Revitalizacija poslovne zone TTTS

Katavić, Jelena

Master's thesis / Diplomski rad

2015

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:
University of Split, Faculty of Civil Engineering, Architecture and Geodesy / Sveučilište u Splitu, Fakultet građevinarstva, arhitekture i geodezije

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:123:895575

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-26**

Repository / Repozitorij:

FCEAG Repository - Repository of the Faculty of Civil Engineering, Architecture and Geodesy, University of Split

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU	
FAKULTET GRAĐEVINARSTVA, ARHITEKTURE I GEODEZIJE	
JELENA KATAVIĆ	
REVITALIZACIJA POSLOVNE ZONE TTTS	
AKADEMSKA GODINA	2014/ 2015
MENTOR: doc. VANJA ILIĆ, dipl. ing. arh	

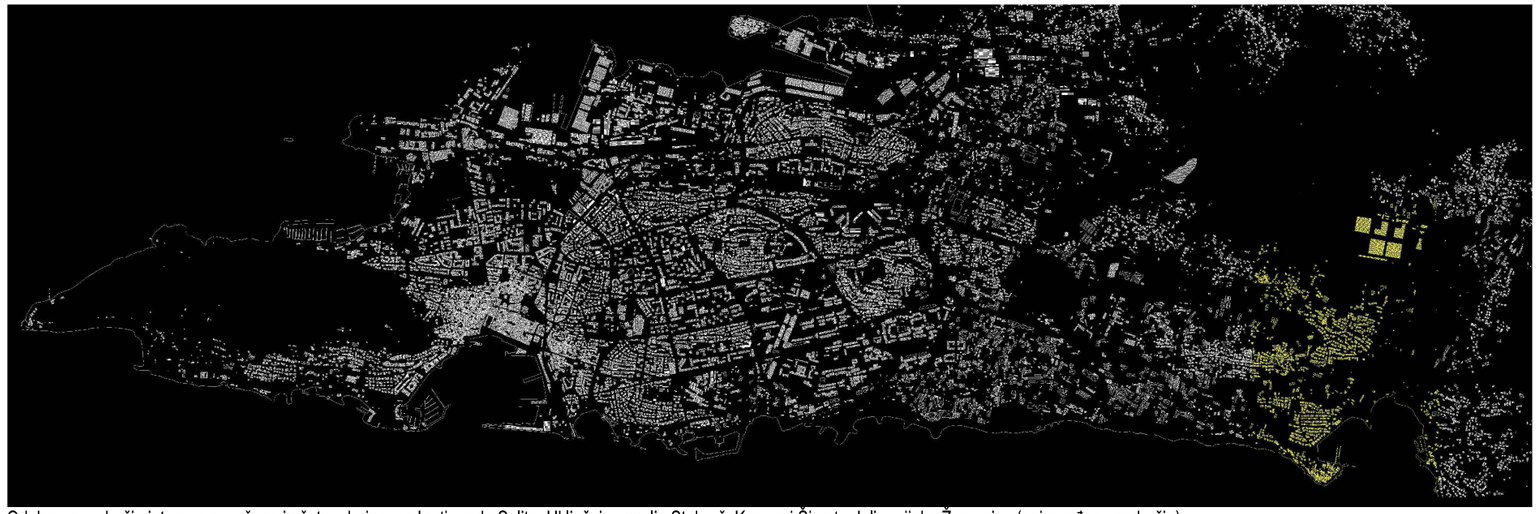
Fakultet građevinarstva, arhitekture i geodezije
Sveučilište u Splitu
akademska godina: 2014. / 2015.
studentica: Jelena Katavić

tema odabranog područja: **STOBREČ U SUVREMENIM URBANISTIČKIM PLANOVIMA SPLITA**

komentor: prof. dr. sc. Darovan Tušek, dipl. ing. arh.

LOKACIJA

Odabrano područje interesa diplomskog rada je prostor Trgovačko transportnog terminala Split (u daljnjem tekstu TTTS), njegova uloga u neposrednoj prigradskoj okolini, te u kontekstu grada Splita i Splitsko-dalmatinske županije. Predmet istraživanja komentorskog rada je povijesna i prostorna analiza TTTS-a i njemu okolnih naselja - Stobreča, Šina, Kamena i Korešnice, te područja doline i ušća obližnje rijeke Žrnovnice. Prvenstvo u analizi ima naselje Stobreč, o kojem su kroz višestoljetnu povijest ovisila ostala nabrojana područja. Stobrečko stanovništvo hranila je plodna zemlja iz zaleđa, gdje su stambeni objekti bili rijetki. Danas sva naselja funkcioniraju kao istočno predgrađe Splita i o Splitu ovise. Lokacije je udaljena oko sedam kilometara od samog centra Splita s kojim je povezana Ulicom kralja Stjepana Držislava (Poljička cesta).



Odabrano područje interesa označeno je žutom bojom na karti grada Splita. Uključuje naselja Stobreč, Kamen i Šine te dolinu rijeke Žrnovnice (neizgrađeno područje).

Stobreč, staro naselje

Na fotografiji se vidi tupinolom i izgrađena Poljička cesta, okolno područje uglavnom je neizgrađeno.

POVIJEST

Stobreč je prigradsko naselje na istočnom rubu Splita. Nastao je na malom poluotoku pored kojeg se naknadno razvio novi dio mjesta. Danas broji oko 5 000 stanovnika.

Začeci Stobreča sežu već u III. stoljeće pr. Kr. kada grčki kolonisti s otoka Isse (Visa) osnivaju naselje Epetion. Na poluotoku, uz ušće rijeke Žrnovnice i okruženo planinama Mosor i Perun, naselje je imalo dobru stratešku poziciju, a bogato poljoprivredno zaleđe osiguravalo je hranu stanovništvu.

Tri stoljeća nakon Rimljani su uspostavili dominaciju nad čitavim područjem istočnog Jadrana. Dolaskom Rimljana grčka Issa gubi svoju ulogu, a centar života postaje Salona, središte velike provincije Dalmacije. Grčki Epetion postaje rimski Epetium, koji nema svoju municipalnu autonomiju, već ulazi u sastav salonitanskog agera. Epetium dobiva status agerske perfakture, prema kojem grad daje činovnike da upravljaju Epetiumom kao gradskim naseljem. Njegov značaj zasnivao se na dobroj luci, prometnim vezama i poljoprivrednom zaleđu. Luka se protezala sve do ušća Žrnovnice, a u nekim pronađenim natpisima spominju se i udruženja transportnih radnika što govori o aktivnosti luke u to doba. Ostaci antičkog fortifikacijskog bedema, antičkog hrama, te kanala koji je vjerojatno imao ulogu gradske kloake, svjedoče o urbanom životu mjesta još od antičkog doba.

Poljoprivredna uloga Epetiuma bazirala se na plodnom polju sjeverno od naselja, a slučajni arheološki nalazi dokazuju da je oko Stobreča bilo rimskih gospodarskih zgrada i nekropola, što upućuje na intenzivan razvitak tog područja u rimsko doba.

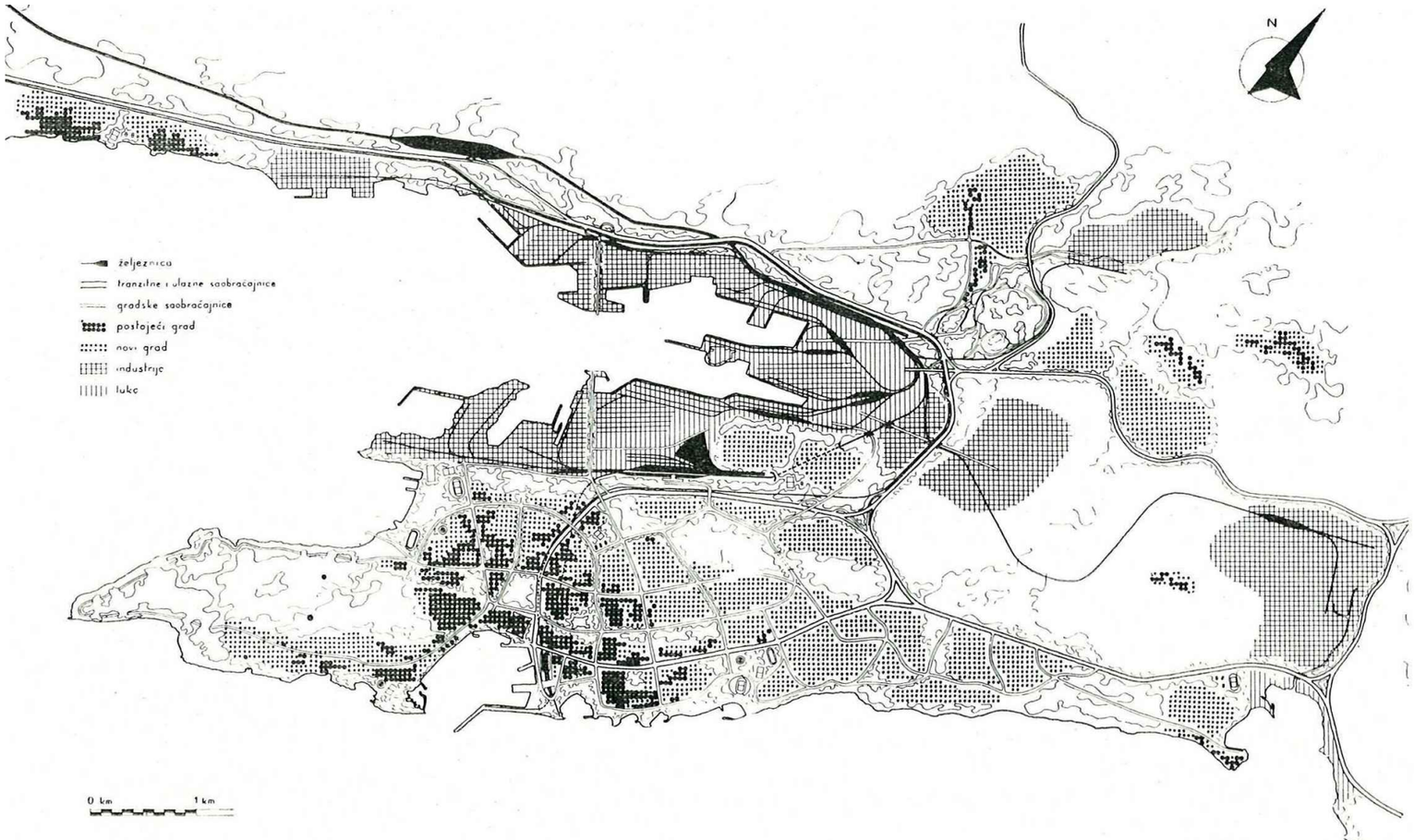
Deltasto ušće rijeke Žrnovnice obilovalo je ribom i naročito pogodovalo branju soli.

Provala Avara i Slavena, koja je donijela propast Saloni, vjerojatno nije poštedjela ni Epetium. Nakon skoro tisuću godina razvoja prestao je život grada kojega je kasnije zamijenilo ruralno naselje Stobreč, koje nosi ime po crkvici sv. Lovre, adaptiranoj na mjestu starokršćanske bazilike.

Podaci o Stobreču u razdoblju splitske autonomne komune veoma su oskudni te naselje gubi svoj značaj u odnosu na ostala naselja šireg područja Splita. U razdoblju četiristogodišnje mletačke uprave na mjestu antičkog grada i dalje živi malo naselje, koje spominju i grafički izvori (Calergijeva karta iz XVII. st.). U posljednja dva stoljeća Stobreč postupno gubi svoj značaj u odnosu na druge povijesne cjeline urbanog područja Splita.

Gospodarstvo Stobreča kroz povijest se većinom baziralo na poljoprivredi, stočarstvu i ribolovu. Početkom 20. stoljeća u Stobreču započinje eksploatacija lapora (tupine). Tupina je bila korištena kao sirovina u tvornicama na kaštelanskom i salonitanskom području te se izvozila u Italiju. Nakon Drugog svjetskog rata nasuti prostor prenamijenjen je u današnji autokamp, a mještani počinju iznajmljivati sobe i apartmane. Tako današnju gospodarsku osnovu Stobreča čine turizam i ugostiteljstvo.

U novijoj povijesti, nakon Drugog svjetskog rata, Stobreč i okolno područje ću promatrati kroz tri urbanistička plana: Direktivnu regulativnu osnovu Splita iz 1951. god. i njenu kasniju razradu, Generalni urbanistički plan Splita iz 1978. god. te Generalni urbanistički plan Splita iz 2006. godine.



Direktivna regulativna osnova Splita iz 1951. god.

DIREKTIVNA REGULATIVNA OSNOVA SPLITA IZ 1951. GODINE

U prvoj polovici 20. st. izrađena su dva regulativna plana grada Splita: prvi (neslužbeni) 1914. god. i Schürmannov plan 1923. god. Područje šire splitske okolice, pogotovo potez Poljičkog primorja do Omiša, bilo je tada rijetko naseljeno te nije ozbiljnije razrađeno u spomenutim planovima, tako da ih neću analizirati u ovom radu.

Broj stanovnika grada Splita u razdoblju oko Drugog svjetskog rata dramatično se mijenjao: od 40 000 stanovnika 1940. god., preko 10 000 nakon oslobođenja grada 1944. god., do 70 000 koliko je grad brojao 1950. god. ususret novom regulativnom planu.

Plan je izrađen od strane Urbanističkog zavoda u Splitu s glavnim projektantima dipl. ing. arh. Miloradom Družićem i dipl. arh. Budimirom Pervanom, te njihovim multidisciplinarnim timom stručnjaka. Plan se bavio područjem uže gravitacijske zone Splita: od Trogira do Omiša na obali, te do Kozjaka i Mosora u zaleđu. To je područje, skupa sa splitskim centrom, brojalo 115 000 stanovnika.

Novi regulativni plan predviđao je izgradnju grada u okviru tog užeg gravitacionog područja, s računom porasta stanovnika od 80 000. Prema tome, planirao se grad s oko 200 000 stanovnika, ali s tendencijom uspostavljanja fleksibilnog sistema u svrhu olakšavanja eventualnog većeg porasta stanovništva.

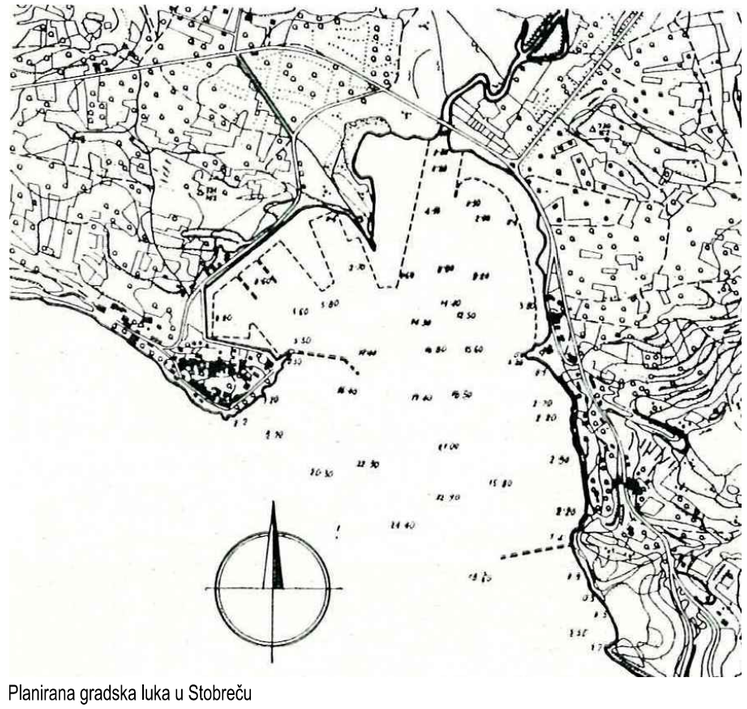
Split je planiran kao politički, kulturni i administrativni centar oblasti, najprometnija trgovačka luka Dalmacije i industrijski bazen velikog kapaciteta. Zbog prometnih veza i konfiguracije terena odabran je sistem matičnog grada s naseljima (trabantima) uzduž obale od Trogira do Omiša (uključujući i Stobreč). Trgovačka luka i industrijski i željeznički čvor smješteni su na sjeveru grada, u solinsko-vranjičkom bazenu, a industrija specifičnog karaktera prebačena je istočno od grada s posebnom lukom u uvali Stobreč.

