

# Idejne studije i projekti generalnog urbanističkog plana Dubrovnika

(Osvrt na organizaciju luke od Lapada (Bačale) do Sustjepana i Mokošće (Rijeke Dubrovačke)

Kap. Luko Vidak

## V

U razvijenim pomorskim zemljama urbanistički problemi glavnijih trgovačkih luka, smatraju se najvećim urbanističkim problemima tih zemalja, a izvođenje urbanističkih projekata (ili proširenje kapaciteta) u tim svjetskim lukama, bez obzira na njihovu kategoriju ili godišnji promet, skreće pažnju zainteresiranih pomorskih poslovnih krugova i naučnih pomorskih instituta u svijetu. U tome ni luka Dubrovnik ne može biti izuzetak, jer na svoj specifičan način sve više zauzima određeno mjesto u oblasti internacionalnog prometa. Značaj luke Dubrovnik u svjetskom prometu koji stalno raste, ogleda se svakako u internacionalnom putničkom prometu.

Smatramo da se moramo posebno osvrnuti na taj promet, jer luka Dubrovnik — i pored važnosti u svjetskom prometu — još nije organizirana kao moderna putnička luka, niti idejni projekt rješava uređenje putničke luke kako to zahtijevaju opći interesi zemlje, a posebno Dubrovnika. Jedan od teških nedostataka tog projekta sastoji se i u tome, što se organizacija luke rješavala bez temeljitog diferenciranja lučkog prometa.

Urbanistički institut NRH rješavao je putničku luku Dubrovnik i riješio je, da uopće ne dolazi u obzir za pristajanje prekooceanskih putničkih brodova sa gazom od preko 5 metara (Idejne studije u svesku IV, str. 554). Tako na primjer, ni M/B »Vulcania« i M/B »Saturnia« ne mogu pristati u novoj projektiranoj putničkoj luci, jer imaju gaz od 8.84 metra (Cf. Almanacco marittimo italiano — Roma 1959., str. 125.). Uostalom, kakva je to putnička luka koja je obuhvatila samo pet vezova (broj 5, 6, 7 i 8.) i to starih od 35 do 80 godina. Doista, kakva je to luka, koja je projektirana za putnički promet do konca ovoga vijeka, a već sada putnički brodovi pristaju izvan te projektirane putničke luke na vez broj 9, često i na vez 15, a ponekad zapreme čak i čitavu luku.

Mišljenja smo, da je luku u Gruškoj uvali trebalo projektirati samo za nacionalni teretni promet, te za nacionalni

i internacionalni putnički promet. Do tog bi uvjerenja sigurno bio došao i Urbanistički institut NRH, da je u idejnim studijama postavio analizu putničkog prometa na temelju svih nacionalnih i internacionalnih redova plovidbe, u koje je uključena luka Dubrovnik. Ta bi analiza bila tačno iskazala dvije grupe pruga, to jest internacionalne (Carinska lučka zona) i nacionalne (Vancarinska lučka zona) i to ovako:

Analiza pojedine grupe interacionalnog i nacionalnog prometa utvrdit će skup svih pruga odnosno grupa, a time ujedno i imena pojedinih brodova u tim prugama. To znači, da ćemo konačno raspolagati podacima svakog pojedinog broda kao što su: tonaža, gaz, kapacitet putničkih mjesta, minimalni i maksimalni broj dnevnih (dolazaka) pristajanja i drugi podaci koji su potrebni kao elementi za tačnije utvrđivanje kapaciteta putničke luke, odnosno za organizaciju čitavog putničkog prometa u luci koji se odvija danas.

