

Sveučilište u Zagrebu
Arhitektonski fakultet
Diplomski studij arhitekture i urbanizma

Tamara Relić i Antonija Vlašić
Idejna studija i projekt razvoja prostora buduće lake gradske željeznice

Zagreb, 2016.

Ovaj rad izrađen je na Arhitektonskom fakultetu, 3. semestar Diplomskog studija arhitekture i urbanizma na Radionici arhitektonskog projektiranja 3 pod vodstvom prof. Miroslava Genga i prof. Tina Svena Franića i predan je na natječaj za dodjelu Rektorove nagrade u akademskoj godini 2015/2016.

sadržaj	
kontekst	1
tekstualno obrazloženje	2
urbanistički koncept	3
sustav	
šira situacija	4
fotografija makete 1	5
situacija i presjek	6
situacija prizemlja	7
situacija garaža	8
fotografija makete 2	9
element 1	
koncept	10
tlocrt etaže 08.00	11
tlocrt etaže 12.00 i presjek kroz središnji prostor	12
tlocrt etaže 20.00 i uzdužno pročelje	13
tlocrt etaže 28.00 i presjek uz pročelje	14
fotografija makete 3	15
element 2	
koncept	16
tlocrt etaže 08.00	17
tlocrt etaže 12.00 i presjek kroz središnji prostor	18
tlocrt etaže 20.00 i uzdužno pročelje	19
fotografija makete 4	20
sažetak rada	21

kontekst

Tokom drugog dijela 19. stoljeća i prvog dijela 20. stoljeća, u vrijeme procvata tada mladog i brzo razvijajućeg Zagreba, Trnje i Trešnjevka su bili daleka periferija, a sve zbog dolaska željeznice koja od 1862. (zapadni i južni krak) odnosno 1870. (istočni krak) spaja Zagreb s okolnim gradovima, ali i razdvaja pojedine gradske kvartove. Sama fizička barijera željezničkih kolosijeka koja je tijekom vremena još “podebljana” dodatnom infrastrukturom (proširenja na kolodvorima, željezničke radionice kao npr. Gredelj, razna skladišta i pogoni koji su spojeni na željeznicu) činila je pravi “kineski zid” između grada i sela/predgrađa. Čini se da ni samome gradu nije bilo posebno stalo do uspostavljanja boljih veza između gradskog sjevera i juga, jer tek je nakon dugih pregovora 30-ih godina izgrađen podvožnjak kod Miramarske ulice koji je sve do danas ostao jedina prometna veza između Savske ceste i Držićeve/Strojarske ulice, uz još dvije pješačke poveznice, nekadašnji pješački nathodnik kod Glavnog kolodvora koji je sredinom 70-ih godina zamjenjen pothodnikom te uski prolaz kod Runjaninove ulice.



Pješački nathodnik kod Selske ceste, oko 1930.



Pješački nathodnik kod TOZ-a, vjerojatno u 70-ima



Pješački nathodnik kod Trnjanske ceste, još u drvenom izdanju, najvjerojatnije snimljen 1905

Koncepcija urbanističko-arhitektonskog rješenja

Sklop opkoračnih struktura

Trenutno je željeznica barijera između donjogradskih blokova i novijeg dijela Zagreba koji je bio pretežno industrijski. Predlaže se premošćavanje te barijere kroz samu zgradu. Pri tome uzima se u obzir memorija mjesta (na tom potezu grada su se nalazili nadvožnjaci koji su povezivali donji grad s mjestom rada). Postavljanje “urbanih tregera” u osima postojećih koridora donjogradskih blokova kao njihov završetak odnosno nastavak komunikacije.

Karakter prometnog rješenja

Odlika koja grad Zagreb čini metropolom je sjecište različitih vrsta prometa. Predlaže se strukturiranje prometa na tom potezu i određuje se odgovarajuća udaljenost stajališta tih različitih prometnih trasa. Uvođenje lake gradske željeznice i ukidanje suvišnih kolosjeka te projektiranje stanice unutar novonastalog sklopa koji se proteže između glavnog željezničkog kolodvora na zapadu i autobusnog kolodvora na istoku. Uvođenje i žičare, koja bi povezivala te dvije krajnje točke, ali i hotelske sadržaje između. Što se tiče cestovnog prometa, predlaže se produžetak Draškovićeve ulice te okomita cesta koja prolazi kroz elemente sklopa i s koje se pristupa rampama, koje vode do garaže. Naglasak je na pješačkom prometu, koji je ostvaren dijagonalnim kretanjima, pomoću eskalatora, kroz elemente te u drugom smjeru između elemenata po parteru ili mostovima na većim visinama.

Stanica lake gradske željeznice nalazi se između elementa 1 i 2. S te stanice se eskalatorima i liftom pristupa na trg jedne i druge zgrade.

Element 1

Ideja zgrade postavljene u smjeru S-J je da postane mjesto kretanja, zadržavanja, događaja, boravka, stanovanja i parkinga. Koncipirana je tako da se sastoji od fiksni ćelija koje su postavljene kao uski blok te od središnjeg prostora u kojem se nalaze različiti veći sadržaji postavljeni kao mostovi. Zgrada je hotelske i stambene

namjene. U središnjem prostoru se nalaze: trg iznad željezničke stanice, lobby hotela, restaurant, wellness, igralište te stanica žičare. Ti sadržaji su međusobno povezani dijagonalnom komunikacijom. Glavni element te komunikacije su eskalatori. Trg iznad željeznice je glavni prostor s kojeg se pristupa u ostale sadržaje, on funkcionira kao terminal. Osim toga kretanja, predlaže se i mogućnost povezivanja različitih zgrada te se tako središnji sadržaji povezuju i u drugom smjeru. Takvim postavom prostornih sklopova nastoji se izbrisati granica unutarnjeg i vanjskog prostora te se javni prostor kontinuirano širi s partera u visinu.

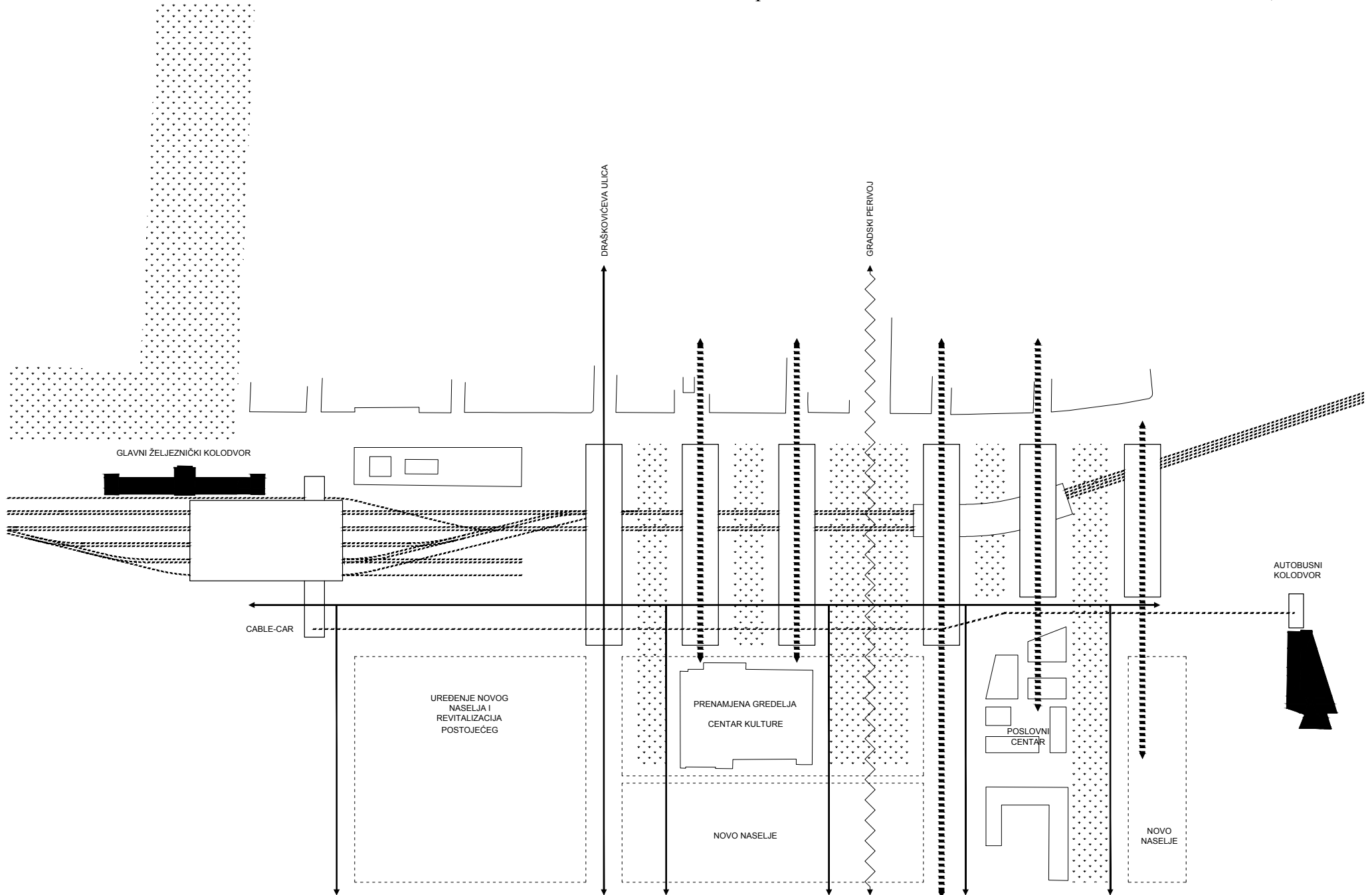
Element 2

Sličan princip kao element 1, samo što se u elementu 2 središnji prostor neprekidano nastavlja te tvori labirint unutar uskog bloka. Zgrada je pretežno poslovne namjene, ali i stambene i hotelske u manjoj mjeri. S obzirom na okolnu namjenu, središnji saržaji su projektirani u vidu potreba takvih jedinica. U tom prostoru se nalazi konferencijska dvorana, lobby, restaurant, manja dvorana te multifunkcionalne dvorane. Ispod tog kontinuiranog labirinta se nalazi trg koji je iznad željezničke stanice te slično funkcionira kao i u elementu 1. Pruža se mogućnost zajedničkog suživota tih do sada fizički odvojenih funkcija. Korisnici zgrade mogu na jednom mjestu obaviti posao, prenoćiti u hotelu, stanovati na kraći ili duži period ili jednostavno samo proći kroz zgradu s jednog dijela grada na drugi. Također postoji povezivanje predprostora konferencijske dvorane i lobby-a s prostorima drugih zgrada. Dakle kontinuirano kretanje se prožima kroz zgradu, ali i između zgrada.