Sam je grad položen na južnim padinama poluotoka, s vlastitom putničkom lukom, a zaštićen zelenim pojasom koji se pruža od marjanske šume do krajnje periferije prema istoku. Istočna arterija (Poljička cesta) predstavljala bi jedan od dvije glavne veze s gradom, za mješoviti gradski promet i lokalnu vezu trolejbusima.

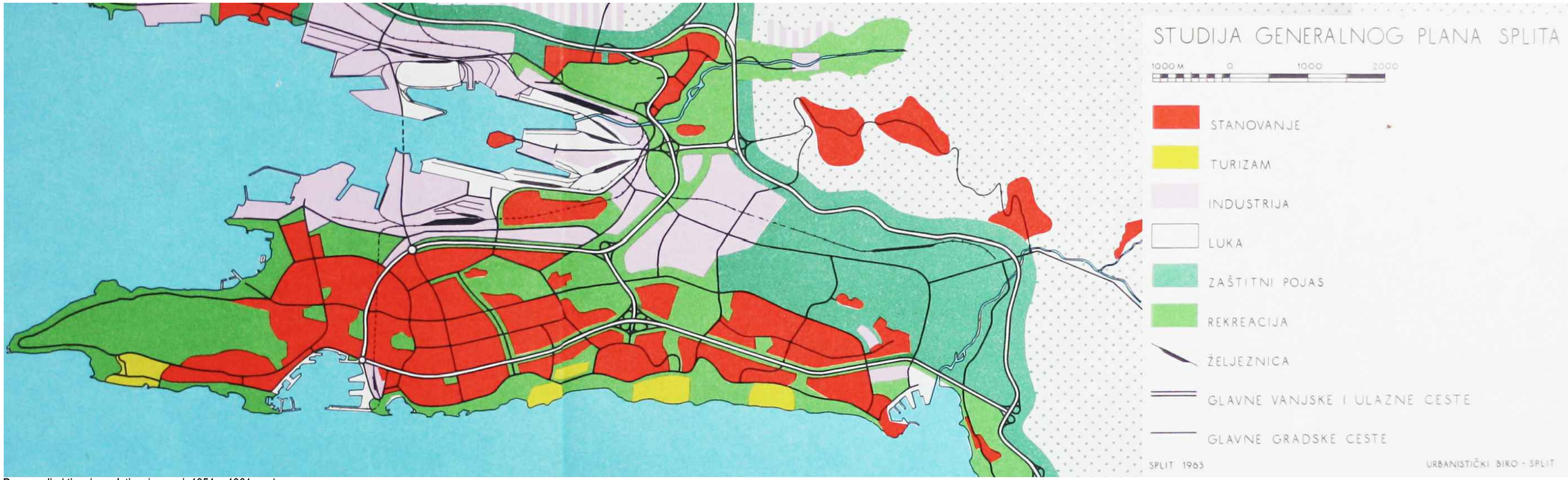
Te dvije arterije vezale bi se na istočnoj periferiji jednom transverzalnom cestom, namijenjenom tranzitnom prometu. Poljička cesta vezivala bi Split na buduću Jadransku magistralu čvorom na zapadnim obroncima Mosora. Uz Jadransku magistralu u zaleđu, do Omiša bi vodila i lokalna brza električna željeznica koja bi noću svladavala i teretni promet. Trabantna naselja međusobno bi dijelili zeleni pojasevi tako da svaki trabant za sebe bude uključen harmonično u karakteristična mediteranski pejzaž, a da se naselja ne bi po dužini povezala u bezličnu i dosadnu cjelinu. Za ta naselja izrađena je samo principijelna postavka, dok je za matični grad izrađen regulacioni plan. Naselja bi brojala po 3 000-6 000, odnosno 10 000-15 000 stanovnika, te raspolagala svim potrebnim javnim i kulturnim sadržajima.

Zeleni pojas koji počinje od Poljuda i Marjana širi se uzdužno uz morsku obalu, sve do Stobreča, za javno zelenilo i rekreaciju (odmor, šetnja, športovi, kupališta i drugo). Na taj način zelenilo s Marjana prelazi u novu stambenu zonu širokim prodorima i radijalno postavljenim bulevarima spajajući se s obalnim šetalištima i nalazima.

Stobrečka luka bila bi jedna od tri predviđene velike gradske luke. Rasprostirala bi se na obje obale stobrečkog zaljeva. Polje oko rijeke Žrnovnice planirano je za industrijsku namjenu, zbog nalazišta tupine i okolne plodne zemlje. Do luke bi vodio odvojak industrijskog željezničkog kolosijeka iz zaleđa. Uz staro stambeno naselje na stobrečkom poluotoku, planiralo se novo stambeno naselje na sjeverozapadu s popratnim sportsko- rekreacijskim i javnim sadržajima.



Planirana gradska luka u Stobreču



Dopuna direktivnoj regulativnoj osnovi, 1951. - 1961. god.

RAZVITAK DIREKTIVNOG PLANA OD 1951. DO 1961. GODINE ZA PODRUČJE GRADA

Stupanj povećanja stambene uvjetovao je sve veća gradilišta koja su dosegnula veličinu kompletnih stambenih jedinica od preko tisuću stanova. To je ukazalo na potrebu da se postojeći direktivni plan razradi do te mjere da bar u najosnovnijim crtama sagleda precizniju podjelu gradskog prostora i njegovih funkcija, te postavi osnovna mjerila za oragnizaciju grada i njegovih stambenih zona. Plan je razrađen samo za područje najgušće izgradnje: od zapadne granice Kaštel Sućurca, preko padina Kozjaka i Mosora do nadmorske visine +50.0 m, te do stobrečkog zaljeva na istoku. Taj prostor podijeljen je u tri rajona- sjeverni, centralni gradski i istočni.

Istočni rajon se protezao od korijena marjanskog poluotoka na spojnici Dujmovača- Žnjan do ulaza u žrnovničku dolinu i stobrečkog zaljeva. Taj je prostor nizom brežuljaka podijeljen na južni i sjeverni dio. Vrhovi Kamena i Kile s produljenjem u stobrečkom Blatu razgraničavali su prioblano područje pogodno za stanovanje od unutrašnjeg u dolinama Mostine- Rogač- Gladnici- Nabin, Dolac- Blato, pogodnog za smještaj industrije. To industrijsko područje povezalo bi se industrijskom željezničkim kolosijekom sa Stobrečom.

Treći rajon obuhvaćao bi 174 ha stambene, 384.5 ha industrijske i servisne te 244.5 ha rekreacijske i zelene zone, 45 ha otpalo bi na luku i željeznicu, a 48 ha na javne objekte.

U sklopu stambene zone, u jedinici Doci- Stobreč veličine 16 ha omogućio bi se smještaj 6 500 stanovnika, s gustoćom od 400 stanovnika po hektaru. Svaka stambena jedinica imala bi vlastitu osmogodišnju školu, opskrbni centar, jedan vrtić na sto stanova, garaže (jedno vozilo na deset stanovnika), upravne i društevene prostorije, potrebne servise, manji centar za sportske aktivnosti i nekoliko igrališta za djecu. U Stobreču se predviđa osnovna škola za 900 đaka, gimnazija i stručna škola te veliki rajonski polisportski centar (mali, vodeni i pomorski sportovi, stadion s tribinama).

Luka Stobreč dotad je uglavnom neizgrađena sa samo 60 m obale za pristajanje i privez malih ribarskih brodica i jedrenjaka i izgrađenim manjim dijelom lukobrana. Luka većeg obujma i dalje je planirana, uz čistu industriju smještenu u stobrečkom Blatu. Luka je planirana za putnički trajektni promet i terete s teretnim cestovnim kolodvorom. Iskorištavala bi se za trajektnu vezu između talijanske i naše obale, za pristajanje malih jedinica (pretovar pijeska, ribarske brodice), za privez i smještaj sportskih i turističkih plovnih jedinica te za kupališta i rekreaciju. Predviđena je racionalna etapna izgradnja.

Izgradnja industrije bila bi uvjetovana velikom rentabilnošću i specifičnošću kako bi se to plodno područje, pogodno za povrtlarstvo i cvjećarstvo, u daljnoj budućnosti moglo pretvoriti u rekreacijsku i gradsku stambenu zonu. Za industrijsko područje odvojeno je 90 ha. Poljičkom cestom prometovao bi trolejbus, a u Stobreču bi se nalazila jedna od stanica prigradskog prometa.

Vidljivo je da su osnovne premise regulativne osnove iz 1951. god. zadržane u njegovoj kasnijoj razradi s jedinom većom razlikom u povećanju površina namijenjenih stanogradnji. Detaljnom analizom površina i gustoće stanovanja utvrđeno je da je za stambene zone potrebno upotrijebiti i površine sa sjeverne strane Poljičke ceste od Visoke do Stobreča koje nisu bile predviđene originalnim planom. Za nova naselja u sklopu Stobreča i Kamena izrađen je 1965. god. detaljniji urbanistički plan.

Za susjedni, istočni dio gradske aglomeracije (Poljičko primorje) izrađen je 1964. god. zasebni plan pod vodstvom projektanta dipl. ing. arh. Milorada Družeića. Taj plan je izrađen za obalni pojas između trase buduće Jadranske magistrale i mora na potezu od stobrečkog zaljeva do rta Mutogras. Od rijetko naseljenog i neorganiziranog područja seoske grupacije i prevladavajuće poljoprivrede, predviđa se postepeno pretapanje u sustav gradske aglomeracije s turističkom privrednom osnovom. Međutim, već se tada počinju javljati prvi primjerci divlje izgradnje uz trasu Jadranske magistrale.

NASELJA OBITELJSKIH ZGRADA KOD STOBREČA, IZ 1965. GODINE

Pod vodstvom projektanta dipl. arh. Milorada Družeića i njegovih suradnika 1965. god. izrađeno je urbanističko rješenje stambenih naselja u blizini Stobreča i Kamena.

Blizina gradskog centra, prometna povezanost i ugodni životni uvjeti povećali su interes za stambenu izgradnju na ovom području. Međutim na užim područjima ova dva postojeća naselja nije bilo moguće dozvoliti masovnu izgradnju novih objekata jer se radi o naseljima pučke arhitekture ambijentalnih vrijednosti. Čak su i sami mještani pokazali tendenciju da grade na položaju bližem Poljičkoj cesti, koja su i po konfiguraciji terena povoljna za smještaj manjih stambenih objekata.
Stobreč dotad broji oko 600 stanovnika te je gotovo u cjelosti izgrađen na poluotoku u okviru stare aglomeracije koja je zbijenog tipa i ne pruža mogućnosti za daljnju izgradnju i proširenje.
Naselje Kamen je aglomeracija formirana u srednjem vijeku na visinskom prirodnom grebenu, po kojem nosi i naziv, a s kojeg se pruža izvanredan pogled na Splitsko polje i Poljičko primorje, te na ravnicu koja ga neposredno okružuje. U blizini naselja se nalazi i crkvica Sv. Petra sagrađena u 10. ili 11. stoljeću. Naselje je formirano kao najstariji urbani tip zaseoka povezanih domova, koje se razlikuje od primorskih seoskih aglomeracija. Danas broji oko 400 stanovnika te također ne ostavlja mogućnosti proširenja i izgradnje unutar granica naselja.

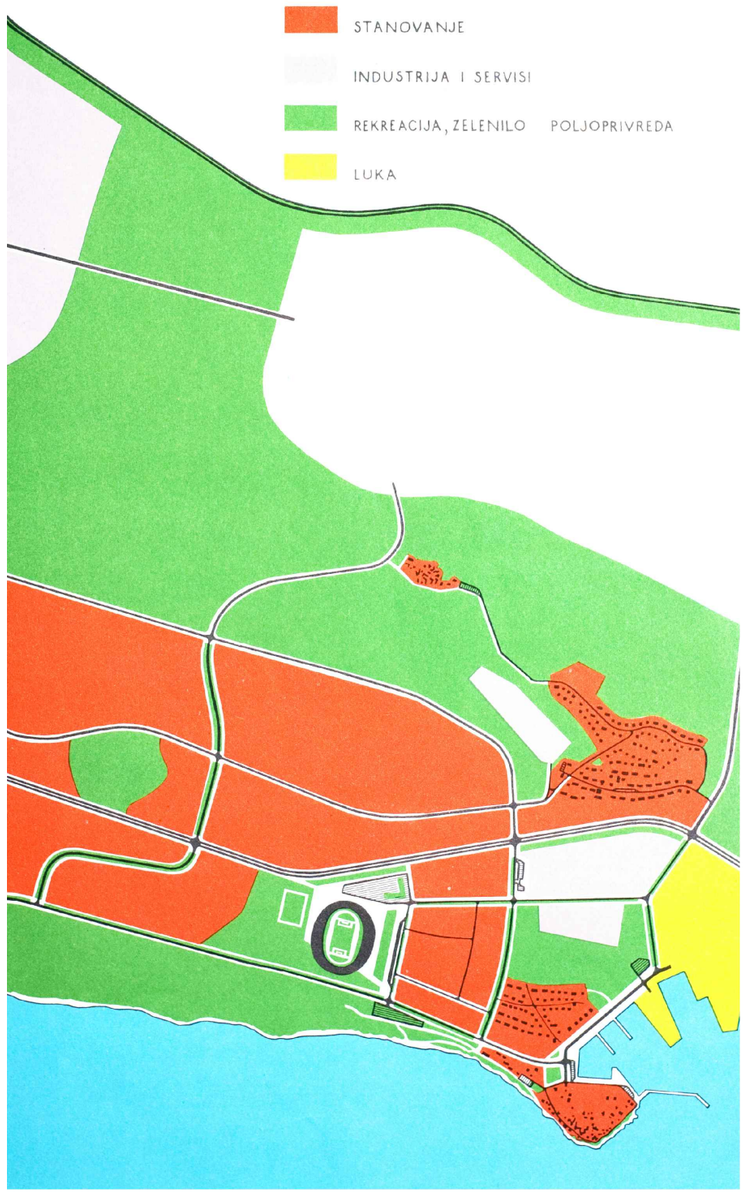
Da bi se što više sačuvale jezgre postojećih naselja, a ujedno i omogućila funkcionalna i ekonomična urbanistička rješenja za nova stambena naselja, određeni su u skladu s osnovnim postavkama generalnog plana Splita položaji u njihovoj neposrednoj blizini. Nova naselja bila bi završni dio gradskih stambenih zona na istoku.

