

IZGRADNJA ZAPADNE OBALE U SPLITU

Uspješno rješavanje jednoga gradskog problema

PRIPREMIO:
Branko Nadilo

Nagrađeni su mlada arhitektica i studenti tadašnjega Građevinsko-arhitektonskog fakulteta u Splitu koji su Ocjenjivački odbor oduševili "iskazanom mladenačkom svježinom i ozbiljnošću pristupa"

Iako uglavnom pišemo samo o gradilištima, ipak sadašnja iznimka nije slučajna. Ponajprije početkom 2013., u doba kada se završavala gradnja Zapadne obale u Splitu, glavni je izvođač odnosno vodeći partner bio *Konstruktor-inženjering* d.d. iz Splita koji je bio u golemim teškoćama i pod prijetnjom stečaja, zbog čega su izravno ili neizravno kasnila mnoga gradilišta. Stoga smo nastojali izbjegavati radove u koje je bila uključena ta velika splitska građevinska tvrtka jer se kao glasilo HSGI-a nismo htjeli priključiti općoj hajci. Da smo pisali o tim gradilištima morali bismo radi objektivnosti govoriti i o razlozima mogućih kašnjenja, a time bismo, kako se to obično kaže, dodavali "sol na otvorenu ranu". Čekali smo stoga da se problemi te tvrtke konačno započnu rješavati jer su ionako opterećivali i druga gradilišta širom Hrvatske.

Za odgođeno pisanje o splitskoj Zapadnoj obali postojao je još jedan razlog koji se odnosio na prigovore kako je obnova i proširivanje obale bila potaknuta željom ondašnjega živopisnog gradonačelnika Željka Keruma da uređenjem i proširenjem obalnog pojasa podigne vrijednost svog hotela *Marjan* koji se već dugo obnavlja. Uostalom i Zapadna je obala svečano otvorena baš po svim regulama političkih "svečanih" otvaranja – uoči lokalnih izbora. Stoga je odluka da se o uređenju Zapadne obale u Splitu piše nakon što se sve slegne bila sasvim razumljiva.

Ipak odmah valja istaknuti da je rekonstrukcija Zapadne obale u Splitu golem i nužan zahvat koji se godinama odlagao

jer je uvijek na redu bilo nešto važnije i potrebnije. Stoga je, kako se čini, jedan nesumnjivi privatni interes, a to su nam u nevezanom razgovoru potvrdili i brojni naši sugovornici, pripomogao da se relativno uspješno riješi jedan veliki gradski problem.

Nastanak splitske obale i njezina zapadnog dijela

Nastanak je splitske obale bio dakako uvjetovan smještajem Dioklecijanove palače (građene oko 300. godine), najočuvanije kasnoantičke palače na svijetu. Vjeruje se da je na tom mjestu prije postojalo veće ilirsko naselje koje je možda bilo i grčko (navodno mu i ime potječe od grčke riječi *aspalathos*, prema grmolikoj biljci brnistri ili žuki). Čini se da je naselje uglavnom srušeno kako

bi se Palača mogla nesmetano graditi. Uz nju zbog obrambenih razloga nije bilo nikakve obale, a jedino je, što se zaključuje prema sačuvanim crtežima, postojao široki i kratki gat uz jugozapadnu kulu. Ipak svojedobno su u arheološkim istraživanjima bili uz južno pročelje Palače pronađeni tragovi antičke obale od kamenih blokova, ali o tome nema podrobnijih informacija. Inače smo o nastanku splitske obale, posebno njezina središnjeg dijela, iscrpno pisali tijekom uređivanja splitske Rive (*Građevinar*, 12./2006.).

Nastanak je splitske obale uvjetovan smještajem Dioklecijanove palače, najočuvanije kasnoantičke palače na svijetu

U srednjem je vijeku prostor ispred Palače bio nasut, postojao je još jedan mali gat, a malu je prirodnu luku s istočne strane zaštićivao greben koji je poslije



Rekonstrukcija mogućeg izgleda Dioklecijanove palače

pretvoren u lukobran. No cijela je obala bila u vrlo lošem stanju jer joj je stalno prijetila opasnost od zasipanja i rušenja pa je ispred Palače građena kamena obala. Pretpostavlja se da se sa zapadne strane, na koju se grad spontano širio i gdje je vjerojatno u starokršćansko doba izgrađena crkva salonitanskog mučenika sv. Feliksa (danas samostan Sv. Frane), postupno počeo formirati zaklon za brodove ("mandrač"). To je pristanište s juga bilo zaštićeno prirodnim sprudom koji je poslije obzidan. Inače je u 16. st. pokraj jugoistočne kule izgrađen prvi lazaret, a početkom 17. st. i razvojem snažne trgovine sa zaleđem i veliki lazaret koji je navodno bio jedan od najvećih i najljepših u Europi. Zbog turske je opasnosti izgrađen obrambeni mletački kaštel uz jugoistočnu kulu Palače, a poslije je grad dodatno utvrđen. Ipak već je u 16. st. splitska luka bila vrlo zapuštena, a gatovi gotovo uništeni, dok je madrač bio toliko tijesan da su se galije sidrile izvan mola.

Najznačajnije promjene splitske obale zbile su se tek za kratkotrajne francuske uprave (1806.-1813.) kada je, zbog strateških razloga i straha od Engleza i Rusa, maršal Marmont naredio rušenje dijela Mletačkog kaštela i svih zapadnih obrambenih polubastiona i kortina. Materijalom iz tih fortifikacijskih građevina nasut je prostor između Palače i samostana Sv. Frane pa je stvorena jedinstvena obalna crta od Lazareta do novoformirane Marmontove ulice. Štoviše, maršal Marmont zahtijevao je da sve kuće budu u istoj liniji i s raskošnim pročeljima, što vlasnici ipak nisu učinili zbog nedostatka novca. Tako je nastao središnji dio splitske obale, poznat kao Riva odnosno Obala hrvatskoga narodnog preporoda, koji je poslije dodatno nasipan, a potpuno je preuređen 2007. godine.

Na zapadnom dijelu splitske luke, prepunom grebena i rtova, oduvijek je postojala prirodna ribarska lučica Matejuška zaštićena pravim grebenom, a u nju se ulijevao potok Piškera, jedan od nekoliko splitskih sumpornih izvora na kojem se masovno pralo rublje. Na kraju je tog dijela zaljeva, na Sustipanu,



Obalna linija Zapadne obale u 19. st.



Prva dalmatinska i hrvatska tvornica cementa

1812. obnovljena crkva Sv. Stjepana, a na tom je prostoru 1826. osnovano prvo splitsko središnje groblje.

Nakon uspostave nove austrijske vlasti 1813. u Splitu se i na njegovoj obali dugo vremena nije gradilo, valjda iz zbog toga što je gradom sve do 1860. upravljao vojni i administrativni aparat