Park šuma

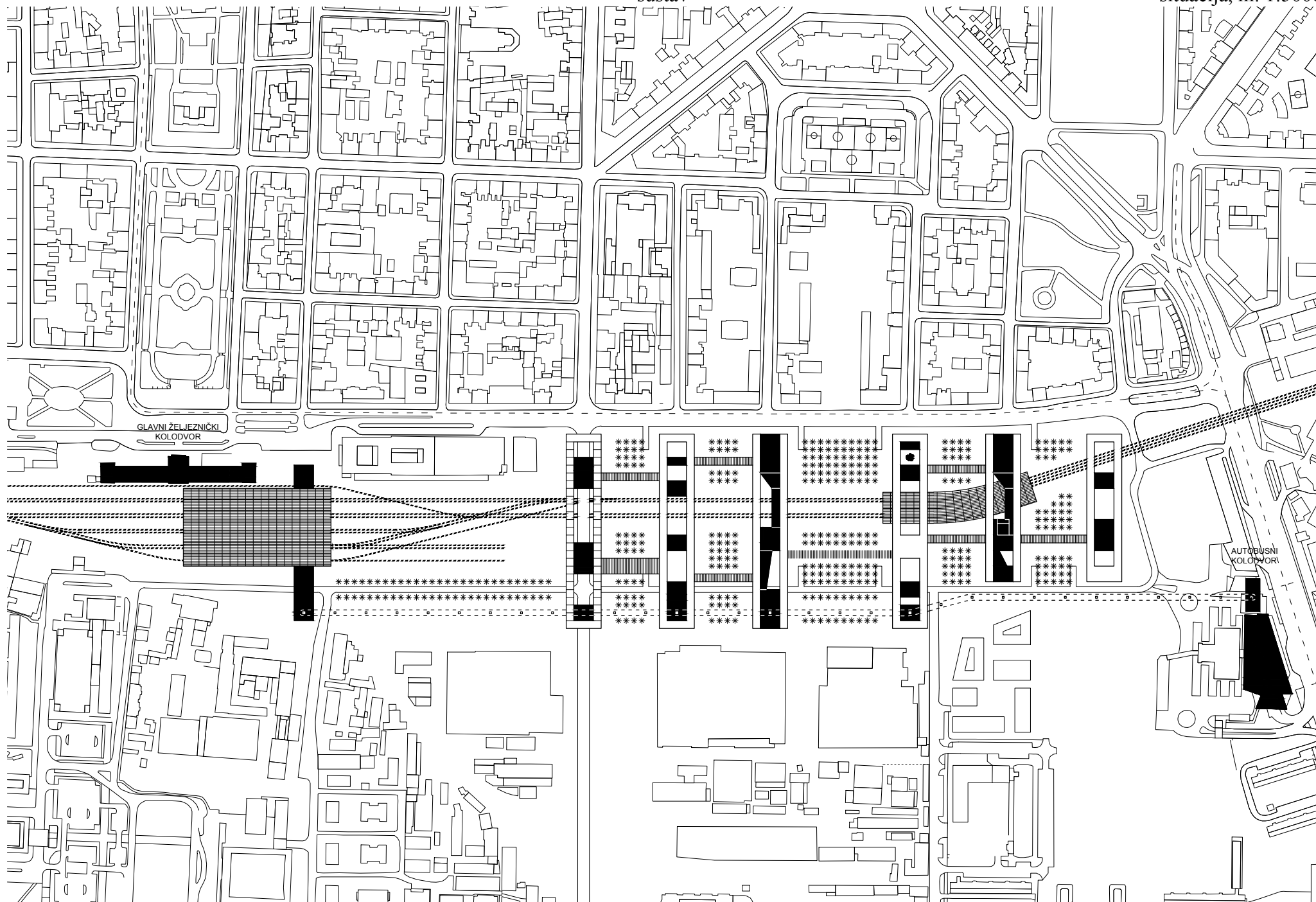
Između postavljenih elemenata kao kontrast postavlja se zelenilo. Projektira se kao šuma u koju prodiru komunikacijske trake između zgrada na parteru te mostovi na većim visinama.

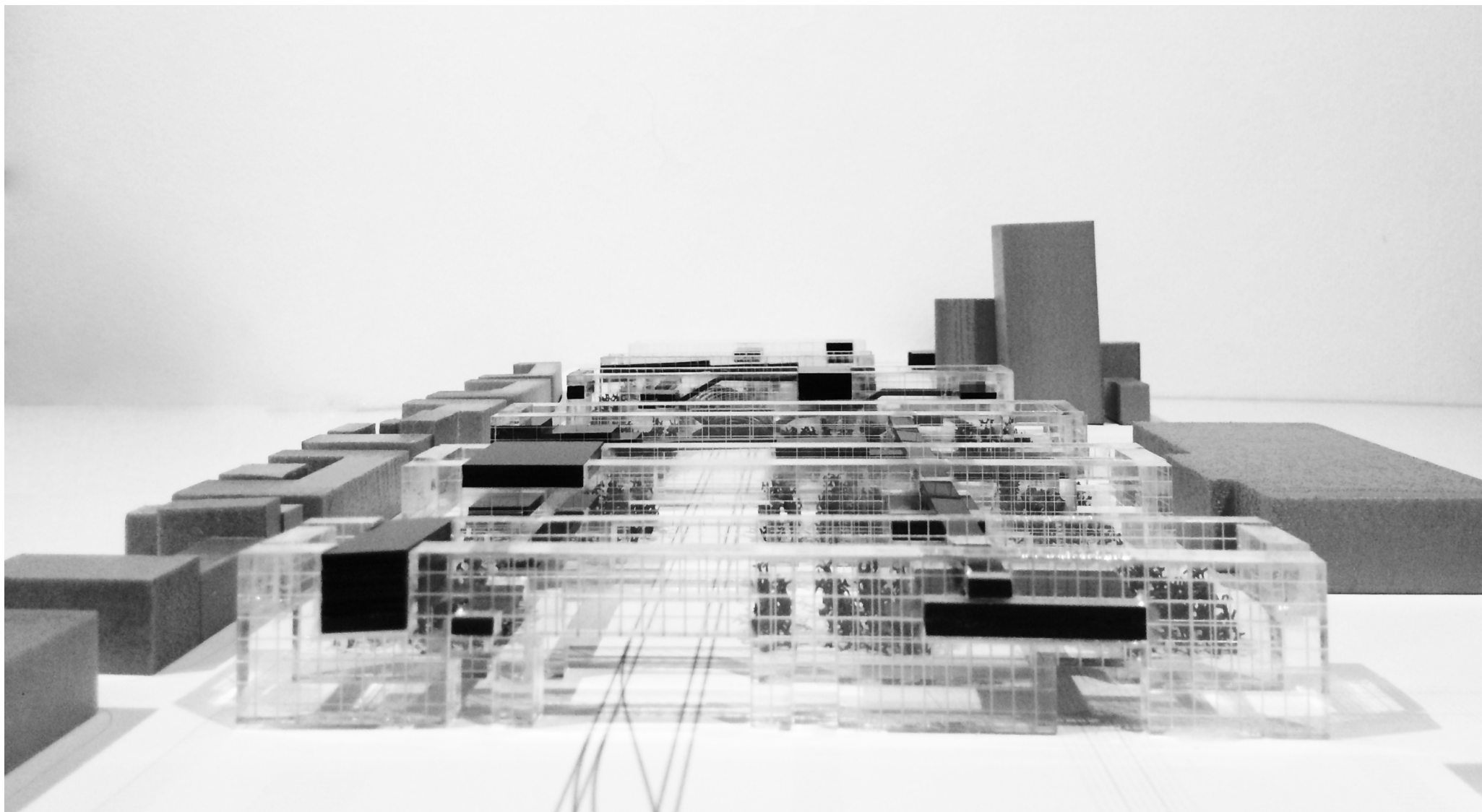
Uz komunikacijske trake nalaze se i mjesta zadržavanja kao proširenje traka u obliku igrališta, terena, mjesta za druženje i odmor.

