

# Urbanističko-arhitektonski projekt Split 3 kao poticaj urbanizaciji Splita

---

Petričević, Iva

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Science / Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:217:792982>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-14**



Repository / Repozitorij:

[Repository of the Faculty of Science - University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu  
Prirodoslovno-matematički fakultet  
Geografski odsjek

**Iva Petričević**

**Urbanističko – arhitektonski projekt Splita 3 kao poticaj urbanizaciji Splita**

Prvostupnički rad

Mentor: Izv. prof. dr. sc. Vedran Prelogović

Ocjena: \_\_\_\_\_

Potpis: \_\_\_\_\_

Zagreb, 2023.



Sveučilište u Zagrebu  
Prirodoslovno-matematički fakultet  
Geografski odsjek

Prvostupnički rad

## Urbanističko-arhitektonski projekt Split 3 kao poticaj urbanizaciji Splita

Iva Petričević

**Izvadak:** Split je od sredine 20. stoljeća, pa sve do 1990-ih bilježio kontinuiran populacijsko-prostorni rast. Broj stanovnika je značajno povećan (oko četiri puta), a grad se proširio u ruralnu i neurbaniziranu okolicu. Intenzivan proces litoralizacije potaknuo je osmišljavanje, planiranje i izgradnju novih dijelova grada. Među njima se ističe urbanističko-arhitektonski projekt novosagrađenog dijela Splita (1968.-1979.) koji se uobičajeno naziva Split 3. Cilj istraživanja ovog prvostupničkog rada jest objasniti važnost ovog urbanističko-arhitektonskog projekta, razloge pokretanja te pobliže objasniti kako je izgradnja utjecala na urbani razvoj grada. Osim toga provest će se terensko istraživanje s kartiranjem i intervjuiranjem. Istražit će se kvaliteta stanovanja te utjecaj i važnost projekta Split 3 u suvremenom razvoju grada.

25 stranica, 11 grafičkih priloga, 0 tablica, 22 bibliografskih referenci; izvornik na hrvatskom jeziku

**Ključne riječi:** Split 3, urbanizacija, kvart, stanovništvo

**Voditelj:** izv. prof. dr. sc. Vedran Prelogović

**Tema prihvaćena:** 9. 2. 2023.

**Datum obrane:** 21. 9. 2023.

Rad je pohranjen u Središnjoj geografskoj knjižnici Sveučilišta u Zagrebu Prirodoslovno-matematičkog fakulteta, Trg Marka Marulića 19, Zagreb, Hrvatska.

|                          |
|--------------------------|
| BASIC DOCUMENTATION CARD |
|--------------------------|

University of Zagreb  
Faculty of Science  
Department of Geography

Undergraduate Thesis

**The urban-architectural project of Split 3 as an incentive for the urbanization of Split**

Iva Petričević

**Abstract:** From the middle of the 20th century, until the 1990s, Split recorded continuous population-spatial growth. The number of inhabitants increased significantly (about four times), and the city expanded into rural and non-urbanized surroundings. The intensive process of littoralization encouraged the design, planning and construction of new parts of the city. Among them, the architectural-urban project of the newly built part of Split (1968-1979) which is commonly called Split 3 stands out. The aim of the research of this bachelor's thesis is to explain the importance of this architectural-urban project, the reasons for its initiation and to explain in more detail how the construction affected the urban development of the city. In addition, field research with mapping and interviewing will be conducted. The quality of housing, as well as the influence and importance of the Split 3 project in the modern development of the city will be investigated.

25 pages, 11 figures, 0 tables, 22 references; original in Croatian

Keywords: Split 3, urbanization, city district, population

Supervisor: Vedran Prelogović, PhD, Associate Professor

Undergraduate Thesis title accepted: 09/01/2023

Undergraduate Thesis defense: 21/09/2023

Thesis deposited in Central Geographic Library, University of Zagreb Faculty of Science, Trg Marka Marulića 19, Zagreb, Croatia

## **SADRŽAJ**

|                                                                                                      |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. UVOD .....</b>                                                                                 | <b>1</b>  |
| <b>2. PREGLED DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA .....</b>                                                     | <b>1</b>  |
| <b>3. METODOLOGIJA RADA .....</b>                                                                    | <b>2</b>  |
| <b>4. PROSTORNI OBUHVAT ISTRAŽIVANJA .....</b>                                                       | <b>3</b>  |
| <b>5. NASELJAVANJE SPLITA U 20. ST. ....</b>                                                         | <b>4</b>  |
| <b>6. PROJEKT SPLIT 3.....</b>                                                                       | <b>6</b>  |
| 6.1. Zgrade, stil gradnje i način života Splita 3 .....                                              | 7         |
| 6.2. Namjena površina projekta Split 3.....                                                          | 10        |
| 6.3. Nedovršenost projekta i današnje posljedice.....                                                | 14        |
| <b>7. PARLELA NOVI ZAGREB – SPLIT 3 .....</b>                                                        | <b>16</b> |
| <b>8. ISPITIVANJE UGODNOSTI ŽIVLJENJA MEĐU STANOVNICIMA POJEDINIH GRADSKIH KOTARA SPLITA 3 .....</b> | <b>18</b> |
| <b>9. ZAKLJUČAK.....</b>                                                                             | <b>21</b> |
| <b>LITERATURA : .....</b>                                                                            | <b>22</b> |
| <b>IZVORI : .....</b>                                                                                | <b>23</b> |

## 1. UVOD

Urbanizacija i strateško planiranje gradova važne su sastavnice osiguravanja kvalitete života u gradu. Idealan slučaj razvijanja grada jest kada sastavnice međusobno potiču jedna drugu. Kada je riječ o Splitu, takav slučaj primjenjiv je parcijalno, stoga ovakav urbanističko – arhitektonski projekt predstavlja kvalitetan primjer strateškog planiranja. Uzevši u obzir da je u granicama Hrvatske ovakav primjer rijetkost, Split 3 postao je jedan od najcjenjenijih urbanističkih ostvarenja. Nadalje, njegova važnost leži podjednako u arhitektonskoj, ali i geografskoj perspektivi korištenja prostora. S geografske strane glavni cilj projekta koji obuhvaća naselja istočnog Splita bio je da postane sekundarna jezgra u odnosu na već postojeći centar grada. Tijekom godina projekt je zadovoljio brojne parametre ugodnog življenja u gradu s istovremenom izgradnjom zadivljujućih arhitektonskih pothvata. S druge strane, danas se očituju pojedine manjkavosti neadekvatnog dovršetka radova u vidu nedostatka sadržaja, stihijske gradnje, opustošenosti prostora i sl.

Cilj ovog rada bit će analiza ovog projekta s naglaskom na poticaj urbanizaciji kojeg je donio u gradu. U svrhu analize istražiti će se tijekom događaja, opisati geografski uzroci i posljedice projekta te potencijalna rješenja i preporuke kod nedostataka projekta s geografskog, ali i socijalnog aspekta.

## 2. PREGLED DOSADAŠNJIH ISTRAŽIVANJA

Uvidom u postojeću literaturu primjetno je kako postoji manji broj radova na ovu tematiku. Jedan od razloga za odabir istraživanja projekta Splita 3 u kontekstu urbanizacije Splita jest činjenica da unatoč kvalitetno obrađenim radovima koji postoje, manji broj je perspektivno usmjeren na geografske uzroke i posljedice. Uglavnom prevladavaju radovi arhitekata čiji su glavni ciljevi istraživanja - analiza projekta s urbanističko - arhitektonske perspektive. Tako primjerice, članak Dinka Kovačića *Split 3: Što mu je prethodilo, što je bio, što je danas?* (2016) u časopisu *Art Bullet*, istražuje povijest projekta s osvrtom na tradicionalne kvalitete zavičajne arhitekture (Kovačić, 2016). U sličnom kontekstu značajan je i rad *Stambene zgrade arhitekta Frane Gotovca u Splitu 3* (2011) autora Vesne Perković Jović i Frane Dumandžića u časopisu *Prostor*. Isključivo se s arhitektonske strane promatraju zgrade bez posebnog naglaska na

važnost stambenih funkcija u ljudskom djelovanju i suživotu. U članku *Razvoj Splita III od 1968. do 2009.* (2010) autorice Višnje Kukoč u istoimenom časopisu, s obzirom na razdoblja izgradnje, analizira se administrativna i razvojna tematika projekta. S geografskog stajališta rad Sanje Klempić *Razvoj stambenih naselja Splita nakon Drugog svjetskog rata* (2004) časopisa *Hrvatski geografski glasnik*, značajan je u kontekstu analize razvoja stambenih zona Splita s naglaskom na društvo i njegove potrebe.

