

PREOBLIKOVANJE OBALE NA VRHU ZADARSKOG POLUOTOKA

Zadar spada među naše najstarije gradove jer je već u 9. st. pr. Kr. bio značajno liburnijsko središte. Stara gradska jezgra smještena je na poluotoku dugom 4 km, a širokom 500 m, koji s obalom zatvara zaljev Jazine i prirodnu luku. Sadašnju urbanu strukturu Zadar je dobio još u rimskim vremenima. Utvrđen je naime u vrijeme Julija Cezara, a u vrijeme cara Augusta podignut je gradski zid s kulama i brojnim vratima prema kopnu. Poslije se unutar antičkog razvio srednjovjekovni grad s brojnim crkvama i samostanima.

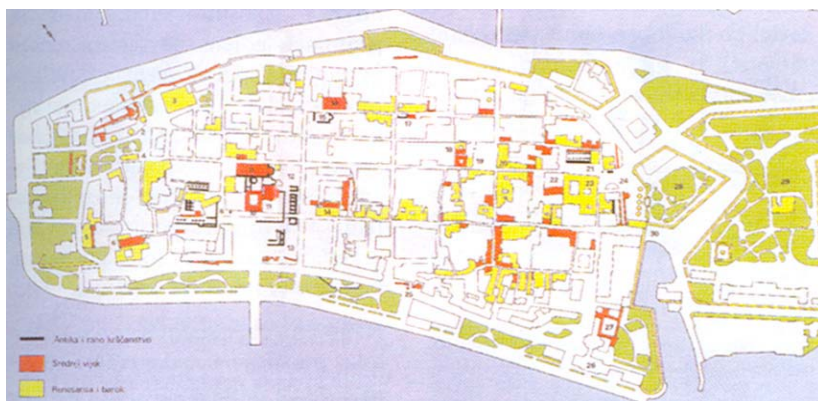
Upravo je u srednjem vijeku Zadar i dobio svoj sadašnji urbani izgled. Venecija je u 16. st. s kopnene strane utvrdila grad novim sustavom utvrda. Zidovi su dobili šest peterokutnih bastiona, a ispred grada sagrađena je velika tvrđava. Poslije su između gradskog zida i tvrđave bili iskopani

WATERFRONT RESHAPING AT THE TIP OF THE ZADAR PENINSULA

The Istrian Quay (Istarska obala) on the Zadar peninsula is currently being widened and its near-shore sea deepened, to make the zone accessible to large tourist tour boats and big ferryboats. This is the beginning of a vast project for the rehabilitation of the Gaženica Port to make it suitable for ferry and passenger traffic, and to remove car traffic from the old town core. At the same time, all transport facilities are to be united in a new port to be built outside of the town area. Although the rehabilitation work at the Istrian Quay is to be completed by the beginning of the tourist season, the long-term rehabilitation of the Gaženica port is currently at the initial stage only. It is expected that this valuable project will also gain recognition at the national level. Zadar would thus obtain one of the biggest transport nodes on the Croatian portion of the Adriatic.

izuzetno skladan spoj antičkih i mediteranskih značajki. U njemu je od 1396. djelovalo prvo hrvatskoj sveučilište (ukinuli su ga Francuzi 1808.) i tiskane prve novine na hrvatskom jeziku *Kraglski Dalmatin* (1806.).

robroda i gradnjom novih željezničkih veza do drugih dalmatinskih gradova – Splita i Šibenika. U tome je presudnu ulogu imala činjenica da je more u gradskoj luci i uokolo poluotoka prilično plitko te neprikladno za sidrenje većih brodova. Zadar je naime jedan od rijetkih naših jadranskih gradova koji se nije razvio u podnožju strmih i nepristupačnih brda, već na rubu plodnih i bogatih Ravnih kotara. To je gradu donijelo značajne prednosti, primjerice znatno blažu klimu i nedostatak olujnih udara bure (koji ga prelijeću), ali i pličine uz obalu koje slijede liniju nagiba kopna. Nije to bilo nikakvo ograničenje u vrijeme jedrenjaka, kada je Zadar bio glavna luka za plovidbu uzduž i preko Jadrana i veza s Ravenom, Venecijom i Trstom te Anconom, ali je u prethodnom stoljeću značajno ograničilo njegov prometni i gospodarski značaj. Stanje se je pokušavalo poboljšati tako što je Zadar cestovno povezan s drugim jadranskim gradovima (1959.m), željezničkom prugom s Kninom (1966.), gradnjom nove teretne i putničke luke Gaženica (1968.) te tračne luke (1969.) i znatno pojačanim trajekt-



Tlocrt poluotoka (radovi se izvode na jugozapadnom dijelu)

obrambeni opkopi koji su početkom 20. st. ponovno zatrpani. Valja reći da su u drugoj polovici 19. i početkom 20. st. gradske utvrde porušene, ali su se konture zida u temeljima uokolo cijeloga grada sačuvale i danas.

