

**Koncepcija za uređenje prostora rijeke Save na potezu od
Podsuseda do IvanjeReke; sa okvirom gen.urban. plana grada
Zagreba**

Vladimir Grdjan

Moja koncepcija uređenja prostora Save na potezu od Podsuseda do Ivanje Reke, sastoji se od dva osnovna pravca:

Zapad – istok – unutar nasipa rijeke Save i

Sjever – Jug – pravac koji prelazi rijeku Savu.

Pravac zapad-istok zamišlja izgradnju brze ceste unutar korita rijeke sa desne strane uz nasip.

Brza cesta počinje kod Podsusedskog mosta, a završava kod veliko Ivanje Reke. U blizini mostova i postojećih putova dobiva rotore za izlazak preko nasipa. Vizija regulacije rijeke Save na području Zagreba zasniva se na pretpostavci dvaju hidroelektrana.

Prva bi bila kod Ježdovca, što zapadnije od buduće Sveučilišne bolnice, jer samo dalekovodi visokog napona djeluju negativno na zdravlje ljudi, a kamoli na bolesne ljude. Ista stvar je sa drugom elektranom, ona treba biti što jugoistočnije od grada.

Između tih dvaju budućih hidroelektrana potrebno je produbiti korito rijeke Save, radi smirivanja brzine same matice i radi nepropuštanja podzemnih voda (ekološki razlog).

Taj dio Save od Jezdovca pa do Šćitarjeva (audautonia) trebao bi biti plovni za turističke brodove.

U sklopu produbljivanja dna rijeke Save treba sa kanalima i nasipima povezati buduće riječne luke.

Stare veslačke klubove sa lijeve obale koji su trenutno bez funkcije treba aktivirati.

Drugi pravac sjever-jug počeo bih sa intervencijom Podsusedskog mosta što podrazumijeva njegovu rekonstrukciju. Postavljanje pruge normalnog kolosijeka u pravcu Samobor-Bregana i unutar kolosijeka još jedne šine za širinu tramvaja. Toj širini (tramvajska pruga) može se prilagoditi parana kompozicija (pop.čiro) za turističke voznje.

Slijedeći tok rijeke Save dolazimo do kanala Sava-Odra. Unutar tog kanala treba produbiti užu kanal i staviti ga u funkciju plovnosti do veze sa Odrom.

Nizvodno stižemo do Petrovaradinskog mosta kojeg treba u budućnosti izgraditi. Kod jadranskog mosta sa lijeve strane postoje priključci za petlju koju treba izgraditi.

Ta petlja, u mojoj verziji, dospijeva sa mostom izlazi iznad nivoa Savskom cestom i obliku zavoja «S» dolazi uz željeznički nasip.

Poseban odvojak dolazi iznad tog «S» spoja prema Selskoj i lijevo se spaja sa njom. Kod te varijante nebi smetale postojeće kuće i objekti. Zbog rasterećenja Savske ceste za promet u pravcu Sjever-Jug nastavila bi se brza cesta, izdignuta u nivou sa željezničkim nasipom, zapadnom stranom sve do Brozove ulice. Tu bi se izgradio podhodnik koji bi izlazio na Kačićevu ulicu prije Kršnjavoga. Kod svih raskršća potrebno je izgraditi ulazne i izlazne petlje. Između Jadranskog i željeznickog mosta stoji stari Savski most koji je izgradnjom Jadranskog ostao bez funkcije. Predviđen je preseliti se na lokaciju nizvodno kod hipodroma sa desne strane rijeke i Boćarskog doma i kockice sa lijeve strane rijeke.

Prilikom demontaže starog Savskog mosta alternativno rješenja za pješake je željeznički na tom mostu sa bočnih vanjskih strana montirati pješačke staze, na krajevima stepenice za dolazak i silazak sa staza.

Same pješačke staze izraditi od antikorozivnih metala konstrukcija sa plastificiranim akrilnim staklom. Bočno vjetobran i krov zvučno izolirano i osvijetljeno, te nadzirano kamerama.

U sklopu boljeg povezivanja pravca Sjever-Jug je premiještanje starog Savskog mosta na novu lokaciju. Osnovni pravci povezivanja počinju od Miramarske, Prisavlja, Kajzerice, Hipodroma, Velesajma, Trnskog, pa sve do Sv. Klare samo most bi trebao dozivjeti rekonstrukciju, a bio bi u funkciji prometa: automobilski, pješački i eventualno tramvajski.

Slijedeća destinacija je Most slobode. On je u pravcu sa glavnom središnjom osi Sjever-Jug.

Ukratko: sa pretpostavkom da je prošlo više od 100 god kada je u Zagrebu dignut nasip sa željezničkom prugom i nadvožnjacima, na tom pravcu Sjever-Jug nije rađeno do danas ništa.