Područje oko Stobreča koje se nalazi između Poljičke ceste i mora na zapadnoj strani predviđeno je za smještaj jedne stambene jedinice. Sa zapadne strane naselja predviđena je izgradnja velikog gradskog stadiona. Buduća stobrečka luka služila bi kao gradska luka za trajektni promet s odgovarajućim pristaništima i površinama za prihvat motornih vozila koja bi dolazila preko Poljičke ceste. Južni dio luke uredio bi se za sportske čamce i jahte. Istočni dio uvale, koji je odijeljen ušćem rijeke Žrnovnice, određen je kao kupališno-rekreativna zona. Uz luku je predviđena zona za smještaj servisa te su osigurane površine za srednje i strukovne škole.

Na južnim padinama brežuljka što se uzdiže na zapadnom dijelu uvale predviđena je izgradnja stambene jedinice obiteljskih zgrada površine 4.7 ha. Sa sjeverne strane naselja je zaštićena zelena zona, sa zapadne obalna cesta, a s južne glavna uzdužna cesta koja povezuje Stobreč s ostalim obalnim zonama užeg gradskog područja. Stambeno naselje ima kapacitet od 54, uglavnom samostojeće i dvojne zgrade, visinskog gabarita pretežno prizemlje i kat, s ukupno 122 stana. Kompozicija objekata prati prirodne terase terena i omogućava maksimalnu insolaciju na jugu uz zaštitu od sjevernih vjetrova.

Područje južno od Kamena na obroncima brežuljaka, sjeverno od Poljičke ceste i uz istočni rub Žrnovačkog polja također je predviđeno za izgradnju stambene jedinice. Sa zapadne strane graniči s ostalim gradskim stambenim zonama, a sa sjeverne je zaštićeno zelenom zonom. U napuštenom tupinolomu po sredini ove jedinice predviđa se smještaj servisnih pogona za istočne dijelove grada. Naselje je udaljeno oko 230 m od postojećeg Kamena s kojim ga vezuje transverzalna prilazna ulica.

U pojasu između naselja i Poljičke ceste rezerviran je prostor za smještaj objekata općegradskog značenja. Na površini od 9 ha predviđa se izgradnja 110 samostojećih i dvojnih zgrada s visinskim gabaritom od prizemlja ili prizemlja i kata, s ukupno 255 stanova. Naselje je također smješteno po južnoj padini brežuljka u nizovima koji prate prirodne terase terena.



Nova stambena naselja u blizini Stobreča i Kamena, 1965. god.

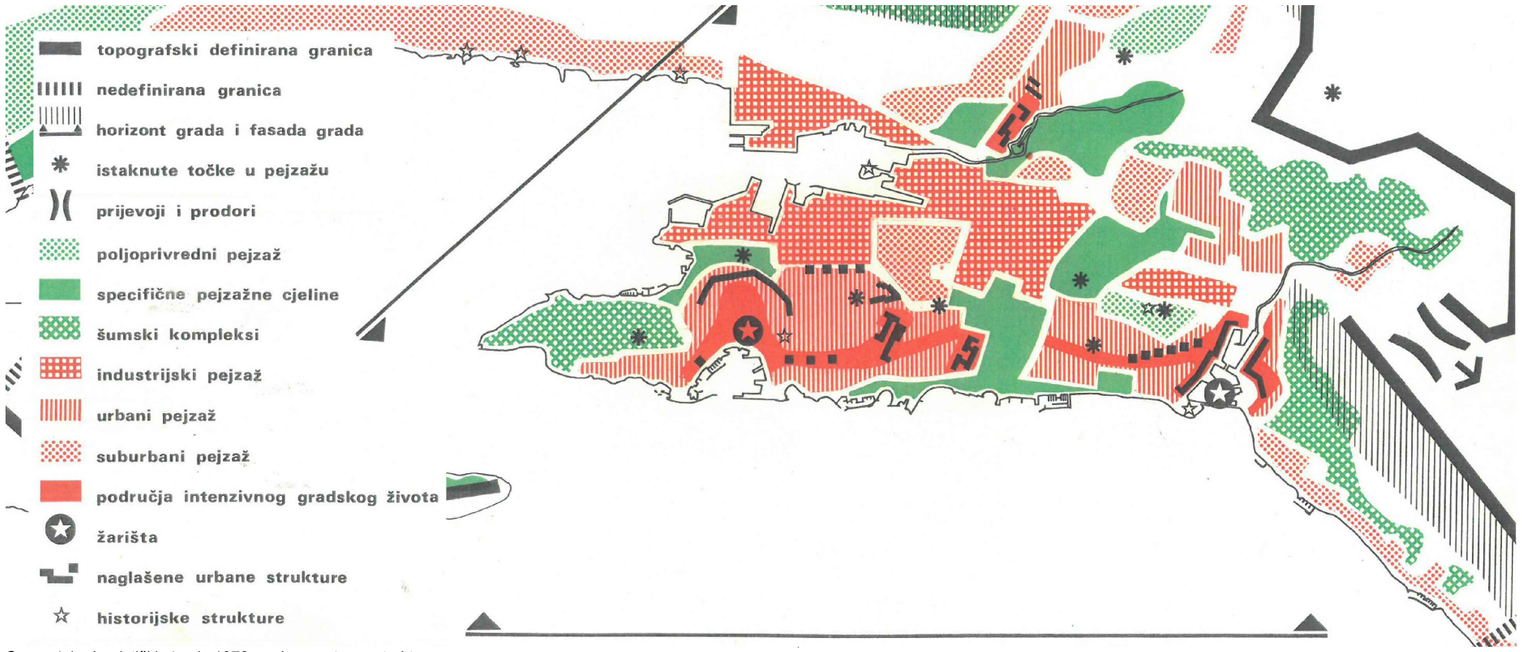
GENERALNI URBANISTIČKI PLAN SPLITA IZ 1978. GODINE

Osnovne smjernice razvoja Splita bile su postavljene u regulativnoj osnovi iz 1951, god. i njenim naknadnim dopunama te se izrada novog generalnog urbanističkog plana predviđala tek 1990. god. Problemi s kojima se grad susreo, u vidu deruralizacije Dalmatinske zagore i otoka, velikog porasta broja stanovništva, nedostatne prometne povezanosti i širenja divlje gradnje, ubrzali su izradu novog plana. Plan je izrađen 1978. godine pod okriljem Urbanističkog saveza Splita, od strane projektanta dipl. ing. arh. Berislava Kalogjere i suradnika. Kao osnovni smisao i zadatak plana navedeno je da se, uz osiguranje sagledivih prostornih potreba za pojedine funkcije grada, u prvom redu organiziraju njihovi pravilni odnosi.

U programu razvoja grada utvrđene su potrebe za radnim funkcijama. Čak 1117 ha (48 %) izdvojeno je za poljoprivredu, 19.7 % za promet, 15% za industriju, 12 % za servise i skladišta, te ostatak za turizam, zanatstvo i građevinarstvo. Zabilježeno je stanje poljoprivrednih područja u poslijeratnom periodu: jaka urbanizacija obalnog pojasa, u kojem je smješten grad, apsorbirala je višak radne snage u poljoprivredi tako da praktički ne postoji domaćinstvo u gradu koje živi od poljoprivrede dok grad svojim širenjem oduzima sve više poljoprivrednih površina, a razvoj tržišta uvjetovao je modifikaciju strukture poljoprivredne proizvodnje u kojoj sve više prevladava proizvodnja voća, povrća i cvijeća.

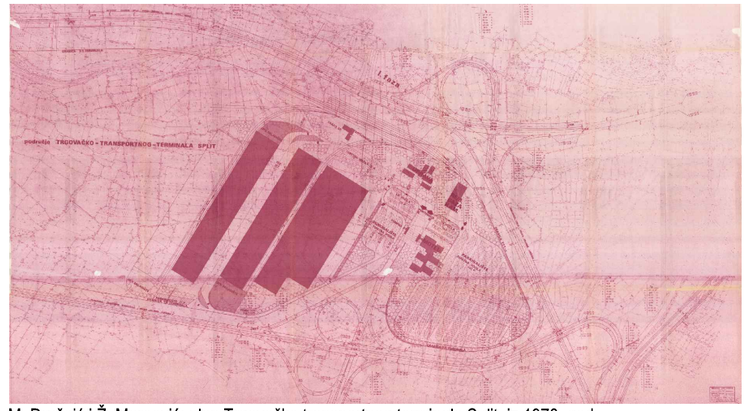
S obzirom na karakteristike tla, prirodne uvjete i smjerove širenja urbanog područja, najveće poljoprivredne površine, osim u Kaštelima i Solinu, planiraju se u Žrnovnici i Korešnici. Osnovni elementi organizacije tih područja svode se na uređenje adekvatnih putova za mehanizaciju i transport proizvoda, sadnju istih kultura na većim površinama, veću upotrebu staklenika te osiguranje dovoljnih količina vode i električne energije. Uz to se predviđa i izgradnja odgovarajućih servisnih i gospodarskih objekata grupiranih u pogone. Za površine intenzivne poljoprivredne obale na Kamenu i Kili predviđa se 87.8 ha, a u Žrnovnici i Kučinama 71.7 ha. Ovdašnje tlo na flišu pogodno je za proizvodnju voća, povrća, cvijeća i stolnog grožđa.

U servisne zone uračunaju se svi oni sadržaji koji se zbog veličine, količine prometa i načina obavljanja djelatnosti ne mogu interpolirati u stambene ili neke druge zone. Za skladišta u sklopu TTTS-a bilo je predviđeno 76.6 ha od ukupno 283.3 ha površine za servisne sadržaje na razini Splita i okolice. Projektanti su bili M. Družeić i Ž. Maroević sa suradnicima. Uz prometno čvorište Jadranske magistrale planirana su paralelna skladišta, veliko parkiralište, motel, uprava i park. Kompleks bi okruživale obradive poljoprivredne površine. Ovaj prvotni plan gotovo se i ne čita u izvedenom stanju, ali je skladišna namjena ostala ista. Skladišni terminal vezao bi se na planiranu trajektnu luku u Stobreču.

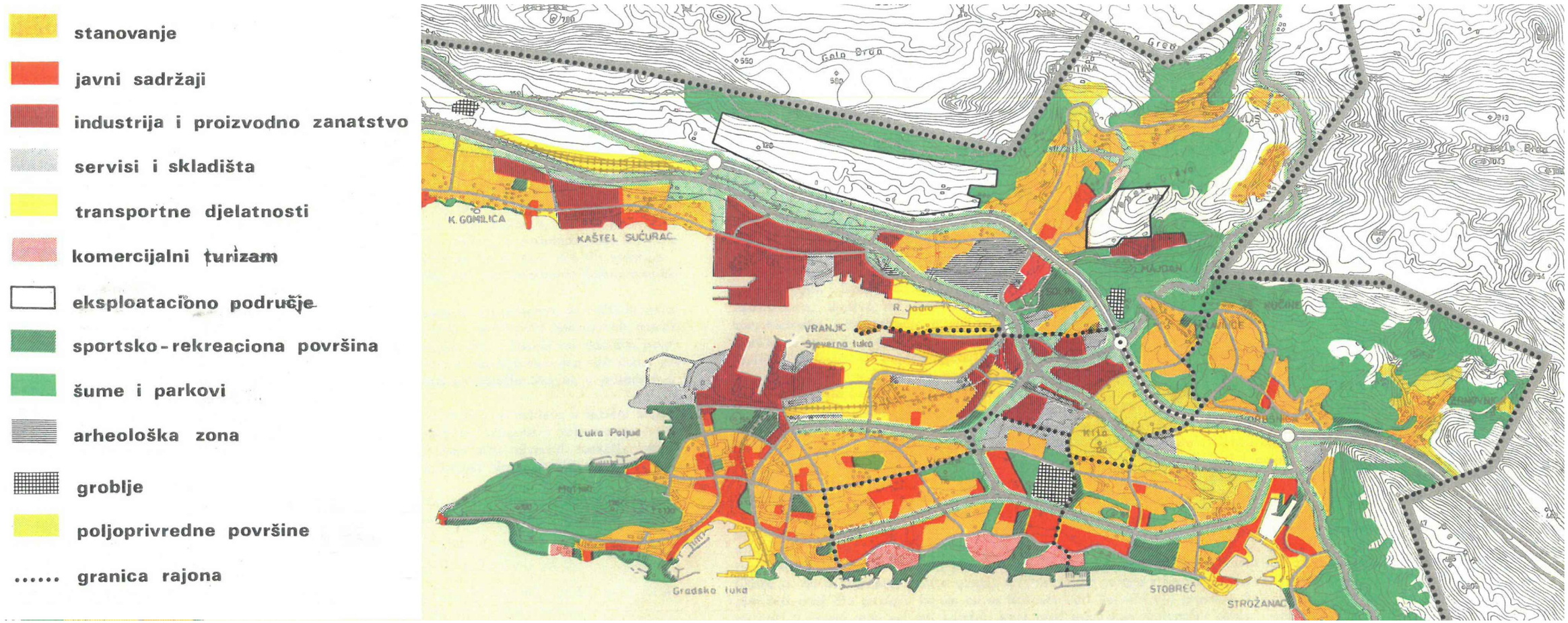


Generalni urbanistički plan iz 1978. god. : prostorna struktura

Pošto luka u Stobreču dotad nije bila izgrađena, i u novom generalnom urbanističkom planu nastavilo se s njenim planiranjem. Uz novu gradsku luku razvio bi se i novi gradski centar za istočni dio grada, centar "Stobreč". Takva decentralizacija Splita pomogla bi u rješavanju problema prometnih gužvi i podarila prijeko potreban javni prostor istočnom dijelu grada.



M. Družeić i Ž. Maroević: plan Trgovačko transportnog terminala Split, iz 1978. god.

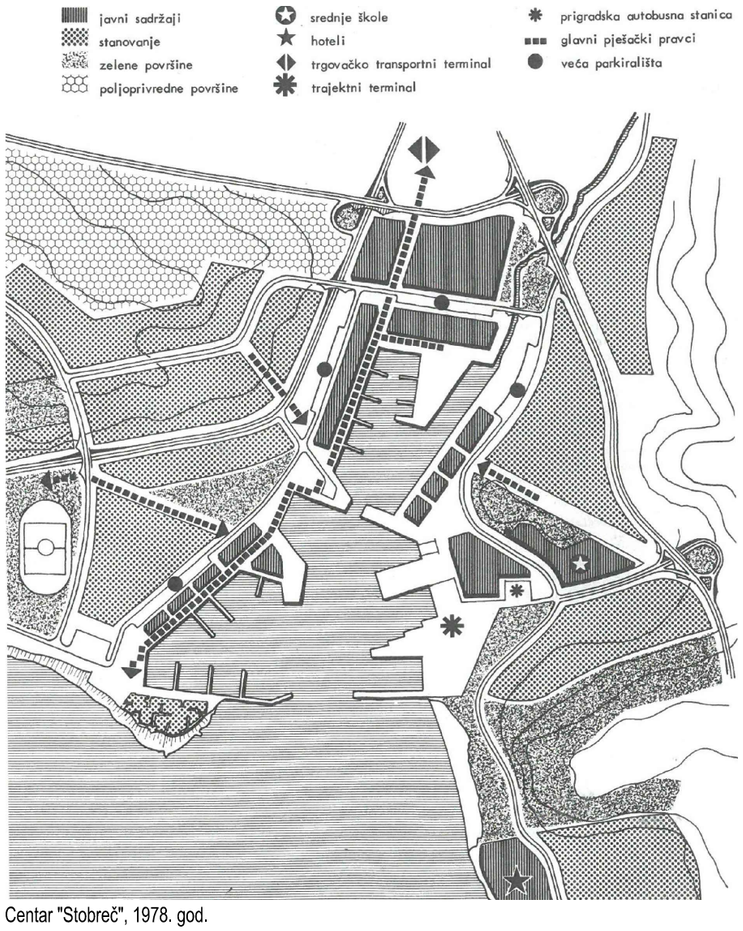


Generalni urbanistički plan iz 1978. god. : namjena površina

CENTAR „STOBREČ“ , 1978. GODINA

Područje u kojem se predviđalo organiziranje budućeg centra su obje obale Stobrečkog zaljeva i doline rijeke Žrnovnice koja u njega utječe. Granice tog područja čine padine brda Kamen na zapadu i brda Perun na istoku. Dolina među ova dva kamena brijega je vrlo meka naplavina, koja je djelomično veći dio godine pod vodom. Dubina zaljeva je mala, ali s velikim naplavinama mulja i istrošene tupine.