Za utvrđivanje perspektivnog broja putničkih pruga — nacionalnih i internacionalnih, potrebne su posebne studije, koje se u svakom slučaju treba da temelje — pored ostalog — na demografskoj i turističkoj analizi. Što se tiče nacionalnih putničkih pruga, treba uzeti u obzir porast stanovništva naše zemlje i porast nacionalnog masovnog turizma. Osim toga očekuje se i razvitak internacionalnog masovnog turizma. Prema tome porast stanovništva (FNR Jugoslavija imat će koncem ovoga vijeka skoro 40 milijuna stanovnika), te porast nacionalnog i internacionalnog turizma mora se odraziti na porastu svih putničkih pruga, a osobito longitudinalnih, jer na Jugoslavenskom primorju nema longitudinalne željeznice. U tome FNR Jugoslavija pravi izuzetak u Evropi, što proizlazi iz naslijeđene velikeostalosti u kopnenom prometu. Kao posljedica toga, na našoj obali na relaciji Rijeka - Kotor već sada postoji toliki broj longitudinalnih pruga u kojima je uposlena čitava flota luksuznih putničkih brodova, što nema nijedna pa ni najrazvijenija pomorska zemlja Evrope u čitavoj svojoj obalnoj plovidbi (Cf. Thomas Skinner, o. c.). Taj naš najteži prometni problem i u perspektivi će nametati duštev-

noj zajednici da ulaže goleme investicijska sredstva i druge napore u raznim pravcima, a osobito u slijedeće: 1) jačanje flote luksuznih putničkih brodova obalne plovidbe; 2) razvitak mreže longitudinalnih pomorskih pruga i njihovo održavanje; i 3) uređenje svih glavnih putničkih luka sa nesrazmjerno velikim kapacitetom, te održavanje tog kapaciteta i svih odgovarajućih lučkih uređaja. Ako se ovako postavlja razvitak redovitih pruga (mediteranskih i jadranskih) i kapacitet putničkih luka, onda pet starih postojećih vezova (broj 5, 6, 7 i 8) — prema idejnom projektu Urbanističkog instituta NRH i načelnom prihvatu tog projekta od oba Vijeća Narodnog odbora općine Dubrovnik — doista predstavljaju slabu ili površno rješenje buduće moderne putničke luke Dubrovnik, osobito s obzirom na internacionalni turizam Jugoslavije.

## VI

U jugoslavenskom lučkom prometu već su na pomolu dvije grupe luka, to znači da će se u perspektivi razviti luke generalnog tereta i luke masovnog tereta. Ali napominjemo, da ne treba da u prometu jedne luke bude isključena jedna ili druga grupa tereta. Naprotiv, luke će se boriti za sve vrste tereta, pa ona vrsta tereta koja u godišnjem prometu luke bude u pretežnoj količini daje joj i njezin karakter.

Ali idejni urbanistički projekt stavlja upravu luke pred nemogućnost da svoja nastojanja usmjeri u naznačenom smislu, jer taj projekt ne obuhvaća čitavu luku, to jest obalni pojas ušća Rijeke Dubrovačke do Mokošice i Sustjepana. Na tom skučenom prostoru luke došlo je do pogrešne urbanističke razrade, pa time — pored ostalog — i do zapreke u razvitku luke kao luke generalnog tereta (Javna i slobodna carinska skladišta). Moglo bi se odmah primjetiti, da luka još nema ni izgrađenu vezu s kopnom, pa tako ni približno utvrđeno zaleđe. No s pravom se nadamo da će transverzalna veza preko Foče biti jednom izgrađena, najdalje do konca ovoga vijeka ili baš u periodu za koji se radi generalni urbanistički plan.

Urbanistički institut NRH projektirao je kapacitet luke Dubrovnik na 900.000 tona godišnjeg teretnog prometa u skladu s kapacitetom pruge Uskoplje - Gruž.

U rješavanju kapaciteta luke Urbanistički institut NRH — pored ostalog — projektirao je proširenje tzv. stare obale u pravcu mora za 15 metara, što idejno nije ništa novo. Naprotiv, to je ideja stara već 30 godina koja je odmah tada bila ocijenjena kao »krljenje«<sup>1</sup> Gruške luke. Štoviše, nije ni ekonomski opravdana, jer u stvari to znači da treba podignuti novi obalni zid, da bi se dobila neznatna površina u luci. Međutim, između tog »krljenja«, tzv. stare obale i podizanja obalnog zida iste duljine na drugom položaju luke u Rijeci Dubrovačkoj nema nikakve razlike u investicijama, a ima goleme u dobijanju novih površina, toliko neophodnih luci Dubrovnik. Na koncu, više se ne mogu stalno proširivati obale u Gruškoj uvali, jer time se sužuje ionako njezin oskudni akvatorij. Ali, već ovaj primjer dokazuje da je suvišno bilo gubiti vrijeme s projektiranjem internacionalnog teretnog prometa u luci u Gruškoj uvali, pogotovo ako su tu nemogućnost utvrdili Općina Dubrovnik i Trgovačka komora u Dubrovniku još pred 30 godina.

