

MOBILNI PEJSAŽ ZAGREBAČKE OBILAZNICE

doc. dr. sc. Sanja Gašparović, dipl. ing. arh.

Uvod

Pejsaž je oduvijek prisutan u slici Zagreba. Urbanim rastom i razvojem njegova se uloga mijenja, a načini doživljaja postaju složeniji. Danas ga je moguće analizirati različitim mjerilima i načinima promatranja, od mikroambijenata do velikih pejsažnih prodora i poteza. Specifičnost u ukupnoj slici grada čini i vizualni doživljaj pejsaža najvećeg mjerila –okvir koji zatvaraju Medvednica i široka savska ravnica. Zagrebačka gora prisutna je kao sjeverni pejsažni orijentir gotovo iz svakog dijela grada, a prometna obilaznica prilika je za doživljaj nizinskih vizura južnoga krajolika, znatno manje prisutnog u mentalnoj slici grada.

Suvremena pejsažno-planerska praksa u svijetu sve se više bavi estetikom mobilnosti - problematikom oblikovanja mobilnih krajolika, pejsažnih i izgrađenih prostora koji se primarno doživljavaju dinamično, kretanjem prometnom infrastrukturom¹. Brojni primjeri projekata i ostvarenja pokazuju da veliki potezi infrastrukture nemaju isključivo prometnu već i vrlo značajnu doživljajnu ulogu. Sve se češće postavljaju zahtjevi za promišljanje monofunkcionalnosti takvih linearnih krajolika pa oni postaju važan javni prostor te područje socijalnih, ekoloških i estetskih funkcija². Infrastrukturni pejsaž ne smatra se više prostorom prolaska, nego mjestom boravka³.

Ovo istraživanje ima za cilj pokazati na koji je način doživljajna uloga obilaznice zastupljena na zagrebačkom primjeru, odnosno kako je moguće njen pejsaž iskoristiti i naglasiti u oblikovanju pojedinih ulaza u grad.

ISTRAŽIVANJE

Analiza europskih primjera oblikovanja mobilnih pejsaža

U svrhu ovog istraživanja odabrana su četiri primjera oblikovanja krajolika čvorova brzih cesta koji ilustriraju mogućnosti uspješnog povezivanja pejsaža i infrastrukture na način da pridonese prometnoj i pejsažnoj čitkosti te uspostavi „oblikovanog“ mjesta⁴. Iz njihovih se polazišta mogu izdvojiti smjernice za oblikovanje sličnih infrastrukturnih sekvencija i na zagrebačkom primjeru.

Les Pennes – Mirabeau⁵

Značajno europsko čvorište, sjeverno od Marseillea, smješteno je na prijelazu bitno različitih pejsažnih obilježja – aridnoga planinskog predjela, šume pinijske (*pinède*), maslinika i poljodjelske doline. Novim pejsažnim oblikovanjem stvorena je monumentalna gesta na razini regionalnog mjerila. Čvor je isticanjem važnosti položaja, oblika, kretanja i ekologije eksplicitnije povezan s okruženjem te identificiran s gradom i regijom. Geološko-pejsažna struktura lokacije postala je sredstvo kontekstualizacije dvaju glavnih obilježja – vlažnog i suhog terena. Vozači su tako izloženi naizmjeničnom doživljaju i pogledu na bogat, zelen, vodeni pejsaž vlažnog predjela i oskudnu ljepotu suhog.

¹ Hoete, 2003.

