



uz regionalni prostorni plan istre

eugen franković

Pod nepovoljnim je znacima rađen Regionalni prostorni plan Istre.* To je prvi regionalni prostorni plan izrađen u Hrvatskoj. Nastao je prije prostornog plana čitavog jadranskog područja, kojega je Istra dio, i prije zemaljskog prostornog plana.

Rađen je dakle kao pars pro toto.

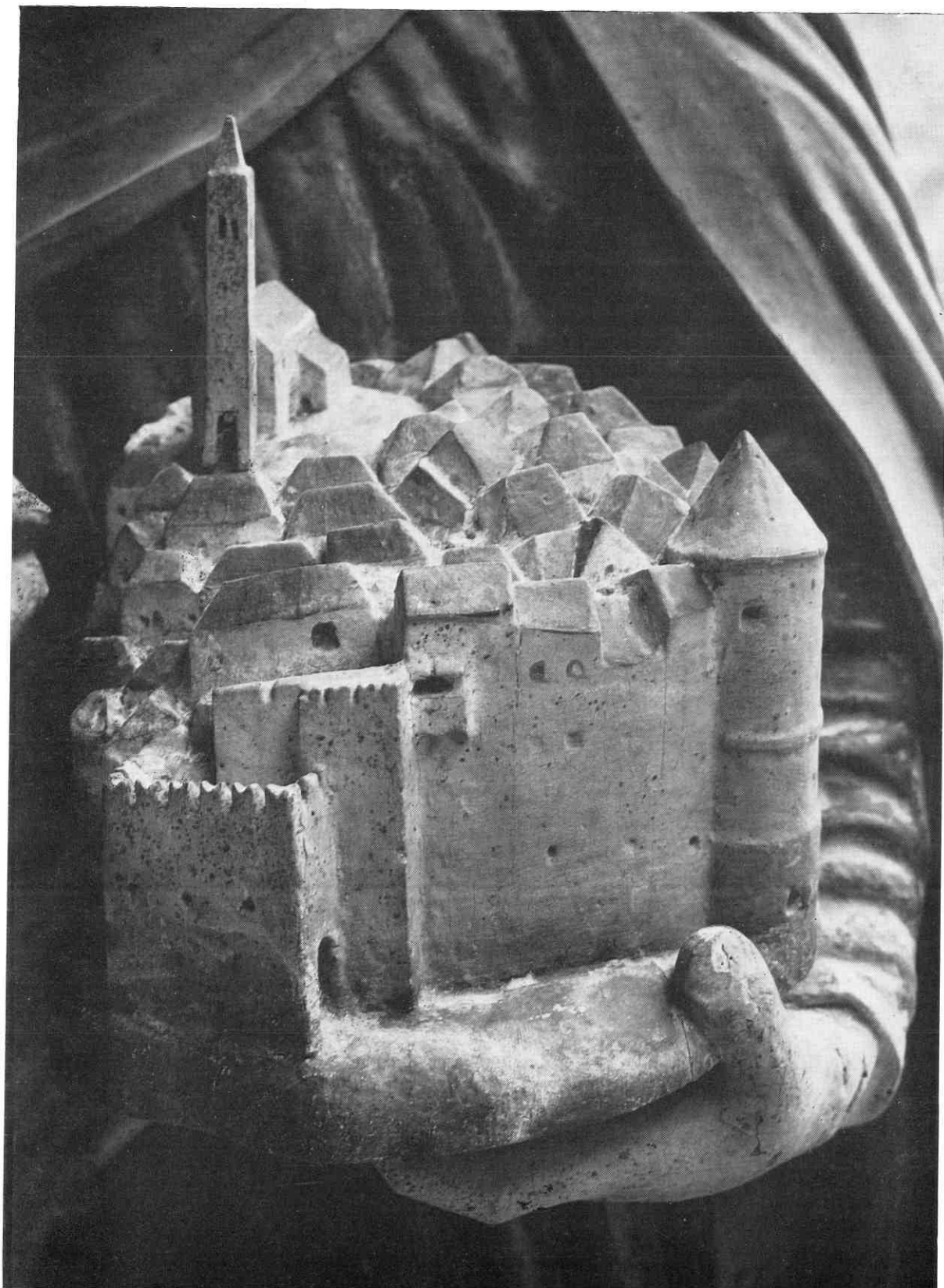
No taj dio cjeline cjelovit je kao dio tek približno iz aspekata koji opravdavaju tretman Istre kao specifične cjeline. Na primjer, jedan je od tih aspekata geografski (zajedno s onim što je neposredno vezano uz geografski kriterij: geološke karakteristike, klima itd.). Taj kriterij nije bio dosljedno proveden u određivanju granica planiranog područja. Tako, ako je Istra izraziti poluotok, onda iz planskog zahvata nije smjela ispasti obala od Plominskog zaljeva do Voloskog. Kao da je primijenjen princip formacije tla, pa se barijera Učke opet jednom ispriječila. Ipak to nije bio razlog, jer inače ne bi bilo izostavljeno i Slovensko primorje u planiranju poluotoka.