### **3. METODOLOGIJA RADA**

U radu se analizira urbanističko - arhitektonski projekt Split 3. Podaci su prikupljeni iz više različitih izvora znanstvene i stručne literature koji su navedeni na kraju rada te u pregledu dosadašnjih istraživanja. Za potrebe rada obavljeno je intervjuiranje stanovnika gradskih naselja koje projekt obuhvaća, što je bio kriterij za odabir uzorka uz starosnu dob ispitanika od minimalno 18 godina. Intervjuiranje je provedeno na području Grada Splita, u gradskim naseljima Mertojak i Trstenik, u rujnu 2023. Za potrebe vizualizacije prostornih podataka te izradu karata na temelju istih korišten je program ArcGIS, verzija 10.3., a analizirani su prostorni podaci Državne geodetske uprave i GIS portala Grada Splita.

#### 4. PROSTORNI OBUHVAT ISTRAŽIVANJA

Grad Split administrativno je podijeljen na ukupno 27 jedinica koje su poznatije kao gradski kotari. U sklopu gradskih kotara nalazi se i Split 3 te je važno napraviti razliku između kotara Split 3 (sl. 1) i urbanističko-arhitektonskog projekta Split 3 (sl. 2). U radu će se sadržaj referirati na projekt te će koristiti skraćeni naziv Split 3.



Sl. 1. Prostorni obuhvat Gradskog kotara Split 3 prema gradskim kotarima

Izvor : DGU (2016): SRPJ (GIS shapefileovi), Zagreb



Sl. 2. Prostorni obuhvat urbanističko-arhitektonskog projekta Split 3 prema gradskim kotarima

Izvor : DGU (2016): SRPJ (GIS shapefileovi), Zagreb

Urbanističko-arhitektonski projekt Splita 3 zauzima prostor između produžene Vukovarske ulice na sjeveru, naselja Škrabe i Lokve na zapadu, morske obale na jugu, te groblja Lovrinac na istoku. Obuhvaća kotare: Visoku, Trstenik, Mertojak, Žnjan i dr. (Klempić, 2004). S druge strane, Gradski kotar Split 3 obuhvaća sadržaje isključivo unutar tog kotara te za razliku od urbanističko-arhitektonskog projekta, kotar ima ulogu mjesne samouprave.

## **5. NASELJAVANJE SPLITA U 20. ST.**

U kontekstu stvaranja slike Splita 3 kao poticaja urbanizaciji grada važno je sagledati procese čiji su učinci doveli do toga. Sam prostor Splita kao i cijele Dalmacije pokazuje jače tendencije polarizacije no što je slučaj u drugim krajevima Hrvatske (Vresk, 1985). Prvenstveno se to odnosi na litoralizaciju obale gdje njene vrijednosti dolaze do izražaja. Pri tom, koncentracija aktivnosti u vidu privrednih djelatnosti, industrije i turizma potiče koncentraciju stanovništva. Od 1945. do 1950. u Splitu je osnovano pet građevinskih poduzeća koja će imati velikog utjecaja: “Lavčević”, “Melioracija”, “Konstruktor”, “Pomgrad” i “Tehnogradnja”. U Kaštel Sućurcu gradi se “Jugovinil”. Proširuju se kapaciteti za Gradsku luku, Sjevernu luku i škver. Ovaj industrijski razvoj privlači znatnu radnu snagu iz manjih mjesta i sa sela (Slobodna Dalmacija, 2022). Dakle, većinski ekonomski razlozi u vidu zaposlenja te promjene profesije između sektora, bili su poticaj za doseljavanje, a u upravo je litoralizacija to omogućavala.

Olakšani dolazak stanovništva istovremeno je bio potaknut prometnim infrastrukturnim pothvatima. Usmjeravanjem aktivnosti na obalu razvila se Luka Split te su stanovnici okolnih otoka poput Brača i Šolte olakšano naseljavali grad. Nadalje, razvojem željezničke pruge – prvo Ličke 1925., a zatim Unske 1948. uspostavljene su prometne veze sa Zagrebom, a izgradnjom Jadranske magistrale omogućeno je kontinuirano povezivanje obale. Elektrifikacija, izgradnja gradske infrastrukture, novih prometnica i željezničkih pruga te porast lučkog prometa nesumnjivo su bili temelji gospodarskog napretka Splita (Jakir, 2020). Razlozi doseljavanja bili su i politički usmjereni. Naime, početkom 20. stoljeća grad prolazi kroz razne okupacije te brojni Hrvati koji ne žele biti pod talijanskom vlasti sele se u Split. Veći priljev broja stanovnika Split bilježi nakon 2. svjetskog rata.

Općenito, stanovništvo koje naseljava grad je pretežito mlado s tendencijom osnivanja obitelji, što je značilo da osim većinske emigracije i rastuća stopa novorođenih ima udio u sveukupnom porastu broja stanovnika. Uzevši u obzir navedeno, početkom šezdesetih Split je već udvostručio svoje stanovništvo za što mu je trebalo manje od 25 godina. U razdoblju najdinamičnijeg razvoja stanovništva Splita (1961.-1971.). Dalmacija je imala prosječnu godišnju stopu rasta stanovništva od 0,92%, a Hrvatska samo 0,62% (Klempić, 2004). U odnosu na ostale makroregije Hrvatske, Splitska u razdoblju od 1971.-1981. bilježi najveći porast gradskog stanovništva, a sam Split ima najveći broj zaposlenih u odnosu na splitsku aglomeraciju (Vresk, 1985). Međutim, takav demografski i gospodarski procvat u punom smislu, zahtijevao je stambeno zbrinjavanje rastućeg stanovništva. S druge strane, tvornice, prometna infrastruktura i poljoprivreda smatraju se kapitalnim investicijama i na njih se usmjeravaju glavna sredstva, što dovodi do velikog nedostatka stanova koji ne uspijeva nadoknaditi niti nacionalizacija privatnih stanova (Slobodna Dalmacija, 2022).



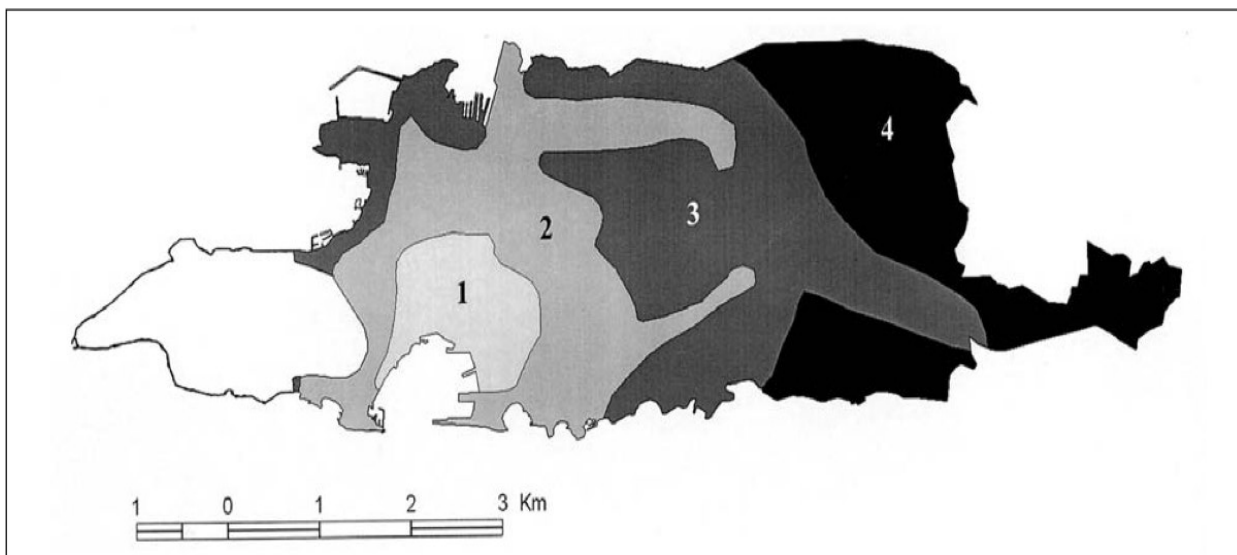
Sl. 3. Doticaj urbanog i ruralnog života u gradu 1960-ih, oranje pored zgrade Jugoplastike  
Izvor : Slobodna Dalmacija (2022)