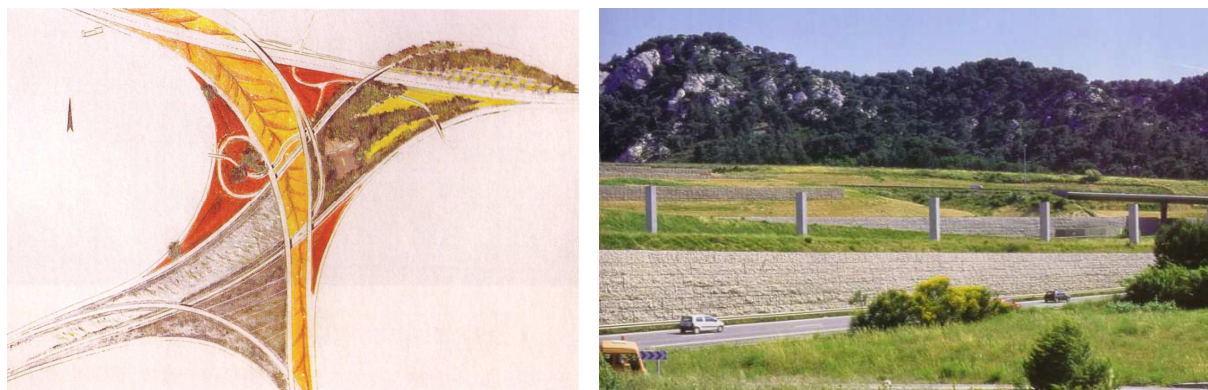
² Mossop, 2006: 171

³ Houben, 2003.

⁴ Opsežnije istraživanje primjera (ukupno 46) oblikovanja mobilnih krajolika provedeno je u sklopu izrade doktorske disertacija; Gašparović, 2009.

⁵ Diedrich, 1997; Amidon, J., 2005.

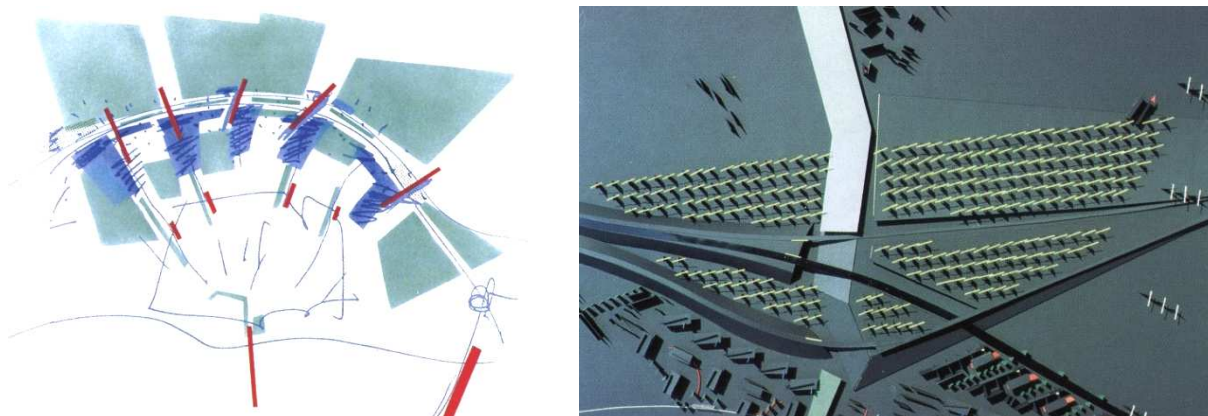
Suhi smjer naglašen je postavom potpornih masivnih zidova koji formiraju terasaste padine i plitki retencijski bazen te omogućuju različite mikroklimatske uvjete i načine sadnje trava. Vlažni smjer prihvaća velike količine oborinskih voda, a nizovi betonskih stupova i jezero pokazuju razine vode. Vlažna zona naglašena je i s tri tipa bogate vegetacije: bazen s pampas travom, šuma pinija i terasasti nasadi maslina.