*

Regionalni prostorni plan Istre, Zagreb 1969. Autor i izdavač Urbanistički institut SR Hrvatske; direktor: M. Premužić; glavni planeri: M. Salaj i A. Stipančić; planeri: A. Marinović, N. Kovačević, V. Franić; glavni konzultant: F. Gašparović; ostali suradnici.

model gračišća
detalj drvenog gotičkog kipa
u crkvi svete marije u gračišću

4



Kompetencije naručioca plana odredile su granice planiranog područja. To je bio kotar Pula. Prema tome je *administrativni kriterij* odredio područje rada planera. Da je taj kriterij, premda odlučan u času određivanja granica tretiranog područja, ujedno i najmanje važan, vidi se i po tome što u času kad je plan završen uopće više nije postojao nosilac tog kriterija — kotar Pula. Tako je jedna od nečuća tog plana i u tom što se o njemu ne može izjasniti onaj tko ga je naručio nego njegovi nasljednici. To su očito istarske općine (koje su se pozitivno izjasnile o planu), ali i netko tko vodi opću politiku na tom području. Taj »netko« može biti samo Republika (kad nema kotara) koja se dosad o regionalnom planu Istre nije izjasnila.

Granice područja na kojem planer radi nisu, dakako, i granice preko kojih on ništa ne vidi. Ipak položaj u koji je planer doveden nije imao za posljedicu samo nedostatak elaboriranih ekstraregionalnih elemenata i poteškoća s društveno-političkim kompetencijama nego i konstantan pritisak neprisutnog susjednog područja, nešto kao efekt vakuuma: tu je po tome što nije.

To se prije svega odnosi na Rijeku, na njezinu *faktičnu ulogu* u istarskom prostoru (koja nije egzaktno elaborirana u planerskom radu na Istri) i *perspektivnu* (koja nije egzaktno planirana). Taj je nedostatak osobito težak zbog toga što je Rijeka onaj *urbani emporij* koji je *jedini kadar odigrati centripetalnu ulogu u sjevernojadranskom prostoru*.

Moguće je razabrati specifičnosti dijelova tog prostora. Neki su čak markantnije cjeline od Istre (otoci na primjer). Pa u suvremenom svijetu sve se razlike i posebnosti povezuju, a izdvojenosti i prepreke uklanjaju onom energijom koja je jedina kadra akcelerirati progres stanovitog područja — a to je *energija urbanog centra tog područja*. Suvremena je civilizacija — *civilizacija urbanog tipa*. Kad danas promatramo neki prostor, prvo pitanje koje treba postaviti jest: *čijoj gravitacionoj sferi taj prostor pripada? U slučaju Istre odgovor glasi: riječkoj*. Samo je Rijeka grad koji danas i u budućnosti može povući za sobom Istru, izvući je iz njezine stoljetne razdrobljenosti onog polu-urbanog polu-stanja, čiji razvoj ima dvije dominantne oznake: zamiranje ili import. S druge strane, Istra je riječko »desno krilo« — prebijeno na bilu Učke, dok se riječko »lijevo krilo« razvija više-manje normalno. Prema tome nije riječ o zahtjevu za samaritanškim altruizmom Rijeke nego o upozorenju na njezinu vitalnu potrebu. (Ali to je već, da prihvatimo logiku nametnute situacije, riječka, a ne istarska tema.) Autori prostornog plana Istre jasno su razabrali taj problem funkcije Rijeke u sjeverojadranskom području, pa tako i u Istri, kao dijelu