## 6. PROJEKT SPLIT 3

Već ranije naveden problem rastućeg stanovništva za gradske vlasti predstavljao je pritisak kojeg je bilo potrebno riješiti stambenim zbrinjavanjem. Istovremeno, kao posljedica takve demografske ekspanzije, nekontrolirana gradnja uzela je maha te su na rubovima grada nastale četvrti koje većinom nastanjuju doseljenici, a sama naselja komunalno su lošije opremljena i imaju manjkave urbane sadržaje (Klempić, 2004). S obzirom na takvo širenje periferije grada, između samog grada i periferije nastao je jaz u veličini. Grad je ostao u već postojećim granicama, a periferija se nekontrolirano širila, stoga je ovakav strateški projekt imao veće značenje od samog stambenog zbrinjavanja, a to je bilo da se održi koherentnost i konzistentnost grada u uvjetima nagle urbanizacije.

Kao rješenje, u dogovoru gradskih vlasti te tadašnjih institucija Urbanističkog zavoda Dalmacije i Poduzeća za izgradnju Splita, 1968. raspisan je urbanistički natječaj o izgradnji Splita 3 kojeg su dobili urbanisti iz Urbanističkog instituta Slovenije – Vladimir Mušič, Marjan Bežan i Nives Starc (Kovačić, 2016). Također, osim arhitekata, stručnjaci srodnih i pratećih profesija osmišljavali su projekt, čime se vidi kako je sustavno i strateško planiranje predstavljalo cilj. O samoj važnosti projekta kako za grad tako i za buduće stanovnike govori činjenica da su provedene ankete za građane o očekivanjima projekta (Ban, 2019).

Split 3 bio je radni naslov za planirani III. gradski rajon 1 koji se protezao istočno od postojećeg centra Splita, od bolnice Firule do groblja Lovrinac. Split izgrađen od osnutka grada do 1945. godine nazvan je Split I, a dio grada izgrađen od 1945. do 1965. godine Split II. Oba su dijela obuhvatila približno po 14.000 stanova. Gotovo isto toliko stanova planiralo se izgraditi na istočnoj periferiji, u smjeru Omiša. To je trebao biti III. gradski rajon, pa otud kasnije udomaćen naziv Split 3 (Kukoč, 2010).



Sl. 4. Razvojne faze Splita: 1 - do Drugoga svjetskog rata, 2 - do 1970., 3 - do 1990., 4 - od 1990.

Izvor : Klempić (2004)

### 6.1. Zgrade, stil gradnje i način života Splita 3

Plan je bio izgraditi od 9 do 16 tisuća stanova od čega bi 95 % bilo predviđeno za kolektivne stambene zgrade, a ostalih 5 % u vidu individualnih stambenih kuća raspoređenih po pojedinim dijelovima rajona (Klempić, 2004). Prvotno je predviđen zoning i namjena prostora, infrastrukturna mreža i buduće zgrade naselja. Namjena pojedinih dijelova naselja nije strogo funkcionalno definirana i određena stoga se stambene, turističke i poslovne namjene preklapaju (Perković Jović i Dumandžić, 2011). Glavna zamisao navedenog bila je svakako održavanje socijalne interakcije među stanarima prvenstveno preko održavanja mediteranskog stila života unatoč velikom broj stanova na jedinici površine. Naglasak je u tom smislu bio na povezivanju ulica parkovima, klupama i zelenilom te karakterističnom mediteranskom vegetacijom poput oleandra (Bauštela, 2021). To se također nastojalo postići otvorenosću prostora. Naime, blokovi zgrada smješteni su paralelno jedni drugom u smjeru istok-zapad, ali i paralelno obali čime se osim prolaza između njih otvara i pogled na more te dostupnost Suncu. To je omogućeno zbog toga što se više zgrade smještaju sjeverno, a niže južno. Također, zgrade se orijentiraju u smjeru ulica, ali ovdje je riječ o pješačkim ulicama koje se odvajaju od kolnih. Neke su ulice raspoređene u smjeru zatečene rimske centurijacije, dok je primjerice Boškovićeva ulica orijentirana paralelno s Cardom u Palači, što je “posvajanje” jednog od simbola identiteta grada, od čega je prethodno razdoblje “bježalo” (Vidulić, 2022).

Ono što je ostalo zapamćeno jest svakako posebna arhitektura ulica. Od brojnih ističu se ulice Dinka Šimunovića i Ljubićeva u naselju Trstenik te Odeska ulica u naselju Mertojak. Djela su to arhitekta Dinka Kovačića koji je odlučio posvetiti pažnju kako budućim zgradama tako i stanovnicima. Naime, osnovao je stambenu školu kako bi pomogao tek doseljenim stanarima snaći se u novom okruženju, uzevši u obzir da upravo takav tip naselja s velikim brojem stanova i stanovnika koji su se naglo transformirali iz seljaka u radnike, može potaknuti otuđenje. Otuđenje je bilo u suprotnosti s glavnom idejom ovakvog projekta tj. socijalnom interakcijom i mediteranskim otvorenim načinom života stoga ovakav poticaj u vidu osnivanja škole, uključuje stanovnike u lagodnost svakodnevnog života u gradu. Kovačić je u tom naumu išao do mjere da je na zgradama predvidio prostor za golubove te kućice za vrapce kako bi omogućio u potpunosti doživljaj mjesta kao mediteranskog (Šušak Živković, 2014).

Nadalje, poseban položaj u arhitektonskom smislu zauzimaju i zgrade Frane Gotovca u naselju Split 3. Naime, prva sagrađena zgrada upravo arhitekta Gotovca, u sklopu Splita 3 tzv. Krstarica, predstavlja primjer zgrade velike gustoće stanovanja. Primjeri takvih već su postojali u Zagrebu – stambeni superblok Siget u Zagrebu, popularno zvan Super Andrija te Mamutica u naselju Travno (Kukoč, 2011). Dakle, uz razvijanje komponente ugodnosti nije zaboravljen ni cilj stambenog zbrinjavanja. Arhitekt Ivo Radić također je značajan u kontekstu moderne hrvatske arhitekture. Radićeve zgrade u Papandopulovoj ulici izdvajaju se po „briselejima“ koji zatvaraju lođe balkona po čitavoj površini pročelja te na taj način omogućuju stanovnicima reguliranje svjetlosti i privatnosti (Pogledaj to, 2016).

Paralelno s izgradnjom stambenih blokova, nicali su i popratni sadržaji poput škola, vrtića te bolnica. Od škola izgrađene su krajem 1970-ih: OŠ Split 3 i OŠ Trstenik. Vrtići su također sve značajniji s obzirom na naseljavanje mladih obitelji te parova s tendencijom osnivanja obitelji. Osobito je bilo važno sjedinjenje KBC-a Split 1978. gdje je dobiven objedinjeni bolnički centar na jednoj lokaciji koji je ranije bio razjedinjen između više lokacija. Projekt je osim administrativnog centra s visokim neboderima na istoku, uključivao i sadržaj uz obalu poput lučica, plaži te turističkih objekata, a na sjeveru, sve do ruba zahvata i Sveučilišni kampus do kojeg bi vodila tzv. Sveučilišna ulica koja danas nosi naziv ulica Ruđera Boškovića (Kovačić, 2016).

