

UDK: 711.4:911.375
DOI: 10.5937/LSPUPNXI26387A
Pregledni naučni rad

TRANSFORMACIJA PLANIRANOG LUČKOG GRADA – OD IDENTITETSKOG URBANIZMA DO ŠIRENJA INFRASTRUKTURNIH KAPACITETA

Ines Ambruš¹

Apstrakt: rad prikazuje transformaciju fizičke geografije u antropogenu na primjeru morskog priobalja izgradnjom i širenjem luke Rijeka. Fizičke promjene u prostoru analiziraju se kroz proces nasipavanja obale u svrhu izgradnje luke Rijeka i pripadajuće željezničke infrastrukture krajem 19. i početkom 20. stoljeća, kao i kroz njezino recentno širenje putem suvremenih infrastrukturnih projekata. Izvorno planirana luka bila je generator ekonomskog, društvenog, prostornog i kulturnog razvoja grada, dok danas, njezino širenje isključivo u službi privrednog razvoja, devastira plansko oblikovanje obale i narušava postojeći urbanitet. Unutar zaštićenog prostora grada nastaje konflikt između kulturne baštine i recentnih utilitarnih lučkih sadržaja. Projekti novih terminala kao što su; Zagrebačka obala, Praško pristanište, državna cesta D-403 te modernizacija željezničke pruge degradiraju utemeljene urbanističko-arhitektonske i povijesno-umjetničke vrijednosti modernog industrijskog grada. Cilj rada je analizirati i kritički sagledati promjenu urbanističke paradigme kroz projektinu i plansku dokumentaciju lučke infrastrukture te njihov povratni utjecaj na urbani prostor grada. Istražuje se i uloga zaštite lučkog prostora u suvremenom kontekstu, odnosno predstavlja li ona razvojni potencijal ili ograničenje daljnjem planiranju i razvoju grada. Komparativno se na primjeru dobre prakse talijanske stare luke „Porto Vecchio” u Trstu razmatra potencijalni model urbane regeneracije. Rezultati istraživanja trebali bi ukazati na prednosti i nedostatke postojećih pristupa planiranju zaštićenog prostora riječke luke, dok se doprinos rada očituje u uspostavljanju prostorno-planskih kriterija zaštite te mogućih modela upravljanja baštinom lučke infrastrukture s težnjom za kvalitetnijom urbanom revitalizacijom.

Ključne riječi: luka Rijeka, urbanizacija, zaštita, urbana regeneracija

TRANSFORMATION OF THE PLANNED PORT CITY – FROM IDENTITY BASED URBANISM TO THE EXPANSION OF INFRASTRUCTURE CAPACITY

Apstrakt: This paper examines the transformation of physical geography into an anthropogenic landscape through the example of the sea coast area reshaped by urbanisation. Physical changes in space are analysed through the process of coastal land reclamation undertaken for the construction of the Port of Rijeka and its associated railway infrastructure in the late 19th and early 20th centuries, as well as through its recent expansion of contemporary infrastructure projects. While the originally planned port functioned as a generator of the city's economic, social, spatial, and cultural development,

¹ Ministarstvo kulture i medija RH, Područni konzervatorski ured Rijeka, Užarska 26, 51 000 Rijeka, Hrvatska, inesambrus@gmail.com, ORCID: 0009-0008-4229-1324

its contemporary expansion, driven exclusively by economic objectives, undermines the planned configuration of the coastal frontage and devastate the existing urban character. Within the protected urban area, a conflict emerges between cultural heritage and recent utilitarian port facilities. Projects such as the Zagreb Deep Sea Terminal, the Praško Pier, the state road D-403, and the modernisation of the railway line contribute to the degradation of established urban-architectural and historical-artistic values of the modern industrial city. The aim of the paper is to analyse and critically assess the shift in urban planning paradigms through project and planning documentation related to port infrastructure, as well as their feedback effects on the urban space of the city. The role of the protected port area in the contemporary context is also examined, questioning whether it represents a development potential or a constraint to further urban planning and development. Through a comparative analysis of good practice, using the example of the historic port area Porto Vecchio in Trieste, a potential model of urban regeneration is explored. The research results should point out the advantages and disadvantages of existing approaches to planning the protected area of the Port of Rijeka, while the contribution of the paper lies in the establishment of spatial-planning protection criteria and possible models for managing port infrastructure heritage, aimed at achieving a higher quality of urban revitalisation.