U razdoblju prije donošenja GUP-a naselje Stobreč se proširilo prema sjeveru grupom dvokatnica u dosta zbijenoj strukturi, te je u dosta lošem građevnom stanju, neregulirano i bez uređenih ulica i kanalizacije. Na istočnoj strani zaljeva u ovaj prostor penetrira naselje Strožanac, uglavnom putem individualnih kuća građenih u vrlo vrijednim voćnjacima. Na sjeverozapadu staro srednjovjekovno naselje Kamen se u zadnje vrijeme naglo proširilo prema jugu i doseglo do Poljičke ceste. Smjernice zadane u dopuni prethodnog plana ispočetka su poštivane, ali sve veći porast stanovništva i gradnje uz nedostatan rad zakonodavnih tijela uzrokovao je postupni porast divlje gradnje i devastaciju starih naselja. U naseljima tada postoji samo nekoliko dućana, na Kamenu ambulanta, a u istočnom dijelu zaljeva sjeverno od Strožanca se gradi nova



Centar "Stobreč", 1978. god.

osmogodišnja škola.

Generalnim rješenjem prometnica predviđena je izgradnja novog odvojka Jadranske magistrale koji bi prelazio sjevernim rubovima Lovrinca, Kile i Kamena i u dnu stobrečkog polja prešao preko Žrnovnice, a potom prešao u Poljičko primorje obilazeći sva postojeća naselja. Novi autoput Split- Dubrovnik prešao bi u budućnosti po samom donjem rubu mosorskih padina, neposredno s južne strane Korešnice gdje bi se izveo spoj tih dvaju prometnica i uspostavila direktna veza autoputa s gradskom cestovnom mrežom i transportnim terminalom.

Studijama GUP-a utvrđeno je da će u budućnosti biti potrebno izgraditi novo trajektno pristanište na istočnoj strani stobrečkog zaljeva, a da će se iskopom sadašnjeg blata i uređenjem zapadne obale zaljeva moći izgraditi velika luka za sportske i ribičke čamce potrebna stanovnicima ovog dijela grada.

Iz tog razloga koncipirana je i organizacija rajonskog centra Stobreč oko tako zamišljene luke. Ukoliko bi se iskup za luku pokazao preskupim ili neostvarivim, onda bi se taj prostor koristio kao veća parkovna površina. Potrebno je izgraditi 5-6 pristaništa za brodske linije prema Hvaru, Braču, Šolti, Visu, Veloj luci i Lastovu s ukupno cca 5 500 putnika i 2 2000 vozila dnevno u jednom smjeru.

U sklopu luke planiraju se i odgovarajuća parkirališta i servisi, te prostor za objekte, veletrgovine te stalne prodajne izložbe pokućstva, vozila, strojeva i ostalih krupnijih industrijskih proizvoda. U samoj proširenoj uvali Stobreča treba osigurati maksimalno mogući broj vezova za čamce i jahte, te potrebne zgrade za popravak i uskladištenje tih objekata. Od javnih zgrada planiraju se i trgovački i uslužni sadržaji (44 100 m2) , zdravstvena zaštita (4 900 m2), društvene aktivnosti (9 500 m2) i poslovni prostori (53 000 m2).

Buduća luka- marina činit će jezgru cjelokupnog prostora Stobreča oko koje će se vezivati dva prstena- vanjski (Poljička cesta- Jadranska magistrala) i unutarnji. Prostor među vanjskim prstenom (brze prometnice) i unutarnjim (opskrbne ulice) bit će korišten za stanovanje i prateće sadržaje, a između unutarnjeg prstena i mora osigurat će se sadržaji centra. Cjelokupna obala bit će namijenjena isključivo za pješački promet, te će osim funkcije pristajanja i priveza brodova dobrim dijelom služiti i za šetnju, odnosno pristup do određenih objekata, lokala i sl. U svrhu zaštite luke bit će s obje strane ulaza u zaljev izgrađeni lukobrani. Na istočnoj strani luke uredio bi se i manji autobusni kolodvor. Za javne sadržaje koji ne trebaju biti neposredno u centru, osiguran je veći prostor zapadno od Stobreča uz predviđenu sportsku zonu.

Na području Splita i šire okolice planirane su četiri različite željezničke stanice. Od lučke ranžirne stanice Solin planira se jednokolosječna veza s TTTS-om.

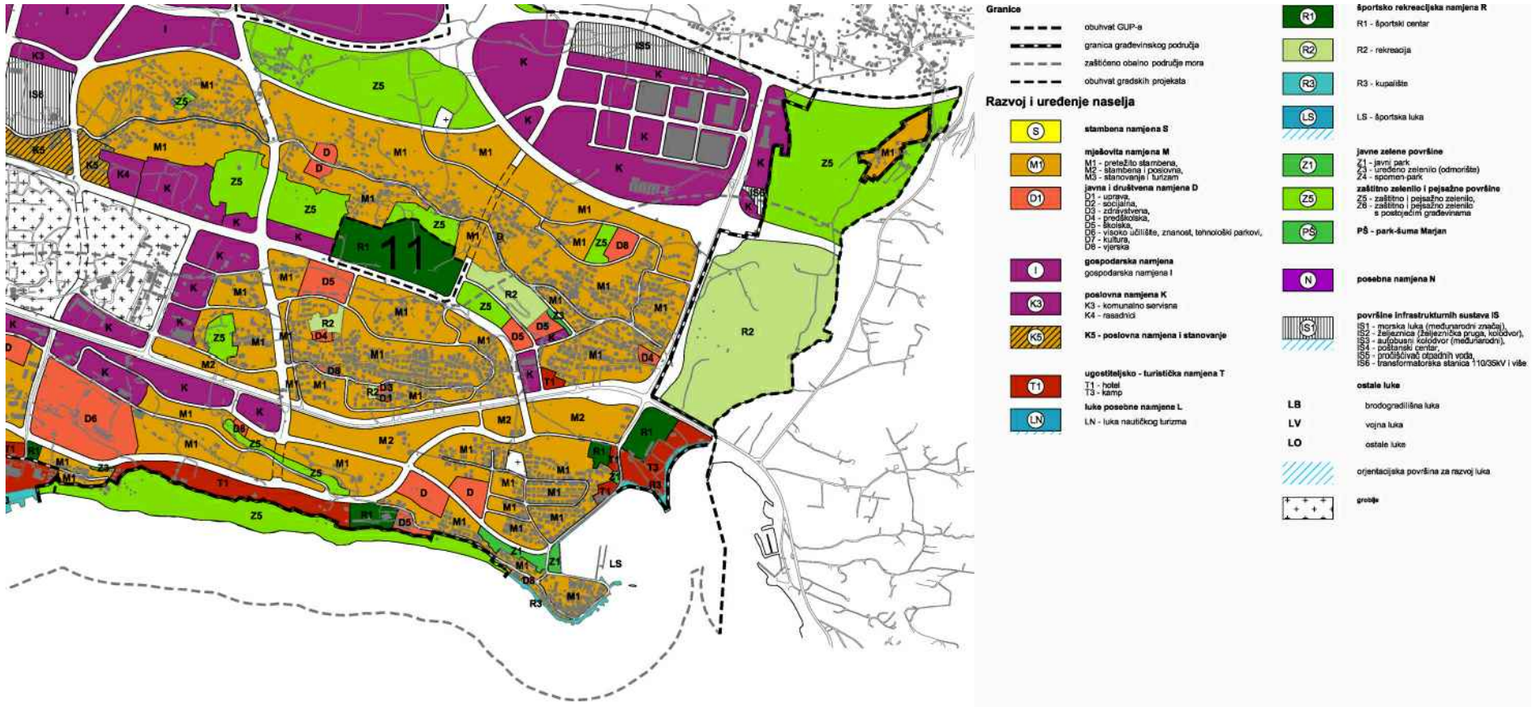
Javni promet između centra i centra Stobreč očekivala bi se frekvencija od cca 21 900 putnika. Za taj broj neisplativa je izgradnja brze gradske željeznice, pa se javni promet nastavlja odvijati autobusima.

GENERALNI URBANISTIČKI PLAN SPLITA IZ 2006. GODINE

U siječnju 2006. godine na snagu je stupio aktualni Generalni urbanistički plan Splita. Granica obuhvata na istoku nalazi se uz tok rijeke Žrnovnice, a na sjeveroistoku uz prometnicu južno od naselja Korešnica. To znači da su interesna područja Stobreča, Kamena, Šina i TTTS-a uređena tim planom, na njegovom krajnjem sjevernoistočnom dijelu. Osim izgradnje TTTS-a, nijedan značajni prostorni zahvat predviđan prethodnim generalnim urbanističkim planovima nije ostvaren. Sada su to prostori znatnih devastacija graditeljskog nasljeđa kojima su potrebni značajni planerski i graditeljski zahvati. Dva ponajveća problema su divlja izgradnja i nedostatak javnih prostora.

Na likovnom prikazu *Korištenje i namjene površin*a, u Stobreču, na Kamenu i Šinama dominira narančasta boja s oznakom M1 - mješovita namjena, pretežito stambena. Ta naselja su već gusto izgrađena, no dok se u novom dijelu Stobreča izvan stare jezgre na poluotoku uočava određeno poštivanje urbanih pravila i planska izgradnja, Kamen i Šine (a ponajviše susjednu Sirobuju) značajnije karakterizira ilegalna i neuredna izgradnja. Na pretežno neizgrađenom području uz Ulicu kralja Stjepana Držislava (državna cesta D8) planira se M2 - mješovita namjena, stambena i poslovna. Spomenuta ulica danas predstavlja najvažniju vezu s centrom Splita, a dodatno će dobiti na važnosti kad se dogodi planirano križanje sa završetkom Vukovarske ulice. Uz Vukovarsku ulicu na Kamenu i Šinama se planira veliki gradski športsko - rekreacijski centar (R1 11), park, srednje škole, hotel i poslovni sadržaji. Sportski centar istok jedan je od 11 velikih gradskih projekata, u funkciji amaterskog i profesionalnog sporta. Planira se izgradnja od maksimalno 80 000 m² BRPN na obuhvatu od cca 11 ha. Uz sportske i rekreacijske, radili bi se prateći ugostiteljsko turistički, poslovni (sajamski programi) te javni i društveni sadržaji.

Preopterećenje Ulice kralja Stjepana Držislava, prometnice koja spaja Split i Omiš, posebno je problematično u ljetnim mjesecima. Rješenje se vidi u gradnji brze državne ceste Trogir - Omiš, poznatije kao splitska zaobilaznica, koja bi trebala preuzeti značajan dio prometnog opterećenja. Dionica unutar GUP-a Splita duga je oko 2.8 km i sadržava dva denivelirana čvorišta. Jedan od ta dva čvorišta nalazi se u neposrednoj blizini TTTS-a gdje se planira denivelirani rotor. Radovi na spomenutoj dionici čak su započeti, međutim trenutno su u dugogodišnjoj fazi mirovanja.



Generalni urbanistički plan Splita, 2006. god. : namjena površina; istočni dio grada

Osim toga, planira se državna cesta na trasi postojeće županijske ceste na relaciji Stobreč - D8 - TTTS, dužine oko 0.8 km.

Stobreč se planira nadopuniti raznim javnim i društvenim sadržajima. Osim postojećeg i atraktivnog kampa, planira se proširenje parka, minimalno uređenje i održavanje kupališta, izgradnja turističkih objekata, proširenje športskog centra te parkiralište uz nogometni teren kapaciteta sto parkirnih mjesta za potrebe kupališta i ostalih javnih sadržaja. Sportska lučica ostaje u postojećim gabaritima, te se ovisno o mogućnostima, planira eventualno nadopunjavanje potrebnim sadržajima. Iz toga je vidljivo da se Stobreč i dalje planira oslanjati na turizam kao glavnu granu privrede.

Uredit će se i pješačka zona i obalna šetnica od Stobrečke obale do rijeke Žrnovnice, te dalje uzduž rijeke. Tako će se Stobreč bolje povezati s dolinom rijeke Žrnovnice, gdje se osim postojećeg golf terena, planira značajna površina za rekreaciju (R2) uz zadržavanje minimalno 50% prirodnog terena, te zaštitno i pejsažno zelenilo (Z5) sjevernije. Uz Žrnovnicu se potiče i održavanje i zaštita tradicionalno obrađivanih voćnjaka, povrtnjaka i oranica, bez nove izgradnje. Na Kamenu i susjednoj Kili moguće je privremeno poljoprivredno korištenje kroz postavljanje plastenika i staklenika. Na Šinama je trenutno u izgradnji kompleks crkve i franjevačkog samostana. Obvezni kulturni sadržaj na razini gradskog kotara je knjižnica s čitaonicom, te centrom za slobodno vrijeme koju je potrebno locirati u sastavu ili u blizini ostalih društvenih sadržaja (škola, vjerski objekt, park i sl.), a danas se ne nalazi u sastavu nijednog od ovih naselja. Područje TTTS-a obojano je ljubičastom bojom i označeno slovom K - poslovna namjena. Snažno je odvojeno od postojećih naselja planiranim prometnicama, već spomenutom splitskom zaobilaznicom s jugozapadne strane, županijskom cestom sa sjeverozapadne strane te državnom cestom (TTTS - D8 - Stobreč) na istoku. Na tom području je moguće graditi i uređivati prostore za uslužne i trgovačke sadržaje, zanatske sadržaje, skladišne prostore, upravne, uredske, ugostiteljsko turističke, sportske i rekreacijske, zabavne te javne i društvene građevine i sadržaje. Stanovanje je moguće graditi samo kao prateći sadržaj na građevnim česticama većima od 2000 m², maksimalne BRP 200 m². Osim poslovne namjene, naznačena su još područja IS5 - pročišćivač otpadnih voda (pogon Stupe) te IS6 - transformatorska stanica. Oba pogona su već izgrađena i u upotrebi. Za uređenje ovog područja propisuje se izrada urbanističkog plana uređenja. Do donošenja UPU-a za ovo područje, moguće je uređivanje i nova gradnja unutar prostornih cjelina određenih uličnom mrežom. To podrazumijeva nastavak izgradnje po postojećoj matrici. Nije precizirano kakvi bi konkretni poslovni sadržaji nastanili na TTTS-u, osim aktivne regionalne veletržnice.

