



Smještaj sportskih i ribarskih brodica u gradskoj luci u Dubrovniku

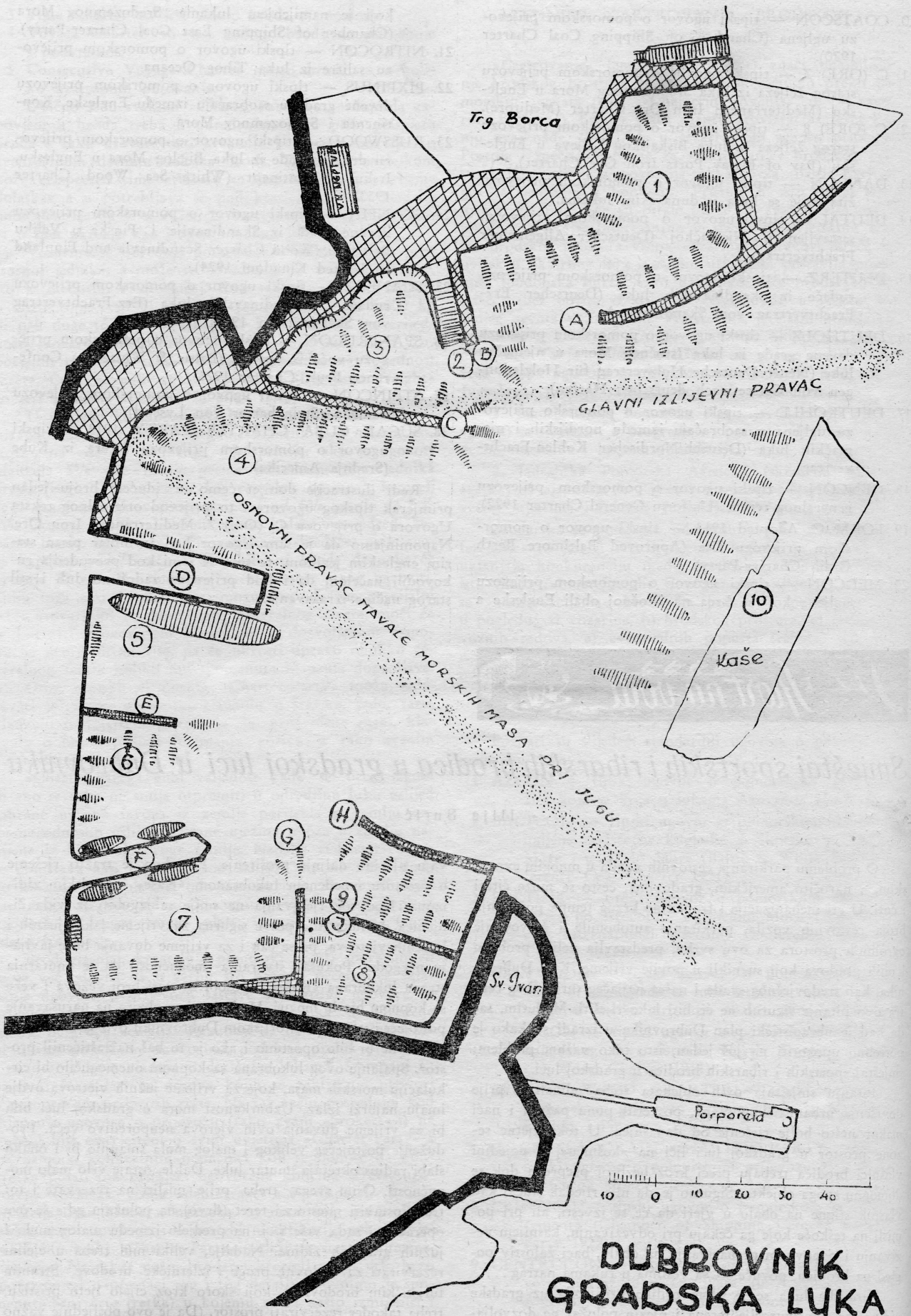
Ilija Burić

O problemu parkiranja cestovnih vozila u mnogim evropskim, a naročito američkim, gradovima, često se može čitati i čuti. U eri mehanizacije i frapantno brzog tempa povećanja broja cestovnih vozila, parkiranje autobomila i žrtvovanje ogromnih prostora za ovu svrhu, predstavlja veliki problem i onih gradova koji su nikli u novije vrijeme. Kod Dubrovnika, kao sredovječnog grada i našeg najjačeg turističkog centra ovo pitanje sigurno ne će biti lako riješiti. Međutim, sada kad je urbanistički plan Dubrovnika u izradi svakako je potrebno upozoriti na još jedan, isto tako važan, problem: smještaj sportskih i ribarskih brodica u gradskoj luci.

Pitanju smještaja ovih objekata treba odmah, i prije dovršenja urbanističkog plana, posvetiti punu pažnju i naći makar nešto bolje rješenje od današnjeg. U toku ljetne sezone prostor u gradskoj luci liči na »košnicu«, a pojedini vlasnici brodica trebaju preći kroz bezbroj prepreka dok se domognu svoga objekta. Sigurno je, da nije rijedak slučaj kad vlasnik stigne na obalu u vjeri da će se izvesti, ali pri pomisli na teškoće koje ga čekaju pri odvezivanju, kasnijem vezivanju i ponovnom prebacivanju na obalu, baci žalostiv pogled na brodicu, povuče se, sa veslima u rukama natrag...

Gradska luka se je silom prilika priljepila uz gradske zidine, pa konfiguracija terena i njezin položaj ne dozvolja-

