Prva obala

SAŠA ŠIMPRAGA 11. KOLOVOZA 2025. IZDVOJENO, PLANET ZEMLJA

Foto: Saša Šimpraga

U serijalu Abeceda obale, Saša Šimpraga piše o mogućnostima poboljšanja zagrebačkog „Tromostovlja“ i segmenata gradskih obala Save kroz zahvate maloga mjerila: Obala Savke Dabčević Kučar vrsta je (longitudinalnog) parka koji bi kroz bolju organizaciju prostora i sitnu sadržajnu nadogradnju mogao nuditi puno više nego nudi sad. Zadnje intervencije utoliko bi mogle biti početak, a ne kraj procesa uređenja.

Nakon što je na prijelazu 19. u 20. stoljeće do tada meandrična Sava u Zagrebu zauzdana u karakteristični luk u središnjemu dijelu suvremenog grada, aktualna regulacija zagrebačkih obala završena je 1971. godine i to kao posljedica velike poplave šezdesetih. Tada implementirano rješenje savski pojas tretira na način da su, uz odteretni kanal, formirani zemljani nasipi duž cijeloga grada, inundacijski

pojas (široke livade za izlijevanje rijeke za visokog vodostaja) između nasipa i korita rijeke, te je sama rijeka svedena na kanal. Takvo isključivo tehničko rješenje bilo je posljedica hitnosti obrane grada od poplava, a računalo se da će neko sveobuhvatnije uslijediti. Naznačavali su ga brojni planovi i planerske vizije priobalnog pojasa i šire. No, ta budućnost do danas nije došla niti je izgledna u gradu koji (više) nema političke i druge snage za velike infrastrukturne zahvate tog tipa i u tome ih je smislu nerealno očekivati, iako ih treba priželjkivati i njima težiti. Zadnji arhitektonsko-urbanistički natječaji, od kojih je onaj iz 2022. zahvaćao čitav zagrebački savski prostor, a drugi iz 2007. segment obale kod Tromostovlja (**UPU Savski park**) bili su anketnog karaktera, a nisu potaknuli daljnje korake, još manje pomake u prostoru.

U međuvremenu, svakodnevni život grada na nasipu odavno je potvrdio Obalu Savke Dabčević Kučar tj. sjeverni i najširi dio nasipa između Tromostovlja i Mosta slobode, kao najvažnije gradsko šetalište uz Savu, svojevrsnu zagrebačku Prvu obalu. Prostor je prilagođen toj ulozi 1980-ih kroz bazično uređenje koje je bilo rezultat želje da se nekakvo šetalište po prvi put uredi, ali s nizom tehničkih ograničenja za projektante. U tome razdoblju ostvarene su i prve naznake buduće kiparske obale Save, koja do danas s desetak skulptura nudi određeni presjek suvremenog hrvatskog kiparstva i jedan su od tamošnjih najprepoznatljivijih motiva.