Što se javnog prijevoza tiče, na krajnjim linijama potrebno je osigurati prostor završne autobuse postaje (terminus) sa sadržajima okretišta, kraćeg zadržavanja autobusa, zatvorenog prostora za putnike i vozače (prodaja karata, sanitarni čvor, čekaonica, ugostiteljski sadržaji i sl.). Terminus je obvezno graditi na nekoliko gradskih lokacija, između ostalih u Stobreču te na TTTS-u.

Na području TTTS-a omogućava se uređenje autobusnog i kamionskog terminala sa potrebnim sadržajima (parkiralište, ugostiteljski sadržaji, smještajni dio-prenoćišta, pansioni, hoteli, servisi i dr.). S ciljem smanjivanja prometa osobnim vozilima u tom dijelu grada, predlaže se uređenje površina za parkiranje sustava „park and ride“ za prigradska putovanja i prijelaz u sredstva javnog prijevoza. Takvi sustavi ipak podrazumijevaju značajno poboljšanje usluga javnog prijevoza.

Za opskrbu vodom planiran je osnovni sustav koji će se opskrbljivati sa izvora rijeke Jadro, kao i spajanje sustava na izvor rijeke Žrnovnice. Vode iz izvorišta rijeke Žrnovnice koristit će se isključivo u razdoblju veće izdašnosti izvorišta. Tok rijeke Žrnovnice, štiti se očuvanjem osobitosti krajolika uz saniranje ugroženih i uništenih dijelova okoliša. Područje će se uređivati tako da se održi režim i propisana kvaliteta vode prema kategorizaciji površinskih voda. Prioritet je očuvanje temeljnih krajobraznih obilježja i biološke raznolikosti te očuvanje kvalitete površiskih i podzemnih voda tog područja. Ne dozvoljava se gradnja u pojasu 100 m od zapadnog ruba rijeke. Tu se planira šetnica i biciklistička staza uz izgradnju pješačkog nadvožnjaka preko postojeće državne ceste D8.

Postojeće odlagalište komunalnog otpada Karepovac, koje se ne nalazi u neposrednoj blizini naselja, ali ima utjecaja na kvalitetu života u njima (neugodni mirisi, raznošenje otpada i prašine vjetrom), planira se sanirati i konačno zatvoriti nakon puštanja u rad županijskog centra za gospodarenje otpadom u Lećevici.

USPOREDBA SA SADAŠNJIM (IZVEDENIM) STANJEM I OSOBNI OSVRT

Kroz prva dva povijesna plana, uočava se snažna prostorna ideja o razvoju istočnog dijela grada. Stobreč i njegovo zaleđe trebalo je postati značajno industrijsko- transportno područje s novom lukom i terminalom, te ojačanim prometnim vezama. Izrađeni su planovi za stambena naselja obiteljskih kuća, a veliki je značaj dan i poljoprivrednoj proizvodnji na ovdašnjem plodnom tlu. Stobreč je trebao preuzeti ulogu istočnog gradskog centra.

Višedesetljetno analiziranje i programiranje stobrečke luke nikada nije dočekalo željenu realizaciju. Zapadna strana luke ostala je u gotovo istim gabaritima kakve je imala i prije izrade plana iz 1951. god. te služi za prihvat malih ribarskih brodica. Istočna strana luke tek je nešto veća i razvijenija, te služi za prihvat ribarskih i manjih turističkih plovila. Luka nema popratnih javnih sadržaja, njene dvije strane nisu povezane, oštro ih dijeli i administrativna granica Splita i Podstrane koja taj prostor čini svojevrsnom *ničijom zemljom*.

Industrija u ovom području nikada nije zaživjela, a poljoprivredna imanja su rijetka i usitnjena. Stanovništvo obrađuje vrtove i okućnice za vlastite potrebe.

TTTS, Šine, Kamen, Žrnovnica, Stožanac i Stobreč

TTTS, Šine, Kamen, Žrnovnica, Stožanac i Stobreč iz zračne perspektive. Fotografija: Duje Klarić/ CROPIX

Dolina rijeke Žrnovnice, s plodnom zemljom i mogućnošću navodnjavanja, gotovo je u potpunosti zapuštena i obrasla u šikaru. Na njenom krajnjem jugu nalazi se golf igralište, a na suprotnoj strani ceste autokamp. Šetnica je omogućena uz dio rijeke, ali neuređena, bez urbane opreme i otežanog pristupa. Osim poljoprivrednih i energetskih, ni rekreacijski i turistički potencijali tog područja prirodnih ljepota nisu iskorišteni.

Kroz dva starija plana predviđeni su i značajni cestovni i željeznički zahvati koji također nisu ostvareni, a promet se i dalje prvenstveno odvija preopterećenom Poljičkom cestom. U aktualnom GUP-u predviđa se izgradnja značajnih prometnica, ali kada će ona uistinu započeti i kakve će promjene donijeti, to tek preostaje za vidjeti. Pokretanje proizvodnih pogona na ovom području nije planirano. Dok manji dio stanovništa Stobreča živi od turizma, većina putuje na posao u centar grada što ova naselja čini svojevrsnim *spavaonicama*.

Jedini značajni izvedeni zahvat iz prethodnih planova je trgovačko transportni terminal u zaleđu. Bez luke, važnijih prometnica i željeznice, terminal nije bio dugoročno održiv. Uz autocestu u Dugopolju su nastale atraktivnije poslovne lokacije pa danas na ovom području djeluje tek regionalna veletržnica, par maloprodajnih trgovina i ponešto skladišta. Nekoliko puta godišnje prostor postane kulisa za snimanje televizijskih serija i motociklističko okupljanje. Jednom tjedno tu se održavao i sajam automobila i buvljak, ali i ta praksa je ukinuta. Danas je prostor djelomično napušten, devastiran i izrazito neugodan, infrastruktura propada. Po aktualnim GUP-u predviđa se proširenje terminala po postojećoj matrici i s neodređenom poslovnom ulogom. Po dosadašnjem iskustvu, bez detaljnijeg promišljanja o poziciji i programu terminala, takvo rješenje se također neće pokazati održivim.

Zanimljivo je promatrati kako je terminal svojom veličinom, poravnatim terenom, ortogonalnom matricom i montažnim načinom izgradnje u potpunom kontrastu s usitnjenim i raspršenim stambenim objektima u okolnim naseljima. Još u šezdesetima se prepoznala vrijednost starih pučkih naselja Stobreč i Kamen, te se uz prijelazni sloj zelenila oprezno planiralo proširenje stambenih naselja i pratećih javnih prostora. Broj stanovnika je ipak značajno prerastao očekivanja, a nekontrolirana iz gradnja devastirala ovo područje poput parazita. Dok su se obiteljske višekatnice gomilale, nije se razmišljalo o javnom prosotru, tako da su danas unutar ovih naselja riješeni tek elementarni zajednički sadržaji (osnovna škola, vrtić, trgovina, ambulanta), a pojedini dijelovi još čekaju na izgradnju cestovne i kanalizacijske infrastrukture.

Zahvaljujući svom izoliranom geografskom položaju na poluotoku, staro naselje Stobreč ostalo je sačuvno, dok se *divljina* izgradnje odrazila prvenstveno u njenom formalnom oblikovanju, a manje u smještaju i gabaritima. Razvoj turizma prati i porast društvenih sadržaja pa bi, uz regulaciju nekoliko manjih problematičnih točaka, Stobreč postao ugodno malo mediteransko mjesto za život koje se ljeti pretvara u živahnu turističku oazu.

Staro naselje Kamen doživjelo je pak značajniju devastaciju. Neposredno uz njega građeno je neplanski pa se staro naselje gotovo i ne raspoznaje.

Naselja u zaleđu općenito su puno problematičnija. Kamen, Šine, Korešnica, a posebno Kila i Sirobuja, prostori su guste i divlje izgradnje te nedostatne infrastrukture. U aktualnom planu su prepoznati ti prostorni i sociološki problemi, ali za njih nije pronađeno adekvatno rješenje. Takvo rješenje uistinu jest teško za pronaći- rušenje i reizgradnja je skup i radikalan zahvat, a doima se i nehumanim. Točkaste intervencije u rijetkim neizgrađenim područjima izglednije su rješenje, poput krpanja oštećene tkanine. Takvom urbanizmu nedostaje jaka i zaokružena prostorna vizija koja je pokretač zbivanja. Lako je čitljiva u dva starija generalna plana, ali teško provodiva u ekonomskoj sadašnjici. Po aktualnom GUP-u predlaže se popunjavanje praznina raznim društvenim i sportsko- rekreacijskim sadržajima, iako oni zbog svoje nedovoljne profitabilnosti nisu prioritetni za izvođenje. Osim toga turizam u Hrvatskoj, kao glavna privredna grana, se koncentrira na uređenje obale, dok predgrađe i zaleđe polagano propada u pozadini.

Ovi prostori administrativno pripadaju gradu Splitu, ali u stvarnosti predstavljaju zanimljivu granicu grada, predgrađa i sela. To su *in between* prostori, u procesu izgradnje vlastitog identiteta, puni problema, ali istodobno puni potentnih i inspirativnih situacija. U daljnjoj razradi diplomskog rada podublje ću analizirati probleme i potencijale šire i uže lokacije, a potom iznijeti svoju viziju revitalizacije poslovne zone TTTS s obzirom na njen širi kontekst.

LITERATURA I GRAFIČKI PRILOZI

- Arhitektura, Časopis za arhitekturu, urbanizam i primijenjenu umjetnost, Zagreb, godina V., Broj 5-8, 1951. god.
- Urbs 6, Prostorni razvitak Splita, 1965-1966, Split 1966.
- Split, Generalni urbanistički plan, knjiga, 1978. god.
- Split, Grafički prilozi uz uvjete za lokaciju TTTS na području Stobreča, Lokacijski elaborat, 1978. god.
- Generalni urbanistički plan Splita, 2006. god., preuzet s http://www.split.hr/Default.aspx?sec=944 [10.12.20014.]
- http://www.visitstobrec.com/ [10.12.2014.]
- hr.wikipedia.org/wiki/Stobreč [10.12.2014.]

FOTOGRAFIJE

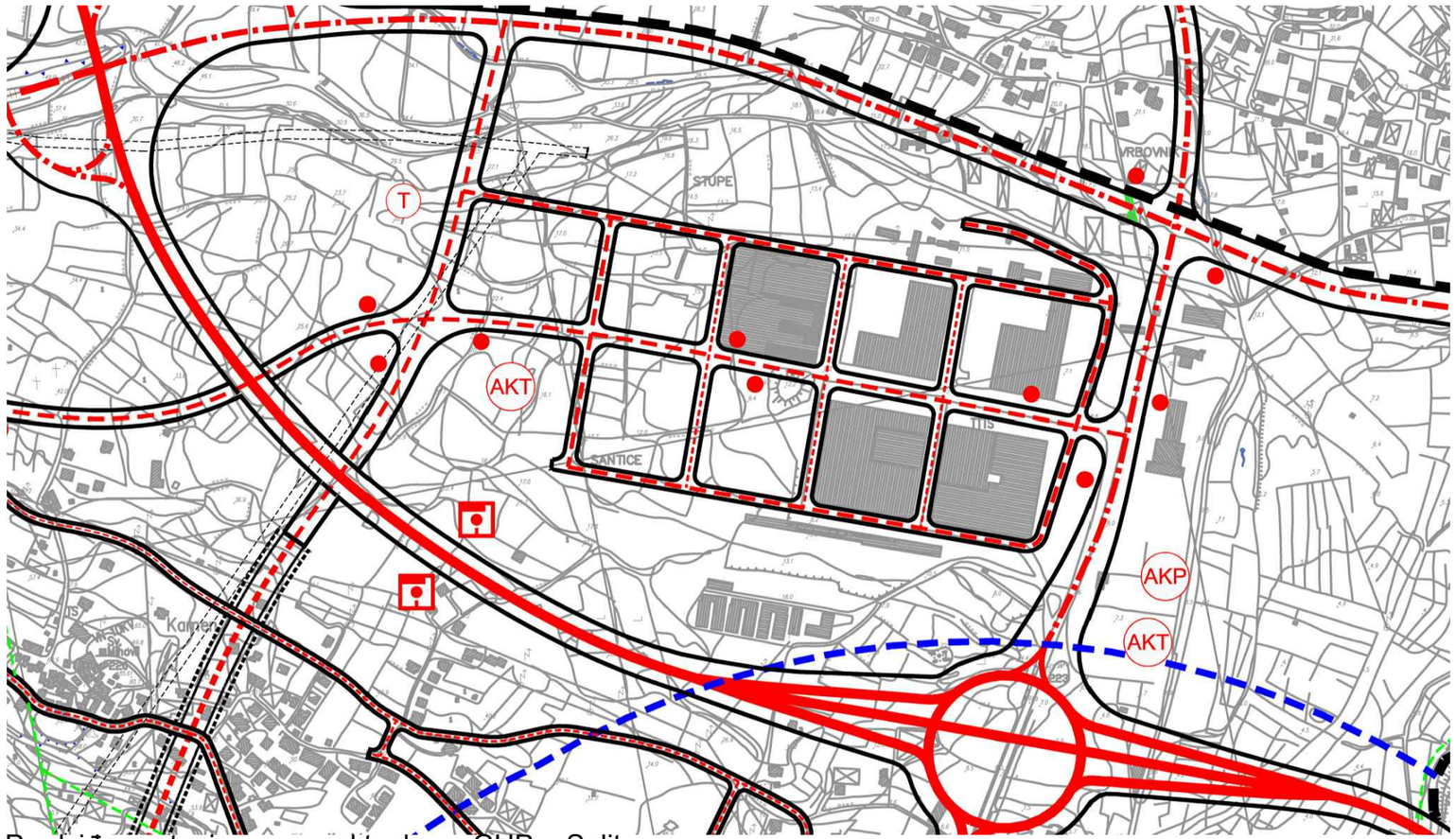
- http://www.visitstobrec.com/ [10.12.2014.]
- http://www.google.hr/maps/ [10.12.2014.]
- http://stari.dalmacijanews.com/Magazin/View/tabid/75/ID/125398/Dalmacija-iz-pticje-perspektive-Od-Omisa-do-Splita-FOTO.aspx [10.12.2014.]

Fakultet građevinarstva, arhitekture i geodezije
Sveučilište u Splitu
akademska godina: 2014. / 2015.
studentica: Jelena Katavić

diplomski rad: **REVITALIZACIJA POSLOVNE ZONE TTTS**

mentorica: doc. Vanja Ilić, dipl. ing. arh.

Aktualno stanje



Predviđeno stanje, prema aktualnom GUP-u Splita

L O K A C I J A

Odabrana lokacija je područje Trgovačko transportnog terminala Split (TTTS) na istočnom rubu Splita. Terminal je smješten u blizini prigradskih naselja Stobreč, Kamen, Šine, Korešnica te neposredno uz dolinu rijeke Žrnovnice. Radi se o kompleksu skladišta i poslovnih prostora, planiranih od 1978. godine, te postupno građenih tijekom 80-ih i 90-ih godina prošlog stoljeća. Naknadno mu je pridružena regionalna veletržnica. Danas je većina prostora zatvorena i(li) značajno devastirana. Razvoj ovog prostora je neizvjestan. Po aktualnom GUP-u, neposredno uz kompleks trebala bi proći dionica splitske zaobilaznice Trogir - Omiš, ali izgradnja te prometnice već godinama stagnira.