vaju njezino daljnje proširenje. Potrebno je tražiti rješenje u prostoru omeđenom lukobranom »Kaše« i gradskim zidinama. Kod tog rješavanja ne smije se izgubiti iz vida činjenica da luka nije posve sigurna za vrijeme jakih južnih i istočnih vjetrova, pa se čak i za vrijeme duvanja bure javljaju nezgode. Pokušaj stvaranja mogućnosti da se unutarnja strana lukobrana »Kaše« osposobi za veći broj vezova i veže sa kopnom bio bi moguć. Međutim, bez obzira na narušavanje postojećeg stanja u historijskom Dubrovniku ovo sa maritimne strane ne bi bilo oportuno i ako je to baš najzaštićeniji prostor. Spajanje ovog lukobrana sa kopnom onemogućilo bi cirkulaciju morskih masa, koje za vrijeme južnih vjetrova ovdje imaju najbrži izlaz. Uzburkanost mora u gradskoj luci bila bi za vrijeme duvanja ovih vjetrova neuporedivo veća. Produženje postojećeg velikog i malog mula smanjilo bi i onako slabi radius okretaja unutar luke. Dakle, ostaje vrlo malo mogućnosti. Osim svega, treba prije misliti na rezervate i to: treba ostaviti mjesto za teret (drvo) na položaju gdje se ove operacije i sada vrše t. j. na predjelu između malog mula i južnih gradskih zidina. Nadalje, veliki mul treba u cjelini rezervirati za redovite pruge i izletničke brodove. Stranim turističkim brodovima, koji skoro kroz cijelo ljeto pristižu, treba također rezervirati prostor. (Da je ovo posljednje važno



znaju najbolje vlasnici brodica po prošlogodišnjem seljakanju brodica na prostoru između oba mula).

Iz svega izloženog vidi se, da bi rješenje trebalo tražiti u perifernom smještaju brodica na preostalom lučkom prostoru iz slijedećih razloga:

a) ovakav način situiranja i izgradnje obala najmanje bi narušavao postojeću siluetu.

b) stvorio bi se direktni pristup u objekte (plovila),

c) pružila bi se mogućnost stvaranja periferne šetne staze.

d) ne bi se povećala uzburkanost mora u samoj luci,

e) postiglo bi se, uslijed najmanjih dubina, relativno najjeftinije građenje.