Slika 1. Idejna skica za uređenje čvora Pennes-Mirabeau (lijevo); Terasaste padine s gabionskim zidovima (desno); (Izvor: Amidon, 2005:48,49)

Valence II ⁶

Planom pejzažne i urbane integracije autoceste (Valence – Marseille) predložen je novi oblikovni koncept koji nastoji pejzaž učiniti svojevrstnim posrednikom između ceste i grada. Koncept istražuje pejzažne znakove koji najbolje čine „sliku“ autoceste. Polazi od ekspresije regionalnoga krajolika i istraživanja mogućnosti razvoja postojećih simbola (poput istaknutih vizura na udaljene spomenike, rijeku, povijesne tragove i sl.). Čišćenjem i uvođenjem reda u postojeći pejzaž, pokazuju se i razotkrivaju njegove strukture, usmjeravaju vizure, maskiraju i razotkrivaju te tipiziraju specifična obilježja. Rješenje polazi i od naglašavanja različitih smjerova kretanja oblikovanjem i postavom novih snažnih obilježja - dviju simboličnih instalacija velikog mjerila. To su vrata grada – polje vjetrenjača na sjeveru (vrata maestrala) i solarno polje na jugu (vrata sunca). Ti novi znakovi apstrahiraju Valence i okolni prostor te stvaraju novu logiku ceste. Upotrebom i isticanjem uloge pejzaža na simboličan način predočuje se slika grada te uspostavlja prijelaz između izgrađenog i neizgrađenog prostora.



Slika 2. Koncept prožimanja autoceste i pejzaža (lijevo); „Vrata maestrala“ – instalacija u obliku polja vjetrenjača (desno); (Izvor: Smets, 2001: 116-126)

⁶ Luscher, 1998; Smets, 2001.

Évry - Le bois clair (svijetla šuma)

Ulaz u francuski grad Évry – splet autocesta na granici sela i grada, bio je mjesto bez identiteta, određene namjene i oblikovanja. Osnovni zadatak umjetničkoga koncepta je stvaranje osjećaja usmjerenja prema gradu, uspostavljanje njegove nove reprezentativne slike te stvaranje reda u napuštenom krajoliku. Koncept polazi od ideje isticanja i preoblikovanja akvadukta iz devetnaestog stoljeća koji je prisutan u vizurama s ceste. Hidrotehnički povijesni zahvat poslužio je, svojom globalnom prisutnošću u prostoru, za stvaranje novog mjerila. Istaknut je izdignuti imaginarni plato ograđen podzidima, a dominantan dojam horizontalnosti područja potcrtan je i naglašen uspravnim elementima – nasadima visokih stabala. Taj način planiranja urodio je novom percepcijom prostora, a projekt je postao predmetom daljnjeg istraživanja.



Slika 3. Vizure s ceste na dijelove istaknutog akvedukta (Izvor: Cribier)

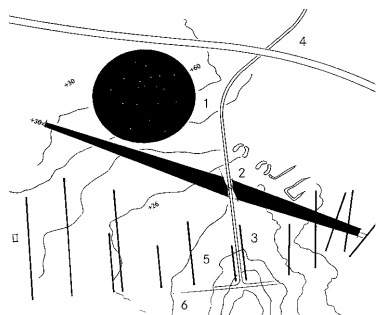
Esbjerg - Skulptura od zemlje i svjetla⁷ («Sculpture of Earth and Light«)

Grad Esbjerg u Danskoj dobio je pejzažno-skulptorskim rješenjem prepoznatljiv ulaz u grad. Osnovni koncept bio je stvaranje pejzažnog oblika koji će s elementima tehnike predstavljati nerazdvojnu cjelinu i postati novi prepoznatljiv *landmark*. Preoblikovanjem nasipa zemlje, zaostalog nakon izgradnje autoceste, stvoren je nov prepoznatljiv oblik koji je dao identitet cijelom prostoru te uspostavio odnos s okolnim pejzažem i dijelovima grada. Tri prostorno različita elementa: trideset metara visok brijeg konstantno osvijetljen lampama velikog promjera, devetsto metara dug nasip te drvoredi jablana – „skulpturu“ povezuju s okolišem i daju usmjerenje. Mjerilom su elementi uklopljeni u okolni krajolik i topografiju, ali se svojom neprirodnom pravilnošću posebno ističu te stvaraju prepoznatljivu točku s kojom se to mjesto povezuje i poistovjećuje.