toga prostornog kompleksa. Dapače, odustali su od određivanja regionalnog centra Istre. Planirali su joj dva subregionalna centra (Pulu i Pazin) i time je faktično planirali *kao regiju sa izvanregionalnim centrom*. Čak bitni rezultati plana proizlaze iz takve prostorne koncepcije. To se najjasnije vidi na prometnom sistemu koji je ekstraregionalno orijentiran, s dominantnim pravcem prema Rijeci. Proboj Učke suvremenom saobraćajnicom postavljen je kao uvjet funkcioniranja svih veza na poluotoku. Na tom pitanju, bitnom za budućnost Istre, autorima plana moramo ne samo dati podršku nego im aplaudirati svuda gdje se ta tema spomene.

S druge strane treba ipak upozoriti na dopunski teret koji je planere opterećivao, ne samo radi ocrtaivanja realnije slike prostornog planiranja kod nas nego i zbog toga što je taj teret uzrokovao neke nesigurne korake i posljedice takvih koraka o kojima je važno promisliti.

Prodor suvremenom saobraćajnicom iz centralne Istre prema Rijeci ponekad se dovodi u sumnju kao projekt koji je pretežno motiviran političkim razlozima, nacionalnim i zavičajnim osjećajima, dakle kao stvar stanovitoga, emotivno obojenog apriorizma koji se ne obazire na ekonomičnost. Takve rezerve i otpori »proboju Učke« iznose se sve rjeđe otvoreno, ali kako su bili dovoljno jaki da dvadeset godina ometaju i sprečavaju izgradnju željezničkog tunela kroz Učku, ne treba ih ni danas potcjenjivati. To više što i među zastupnicima famoznog tunela zaista ima onih koji zapravo ne razumiju potpuno važnost onoga za što se zalažu. Opasna nepreciznost formulacije »prirodna barijera Učke« (koju obično svi upotrebljavamo) na svoj način upozorava na zabrinjavajuću nedomišljenost problema. Jer ako je barijera *prirodna* — čemu je svladavati? Nije li na nama, kad se nalazimo pred prirodnom barijerom, prilagoditi se stanju stvari i unapređivati ga korak po korak, a ne graditi neke prometne supersisteme radi jedne pokrajine. Ne odlučujemo li se na to zbog temperature koja se lako podiže čim se spomene ta pokrajina?

Da bismo sagledali temeljne sfere problema, potrebno je rekapitulirati karakter prometnog sistema Istre. Njegova je kičma cesta Trst—Pula. Sa cestama koje vode iz unutrašnjosti i sa obala ta saobraćajna kičma stvara shemu ribljeg kostura. Istočna cesta, Pula—Rijeka, od male je važnosti jer je rubno položena. Čitav istarski prostorni organizam povezuje se tako preko Tršćanskog zaljeva s Apeninskim poluotokom i srednjom Evropom. *Takva je prometna situacija Istre u skladu s njezinom političkom historijom*. Istarska je prometna kičma nastala na trasi ratnih invazija i vjekovima im služila. Služila je i u miru kao sonda ekonomskih



prodora. Ta trasa *nije prirodna*. Ona je pružena *poprijeko* dolinama istarskih rijeka, pa se nekoliko puta diže na platoe i opet spušta svladavajući oštre (iako ne velike) visinske razlike. To je tipičan neprirodni put, motiviran interesima drugih, onih koji su daleko izvan zemlje kojom put prolazi. Taj je neprirodni put dopro do našeg vremena kao suvremena asfaltirana cesta jer je do jučer sila stranih penetratora bila jača od otporne snage zemlje u toj pokrajini.