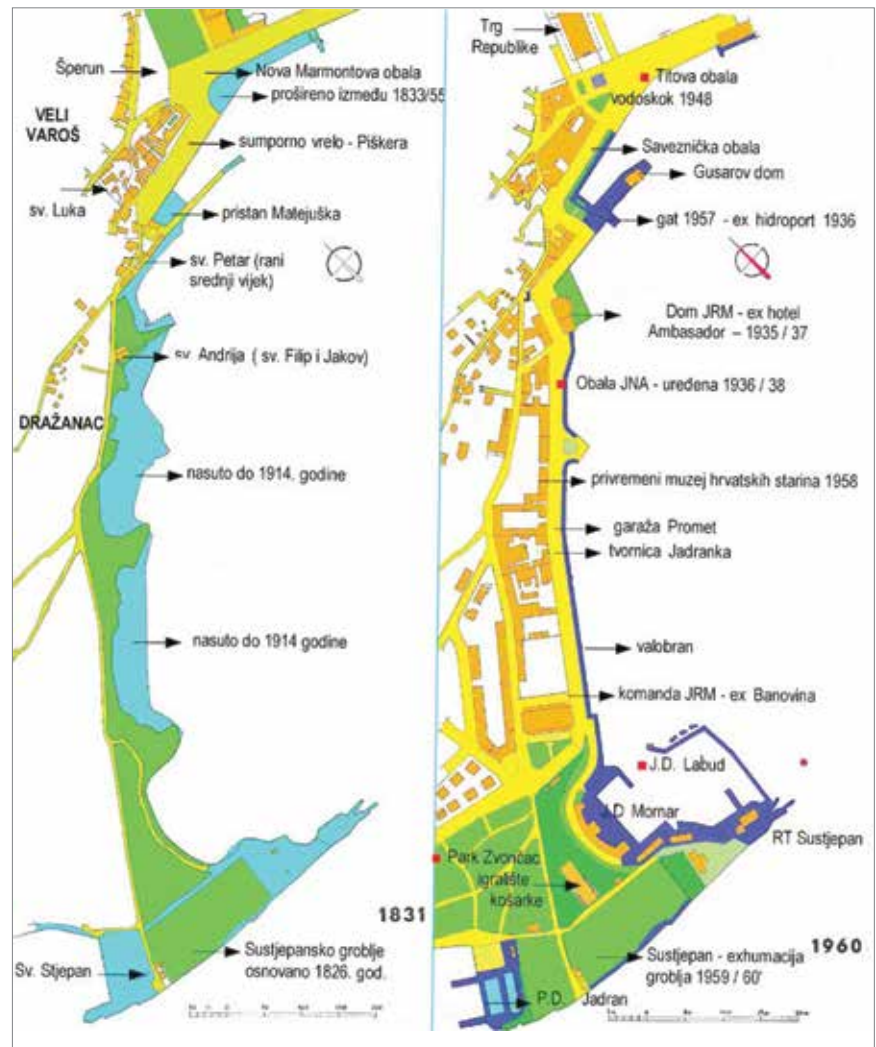
iz sjeverne Italije. Tada su na vlast došli tzv. autonomaši (u splitskom narječju "tolomaši") s Antonijem Bajamontijem na čelu, a njih su 1880. smijenili tzv. narodnjaci s Gajom Bulatom na čelu. Nastupilo je doba najveće izgradnje u gradu i na obali, zapravo pravo razdoblje gospodarskog i općeg procvata. Od

većih zahvata valja svakako spomenuti gradnju palače Bajamonti (danas Dešković) 1858., gradnju zapadnog krila Prokurativa 1865. (istočno je izgrađeno 1911.) i gradnju lukobrana dugog 477 m 1887. na istočnoj strani splitskog zaljeva. Split je 1877. dobio prvu željezničku prugu (spoj sa Siveričem i Šibenikom) i tada je prokopan željeznički usjek, a iskopana je zemlja upotrijebljena za nasipanje i stvaranje nove istočne obale (današnje Obale kneza Domagoja) koja je zaštićena već spomenutim lukobranom. Dotad je more prodiralo sve do današnje Radovanove ulice na Lučcu.

Usred Zapadne obale, zapravo na mjestu današnjeg hotela *Marjan*, bila je podignuta prva tvornica cementa u Hrvatskoj i u cijeloj južnoj Europi

U tom se burnom razdoblju zbio nešto što je ključno za povijest našega građevinarstva i industrije građevnog materijala. Naime, 1861. usred Zapadne obale, na južnim padinama Marjana, točnije na mjestu današnjeg hotela *Marjan*, podignuta je prva tvornica cementa ne samo u Hrvatskoj već i u cijeloj južnoj Europi. Podignuo ju je Nijemac podrijetlom iz Pruske A. Höffling (u svim se izvorima navodi samo inicijal imena), a radilo se o jednoj vertikalnoj peći skromnog učinka. Kao sirovina poslužio je kvalitetni prirodni lapor (u Dalmaciji zvan tupina, vjerojatno po tupom zvuku nakon udaranja poljoprivrednim alatom). Tvornica je bila začetak cementne industrije u Splitu i okolici. Inače je 1824. u Engleskoj prihvaćen patent Josepha Aspinda iz Leedsa za proizvodnju portland cementa (prema vapnenačkom kamenu s otoka Portlanda), pa je otvaranje prve tvornice u Hrvatskoj nakon samo nekoliko desetljeća bilo vrlo brzo za ondašnje prilike.

Tvornica je 1870. prodana novim vlasnicima, inače građevinskim poduzetnicima, pa je sve do 1935. radila pod nazivom *Prva dalmatinska tvornica cementa – Gilardi-Bettiza* i proizvodila cement



Usporedba Zapadne obale tijekom 19. i 20. stoljeća

za koji se tupina kopala na jugoistočnim obroncima Marjana. Novi su vlasnici proširili i osuvremenili tvornicu pa je dalmatinski cement postupno osvajao tržište u ondašnjoj Austro-Ugarskoj Monarhiji, a poslije i u prekomorskim zemljama. Tri su golemo dimnjaka, srušena tek uoči II. svjetskog rata, dugo vremena bila sastavni dio krajobrazu Zapadne obale i cijele gradske luke. Splitska poduzetnička obitelj Ferić otvorila je 1904. tvornicu cementa *Adria* d.d. (današnji *Sv. Kajo*) u Solinu. Nedugo potom 1908. splitski inženjer Emil Stock podigao je u nedalekom Majdanu tvornicu *Split* (današnji *10. kolovož*). Inače isti je vlasnik, koji je i prije proizvodio cement i na Hvaru, u Vranjicu 1921. otvorio tvornicu azbestcementnih pro-

izvoda *Eternit* (današnji *Salonit*). I konačno grupa je poduzetnika iz Italije i Francuske 1912. podigla u Kaštel Sućurcu tvornicu cementa *Dalmacija* d.d. (današnji *Sv. Jura*). Sve su te tvornice nakon I. svjetskog rata proizvodile više od 400.000 tona cementa na godinu, a nakon modernizacije i unapređenja proizvodnje uoči II. svjetskog rata čak 820.000 tona. Istodobno se izvozilo i do 400.000 tona tupine, uglavnom u Italiju. Nakon II. svjetskog rata gradnjom i rekonstrukcijom triju velikih tvornica u solinskom bazenu proizvodnja se popela na više od dva milijuna tona na godinu. Dalmatinski se cement izvezio i ugrađivao u više od 70 zemalja širom svijeta (na svim kontinentima osim Australije), a danas su dalmatinske tvorni-

ce cementa u sastavu multinacionalne korporacije *Cemex* sa sjedištem u Meksiku.

Tvornica *Gilardi-Bettiza* u splitskoj luci prodana je 1935. braći Ferić i tada je, kako se čini, prestala s radom, barem s proizvodnjom cementa. Ostala je samo proizvodnja cementnih pločica koja je poslije pod imenom *Jadranka* poslovala sve do 1960. Nije naodmet reći da iz obitelji Bettiza potječe talijanski novinar, pisac i političar Enzo (Vincenzo) Bettiza (rođen 1927.), autor nagrađivanog *Egzila* (1995.), jednog od najljepših romana posvećenih Splitu, svojemu rodnom gradu.

Zapadna se obala krajem 19. i početkom 20. st. gotovo u cijelosti pretvorila u industrijsku zonu iako je još 1875. na domak Matejuške bilo uređeno drveno kupalište. Tako je na Šperunu (prostoru iznad samostana Sv. Frane) bila otvorena ljevaonica zvona *Cukrov*, a ispred samostana na obali velika tržnica drva te morskog žala i pijeska. Na obalnom prostoru u zaleđu Matejuške postojalo je veliko skladište, a nešto zapadnije i manje brodogradilište *Košćina* s mjestom za izvlačenje brodova. U blizini je bila klaonica, ali i veliko skladište drva. Sjevernije od tvornice cementa 1893. otvorena je ljevaonica *Savo* i tvornica sapuna, a na Mejama i u prostoru sadašnje marine postojalo je nekoliko konoparskih obrta. Valja istaknuti da su glavna nasipanja Zapadne obale obavljena do 1914., a bila je izgrađena i du-

žobalna cesta prema Sustipanu koja je u cijelosti završena 1926.