Pokušaj obodnog rješenja prikazan je na situacionoj skici, pa se ovo rješenje zamišlja:

1. Prostor ispred »Trga borca« označen u skici sa »1«. Ovaj prostor bi trebalo bagerovati u dubinu, što bliže mostu koji spaja grad sa predjelom Ploče, na dubinu oko 1,50 m. Povijeni vanjski, novoizgrađeni lukobran (»A«) štiti bi ovaj prostor od svih vjetrova. Naročito slikovit izgled pružale bi brodice u ovom bazenu, gledane sa mosta i »Trga borca«. Uz postojeće gradske zidine trebalo bi regulirati pločnik u širini 2 m, koji bi služio kao šetna obala.

2) Izvjesnim proširenjem plato-a kod V. K. »Neptun« stvorio bi se prostor za lake popravke brodica, gdje je predviđeno istežalište, koje je sa vanjske strane zaštićeno niskim lukobranom — gatom (u skici »2« i »B«).

3. U prostoru označenom sa »3« predviđen je također smještaj brodica. Obala ovog dijela bila bi izrađena iz kamenog nabacaja u pokosu radi boljeg stižavanja valova. Ovaj prostor omeđen je također gatom (»C«), koji ima za svrhu omogućenje prilaza brodicama vezanim uz isti. Da sam gat ne bi izazivao nova uztalasanja mora nastala kod odbijanja od stijene bazena »4«, potrebno bi bilo istog u podvodnom dijelu izraditi na sistemstu stupova, kako bi se obezbijedila slobodna cirkulacija mora. Na dijelu bazena »4« regulirao bi se i proširio priobalni plato.

4. Veliki mul zadržao bi dosadanju namjenu t. j. prijem redovitih pruga, te parkiranje čamaca za prijevoz na Lokrum i izlete u okolici (»D«).

5. Bazen označen u slici »5« predstavlja polovicu sadanjeg bazena između velikog i malog mula, koji bi trebalo odijeliti uzanim gatom (»E«). Bazen »5« bi trebao uglavnom ostati kao rezervat za male brodice stranih vlasnika, koji kraće vrijeme borave u luci, a također za iskrcaj turista sa velikih preoceanskih brodova, koji povremeno stižu u gradsku luku.

6. Bazen »6« koristio bi se uglavnom za privez brodica, osim dijela uz sam mali mul.

7. Mali mul (»F«) zadržao bi i dalje dosadanju namjetu, t. j. istovar tereta.

8. Prostor u bazenu »7« koristio bi se za prijevoz brodica, a sa istočne strane bio bi ograđen gatom »G«, koji bi trebao biti građen isto kao i gat »C«.

9. U prostoru omeđenom novim gatovima »G«, »H« i gradskim zidinama, formirao bi se bazen »8« i »9« izgradnjom jednog uzanog gata u sredini (»J«) sa svrhom mogućnosti priveza većeg broja objekata i lakšeg prilaza istima.

10. Predio sa unutarnje strane lukobrana »Kaše« koristio bi se za privez većih jedinica, sa pomoćnim čamcem i za manje turističke jahte.

Na predloženi način u gradskoj luci moglo bi se najudobnije smjestiti oko 120 manjih objekata. Daljnim porastom broja objekata stvarala bi se druga linija, čija je nezgoda u pristupu na objekte preko brodica iz prve linije.

Velika prednost ovog obodnog rješenja je u tome, što ono iziskiva najmanje radove na fundiranju i što omogućuje rad u etapama, prema financijskim mogućnostima.

Prednji članak nije napisan sa ciljem da daje jedino moguće i definitivno rješenje. Njegova svrha biti će u potpunosti postignuta, ako on daje potstreka mjerodavnima za brzo rješenje ovog gorućeg problema.