To je ipak tek jedna strana kvalifikacije ove trase. Druga se sastoji u tome da je Istra u toku historije formirana (posebno prometno) vezama s penetratorskim područjima. Njoj su i danas te veze potrebne i korisne ukoliko se ne nalazi u podređenom položaju. Politički je taj položaj osvojen prije četvrt stoljeća.

Prometno nije ni danas. »Drugi pravac«, prema Rijeci, pitanje je, dakle, ostvarivanja prostorne ravnopravnosti na istarskom području, pitanje korekcije historijske neravnopravnosti u današnjici. To je opći i temeljni motiv proboja Učke. Ali on je opravdan — »čisto« prometnim razlogom. Nasuprot neprirodnosti trase Trst—Pula, doline svih istarskih rijeka (Rižane, Dragonje, Mirne, Limske drage, Raše i Boljunčice) vode od obala mora prema unutrašnjosti. Isto tako i platoi među rijekama, koji su blago položeni prema moru, uzdižu se postepeno prema kontinentalnom zaleđu. *Prirodni* kopneni putovi Istre, prema tome, jesu oni koji je povezuju (osim pomorskih, preko Kvarnera i kroz Osorsku prevlaku) preko lako prelaznih prijevoja Čičarije, u smjeru doline Kupe i Vinodolske kotline sa ostalim dijelovima Hrvatske. Ti su prirodni putovi uvijek postojali (prisjetimo se: odatle Hrvati u Istri), samo nisu postojale dovoljno jake materijalne snage na njima. Zbog toga na tom pravcu danas nema suvremene ceste — a ne zbog toga što do Istre iz drugih dijelova Hrvatske ne vode prirodni putovi. Treba pridodati jednu usputnu ali temeljnu napomenu: *iz Rijeke* za Istru ne vode prirodni putovi *najkraćim pravcem*. A kako je suvremeni put takvim pravcem jedini način aktivizacije »istarskog krila« Rijeke, pomicanje prometnog pravca od starih, prirodnih trasa preko Čičarije, na tunel kroz Učku, postaje neophodno.

Tunel, dakle, nije motiviran ni »prometnim revanšizmom« ni emotivnim ignoriranjem geografske i topografske logike.

Tunel je motiviran potrebom suvremene organizacije istarskog prostora. Tunel je čak glavni uvjet da se prostorna organizacija Istre ostvari na suvremenoj razini. Tunel kroz Učku jest rekonstrukcija prirodnih veza Istre s ostalim dijelovima Hrvatske

u našem historijskom trenutku. Zato dajemo podršku cestovnom tunelu kroz Učku u prostornom planu Istre.

Istra ima »duboku« obalu. Njezin je srednji dio ploča blago nagnuta prema moru. Klimatski i vizuelno, prostor u dubini od 10—15 km još uvijek je *obalni* prostor. Gotovo cijelim poluotokom dominira submediteranska klima, pa spomenuti prirodni putovi, koje treba aktivirati, vežu obalu s unutrašnjosti i očiglednije nego na drugim dijelovima obale nameću temu što intenzivnijeg iskorištavanja obalnog ruba vezanjem što dubljeg prostora uz tipično obalne funkcije. To znači i aktivizaciju unutrašnjosti, koja je pretežno još uvijek u zamrlom stanju, i približavanje aktivnih područja regionalnom urbanom centru (Rijeci). To ujedno znači i drugačiji karakter razvoja samog obalnog ruba. Ako je turizam primjer za ilustraciju, onda je zaposjedanje obale *intenzivnom* izgradnjom *ekstenzivni* oblik turističkog razvoja. Intenzivan će biti onaj kojim će dominirati prodiranje u unutrašnjost. Na tom će putu turistička privreda biti konceptualno obogaćena jer će se odlijepiti od prizemnog turizma reduciranog na kupanje i sunčanje, sabijenog na 100 m do mora i na rok od 2 mjeseca.