Dosadašnje intervencije na Zapadnoj obali

Velike zasluge da se zapadni dio splitske obale nije do kraja pretvorio u industrijsku gradsku zonu pripadaju splitskim planerima koji su tom prostoru ispod park-šume Marjan naslutili velike rekreativne, ali i turističke potencijale. To se ponajprije odnosi na Regulacijski plan Splita iz 1914. koji je izradio Petar Senjanović, dipl. ing. građ. (1876.-1955.) s grupom stručnjaka (inače neformalnim razvojnim gradskim planom) koji je na Zapadnoj obali predviđao velika nasipanja te gradnju zapadnog lukobrana na Sustipanu, ali joj je predviđao prometno-pomorsku namjenu. Potom je 1923. raspisan međunarodni natječaj za novu regulacijsku osnovu, a najboljim je ocijenjen prijedlog njemačkog arhitekta Wernera Schurmanna koji je izradio i detaljni plan regulacije. Bilo je predviđeno uklanjanje industrije iz tog dijela gradske luke i obalno šetalište. Treba svakako reći da je već 1925. općinsko vijeće zabranilo kopanje tupine na Marjanu.

Novoj namjeni Zapadne obale osobni je pečat dao Josip Kodl (1887.-1971), hrvatski arhitekt češkog podrijetla koji je živio u Splitu i bio službeni gradski arhitekt, a njegovom se zaslugom suvremena arhitektura u tom gradu vrlo

brzo afirmirala. Štoviše, bio je začetnik posebnog stila koji se u stručnoj literaturi naziva "splitska moderna". Projektirao je osnovne škole, meteorološku postaju na Marjanu, skladišta u luci i brojne stambene zgrade, ali je svakako najpoznatiji po danas srušenom Domu *Gusara* koji je izgradio 1927. Inače su taj poznati veslački klub osnovali splitski studenti u Pragu (godinu dana nakon *Hajduka*), a među utemeljiteljima bio je i slavni Fabjan Kaliterna (1886.-1952.) koji je bio svestrani sportaš, a osim nogometnog bio je osnivač i vaterpolskog kluba *Jadrana*. *Gusar* je ušao u povijest našeg sporta jer je njegov četverac bez kormilara (Bonačić, Valenta, Trojanović i Šegvić) osvojio zlatnu medalju na XV. olimpijadi u Helsinkiju 1952., prvu hrvatsku veslačku medalju uopće.

Osobni je pečat Zapadnoj obali dao arhitekt Josip Kodl koji je zaslužan za afirmaciju suvremene arhitekture, a začetnik je i tzv. "splitske moderne"

Fabjan Kaliterna bio je po zvanju arhitekt koji je u Splitu projektirao više od 300 zgrada, a najpoznatija mu je građevina Instituta za oceanografiju i ribarstvo na rtu Marjana. Uostalom i na gradnji *Gusarova* doma bio je nadzorni



Negdašnji Dom *Gusara* na Matejuški



Sadašnji izgled Matejuške

inženjer. Projektant Kodl, koji je također bio aktivan veslač, smjestio je dio zgrade na lukobran, a preostali veći dio na valobran s južne strane gata, tako da je u podnožju stalno "tuklo" more. Dom u tri etaže bio je projektiran u stilu ondašnjih funkcionalističkih arhitektonskih trendova. U prizemlju je bilo spremište čamaca s radionicama, na prvom katu uprava sa salonom, svlačionicama i sanitarnim prostorijama, a na terasi su se sušili dresovi. Na drugom je katu bio veliki višenamjenski prostor sa čitaonicom i spavaonicama, a na gornjoj su terasi planirane ljetne večernje zabave. Dom je, dakle, služio za veslačke aktivnosti (popravak brodova i treninge), ali i za okupljanja i zabavu veslača.

Izgled i smještaj Doma *Gusara* na Matejuški od prvoga je dana izazivao velike rasprave jer su jedni nazivali najljepšim gradskim primjerom suvremene arhitekture, dok su ga drugi napadali ponajprije zbog neprikladne lokacije. Još od početka gradnje 1925. pa do danas o tome se ponekad raspravlja, a ima i pokušaja faksimilne obnove. Lokacija je odabrana zato jer je bila najjeftinija i najprikladnija. Zapravo nije ju predvidio ni jedan planski dokument, a građevina je bila smještena u središte luke i dijelom onemogućavala slobodan pogled s Rive i na Rivu. Možda je to najbolje izrazio Edo Šegvič, dipl. ing. arh., autor sadašnjega uređenja Matejuške, koji je u časopisu *Baština* iz 2009. otprilike napisao "kako se i najvrjednija umjetnička slika stavlja na zid, a ne na prozor".

No unatoč dobrim namjerama, veliki je putnički promet otjerao veslače na Spinut, gdje je 1974. izgrađen novi veslački dom, a klub je stari prodao gradskim vlastima. Poslije su se redali neuspješni pokušaji adaptacije zgrade za ugostiteljske i trgovačke sadržaje. Upotrebljavala se rijetko, bila je bez prozora i s otpalom žbukom, sa zahrđalom armaturom. Srušena je 1990. uoči Domovinskog rata. I poslije su se vodile rasprave o namjeni tog prostora, a najbizarnija je bila da se na Matejušku smjesti Hrvatski paviljon s *Expo 2000* u Hannoveru (sa zidovima niz koje se slijevala voda), da bi se na kraju 2009. cijeli lukobran



Izvorni izgled hotela *Ambasador*



Nagrađeno rješenje novog hotela *Ambasador*

temeljito obnovio i vratio osnovnoj namjeni – ribarskoj luci. Dio lukobrana s morske strane uređen je u javni prostor za razgledavanje i šetnju.

Od ostalih sadržaja svakako valja spomenuti da je pokraj Matejuške od 1936. bilo pristanište za hidroavione (zanimljivo da se to ovih dana opet predlaže, čak i na istom mjestu), a nešto je zapadnije hotel *Ambasador*, građen od 1934. do 1937., također prema projektu Josipa Kodla s elementima iz projekata arhitekata Vojina Simeonovića, Emila Cicilijanija i Helena Baldasara. Izgrađen je uz obalnu liniju na mjestu negdašnje klaonice, a danas je konzervatorski zaštićen kao primjer suvremenoga graditeljstva. Riječ je o četverokatnom luksuznom hotelu kojem je izgrađena samo prva faza s približno 80 postelja u 88 soba.

I sudbina je te zgrade prilično neobična jer je nakon II. svjetskog rata pretvorena u Dom *JNA*, a u prizemnoj je zapadnoj nadogradnji otvoreno kino *Jadran*. Nakon završetka Domovinskog rata zgrada je dugo bila napuštena i prazna, a 1997. kupio ju je proslavljeni nogometni trener pokojni Tomislav Lvič koji ju je namjeravao ponovno pretvoriti u hotel. Uslijedilo je desetljetno sporenje vlasnika i Grada (razlozi su navodno bili u garanciji zajma propale *Komercijalne banke*, ali i u jednoj krivo knjiženoj zemljišnoj čestici). Potom je došlo do nagodbe pa je raspisan natječaj za faksimilnu rekonstrukciju i dogradnju. Na javnom su natječaju pobijedile splitske projektantske tvrtke *Arhipolis* i *Atelier Šverko i Šverko*, a projektanti su bili arhitekti prof. Neno Kezić, Nana Roje, prof. mr. sc. Emil Šverko i Mauro Zuli-



Pogled s juga na novi hotel *Marjan* (projektant Jerko Rošin, dipl. ing. arh.)

jani. Gradsko je poglavarstvo prihvatilo idejni projekt, a postoji i dozvola Ministarstva kulture za uklanjanje građevine, pa bi tvrtka *Retoi* (koja ima sva vlasnička prava) trebala, kako je najavljeno, početi graditi cjelogodišnji tzv. *boutique* i dizajn hotel s pet zvjezdica, u rangu brendova poput *Armanija*, *Baglionija*, *Bulgarija*, *Four Seasonsa*, *Hyatta* i sl.

Od ostalih zgrada izgrađenih prije II. svjetskog rata, a bitnih za ondašnji i sadašnji izgled Zapadne obale, svakako valja spomenuti zgradu Banovine koja je izgrađena između 1937. i 1940. godine. Riječ je o golemoj zgradi pravokutnog tlocrta (28,5 x 68 m) sa sedam etaža (Po+Pr+5 katova) koja je užom stranom okrenuta moru. Ukupna joj je površina približno 11.800 m², zajedno s prizemnim garažnim dodatkom na istočnoj strani. Zgrada je rađena prema otkupljenom idejnom projektu zagrebačkih arhitekata Nikole Despota, Vladimira Turine i Vida Vrbanića koji je dijelom mijenjalo Tehničko odjeljenje Banske uprave. Inače i ta je zgrada imala neobičnu sudbinu jer je u njoj nakon II. svjetskog rata bila komanda *JRM*-a, a sada je Gradsko poglavarstvo.

