

| Sredina mosta

SAŠA ŠIMPRAGA 25. KOLOVOZA 2025.

IZDOJENO, PLANET ZEMLJA

*Foto: Saša Šimpraga*

„Savski je most jedno od ključnih mjesta u memoriji grada, jedna od njegovih žarišnih točaka u prošlosti i u sadašnjosti. Mjesto na kojem se susreću, križaju i sudaraju tokovi. I kao što često biva kod javnih prostora, i on sadrži naznake mogućih korištenja i potencijalnih intervencija. Ključno bi bilo da se most, koji se već više od trideset godina koristi isključivo kao pješački, napokon i tretira kao takav.“

David Kabalin, arhitekt, 2015.

Ni nakon četrdeset godina od kako je skrenut promet sa Savskog na tada novi Jadranski most, stari most nije ni na koji način prilagođen novoj pješačkoj ulozi. Nužna obnova tog mosta uslijedila je nakon što se počeo naočigled raspadati i dio plohe mu je doslovno propao. Ni obnova završena 2022. plohu mosta nije ni na koji način približila pješačkoj ulozi, tj. pri obnovi su zadržani asfalt, kolnik i nogostupi kao da je most još uvijek namijenjen automobilima.

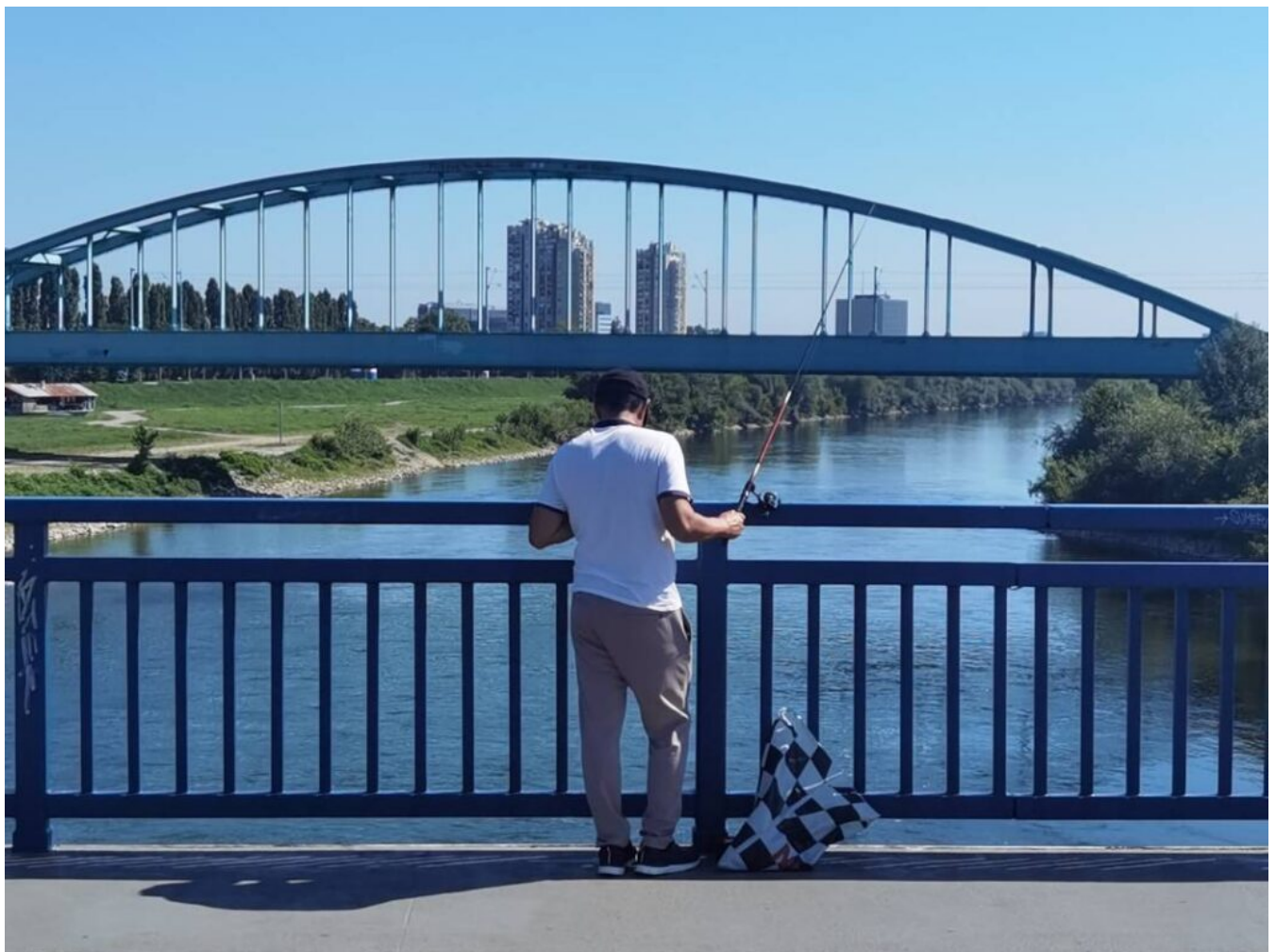
Taj kolosalni propust i pokazatelj izostanka širine nadležnih gradskih službi danas je moguće tek djelomično ispraviti bez da se značajnije zadire u konstrukcijske

elemente mosta. No, most ne samo da nije prilagođen nego je i kao baština trajno zaštićena kao kulturno dobro RH, s obnovom devastiran na način da je elegantna modernistička ograda zamijenjena drugačijom, lošijom, robusnijom, težom i – skupljom. Potonje je i vjerojatni razlog zamjene, ali i pitanje za istražne organe.

