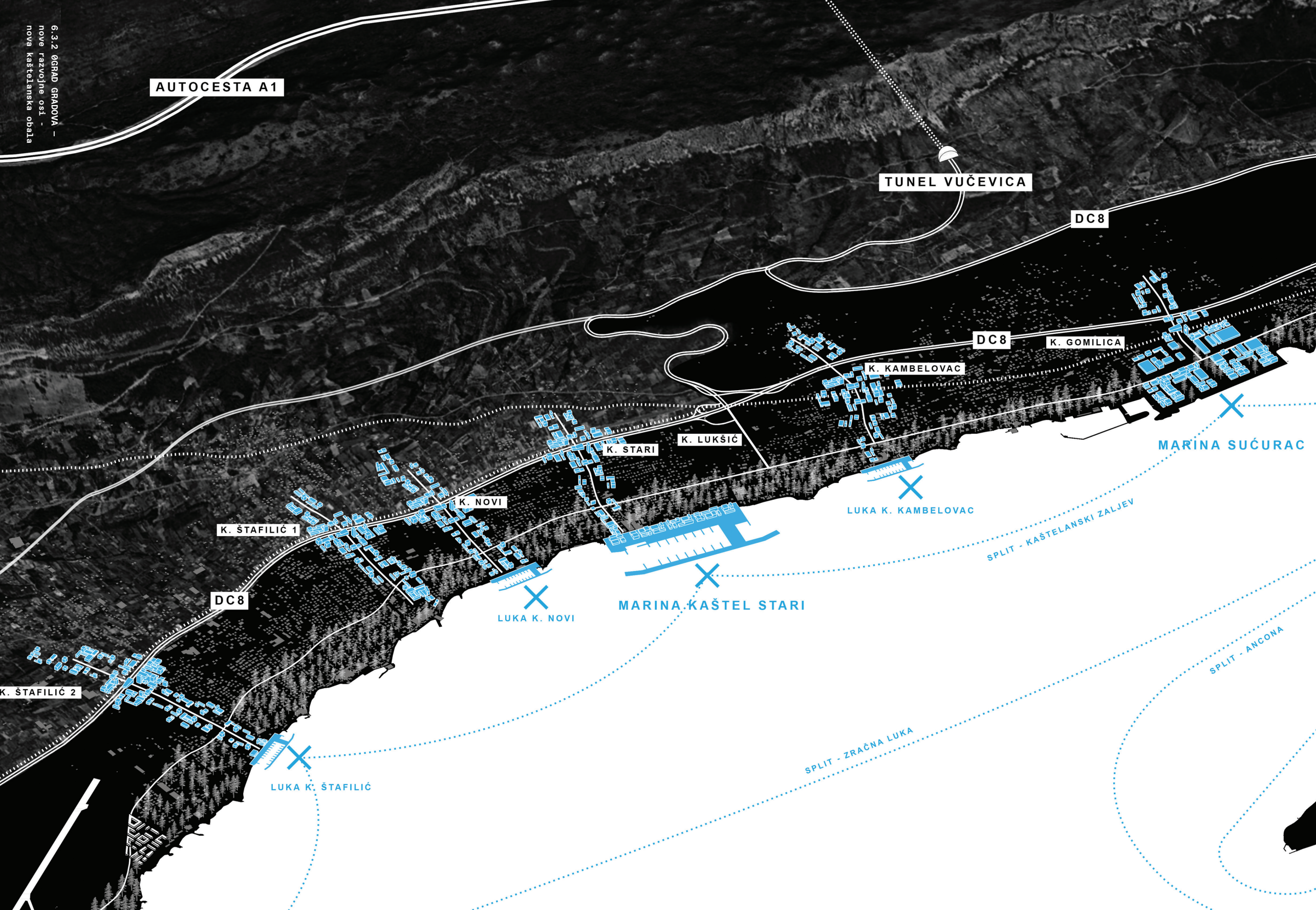
LUKA K. NOVI

SPLIT - ANCONA

K. ŠTAFILIĆ 2

LUKA K. ŠTAFILIĆ

SPLIT - ZRAČNA LUKA



OBALA KULTURE – 45 KM KONTINUITETA JAVNOG PROSTORA

U konačnici, jedan od najvećih benefita ovog plana je količina javnog prostora koji se na obali stvara za javne sadržaje. Od Stobreča preko Orišca i gradskih plaža do Marjana je većinski konsolidirana obala Splita. Sjeverni potez od Spinuta preko Lore i teretne luke do Stinica i vranjičkog poluotoka je nekonolidirani izrazito potentan potez urbane obale kojem nedostaje jasna vizija. Od vranjičkog poluotoka preko ušća, obale Salone i uz čitavu obalu sedam Kaštela sve do Pantane je djelomično realiziran, ali još uvijek fragmentiran i industrijom opterećen potez sjeverne obale Kaštelanskog zaljeva. Ovaj potonji je prema našem viđenju izrazito potkapacitiran u odnosu na njegovu stvarnu metropolitansku vrijednost. Stoga predlažemo da obala cijelog ovog prostora postane nešto drugo.

Naša centralna ideja u smislu javnog prostora je kontinuitet obalnog pojasa kao javnog prostora od Stobreča do Trogira. Ovdje govorimo o potencijalnih 45 km javne gradske obale koja bi metropolitanskom prostoru dala ne samo snažan identitet mediteranskoga grada koji živi na svom waterfrontu, nego i integrirajućoj javnoj infrastrukturi koja bi na mikro lokacijama značajno poboljšala kulturu življenja i vrijednost prostora. U ovom kontinuitetu jedine pauze bi bile Lora i teretna luka, te manji infrastrukturni potezi. Čitavi ostatak obale bio bio javno dostupan i povezan javnim transportom i pješačkom infrastrukturom.