Valja reći da je krajem tridesetih godina prošlog stoljeća dodatno nasipana i uređivana Zapadna obala do razine kakva je bila do sadašnjeg preuređenja. Obala je bila asfaltirana i služila je isključivo kao šetnica, a zbog jakih je vjetrova i valova bila nakošena.

Odmah nakon II. svjetskog rata nije bilo nikakvih zahvata na Zapadnoj obali, ali su neusklađenost prostornih odnosa i vrijedni neizgrađeni prostori s nejasnom funkcijom te valovi i relativne pličine one-

moću čavali pretvaranje u pravu operativnu obalu. Ipak je 1957. raspisan natječaj za cjelovito urbanističko-arhitektonsko rješenje, a u programu natječaja za prostor od "doma *JNA* do komande *JRM*" predviđale su se brojne zgrade, poput središta pomorskih poduzeća, Muzeja hrvatskih starina, hotela A kategorije, lječilišta te za javne i uredske sadržaje. Na natječaj je stiglo sedam radova, a ocjenjivački sud nije dodijelio prvu nagradu, već samo drugu i treću, a potom je *Urbanistički biro Split* pod vodstvom arhitekta Budimira Pervana izradio tzv. "Definitivni projekt Zapadne obale" prema drugonagrađenom idejnom rješenju čiji su autori arhitekti Berislav Kalogjera i suradnici (B. Kalajžić, N. Šegvić, P. Mudnić, L. Perković, S. Baldasar, F. Barišić i B. Pervan). Odustalo se od lječilišta i Muzeja hrvatskih arheoloških starina (za koji je pronađena nova lokacija), ali je planirano mnogo novih sadržaja, poput reprezentativnog hotela i plivačkog bazena te poslovne zgrade uz kuću Čorak (koja je izgrađena 1924. prema projektu sveprisutnog Josipa Kodla). Planirano je veliko nasipanje obale i gradnja gata s lukobranima kako bi se obala osposobila za putnički i izletnički promet. Taj je najambiciozniji projekt regulacije Zapadne obale ostvaren samo djelomično i s nekim zanimljivim arhitektonskim ostvarenjima (zgradom Pomorske privrede i hotelom *Marjan*), a poslovna je zgrada uz kuću Čorak zamijenjena stambenom. Obalna linija nije preoblikovana i zapravo je ostala ista.

Hotel *Marjan* u središtu Zapadne obale projektirao je splitski arhitekt Lovro Perković (1910.-1998.), autor stotinjak stambenih, poslovnih i školskih zgrada

te obiteljskih kuća i turističkih kompleksa. Hotel je građen u tri etape, a prva je završena 1963. kada je izgrađena osnovna građevina s 15 etaža (podrumska garaža, prizemlje i prvi kat s restoranima, lokalima i bazenom), a na preostalim su 12 etaža bile jednokrevetne i dvokrevetne sobe s ukupno 394 postelje. Druga je etapa završena 1966. kada je s južne strane dograđen niski jednokatni dio, dok je treća izgrađena za Mediteranske igre 1978. kada je s istočne pridodana nova zgrada (Po+Pr+2+N). U podrumskom su dijelu otvorena nova parkirna mjesta i noćni klub, u prizemlju velika polivalentna kongresna dvorana s uzdužnom internom ulicom s trgovinama i poslovnim prostorima, a na katovima i nadgrađu bili su novi smještajni kapaciteti. Bilo je ukupno 22.922 m² izgrađenog prostora, od čega je 19.600 m² otpadalo na smještajne kapacitete. Inače za sadašnju je obnovu hotela *Marjan* idejno rješenje izradio Jerko Rošin, dipl. ing. arh. iz tvrtke *Studio R* d.o.o. iz Splita. Zamišljeno je "presvlačenje" tornja staklenim pročeljem, a novi će luksuzni hotel imati približno 290 soba od čega 115 u tornju.

Zgradu Pomorske privrede projektirao 1963. arhitekt Neven Šegvić i za to dobio nagradu *Viktor Kovačić*, a bila je namijenjena ponajprije uredskim sadržajima

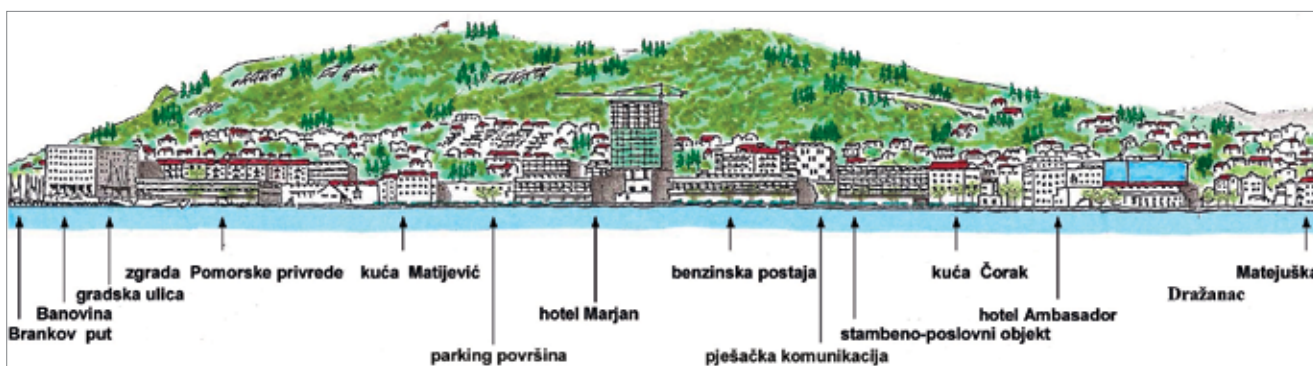
Zgradu Pomorske privrede projektirao je 1963. prof. dr. sc. Neven Šegvić



Obalna linija Zapadne obale prije preuređenja



Stanje Gradske luke uoči obnove Zapadne obale (iz natječajnog programa)



Prikaz sadržaja na Zapadnoj obali (iz natječajnog programa)

(1917.-1992.), a za tu je zgradu dobio nagradu *Viktor Kovačić*. Bila je namijenjena uredskim prostorijama Zavoda za socijalno i zdravstveno osiguranje te za ondašnju *Jadroslobodnu plovidbu*. Obalno je pročelje dugo 70 m u visini dva kata nad prizemnim trijemom koji se prema urbanističkim rješenjem trebao protezati od zgrade Banovine do kuće Čorak. Zgrada je pravilnoga pravokutnog tlocrta s prostranim središnjim dvorištem, a ukupna joj je površina 7125 m².

Valja reći da je u produžetku Zapadne obale početkom osamdesetih godina prošlog stoljeća izgrađena ACI marina na prostoru već prije zaštićene sportske lučice, a obližnje je gradsko groblje Sustipan zatvoreno 1960. te su posmrtni ostaci pokojnika preseljeni na novo groblje Lovrinac.

Suvremeno stanje i natječaj za preuređenje

Split se nakon Domovinskog rata zahtevao s brojnim problemima vezanim

uz sadržaje i oblikovanje svoje obale. Nakon što su golemim naporima i zahvatima uspješno riješeni svi problem odvodnje i izravnog izlivanja otpadnih voda u lučki akvatorij, prišlo se rješavanju središnjega dijela – opjevane splitske Rive. Taj je problem također uspješno riješen izvedbom nagrađenoga natječajnog rješenja iako i danas ne prestaju osporavanja onih kojima se to ne sviđa.