Drevni je Zadar dragocjen po svojoj povijesnoj i kulturnoj baštini te je

Ujedno je bio tradicionalno upravno i kulturno središte Dalmacije za mletačke, francuske i austrijske uprave, što je prekinuto kada je bio pod talijanskom okupacijom (1920.-1943.) te odvojen od matične države.

No kao gospodarsko središte grad je počeo i prije zaostajati razvojem pa-

Gradilište

nim prometom s brojnim zadarskim otocima.

Bilo je dakako i drugih nevolja, a među njima je i nikad do kraja razjašnjeno nesmiljeno bombardiranje (1943./1944.), kada su saveznički bombarderi sve preostale bombe na povratku iz Njemačke izbacivali na staru zadarsku povijesnu jezgru. Zadar je nesumnjivo bio najviše stradali hrvatski grad jer su sa zemljom sravnjeni cijeli stambeni blokovi te značajno oštećena kamena obala. Slične su nevolje Zadar snašle i u Domovinskom ratu kada je bio među najteže stradalim obalnim gradovima te pod stalnim topničkim udarima i u okruženju sve do konačnog oslobođenje u kolovozu 1995.

Ali Zadar je unatoč svim nedaćama ipak veoma prilagodljiv i žilav grad jer je svojim svestranim gospodarskim procvatom u osamdesetim godinama prošlog stoljeća postao pravo novčarsko središte Hrvatske i ondašnje Jugoslavije. Velika su poduzeća, poput *SAS*-a ili *Tankerkomerca*, bila među najbogatijima i najus-

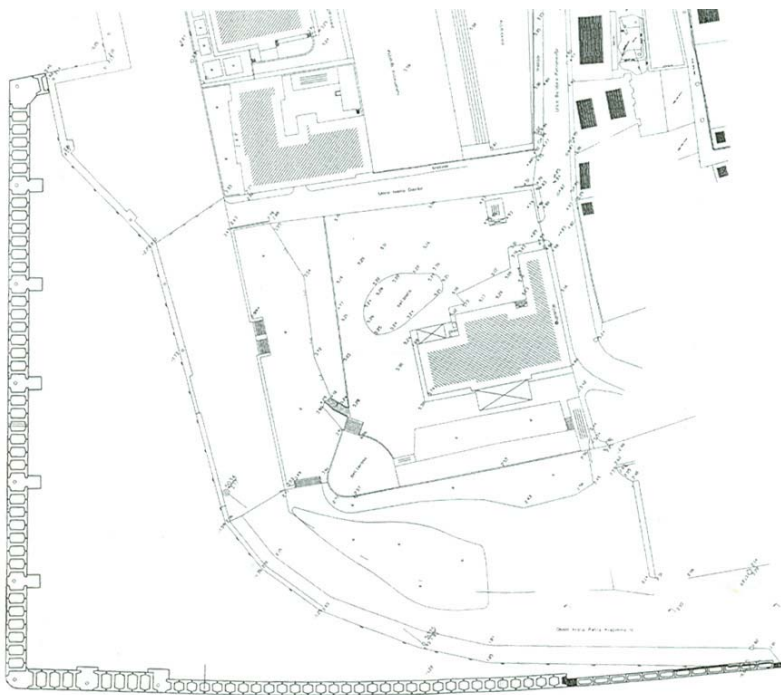


Gradilište nove obale na početku 2004.

pješnijima. Rat i privatizacija sve su to promijenili i mnoge su tvrtke upale u teškoće, a neke su otišle i u stečaj. Ipak odnedavno, gotovo iznenađujuće, Zadar je postao grad u kojemu se trenutno najviše gradi u Hrvatskoj. Tome je poticaj dalo su-

vremeno cestovno povezivanje sa Zagrebom, ali vjerojatno i mnoštvo novonastalih malih ili srednjih uspješnih privatnih tvrtki. Tek činjenica je da se danas u Zadru (koji inače nema prireza) istodobno uređuje i proširuje infrastruktura, gradi nekoliko novih i raskošnih stambenih četvrti, priprema golem suvremeni dobro opremljeni športski centar, dovršava lutkarsko kazalište i restauriraju neke vrijedne zgrade unutar stare gradske jezgre. Štoviše pokušava se riješiti i glavni zadarski prometni problem – nemogućnost pristajanja većih putničkih brodova i trajekata te prometna zakrčenost poluotoka.