Naglasak je u tom smislu bio da se kao što je ranije rečeno sagradi sekundarni centar vitalnih funkcija ovog dijela grada koji bi između ostalog uključivao brojne društvene sadržaje zabavnih i rekreativnih aktivnosti. U tom kontekstu, planirana je glavna gradska ulica u kojoj su trebali biti smješteni svi javni servisi, od gradske uprave do kina i kazališta (Pogledaj to, 2013). Unatoč planiranom, to nije sprovedeno u potpunosti već su samo pojedini dijelovi poput kampusa procvatili. Na obrisima nekadašnjeg planiranog kampusa danas su izgrađene zgrade fakultetskih institucija, studentskih domova i menzi, stoga se tadašnje planiranje ulica i zgrada obrazovnih sadržaja smatra uspjehom. Od ostalih važnijih poduhvata izgrađen je 1978. godine prodajni centar Prima 3 za potrebe tadašnjeg velikog trgovačkog giganta Jadranka. Prednost centra jest položaj na prometnom pravcu nakon ulaska u Split od strane Omiša (Prima 3, n.d.). Time se uzelo u obzir da je uz funkcionalnu ulogu stanarima, omogućeno stvaranje prihoda zahvaljujući povoljnoj lokaciji.

Autentičnost projekta očituje su u zadržavanju starih formi i već tada postojećih građevina. Primjerice nekadašnja Osnovna škola Vinko Paić Ožić bila je manja kamena građevina dostatna za potrebe i veličinu tadašnjeg stanovništva kotara Trstenik. Uslijed porasta broja stanovnika pokrenuta je gradnja veće škole, današnje OŠ Trstenik. No, unatoč neuklapanjima kako zbog planiranih budućih arhitektonskih formi tj. stambenih zgrada, stare kamene fasade i namjene površine za druge projekte, škola je očuvana. Danas je prenamijenjena u sjedište mjesnog odbora. Isto tako na ulazu u ulicu Šime Ljubića s lijeve strane, pored jedne moderne zgrade privatnih investitora nalazi se malena kamena kućica. Budućnost te kućice bila je u rukama investitora koji su je smatrali smetnjom, no ona je opstala te štoviše, obnovljena je i reprezentativan primjer nekadašnjeg mediteranskog težačkog života.

Jedan primjer očuvanja krških formi i konfiguracije terena je nekadašnji Opskrbni centar Dalma koji je sagrađen na samim obroncima stijena. One su zadržale svoju formu te nisu izvedeni nikakvi radovi na njima. Sam arhitekt projekta Dinko Kovačić (2016) opisuje to sljedećim riječima : „ *Objekti rastu iz zemlje, negdje viši, negdje niži, rjeđi ili gušći, nepredvidivo visoki ili prerano zaustavljeni u rastu, baš kao da smo zasijali betonsko sjeme, pa mu je dah života i manje ili više plodno tlo zaustavilo ili podarilo prirodni rast.* “

## 6.2. Namjena površina projekta Split 3

Projekt Splita 3 je osim ranije spomenutih arhitektonskih podviga, izrodio i površine važne funkcionalne namjene što će biti priloženo slikama i objašnjeno u nastavku.



Sl. 5. Gradsko zelenilo Splita 3 – stabla i grmlja

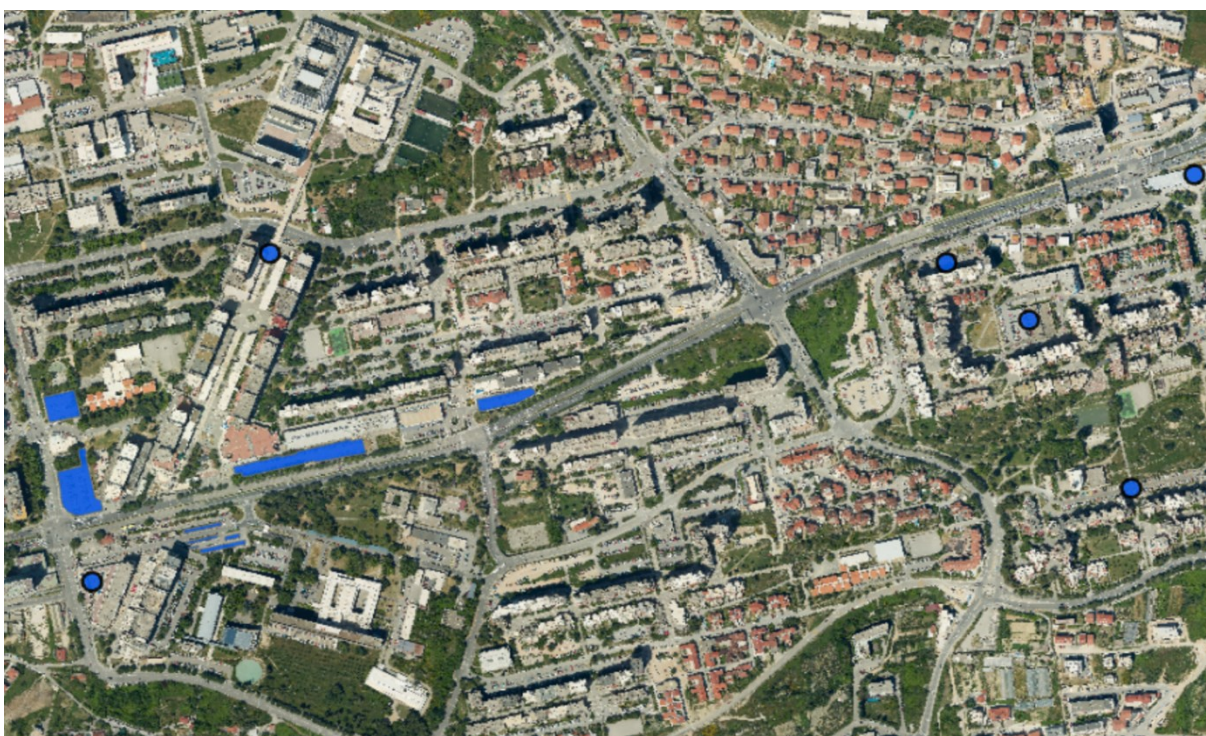
Izvor : GIS Portal Grada Splita (n.d.)

Sadnja zelenog pojasa stabala i grmlja bila je planirana projektom kao i uređenje zelenih površina. Dok su drvoredi zaživjeli u pojasevima između ulica i križanja, s travnjacima je danas drugačija situacija. Poligoni zelene boje na slici šest označavaju travnjake koji su u potpunosti vlasništvo Grada Splita, redovito se održavaju od strane gradske komunalne firme Parkovi i nasadi te imaju riješene imovinsko-pravne odnose. Ostali travnjaci koji su vidljivi nisu označeni zbog neriješenih odnosa te ne spadaju pod vlasništvo grada. Primjetno je kako je takvih neodržavanih travnjaka veći broj te zauzimaju velike površine. Njihovim uređenjem kvartovi mogu zaživjeti u potpunosti bilo u vidu parkova, rekreacijskih zona ili uređenih livada, postoji potencijal koji nažalost uslijed imovinsko-pravnih odnosa pati na štetu građana.



Sl. 6. Gradsko zelenilo Splita 3 - travnjaci i dječja igrališta

Izvor : GIS Portal Grada Splita (n.d.)



Sl. 7. Javne garaže i parkirališta Splita 3

Izvor : GIS Portal Grada Splita (n.d.)

Na slici sedam, javne garaže označene su točkasto, dok su parkirališta označena poligonima. Urbanisti su kao glavni cilj pri izgradnji garaža izdvajali prohodnost ulica stoga su garaže građene podzemno. Kao i u drugim dijelovima grada problem predstavlja nedostatak parkirnih mjesta bilo u vidu parkirališta, a naročito u vidu garaža. Navedeno je posljedica: velike gustoće naseljenosti na manjoj površini, neadekvatnosti terena te povećanja broja vozila u odnosu na vrijeme izgradnje. Pri planiranju garaža uzeto je u obzir da prosječna obitelj ima jedan automobil te da će široke pješačke zone između ulica biti glavni smjerovi kretanja stanovnika. Današnja situacija je drugačija te skoro pa svaki član obitelji posjeduje automobil. Takvo povećanje u broju napravilo je pritisak na kvartove stoga je izgledno kako će budući postupci morati ići u smjeru izgradnje podzemnih ili nadzemnih garaža te povećanja svijesti o korištenju javnog prijevoza.