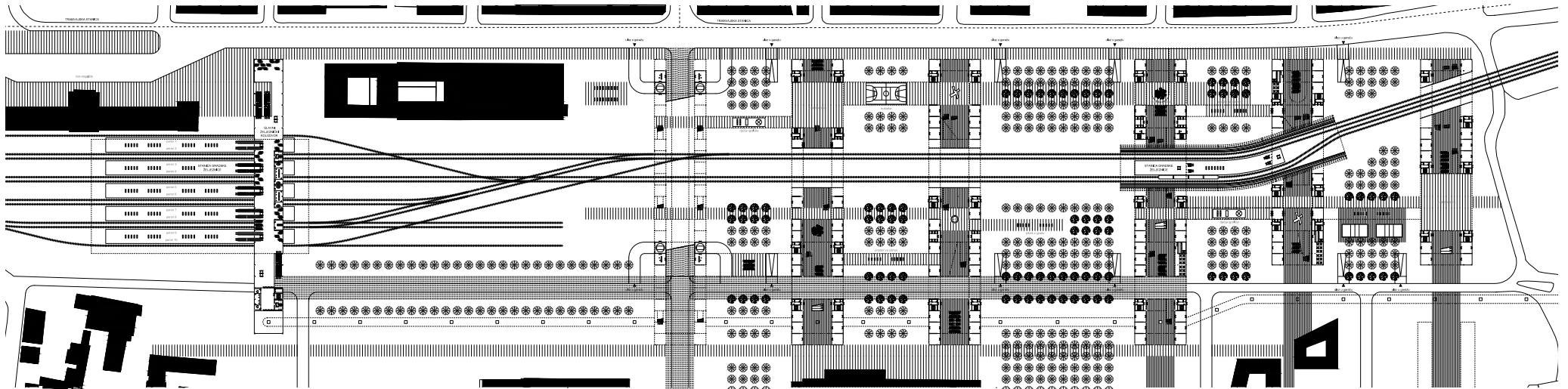


sustav

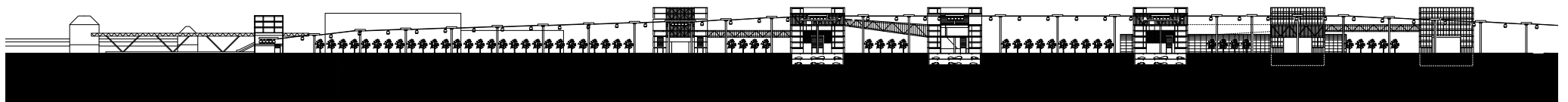
situacija, m: 1:5000

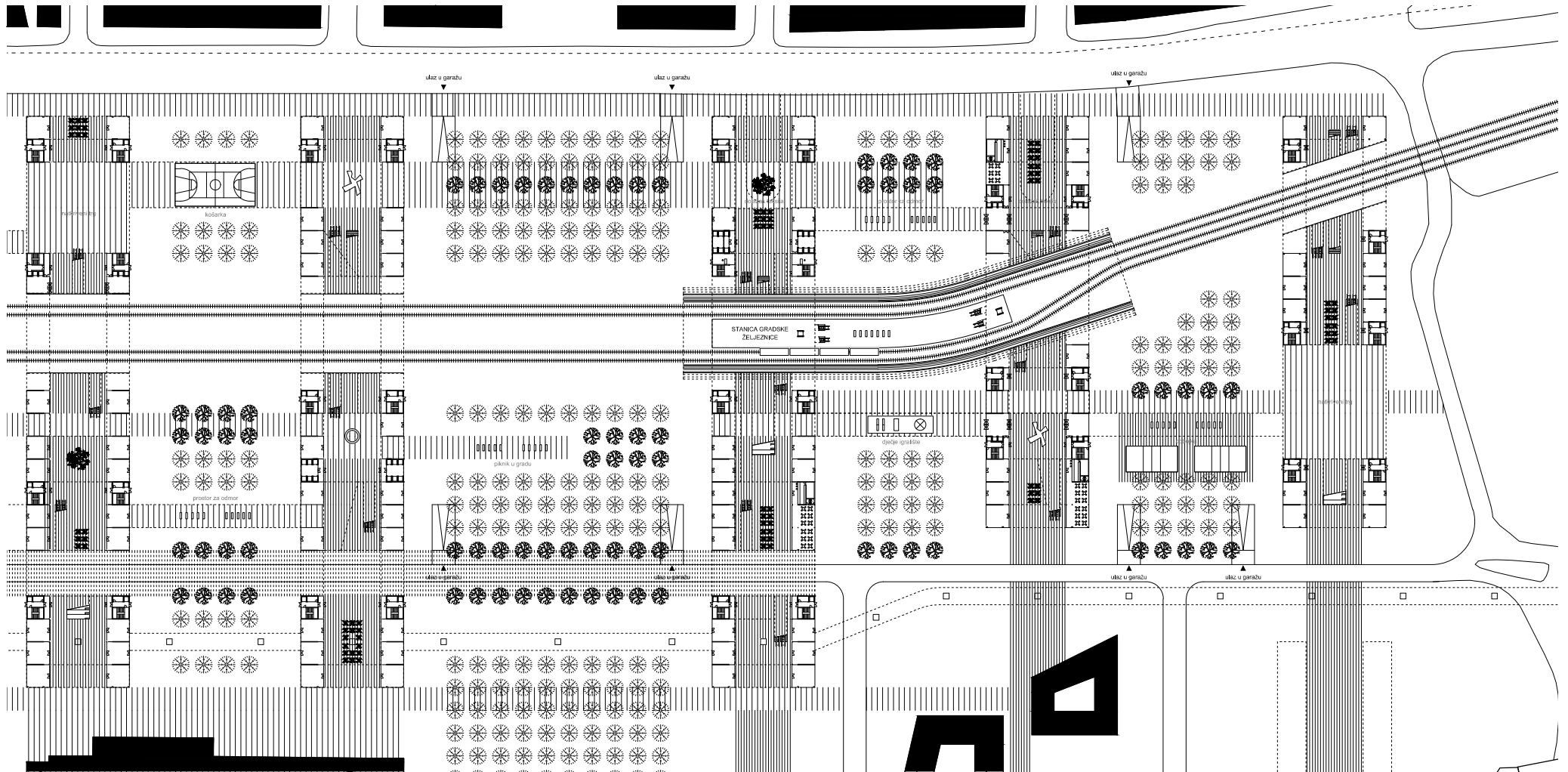


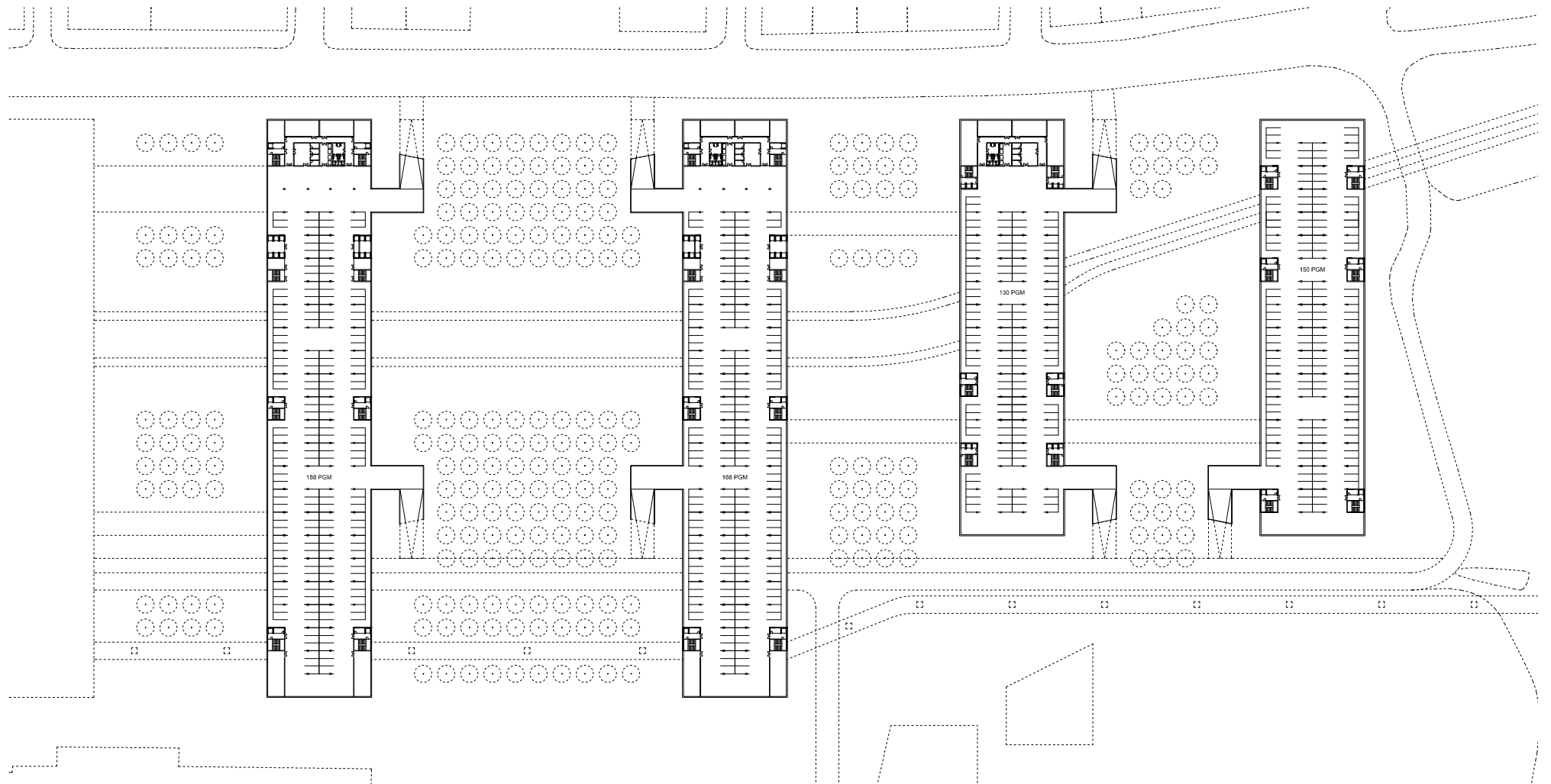


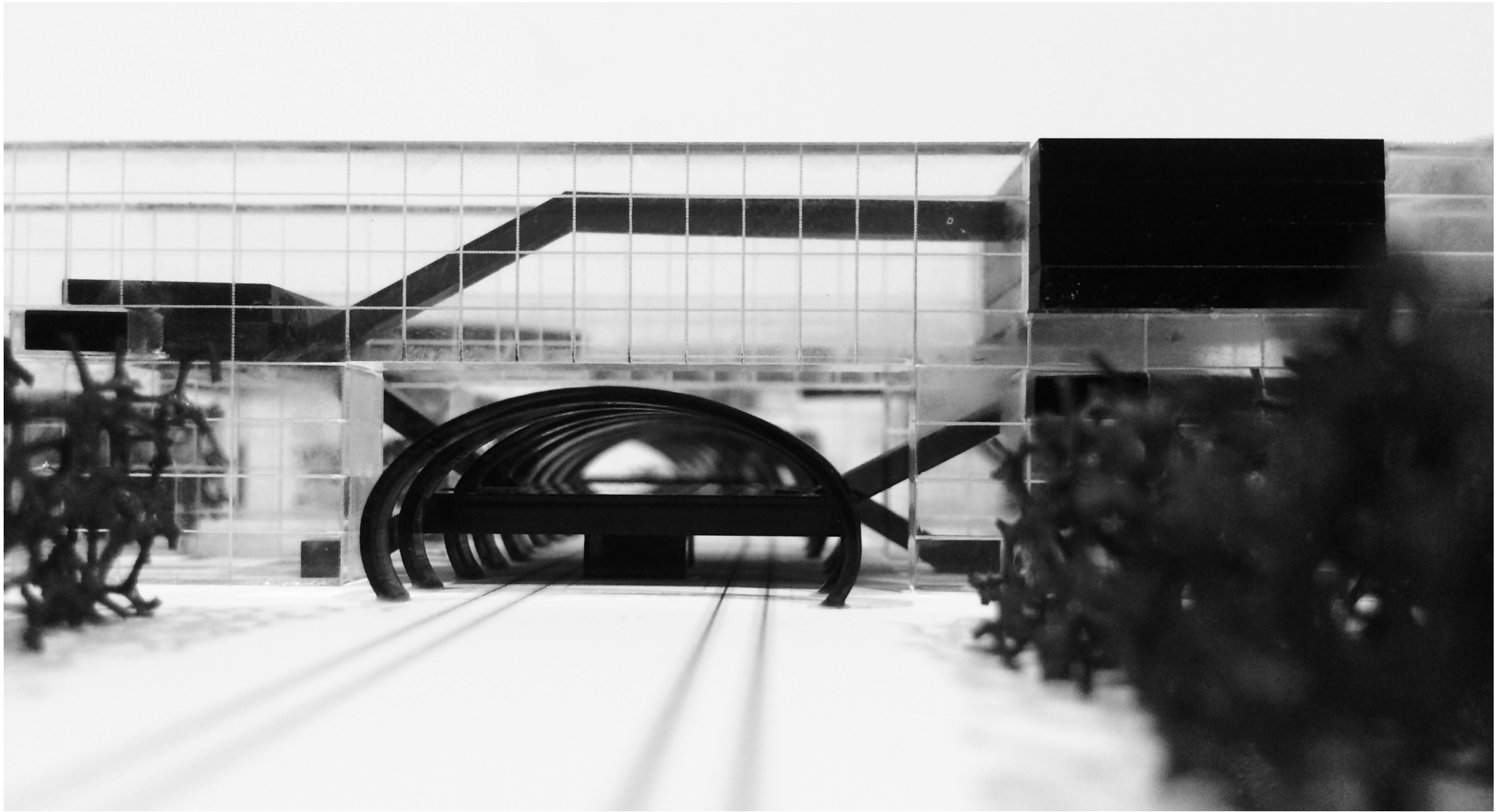


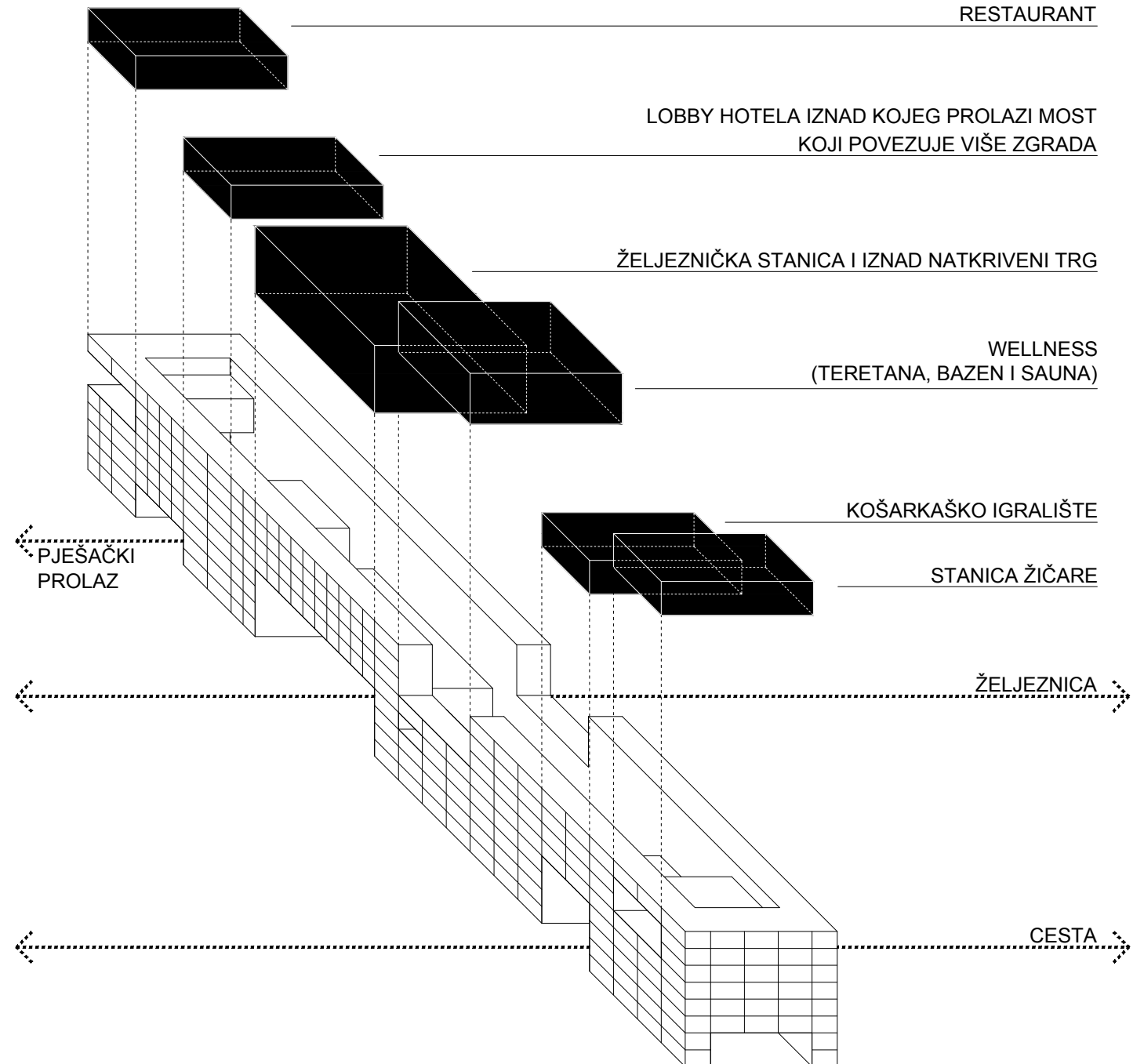
poprečni presjek











KRETANJE POJEDINIH SKUPINA

gost hotela

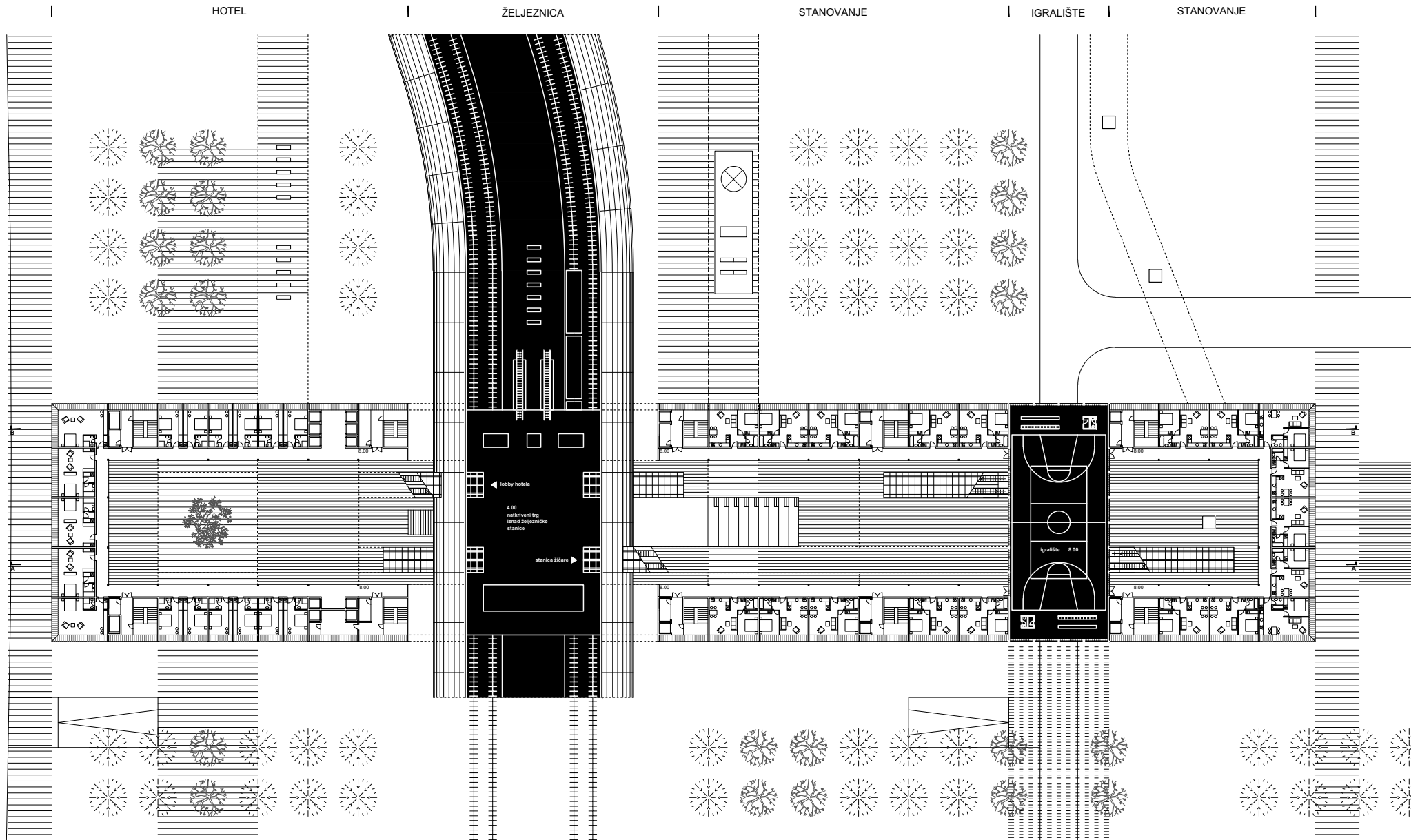


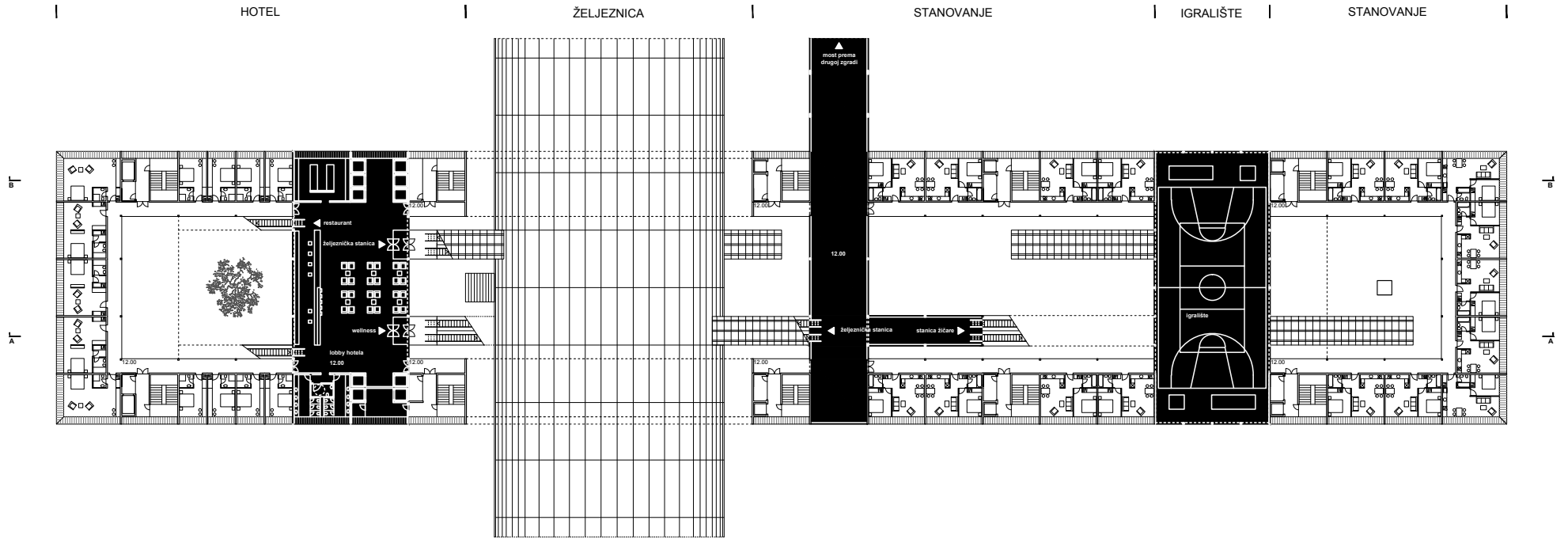
turist



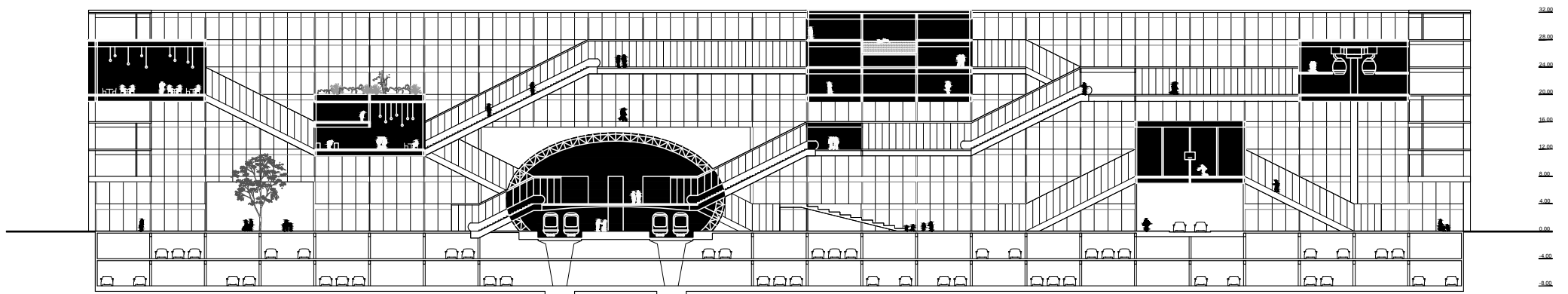
stanar



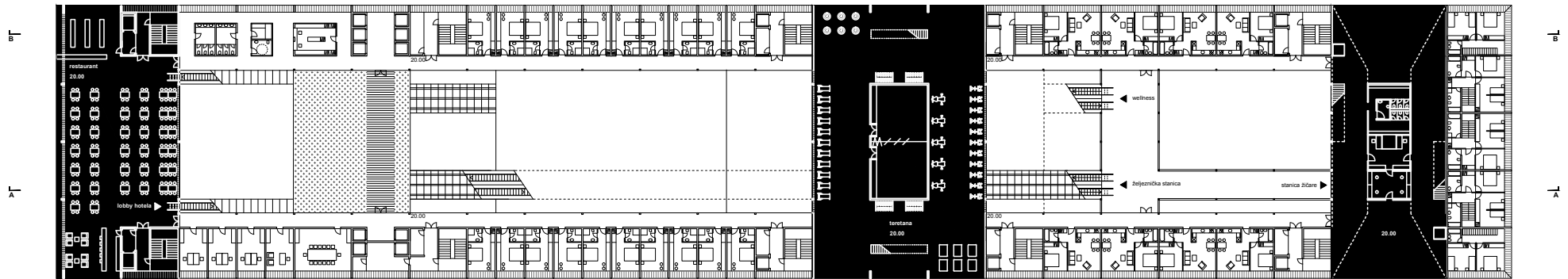




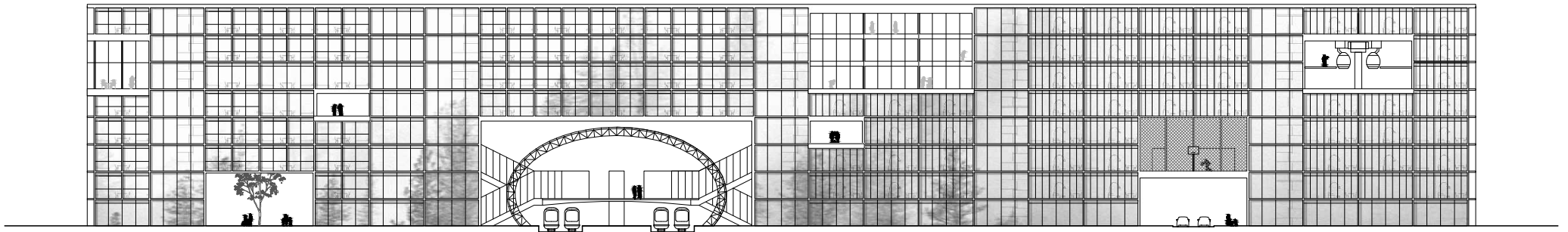
presjek kroz središnji prostor

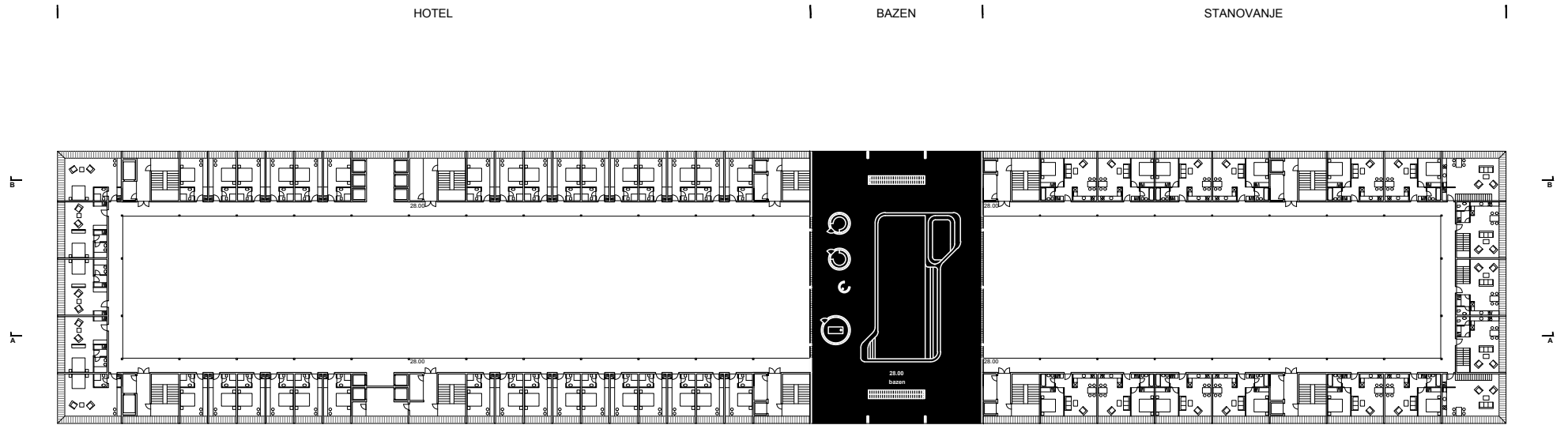


| RESTAURANT | HOTEL | TERETANA | STANOVANJE | ŽIČARA | STAN. |

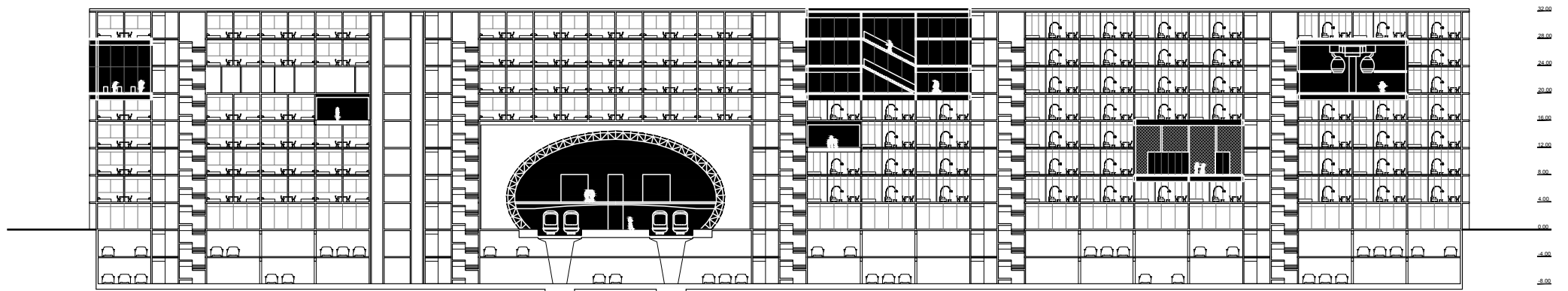


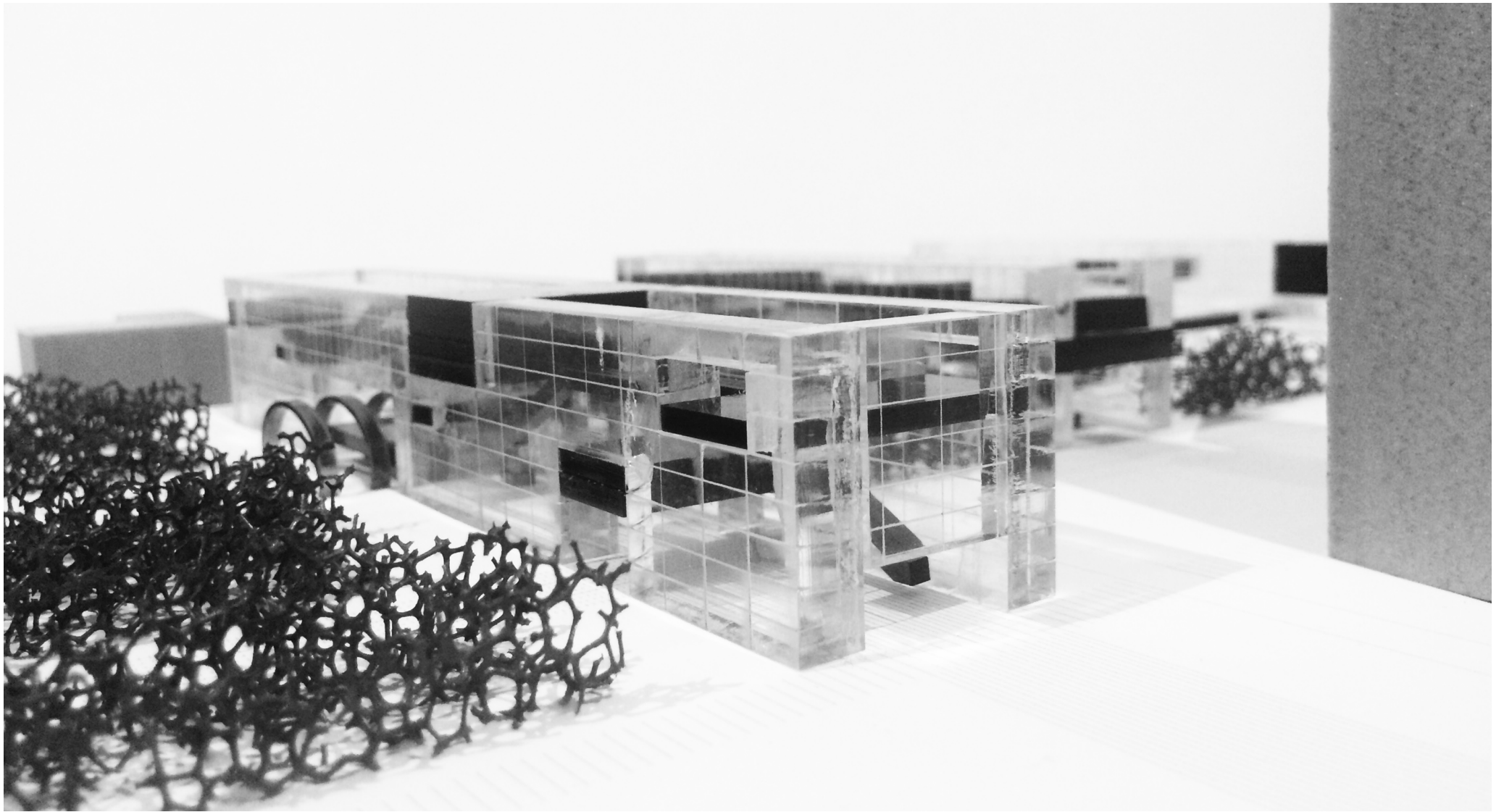
uzdužno pročelje

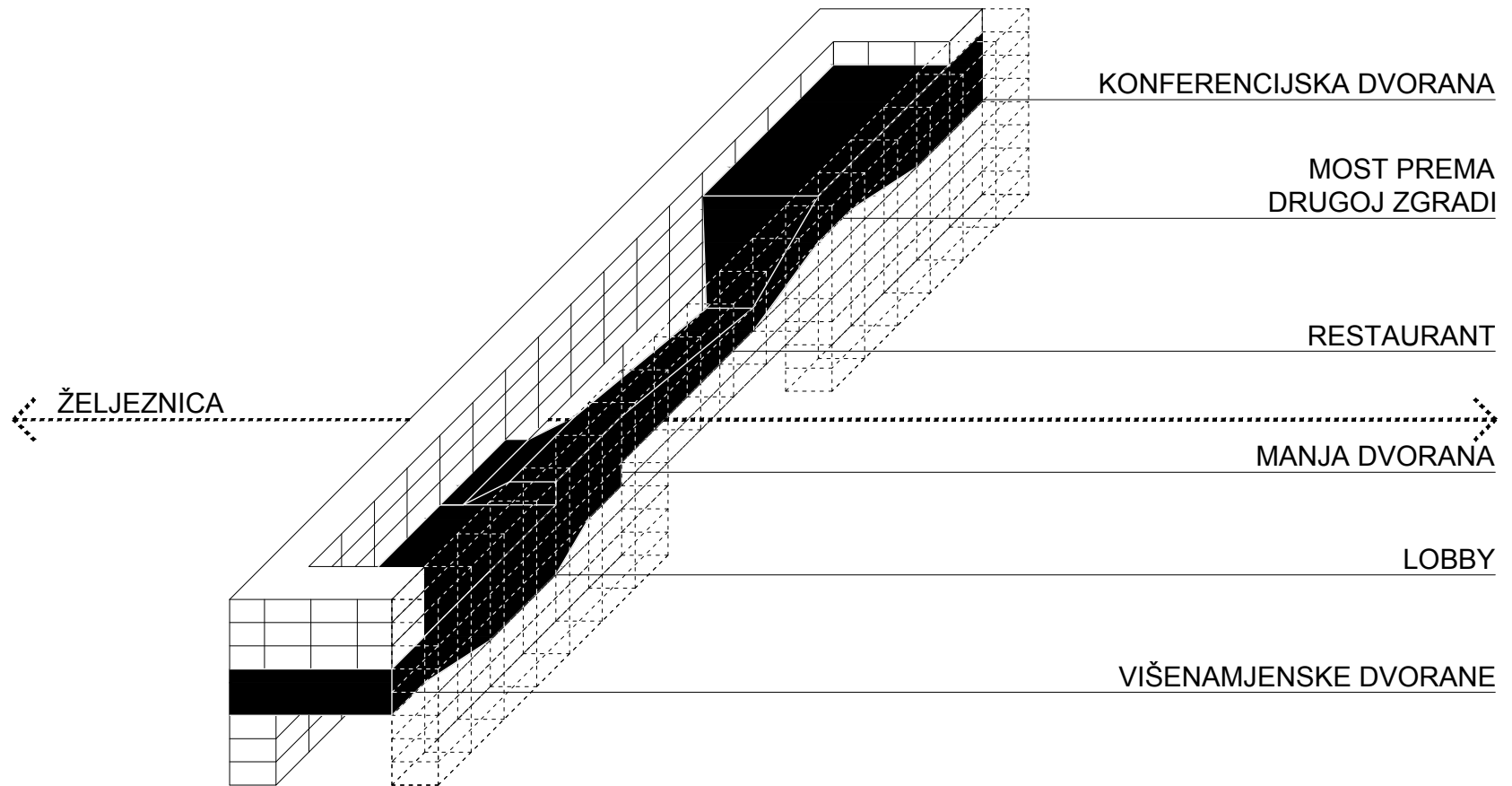


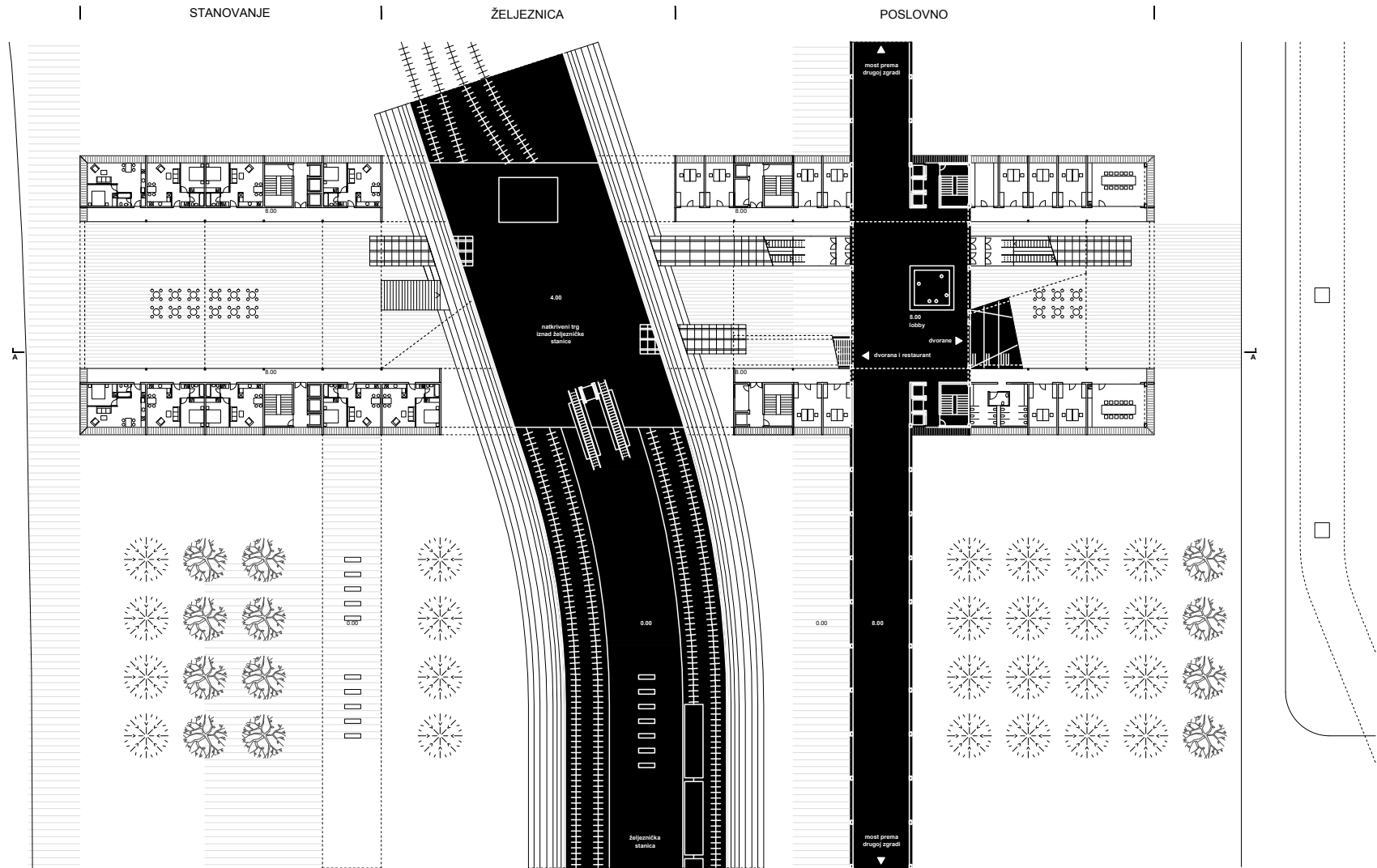


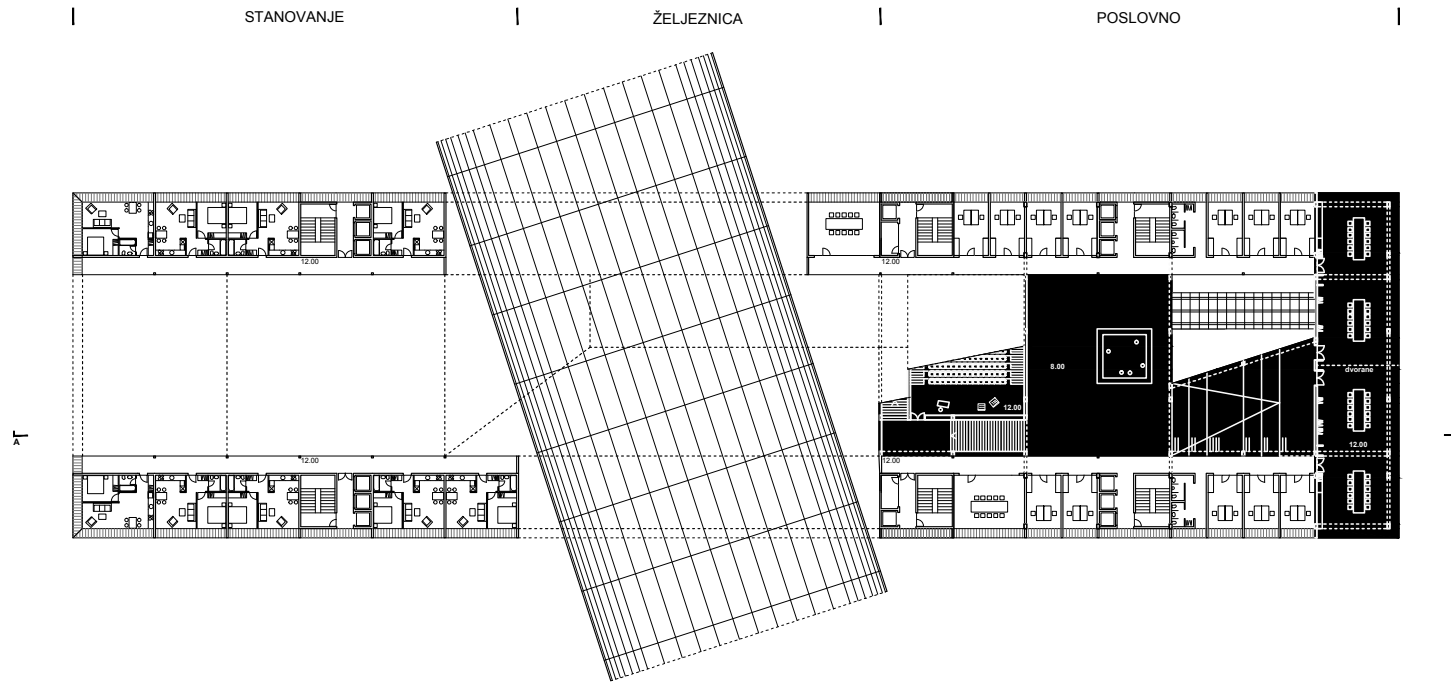