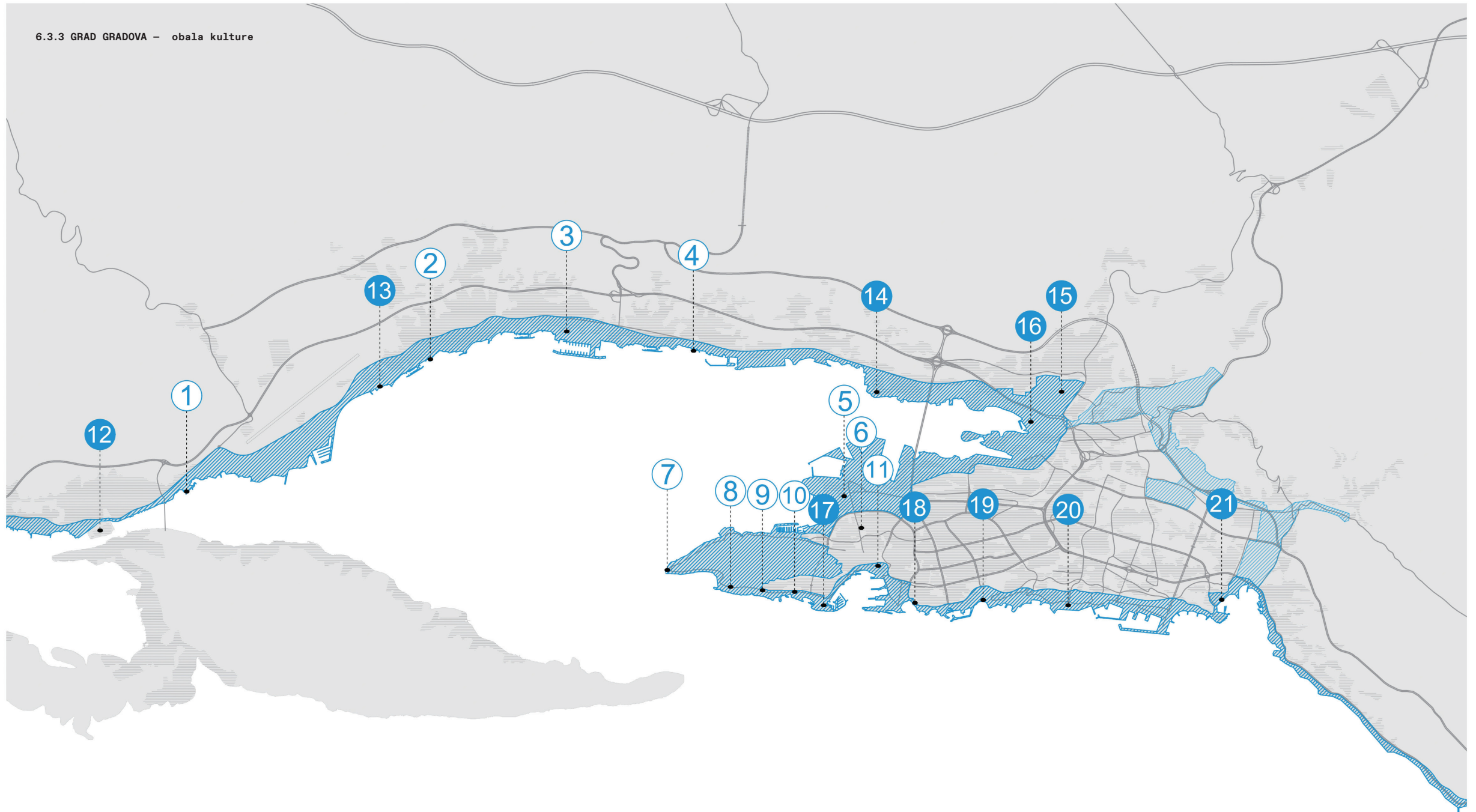
Projekt “Obala kulture” predstavlja temeljnu okosnicu preobrazbe metropolitanskog prostora u 21. stoljeću prema drukčijem tipu razumijevanja urbanog života i glavne ekonomske grane, turizma. Radi se o ambicioznom naumu stvaranja neprekinute šetnice, promenade i biciklističke staze duž cijele obale Kaštelanskog zaljeva, od Trogira do Splita, u ukupnoj duljini većoj od 45 kilometara. Ovaj kontinuirani pojas javnog prostora ne bi bio samo prometnica, nego bi se mogao razviti kao kulturna i rekreativna os cijele aglomeracije. Uz njega bi se smjestili muzeji, na otvorenom prostori za povremene izložbe i gastronomski hubovi, javne umjetničke instalacije (Lipovac, Žuvela, de Karina, Lach, Drinković, Carlesso), sportska igrališta, kafići i restorani, stvarajući živu i dinamičnu urbanu frontu.

Obala bi postala i „kulturna os“ metropolitanskog područja (s1.6.3.3). Ako gradovi poput Beča i Amsterdama imaju Museum Quartier (kvart) i Museumplein (trg) ili roterdamski Museum Park, zašto Split i grad gradova ne bi imali svoju Muzejsku obalu. Niz muzeja koji se smještaju na obali i kojima školarci, stanovnici i gosti mogu pristupiti krećući se obalom ili izmjenjujući trenutke dokolice na