Keywords: Port of Rijeka, urbanisation, protection, urban regeneration

UVOD

Rad razmatra promjenu fizičke geografije u antropogenu na primjeru urbanizacije morskog priobalja izgradnjom i širenjem luke Rijeka. Transformacije prostora analiziraju se kroz proces nasipavanja obale i izgradnje lučkog i željezničkog sustava krajem 19. i početkom 20. stoljeća, kao i kroz aktualne infrastrukturne projekte obilježene izgradnjom kontejnerskih terminala. Planski artikulirana transformacija prirodnog ruba grada u infrastrukturno pročelje industrijskog urbaniteta bila je generator gospodarskih, društvenih i kulturnih procesa (Harvey, 1985; Lefebvre, 1991). Planirano širenje grada obuhvaćalo je rušenje gradskih bedema, regulaciju toka Rječine te nasipavanje terena radi formiranja ortogonalne urbane strukture Civitas Novae s upravnim, javnim i stambenim zgradama, uz istodobni razvoj željezničke mreže s glavnim kolodvorom i izgradnju lučke infrastrukture. Predmet analize je prostor zapadnog lučkog bazena gdje se preklapaju operativna lučka funkcija, projekti od nacionalne strateške važnosti, urbani razvoj te režimi zaštite lučke industrijske baštine.² Suvremena faza razvoja s projektima, kao što su; Zagrebačka obala, državna cesta DC 403, modernizacija željezničke pruge i Praško pristanište, znatno utječe na utemeljene urbanističko-arhitektonske i povijesno-umjetničke vrijednosti industrijskog grada. Nova nasipavanja i reorganizacija funkcionalnih zona mijenja planski oblikovanu lučku matricu i uspostavlja prioritet logističke učinkovitosti nad ranije definiranim urbanističkim strukturama. Specifičnost ovog prostora proizlazi iz činjenice da se unutar zapadnog bazena operativne luke nalaze zaštićena kulturna dobra iz razdoblja kraja 19. i početka 20. stoljeća. Cilj istraživanja je promjena urbanističke paradigme kroz usporednu interpretaciju povijesnih i suvremenih planova te ispitati u kojoj su mjeri kriteriji zaštite lučke industrijske baštine integrirani u aktualne razvojne planove i projekte. Polazi se od pretpostavke da odnos između infrastrukturne modernizacije i zaštite nije nužno konfliktan, već ovisi o modelu planerske integracije i stupnju njegove konkretne razrade u prostorno-planskim dokumentima. Metodološki okvir obuhvaća osim analize planske dokumentacije i komparativni uvid u model regeneracije povijesne, stare luke „Porto Vecchio” u Trstu. Rad doprinosi raspravi o mogućnostima razvoja integriranog modela planiranja koji povezuje suvremene logističke i infrastrukturne procese s valorizacijom i zaštitom lučke baštine u kontekstu održivog urbanog razvoja.

² Prostorna struktura riječke luke iz 19. stoljeća dijeli se na zapadni (riječki) i istočni (sušački) bazen, a tek u kasnijim urbanističkim i lučkim analizama 20. stoljeća uvodi se pojam središnjeg bazena, kao svojevrsnog „waterfront-a” u centru grada kao zone kontakta između grada i operativnih lučkih bazena na istoku i zapadu. Obuhvat zapadnog bazena luke Rijeka prostire se od De Franceschijevog gata do Bratislavskog pristaništa.