presjek uz pročelje



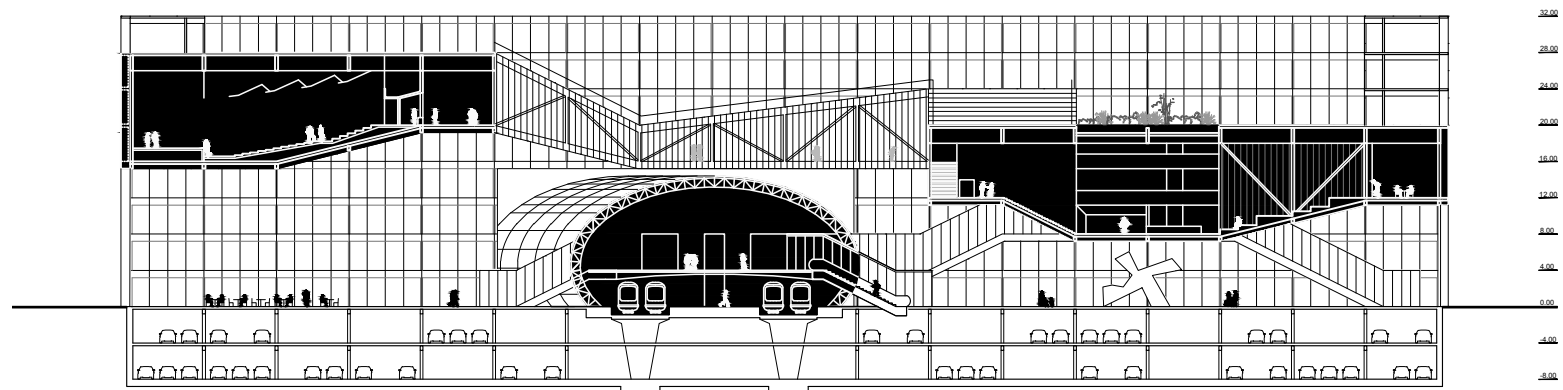


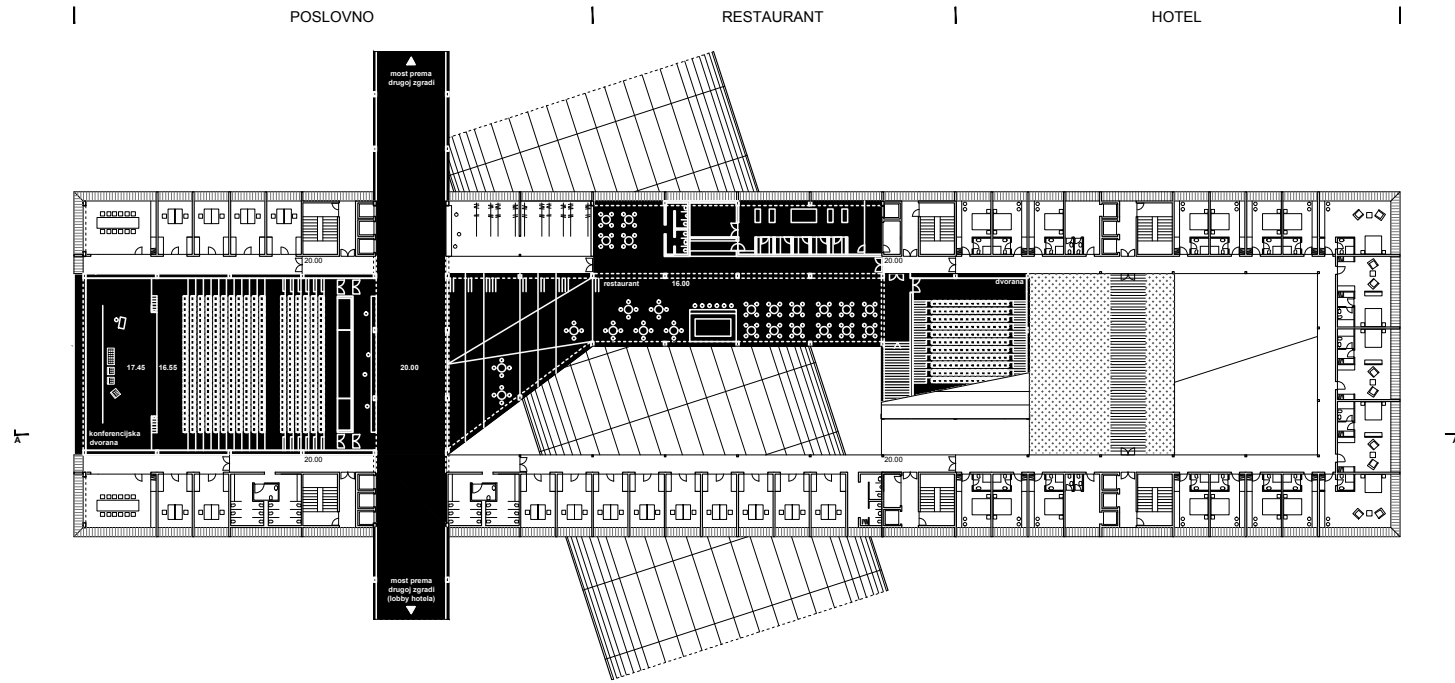




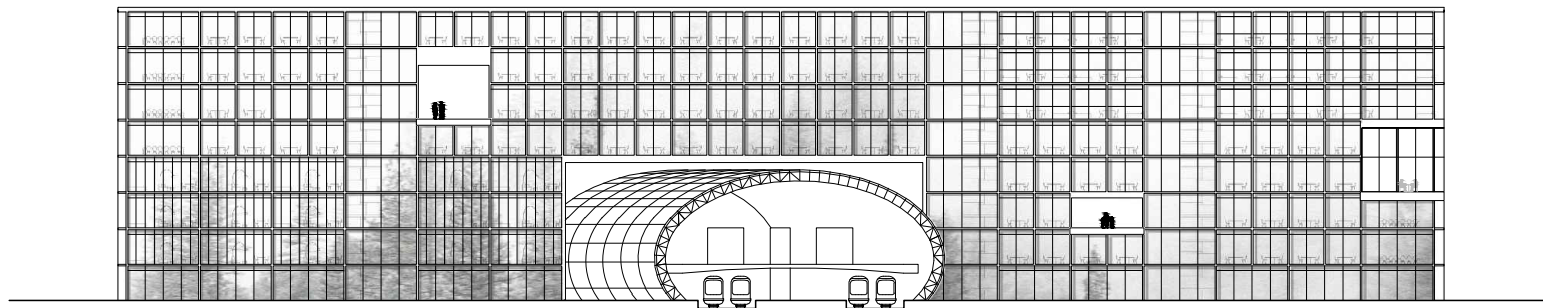


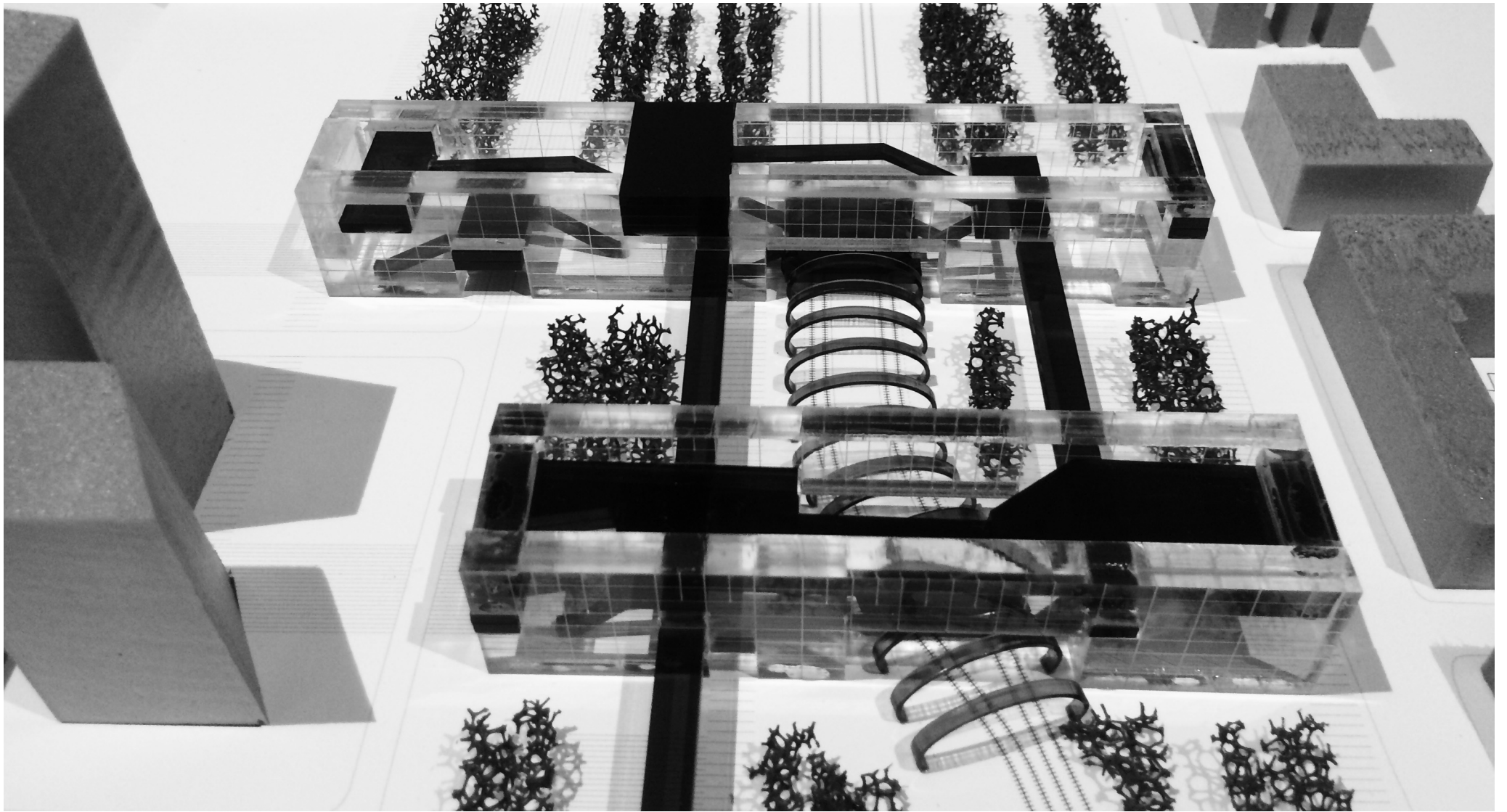
presjek kroz središnji prostor





uzdužno pročelje





Zadana teza projekta bila je razvoj brze gradske željeznice te izmicanje iz centra grada svog željezničkog prometa koji nije putnički. Time se oslobađa velika površina koju smo iskoristili za povezivanje donjeg grada i prostora južno od pruge.

Predloženo rješenje je strukturalni koncept interakcije različitih sadržaja (hotela, boravka, prolaza, parkinga, kulture, stanovanja, izlaganja) na području buduće lake gradske željeznice u Zagrebu. Postavljanjem „urbanih tregera“ omogućava se povezivanje povijesno odvojenih dijelova grada te objedinjavanje različitih interesa na pojedinim označenim mjestima. „Urbani tregeri“ bi trebali postati generatori urbanog života na tom području. Pri tome uzima se u obzir memorija