U međuvremenu su obavljene neke rekonstrukcije gatova na Istočnoj obali koja također treba sustavno i promišljeno rješenje, posebno nakon dugo najavljivanog preseljenja željezničkog i autobusnog kolodvora. Potom se počelo razmišljati o nedovršenosti prostora Zapadne obale (sada Obale kneza Branimira) na kojoj je bilo brojnih urbanih, oblikovnih, sadržajnih i funkcionalnih nesuglasica. Uz već prije uočene neskladnosti, poput predimenzioniranog kubusa zgrade Banovine, prenaplašene vertikalnosti hotela *Marjan* i nedovršenosti horizontalnog poteza u prvom nizu obalnih zgrada te nedostatku ze-

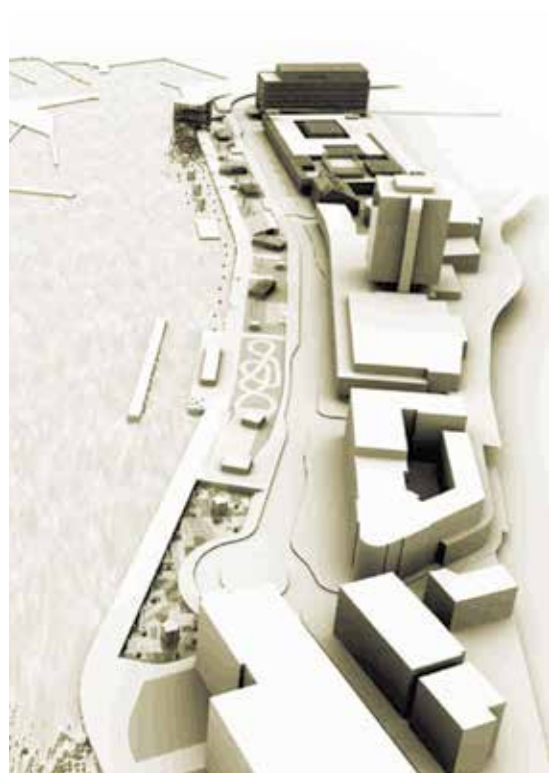
lenila i sadržaja u prizemljima zgrada, pojavili su se i novi problemi. To se najprije odnosilo na lukobran *Matejuške* na kojem je srušen dotrajali *Gusar* dom i koji je svakako trebalo urediti, potom napušteni i zatvoreni bivši hotel *Ambasador*, ali i devastirani hotel *Marjan* gdje su dugo živjeli prognanici.

[Neskladnostima su pridonijeli golemi kubus zgrade Banovine, vertikalnost hotela *Marjan* te nedostatak zelenila i sadržaja u prizemljima zgrada obalne linije](#)

Stoga je Gradsko poglavarstvo utemeljilo posebno povjerenstvo od 12 članova koje je imalo zadatak pratiti izradu projektne dokumentacije. Potom je od splitske projektantske tvrtke *Nemico* d.o.o., što nam je u razgovoru potvrdio i njezin direktor i vlasnik mr. sc. Nenad Mikulandra, dipl. ing. arh., naručena izrada idejnog rješenja. U nekoliko je godina zajedno s kooperantima izra-



Linija obale koja je obuhvaćena natječajnim zadatkom



Prikaz nagrađenog rješenja

đeno čak 28 inačica koje su, između ostalog, predviđale proširenje obale i podzemnim prometovanjem vozila, podzemnom garažom i tunelom (dugim 220 m) koji bi spajao Zapadnu obalu s gatom Sv. Nikole, gradnju nadzemnog belvedera ili natkriveno javno parkiralište na Zvončacu. U rujnu 2007. posebno je povjerenstvo usvojilo varijantu broj šest, s dužinom obale od 650 m i ukupnom širinom 50 m. U projektu prema kojem je obala izvedena širina je 45 m, osim na dijelu obale koji služi za opskrbu plovila. U određivanje obalne crte u gradskoj luci sudjelovali su *Institut IGH d.d.* – PC Split, *Brodarski institut d.o.o.* iz Zagreba, ali i Hrvatski hidrografski institut iz Splita.

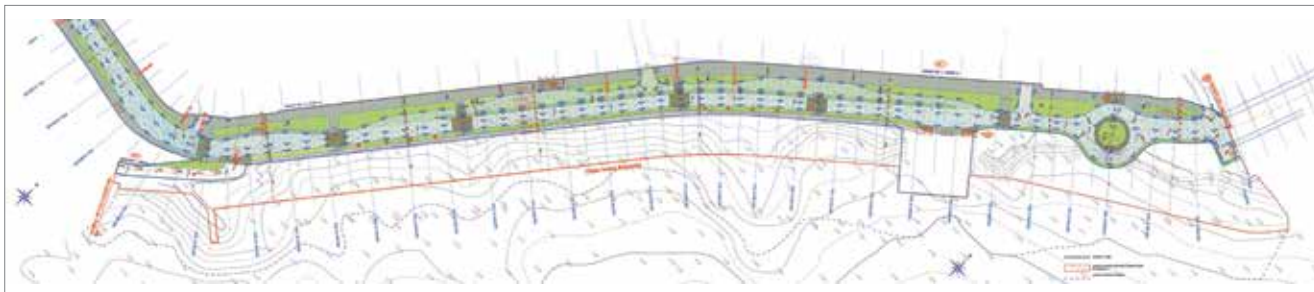
Potom je ipak raspisan natječaj za urbanističko-arhitektonsko rješenje. Raspisao ga je Grad Split kao investitor, a provoditelj je bilo Društvo arhitekata Split (DAS). Opsežan i kvalitetan program za približno pet hektara gradskog prostora izradila je tvrtka *Božen-co d.o.o.* iz Splita odnosno ovlaštenu arhitekt Eduard Katačić, dipl. ing. arh. U programu su iscrpno navedeni ciljevi,

opći podaci o prostoru, kratka povijest urbanog razvoja, svi planovi i GUP-ovi, namjena površina, prostornoprogramska određenja zadatka te smjernice s ciljevima. Istaknute su i programsko-funkcionalne cjeline koje treba riješiti (zgrade Banovine i Pomorske privrede, obalni pojas i neizgrađeni dijelovi), a na anketnoj razini navedeni su moguća obnova Doma *Gusara*, kontaktna područja te povezivanje Istočne i Zapadne obale. Natječajni je program nadopunjen grafičkim prilozima, izvodima iz GUP-a Splita i odgovarajućom fotodokumentacijom.

Natječaj je trajao od 10. ožujka do 12. lipnja 2010., bile su podignute 33 podloge, a zaprimljeno je 12 radova. Sedmeročlani Ocjenjivački odbor, mahom sastavljen od arhitekata (osim dogradonačelnika Jure Šundova) i pod predsjedanjem Zorana Jeramaza, dipl. ing. arh., dodijelio je pet nagrada. Prvu je nagradu u iznosu od 100.000 kuna jednoglasno dobio autorski tim pod šifrom "05" koji su činili Mirna Đilas, dipl. ing. arh., te absolventi arhitekture Jure Bešlić i Ivan Jurić, danas već diplomira-

ni inženjeri odnosno magistri inženjeri arhitekture.

Bila je to pomalo senzacionalna odluka jer su autori bili još studenti tadašnjega Građevinsko-arhitektonskog fakulteta u Splitu (danas Fakultet građevinarstva, arhitekture i geodezije Sveučilišta u Splitu) kojima je pomagala mlada arhitektica Mirta Đilas. Oni su, kako se onda tvrdilo, "oduševili iskazanom mladenačkom svježinom, ali i ozbiljnošću pristupa". U rješenju je gotovo u cijelosti zanemarena pomorska prometna funkcija Zapadne obale, a između ostalog planirane su skulpture i rasvjeta u moru, platforma za kulturna zbivanja, plutajuća ribarnica ispred Matejuške, ali i žičara koja bi išla od obale iznad Banovine do Zoološkog vrta na Marjanu. Izrada je projektne dokumentacije dodijeljena tvrtci *Nemico*, a za glavnog je projektanta određen Nenad Mikulandra koji se već dokazao kao dobar poznavatelj problematike. Međutim kako Konzervatorski odjel u Splitu nije bio uključen u izradu natječajnog programa, nakon davanja konzervatorskih smjernica za projektiranje postalo je jasno da će



Situacija obavljenog zahvata na Zapadnoj obali

pobjedničko rješenje doživjeti bitne izmjene. Mladi su projektanti, o kojima će se sasvim sigurno još čuti, bili uvjereni da odbacivanje i mijenjanje natječajnog rješenja nije bilo sasvim korektno prema sudionicima natječaja, arhitektonskoj struci i njima kao autorima. Štoviše, prilično ih je ogorčilo stajalište konzervatora i investitora.