IDENTITETSKI URBANIZAM

Za razumijevanje suvremenih izazova u gospodarskom upravljanju, prostornom planiranju i modelu zaštite kulturnih dobara, potrebno je prvo sagledati povijesni razvoj riječke luke. Tijekom rane faze Druge industrijske revolucije, krajem 19. i početkom 20. stoljeća, provedeno je sustavno nasipavanje obalnog pojasa radi širenja grada izgradnjom luke kao strateškog pomorskog izlaza ugarskog dijela Austro-Ugarske Monarhije (1867.–1918.). Iako se Rijeka razvijala kao povijesno slojevit i kompleksan grad, prostor luke i željeznice zauzeo je planski dominantnu poziciju priobalja. Novi prostorni odnosi i morfološka struktura lučkog grada oblikovali su se kroz dvije vrste povijesnih planova; prostorni planovi razvoja grada s integriranim situacijama luke i željeznice i planovi koji se odnose isključivo na razvoj i izgradnju infrastrukture luke sa željeznicom. Temelj planskog razvoja postavio je Josef Bainville, 1843. godine s planom željezničke mreže i nasutog akvatorija luke koju je karakterizirala pravocrtna obala s pristaništima i okomitim gatovima, češljastog rasporeda s lukobranom.³ Francuski inženjer Hilarion Pascal koji je stigao u Rijeku 1870. godine zaslužan je za sam projekt luke (Palinić, 2019). Luka je tada planirana i projektirana kao jedinstvena cjelina sa gradom tako da je oblikovala i definirala njegov urbani identitet. Urbanistička struktura Rijeke odražava longitudinalni smjer uz obalu koji prati oblik luke na način da je javni sadržaji smješteni linijski paralelno u drugom redu, a stanovanje u zaleđu. Urbanistička teorija i praksa u 20. stoljeću, prepoznavale su i uvažavale zatečene vrijednosti lučkog područja unutar grada, međutim kakvo je aktualno stanje i odnosi danas, postoje li kriteriji o zaštiti, upravljanju i planiranju tog prostora, pitanja su i odgovori koji ujedno definiraju zatečeni problem?!

TRANSFORMACIJA PLANIRANOG LUČKOG GRADA

Širenje infrastrukturnih kapaciteta

Ključna prekretnica u restrukturiranju luke započinje u novom mileniju kada se uspostavlja strateški okvir za modernizaciju kontejnerskog prometa i postupnu prilagodbu suvremenim logističkim standardima.⁴ U posljednjem desetljeću u luci su pokrenuti brojni infrastrukturni i tehnološki projekti što uključuje novi ciklus nasipavanja obalnog pojasa koji redefinira prostorne odnose između luke i grada. Investicijski ciklus intenziviran je nakon 2019. izgradnjom kontejnerskog terminala Zagrebačke obale što je rezultiralo produljenjem obalne linije zapadno od definiranog lučkog sustava iz ugarskog razdoblja, na prostoru koji je predstavljao rubni prirodni obalni pojas. Povećanjem manipulativnih površina otvorila se faza prostorne ekspanzije potrebne za kontejnerski promet. Realizirani projekti koji su bili uvjetovani radom terminala Zagrebačke obale obuhvaćaju novi cestovni koridor državne ceste DC 403, otvoren 2023. godine te projekt rekonstrukcije ključnih elemenata lučke infrastrukture, uključujući kolničke i željezničke površine, staze dizalice te komunalnu infrastrukturu, završen 2024. godine. Paralelno s lučkim zahvatima provodi se modernizacija željezničke infrastrukture kroz dogradnju drugog kolosijeka na postojećoj trasi koja predviđa brojna rušenja, pa tako i stari željeznički vijadukt. Tako se transformira definirana povijesna urbana struktura centra i uspostavljaju novi prostorni odnosi, ali i konflikti. Nastavak istog obrasca širenja utemeljenog na potrebi za velikim otvorenim površinama i visokoj protočnosti tereta predviđen je projektom dogradnje Praškog pristaništa s kojim se negira

³ Na planu koji se pripisuje Bainvilleu, između 1861.–71. prikazana je podjela na dva lučka bazena; istočni i zapadni koji je obuhvaćao željeznički kolodvor i prostor za željeznička i lučka skladišta te druga industrijska postrojenja.