Kako potrebama tog prodora služi prostorni plan Istre?

Nedovoljno dosljedno.

U njegovom sistemu brzih cesta prema Rijeci desni se krak odvaja kod Vranje prema Trstu i čitava sjeverozapadna Istra ima brzu vezu samo preko Baderne, što znači da se jedan prometni »lakat« pojavljuje kao veza upravo s onim dijelom Istre koji je najudaljeniji od Rijeke, pa bi ga trebalo s njom povezati što kraćim pravcem. To je težak detalj, ali povezivanje s urbanim centrom i prodor obale u unutrašnjost smatramo glavnim temama modernizacije istarskog prostora. To se dogodilo zato da bi se pojačao motiv probijanja Učke vođenjem auto-puta Zagreb—Rijeka—Trst tom trasom, umjesto riječko-tršćanskom udolinom, kojom sada prolazi ta cesta. Čini se da ova ideja nije odviše sretna.

Za probijanje tunela Istra i Rijeka su dovoljni motivi i nije ih potrebno pojačavati još jednim. Zatim, time se produžuje trasa auto-puta Zagreb—Rijeka—Trst, pa se tako umjetno stvaraju protivnici proboja Učke, jer je produženje trase auto-puta protivno interesima i Rijeke i Zagreba. Prednosti nema, osim nešto povoljnijih klimatskih uvjeta. A ima i drugih gubitaka.

Prije svega, troprst istarskog »transverzalnog« pravca (ja bih rekao: *magistralnog*), koji od izlaza iz tunela vodi sjeverno preko Buzeta na Trst, zapadno preko Pazina na Badernu i južno preko La-