Analizom šireg područja lokacije utvrđuje se da se u njenoj neposrednoj blizini nalazi oko 130 ha poljoprivrednog zemljišta, te još oko 210 ha u široj okolici. Većina tog zemljišta je neobrađena i zapuštena. Stoga sam odabrala poljoprivredu kao glavnu okosnicu programa revitalitacije TTTS-a.

odlagalište otpada Karepovac

pročišćavanje otpadnih voda

poljoprivredno zemljište djelomično obrađeno

poljoprivredno zemljište neobrađeno

zelene površine javne

zelene površine privatne

shopping City Center One

crkva i samostan u izgradnji

školsko igralište

šetnica

golf teren

nogometno igralište Primorac

teniski tereni

autokamp Stobreč

lučica Strožanac

park

130 ha
potencijalnog poljoprivrednog zemljišta

50 ha
potencijalnog poljoprivrednog zemljišta

80 ha
potencijalnog poljoprivrednog zemljišta

80 ha
potencijalnog poljoprivrednog zemljišta

ROKALOVO

VIDOVAČA

Kila

Kamen

POD KAMEN

BRNIK

Barutana

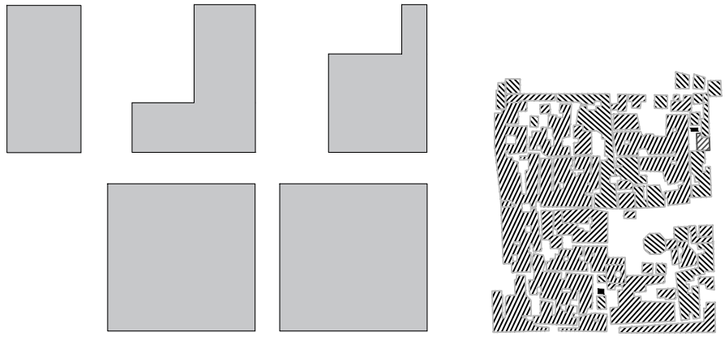
Šine

Zminjača

STOBREČ

Strožanac

ORIŠAC

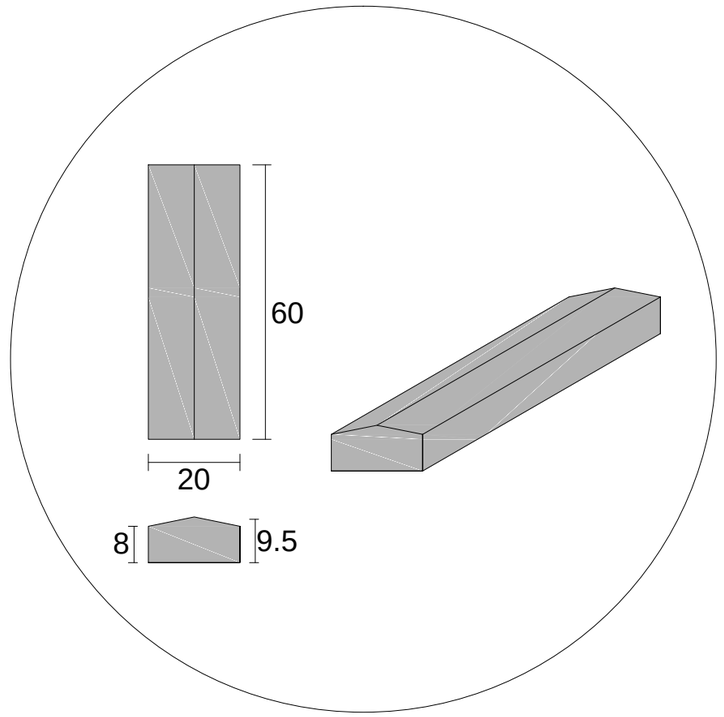


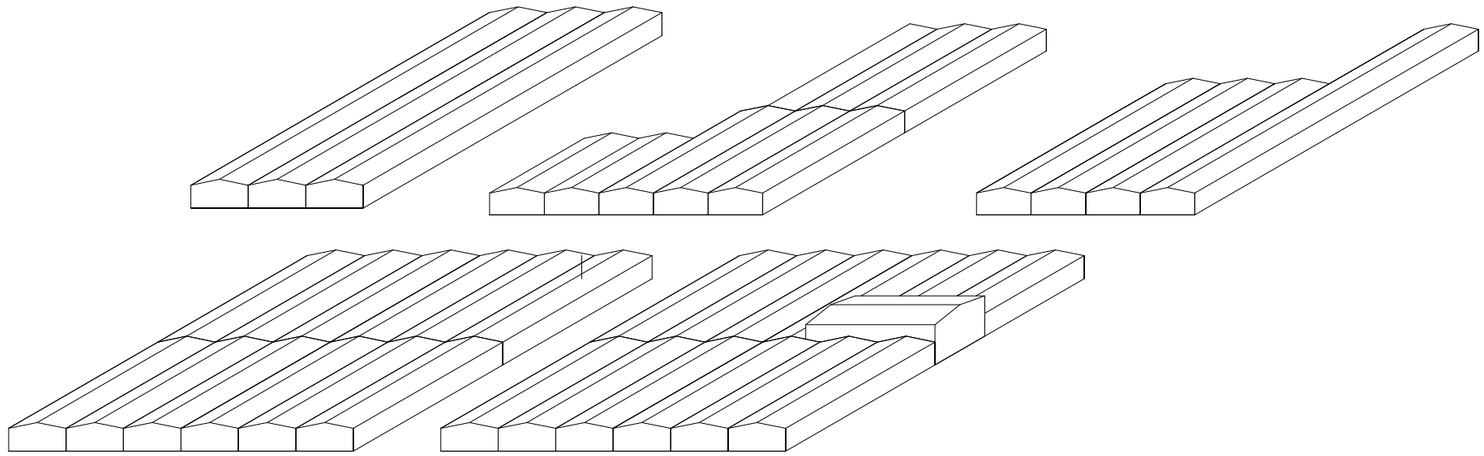
usporedba veličine kompleksa s veličinom Dioklecijanove palače

T I P S K I E L E M E N T

Kompleks je isplaniran strogo ortogonalno na poravnatom terenu, primjereno za skladišnu namjenu. Uz izuzetak naknadno nepravilno dodavanih novih zgrada, kompleks je sastavljen modularno. Tipski element je uzdužna hala, širine 20 m i dužine 60 m, s kosim krovom blagom nagiba i montažnim pročeljem. Konstrukcija se sastoji od betonskih stupova i dvodimenzionalnih čeličnih rešetki. Tipski elementi su nizani uzdužnom stranicom i povremeno skraćivani. Tako je nastalo pet blokova, maksimalnih dimenzija 120 m x 120 m.

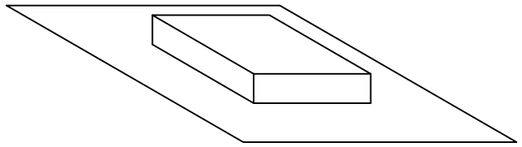
Aktualno stanje - izgled kompleksa



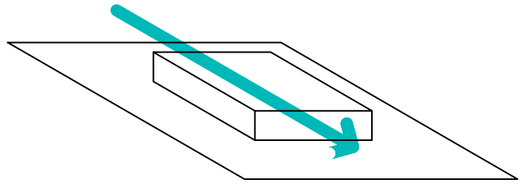


K O N C E P T

POSTOJEĆE / NOVO

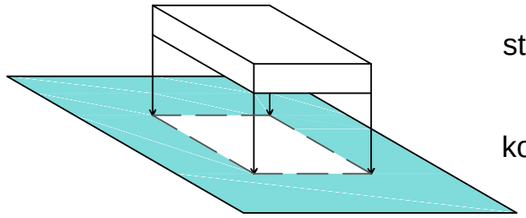


forma/ struktura/ hardware



funkcija/ program/ software

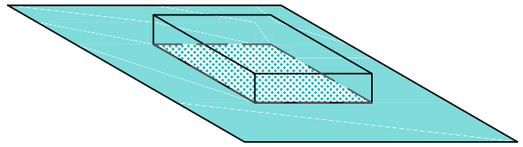
ODNOS S KONTEKSTOM



struktura

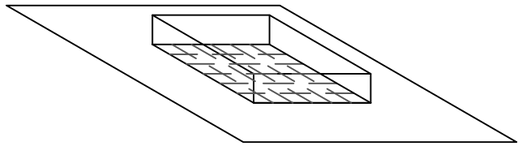
kontekst

postojeće stanje

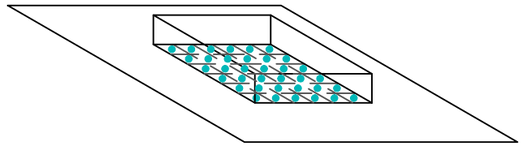


novo stanje

FORMA / FUNKCIJE

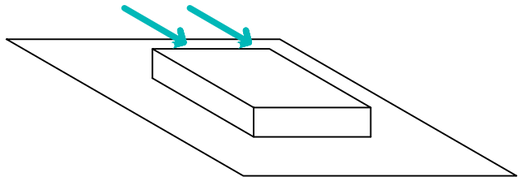


forma/ ovojnica/
matrica/ matična ploča

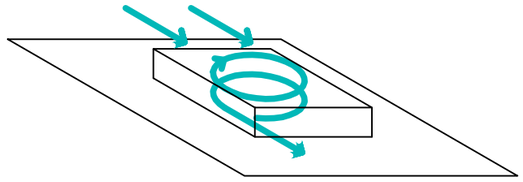


funkcije/ sklopovi/
elementi/ priključci

SUSTAV



sirovina/ uvoz



samoodrživost/ izvoz/ veze

H I B R I D

Smatram da je jedan od problema koji je pogodovao devastaciji TTTS-a homogenost njegove planirane namjene. Svoj program baziram na poljoprivredi i poljoprivrednoj proizvodnji kao osnovnoj gospodarskoj grani koja bi pokrenula razvoj stanovanja, obrazovanja, kulture i sporta na ovom području. Unutar jedne, unaprijed određene (postojeće) forme, razvija se spektar raznih akivnosti i spontanih susreta raznovrsnih korisnika.

raspodjela novih sadržaja po postojećoj matrici, proizvodni pogoni, škola, fakultet i institut generiraju još raznih manjih sadržaja; jedina konstanta je mogućnost prenamjene i promjene

RECIKLAŽNO DVORIŠTE PREŠANJE OTPADA
VETERINARSKA AMBULANTA
ŠTALE

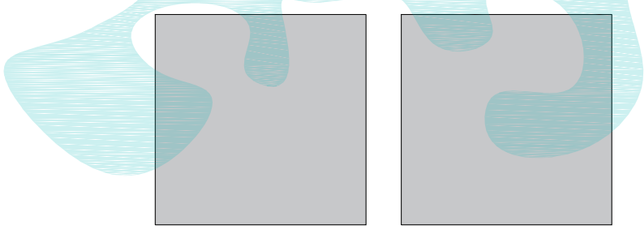
STUDENTSKI I ĐAČKI DOM
HOSTEL
SKATE I BIKE PARK
HIDROPONSKI STAKLENIK
IZLOŽBE

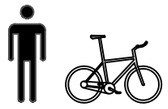
INSTITUT ZELENA DIZAJNA
TRŽNICA
UMJETNIČKA GALERIJA
STREET FOOD IZLOŽBE
VELETRŽNICA
RESTORAN KUHINJA
PARKING
SALA
STANOVANJE

RASADNIK
SREDNJA LIJEČNIČKA
POLJOPRIVREDNA AMBULANTA
ŠKOLA
PARKING
STANOVANJE
DJEČJI VRTIĆ
PROIZVODNJA ČAJA I ZAČINA
SKLADIŠTA
ULJARA
FAKULTET
PROIZVODNJA PRIRODNE KOZMETIKE
MEDITERANSKE POLJOPRIVREDE
CVJETNJAK
CVJEĆARNICA

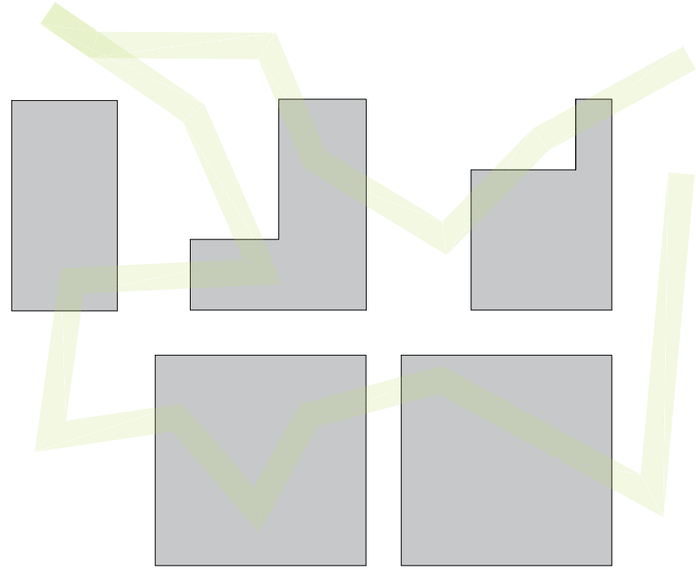
PROIZVODNJA SLASTICA
MULTIMEDIJALNI CENTAR
RAKIJA I LIKERA
PROIZVODNJA
DVORANA
SLASTIČARNICA
GIFT SHOP
SKLADIŠTA
KNJIŽNICA
ČITAONICA
BOTANIČKI VRT
CAFE
VINARIJA
PARKING
STANOVANJE
POLJOPRIVREDNO ZNANSTVENI INSTITUT
SUPERMARKETI

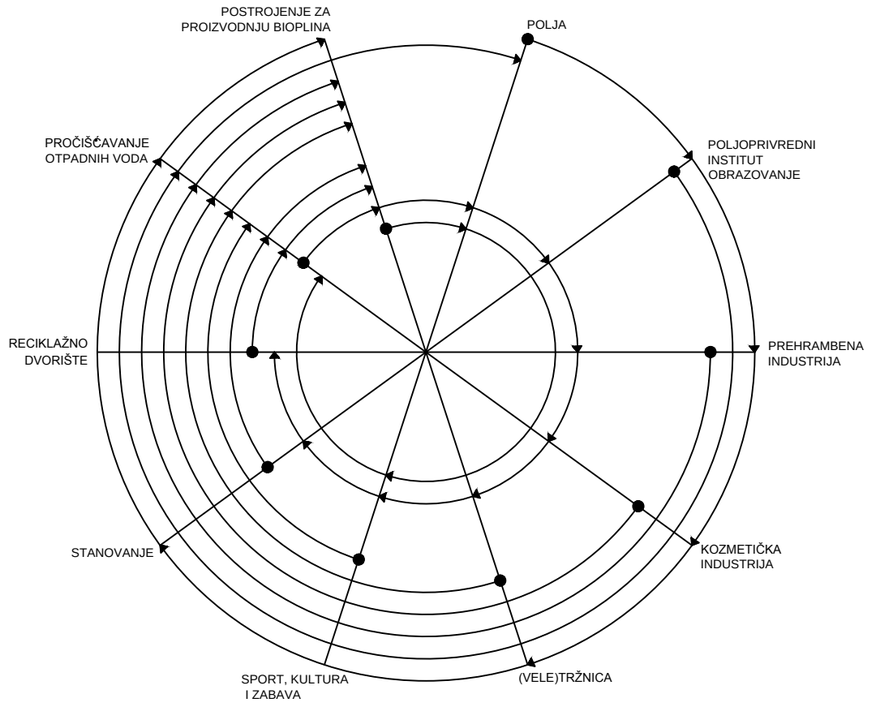
uvođenje prirode u eksterijer i interijer, obilazak cijelog kompleksa je posjet arboretuma, u kojem se doživljavaju različiti aspekti odnosa s prirodom i biljkama





blokove povezuje biciklistička i pješačka staza, koja služi i kao vatrogasni pristup; nakon što se pješice ili biciklom proveze kroz parter i interijer, moguće je nastaviti šetnju (vožnju) kroz polje