Sl. 8. Građevine javnog prijevoza (autobusne stanice) Splita 3

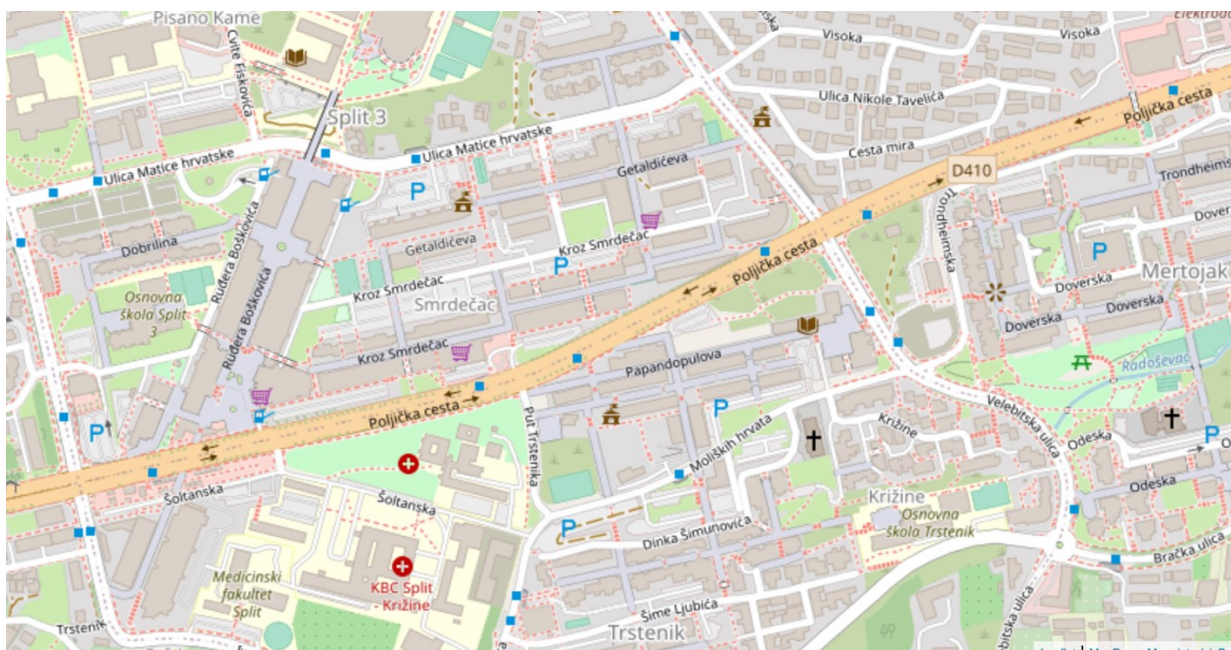
Izvor : GIS Portal Grada Splita (n.d.)

Javni prijevoz i prometna povezanost ovih kvartova svijetla su točka planiranja. Kvartovi su povezani sa skoro svih strana te je poseban fokus bio na povezivanju kampusa s ostalim dijelovima grada kako bi se omogućio studentima iz različitih dijelova grada nesmetan dolazak. Osim prometne infrastrukture, gradski kotari ispunjeni su građevinama javne namjene što je prikazano slikama devet i deset.



Sl. 9. Građevine javne namjene Splita 3

Izvor : GIS Portal Grada Splita (n.d.)



Sl. 10. Građevine javne namjene Splita 3

Izvor : Karta Splita (n.d.)

### 6.3. Nedovršenost projekta i današnje posljedice

Unatoč ambicioznom projektu koji je predstavljen u svijetlu velikog poduhvata važnog u kontekstu urbanizacije, usmjeravanjem novca gradskog proračuna u projekte druge namjene, projekt Splita 3 gubi na važnosti. Pada u sjenu splitske organizacije Mediteranskih igara 1979. godine te gradnja staje. Naselje Mertojak, posljednje realizirano u Splitu 3, dovršeno je 1982. godine, a planirani se nastavak izgradnje istočno od njega nije dogodio (Magdić, 2013).

Posljedice nedovršenosti projekta najviše se očituju u takozvanim džepovima divljih i poludivljih naselja smještenih po raznim gradskim kotarevama koje projekt obuhvaća. Nedostatak osnovne infrastrukture, neiskorištene zelene površine, neusklađenost mreža prometnica te stihijski nabacane kuće redom niske kvalitete preuzele su nekad planiranu prometnu, komunalnu i društvenu infrastrukturu. Od planiranih javnih sadržaja izgradile su se samo crkve. Pretežno stambeno naselje Žnjan, u neposrednoj blizini Trstenika, a na vjerojatno najvrjednijem razvojnem području grada uz more trajni je spomenik neplaniranju ili “katastarskom urbanizmu” (Pogledaj to, 2015). Nefunkcionalnost sustava planske gradnje najviše je došla do izražaja 1990-ih godina prošlog stoljeća kada je na snagu stupila privatizacija. Kolektivizacija zemljišta za vrijeme socijalizma predviđala je izgradnju škola, vrtića, parkirališta i sl. S obzirom da to nije ostvareno za vrijeme trajanja projekta, površine su vraćene vlasnicima. Posljedice toga vidljive su kroz zapuštenost zemljišta uslijed rasta visokih trava, nedovršenosti stambenih kuća te pojave tzv. poljskih putova.

Konkretni primjer predstavlja rekreacijska zona R1 kako su je prozvali stanovnici gradskog kotara Trstenik, koja već duži niz godina suprotstavlja interese stanara i privatnih investitora koji to područje vide kao zonu ulaganja u stanove, garaže, trgovine i sl. R1 u urbanističkim planovima znači oznaku za sportski centar namijenjen javnoj upotrebi, stoga je vidljivo kako građani jasno traže oživljavanje i održavanje zelenih površina, a održavani prosvjedi u to ime navedeno i potvrđuju (Šimac, 2016). Danas je to u potpunosti zapuštena zona igrališta koja bi po nekadašnjem GUP- u predstavljala nastavak parka nasuprot te se različitim političkim pritiscima nastoji izmijeniti prvobitna misao GUP-a te prenamijeniti u svrhu betonizacije.

Vijeće Gradskog kotara Trstenik je jednoglasno podržalo i financiralo izradu idejnog rješenja uređenja kotarskog trga na način gdje bi tu jedinu vlasnički potpuno čistu parcelu oplemenilo s dva mala nogometna igrališta i dva koša koja bi uz pozornicu, platno te urbane klupe bili žila kucavica samog kotara, a s čime bi se umanjio (ne i obustavio) nedostatak sportskog sadržaja (Dalmacija News, 2021). Dakle, na razini jedinice lokalne samouprave te na razini stanovništva zahtjeva se prenamjena površine. Takve intervencije neupitno predstavljaju glavnu povezanost stanovnika i mjesta stanovanja.



Sl. 11. Zona R1 u gradskom kotaru Trstenik

Izvor : Radio Dalmacija (2019)

U prometnom smislu nedovršenost Zajčeve ulice predstavlja primjer prometne deregulacije. Gradski urbanisti su je osmislili još u doba socijalizma kao široku i vijugavu četverotračnu ulicu od koje je najveći dio izgrađen, a svega 30 metara čeka 30 godina na izgradnju. Ta ulica paralelna je glavnoj Poljičkoj cesti koja je direktna poveznica ulaska u grad i centra grada. Cilj gradnje ulice bio je vrlo jasan – rasteretiti Poljičku cestu, stvoriti prometnu alternativu od zapada prema istoku i obratno te ujedno otvoriti prostor za razvoj atraktivnog dijela grada. Dakle, s južne strane povezati grad sve do Stobreča te istovremeno stvoriti uvjete za izgradnju parkinga na mjestima uz ulicu poput bolnice gdje je redovita zakrčenost prometa i učestalost gužvi.