Naime na zapadnom se vrhu poluotoka proširuje i nadograđuje postojeća obala, koja se ujedno i produbljuje kako bi joj mogli prilaziti veći brodovi. Dosad su veliki trajekti, posebno oni koji su plovili između naše i talijanske obale, u nemogućnosti da uđu u gradsku luku, pristajali baš tu na vrhu poluotoka, na Istarskoj obali, gdje je izgrađena i posebna ulazno-izlazna rampa. To je uvjetovalo veliku zakrčenost okolnih ulica automobilima koji su čekali na ukrcaj, te povećavalo prometne



Tlocrt proširenja obale ugradnjom betonskih blokova

čepove u ionako zakrčenom prometu od pristiglih vozila. A to i nije bila jedina nevolja. Carinske su službe ograndom zatvarale taj dio obale i tako prekidale nesmetan pješački promet obalom oko stare gradske jezgre.

Gradnja nove i suvremene široke obale s odgovarajućom dubinom mora nije predviđena samo za goleme putničke brodove na kružnim putovanjima (*cruisere*), te privremeno za velike trajekte, ona je dio ukupnoga prometnog, gospodarskog i urbanističkog rješenja poluotoka te turističkog razvitka i Zadra i njegove bliže okolice. Naime, istodobno se počinje dograđivati i preuređivati putnička i teretna luka Gaženica, koja će, kad bude dovršena, prihvaćati sav trajektni i teretni promet u Zadru te imati autobusne i željezničke terminale (predviđa se preseljenje sadašnjih kolodvora) te izravne veze s autocestom i zračnom lukom. U tom će trenutku stara gradska luka prihvaćati samo putnički promet, neovisno o tome radi li se o kružnim putovanjima, dužobalnim linijama ili brzim linijama s otocima. Tada će se vrijedan urbani prostor poluotoka u cijelosti pretvoriti u pješačku zonu, s rijetkim dostavnim i jednosmjernim prometom te prikladnim javnim vezama. Očekuje se da će gradska luka biti pristanište za velike i raskošne jahte te da će se stanovnici Zadra sve više orijentirati prema moru. Čak se vjeruje da će jednom u budućnosti brodice za mnoge, kao praktičnije, nadomjestiti automobile.

Za to je izrađen detaljni plan prostornog uređenja zapadnog dijela poluotoka koji predviđa izgradnju pomorskih objekata, rekonstrukciju i moguću nadogradnju postojećih zgrada u okviru zatečenih gabarita (s novim ili starim sadržajem), gradnju novih zgrada, rekonstrukciju prometnica, uređenje pješačkih površina i ulica u okviru pješačke zone te zaštitu graditeljskog naslijeđa, spomeničke baštine, vrijedne arhitekture i ambijen-



Nasipavanje dijela nove obale

talnih graditeljskih sklopova s uređenjem hortikulture.

Najsloženiji je zahvat preoblikovanje zapadnog dijela poluotoka korekcijom obalne linije od sadašnje trajektne rampe u dijelu Istarske ulice do njezina jugozapadna vrha (140 m) te na dijelu obale Petra Krešimira IV. od tog vrha do stare kamene obale (180 m). Naime postojeća je obala na tom dijelu poluotoka nastala zapravo stihijski, sanacijom ruševina od savezničkog bombardiranja u Drugome svjetskom ratu. Obalni je zid građen

improvizirano i s nedovoljno razrađenom linijom, upotreba kamenih blokova i mršavog betona, a u međuvremenu su se oštećenja u zidu krpala betonskim plombama.

