Milivoj Benigar, dipl. ing. građ. i prom.

MOGUĆNOSTI U RJEŠAVANJU PROMETA U KONTEKSTU PROSTORNOG RAZVITKA OPĆINE I POJEDINIH NASELJA

Rješavanje problema prometa u općinama s manjim urbanim sredinama u velikoj mjeri je u ovisnosti o načinima rješavanja prometa u širem prostoru susjednog većeg grada, regije, a i cijele države. Interesi pojedine općine se tako marginaliziraju, posebno u pitanjima jačih infrastrukturnih smjerova između pojedinih regija. Oni često moraju proći kroz prostor neke općine, ako se žele ostvariti na širem planu razvoja prostora. Međutim, kada nakon tih konstatacija počnemo zaključivati kako se u prostoru manjih općina nalazimo u potpunoj blokadi različitih mogućnosti i promocije lokalnih interesa, ipak nismo u pravu. Upravo zbog toga ovdje će se pokušati istaknuti mogućnosti suradnje na planu prostorno-prometnog planiranja na relaciji između dviju razina: lokalne (općinske) i tzv. više razine (regionalne, državne i sl.).

Na prvom mjestu treba jasno razlučiti kako dolazi do tzv. viših interesa. U svakom slučaju, premda tako ne izgleda na prvi pogled, ti viši interesi, koji nam se nameću, ne nastaju mimo nas i bez nas. Svi smo zainteresirani za skladan razvoj širih prostora i društvenih zajednica, pa i kada se radi i o velikim infrastrukturnim koridorima nitko nije protiv njihove izgradnje, jer ne može poreći ni funkciju kojoj su oni podređeni. Na ovoj razini zajedničkog odlučivanja u Saboru, ministarstvima, fondovima, vladi itd., predstavnici lokalnih sredina izjasnit će se uvijek za gradnju novih prometnica, za gradnju autocesta, za povezivanje prostora novim željezničkim prugama, za gradnju luka, trajektnih pristaništa i sl.

Od trenutka kada se razmatranje svake nove ideje provodi na lokalnoj razini, započinju drugačija gledanja na moguće rješenje, gdje primarni postaju interesi pojedinaca, koji se često formiraju u obliku interesnih grupa. Presudnu važnost tada više nemaju opći interesi, već isključivo osobni. Međutim,da bi se oni prikrili, pokušavaju se pronaći tzv. viši ciljevi, koji mogu ugroziti nepoželjno rješenje, pa se s tim u vezi traži i odgovarajuća argumentacija. Često se ovdje toliko zastrani da se, na primjer, u ime ambijentalnih interesa pokušava uporno spasiti stablo, a istodobno se alternativnom varijantom koja se nudi, ugrožava čak i čovjek. Zapaža se pritom pozivanje na povijesne vrijednosti i intaktnosti, a u zadnja dva desetljeća posebno je to pozivanje na ekologiju. Argumentacije su pritom ponekad toliko smiješne jer se pokušava narušiti svačija "tuđa" ekologija, kako bi se spasila ona "svoja". Kako ni ekologija u svojoj argumentaciji nije svemoguća (jer, konačno, ona samo teži uravnoteženom načinu života životnih zajednica, pri čemu prvenstveno u odnosu čovjeka i prirode) to se onda "poteže" u ime ekologije argumentacija iz područja drugih znanstvenih disciplina i područja. Ovdje se prometni stručnjak može naslušati o tome kako je neka cesta jako dobra u bespuću (nije važno što ona prometu neće služiti, jer promet ne želi ići u bespuća) ili kako je neka cesta jako lijepa, ili kako se nekome jako sviđa (kao da se cesta gradi zbog ljepote).

Treba ipak postaviti pitanje i postoje li i gdje se nalaze rješenja u naizgled nepomirljivim situacijama između ekologije i drugih znanstvenih disciplina, između lokalnih i općih interesa?

Ako se ekologija shvati kao interes i opći i pojedinačni, onda rješenja nisu daleko. Važno je da svaka stručna osoba pri rješavanju problema iz svojeg područja sukcesivno ugrađuje u ideje, koje postavlja ili razrađuje, i onu ekološku kategoriju. Pri tome se, naravno, nikako ne smije zanemariti, kada se radi o objektu prometne infrastrukture, da prometna funkcija ostane zanemarena.

Opći i lokalni interesi također se moraju, i mogu, pomiriti s time da se izdiferenciraju razine na kojima se donašaju odluke o pojedinim elementima planiranog prometnog objekta. Lokalna zajednica ne bi trebala, ni smjela, odlučivati o osnovnim trasama infrastrukturnih objekata, ali bi zato primarno baš ona morala odlučivati o konkretizaciji trasa na svom prostoru unutar neke osnovne širine koridora što se prije određuje. Kod toga je bitno da se osnovna funkcija prometnice ne mijenja, već se samo prilagođava lokalnim interesima.