Nadalje, posebno je uočljiv prijelaz između pojedinih kvartova gdje se vidi da planirana urbanizacija prestaje te započinje stihijska gradnja naselja. Tako primjerice ranije navedena Poljička cesta dijeli kvartove Mertojak i Visoku te radi jasnu granicu između primjera planirane urbanizacije kvarta Mertojak i primjera neplanske gradnje kvarta Visoka. Iako je prvotno projekt obuhvaćao veći broj gradskih kotara, nedostatak i preusmjerivanje sredstava za ulaganje, postavilo je jasnu granicu koji su kvartovi obuhvaćeni projektom. Granice periferije postale su neznatne u pojedinim dijelovima grada s obzirom na raširenost divljih i poludivljih naselja u posve isplaniranom III. gradskom rajonu. Takva praksa suprotstavljala se zadaći projekta čija je svrha bila održati konzistentnost urbanog planiranja i širenja grada naspram brzo rastuće periferije.

## **7. PARLELA NOVI ZAGREB – SPLIT 3**

Po bivšoj SFRJ gradovi su nicali velikom brzinom. Socijalistički sustav tadašnjeg doba pratio je prakse sa istoka Europe te se gradovi šire i uzdižu po socijalističkim naumima i planovima između ostalog i takvih praksi. Ono što je Split doživio 1960-ih i 1970-ih godina u vidu nagle urbanizacije, u Zagrebu je započeto nešto ranije.

Glavni ciljevi oba projekta bili su stambeno zbrinuti rastuće stanovništvo gradova te stvoriti primjere urbanog planiranja. Uslijed nagle industrijalizacije Zagreb se kao i Split našao pred istim izazovom nelegalne gradnje doseljenih stanovnika. Budući da nije bilo vremena ni novca za rekonstrukciju bespravno izgrađenih područja Trešnjevke, Trnja i Peščenice, odlučeno je krenuti u intenzivnu gradnju s one strane Save (Jukić, 2019). U Zagrebu je projekt izgradnje stambenih naselja obuhvaćao veću površinu točnije široko područje južno od rijeke Save za otprilike sto tisuća ljudi. Za razliku od navedenog, izgradnja Splita 3 bila je ograničena već ranije izgrađenim dijelovima grada, brdovitim terenom i obalnim pojasom. Sama izgradnja Novog Zagreba bila je jednostavnija s obzirom da se radi o ravničarskom terenu, dok je konfiguracija krškog brdovitog terena Splita 3 svakako zahtijevala veća ulaganja i dugotrajniju gradnju. Dok je Split 3 uključivao gradnju i nastavak već postojećih prometnica u svrhu povezanosti, Novi Zagreb bio je odvojen od ostatka grada. Snažan poticaj rastu i razvoju ovoga dijela Zagreba dala je gradnja Mosta mladosti 1973. i tramvajske pruge do Sopota 1979. godine (Zgportal, n.d.).

Novi Zagreb zaživio je brojnim sadržajima. Od bolnica, školi, pošti, restorana, kafića, muzeja. Uključivao je objekte raznih namjena te se u tom smislu ističe od Splita 3 koji svoju reputaciju gradi na izgradnji stambenih blokova ugodnih za življenje. Ipak, po naumima i praksama ostalih većih socijalističkih gradova, oba projekta u svojim okvirima povezuju ugodno s korisnim. Posebnost kvartova građenih u to vrijeme jest da svaki predstavlja malen grad za sebe. To je značilo da su unutar kvarta objedinjene sve funkcije – od poslovnih, rekreativnih, stambenih i zdravstvenih. No, zagrebački slučaj ponukao je urbaniste da analiziraju negativna iskustva takve arhitektonske i urbanističke intervencije. Naime, bojaznost je postajala u vidu stvaranja spavaonica, prostora alijenacije stanovništva, izoliranih iz prirodnijeg ambijenta starih gradskih jezgri, slučaja kakvog su iskusili Novi Zagreb i Novi Beograd (Slobodna Dalmacija, 2018). Stoga se kao glavna razlika ovakvih projekata izdvaja komponenta ugodnosti stanovanja koju je projekt Splita 3 nastojao izroditi. Prednost Splita 3 u tom smislu predstavlja izloženost Suncu i moru koji omogućuju stvaranje socijalnih interakcija, šetnje, igranje, druženja - općenito mediteranski način života. Iako ranije navedena velika gustoća stanovanja na maloj jedinici površine donosi sa sobom određene probleme, u ovom kontekstu predstavlja poticaj takvom načinu života. S druge strane, slučaj Novog Zagreba i dugih zima, širokih avenija između kvartova, velikih zelenih površina koje odvajaju zgrade, mogu predstavljati ponekad negativan poticaj stvaranju interakcija. Stvara se slika stanovništva koje odlazi na posao, djecu se odvodi u vrtić ili školu, stanovanje se bazira na prespavanju od dana do dana, a parkovima se prolazi samo da bi se stiglo do stambenog ulaza, bez pretjeranog zadržavanja. Naravno da takva slika nije univerzalna za cijeli Novi Zagreb te da postoje dijelovi koji žive više od drugih, no dojam ostaje.

Nadalje, manjkavosti Splita 3 u odnosu na Novi Zagreb su nedostatak: zelenih površina, parkova, sadnica, drvoreda i dječjih igrališta. S jedne strane nepogodnost tla i terena potencijalno onemogućuju razvoj, no prvotni problem je nedovršenost projekta koji je predviđao navedeno, a zbog neriješenih imovinsko-pravnih odnosa to nije ostvareno. Novi Zagreb i kvartovi koji su obuhvaćeni njegovom gradnjom gotovo da predstavljaju svijet za sebe kojeg Split 3 nije doživio. Široke avenije, uređeni travnjaci, postojanost biciklističkih staza te dostupnost tramvajskih i autobusnih stanica nastoje zadovoljiti onu lagodnost življenja koja je prožeta Splitom 3. Čak i da ne postoji imitacija u tom smislu, osiguravanje ovakvih sadržaja stanovništvu kvartova koje projekt obuhvaća, predstavlja kvalitetan primjer urbanog planiranja.

## 8. ISPITIVANJE UGODNOSTI ŽIVLJENJA MEĐU STANOVNICIMA POJEDINIH GRADSKIH KOTARA SPLITA 3

Ispitivanje je provedeno na području gradskih kotareva Trstenik i Mertojak. Provedeno je sa stanovnicima različitih dobnih skupina. Ispitanici su odgovarali na različita pitanja ovisno o dobnoj skupini prvenstveno kako bi se uočilo postoje li neki nedostaci ili neke pohvale koje su neisključive neovisno o pitanju te koliko je generacijski jaz utjecajan u formiranju osjećaja ugodnosti življenja.

Kad je riječ o ispitanicima mlađe dobi, budućnost kotara vide u svijetlu pokretanja novih projekata, no, prvenstveno naglašavaju problem ranije spomenutog nedostatka parkinga kojeg je potrebno riješiti. „Šta se tiče budućnosti kvarta, mislim da će biti još projekata tipa izgradnja garaže zato što je jako velik problem u kvartu parking, jer ga nema dovoljno, previše je auta.“ (I.B., 22) Pojedini isplatnici izdvajaju konkretne razloge koji su doveli do takve situacije. „Budućnost kvarta vidim u tome da će se obnoviti ove neiskorištene površine poput ove u Papandopulovoj ili makar pretvoriti u neke korisnije površine poput garaža ili zelene poput parkova jer ih kronično fali u svim dijelovima u Splitu. Fali parking mjesta zbog velikog broja otvorenih poliklinika. Poliklinika Kalajžić je uzela parking koji je bio za stanare, a Poliklinika Svjetlost ima svoju garažu za radnike, ali ne i za pacijente.“ (D. E., 22). Izgradnjom sadržaja poput ovih poliklinika koje nisu planirane GUP-om već uslijed privatizacije dolazi do njihovih pojava, dovode sa sobom probleme poput ovih. Ispitanici iz navedenog također naglašavaju i problem nedostatka parkova i općenito zelenih površina. „Smatram da kronično nedostaje kvalitetnih sadržaja za sve uzraste, a posebice za mlade kao na primjer igrališta, parkova i sl.“ (D.P., 24).