Novim se zahvatom stvara nova obalna površina i nova operativna obala za prihvati i najvećih brodova na Istarskoj obali, čak i onih dužih od 150 m koji će se moći vezivati i na vrhu Istarske obale koji nije uključen u sanaciju. Cijelim je detaljnim planom prostornog uređenja obuhvaćeno čak 7,7 hektara, od čega na



Radovi na Istarskoj obali



Radovi na obali Petra Krešimira IV

lučki akvatorij otpada 3,85, a na kopneni dio 3,86 ha. Obuhvaćen je i dio zgrada omeđen ulicom Božidara Petranovića koja je usporedna s obalnom crtom. Tu se planira nova poslovna zgrada *Tankerske plovidbe*, dogradnja postojeće zgrade *Tankerske plovidbe* i nadogradnja Carinarnice te prenamjena svih stambenih i uredskih prostora (osim zgrada Županije i *Tankerske plovidbe*) u uslužne, ugostiteljske ili trgovačke sadržaje, radi oživljavanja obalnog partera. Također se planira vratiti negdašnju funkciju bivšem hotelu *Beograd*, jer je povijesna jezgra Zadra deficitarna hotelskim smještajnim kapacitetima. Ujedno se namjerava preoblikovati postojeću hortikulturu te reorganizirati prostor, a predviđeno je kvalitetno opločenje, vrijedna urbana oprema i odgovarajuća rasvjeta.

Posjetili smo nedavno gradilište na vrhu zadarskog poluotoka. Njegov je službeni naziv: *Proširenje Istarske obale u Zadru*. Investitor je Lučka kapetanija u Zadru, a idejni je projekt izradila zadarska tvrtka *Marinaprojekt* d.o.o. (glavni projektant Nikola Bašić, dipl. ing. arh.). Glavni je projekt izradio *D&Z* d.o.o. iz Za-

dra (glavni projektant Davor Uglešić, dipl. ing. građ.), a nadzor obavlja *Idassa comerce* d.o.o. iz Zadra (nadzorni inženjer mr. sc. Josip Babeli, dipl. ing. građ.). Glavni je izvođač radova *Tankerkomerc* d.d. iz Zadra (glavni inženjer Desa Šimunov, dipl. ing. građ.), a podizvoditelj je *Montmontaža-hidroinženjering* d.o.o. iz Splita s kooperantom *Pomgrad-inženjering* d.o.o. iz Splita.

Na gradilištu smo zatekli Zorana Vukorepu, građ. teh. iz *Pomgrada*,

tvrtke koja ima sjajne referencije u izvođenju podmorskih radova, a dana s ta takve radove I najopremljenije. Uostalom istodobno u Zadru obnavlja i dio obale u Gradskoj luci. On njega smo saznali da su radovi započeli 15. rujna 2003., ali da su pripremni radovi vezani uz organizaciju gradilišta, dovođenje opreme i strojeva te premještanje postojećih korisnika (carine, policije, Jadrolinijske rampe u Gaženicu i sl.) potrajali sve do 15. studenoga. Ugovor predviđa kompletan završetak radova do 15. svibnja 2004., što se u ovom trenutku čini nereálnim jer su tijekom zime vremenski uvjeti bili vrlo nepovoljni. Neočekivano su puhali sjeverozapadni vjetrovi koji su ometali strojeve u radu (bilo je situacija kada su ih morali i spašavati), a velika je hladnoća mora (4-8 °C) onemogućila rad ronilaca. Tako su bili prisiljeni rad prekidati na gotovo mjesec dana, posebno stoga što plovne strojeve uopće nisu mogli sidriti. S boljim će vremenskim prilikama i dužim danima pokušati nadoknaditi izgubljeno vrijeme, a za noćni rad se ipak neće moći odlučiti jer rasvjeta ništa ne pomaže budući da u vodi ima previše čestica koje blješteći smanjuju vidljivost. Obavljaju bušaće radove i iskope u moru, a iskopa-



Betonski blokovi na dijelu Istarske obale koji se ne obnavlja pripremljeni za ugradnju

ni se materijal iskorištava za nasip. Potrebno je iskopati 40.000 m² materijala iz mora. Obavljaju i iskope za temelje obalnog zida, jer će cijela Istarska obala biti duboka 8 m, a sada joj je prosječna dubina 4,5 m. Miniraju i jedan podzemni greben čime će omogućiti i bolji prilaz većih brodova do Liburnske obale u Staroj gradskoj luci, gdje se inače redovito obavlja promet prema zadarskim otocima.

Podmorsko je bušenje otežano zbog blizine zgrada i stare gradske jezgre, a miniranja obavljaju dva puta na dan. Sve se okolne zgrade osmatraju, a provjerava se i njihova stabilnost. Dobro su opremljeni jer imaju 3 garnitura bušilica plovnim objektima, 2 plovne grtalice (bagere), 2 klapete (posebne maune za utovarivanje), autodizalicu od 175 t i sl. Ronioci, kojih ima 12, kontroliraju bušotine i izvode podmorske radove. Na gradilištu ima ukupno 55 radnika.