Urbanistički institut traži u Gruškoj uvali nešto što je nemoguće, a s obzirom na interese luke Dubrovnik i mogućnosti proširenja njezina kapaciteta, iznosi čak i ovu netačnost, koja doslovce glasi ovako: »Neko povećanje lučkog kapaciteta izgradnjom nekih daljnjih operativnih obala, bit će jedva moguće, jer za njih nema mjesta. Postoji mala mogućnost pomicanja postojećih operativnih obala u smjeru prema moru, pa i to obzirom na strme obale u ograničenoj mjeri, možda za kojih 15 metara, da bi se dobilo mjesta za smještaj tovarnih postavnih i poslovnih prostorija«. (Idejne studije u svesku IV, str. 565.). Tako se stvari ne postavljaju i tako se ne rješavaju važni problemi naših glavnih luka. Jer, drugim riječima, naznačeni se podaci mogu tumačiti i tako, kao da luka Dubrovnik doista uopće nema mjesta za izgradnju operativnih obala radi povećanja njezina kapaciteta. Međutim, to nije istina, jer luka Dubrovnik ima i preveć mjesta za tu svrhu.

## VII

Dubrovnik ima uskotračnu željeznicu, ima je i Konavle i Boka Kotorska, ali danas sa društvenog i ekonomskog

gledišta, ta željeznica ne može da dođe do izražaja. Možda je interesantno ako se navede, da je Austrija za trasiranje te pruge od Uskoplja do Konavala usvojila prijedlog nekadašnjeg velikog austrofila Joza Crnice, dvorskog kapelana u Beču, a zatim župnika na Grudi u Konavlima. Ali ako je ta željeznica imala ranije da olakša austrijske zadatke i uspostavi kopnenu vezu austrougarskog generalštaba sa utvrđenjima prema Crnogorskoj granici, to danas ne dolazi u obzir, pa stoga je za našu društvenu zajednicu veliki teret. I upravo na relaciji Boka Kotorska — Konavle — Dubrovnik i obratno, ta se željeznica ne koristi gotovo nikako, ni u putničkom ni u teretnom prometu. Iz Dubrovnika do Konavala i Boka Kotorske prije se stiže biciklom, nego tom željeznicom. Ali i na relaciji Uskoplje — Gruž ne može da se razvije veći godišnji teretni promet od 900.000 tona brutto u oba smjera. Trasa ove stare austrijske strateške željeznice izazivlje danas u prometu niz štetnih posljedica, pa ćemo na kraju još spomenuti, da za dvije male relacije treba zapremati i održavati dvije kompozicije putničkog voza, da bi jedan saobraćao do Gruža, a drugi do Zelenike. Međutim, da je pruga trasirana: Zavala — Slano — Zaton — Komolac — Orsula — Župa — Zvekovica, kako se o tome prije njezine izgradnje raspravljalo u Dubrovniku, danas bi bio izbjegnuto uspon Uskoplje; luci Dubrovnik ne bi se ograničavao kapacitet; zapremalo bi se manje lokomotiva i vagona u putničkom prometu i tako dalje. Ukratko, eksploatacija ove željeznice odvijala bi se pod normalnim uvjetima, a cijelom Južnoj Dalmaciji bila bi od velike koristi. Zapravo, između dva svjetska rata bio je izrađen projekt o izgradnji Jadranske longitudinalne željeznice: Split — Metković — Dubrovnik — Kotor (Cf. Pezar Milenković: Istorija građenja željeznica i željeznička politika kod nas 1850—1935. — Beograd 1936, str. 342).