Na pitanje vide li svoju budućnost u kvartu ispitanici odgovaraju uglavnom pozitivno, a oni koji ne vide prepisuju to osobnim razlozima. „U kvartu želim ostan, ovisno ako nađem stan tu. Kvart je super siguran.“ (D.E,22). U budućnosti bi voljela ostan živjeti u kvartu jer je sve u blizini, sve je dostupno, stvarno ima sve što je potrebno za dobar život.“ (I.B., 22). „Ne vidim budućnost u svom kvartu i ne mislim ostan zbog određenih osobnih razloga, no moje mišljenje je da se radi o sigurnom i mirnom kvartu u usporedbi s drugim kvartovima u Splitu.“ (D.P., 24). Dakle, kao glavne parametre izdvajaju osjećaj sigurnosti te dostupnost sadržaja i sadržajima.

Slična mišljenja imaju i roditelji. Kao glavni faktor adekvatnosti kvarta za život jedne obitelji s djecom ističu osjećaj sigurnosti. „*Postojanje jednog pothodnika i izgradnja drugog uvelike pridonosi sigurnosti djece na putu do škole. Zbog velikog djela pješačke zone među zgradama djeca su sigurna u igri. Ulična rasvjeta je dobra. Kvart je dosta miran.*“ (T.B., 51). Projekt izgradnje pothodnika započet u ožujku ove godine, za sve građane kotara Trstenik nakon 45 godina čekanja, predstavlja strateški pothvat. Pothodnik povezuje Ulicu Borisa Papandopula s crkvom i školom nasuprot te omogućuje učenicima i općenito djeci nesmetan prolazak ispod prometno žive Ulice Moliških Hrvata. Nadalje, neki ispitanici unatoč općenito pozitivnoj percepciji sigurnosti kotara, naglašavaju važnost održavanja infrastrukturnih sadržaja. „*Dobro je to što nema velikih prometnica. Osvijetljenost kvarta je dobra, ali smatram da bi se postojeći stupovi mogli zamijeniti modernijim i ljepšim. Sigurnost ulica nije pretjerano zadovoljavajuća u pojedinim dijelovima kvarta zbog nedostatka semafora. Pothodnika ima dovoljno, ali trebaju biti bolje održavani.*“ (L.C., 36).

Uzevši u obzir prednosti i nedostatke kotara po pitanju dostupnosti sadržaja ispitanici roditelji imaju riječi hvale za one sadržaje svakodnevne namjene koji su isplanirani i sprovedeni projektom. „*Adekvatnost kvarta Trstenik u vidu dostupnosti škole, vrtića, trgovina, pošte, mesnice, pekarskih i frizerskih radnji, knjižnice, doma zdravlja i bolnice je izuzetno dobra. Također dostupnost i učestalost gradskih linija je odlična.*“ (T.B., 51). „*Trgovine su adekvatno raspoređene te ih je dovoljno u kvartu Trstenik. Škola i vrtići zadovoljavaju uvjete i raspoređeni su sasvim dovoljno. Trebalo bi izgraditi garaže, isto tako preurediti postojeća igrališta i ozeleniti javne površine.*“ (L.C., 36). Pažnja se u vidu nedostataka skreće na manjkavost zelenih površina, neuređenost i zapuštenost postojećih parkova i igrališta te ranije naveden problem nedostatka parkinga. „*Mišljenja sam da obitelji s djecom nemaju dovoljno zelenih površina tj. parkova gdje bi se djeca mogla igrati. Parking mjesta je jako malo i nisu prilagođena za invalide* (L.C., 36). *Nedostaci su kroničan manjak parkirnih mjesta, parka, sadržaja za djecu i igrališta. Postojeći park je derutan neodržavan i premalen za cijelu zajednicu.*“ (T.B., 51).

Mišljenja starijih i umirovljenika s obzirom na postojanost dizala u zgradama, rukohvata, klupa za sjedenje i dostupnosti trgovina, su podijeljena. Pojedini ispitanici smatraju da je obuhvaćenost takvih sadržaja sasvim zadovoljavajuća. „ *Kvart Mertojak vrlo je uređen kvart. U mojoj zgradi postoji dizalo prilagođeno umirovljenicima jer je obnovljeno nedavno. Stubište ima ogradu i rukohvat. U blizini moje zgrade nalazi se park s nekoliko klupa i stolova za odmor. Od trgovina mi je blizu "Tommy", tu obavljam kupovinu.* “ (S. L., 77). S druge strane, neki ispitanici smatraju da prilagođenost kvarta starijim osobama nije na razini već da je osmišljen samo za mlade. „ *Kvart u kojem živim nije dobro prilagođen meni kao starijoj osobi. Kvart je više prilagođen ljudima koji rade, organizirana je škola, vrtić, ali za stare osobe ko' šta san ja nema klupica, nema parkova, nema zelenila i praktički nemam gdje osim na balkonu terase gledat more. Najlošije je to što je kvart okrenut jugu i izloženi smo južnim vjetrovima. S obzirom da stanujem na 11. katu, jačina je vjetrova je takva da praktički na balkon po južnom vjetru ne moš' izać. U kvartu ima samo jedna manja trgovina koja služi za osobne potrepštine, ali sve ostalo, kupnja ribe, hrane, odjeće, treba ić' u veći centar ili drugi kvart. Na gore se promijenilo to što je stanovništvo 70-ih godina koje je tad uselilo bilo relativno mlado, a sad smo ostali populacija preko 70 i 80 godina jer kvart podliježe mlađoj populaciji koja dođe prespava, ima servis vrtića, škole. Sad u starijoj dobi to ne funkcionira.* “ (J. Š., 85). Kao pozitivnu promjenu u odnosu na prije ispitanici ističu učestalost čišćenja ulica, održavanje uređenosti i postojanost spremnika za otpad. „ *Zajednički ulaz u zgradu je ekološki prihvatljiv jer postoji spremnici. Ono što je vrlo važno su čiste ulice. Svako nekoliko metara su spremnici za otpad.* “ (S. L., 77). „ *Na bolje se promijenilo to šta je kvart čišći* “ (J. Š., 85).

Nadalje, ispitanici umirovljenici zadovoljni su razvijenosti javnog prijevoza te učestalosti linija u njihovom kotaru, no kod nekih cijena predstavlja problem. „ *Koristim javni prijevoz i to najčešće kroz jutro jer idem do grada ili do bolnice na pregled. Imam besplatnu kartu od "Promet Split", a najčešće se vozim linijom 8 koju smatram vrlo povezanom po gradu, a stanica mi je odmah nasuprot gradu.* (S. L., 77). „ *Učestalost linija je relativno dobra, ali ne koristim toliko autobus jer je karta 2 eura, a to 2 eura u jednom smjeru, 2 u drugom je 4 i to je puno. Rađe onda idem svojim osobnim automobilom. Kvart je povezan samo jednom linijom sjever-jug i jednom istok-zapad. Prema tome za sadašnje potrebe zadovoljavajuće. Autobusne stanice su uređene, natkrivene i imaju klupicu.* “ (J. Š., 85).

## 9. ZAKLJUČAK

Split 3 u urbanističkim konceptima ostat će projekt za pamćenje. Njegova širina utjecaja dovela ga je čak i do muzeja MoMA u New Yorku u sklopu izložbe: *Toward a Concrete Utopia: Architecture in Yugoslavia, 1948-1980*. (Vetrino, n.d.). Izložbom jugoslavenskih urbanih prostora i Split 3 svojom neponovljivošću, kako mnogi smatraju, našao je svoje mjesto.