⁴ Luka u Rijeci (45°19.8' N - 14°25.4' E), smještena je na Sjevernom Jadranu, u Kvarnerskom zaljevu, kao integralni dio urbane strukture grada Rijeke. Predstavlja najznačajniji morski prometni centar i stratešku točku za povezivanje s europskim i globalnim prometnim pravcima. <https://lukarijeka.hr/lokacija/>

izvorno planski oblikovana obalna linija akcentirana Visinovim gatom. Postojeća obalna linija, nasipavanjem mora, pomiče se prema jugu i istoku, u smjeru gradskog središta i stapa se u dužini s okomito postavljenim gatom čime se narušava prostorna autentičnost. Proširenje kapaciteta stoga ne predstavlja samo tehničko povećanje operativne zone, već i značajnu morfološku transformaciju povijesnog prostora. (Slika 1)

Lučka industrijska baština - zaštićena kulturna dobra

Planski oblikovana industrijska luka s kraja 19. i početka 20. stoljeća, izvorno izgrađena za drugačije vrste tereta s tipologijom skladišnih zgrada za vrećasti teret, suočava se s prostornim ograničenjima prema potrebama zadovoljavanja suvremenog kontejnerskog modela, a sve iz razloga jer se nije pristupilo njezinom izmještanju iz grada kako je planirano u drugoj polovici 20. stoljeća. Time se otvara pitanje odnosa između infrastrukturne racionalizacije i očuvanja industrijskog naslijeđa kao sastavnog dijela urbanog identiteta. Na prostor zapadnog bazena luke Rijeka primjenjuju se dvije vrste zaštite. Priobalni prostor luke Rijeka prepoznat je kao područje od vrijednog urbanističkog i arhitektonskog značaja za grad Rijeku i zaštićen je kroz Generalni urbanistički plan⁵ s njegovim odredbama te kao neposredno područje definirano Prostornim planom uređenja grada Rijeke.⁶ Prostor zapadnog lučkog bazena „za sada“ je izostao iz obuhvata zaštite upisane u Registar kulturnih dobara RH kao dio urbanističke, tj. registrirane kulturno-povijesne cjeline grada Rijeke. Slijedom toga, naslućuje se urbanističku razjedinjenost luke sa željeznicom od grada iako je upravo taj prostor predstavljao utemeljiteljsko polazište planiranog modernog grada. Kako bi minimum bio zadovoljen uspjelo se pristupiti zaštiti najvrijednijih zgrada skladišta tzv. Metropolis koje su ostale zarobljene unutar zone obuhvata operativnog dijela luke, odvojenog i ograđenog od javnosti.⁷ (Slika 2) Projekt Zagrebačke obale obuhvatio je i zaštićenu zgradu Skladišta 22. koja je otvorila svoja vrata za novu funkciju kao prva solidno izvedena obnova unutar luke.⁸ (Slika 3)

Studij slučaja stare luke *Porto Vecchio* u Trstu

Povijesna luka Trst *Porto Vecchio* izgrađena je kao strateški izlaz austrijskog dijela Austro-Ugarske Monarhije na more u 19. i početkom 20. stoljeća.⁹ Trenutno je u tijeku revitalizacija tog dijela luke, pod nazivom *Porto Vecchio - Porto Vivo*. U neposrednom centru grada niz nekoć operativnih površina luke i željeznice s industrijskim zgradama prenamjenjuje se u mješovite sadržaje javne namjene; osobito kulturne, sportsko-rekreativne, stambene, komercijalne i sl.¹⁰ Provodi se po modelu javno-privatnog partnerstva, te je u tu svrhu

⁵ Generalni urbanistički plan grada Rijeke – neslužbeni pročišćeni tekst ("Službene novine Primorsko-goranske županije" broj 7/07, 14/13 i "Službene novine Grada Rijeke" broj 8/14, 3/17, 21/19 i 11/20 -ispr.).