Proučili smo nagrađeni rad mladih projektanata i stekli dojam da se više radi o nadahnutome suvremenome programatsko-urbanističkom eseju promišljanja Splita kao primorskog grada negoli o urbanističko-arhitektonskom rješenju Zapadne obale. Uostalom to na neki način i sami priznaju citirajući slavnoga nizozemskog arhitekta i teoretičara Rema Koolhaasa kako ne bi htjeli biti "liječnici koji raspravljaju o medicinskim komplikacijama na amputiranom ud", pa ne žele raspravljati samo o prostoru između Sustipana i Matejuške, već o cijelom prostoru gradske luke. Dojmu pridonosi i geslo njihova rada "from waterblues to waterjazz" (od vodenog bluza do vodenog džeza), zasnovano na bliskosti riječi "blue" (plavo) i blues (bluz, ali i melankolija). Zalažu se za promjenu uporabe cijele gradske luke koja je sada namijenjena samo brodskom prometu i za obogaćivanje sveukupnoga morskog i obalnog života. Zahtijevaju stoga više improvizacije i svakodnevnih događanja te žele "grad fešte i tehnoloških iskora". Ističu kako Split nikako ne smije biti monden kao Hvar, elitistički kao Opatija ili isključivo povijesno-kulturni poput Dubrovnika te smatraju da građani trebaju imati prednost pred turistima. Za svoje su prijedloge razmatrali i mogućnost financiranja, a predviđjeli su građenje u etapama od četiri godine.

Iako se u mnogim dijelovima teško ne suglasiti sa stajalištima mladih projektanata, ipak se čini da su natječaju pristupili pomalo idealistički i zaneseno jer je znatan dio njihovih prijedloga jednostavno neostvariv ili preskup. Ponajprije se to odnosi na žičaru preko gusto nastanjenih prostora, za koji nije planiran koridor i za što se vjerojatno nikad ne bi dobile sve potrebne dozvole. Isto je tako i s produžetkom glavnog lukobrana što bi moglo ugroziti režim plovidbe u gradskoj luci (ili bi to barem bio argument protivnika) iako "church of light" (crkva svjetlosti) na njegovu vrhu kao svojevrsan hibrid crkve i svjetionika izgleda i privlačno i originalno. Isto je tako i s plutaćom ribarnicom na Matejuški ili kasinom na lukobranu ACI marine. Da se samo jedan takav projekt ostvari, bez uočljivog i svima razumljivog razloga, trebalo bi nekoliko desetljeća.

Ipak ostaje pitanje zašto je jednoglasno nagrađeno jedno nadahnuo i inteligentno, ali i dijelom neostvarivo rješenje

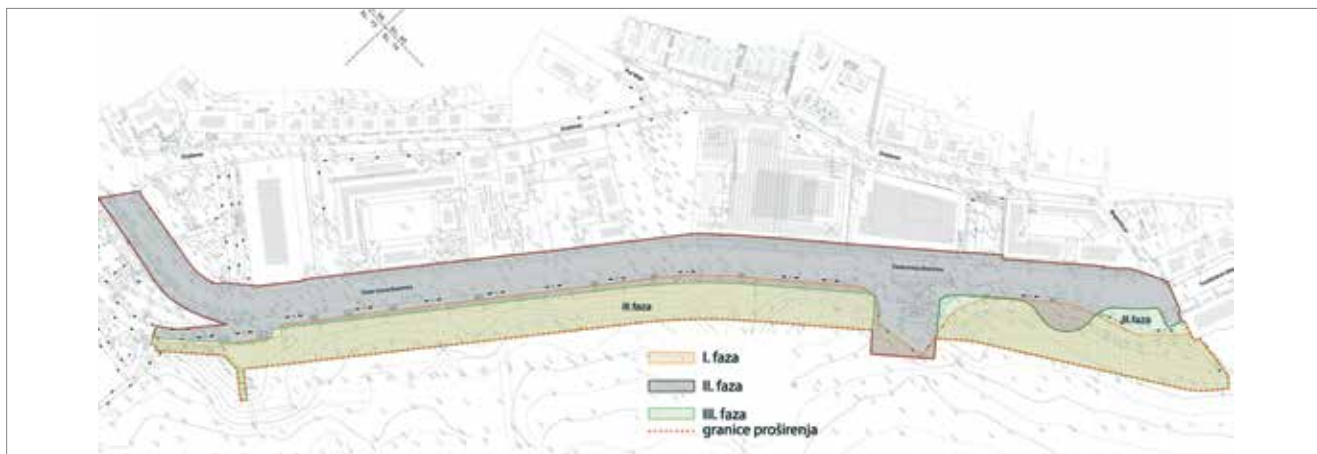
Ipak ostaje pitanje zašto je jedno nadahnuo i inteligentno, ali većim dijelom i neostvarivo rješenje, jednoglasno nagrađeno. To pokreće pitanje smisla urbanističko-arhitektonskih natječaja uopće, ali i obveza investitora, koji je u Ocjenjivačkom odboru imao svoje predstavnike, da postupi prema nagrađenom, dakle i prihvaćenom rješenju. Isto se tako postavlja pitanje nadležnosti i odgovornosti konzervatorskih odjela Ministarstva kulture kojima se na tom istom prostoru, primjerice na hotelu Marjan, događaju vrlo vidljivi "previđi".

Bilo kako bilo, mladi su arhitekti izradili izmijenjeno idejno rješenje koje je usklađeno sa smjernicama konzervatora i investitora, a prema tom je rješenju tvrtka Nemico izradila projektnu dokumentaciju

Izrada glavnog projekta

Osnovne smo podatke o glavnom projektu Zapadne obale i o radovima koji su na njoj obavljeni potražili u tvrtki *Nemico* iz Splita. Ta je tvrtka osnovana 1995., a osnivači su bili otac i sin istog imena. Bave se projektiranjem građevina u visokogradnji i niskogradnji te izradom detaljnih urbanističkih planova, a obavljaju i stručni nadzor. Trenutačno imaju ukupno 13 zaposlenih djelatnika.

U razgovoru s već spomenutim mr. sc. Nenadom Mikulandrom doznali smo uglavnom sve osnovne podatke o projektu i gradilištu. Radilo se o vrlo zahtjevnom poslu, posebno zbog brojnih instalacija za koje je doduše postojala podloga, ali bilo je mnogo i zaboravljanih, još iz doba negdašnje *JNA*, a bilo je teškoća i s prespajanjem priključaka kanalizacije na glavni kolektor. Najveći je problem predstavljala činjenica da je taj dio Zapadne obale, posebno istočni i središnji dio, izložen jakim valovima, a to je riješeno hidrauličkim i modelskim ispitivanjima koja su uvjetovala projektantska rješenja. Problema je bilo i s preseljenjem i prenamjenom benzinske postaje *Ine* (koja je pretvorena u benzinsku crpku samo za plovila), a bilo je zahtjevno i prometno rješenje. Na svemu su tome u razdoblju od šest godina u izradi projektne dokumentacije te projektantskom i stručnom nadzoru radile čak 32 osobe, od sveučilišnih pro-