Analiza pejsaža zagrebačke obilaznice

Rezultati ankete provedene za potrebe ovoga istraživanja pokazuju da se prostor uz obilaznicu u najvećoj mjeri doživljava kao neoblikovan i neplaniran. Upečatljiva pejzažna mjesta teško se izdvajaju, a pojedine dionice ceste pamte se uglavnom po prometnoj signalizaciji ili trgovačkim centrima. Poznavanje različitosti i vrijednosti pejzažnih obilježja uz koja trasa prolazi je slabo, a ni pojedina čvorišta (ulazi u grad) nisu posebno prepoznatljiva. Iz doživljaja obilaznice ne mogu se naslutiti obilježja identiteta grada.

⁷ Hauksner, 1997; Høyer, 2000.



Slika 4: Situacija: 1-brijeg, 2-nasip, 3-drvodredi jablana, 4-brza cesta, 5-prijelaz u budući park, 6-lokalna cesta; osvjetljenje novog obilježja grada (desno) (Izvor: Høyer, 2000.:47)

Vizualna analiza terena, usmjerena na doživljaj šest glavnih čvorišta i dijelova trase u njihovoj neposrednoj blizini (po jedan kilometar sa svake strane), provedena je na dva načina: fotodokumentiranjem iz automobila i putem satelitskih snimaka. Usporedbom dvaju izvora podataka utvrđeno je da na nekim čvorovima (Jankomir, Buzin, Velika Kosnica) postoji razlika između bogatstva i raznolikosti pejzažnih obilježja koje je moguće utvrditi preko satelitskih snimaka te doživljaja istog prostora s trase obilaznice. Po prepoznatljivosti prostora čvorovi se bitno razlikuju. Rubni ulazi (Zaprešić i Ivanja Reka) imaju izražen dominantno prirodan karakter (obronci Medvednice i rijeka Sava). Na čvoru Jankomir naglašen je dojam zaklonjenosti vizura, premda u drugom, vizurno nedostupnom planu, postoji bogat vodeni krajolik. Preostala tri analizirana čvora (Lučko, Buzin, Radnička) nalaze se u najvećoj blizini grada, ali je iz njihovih obilježja to teško naslutiti. Mješoviti (neodređen) pejzaž poljodjelskih polja i/ili nesredene izgradnje ne odaje sliku prepoznatljivog identiteta.

Tablica 1. Usporedba vizualnih obilježja pejzaža utvrđenih analizom satelitskih snimaka i fotodokumentacijom s obilaznice

Čvor	Obilježja pejzaža – analiza satelitskih snimaka	Obilježja pejzaža – analiza s obilaznice
Zaprešić	brdovit pejzaž obronaka Medvednice, kamenolom, dolina rijeke Krapine	brdovit pejzaž obronaka Medvednice, kamenolom, dolina rijeke Krapine
Jankomir	vodeni pejzaž jezera Rakitje i rijeke Save	visoka vegetacija (zašikarena) – onemogućene vizure
Lučko	mješovit pejzaž s velikim udjelom izgradnje (proizvodne hale i obiteljske kuće), poljodjelska polja, šumarci	mješovit pejzaž s velikim udjelom izgradnje (proizvodne hale i obiteljske kuće), poljodjelska polja, šumarci
Buzin	mješovit pejzaž: poljodjelska polja, blizina Novog Zagreba i Buzina, vodocrpilište, ranžirni kolodvor, odlagalište otpada	kontrastan pejzaž – izmjena poljodjelskih polja i urbane siluete Novog Zagreba
Velika Kosnica/ Radnička	aerodrom, poljodjelska polja, prigradska naselja, blizina nekadašnjih rukavaca rijeke Save, šljunčare	zaštita od buke – onemogućene vizure, izmjena poljodjelskog prostora i šumaraka
Ivanja Reka	prirodan poriječni pejzaž, bogat šumovit prostor, poljodjelska polja	prirodan poriječni pejzaž, bogat šumovit prostor, poljodjelska polja

Zaključak

Obilaznica za Zagreb, u fizičkom smislu, a i u smislu poimanja slike grada, predstavlja rub širenja, granicu izgrađenog i neizgrađenog, urbanog i ruralnog. S druge, pak, strane, ona je linearan potez niza ulaza – gradskih portala koji bi trebali naznačiti osnovna obilježja prostora u koji vode. To su, na putu ka gradu, prva mjesta stvaranja slike o njegovu identitetu te stoga ne bi trebala biti slučajno zatečen, već pomno oblikovan prostor.