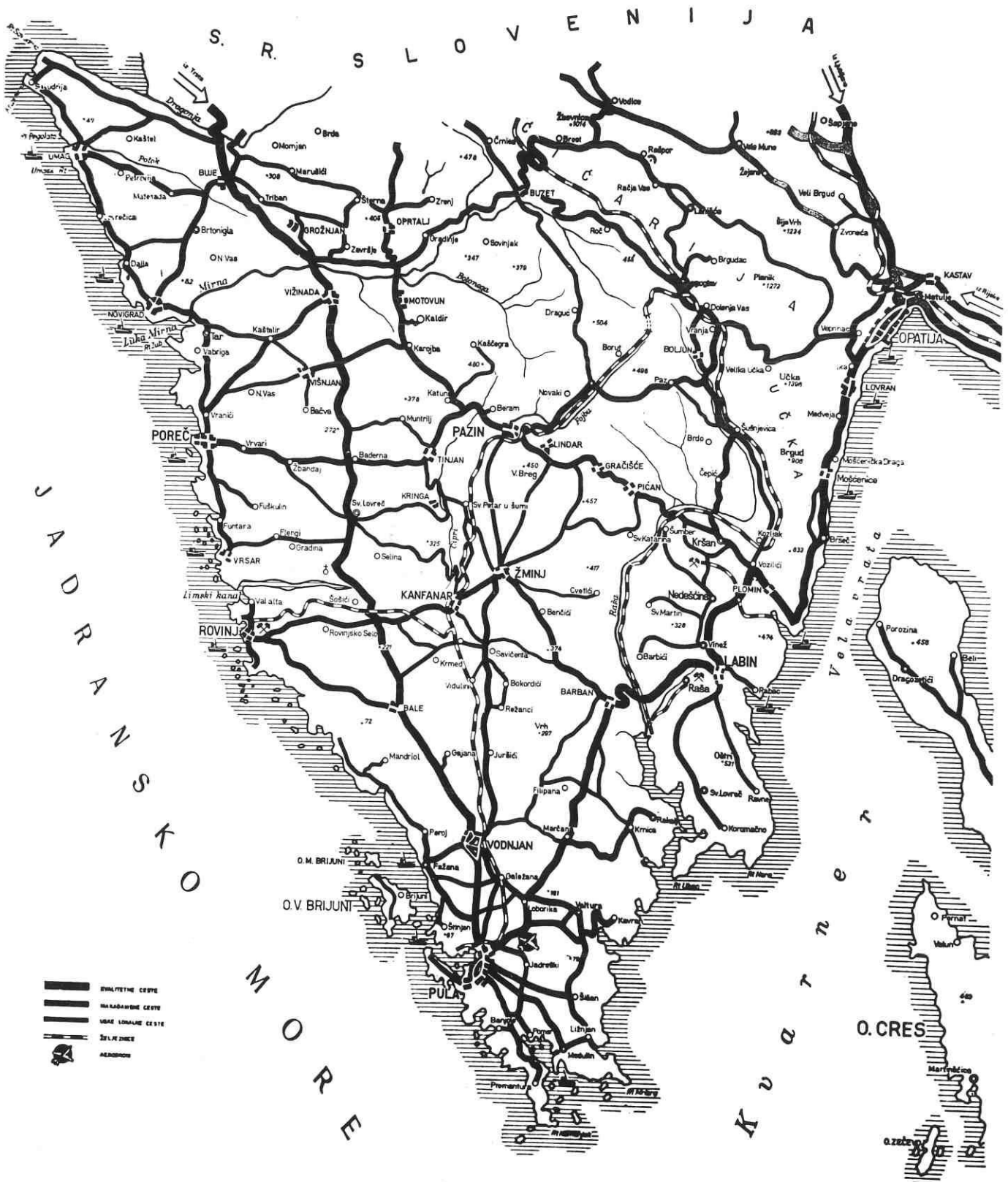


bina na Pulu, postavlja glavni cestovni čvor na lokaciju koja ništa ne znači: u Vranju. Ideja Pazina kao saobraćajnog centra Istre, čega se autori plana (tekstovno) neprestano drže, tako je bitno umanjena.