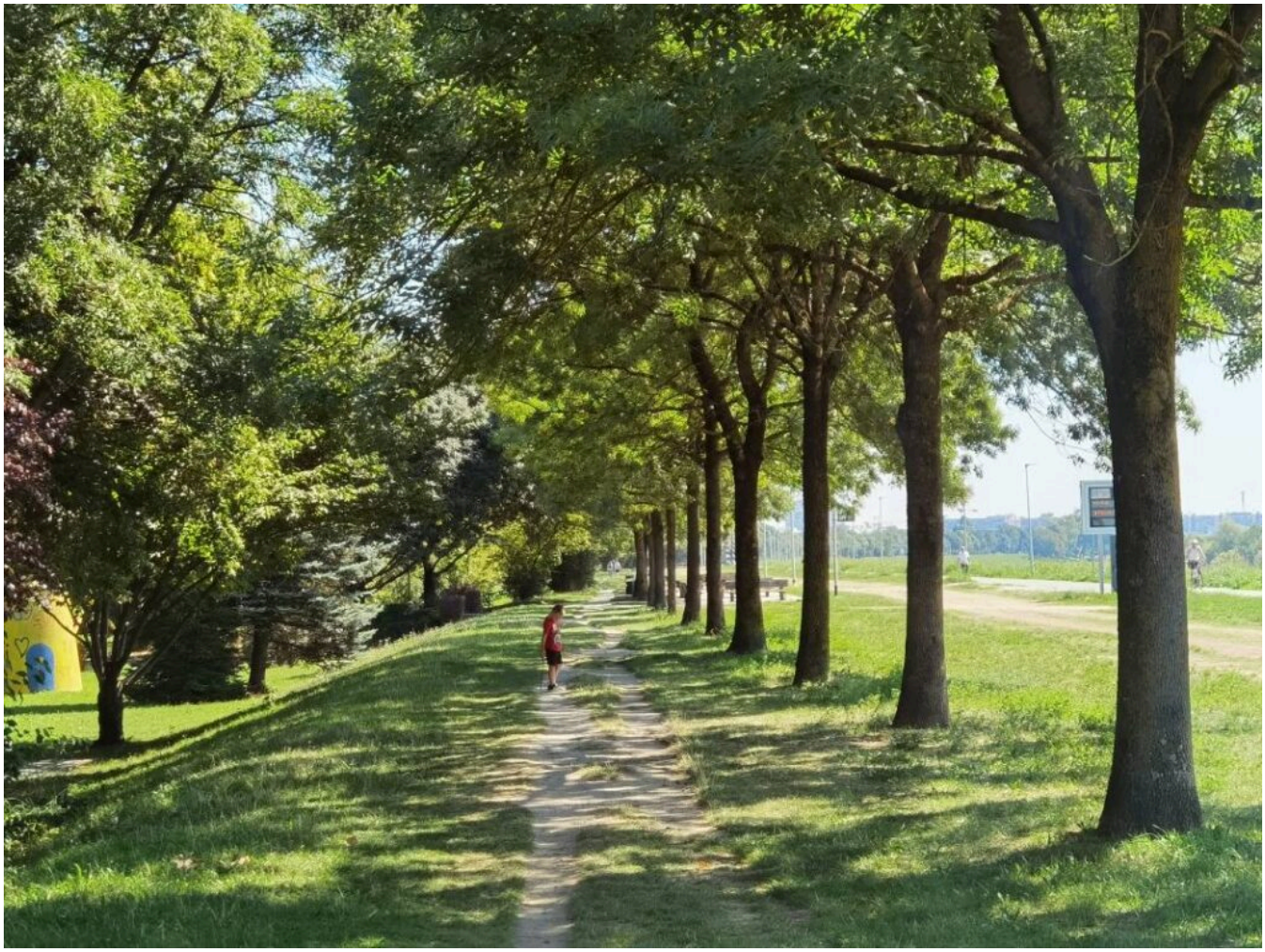
S izuzetkom obnove nekih od mostova, a nakon desetljeća stagnacije i tek sporadičnih intervencija poput umetanja pojedinih novih skulptura (zadnja je postavljena ona **Zlatka Boureka**: *Međaš protiv uroka i poplave*, 2016.) ili uvođenja i osuvremenjavanja javne rasvjete, recentne su aktivnosti s izgradnjom segmenta državne biciklističke rute, tzv. *Greenway,* najnoviji zahvati koji su označili neke promjene na nasipu. Kao nastavak na južnoj obali već izgrađenog dijela *Greenwaya*, u tijeku je izgradnja i na sjevernom nasipu na način da je postojeća glavna pješačka staza asfaltirana, a paralelno je dodana nova biciklistička koja je također asfaltirana.

Karakteristika postojećeg (još nedovršenog) rješenja novih staza je prilično jednoznačni pogled na ambijent i njegove mogućnosti. Potvrda niskog horizonta, pa i aljkavosti, Grada bila je i situacija koja je u jednom trenutku zaustavila radove jer je nova biciklistička staza projektirana tako da mjestimično prolazi zadirući u pojedine skulpture pa je odobreni i započeti projekt trebao biti mijenjan u hodu. Slučaj potvrđuje tezu da se zahvatima u prostoru često pristupa na način da se mnogi bitni aspekti zanemeruju što rezultira ne samo nedosegnutim potencijalom prostora, već često i degradacijom postojećega standarda, a sve pod izlikom poboljšanja. U ovom slučaju biciklistička infrastrukturu je doista unaprijeđena, ali pritom nije bitnije poboljšan total najvažnije, centralne, zagrebačke obale i parka na nasipu. Primjer je to izgradnje infrastrukture bez potpunog razumijevanja mjesta.