Anketno i terensko istraživanje pokazali su da je mobilni pejisaž nedovoljno prisutan u doživljaju putovanja obilaznicom. Izdvojeni prometni čvorovi nemaju posebno prepoznatljiv identitet, a oblikovanje pejisaža i prometnih elemenata u potpunosti je izostalo.

Analiza satelitskih snimaka otkriva veliko bogatstvo pejisažnih obilježja te brojne, od pogleda korisnika obilaznice, skrivene potencijale pojedinih lokacija analiziranih čvorova. Te vrijednosti mogu postati polazišta za buduće oblikovne koncepte prostora mobilnosti.

Analiza europskih primjera ukazuje na neke od mogućih smjernica oblikovanja infrastrukturnog prostora gdje je osnovni medij izražavanja pejisaž. Bilo da se radi o planovima cjelovitih trasa ili rješenjima pojedinih sekvencija – čvorova, njihov je cilj jedinstveno oblikovanje ceste i pejisaža. Polaze od različitih zadataka – sanacije oštećenja, uspostavljanja prometne preglednosti i usmjerenja, uklapanja i povezivanja s krajolikom. Koncipirani su na način da pomognu u očitavanju područja kojim se prolazi, naglašavanjem postojećih pejisažnih obilježja (*Les Pennes–Mirabeau, Valence II*), razotkrivanjem povijesnih slojeva (*Évry*) ili stvaranju novog identiteta (*Esbjerg, Valence II*). Njihovo se oblikovanje, koristeći elemente jezika pejisaža, kreće u različitim smjerovima od „prirodnog“ do potpuno artificijelnog s ciljem olakšavanja orijentacije, postizanja bolje informiranosti i uklopljenosti u prostor te afirmacije specifičnosti, različitosti i autohtonosti.

Promatrana u takvom kontekstu, zagrebačka obilaznica prilika je za promociju vrijednosti i slojevitosti krajolika – neizgrađenog i izgrađenog prostora. Pejisaž glavnih gradskih ulaza već se u velikoj mjeri odlikuje prostornim specifičnostima (prirodnim, tehnološkim, kulturno-povijesnim i drugima) na koje je potrebno ciljanim oblikovanjem ukazati. Različitim konceptima od prirodno-pejisažnih do simbolično-umjetničkih moguće je stvoriti mobilni pejisaž autentičnosti i reprezentativnosti kakav Zagreb nedvojbeno zaslužuje. Na taj način, isticanjem najvažnijih vrijednosti prostornoga konteksta cesta će postati „vodič“ – ona će pričati, educirati, zabavljati – pružati doživljaj⁹.

Literatura

1. Amidon, J. (2005), *Moving Horizons – The landscape Architecture of Kathryn Gustafson and Partners*, Birkhäuser, Basel.
2. Cribier, P., Perrault, P., Raynaud, J.-P. (2001), *Le Bois Clair – 84 NGF, Évry*, Topos 92.
3. Diedrich, L. (1997), *Katryn Gustafson – imagination and form*, „Topos“ (21):16-25, München.
4. Gašparović, S. (2009), *Autocesta kao mogućnost razotkrivanja vrijednosti i slojevitosti krajolika* (doktorska disertacija), Sveučilište u Zagrebu, Arhitektonski fakultet.
5. Luscher R. (1998), *Von der Virtualität der Planung*, „Topos“, (24): 72-77, München.
6. Smets, M. (2001), *The Contemporary Landscape of Europ's Infrastructures*, „Lotus International“, 110: 116-126, Milano.

⁹ Gašparović, 2009.