plažama i restoranima s kulturom koja im se pruža u istom ambijentu. Već imamo Meštrovićevu galeriju, Muzej hrvatskih arheoloških spomenika, potencijalno pomorski muzej na Bačvicama, možda i zgradu „Dalmacijavina“ kao suvremenu galeriju i Titovu vilu otvorenu za javnost kroz muzejsku djelatnost. Istim se potezom mogu prema Orišcu nastaviti

slične kulturne institucije, kao i u Kaštelima i Trogiru i na obali Salone (Muzej Salone, Kolekcija „Lipovac“, Muzej ribarstva, Centar znanosti mora Jadran, Akvarij i prirodoslovni muzej u Kaštelima, Galerija srednjovjekovne umjetnosti „Sveti Jeronim“ i Trogirski muzej moderne umjetnosti samo su neke od opcija). Primjer kojim je uređena obala Žnjana s ispreplitanjem ugostiteljskih, rekreativnih i zelenih prostora zamećak je ovakvoga integralnog razvoja obale. Ovakav projekt u potpunosti bi preobrazio odnos stanovništva prema moru, ali i kulturi, omogućio bi nesmetanu rekreaciju, unaprijedio turističku ponudu i, što je najvažnije, fizički i vizualno povezo sve gradove u jednu nedjeljivu cjelinu – pravi grad gradova. Realizacija bi zahtijevala dosljednu urbanističku politiku, otkupe ključnih parcela i strpljivu gradnju korak po korak, no učinak na kvalitetu života bio bi neprocjenjiv.