mjesta (na tom potezu grada su se nalazili nadvožnjaci koji su povezivali donji grad s mjestom rada) te postavljanje elemenata u osima postojećih koridora donjogradskih blokova kao njihov završetak odnosno nastavak komunikacije.

Elementi sklopa omogućavaju zajedničko djelovanje i brisanje granica između vanjskog i unutarnjeg prostora, a u strukturi tvore isprepletenu mrežu različitih vrsta komunikacije. Povezivanje raznih sadržaja elemenata ostvareno je integracijom prometa na više razina. Prodor lake gradske željeznice kroz sklop kao gesta kojom se premošćuje barijera i ostvaruje se kompleksnost kretanja u različitim smjerovima, popraćenim različitim sadržajima. Postavljanjem stanica lake gradske željeznice i žičare unutar pojedinih elemenata ostvaruje se artikulacija svih tih komunikacija. Novonastali sklop proteže se između dviju važnih prometnih točaka Zagreba, a to su Glavni željeznički kolodvor na zapadu i Autobusni kolodvor na istoku. Prijedlog postavljanja niza elemenata na tom potezu između kojih bi se nalazila park-šuma, kroz koju prolaze komunikacijske trake između elemenata na parteru i mostovi na većim visinama. Elementi su različitih namjena, od pretežno hotelskih, stambenih, kulturnih do poslovnih s dodatnim društvenim sadržajima koji su koncentrirani u centru svakog elementa.

Odlika elemenata je da samostalno funkcioniraju na bilo kojem dijelu poteza željeznice, čime je omogućena fazna izgradnja sklopa. Ovim projektom aktivirao bi se centar grada te stvorili preduvjeti za razvoj šireg područja željeznice. Taj princip postava elemenata se može primijeniti i izvan predloženog sklopa.

The project brief presupposed the development of the inter-city rail as well as moving rail freight transport away from the city center, thus freeing a great surface we used to interconnect the Lower Town with the space south of the railway.