Zbog boljeg i bržeg povezivanja novog i starog dijela grada predlažem gradsku željeznicu u obliku prstena. Početak priključka na prsten bio bi sa postojeće pruge iz ranžirnog kolodvora. Izdizao bi se cca. 5m i kretao prema Dugavama, Avenijom Vatikan do Večeslava Holjevca pa preko mosta Slobode ispred Avenije Vukovar ulazio bi ispod zemlje kao metro, ispod Glavnog kolodvora pod Zrinjevcem, desnom stranom Amruševom prema Martićevom, uz Kvaternikov trg prema Heinzelovoj ulici i kod Fakulteta veterine izašao bi iznad zemlje van. Prešao bi aveniju Vukovar sa nadvožnjakom isto tako i Slavonsku aveniju i Radničkom uz desni kanal sve do spoja sa postojećom prugom i željezničkim mostom preko Save.

Kod ranžirnog kolodvora zatvorio bi se taj prsten. Dio podzemne željeznice iznosio bi cca. 4-5km.

Od Sopota do V.Holjevca pa preko avenije Dubrovnik, mosta Slobode, ispod kolodvora sa izlaziom na Branimirovoj (prije glavne pošte) išla bi sa svake strane željezničkog kolosjeka brza cesta za osobne automobile.

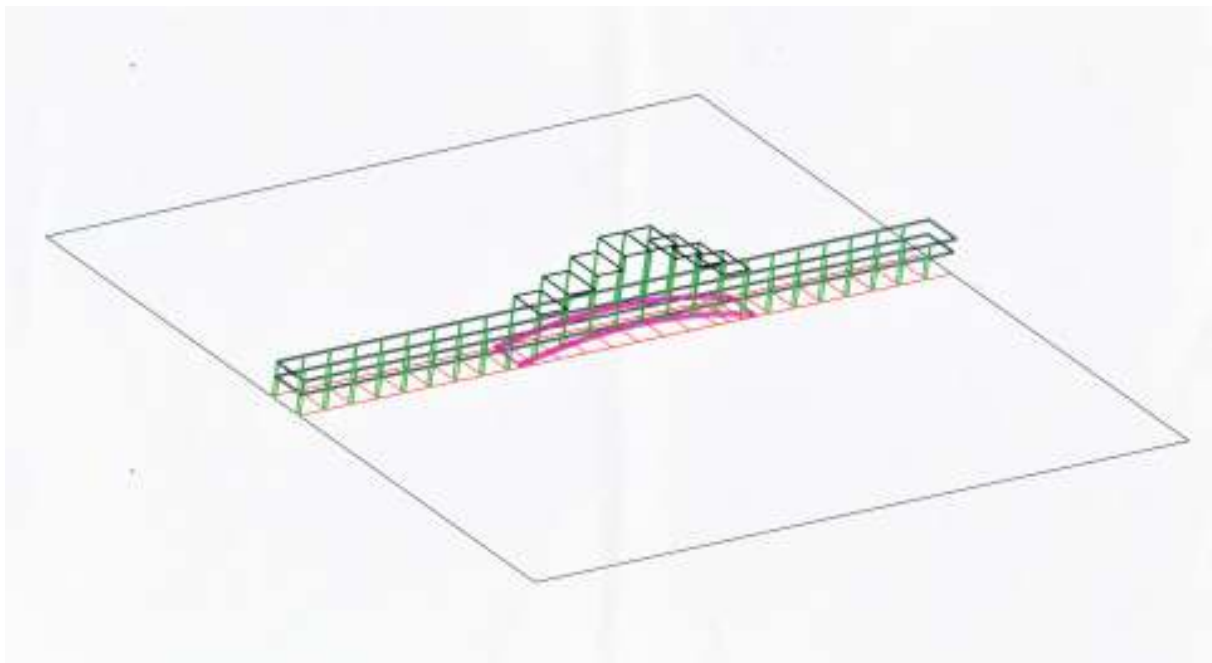
Iza postojećeg mosta Mladosti i željezničkog mosta (Jakuševac) planiran je most za kolektor i prugu za aerodrom Velika Gorica to bi bila dobra veza Sjever-Jug.

U sklopu koncepcije regulacije rijeke Save dodao bih prijelaze za pješake kroz nasip i brzu cestu prema potrebi cca.na svakih 200m.

U svrhu rekreacije i sportskih aktivnosti,na vodi odredio sam 2 kanala na desnoj i jedan kanal na lijevoj obali Save.To je nizvodno prije buduće nove bolnice i kod jezera Bundek,sa lijeve strane Save,kod Savice.

Sve iz tekstualnog dijela vidljivo je na obje karte i prikazano segmentima u mjerilo 1:300

Umjesto nadogradnje mosta Slobode novi most preko Bundeka (spajati će Ulicu republike Njemačke sa ulicom Bundek) most će biti u 2 nivoa sa 2 pruge u gornjem nivou za laku željeznicu.Sve ostalo je vidljivo iz natječaja regulacije rijeke Save u prostoru od Podsuseda do Ivanje Reke.



Sve otale fragmente prikaza pojedinih rješenja; postoje u skupnoj arhivi samog natječaja.

Preko moje web stranice www.designurban.net tražimo od građanstva da interaktivno sudjeluju u kreiranju prijedloga za uređenje svojega grada.