Autor: Goran Leš





- | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|--------------------------------|-----------------------|---------------------------------|--|-------------------------|-------------------------|---------------------------------|--------------------------|
| 1. PANTAN / BLATO | 2. KULA NEHAJ | 3. KAŠTEL VITURI | 4. KAŠTILAC | 5. POLJUD | 6. ARHEOLOŠKI MUZEJ | 7. INSTITUT ZA OCEANOGRAFIJU I RIBARSTVO | 8. VILA DALMACIJA | 9. GALERIJA MEŠTROVIĆ | 10. MUZEJ ARHEOLOŠKIH SPOMENIKA | 11. DIKLECIJANOVA PALAČA |
| 12. TROGIRSKI MUZEJ MODERNE UMJETNOSTI | 13. AKVARIJ I PRIRODOSLOVNI MUZEJ KAŠTELA | 14. GALERIJA SREDNJOVJEKOVNE UMJETNOSTI "SVETI JERONIM" | 15. ARHEOLOŠKI KOMPLEKS SALONE | 16. KONGRESNA DVORANA | 17. CENTAR ZNANOSTI MORA JADRAN | 18. POMORSKI MUZEJ | 19. KOLEKCIJA "LIPOVAC" | 20. PRIRODOSLOVNI MUZEJ | 21. MUZEJ RIBARSTVA | |

07

EKOLOŠKA DIMENZIJA PROJEKTA

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, nova međugradska područja urbane prirode – kontinuiranu obalu i urbane parkove aglomeracije: Marjan, Karepovac, Jadro, kavu i Pantanu. 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 od Stobreča do Trogira. Ekološki sustav formirao bi i granice rasta budućega grada. Zaštitom i regeneracijom ekosustava rijeke Žrnovnice prostor obale bio bi 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.

Autor: Goran Leš





Time bi osi ograničenja neplanske gradnje, metropolitansko područje grada osiguralo 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 Vranjica, kao i sjeverna obala Splita odnosno Kopilica.**

Kontinuitet obalnog pojasa nije samo urbani i kulturni, nego i ekološki imperativ. Split je u ovoj godini osjetio nekoliko razarajućih nepogoda, a proteklih ljeta i toplinskih valova. Obnova prirodnih staništa, sanacija onečišćenih područja (posebno u zonama bivših industrijskih pogona) i stvaranje zelenog pojasa uz obalu ključni su za održivost cijelog sustava i kvalitetu života u ovom prostoru. Ekološka dimenzija podrazumijeva implementaciju zeleno-plave infrastrukture: uspostavu filtrirajućih vrtova (rain gardens) za pročišćavanje

oborinskih voda prije ulijevanja u more, pošumljavanje obale autohtonim vrstama, stvaranje podzemskih polja morske trave kao važnih ekosustava te intenzivnu zaštitu morskoga dna od onečišćenja. Za prostore okupljanja i boravka stvorili bi se zazelenjeni i osjenjeni mikroklimatski džepovi, a institucije javnog karaktera uz obalu bili bi klimatska skloništa po uzoru na sustav koji je već u praksi proveden u gradu Barceloni. Ulice i površine oko škola bile bi dodatno zazelenjene, usporenog prometa s više sadržaja za boravak djece i mikroklimatskim uvjetima prilagođenima dugom boravku u vanjskom prostoru (špine s vodom, sjene, upojne površine i krajobrazna rješenja kao dio igrališta i terena). Ovaj pristup bi podigao ekološku vrijednost zaljeva i tako ga učinio otpornijim na posljedice klimatskih promjena, poput erozije obale, toplinskih otoka i porasta razine mora, te bi utjecao na kvalitetu života. “Obala kulture” bi tako postala i “Obala održivosti”, pokazni primjer kako se urbani razvoj i zaštita okoliša mogu uskladiti u jedinstveni cjeloviti koncept.