⁶ Prostorni plan uređenja grada Rijeke – neslužbeni pročišćeni tekst ("Službene novine Primorsko-goranske županije" broj 31/03, 26/05 i 14/13 i "Službene novine Grada Rijeke" broj 3/17 i 21/19).

⁷ Pojedinačna kulturna dobra upisana su u Registar kulturnih dobara Republike Hrvatske - Listu zaštićenih kulturnih dobara. (Lučko skladište XIV (17) na Visinovom gatu, 1906. godine, Ferenza Pfaffs., zatim Lučka skladišta XIII (12), XV (13), XIX (18), XX (19), XXI (20) i XXII (21) na Praškom pristaništu, između 1909. i 1913. godine prema projektu Istvana Bacsàka, Venceslaoa Celligoia, Janositza Josefa i Egana Lajosa, Wehlera i Rolberitza.

⁸ Projektnu dokumentaciju najčešće prethode studije utjecaja na okoliš, dok se konzervatorske podloge tek u novije vrijeme izrađuju kao formalna prethodnica pojedinim razvojnim projektima, a ne kao dio cjelovitog sustava prostornog i urbanističkog planiranja te zaštite i upravljanja baštinom.

⁹ Operativna luka u Trstu proširila se prema istoku, van središta grada.

¹⁰ Projekt Porto Vecchio-Porto Vivo predstavljen na sajmu MIPIM 2024 kao revitalizacija stare lučke zone kroz interaktivne modele revitalizacije, urbanistički projekt regeneracije i revitalizacije luke. Radi se o investiciji vrijednoj 620 mil eura financiranoj od Costim grupe, a prema Real FDI (Foreign Direct Investment), trenutno je to jedan od 10 najznačajnijih projekata u svijetu. <https://www.mipim.com/en-gb.html>

izrađen Masterplan luke¹¹ i PNRR -*Nacionalni plan oporavka i otpornosti*.¹² (Slika 4) Grad Trst, konzorciji kao Ursus i investitor Costim te *Porto Vivo* propagiraju projekt kao priliku za gospodarski i urbani oporavak.¹³ Prednosti projekta je stvorena mogućnost otvaranja industrijskog prostora luke i željeznice na korištenje građanima, a nedostatak nedovoljna transparentnost provedbe i potreba za većim uključivanjem javnosti.¹⁴ Istovremeno konzervatorska struka aktivno organizira javne stručne rasprave i ukazuje na rizike od privatizacije javnog prostora te gentrifikacije (hoteli, luksuzne stambene jedinice).¹⁵

Urbanistička praksa – na primjeru luka u Rijeci i Trstu

Modernizacija luke kontejnerskim prometom mijenja prostornu paradigmu; umjesto povijesne strukture gatova, skladišta i željezničkih kolosijeka pojavljuju se velike logističke platforme koje dolaze u konflikt s urbanističkom i kulturno-povijesnom strukturom Rijeke. Suvremena praksa prostornog planiranja u Hrvatskoj većinom je reaktivna, dok talijanska ima razvijeniju teorijsku stručnu i zakonodavnu osnovu, strategiju razvoja te razvijene alate pri zaštiti kulturne baštine koji su uključeni u prostorne, urbanističke planove i potvrđuju kako su globalni kapital i međunarodni tokovi utjecali, nekoć, na oblikovanje prostora. Trst ima regulatorni plan luke, usvojen 2016. godine koji definira cjelovitu strategiju regeneracije stare luke, uključujući kulturne, gospodarske i javne funkcije i ključan je primjer integriranog pristupa planiranju priobalnih urbanih prostora u Italiji. Rijeka nema posebni plan za razvoj lučkog područja iako ga je u vrijeme nastanka imala. Prilikom prenamjene *Porto Vecchio*, starog dijela luke u Trstu naglašena je transnacionalna uloga luke u europskim logističkim lancima, ali i kulturna dimenzija kao nositelj poruke multikulturnog nasljeđa. Talijanski pristup, za razliku od hrvatskog teorijski je utemeljen u transnacionalnim tokovima te se bazira na jedinstveno utemeljenim kriterijima budućeg razvoja kroz internacionalne i interdisciplinarne usvojene modele koji su primjenjivi u skladu s potrebama lokalnog stanovništva. Aktualni projekti modernizacije zapadnog lučkog bazena u Rijeci nisu stavili naglasak na očuvanje, revitalizaciju i upravljanje lučkom industrijskom baštinom kroz strateške dokumente, prostorne i urbanističke planove.¹⁶ Nužno je poći od teze da je integracija kulturnih dobara, u ovom slučaju lučke industrijske baštine priobalja zajedno s ekonomskim potrebama prostora ključna u planiranju održive budućnosti lučkih gradova, pa tako i Rijeke. U idealnom scenariju kao osnovno polazište trebalo bi postaviti da se aktivni „working waterfront“, odnosno operativni infrastrukturni krajolik luke nalazi unutar, a ne izvan