Prikaz faza izgradnje na geodetskoj podlozi

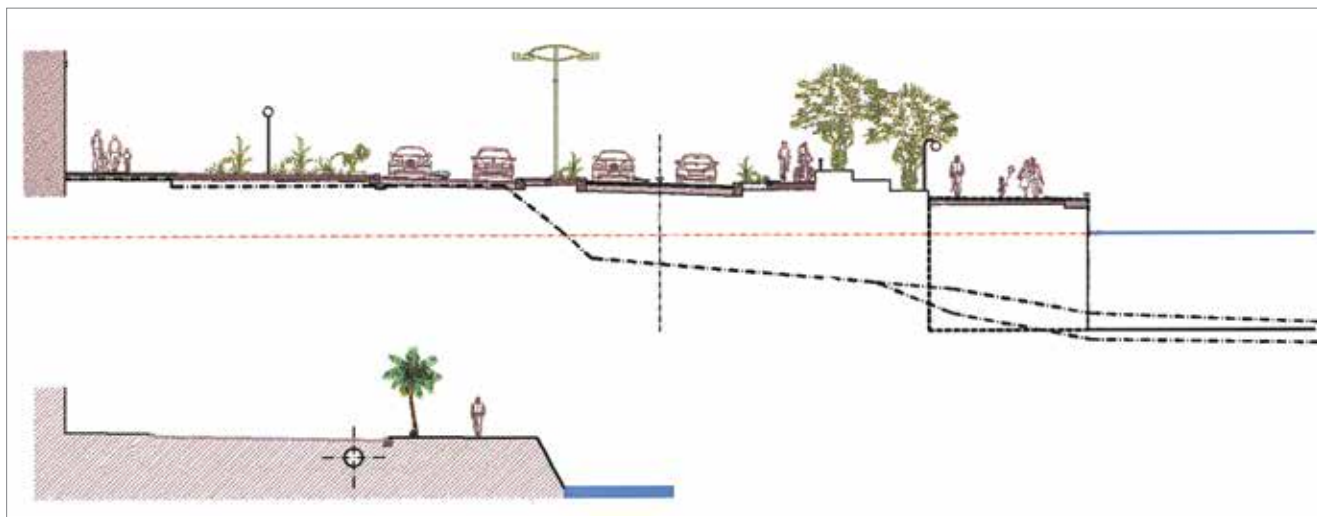
fesora do brojnih projekata različitih struka. Ukratko, sve je uspješno riješeno, unatoč brojnim teškoćama.

Mr. sc. Mikulandra je posebno istaknuo kako su tijekom projektiranja i građenja bili u kontaktu s autorima idejnog rješenja, ali i da su u svim fazama projektiranja sudjelovali predstavnici Konzervatorskog odjela Ministarstva kulture u Splitu. S uputama Konzervatorskog odjela usklađeni su način i vrste opločenja, hortikulturna rješenja, gabariti građevina na obali, ali i urbana oprema i ostali sadržaji, a osnovni su zahtjevi konzervatora bili sačuvati nesmetan pogled prema Sustipanu i dijelu središnje gradske jezgre. Uvjeren je da je sve napravljeno na najbolji mogući način, posebno u međusobnoj usklađenosti šetnice, krajobraznog uređenja i smje-

štaja višenamjenskih prizemnih građevina. Cjelokupna je obnova stajala 85 milijuna kuna, što zapravo i nije mnogo, tek nešto više od 250 eura po izgrađenom četvornom metru. Na kraju je dodao, tek toliko da se zna, kako svi govore da je to "Kerumova obala", a osobno je s bivšim gradonačelnikom razgovarao tek u tri navrata i nikad nije bilo nikakvih posebnih zahtjeva.

Sve je kako se čini napravljeno na najbolji mogući način, posebno u međusobnoj usklađenosti šetnice, krajobraznog uređenja i smještaja višenamjenskih prizemnih građevina

Detaljnije smo informacije dobili od mlade projektantice Nikice Blažević, dipl. ing. arh., koordinatore projekta iz tvrtke *Nemico*. Bila je zadužena za izradu i koordiniranje postupka izrade projektne dokumentacije, kontakte s investitorom i autorima nagrađenog rješenja i ostalim projektantima, ali i s voditeljima stručnog nadzora kao i s voditeljima građenja. U taj je posao bio uključen i projektant Tonko Mladina, dipl. ing. arh., ali i drugi djelatnici tvrtke. Tvrtka *Nemico*, na čelu s glavnim projektantom mr. sc. Nenadom Mikulandrom, bila je nositelj cijelog postupka izrade projektne dokumentacije, a izradila je idejne, glavne izvedbene arhitektonske projekte te projekt konstrukcije za III. fazu (projektant Vlatko Miličević, dipl. ing. građ.). Projekte prometnih površina



Poprečni profil nove (gore) i dosadašnje Zapadne obale (dolje)



Radovi na novom nasutom dijelu Zapadne obale



Gradnja nove obalne linije

izradila je tvrtka *Apertum* d.o.o. iz Splita (projektanti Mario Zelić, dipl. ing. prom., i Ante Martinis, dipl. ing. građ.), a obalne konstrukcije *Maritima-ma* d.o.o., također iz Splita (projektant Stjepan Petrović, dipl. ing. građ.). I ostali su projektanti bili iz Splita, pa je projekt vodovoda i kanalizacije izradio *Hidro dizajn* d.o.o. (projektant Ivan Makjanić, dipl. ing. građ.), elektrotehničkih instalacija *Gilan* d.o.o. (projektant Josip Giljanović, dipl. ing. el.), strojarskih instalacija (projektant Atiljo Duplančić, dipl. ing. stroj.), krajobraznog uređenja (projektant Damir Mijalković, dipl. ing. agr.) i fizike zgrade (projektantica Mila Pažin, dipl. ing. građ.) te elaborat mjera zaštite od požara i zaštite na radu *ZAST* d.o.o. (projektant Ante Bezić, dipl. ing. el.).

Projektiran je dio obale od uvala Baluni u ACI marini do bivšeg hotela *Ambasador* u dužini obalne linije 623,28 m u prosječnoj širini od 45 m i s proširenjem za pomorsku benzinsku postaju. Normalni se poprečni presjek sastoji od šetnice uz hotele (osnovna širina 5 m), zelene razdjelne površine (0 – 4 m), ugibališta uz servisni kolnik (3,5 m), jednosmjernoga servisnog kolnika (3,5 m), zelenoga razdjelnog otoka (1,5 m), dvosmjerne javne prometnice (6,5 m – 2 x 3,25 m), zelenog pojasa (2,5 m), biciklističke staze (2 m), parternog uređenja platoa s pješačkim površinama (osnovne širine 13 m) i dužobalne šetnice nazvane "lungomare".

Radovi su bili podijeljeni u tri faze. U prvoj se gradila obalna konstrukcija s

nasipom i pripadajućim instalacijama, zapravo proširenje obale od postojeće obalne linije u smjeru sjever-jug 25 m u prosjeku (od 5 m na zapadu do 30 m na istočnom dijelu). Na temelju posebnih studija određena je visina ruba obale od 180 cm, u odnosu na srednju razinu Jadrana izmjerenu 1875. na molu Sartorio u Trstu. Podmorski se dio obalnog zida izvodio s armiranobetonskim predgotovljenim elementima čije se dno nakon postavljanja punilo betonom, a nadmorska je konstrukcija izgrađena od betona. Vanjski se rub oblagao kamenim opločnicima (dimenzija 80 x 40 cm), dok se čeonni dio obale oblagao kamenom (debljine 10 cm).



Kameni nabačaj na krajnjem zapadnom dijelu

Površine iza obalnog zida formirane su nasipavanjem, a ugrađeni su i kanali za

svu potrebnu instalaciju. Materijal iz iskopa nad morem odvožen je na kopneno odlagalište, a materijal iskopan u moru odvezen je klapetama na posebna mjesta koja je odredila lučka kapetanije. U drugoj su se fazi gradile javne prometne i zelene površine od postojećih građevina do ruba biciklističkih staza ili zelenila uz prometnicu, ali i rekonstrukcija postojeće benzinske postaje. Dužobalna prometnica je u GUP-u grada Splita kategorizirana kao sabirna cesta i dio je duže prometnice koja povezuje Meštovićevo šetaliste na zapadu i Trumbičevu obalu na istoku, a spaja obalu s marjanskim tunelom. Izgrađena su dva prometna traka te paralelno s njom jednosmjerni servisni prometni trak za prometno priključenje susjednih javnih građevina jer nagrađeni natječajni rad predviđa da se glavnina javnih zgrada na Zapadnoj obali preuredi u hotele.

Treća je faza obuhvaćala parterno uređenje obale od biciklističke staze do obalne konstrukcije. Na zapadu je na krajnjem dijelu prosječna visina obalnog zida 1,85 m, a u uvali Baluni smanjena je na 1,4 m radi lakšeg uklapanja u postojeću obalu preko rampe. Tu su pod potpornim zidom smještene nabačene kamene gromade i kaskadno stubište. Na istočnom je dijelu obale izgrađena prizemna građevina s javnim zahodom i ugostiteljskim sadržajima. Slijedi trg koji je namijenjen projekcijskim i zvučnim instalacijama, a potom dio s bogatom vegetacijom i klupama, dok je određeni



Pogled s mora na radove na Zapadnoj obali



Završni radovi na Zapadnoj obali



Prikaz nove obale na povezanim slikama

prekid u kontinuitetu šetnice benzinska postaja. Zatim slijede još dvije prizemne građevine s ugostiteljskim sadržajima, s tim što je u istočnoj smješten i turistički informativni centar. Tu je prostor šetnice sužen cestovnim rotorom, ali je oplemenjen šljunčanom površinom i klupama te manjim bazenom, a jedna se šljunčana površina namijenjena dječjoj igri nalazi i uz kranju prizemnu građevinu. Obala je opremljena klupama i autohtonom vegetacijom koja se dijelom nalazi u kamenim posudama da bi se prevladala razlika u visini gornje betonske šetnice u razini prometnice i kamenoga obalnog opločenja.