OSNOVNI ELEMENTI ZELENE INFRASTRUKTURE

Marjan, Turska kula, Stinice, pojas gradskih plaža južne obale Splita, novi parkovni pojas Orišac, tok Žrnovnice, tok Jadrta, zaštitno zelenilo i rekreacijski sadržaji uz regionalnu prometnicu DC8 pod Mravincima, park Karepovac, novi obalni pojas zelenila sjeverne obale Splita, Vranjički poluotok, linearni park rijeke Jadro, park Salona, Kaštelanska obala, obronci Kozjaka, regeneracija kave, Pantana, južni dio otoka Čiova.

VODNA INFRASTRUKTURA

Tok Jadrta, tok Žrnovnice - kao hidrološke i biološke zone visokog značaja, retencija i akumulacija vode u zoni zelenog sustava od Žrnovnice do ušća Jadrta (mogućnost revitalizacije vodnih bujica i potoka s Mosora), prirodni park i slatkovodno područje Pantane, zaštita obalnih staništa i obnova maritimne bioraznolikosti unutar zaljeva.

ZNAČAJNE KRAJOBRAZNO-EKOLOŠKE INTERVENCIJE

Reaktivacija Arheološkog parka Salona, ekološka sanacija toka rijeke Jadro, park-šuma Karepovac, sanacija i revitalizacija nekadašnje industrijske zone na istočnom dijelu Kaštelanskog zaljeva, sanacija kave „Dalmacijacementa“, revitalizacija Sjeverne luke i Stinica, zeleni pojas plaža u Kaštelima, novi parkovni pojas Orišac, integracija Pantane i Čiova u sustave većih mjerila.

KULTURNE CJELINE KAO DIO ZELENE INFRASTRUKTURE

- Revitalizacija arheološkog parka Salona i stare jezgre Vranjica
- Kaštelanske jezgre kao dio sustava javne obale
- Reprogramiranje grada kroz „Obalu kulture“
- Rasterećenje Dioklecijanove palače novim turističkim fokusima u širem području
- Tvrđava Klis kao prostorni akcent i vidikovac
- Grad Trogir bolje povezan s urbanom cjelinom metropole
- Presentacija predromaničkih i romaničkih lokaliteta

ŠIRI REGIONALNI UČINAK PLANA

- Renaturalizacija Kaštelanskog zaljeva
- Požarni zaštitni pojas Stobreč – Solin
- Efikasnije veze prema otocima s lakšim pristupima važnim sadržajima u gradu
- Jasni pristupi svim dijelovima metropolitanskog područja
- Rasterećenje gradskih tkiva od tranzitnih trasa prometnica
- Stabilizacija migracija prema periferijama
- Renaturalizacija vodenih površina sliva Jadrta
- Smanjeni pritisak izgradnje na Čiovu

SMANJENJE UTJECAJA NA KLIMATSKE PROMJENE - MITIGACIJA:

- Promjena CO2 otiska urbane mobilnosti
- 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
- Skraćivanje pomorskih putova i povećanje željezničkog i javnog prijevoza
- Bolja organizacija javnog prostora i distribucija sadržaja smanjuje potrebe za kretanjem
- Smanjeno opterećenje splitskog poluotoka prometom, veća protočnost i bolja distribucija sezonskih pritisaka na infrastrukturu
- Ograničenje rasta Zračne luke i smanjena ovisnost lokalne ekonomije o turizmu
- Mreža zaštite širih ekoloških i hidroloških sustava Jadrta i Žrnovnice te Kaštelanskog zaljeva

PRILAGODBA KLIMATSKIM PROMJENAMA - ADAPTACIJA

- Sustavna zaštita od požara i ekstremne suše
- 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, vjetrova i promjena kvalitete tla s mikroklimatskim zonama zaštite u svim gradskim naseljima

- Kvalitetnija gradnja stambenih i javnih objekata
- Mogućnost sustavne transformacije dijelova prostora s pretežno legaliziranom izgradnjom niske gustoće izgrađenosti
- Obnova sustava prostornog planiranja kao civilizacijskog temelja