¹¹ <https://va.mite.gov.it/en-GB/Oggetti/Documentazione/1145/1456>,

¹² PNRR Piano nazionale di ripresa e resilienza, (Nacionalni plan oporavka i otpornosti) <https://openpnrr.it/territorio/032>

¹³ https://www.portovivotrieste.it/news_en/?utm,

¹⁴ Formalno je projekt prošao javne rasprave i odobren je od javnopravnih tijela. <https://documenti.comune.trieste.it/portovecchio/PVBROCHURE-2015-ENGLISH.pdf>

¹⁵ <https://www.italianostra.org/wp-content/uploads/SEZIONE-TRIESTE-REPORT-GENNAIO-GIUGNO-2025.pdf>

¹⁶ Dokumenti prostornog uređenja koji su trenutno na snazi utvrđuju planski razvoj luke u Rijeci. A to su, Strategija prostornog razvoja Republike Hrvatske (NN 106/2017) i Program prostornog uređenja koji definiraju strateške odrednice od značaja za državu i upućuju na primjenu u dokumentaciji prostornog uređenja niže razine. Strategija luku Rijeku određuje kao luku od međunarodnog značaja. Niža, županijska razina, definira isto preuzimajući odrednice državnog značaja i upućuje na planiranje neposredne provedbe kroz prostorne planove lokalne razine koja utvrđuje uvjete za razvoj, ali u širem kontekstu državnog, županijskom i lokalnom. Ovaj sustav planiranja još uvijek je na snazi, iako je donesen novi sustav predviđen Zakonom o prostornom uređenju iz 2013. godine koji značajno mijenja sustav prostornog uređenja te se prema njemu luka Rijeku planira kao zahvat od državnog značaja neposrednom provedbom plana od državnog značaja. (Zakon o prostornom uređenju (NN 153/13)).

https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2017_10_106_2423.html,

<https://mpgi.gov.hr/UserDocsImages//dokumenti/Prostorno/ProgramRH//program-knjiga.pdf>

<https://mpgi.gov.hr/UserDocsImages//dokumenti/Prostorno/ProgramRH//pro-tek.pdf>

zaštićene kulturno-povijene tj. urbanističke cjeline grada Rijeke (UNESCO, 2011; Beatley, 2012). Tako bi prostorna cjelina lučkog priobalja, a ne samo pojedinačne zgrade, bila nositelj identitetskih vrijednosti prostora pogodnog za unošenje novih sadržaja. Potrebno bi bilo utvrditi prikladne modele regeneracije koje bi po mogućnosti stvorile neki novi waterfront kao suvremenu ekstenziju urbanog centra s novim sadržajima potrebnim lokalnom stanovništvu i turistima što bi ujedno predstavljalo suštinu i značaj razmatrane teme. Tako bi se spriječila nastala izoliranost industrijske baštine unutar zone luke, distancirane od gradskih sadržaja i nedostupne pristupu građanima. Kroz strategije održivog razvoja i integralno planiranje preoblikovati urbanu sliku s trenutno neizbježnom lučkom funkcijom bez zanemarivanja kulturno-povijesnih vrijednosti. U priobalnom lučkom području, kojim upravlja Luka Rijeka d.d., tj. Republika Hrvatska, realiziraju se ulaganja od strateške važnosti, međutim, Grad Rijeka ne prati ta ulaganja kroz urbanističko planiranje regeneracije. Rezultati u prostoru su sve dominantniji standardizirani infrastrukturni projekti bez kulturno-povijesnog uporišta. Istina i rješenje počiva u slijedećoj tvrdnji; - „Problemi u prostoru rješavaju se na osnovu dobre prakse kojoj je dužnost kvalitetom planskih rješenja spasiti prostor od političkih vizija“ (Đorđević, Pjanović, Tomić, 2024.). Koncept waterfront transition naglašava da se priobalni prostori ne trebaju promatrati isključivo kao industrijske ili logističke zone, već kao kompleksni urbani prostori s potencijalom integracije, revitalizacije i održivog razvoja (Rahman, 2022; Carta et al., 2025)