Our design suggestion is a structural concept of interaction between various functions (hotel, residential, cultural, passage, parking) on the site of the planned light rail in Zagreb. Placing the ‘urban suspenders’ enables both the connection of historically separate parts of town and unification of different interests in certain marked places. The ‘urban suspenders’ are meant to become generators of urban life in the area. The memory of space has also been taken into account in the view of overpasses once located there that have linked the Lower Town to the workplaces. Furthermore, the elements are set in such a way that they represent extensions of the existing Lower Town transport corridors.

The elements enable the interaction and blurring the boundaries between the interior and the exterior, all the while creating an intertwined network of diverse communication types. The interconnection of functions is achieved by integrating a multi-level traffic system, including the light rail which penetrates the complex bringing about the complexity of multi-directional motion, accompanied by a range of functions. The articulation of all those types of communication is achieved by placing the stops of both the light rail and the cable car inside the buildings. The newly established complex extends between two of the most important traffic locations – the Zagreb Central Station in the west and the Zagreb Bus Terminal in the east. A string of elements housing business, residential, tourist, cultural and social functions are to be separated by forest parks pierced by communication lanes on the ground floor and bridge structures on the upper floors.

The independence of elements in any part of the railway enables construction of the complex in phases. The project would activate the city center and create preconditions for the wider railway area development. This principle of element placement can even be applied outside of the suggested complex.