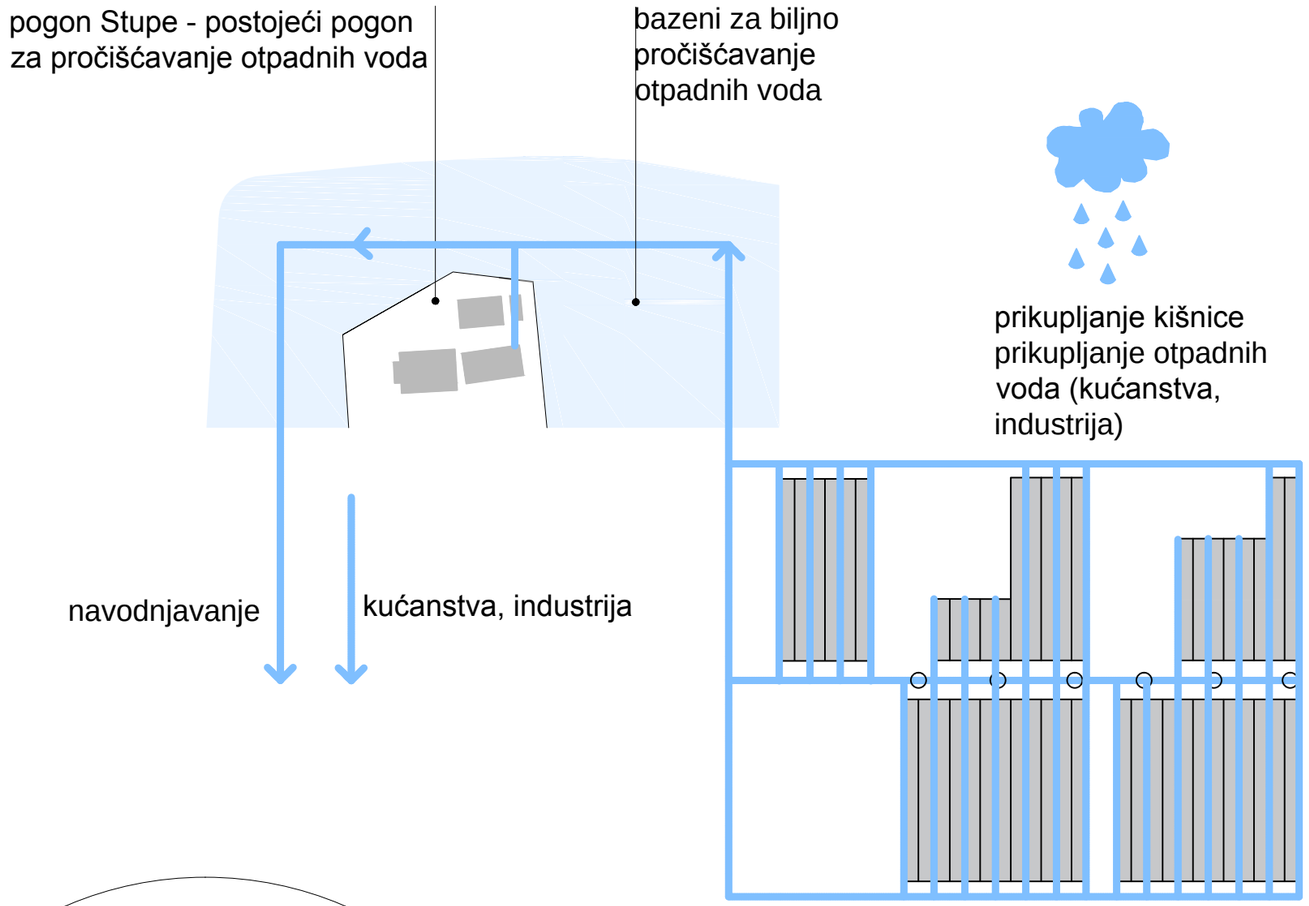


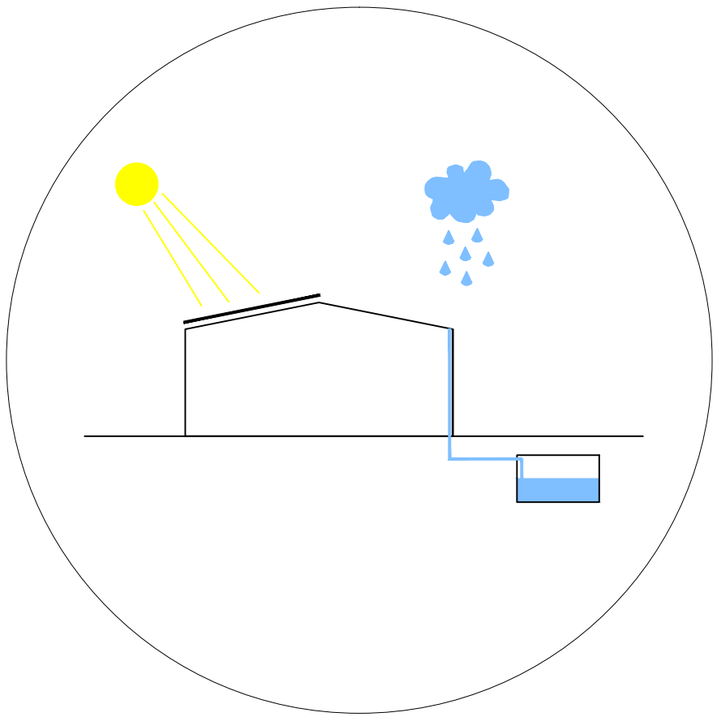
S U S T A V

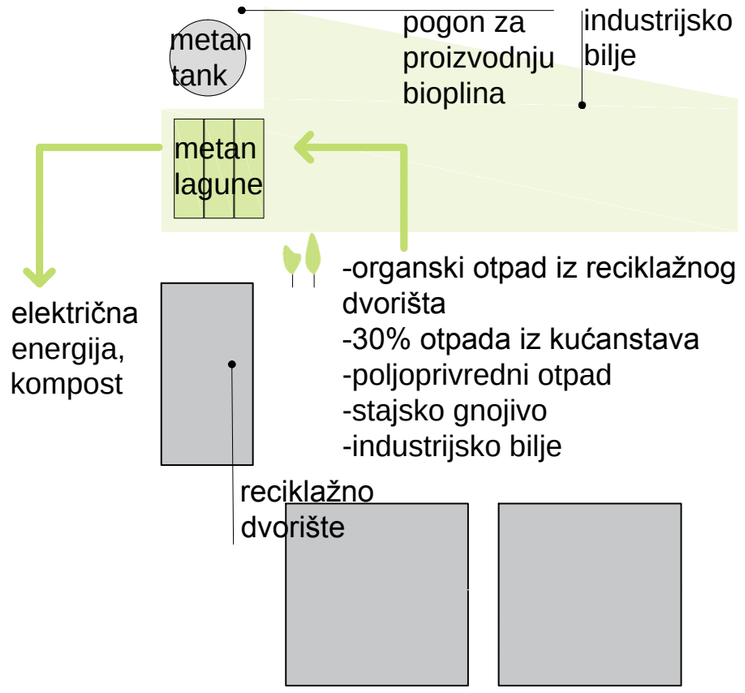
Svaka hala bila bi opremljena solarnim panelima na krovu, i sustavom prikupljanja kišnice koji bi se vezao na obližnji pogon za pročišćavanje vode. Pogonu dodajem bazene s biljnim pročišćivačima koji učinkovitije čiste vodu, ali i pridonose bioraznolikosti arboretuma.

Organski otpad iz kućanstava, reciklažnog dvorišta, poljoprivrednog ugoja i proizvodnje te štala koristio bi se kao sirovina za proizvodnju bioplina. Spaljivanjem bioplina dobiva se toplinska i električna energija, a nusprodukt je mulj koji služi kao izrazito dobar kompost. Uz pogon se sade i industrijsko bilje (sudanska trava, djetelina, sirak...) , koje su posebno učinkovite za proizvodnju bioplina i uspijevaju u gotovo svim uvjetima. Ovo je jedan od najčišćih i najjeftinijih obnovljivih izvora energije te se sve češće radi u Hrvatskoj uz velike farme.

Svaki program ima svoju ulogu, nešto pridonosi sustavu, ali iz njega nešto i dobiva (voda, sirovine, električna energija). Stvaraju se ciklički odnosi i sustav ima mogućnost postati gotovo potpuno samoodrživ.







pogon za proizvodnu bioplina

pogon Stupe - postojeći pogon
za pročišćavanje otpadnih voda

bazeni za biljno
pročišćavanje otpadnih voda

metan tank

industrijsko bilje

metan lagune

obradiva površina

obradiva površina

+9,75

+8,25

+9,75

+8,25

park

+9,75

+8,25

zabavni park

±0.00

+8,25

+9,75

+8,25

+9,75

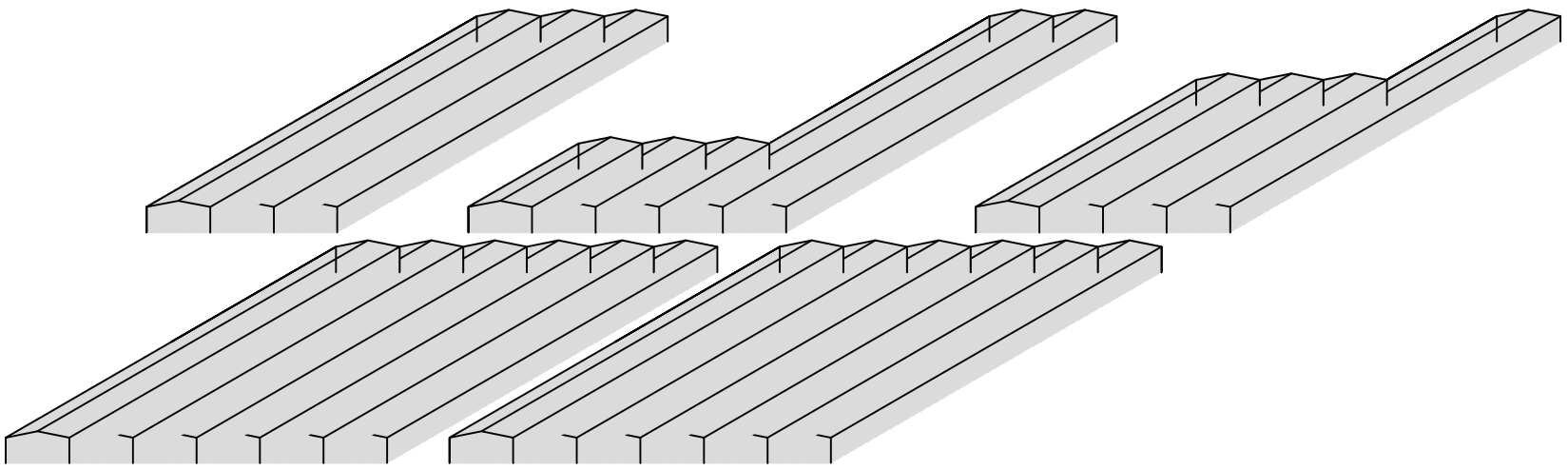
park

SITUACIJA / TLOCRT KROVA
M 1:1000
±0.00 = +7.00 m.n.v.