Grupiranjem dvije staze jednu uz drugu prostor se ograničio, tj. pješački je koridor nepotrebno sužen i dokinut za spontane upotrebe van staze. Razdvajanjem staza na različite dijelove nasipa ostavilo bi više mjesta za nestrukturirane aktivnosti. Biciklistička staza u tome smislu stvara stvarnu i mentalnu barijeru između pješačke staze i skulptura koje su zamišljene i za neposredni, taktilni, kontakt.

Dodir je i dalje moguć, ali sada s preprekom i dozom opreza. Biciklistička staza i previše ulazi u radijus skulptura, a limitirat će i npr. dječju igru oko skulptura. Prostor gdje bi trebale doći klupe uz glavnu šetnicu stiješnjen je između dvije staze, pa mnogima činjenica da bicikli prolaze doslovno iza leđa može stvarati određenu nelagodu. Način na koji su dvije staze organizirane u određenoj je kontradikciji i s brisanim i slobodnim karakterom plohe nasipa.

Alternativa sadašnjem pristupu možda je moglo biti pozicioniranje biciklističke staze sjeverno od skulptura tj. neposredno s južne strane drvoreda koji raste uz sjeverni rub plohe nasipa. Utabana pješačka staza uz taj drvored nalazi se sa sjeverne strane stabala, a formirana je zbog blagodati hlada. Ta je staza intimnija u odnosu na centralnu šetnicu bliže inundaciji i bez hlada. Predloženom organizacijom prostora nijedna od postojećih kvaliteta ne bi bila narušena, a dodana bi bila nova. No, za takav zahvat bilo bi potrebno pomaknuti postojeća odmarališta, odnosno prostor promatrati svrsishodnije i s većim očekivanjima.



Zahvati na novouređenim stazama sad po prvi put uvode asfalt na nasip, a iako se navodi da je riječ o „eko-asfaltu“ ta je odluka dvojbena. U krajnjoj liniji bilo bi možda dovoljno da se asfaltiralo samo biciklističku stazu, a onu pješačku ostavilo u sipini ili popločalo. Tako bi staze i jasnije signalizirale koja je za što namijenjena. Jedna od karakteristika materijala kojim su staze izvedene je da je zelene boje, čime također hini ekološku osviještenost. No, samo dvije godine ranije izvedeni dio staze na južnom nasipu pokazuje da ta boja vrlo brzo blijedi i nestaje, pa u tome smislu i nema neke bitne razlike od konvecionalnog asfalta i samo će pojačati toplinski otisak.

Radovi na sjevernom nasipu još su u tijeku pa još nije vidljivo kakva će biti odmorišta i komunalna oprema. Na dijelu *Greenwaya* na dijelu južnog nasipa formirano odmorište je oblikovno izrazito loše i s besmislenim utroškom betona (betonskim podom i betonskim klupama s drvenim elementima, umjesto samo drvenim). Iako je šteta da najvažnija gradska obala (za sad) nije promišljana šire od u osnovi samo dvije nove trake, i u takvim okolnostima dodatne jednostavne intervencije su moguće, a cjelovitije sagledavanje prostora uputno. Primjerice, nasip (s obje strane Save) je, temeljem incijativa *1postozagrad*, 2017. godine dobio niz punktova za besplatnu pitku vodu. Takvo poboljšanje u izuzetno bitnoj rekreacijskoj zoni primjer je sitnog, a bitnog unaprijeđenja komunalnog standarda. Besplatna pitka voda od onda svakodnevno služi tisućama rekreativaca i šetača, ali i životinjama. Ono što još nedostaje je javni WC i zapravo je nevjerojatno da tako važan i velik javni prostor i rekreacijski potez do danas nije ponudio nešto tako elementarno. Inicijalni projekt uređenja nasipa 1980-ih predviđao je sanitarni čvor u zoni Kockice, tj. otprilike na sredini šetališta, no nije realiziran. Jednako nedostaje i danas, a spomenuta lokacija, kao jedna od potencijalnih, dobra je sad kao i onda. Osim uvođenja bazičnog standarda, takav mali arhitektonski projekt otvorio bi i mogućnost na popularno šetalište uvesti najbolje od suvremene arhitekture maloga mjerila. Takav zadatak, možda u formi mini natječaja, u okvirima je realnog.