OSIGURAVANJE 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
- U realističnom scenariju nerealizacije razvojnih projekata i s minimalnom količinom nove izgradnje, plan omogućava održivo planiranje perifernih zona gradova
- Efikasni evakuacijski koridori i organizacija civilne zaštite po naseljima
- Uloga javnih institucija kao klimatskih skloništa te zelene infrastrukture kao klimatskih koridora
- Viša razina zaštite starije populacije boljim pristupom zdravstvenim sadržajima
- Ojačana mobilnost unutar aglomeracijskog područja s jasnom strukturom i infrastrukturom



GRAD GRADOVA – ZALJEV DOBROG ŽIVOTA

Projekt „Grad gradova“ je vizija razvoja gradova oko Kaštelanskog zaljeva, Splita, Solina, Kaštela do Trogira. Polazište joj je promišljanje autora o prostoru ograničenog s jedne strane morem, a s druge strane planinama Kozjak, Klis, Mosor i Perun. Sve naše opservacije temeljili smo na proučavanju starih planova, analizom postojećih situacija i kretanja ljudi i pokušajem razumijevanja njihovih interesa u opisanom prostoru. U mnogočemu smo se naslanjali na naše djelovanje do sada, koje se sastoji od niza prijedloga koje smo iznosili u predavanjima i edicijama. Spomenut ćemo neke: *Split 21 - Ima li grada istočno od*

Raja, Studija Metro 21 te urbanistička studija mosta Split-Kaštela iz 2011. godine. Zadnje što očekujemo da će se razvoj i planovi pravocrtno razvijati smjerom kojim smo mi razmišljali. Međutim, s ovim projektom se nadamo da smo ponudili jednu cjelovitu i detaljno razrađenu viziju cijeloga životnog prostora grada gradova. Uistinu, u ovom prostoru se mogu naći većina i uzroka i rješenja kako prometnih gužvi i skupih stambenih kvadrata, tako i turističkih krkljanaca, neodržanih periferija, ali i manjka vizije za zajedničku budućnost. Ovaj isti prostor koji je proizveo toliko kompleksne izazove za planere i za stanovnike, krije u sebi nevjerojatan potencijal da bude ugodno i zdravo mjesto za stanovanje - da bude zaljev dobrog života.

Topografija, povijest, obala, more i ljudi, mogu i trebaju u ovom prostoru jamčiti bolje uvjete za sve. I za to je u korijenu ove naše ludo optimistične vizije zapravo poziv na suradnju. Na suradnju svih struka kako prometnih i inženjerskih, tako i ekonomskih, znanstvenih i planerskih. To je i poziv na suradnju svih gradova i njihovih stanovnika da se usude zamisliti se živjeti u jednom velikom, bogatom, ležernom gradu u zaljevu s više od pola milijuna stanovnika. Poziv je naravno i na suradnju svih administracija i jedinica lokalne samouprave, da u uskogrudnom zakonskom okviru i nimalo laganoj socioekonomskoj situaciji aktivno traže načine suradnje, načine da se izrade zajednički planovi, zajednički projekti i budžeti te da pronađu formalan način da uzajamna podrška i suradnja na dugoročnim vizijama bude baza razvoja ovog prostora. I na kraju je naravno poziv onima koji o prostoru odlučuju politički i stručno da svoj zadatak shvate kao političku odgovornost prema generacijama koje dolaze. Trenutačni kaos ne trebaju naslijediti ni naša djeca ni unuci ako pravodobno krenemo planirati. Planovi se rade danas da bi se njihov utjecaj osjetio za 30, 50 ili čak sto godina. Paradigma u kojoj kratkoročni interesi mandatarata, direktora državnih tvrtki i stranačkih savjetnika upravljaju prostorom, a struka njihove ideje provodi i prilagođava stvarnosti, treba biti zamijenjena paradigmom u kojoj planove radi struka - integralno, sektorski,

interdisciplinarno, participativno, otvoreno za neke nove vizije života. a zatim se politički profesionalci trude da planove koji ne krpaju greške i kolapse već stvaraju prilike za buduće generacije provedu kroz potrebne faze i ako treba predaju štafeti sljedećim garniturama.