Gotovo svi nedostaci ove željeznice sada su se teško odrazili i u poslu urbanističke organizacije luke Dubrovnik, ali je osim objektivnih teškoća napravljeno i grešaka. Prije svega u izračunavanju kapaciteta luke uzelo se u obzir obalu (vezove) koju koriste svi brodovi — putnički i teretni, a ne samo teretni. Dakle, taj posao nije ni teoretski tačan. Ali bez obzira na to, predratna praksa ili iskustvo u teretnom prometu luke upućuje nas da istaknemo da luka u Gruškoj uvali ne će moći razviti planirani uvozno-izvozni promet, jer je već ranije — zbog skučenih lučkih operativnih površina — izvoz teško ometao uvoz, iako je tada godišnji uvozno-izvozni promet bio manji (480.000 tona) od onog, koji se planira sada (Izviježajni Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku i Pomorski godišnjak za 1937.—1938.). Tu okolnost Urbanistički institut NRH nije dovoljno uzelo u obzir, iako je usvojeno načelo, da luke s uskotračnom željeznicom moraju imati veći kapacitet lučkih operativnih površina, nego kada bi te luke imale širokotračnu željeznicu. Ali u tom je pogledu stanje u luci u Gruškoj uvali osobito teško, jer su željeznička postrojenja i ložionica sveli lučku operacionu površinu na neobično uzak i skučen priobalni pojas. Razumljivo je, da na tom skučenom prostoru nije moguće razviti lučke operacije većih razmjera. Uostalom, to nije dokazao samo predratni uvozno-izvozni promet, nego promet UNRRA robe u godinama 1945. i 1946.

Prema tome, mali kapacitet željeznice i luke u svojoj skupnosti je samo dio složenog prometnog problema, pa se sada u prvome redu nameće dosta opsežan program stručnog proučavanja tog problema da bi se konačno došlo do pravilnog urbanističkog rješenja luke Dubrovnik. Što se tiče kopnenih prometnih veza luke, u neupućenoj javnosti postoji pogrešno mišljenje, to jest da u daljoj budućnosti kapacitet luke ne će više ni zavisiti o kapacitetu sadašnje slabe uskotračne željeznice, pa ni o novoj širokotračnoj transverzalne željeznici (Dubrovnik — Trebinje — Ustiprača), jer da će se izgradnjom transverzalne autostrade kapacitet luke ionako moći slobodno razvijati u skladu sa potrebama zaleđa. U vezi s time potrebno je naglasiti, da je u našim naučnim krugovima već usvojeno mišljenje, da autostrade ne mogu da zamijene širokotračnu željeznicu, pogotovo ne mogu u masovnom prevozu putnika i robe na duljim relacijama, pa ni u našim brdskim krajevima. Osobito sada, kada se radi na razvitku ili na usavršavanju jeftine produkcije pogonske snage i za željeznice (Hidroelektrane i Nuklearne elektrane).

U reguliranju željezničkog čvora Gruž, željeznički stručnjaci ponovili su istu grešku iz 1936. godine (stari projekt), to jest proširili su željeznička postrojenja (kolodvor) zapremivši novi prostor tzv. Novu obalu. Istina, sada još kod nas nije razvijen nacionalni i internacionalni masovni turizam, ali kada se razvije, razvit će se uglavnom morem, pa je pitanje gdje će se u luci organizirati taj masovni pomorski promet, ako se jedini prostor prikladan za tu svrhu zapremi kolodvorom i njegovim postrojenjima. Isti su stručnjaci na obali zadržali i staro stanje (lokaciju) željezničke ložionice, iako je još pred 30 godina bilo prihvaćeno da se premjesti na jednu obližnju stanicu.