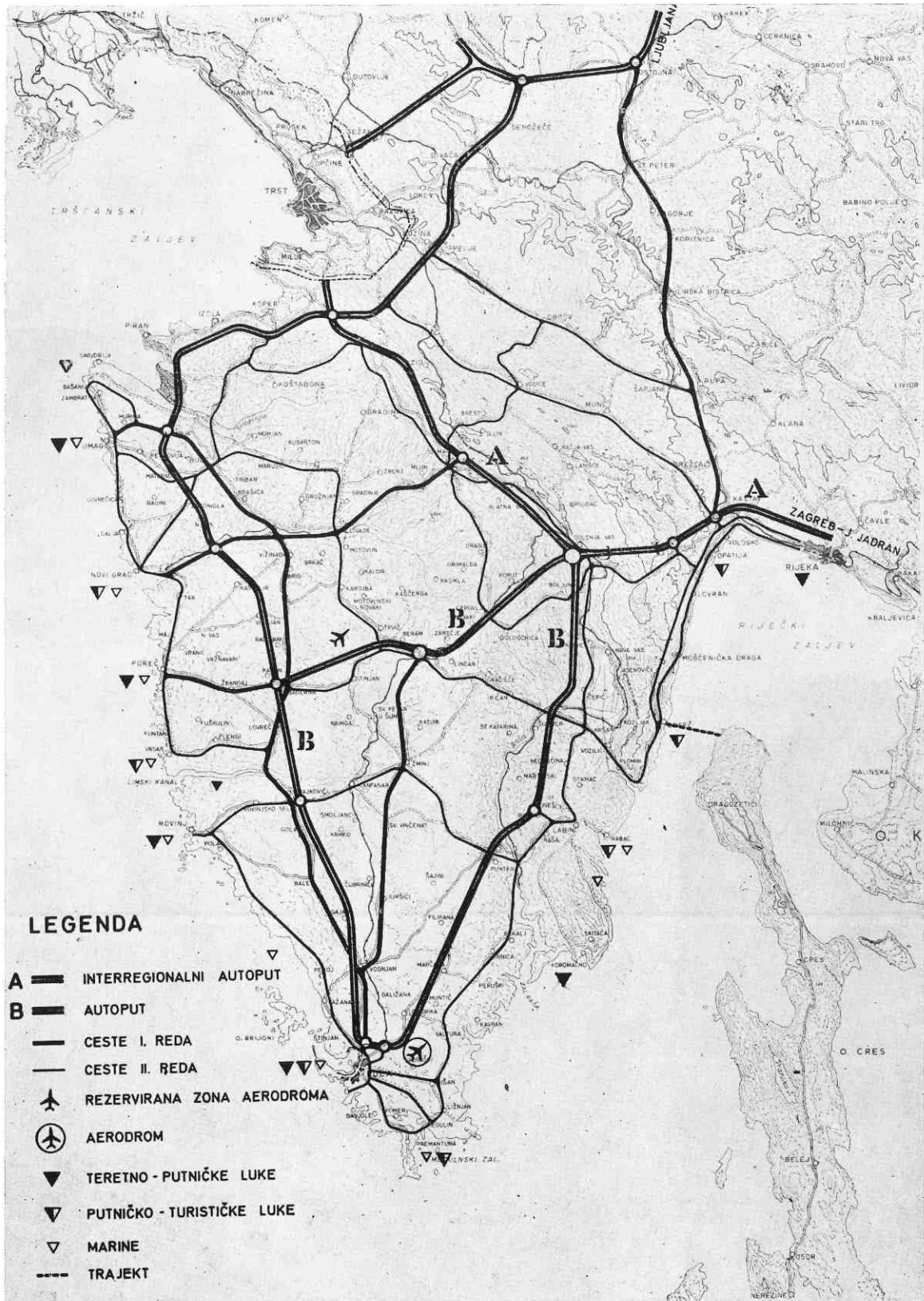
Na stanovit je način logično, ako sjeverni pravac kod Vranje skreće prema Trstu, da i južni polazi odatle prema Puli. Odatle vidimo da je motiv auto-puta kroz Učku za Trst razbio ideju Pazina kao čvorišta brzih cesta. Ostaviti mu uz lokalne ceste aerodrom i skladišnu funkciju vjerojatno je kompromis ili još gore: *ostatak mogućeg*. Jasno, tu nije riječ prije svega o Pazinu i onom što ovaj grad sam

gubi (a Vranje nepotrebno dobiva), nego o mogućnosti optimalnog cestovnog sistema za Istru. Jer ako auto-putom Trst—Pula treba vidjeti pulsiranje jednog pravca istarskog prometa, moramo postaviti pitanje koji je to, zapravo, drugi, *riječki pravac* istarskog prometa? Da li Rijeka—Pazin—Baderna?

To je očigledno premalo. Bujština je tako prepuštena tršćanskom pravcu. Slično se dogodilo i s južnom Istrom. Premda *grad* Pula ima vezu brzom cestom s Rijekom, na području između Pule i Limskog zaljeva tršćanski je pravac dominantan jer je odvojak cestom drugog reda Vodnjan—Žminj—



- DVOJNE CESTE
- NAJVAŽNIJE CESTE
- MREŽA LOKALNE CESTE
- ŽELJEZNIKE
- AERODROM





—Pazin (Rijeka) inferioran. A ne bismo smjeli na čitavim područjima Istre dopuštati ili potencirati inferiorni položaj Rijeke. Rješenje nije ni u nekoj soluciji koja bi bila vođena isključivim nadmetanjem Rijeke s Trstom na području prometnih veza u Istri. Naprotiv, rješenje se nalazi u takvom sistemu veza u kojem *mreža brzih cesta predstavlja veliko čvorište* preko kojega se *lokalne veze optimalno vežu na Rijeku* kao glavni motiv izgradnje prometnog sistema, respektirajući tršćanski pravac koji je već jasno i odavno fiksiran (samo ga treba modernizirati). Shvativši sistem istarskih auto-putova kao veliko čvorište brzih cesta, ne bi nas smjelo smetati što se ponegdje, radi stvaranja osnovne mreže, pravci auto-putova mogu približiti na udaljenosti koje su mnogo ispod normalnih ili normiranih potreba. U čvorištu se trase *moraju približavati*. Istarski je prostor *veliko cestovno čvorište po logici prometne interakcije pravaca koji se u Istri ukrštavaju i u njoj završavaju*.