Ukupna je površina prve i treće faze gradnje, koja ujedno pripada pomorskom dobru, 11.701 m², a druge 16.761 m². Kao predstavnice investitora u projekt su bile uključene savjetnica gradonačelnika za urbanizam Marija

Mladineo, dipl. ing. prom., i Branka Mimica, dipl. ing. arh. Investitor prve dvije faze izgradnje bio je Grad Split, a za treću je fazu utemeljena posebna tvrtka *Splitska obala* d.o.o. koja je dobila i koncesiju od 20 godina na pomorskom dobru radi uređenja Zapadne obale, gradnje i iskorištavanja postojećih ugostiteljskih sadržaja sa "štekatima" te uređenja obalne šetnice. Sudionik u gradnji kao investitor bio je direktor Alex Kvarantan, mag. ing. pomor. prom. Početak je radova prve i druge faze bio 13. lipnja 2011., a u kolovozu 2012. započela je treća faza koja je zaključena tek neposredno prije svečanog otvorenja 25. travnja 2013. Radove prve i druge faze obavljali su *Konstruktor-inženjering* d.d. (glavni inženjer gradilišta Zoran Šarčević, dipl. ing. građ.) kao vodeći partner i *Pomgrad inženjering* d.o.o. koji je u sastavu *Strabaga* (inženjer gradili-

šta Ante Miličić, dipl. ing. građ.), s tim da je *Pomgrad* obavio znatno više poslova nego što je bilo ugovoreno. Radove je treće faze izvodila tvrtka *Zagorje-Tehnobeton* d.d. (inženjer gradilišta Mario Romanjek, ing. građ.). Voditelj je nadzorne službe za prvu i drugu fazu bio Nino Šiklić, dipl. ing. građ. iz *Instituta IGH – PC Split*, a za treću fazu Petar Šimičić, dipl. ing. građ. iz tvrtke *Kozina projekti* d.o.o. iz Splita.

Zapadna je obala izložena jakom utjecaju valova, a od obalne je crte nastajala refleksija koja je znatno utjecala na druge dijelove gradske luke

Razgovarali smo i s inženjerom Stjepanom Petrovićem, projektantom obalne



Detalj uređenja Zapadne obale



Pogled na splitsku Rivu ispred jedne ugostiteljske građevine

konstrukcije, inače najsloženijih radova kada se gradi ili rekonstruira neka obala. Razgovarali smo u sjedištu njegove tvrtke *Maritima-ma* u Splitu, a nazočan je bio i suradnik projektanta Tin Tolo, mag. ing. aedif. Inače je ing. Petrović svojedobno stasao u negdašnjem *Pomgradu* i pripada našim najcjenjenijim stručnjacima za obalne konstrukcije i pomorske gradnje. Odmah je rekao kako je Zapadna obala izložena jakom utjecaju valova, a od obalne je crte nastajala refleksija koja je znatno utjecala na druge dijelove gradske luke. Refleksiju je za takav tip obale teško točno ustanoviti, a i matematičko je modeliranje neprovedivo zbog mnogih nepoznatih parametara. Stoga je bez odgovarajućega fizikalnog modela za izbor konstrukcije poslužila studija *Instituta IGH* koja se odnosi na visinu, učestalost i rasprostiranje valova u luci. S tim u vezi prihvaćeno je već prije određeno rješenje tipova obale koje je i dorađeno radi smanjivanja refleksije.



Poprečni presjek dvokomorne obale s gazom od 5,5 m

Cijela je obala podijeljena u pet sekcija. Na istočnoj je strani u dužini od 164,3 m određen gaz od 5,5 m, a konstrukcija se radi od dvokomornih elemenata, od kojih je prva prazna, a stražnja ispunjena odabranim kamenim nabačajem (1000 – 1500 kg), dok je s prednje strane betonska ploča s 50 posto šupljina, a središnja ih ima nešto manje. Slično se radilo i na središnjem dijelu dugom 290,69 m, gdje je gaz 4,25 m, samo su komore i plo-

če nešto manjih dimenzija. Treći je tip obale na zapadnom dijelu u dužini od 109,2 m, gdje je gaz najmanji – 2,75 m. Sastoji se od jedne komore s kamenim nabačajem i prednjom pločom još manjih dimenzija s dva otvora. Posebna je konstrukcija primijenjena na dijelu obale s benzinskom crpkom u dužini od 59,09 m i s gazom od 5,5 m, gdje je zbog tehnoloških zahtjeva pri isporuci goriva primijenjena složena konstrukcija temeljena na pilotima, a trebalo je zasijecati i postojeći obalni zid. Ima još jedna posebna konstrukcija, a riječ je o posebnoj gatu (tlocrtnih dimenzija 15,35 x 3,5 m) na zapadnom dijelu luke, gdje je primijenjena konstrukcija za gaz od 2,75 m.

Na liniji ugradnje obalne konstrukcije ispitivanjima je ustanovljeno da je morsko dno pokriveno slojem mulja i drugih naslaga (debljine 0,4 x 1,4 m) koji je potrebno ukloniti i okvirne konstrukcije komora temeljiti na flišu ili vapnencu. Prije postavljanja predgotovljenih elemenata trebalo je napraviti betonsku



Pogled na Zapadnu obalu sa Sustipana

obalu i bili iznenađeni njezinom ljepotom i prostranošću.

Split je na dodiru marjanske park-šume i mora dobio reprezentativan prostor s prekrasnim pogledom na grad i okolne otoke, a pješačka će se šetnica spojiti s Matejuškom

Split je, bez obzira na sve okolnosti, na dodiru marjanske park-šume i mora dobio jedan reprezentativan prostor s prekrasnim pogledom na grad i okolne otoke. Zapadna bi obala uskoro trebala dobiti i svoj logičan nastavak i spoj s Matejuškom jer će se graditi i pješačka šetnica ispred bivšeg hotela *Ambasador*,

pa će splitska obala u cijeloj svojoj dužini biti dostupna pješacima. Neki čak tvrde da će – kad se jednom otvori hotel *Marjan*, Banovina preuredi u hotel, izgradi stambeno-garažni kompleks Dražanac i konačno završi obnovljeni hotel *Ambasador* – to biti najljepši obalni prostor na cijelom Mediteranu.

No čini se da će još dugo vremena proći dok sve to bude završeno i izgrađeno. Poduzetnik Željko Kerum u obnovu je hotela *Marjan* uložio toliko da je dospio u poslovne teškoće, pa iako je osigurao da hotel uđe u svjetski poznati *Hilton* lanac, zasad bezuspješno traga za kupcima koji bi bili spremni uložiti u nastavak adaptacije. Vlasnici hotela *Ambasador* konačno su riješili imovinsko-pravne zavrslame, ali iako imaju dozvole nikako da započnu radove, barem s rušenjem

postojeće zgrade. Navodno tragaju za partnerima suinvestitorima, a tvrde da imaju zainteresiranih iz Turske, Francuske, Njemačke, Austrije, SAD, Ujedinjenih Arapskih Emirata i sl.

Može se vjerovati da će se sve to ipak nekako riješiti, ponajprije zbog grada Splita koji u posljednje vrijeme bilježi najveći porast turista na Sredozemlju. Treba se nadati da će u buduće radove na širem području Zapadne obale, ponajprije u preuređenje postojećih i gradnju novih zgrada na obalnoj liniji, biti uključeni i nagrađeni autori urbanističko-arhitektonskog uređenja, što im je uostalom i osigurano pobjedom na natječaju.

Slike i crteži: arhive investitora, projektanata i B. N.