Od otvorenja obnovljenog i nagrđenog mosta prošle su tri godine, a građanska inicijativa da se on prilagodi pješačkoj ulozi traje od prije nego je obnova započela. Naime, uloga i značenje Savskog mosta je izuzetno, no on je baš kao i njegova zona prepušten inerciji i improvizacijama. Zagrebu k tome fali pješačkih mostova, a jedini koji ima se tretira loše.

Ploha mosta danas je organizirana na način da su za pješake namijenjeni (uski) nogostupi, a dvije bivše kolne trake za automobile, sada su pretvorene u biciklističke staze (koje sporadično koriste i pješaci). Time većina plohe mosta koji je pješački nije namijenjena pješacima. Most također ne nudi nikakvu mogućnost sjedenja ili hlada, odnosno ne nudi opciju zadržavanja i boravka, a sadašnja organizacija plohe to ni ne omogućuje. I ovdje se pokazuje kako je i kod opremanja obnova mosta izvedena bez ikakvih ambicija i znanja, pa i dodira sa suvremenim i svjetskim praksama.

Ipak, stanje se može bitno popraviti već jednostavnom promjenom organizacije plohe i to na način da se biciklističke staze (u oba smjera) označe tako da zauzimaju jednu, a ne dvije kolne trake. Biciklistički bi promet time bio jednako učinkovit kao i do sad, ali bi jedna bivša kolna traka bila namijenjena pješacima čiji bi prostor bio bitno proširen. Pješaci bi općenito trebali imati prednosti. Kod rasporeda, logičnije je da zapadna kolna traka bude biciklistička, a ona istočna – s atraktivnijim pogledom na „Savski slavluk“ tj. Zeleni most – bude pješačka. Boljom organizacijom povećala bi se i sigurnost svih korisnika mosta.



Veći prostor za pješake otvara i neke od mogućnosti sadržajne nadogradnje mosta komunalnom opremom poput klupa, zelenila i hlada. Klupe pritom ne bi bile novina jer je neko bazično i improvizirano, zapravo loše, rješenje bilo implementirano neposredno prije obnove mosta i trajalo koji mjesec prije urušavanja dijelova mosta. Ipak, klupe su se tada pokazale kao korisne i sasvim sigurno bi opet našle svoje korisnike. Takve i druge geste grade boravišne kvalitete, društvenost i urbanitet, odnosno sadržaj treba planirati i ponuditi – pritom treba biti kvalitetan – pa će se sasvim sigurno koristiti.

Savski most potencijalno je bitno atraktivniji javni prostor koji je sadašnjim načinom obnove, organizacije i upravljanja sveden na manje od onoga što bi sve mogao nuditi. Poticaj za promjenu dolazi od civilnog društva i mjesne samouprave. Temeljem inicijative platforme *1postozagrad* i drugih, Grad Zagreb najavio je 2024. godine neki tip taktičke, privremene, intervencije uvođenjem mogućnosti sjedenja i zelenila. Projekt je (odavno) dovršen, ali do realizacije još nije došlo. Kod te i drugih intervencija, najvažniji negativni aspekt ili ograničenje je nosivost mosta koja s

obnovom nije planirana za dodatna opterećenja i sadržaje. To je samo još jedna od potvrda kratkovidnog projekta obnove koji mogućnosti prostora doslovno trajno zakida (npr. samo nepotrebni rubnjaci nogostupa ili teža ograda nose znatno opterećenje koje se moglo distribuirati na nešto korisnije društvenoj ulozi). Utoliko će svako rješenje koje se izvede neizostavno biti samo naznaka svega onoga što je most mogao dati da se obnova planirala s većim, ustvari ikakvim, očekivanjima.

Na tome tragu i kroz zadnje desetljeće, Savski most planerski se ipak promišljao drugačije od onoga kakav je sad. Programski se ističe prijedlog arhitekta **Branka Silađina** koji, uz mogućnost sjedenja i bolju organizaciju prometa, na sredini mosta zamišlja svojevrсни balkon, kao atrakciju i točku zadržavanja. Upitan u kontekstu statusa mosta kao kulturnog dobra, no nedvojbeno zanimljiv s aspekta otvaranja mogućnosti i formiranja mjesta.

Od svih mogućih zahvata na jedinom zagrebačkom pješačkom mostu, označiti njegovu sredinu vjerojatno bi bilo najlakše. Možda i udaljenosti do prvih glavnih i drugih gradova na istoj rijeci (Ljubljane, Beograda, Siska...). Vrsta je zadovoljstva zaustaviti se ili zadržati na sredini mosta. Središte mosta jednako je udaljeno od oba njegova kraja, a simbolički i od dva načina razmišljanja. Onoga koje se miri s postojećim stanjem, i onoga koje traži i nudi bolje. Bitan sastojak jednog i drugog pristupa je, očito, vrijeme.



Najveći dio plohe na pješačkom mostu trebao bi biti namijenjen pješacima.

Koliko dugo Sava teče kroz Zagreb, toliko dugo je ljudi žele prijeći. Savski most točaka je u gradu gdje postoji najduži kontinuitet mosta, pa je time i mjesto gdje je najduži odnos rijeke i grada. Mostovi su se na toj poziciji kroz prošlost smjenjivali. Mijenjala se i svakodnevica svakoga mosta onako kako se mijenjao i sam grad.

Složenost zagrebačkog Tromostovlja iskorak prema poboljšanju moglo bi imati na jednoj, realno provedivoj, lokaciji. Takvo mjesto je upravo Savski most.

Mostovi su veze između obala i prostora, ali i želja i stvarnosti koju možemo oblikovati.

U okviru serijala dosad objavljeno:

Prva obala

Trg nije mjesto

arhitektura Grad Zagreb rijeke urbanizam



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 – 18. KOLOVOZA 2025.

Trg nije mjesto