Inače će betonski zid biti iznad morske razine 2 m, a temeljit će se na vapnenačkoj stijeni u Istarskoj obali, a na obali Petra Krešimira IV. dijelom na stijeni, a dijelom na nasipu. Na Krešimirovoj se obali visina obalnog zida smanjuje od 8,2 m do 2 m



Plan budućeg izgleda luke Gaženica

u kaskadama, ovisno o dubini mora odnosno temeljnog tla. Gornji će dio podmorskog dijela i nadmorski dio zida biti pomalo uvučeni radi izvedbe kamene obloge. Naime cijela će obala biti opločena kamenom, a no-

vi će prostor omogućiti normalan tok prometa automobila i pješaka te nesmetan rad carinskih i policijskih službenika.

Navratili smo i do tvrtke *D&Z* koja je radila glavni projekt. Nismo nažalost zatekli glavnog projektanta ing. Uglešića, ali smo u razgovoru s Anom Perović, građ. teh., i saznali da je predmet njihova projekta bio izvedba obalnog zida, uređenje obale i njezino opločenje, a da je uređenje ostalih sadržaja predmet drugih projekata. Ujedno smo saznali da je u odnosu na projekt promijenjena tehnologija izvedbe obalnog zida koji će se umjesto monolitno izvoditi s betonskim elementima koji će poslužiti kao izgubljena oplata, a nakon betoniranja između elemenata dobit će se zid kakav je i bio planiran. Takav je način izvedbe obalnog zida odabran zbog većih količina mineralnih radova i kratkoće rokova, a sada je moguće te radove izvoditi istodobno.



Obnova rive u gradskoj luci

Navratili smo i do teretne luke Gaženica, gdje će se početi graditi nova putnička i trajektna luka u uvali Bredgeti u cjelovitom rješenju postojeće teretne luke. Predviđeno je da se luka gradi nasipanjem mora (radovi su već započeli), a na tom će se mjestu ujediniti svi pomorski, kopneni i zračni prometni terminali. Luka će prihvaćati sav trajektni otočki promet, dužobalni linijski i međunarodni trajektni promet, a služila bi također za turistička kružna putovanja te prihvaćala kontejnerski i ostali promet u okviru robne luke Gaženica. Imala bi, također, novi željeznički i autobusni terminal (pri čemu računa i na brzu jadransku željeznicu), ranžirni kolodvor Pelegrinovo polje te kamionski terminal i pozadinski skladišni terminal u zoni kamenoloma. Imala bi, također i dobru vezu sa zračnom lukom. To bi trebao biti jedan od najsnažnijih jadranskih prometnih čvorišta, posebno zato što se planiranim prometnicama (Jadransko-jonskom autocestom, autocestom prema Zagrebu, brzim željezničkim prugama prema Zagrebu i duž Jadrana) Zadar približava Zagrebu na 2-3 sata, koliko će iznositi i njegova udaljenost od Rijeke i Dubrovnika. Ujedno je to s Anconom, svojim pandanom na drugoj strani Jadrana, najkraća prekomorska spona Hrvatske s Europom. Stoga vjeruju da će oblikovanje sustava zadarskih prometnih terminala svoju vrijednost potvrditi i na državnoj i na međunarodnoj razini, baš kao što je od strane Zadarske županije prepoznat kao kapitalni projekt. Takvo rješenje ujedno oslobađa i turistički valorizira spomeničku baštinu grada te prirodni i rekreacijski potencijal cijelog arhipelaga.

Valja dodati da ovo rješenje objedinjuje i teretni i trajektni promet te podiže cijenu zemljišta u luci, što može potaknuti disperziju lučke industrije u dubinu kopnenog prostora, posebno uz zasad atrofiranu željezničku prugu prema Kninu. Ovak-

vo je rješenje prikladno likovno uobličeno, a ima i predviđene odgovarajuće sadržaje, kao što su otočni distributivni centar, poslovni park, hotel i *aqualand* sa zonom rekreacije na Puntij Bajlo. Procjenjuje se da bi sve to stajalo 75 milijuna eura, a u cijenu je uključena ugradnja nasipa, gradnja obale i zaobalnih prometnica, izvedba pomorske i kopnene prometne signalizacije te podizanje najnužnijih zgrada za pomorski



Početak nasipanja za uređenje nove luke u Gaženici

promet. Ujedno valja reći da su sadašnji radovi na proširenju Istarske obale ugovoreni za cijenu od 30 milijuna kuna.