RASPRAVA

Kako bi bili u stanju kao vizionari planirati bolji prostor od onog koji nas okružuje esencijalna vrlina u planera jest vizija kao i sama potreba za sanjanjem (Brooks, 2002). Poželjno bi bilo vratiti i probuditi taj izvorni duh profesije prostornih planera koji su sposobni vidjeti kapacitete prostora kao i njihove moguće transformacije u budućnosti. Izgradnja priobalja s povijesnom lukom u Rijeci pripadala je upravo takvoj vrsti vizionarskih projekata koji su zauzvrat dali pozitivan razvojno-ekonomski, ali i društveno-kulturni doprinos gradu i regiji. Kao carski izlaz na more, luka je posljedično izgradila kozmopolitski grad. (Zucconi, 2008). Bila je osnovni pokretač rasta i planiranja te je između ostalih odrednica, izgenerirala grad od preko 100 000 stanovnika. Beinville i Pascal imali su te vizionarske sposobnosti u svojim planovima i projektima iz 19. stoljeća tako da su stvorili temelj današnje vrijedne lučke industrijske baštine. U planiranju prostora potrebno je uzeti u obzir sve aspekte i dimenzije, a ne samo ekonomske, koje uvjetuju kvalitetan život u urbanim sredinama, posebice one koje smo stekli povijesnim nasljeđem (Brooks, 2002). Vizija ne opstaje preko pojedinačnih projekata kao npr. parcijalno planiranje obale u luci Rijeka na primjeru izgradnje Zagrebačke obale i Praškog pristaništa nego ona mora biti neodvojivi dio cjeline u prostornom i urbanističkom planiranju. Od izuzetne važnosti bilo bi sagledati pristup venecijanske planerske škole IUAV koja se zalaže za postavljanje jasnih kriterija i definicija kulturnih dobara u priobalju kroz internacionalnu perspektivu, dijakronijsku analizu prostora kroz više razina koje obuhvaćaju prostorno-funkcionalne razine radi boljeg razumijevanja prostornih dinamika (Engramma, Bergamo, Lollini, 2024). Prema njihovoj spoznaji za suvremenu definiciju kulturne baštine priobalja potrebno je uključiti internacionalno debatiranje prema historijskom fenomenu *humanae scientiae* u službi prostora.¹⁷ A sve u svrhu kako bi se postigla "ljudska dimenzija planiranja" koje ne gleda samo interes, funkciju i propise, nego i stvaran život koji se u tom prostoru odvija. Integracija valorizacije lučke industrijske baštine u prostorno planiranje omogućava razumijevanje kontinuiranih promjena i specifičnih potreba priobalnog prostora te bolje upravljanje potrebnom redefinicijom priobalnog prostora u odnosu mora i kopna.

¹⁷ Što uključuje sociologiju i percepciju prostora, psihologiju okoliša, kulturnu antropologiju, povijest i topografiju, estetiku i sl.