Na nasipu još nasušno nedostaje više zelenila i hlada. Postojeći drvored je monoton, ali dragocjen. Zasađen je 1984. godine uz znatna ograničenja vodotehničkih službi koje brane dodatnu sadnju stabala po nasipu. Zadržavajući otvorenost prostora koja ide na ruku i skulpturama, tome se može doskočiti mjestimičnom sadnjom nižeg zelenila površinskim ukopom, tj. biljem s plićim korijenom i formiranjem pojedinih zelenih otoka u zonama sjedenja, kao malih intimnih oaza. To je krajobrazni izazov i zadatak koji je također u sferi izvedivog. Šire mogućnosti za inundacije postoje i s nekakvom verzijom ideje temeljene na onoj svojevremenog prijedloga Savskog parka trava autorice **Sonje Jurković**, a koji za inundacije – koje su otprilike dva puta godišnje po nekoliko dana podložne naplavljivanju, nudi mrežu malih šetnica kroz različite vrste trava. Prijedlog uz intaktnost inundacijske funkcije nudi iskorak pješačke zone s nasipa na livade na kojima sad postoje samo neformalne staze. Obuhvat za park trava mogao bi biti i bitno veći od Obale Savke Dabčević Kučar, a pritom zadatak nije osobito kompleksan. U oba slučaja, i na nasipu i na inundacijama, mogućnosti, varijantne i pristupi ozelenjavanju su znatne i dohvatljive, a mogu ponuditi i dodatni hlad,

komunikacije, doživljaje, vizure, ambijente i kvalitete. Takvi zahvati manjega mjerila su najizvediviji, ali trebaju biti kvalitetni da bi djelovali. U širem sagledavanju nasipa, uputno je dodatno, i na razne načine, povezivati kontaktne zelene zone sjeverno i južno od nasipa.

S obzirom na nedovršenost Aleje skulptura – projekta koji bi se moglo nastaviti – prazni prostori nasipa ostavljaju prostor i za eventualno neke ljetne, sportske i slične sadržaje, poput zajedničkih ljuljački s hladom, sunčališta ili manjeg polivalentnog sportskog igrališta. Sve to može biti i mobilnog, privremenog karaktera.

Na mikro razini, i kao dizajnerski zadatak, korisno bi bilo i uvođenje nekog tipa signalizacije (što je moguće predviđeno sa završetkom uređenja): od podataka o autorima/cama, nazivima skulptura i godinama nastanka, do ploča s informacijama o udaljenostima, vremenskim intervalima za pješake i biciklisteste, blizini WC -a (jednom kad bude postojao), itd. Takve geste prostor približavaju korisnicima.

Najveća blagodat postojećeg novog rješenja je da će biciklistički promet nedvojbeno biti učinkovitiji, a nasip sad nudi i mogućnost rolanja. No, obala Savke Dabčević Kučar vrsta je (longitudinalnog) parka koji bi kroz bolju organizaciju prostora i sitnu sadržajnu nadogradnju mogao nuditi puno više nego nudi sad. Zadnje intervencije utoliko bi mogle biti početak, a ne kraj procesa uređenja – onoga koji će prostor sagledati cjelovito, s većim ambicijama, uvažavajući njegove postojeće kvalitete, integrirati raznolike potrebe i aspekte, pa i ispitati neke mogućnosti te za najvažniju zagrebačku obalu ponuditi više od (samo) asfalta.

Serijal *Abeceda obale* objavljen je uz financijsku potporu Agencije za elektroničke medije na temelju provedenoga Javnog poziva za ugovaranje novinarskih radova u elektroničkim publikacijama u okviru projekta poticanja novinarske izvrsnosti Agencije za elektroničke medije.

Saša Šimpraga

POVEZANI ČLANCI

MARINA KELAVA – 10. RUJNA 2025.

70 godina kašnjenja

SAŠA ŠIMPRAGA – 9. RUJNA 2025.

R kao Riva

SAŠA ŠIMPRAGA – 1. RUJNA 2025.

Eksperiment na Savi

SAŠA ŠIMPRAGA – 25. KOLOVOZA 2025.

Sredina mosta