Reguliranje željezničkog prometa koje je sada izvršeno, predstavlja neznatni dio onog zamašnog posla koji treba izvršiti, ali i ono malo što je izvršeno nije ništa novo. Urbanistički institut NRH unio je u idejnu skicu i staru ložionicu. To rješenje može biti tačno sa prometno-tehničkog gledišta. No u urbanizmu taj zahtjev mora biti u skladu s estetskim, higijenskim, ekonomskim i političkim zahtjevima. Ali ako nije, kao što i nije na prostoru Gruža, onda ložionicu treba premjestiti na jednu obližnju stanicu. Osim toga, teretni željeznički kolodvor i internacionalni teretni promet treba premjestiti i organizirati u Rijeci Dubrovačkoj. U protivnom, ne može biti govora o rješavanju kapaciteta lučkih operacionih površina, o diferenciranju lučkog prometa, ni o organizaciji moderne putničke luke za internacionalni promet.

U vezi s ovim slučajem Gruške ložionice posebno naglašavamo da željeznički inženjer nije mogao sam da odlučuje gdje će biti kolodvor a gdje ložionica, jer sve to nije nauka koja čisto spada u željeznice — već u urbanizam. Istina, i to je jedan dio željezničke mreže ali na području grada, a ne u brdima i dolinama ili slobodnim prostorima. Dakle, to nije čisto željeznički problem, već urbanistički problem koji se rješava u zavisnosti od svih ostalih faktora koji utječu na izradu generalnog urbanističkog plana, a posebno na organizaciju jedne od glavnijih trgovačkih luka Jugoslavije kao što je Dubrovnik, koji je istodobno luka sa najvećim prometom putničkih brodova u prekoocanskim i mediteranskim prugama.

## VIII

Važnost luke Dubrovnik u sklopu svjetskog putničkog pomorskog prometa stalno raste, te se iz godi-

ne u godinu sve više uključuje u internacionalne prekoceanske i mediteranske putničke pruge ili u redove plovidbe najvećih i najpoznatijih brodarskih poduzeća svijeta. I na kraju ćemo posebno naglasiti, da na prostoru luke Dubrovnik internacionalni pomorski putnički putevi prave već sada najveći čvor na obali FNR Jugoslavije, što dokazuje, da se luka Dubrovnik razvija kao Jugoslavenska putnička luka s najvećim prekoocanskim i mediteranskim putničkim prometom.

Svi navedeni interesi ukazuju da se iz političkih i ekonomskih razloga ne može više zadržavati sadašnje stanje luke Dubrovnik i stalno odgađati njezino uređenje. Ali je u pitanju i idejni projekt za uređenje luke s kojim se već do sada mnogo zakasnilo i pitanje je kada će konačno biti pronađen. Oko tog se projekta izgubilo više godina, što nije ni iz daleka potrebno za izradu projekata i za izvođenje velikih radova u najvećim umjetno podignutim lukama svijeta da bi proširile svoje kapacitete (Cf. City of Los Angeles (Board of Harbor Commissioners): Port of Los Angeles — Annual report 1958.—1959). Ili, što je za nas mnogo važnije, oko tog projekta izgubilo se do sada vremena ili godina, koliko nije bilo potrebno da se projektira i dovrši skup najzamašnijih radova u golemoj revolucionarnoj urbanizaciji na najširem prostoru FNR Jugoslavije.

U izradi napisa koristili smo iste izvore i literaturu naznačenu u ovom časopisu broj 6/1958. i broj 1/1959. Osim toga koristili smo i slijedeće:

1. Prof. ing. Miloš M. Crvčanin: Suradnja saobraćajnih stručnjaka u izradi urbanističkih planova. Materijal Saveza ITJ i SITJ za Savjetovanje u Beogradu 1957. Svezak 5).
2. Ing. Slavko Suvajčić: Mehanizacija krcanja tereta s posebnim osvrtom na mehanizaciju luke (»Pomorstvo« broj 10/1958.).
3. Institut für Schiffahrtforschung, Bremen: Bremer Jahrbuch der Weltschiffahrt 1945/55. — Berlin 1955.
4. Almanacco marittimo italiano (Edizioni »Fedepiloti«) — Roma 1959.
5. City of Los Angeles (Board of Harbor Comissioners): Port of Los Angeles — Annual Report 1958—1959.
6. Thomas Skinner: ABC Shipping Guide — London 1961. (Published Bi — Montly).