ZAKLJUČAK

Primjer modernizacije luke u Rijeci svjedoči da potencijal lokacije, koja nosi vrijednu povijesnu poruku jedinstvenog duha mjesta - *genius loci*, nažalost nije dovoljno iskorišten u planiranju i viziji regeneracije prostora. Postavlja se pitanje, koliko je moguće i prema kojim kriterijima, metodama i modelima planiranja pronaći način za integriranjem lučke industrijske baštine s gradskim funkcijama? Za rješavanje predstavljenih problema nužna je prvenstveno realna ocjena zatečenog urbanog stanja u lučkom, centralno-gradskom prostoru. Ugarski kapital planirao je priobalni lučki prostor i radikalno izmjenio sliku grada stvarivši model koji je imao povratni faktor doprinosa urbanitetu što je vidljivo iz povijesnih planova koji se danas zanemaruju umjesto da su postali temeljno uporište daljnjeg razvoja. Nužno je poraditi na implementiranju prošlosti u prostorne planove kako bi bolje mogli shvatiti sadašnjost i planirati bolju budućnost u kojoj ekonomski razvoj u priobalnom prostoru grada nije odvojen faktor od lučke industrijske baštine, potencijalnog nositelja urbanističkog, kulturnog, umjetničkog i duhovnog razvoja prostora.

LITERATURA

- Beatley, T. (2012). *Green urbanism: Learning from European cities*. Island Press.
- Brooks, M. (2002). *Planning theory for practitioners* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781351179454>
- Carta, M., La Greca, P., Ronsivalle, D., & Lino, B. (2025). *Planning complex waterfront interfaces: Reshaping port city regeneration for sustainable urban futures*. Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-031-81783-0>
- Đorđević, D., Pjanović, B., & Tomić, T. (2024). Prostorno planiranje i politika moći; Kuda ide geografija? Geografski fakultet., <https://doi.org/10.5937/KonGef24045D>
- Engramma, L., Lollini, F., Cuscutà, G., Tomasi, L., & dr. (2024–2025). *Per mari e per terre: Viaggi, spazi, immaginari* (Vol. 218). La Rivista di Engramma. https://www.engramma.it/eOS/resources/images/500/e218/ebook_218_Lollini_203-209.pdf
- Harvey, D. (1985). *The urbanization of capital*. Blackwell.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space* (D. Nicholson-Smith, Trans.). Blackwell. (Original work published 1974)
- Palinić, N. (2019). Povijest izgradnje riječke luke. U L. Marchig (Ur.), *300 godina proglašenja Rijeke slobodnom lukom* (str. 4–6). Udruga Slobodna Država Rijeka; Muzej grada Rijeke. https://gradri.uniri.hr/files/naslovnica/2018-2019/300god_katalog_FINAL.pdf
- Rahman, M. M. (Ed.). (2022). *Handbook of waterfront cities and urbanism*. Routledge.
- UNESCO. (2011). *Recommendation on the Historic Urban Landscape*. UNESCO. <https://whc.unesco.org/en/hul/>
- Zucconi, G. (2008). *Una città cosmopolita: Fiume e il suo fronte-mare nell'età dualistica (1870–1914)*. Viella.

PRILOZI



Slika 1: (lijevo) Planirani zahvat Praškog pristaništa, označen crveno, na zapadu Zagrebačka obala i Visinov gat na istoku. U zaleđu željeznički kolosijeci i nova lučka prometnica veže s državnom cestom DC 403 i autocestom A7.

Izvor: Studija utjecaja na okoliš Multimodalni terminal Praško pristanište, Rijeka, veljača 2024.

Slika 2.: (desno) Zaštićena kulturno-povijesna cjelina grada Rijeke (označeno plavom bojom) i pojedinačno zaštićena kulturna dobra (označeno narandastom bojom).

Izvor: <https://geoportal.kulturnadobra.hr/geoportal.html#/>



Slika 3: (lijevo) Pogled na zapadni lučki bazen iz zraka, zaštićena skladišta i ispred more - buduće Praško pristanište, lijevo dio Zagrebačke obale, autor: Jovan Kliska, putem drona, 2024.

Slika 4; (desno) Masterplan prenamjene i uređenja Porto Vecchio - Porto Vivo, izvor: Trieste Porto Vecchio Masterplan