Što to konkretno znači na primjeru Jadranske autoceste i lokalnih (općinskih) interesa koji se s tim u vezi mogu javiti? Na prvom mjestu, nova Jadranska autocesta mora zadržati svoju osnovnu namjenu, da prometnicom visokog ranga (autocesta) poveže priobalje međusobno (od Istre do Dubrovnika) i da kroz kvalitetu povezivanja ostvari razvoj tog prostora i osigura kvalitetniji način života. To ne može biti prometnica locirana u nekom drugom prostoru (primjeri težnje da se ona trasira kroz Gorski kotar, Liku i sl.), ne smije izgubiti turističko značenje (prometnica kroz bespuće, bez vizualna kontakta s morem), ne smije biti svedena na neki drugi rang (krilatica: "Ne želimo autocestu!"), ne smije imati lošije tehničke elemente (brdska cesta velikih uzdužnih nagiba), ne smije biti neekonomična u gradnji (ovdje ulazi mnogo elemenata, ali spomenimo cestu koja će biti toliko daleka od ishodišta i odredišta prometnih kretanja da izaziva onda gradnju još jedne paralelne prometnice bliže naseljima ili niz prometnica za povezivanje čvorišta autoceste i urbanih prostora), ni neekonomična u eksploataciji (kao primjer navedimo samo prometnicu koja ima velike izgubljene padove; npr. da se penje na neku visoku kotu, a da bi se poslije opet spustila na nisku početnu).

Lokalni interes ovdje treba povezati s općim interesom na način da se prometnicama višeg ranga (magistralne ceste, autoceste i sl.) ponudi trasa koja će osigurati osnovnu funkciju prometnice, a to je povezivanje udaljenijih dijelova države međusobno i vezanje na osnovne europske smjerove povezivanja. Ona istodobno mora minimalno remetiti današnje stanje ili planirani razvoj prostora kroz koji se postavlja. Ta trasa nikada ne može biti "negdje drugdje", već upravo tamo gdje je osnovni smjer pružanja te prometnice, a može u interesu lokalne zajednice doživljavati stanovite manje devijacije na dužim potezima. Lokalna urbana struktura naći će svoj interes u višenamjenskoj funkciji takve prometnice, gdje će trasu prometnice višeg ranga iskoristiti i za vođenje dijela unutrašnjeg (lokalnog) prometa, kako bi se time rasteretile postojeće prometnice u pravilu duboko uvučene u urbano tkivo naselja. Drugi element lokalnog interesa naći će se u povezivanju na osnovnu prometnicu preko određenog broja čvorišnih točaka. S tim u vezi mora postojati uska suradnja na određivanju broja i lokacije takvih čvorišta. Time će se izbjeći udvostručenje prometnica u sredinama koje imaju podjednak udio tranzitnog prometa i ishodišno-odredišnog, odnosno lokalnog prometa, čime se ekonomizira s prometnom infrastrukturom, a lokalnoj zajednici prometnicu gradi šira društvena zajednica i omogućuje joj da se na nju veže i njome služi.

Pri svemu tome upravo treba inzistirati na lokalnim elementima zaštite, na očuvanju ambijentalnosti i sl., koji se onda ugrađuju i dopunjuju pojedine faze plana i projekta, te konačno i u sam objekt pri njegovoj izgradnji.

Na odgovarajući način treba gledati i na druge trase infrastrukturnih sustava, koji se mogu javiti (primjer Jadranske željeznice), a isto tako treba pronaći odgovarajuće načine povezivanja na postojeće takve sustave, koji možda danas samo dotiču prostor lokalnih interesa. Kod željezničkog sustava treba u tom slučaju ostvariti povezivanje na postojeću prugu i odgovarajući transfer putnika u pogodnoj točki te pruge na drugo prometno sredstvo koje se može disperzno organizirati u odnosu na niz naselja, odnosno mogućih odredišnih točaka prostora.

Revalorizacija i revitalizacija poznatih, a zaboravljenih prometnih sustava (željeznica, more) predstavlja realni izazov optimizaciji prometnog sustava dok neke nove moderne tehnologije ne uđu u širu upotrebu. Sigurno je da će se i one temeljiti u velikoj mjeri na klasičnim osnovama tih sustava uz tehnološka unapređenja i prometnog puta i prometnih sredstava. Kada se počne sustavno razmišljati o tim kategorijama prometanja, onda se posebna koncentracija pažnje mora usmjeriti na transferne točke u kojima će se ostvarivati prilazi s jednog prometnog sustava na drugi. Terminali putničkog prometa tako se smještaju da budu povezani uz urbane sredine. Oni s njima ne kolidiraju, već dopunjuju kvalitetu života u njima. Stoga ih treba na vrijeme planski osmisliti i već sada rezervirati prostore na kojima će se oni razviti u budućnosti.

Za kvalitetniji život okružen nužnim prometnicama i prometanjem treba na vrijeme naći pozitivan odnos javnog i individualnog prometa, što se može lako sagledati na primjerima većih urbanih sredina. Javni promet pritom treba neprestano unapređivati i osigurati njegov razvoj, čuvati njegovu atraktivnost i unositi u njega elemente podneblja i lokalne sredine. Sva ulaganja u takve prometne sustave vrlo brzo pokazuju svoje pozitivne povratne rezultate, pri čemu se ostavljaju mogućnosti investicija u druge interese čovjeka i promet prestaje biti "bačva bez dna" u koji se stalno mora ulagati, a iz koje se nikako ne može preliti višak.

Posebnu pažnju treba posvetiti svim onim prostorima koji su u izravnom kontaktu s čovjekom. Pješačke ulice i zone, pa čak i pješačka naselja, vraćaju čovjeku sve ono što mu veliki prometni infrastrukturni sustavi oduzimaju. Simbioza pješačkog i javnog prometa je mogući pozitivni element razvoja i treba ga na odgovarajući način unapređivati, a ambijentalne značajke takvih prostora promovirati u svim planovima i rješenjima.