Uvijek smo ponavljali, naša ideja je isključivo poziv na raspravu, daljnju razradu, kritiku, analizu i zbog toga nema potrebe da se donose zaključci o ovdje napisanom. Nekoliko bilješki za takvu daljnju raspravu ćemo ipak navesti. Ključna ideja našeg rada i ponajviše našeg kontinuiteta rada na ovoj temi, jest da Splitu, Solinu, Kaštelima i Trogiru treba plan za 21. stoljeće. Prijedlog *Split 21 - Ima li grada istočno od raja* predstavljen je u formatu prezentacije u prostorijama DAS-a, gdje je malobrojna stručna javnost iskazala interes i potvrdila da takav tip rasprave nedostaje. Izložba pokazana u City Centeru one predstavljena je široj javnosti i mjesecima su se oko panela okupljali građani i promatrali detalje, raspravljali, kasnije zaustavljali autore i tražili objašnjenja, hvalili i kudili. Studenti FGAG-a i učenici srednje građevinske škole iz Splita, ali studenti i Chicaga i Zagreba razrađivali su dijelove prethodne vizije. Split-ski srednjoškolci su čak i osvojili državnu nagradu za svoje ideje inspirirane publikacijom. Sama publikacija stigla je analognim ili digitalnim putem do oko 4000 ljudi. Interes za ovu temu ne jenjava i naše je mišljenje da je to posljedica i činjenice da je svakodnevica postala za mnoge neizdrživa kao i velike želje da se takav plan za 21. stoljeće počne razrađivati zbog opće dobrobiti.

Jedan od autora ovih redaka zaglavio je u prometnoj gužvi na obilaznici oko 2010. godine i to je bio začetak ideje o mostu preko Kaštelanskog zaljeva. Danas, dvije knjige, nekoliko studija i bezbroj radnih sati kasnije postavljamo pitanje: Kojim putem se vizije i ideje mogu početi pretvarati u stvarnost? Ne samo naše, već svih nas? Za odgovor na to pitanje potreban nam je generacijski napor, stručna i politička rasprava u suradnji s nizom institucija i u suradnji s građanima kada će nakon dugogodišnjeg procesa iznjedriti konačno plan koji nedostaje - **plan prostornog razvoja metropolitanskog područja Solin - Kaštela - Trogir - Split** - odnosno trag u prostoru koji će naša generacija ostaviti budućim. Takva rasprava treba biti pripremljena sa svim potrebnim analizama neophodnim za racionalan dijalog koji dovodi do odluka i prihvaćanja rješenja. Bez ažurnih podataka o stanovništvu, prometu, dnevnim migracijama itd. ne može se ni razgovarati s argumentima. Isto tako bez participativnih metoda taj plan nikad neće naći pravi put do provedivih rješenja na terenu što implicira organiziranje javnih rasprava i radionica, te niza društvenih aktivnosti u svim gradovima aglomeracije u kojima će se stvoriti široki dijalog o provedbi takvog plana. **Na kraju, najvažnije od svega, uspijemo li izraditi taj plan, on će nas naučiti najtežu lekciju koju do sada u ovome prostoru nismo savladali - plan će nas naučiti dugoročno surađivati za uzajamnu dobrobit.**



Autor: Goran Leš

**SPLIT – SOLIN – KAŠTELA – TROGIR 21
GRAD GRADOVA**

IZDAVAČI:

Sveučilište u Splitu, Fakultet
građevinarstva, arhitekture i geodezije;
Arhitektonski biro Kuzmanić Ante, d.o.o.

ZA IZDAVAČA

dekan prof. dr. sc. Neno Torić

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. arch.

KONZULTANTI:

dr. sc. Hrvoje Bartulović, dipl. ing. arh.
dr. sc. Veljko Srzić, dipl. ing. građ.
dr. sc. Dražen Cvitanić, dipl. ing. građ.

UREDNIK:

Jere Kuzmanić, mag. ing. arch.