Razgledali smo sadašnju luku Gaženica gdje je prošle godine izgrađen jedan dugački gat s rampom za prihvaćanje velikih putničkih i *ro-ro* brodova, a taj se gat namjerava produžiti za još 80 m, što se očekuje u drugoj polovici ove godine. Prikuplja se dokumentacija i za daljnje uređivanje luke za teretni promet. Valja reći da su sadašnja brojna skladišta i pogoni na prostoru luke najčešće prazni i napušteni te da će velike a neiskorištene potencijale vjerojatno oživjeti razvoj pomorskog i drugog prometa.

Za kraj smo ostavili nešto što je svakako trebalo posebno istaknuti. I jedan i drugi projekt, dakle produženje

Istarske obale i njezino osposobljavanje za putnički promet te uređenje luke Gaženice i terminala sveukupnog prometa osmislio jedan čovjek – Nikola Bašić, dipl. ing. arh. S njegovim smo se rješenjima već susrećali na stranicama našeg časopisa (marina *Dalmacija* između Sukošana i Bibinja te Trgovački centara u Zadru, ali i crkva Sveta Mati Slobode u Zagrebu). Ako se istakne da je taj arhitekt autor većine projekata

koji se danas grade u Zadru, a vjerojatno i mnogih drugih koji se tek pripremaju graditi, tada dolazimo do spoznaje da praktički jedan čovjek planira projekte na kojima se temelji budući razvoj grada. Neki ga već nazivaju "ovlaštenim" projektantom Zadra, a neki čak to tumače i monopolom, iako je do svakog projekta došao javnim natječajem. U jednom razgovoru koji je za *Slobodnu Dalmaciju* vodio početkom 2004., sam je izjavio kako to nije ništa posebno u svijetu, jer da primjerice slovenski arhitekt Nande Korpnik sustavno prati Velenje, a austrijski arhitekt Ernst Beneder razvoj Waidhofera, grada u Donjoj Austriji. No ta je suradnja promišljena, a ovdje je gotovo stihijska. Činjenica je ipak da arhitekt Bašić (inače dobitnik glavne nagrade na prošlom Salonu arhitekture) uspijeva o gradu razmi-

šljati cjelovito, shvaćajući njegove probleme i uobličujući vizije njihova rješenja. On želi da se grad koji voli vrati moru kao svom ishodištu. A ujedno želi da nekako međusobno poveže i uskladi visokovrijednu povijesnu staru jezgru i sve ono što je poslije izgrađeno izvan nje, a nepovezano je neujednačeno i nekoherentno.

S prezaposlenim ing. Bašićem ipak smo stigli nakratko razgovarati. Uostalom od njega smo dobili i većinu podataka iskorištenih u ovom napisu. Ipak dva smo mala, naizgled nevažna detalja, dobro zapamtili. Da bi na buduću proširenu obalu Petra

Krešimira IV. dodatno privukao šetače, jer tek s njima obala počinje živjeti, zamislio je i poseban spomenik suncu, jer smatra da su zalasci sunca u Zadru nešto najdojmljivije. Ali zamislio je još nešto. U obalni je zid namjeravao staviti posebne cijevi kako bi dobio romorenje mora slično onome u kamenim grotama. Ali zajedno s nekim muzičkim i hidrauličkim stručnjacima (ing. Ivica Stamać, akustičar, Ivan Faulend Heferer, proizvođač orgulja i prof. dr. sc. Vladimir Andročec, hidrotehničar) sada priprema poseban sustav cijevi u obalnom zidu koji će djelo

vati poput neobičnih morskih orgulja. Prolaz mora kroz cijevi stvarat će glazbu, doduše najčešće pomalo raštimanu, ali na svoj način posebnu. Taj ga projekt zaista veseli jer, kako ponosno kaže, Zadar će tako dobiti nešto što nema ni jedan drugi grad na svijetu. Ta dva mala primjera svjedoče s koliko ljubavi, pažnje i razmatranja najmanjih detalja ovaj projektant prilazi rješavanju glavnih urbanih problema grada čiju budućnost na neki način i dizajnira.

Branko Nadilo

Slike: arhiv izvoditelja i B. Nadilo