No, tadašnjim urbanistima osmišljavajući ovaj projekt prvotno je bilo osigurati i riješiti problem stambenog zbrinjavanja rastućeg stanovništva, a tek onda inspirirati arhitektonskim i društveno nadahnutim pothvatima. Problem koji se javio s industrijalizacijom u vidu pritiska stanovništva na grad, a posljedično i neplanske i bespravne gradnje, riješen je zahvaljujući planskim djelovanjem različitih aktera. Dakle, nije postojala jedinstvena perspektiva gledanja na prostor već se različite struke uključuju kako bi se omogućila olakšana tranzicija života nekadašnjih seljaka u gradske radnike. Izgradnjom projekta stambena, prometna, komunalna i društvena infrastruktura upotpunjuju prostor. Daje se smisao i geografskoj perspektivi korištenja prostora uvodeći urbane sadržaje kao sponu stanovništva i prostora. U kontekstu urbanizacije do određene granice zadovoljen je postavljen cilj sprječavanja rasta periferije i planskog razvijanja grada. Sekundarne djelatnosti koje se naglo razvijaju iz gradskog proračuna crpe velike količine novca, a grad u trenutku cjelokupnog naglog razvoja u poletu prihvaća različite projekte koje je također financijski bilo zahtjevno uzdržavati. Kao posljedica Split 3 gubi na izgradnji, projekt prestaje, a ono što je ostalo od njegovih obrisa podsjetnik je da se buduće planiranje prostora mora gledati u istom kontekstu i s istim naumom bez interesa kapitala već u svrhu uznapredovanja grada.

Provedenim istraživanjem među ispitanicima ranije navedeno je potvrđeno, određene su pozitivne i negativne strane s aspekta stanovništva te je poticajno da je više onih pozitivnih u kontekstu ugodnosti stanovanja. Uzevši u obzir cirkulaciju stanovništva i dobnih skupina svako je iz trenutačne perspektive iznio svoje mišljenje te dao i smjernice za napredak. Dok postoji spona između stanovništva i prostora, dok se prostor smatra živim tkivom onda će urbanizacija zaista imati punu svrhu ostvarivanja planiranog, baš kao što je slučaj sa Splitom 3.

## LITERATURA :

Betonski spavači 2019: Hrvatska radiotelevizija, urednik: S. Ban, 12. svibnja 2019.

Kukoč, V., 2010 : Razvoj Splita III od 1968. do 2009. godine, *Prostor* 39 (1), 166-177.

Kovačić, D., 2016 : Split 3: Što mu je prethodilo, što je bio, što je danas?, *Art bulletin* 66, 65-103.

Klempić, S., 2004 : Razvoj stambenih naselja Splita nakon Drugog svjetskog rata, *Hrvatski geografski glasnik* 66 (2), 95-120.

Klempić, S., 2004 : Split as an In-migration Centre, *Hrvatski geografski glasnik* 66 (1), 5-28.

Jakir, A., 2014 : O nekim značajkama razvoja Splita u međuratnom razdoblju u Vladan Desnica i Split 1920.-1945. : zbornik radova sa znanstvenog skupa Desničini susreti 2014. (uredili Roksandić, D. i Cvijović Javorina, I.) Filozofski fakultet u Zagrebu, 13-25.

Jukić, T., 2019 : Novi Zagreb - new city next to the city, *Engineering Power* 14 (4), 2-6.

Perković Jović, V., Dumandžić, F., Razvoj Splita III od 1968. do 2009. godine, *Prostor* 41 (1), 228-239.

Vresk, M., 1998 : Satelitizacija splitske aglomeracije, *Hrvatski geografski glasnik* 60 (1), 31-48.

Vresk, M., 1985 : Urbanizacija Dalmacije u uvjetima litoralizacije, *Radovi* 20, 31-40.

## IZVORI :

Bauštela, 2021: Split 3: Esej o osobnosti jednog neponovljivog projekta i urbane ideje, <https://baustela.hr/nekretnine/split-3-osobnost-jednog-neponovljivog-projekta-i-urbane-ideje/> (05.09.2023.).

Dalmacija News, 2021 : Barbir: Dosta nam je praznih priča da je Split glavni! Grad je u ratu s igralištima na Trsteniku, [https://www.dalmacijanews.hr/clanak/8pyc-barbir-dosta-nam-je-praznih-prica-da-je-split-glavni-grad-je-u-ratu-s-igralistima-na-trsteniku#google\\_vignette](https://www.dalmacijanews.hr/clanak/8pyc-barbir-dosta-nam-je-praznih-prica-da-je-split-glavni-grad-je-u-ratu-s-igralistima-na-trsteniku#google_vignette) (05.09.2023.).

Državna geodetska uprava (DGU), 2016: Središnji registar prostornih jedinica RH (GIS shapefileovi), Zagreb.

GIS Portal Grada Splita, n.d.: Komunalna infrastruktura Grada Splita, <https://split-gisportal.gdi.net/portal/apps/sites/#/grad-split-hub-1-1/app/a628f24f620c40b8a4f5393f4609a10a> (05.09.2023.).

Karta Splita, n.d. : Karta Trstenik, <https://www.kartasplita.com/karta-trstenik/> (05.09.2023.).

Pogledaj. to, 2016 : Mikrozajednica je temelj urbaniteta, <http://pogledaj.to/arhitektura/mikrozajednica-je-temelj-urbaniteta/> (05.09.2023.).

Pogledaj. to, 2013 : Jedini zadatak Splita 3 je bio suprotstaviti se otuđenju, <https://pogledaj.to/arhitektura/jedini-zadatak-splita-3-je-bio-suprotstaviti-se-otudenju/> (05.09.2023.).

Prima 3: O nama, <https://www.prima3.hr/o-nama/> (05.09.2023.).

Radio Dalmacija, 2019 : Apel za spas Trstenika, <https://www.radiodalmacija.hr/apel-za-spas-trstenika/> (05.09.2023.).

Slobodna Dalmacija, 2022 : Split je ‘eksplodirao’, zgrade na poljima nicale su preko noći, gradili su se neboderi, tvornice, robne kuće... Pozivani su najbolji arhitekti; Prisjetimo se kako je to izgledalo, <https://slobodnadalmacija.hr/split/split-je-eksplodirao-zgrade-na-poljima->

[nicale-su-preko-noci-gradili-su-se-neboderi-tvornice-robne-kuce-pozivani-su-najbolji-arhitekti-prisjetimo-se-kako-je-to-izgledalo-1238249](#) (05.09.2023.).

Slobodna Dalmacija, 2018 : Čovjek koji je jugoslavensku arhitekturu doveo u New York tumači zašto je Split 3 remek-djelo u rangu Dioklecijanove palače i najbliži primjer iskonskog splitskog urbaniteta, <https://slobodnadalmacija.hr/split/covjek-koji-je-jugoslavensku-arhitekturu-doveo-u-new-york-tumaci-zasto-je-split-3-remek-djelo-u-rangu-dioklecijanove-palace-i-najblizi-primjer-iskonskog-splitskog-urbaniteta-564856> (05.09.2023.).

Vectrino, n.d., : MoMA New York: Split 3 i Zadar (UAV), <https://www.vectrino.hr/moma-new-york-split-3-i-zadar/> (05.09.2023.).

## PRILOG

GRAD SPLIT, 2. 9. 2023.

### INTERVJU ZA PRVOSTUPNIČKI RAD NA TEMU *Urbanističko - arhitektonski projekt Splita 3 kao poticaj urbanizaciji Splita*

Za prvu dobnu skupinu (mladi) :

1. Kako vidite budućnost kvarta, mislite li ostati u kvartu ?
2. Imate li mišljenje o imidžu kvarta (sigurnost, pristupačnost, koliko je u toku s vremenom, reputacija kvarta u gradu..)?

Za drugu dobnu skupinu (obitelji s djecom) :

1. Mišljenje o adekvatnosti kvarta u kojem živite za obitelj s djecom (u vidu sadržaja poput parkova, parkinga, blizine trgovina, škola, vrtića i sl.). Što mislite da je dobro, a što bi trebalo mijenjati ili poboljšati?
2. Mišljenje o sigurnosti kvarta (osvijetljenost, pristupačnosti ulica, pothodnici)?

Za treću dobnu skupinu (starije):

1. Mišljenje o mogućnostima u kvarta u kojem živite, koliko je dobro prilagođen Vama (udaljenost od trgovine, imate li ugrađen lift u zgradu, rukohvate, klupe za sjest), ako duže vrijeme živite u kvartu što se promijenilo na bolje ili gore?
2. Koristite li javni gradski prijevoz i ako da, što mislite koliko je dobro kvart povezan, kolika je udaljenost od stanice, redovitost i učestalost linija ?