IZVRŠNA UREDNICA:

Kristina Perkov, mag. ing. arch.

SURADNICI:

Paul Lombardić, mag. ing. arch.

AUTORI TEKSTA:

prof. art. Ante Kuzmanić, dipl. ing. arh. &
Jere Kuzmanić, mag. ing. arch.

RECENZENTI:

prof. dr. sc. Darovan Tušek
prof. emer. dr. sc. Tihomir Jukić

FOTOGRAFIJE:

Goran Leš
Jakov Prkić
Nino Šerić

DIZAJN I PRIJELOM:

Nikola Križanac, mag. art.

LEKTURA:

Dubravka Puljiz, prof. hrvatskog jezika

TISAK:

Kerschoffset d.o.o., Zagreb

NAKLADA:

200

Split, 2025.

ISBN 978-953-8501-01-2

e-ISBN 978-953-8501-02-9

<https://doi.org/10.31534/9789538501029>

CIP zapis je dostupan u
nacionalnom skupnom katalogu
knjižničnog sustava Bukinet pod
brojem 991005915548409366.

Urbanistička studija *Solin-Kaštela-Split-Trogir 21 – Grad gradova*, grupe autora iz splitskog Arhitektonskog biroa Ante Kuzmanića, svojom se temom i konceptom znatno razlikuje od knjiga koje dominiraju na području domaće arhitektonske publicistike. Ne samo da su pitanja prostornog planiranja relativno rijetko tema problemskih razmatranja istraživača, nego su i formati takvih priloga najčešće lišeni konkretnih vlastitih autorskih prijedloga razrješavanja pojedinih problema uređenja prostora. U ovom slučaju autori ipak čine upravo to: nude svoje viđenje rješavanja pojedinih prostornih problema šireg splitskog područja.

Iako su autori nastojali svaku dionicu ovog prijedloga precizno stručno argumentirati, može se očekivati da će pojedina rješenja biti dočeka na velikom „rezervom“. To se odnosi prije svega na one prijedloge koji su u koliziji s već planiranim prostornim zahvatima ili na one koje zadiru u nečije partikularne interese i planove. No pravi smisao ovog rada jest upravo poticaj za argumentiranu i javnu stručnu raspravu o dugoročnom razvoju gradova koji su tema ove knjige. Nažalost, svjedoci smo dvije činjenice. Prva je da u današnje vrijeme nitko nije pretjerano sklon javnim stručnim raspravama o bilo čemu, i bilo kakvom sučeljavanju različitih, pa makar i suprotnih rješenja. S druge strane, često se s dozom omalovažavanja dočekuju samoinicijativni, autorski prijedlozi koji nisu proizašli iz nadležnih institucionalnih izvora. Ako ova knjiga potakne izmjenu takve negativne prakse, onda je ispunila svoj osnovni cilj.

Prof. dr. sc. Darovan Tušek

Jedna od temeljnih vrijednosti publikacije jest jasno postavljena dijagnoza stanja urbanog upravljanja u splitskom metropolitanskom području. Autori s pravom upozoravaju da je prostor izgubio kontinuitet planerskog usmjeravanja, što se odražava u slaboj društvenoj percepciji važnosti urbanizma, ali i u fragmentiranom razvoju bez dugoročne orijentacije. Publikacija upravo zato, svojim analitičkim pristupom, predstavlja vrijedan doprinos raspravi o suvremenom planiranju i upravljanju prostorom.

Dok su prethodne analize primarno ukazivale na lokalne prostorne probleme, ova publikacija predstavlja strukturalne obrasce funkcioniranja čitave aglomeracije. Time postaje relevantna u današnjem trenutku, kada rastuća prostorna i infrastrukturna međuovisnost nadilazi okvire postojećih administrativnih podjela. Publikacija *Solin-Kaštela-Split-Trogir 21 – Grad gradova* tematski se nadovezuje na vlastita ranija istraživanja autora, uključujući publikaciju *Split 21*, no ovim radom čine iskorak u smjeru regionalnog promišljanja prostora.

Prof. emer. dr. sc. Tihomir Jukić

 **аВак**



ISBN 978-953-8501-01-2