Pitanje prodora obale u unutrašnjost Istre u uskoj je vezi s tim problemima. Čak je limitirano potencijalom cestovne mreže. Limit je, usprkos suprotnim deklarativnim izjašnjavaanjima planera, dosta nizak. Autoput Trst—Pula pojavljuje se gotovo kao *barijera* koja svoju zapadnu stranu intenzivno zasniva turističkim prometom, dok istočna pri tom ostaje gotovo netaknuta. Riječ je, doduše, o dosta velikoj dubini između mora i autoputa, ali se ipak postavlja pitanje: zašto se istočno od autoputa turistički sadržaji javljaju samo kao iznime oaze? Nije li to dovoljan dokaz da taj autoput igra ulogu barijere i da veliki prodor sa obale u unutrašnjost — planer ne očekuje. (Trebalo reći: ponekad i ne vidi, jer ponegdje ne registrira ono što već postoji, kao u slučaju Grožnjana.) Brojne stare aglomeracije planer neodređeno definira kao »naselja u unutrašnjosti« ne nalazeći im funkciju u suvremenoj prostornoj organizaciji.

Prodor u unutrašnjost nije moguć bez nadovezivanja na zatečenu prometnu mrežu Istre. Stupanj će aktivizacije unutrašnjosti Istre ovisiti i o stupnju prilagođenosti veza brzih prometnica sa čvorištima lokalnih kapilarnih prometnih mreža. Taj problem nije u svim slučajevima izazvao adekvatnu pažnju autora plana. Buje su, na primjer, izrazit mikro-regionalni centar (jači nego što se razabire na priloženoj mapi, gdje su neke postojeće ceste naprosto izostavljene). Ipak: upojnice autoputa planirane su 7—8 km ispred i iza Buja. U blizini grada nalazi se samo priključak manje važnosti. Planeru su na Bujštini važnije upojnice na mjestu odvajanja obalne ceste od autoputa i na križanju autoputa

s cestom u dolini Mirne od veze autoputa s jezgrom mreže svih lokalnih cesta koje se stječu u Bujama. To je primjer *zapostavljanja postojeće prometne mreže* i izgradnje nove *kao suviše autonomnog sistema* suvremenih prometnica. Time se potiskuje faktična uloga zatečenih lokalnih sistema i njihovih centara. Novi saobraćajni kapaciteti tako se nedovoljno nadovezuju na postojeću prostornu organizaciju područja. To znači da ne intenziviraju optimalno njegov potencijal, nego svojim trasama unose nove elemente života s tendencijom ignoriranja postojećeg. *Progres kao diskontinuitet* konceptualno je neprihvatljiv na bilo kojem području. U izrazito formiranoj regiji, kao što je Istra, svaki element diskontinuiteta prostorne organizacije mora dovesti do teških posljedica.

Na kraju treba napomenuti da je postupak donošenja prostornog plana Istre još jednom ilustrirao naopaku praksu u nas: što je neki urbanistički ili planerski zahvat značajniji, to je manja javnost postupka kojim se on donosi. Možemo raspravljati tek post festum, u atmosferi glasanja za ili protiv rezultata golemog posla ekipe stručnjaka (što je odiozno samo po sebi) i, što je još gore, *za ili protiv jedinog stručnog dokumenta na kojem se može temeljiti swisli razvoj prostora jedne pokrajine*.

Zastrašen lošim posljedicama, jedinim efektom koji kritika može u takvim okolnostima izazvati, autor bi ovih redaka najradije sve povukao što je napisao, da već nije otisnuto.

Ovako mu ne preostaje drugo nego da javno podrži regionalni prostorni plan Istre.