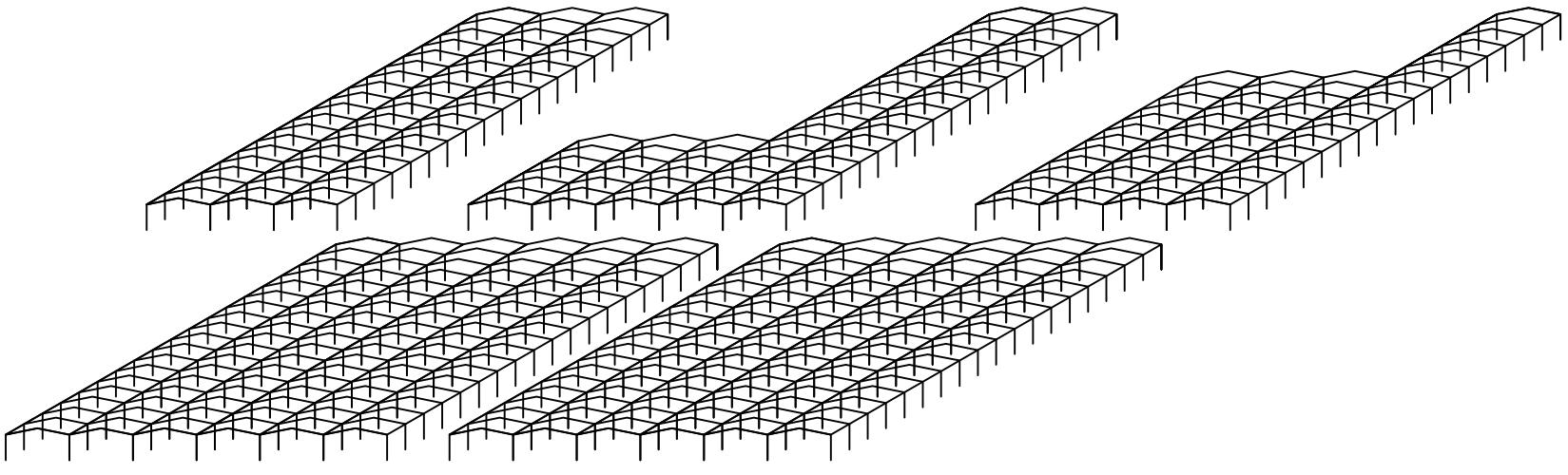
S

0 10 25 50 100 m

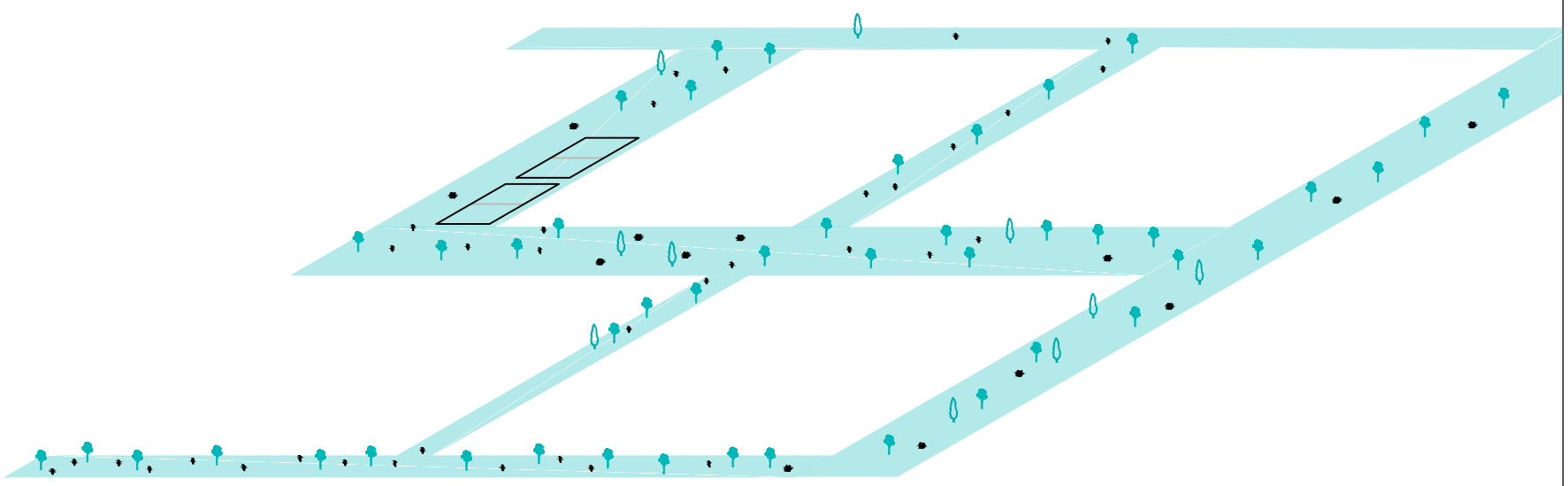
NOVO: ovojnica



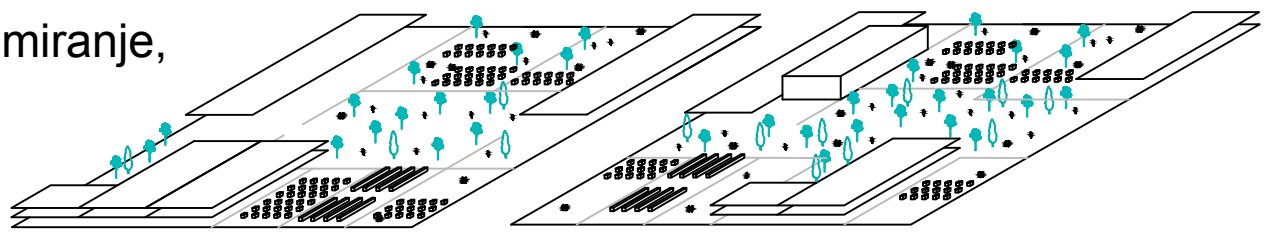
postojeća struktura -
matrica i konstrukcija



NOVO: parter -
ulice, veze, parkovi,
nadstrešnice



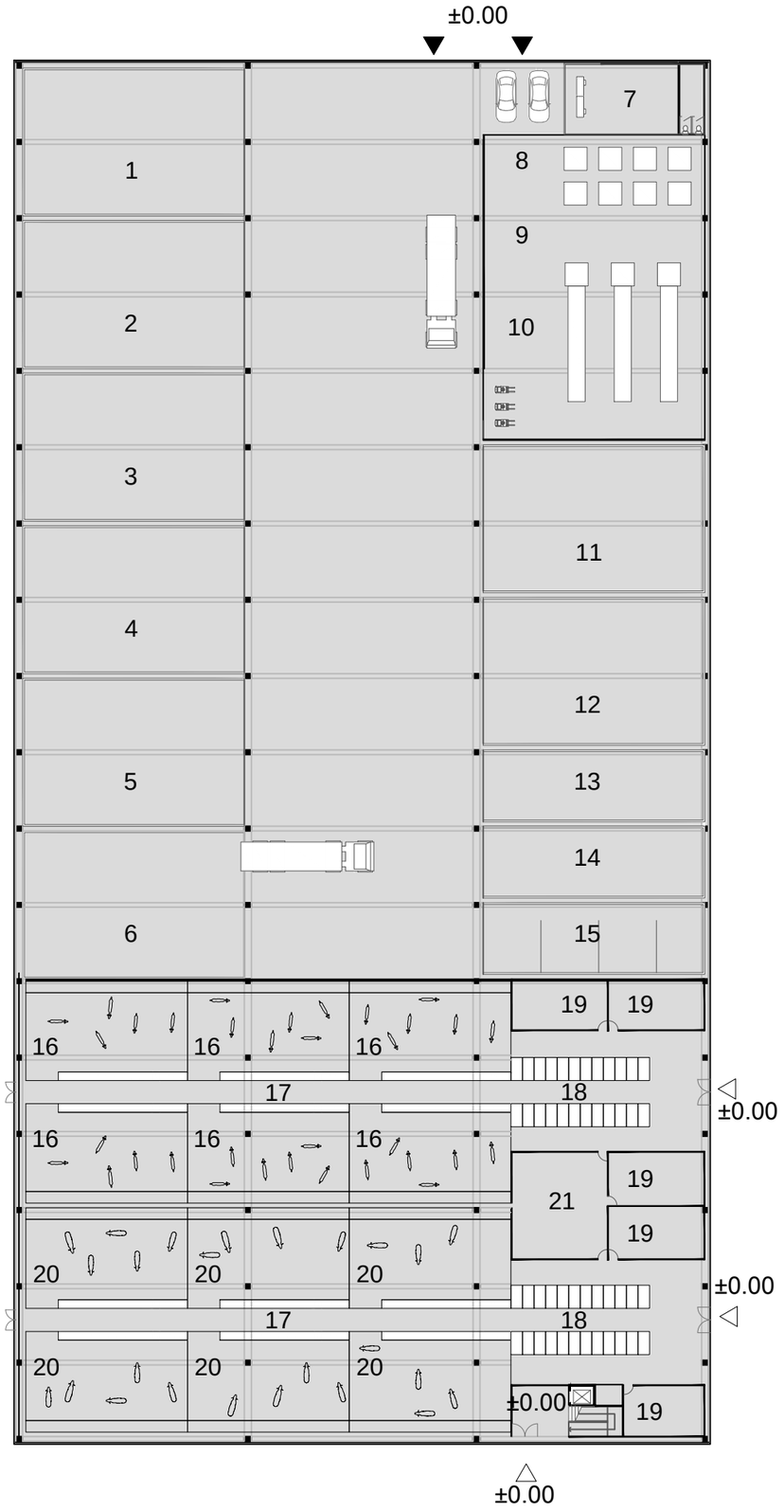
NOVO: sadržaji, programiranje,
unutrašnja dispozicija

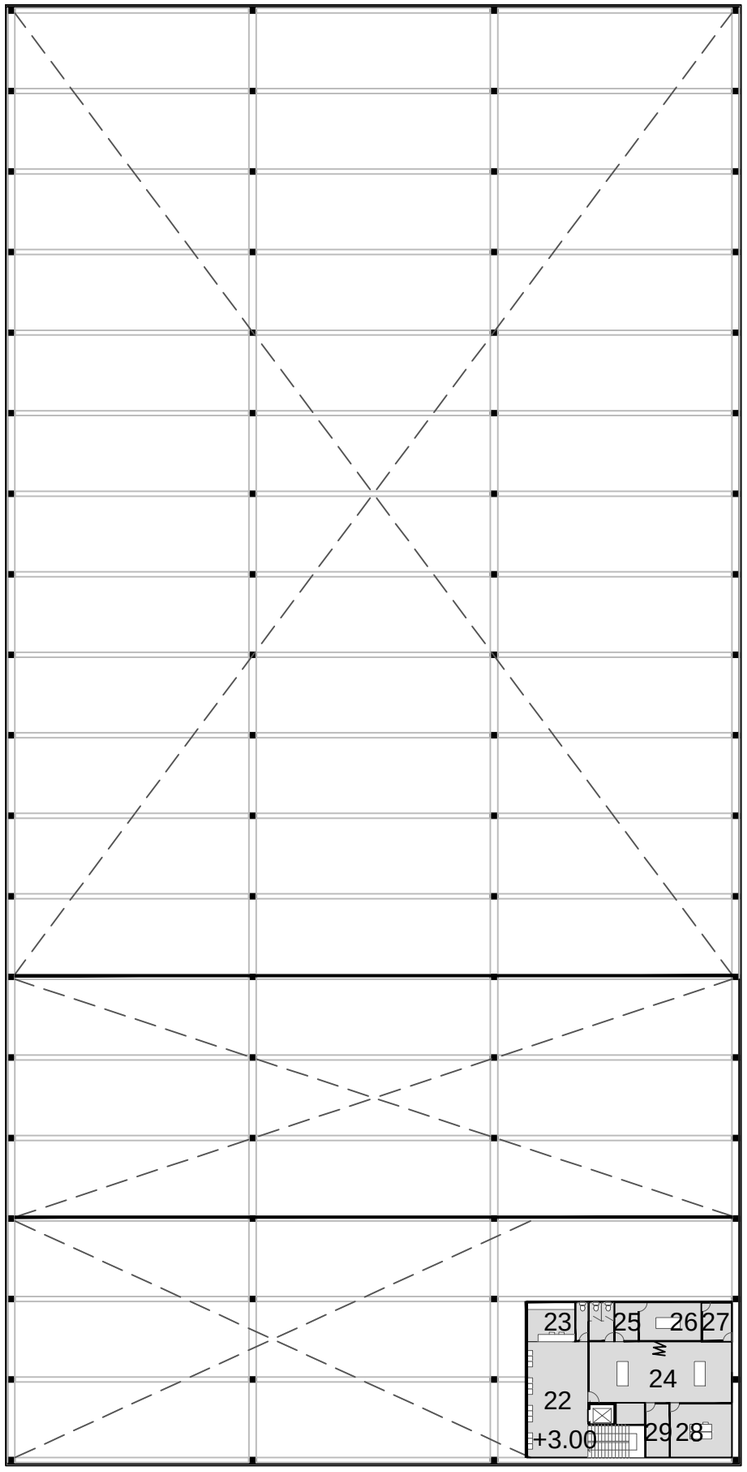


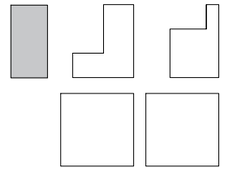
poljoprivredna zemljišta - izvor sirovina

važni prometni pravci - sadašnji i budući

metan laguna
metan laguna
metan laguna
industrijsko bilje
obradiva površina
park za pse
sajmište / (vele)tržnica na otvorenom
teatar na otvorenom
park sa skulpturama
kotač / vidikovac
zabavni park
24
"gljiva" za prikupljanje kišnice
prezentacijski vrt s cvijećem i mediteranskim aromatičnim biljem / šetnica i odmorišta
školski voćnjak
školski maslinik
107
prezentacija mediteranskog visokog raslinja
SUTUACIJA / TLOCRT PRIZEMLJA
M 1:500
±0.00 = +7.00 m.n.v.







RECIKLAŽNO DVORIŠTE

1 organski otpad
2 staklo
3 elektronski otpad
4 glomazni otpad
5 metalni glomazni otpad
6 građevinski otpad
7 kontrola
8 primanje otpada
9 sortiranje otpada
10 prešanje otpada
11 plastika
12 papir i karton
13 metalna ambalaža
14 limenke
15 ostali otpad

4 800 m²

ŠTALE

16 boks za smještaj koza
17 hranidbeni hodnik
18 izmuzište
19 spremište
20 boks za smještaj ovaca
21 proizvodnja sira

2340 m²

VETERINARSKA AMBULANTA

22 čekaonica
23 pult
24 soba za pregled
25 steriliziranje instrumenata
26 operacijska sala
27 soba za izolaciju
28 laboratorij
29 garderoba

323 m²

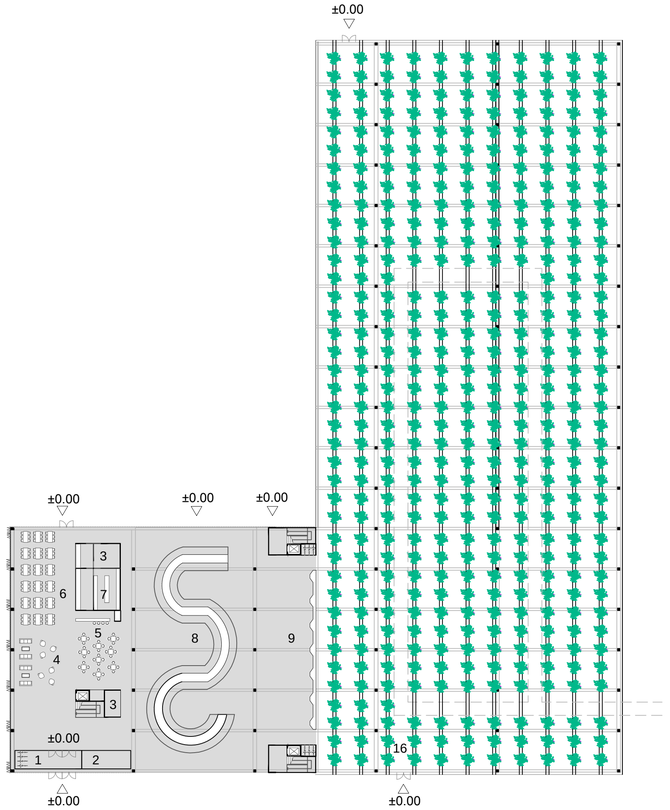
TLOCRT PRIZEMLJA
TLOCRT KATA

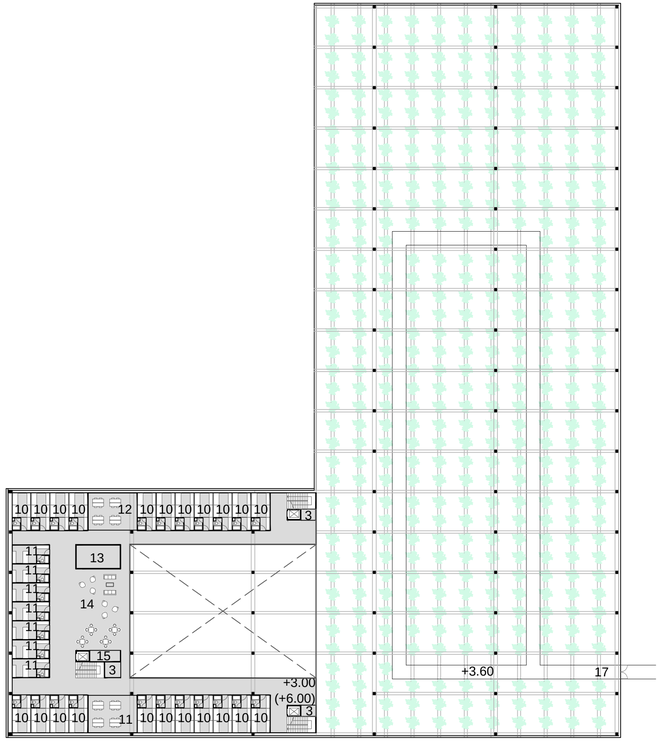
M 1:500

±0.00 = +7.00 m.n.v.

S

0 5 10 25m





STUDENTSKI I ĐAČKI DOM
+ HOSTEL

1 vjetrobran
2 portirnica / recepcija
3 spremište
4 boravak / druženje
5 cafe / zalogajnica
6 menza / restoran
7 kuhinja
8 skate / bike park (natkriveno)
9 stijena za penjanje (natkriveno)
10 dvokrevetna soba
11 jednokrevetna soba
12 učionica
13 praonica
14 boravak
15 čajna kuhinja

4835 m²

HIDROPONSKI STAKLENIK

16 hidroponski staklenik
17 izložbeni prostor (privremene izložbe)

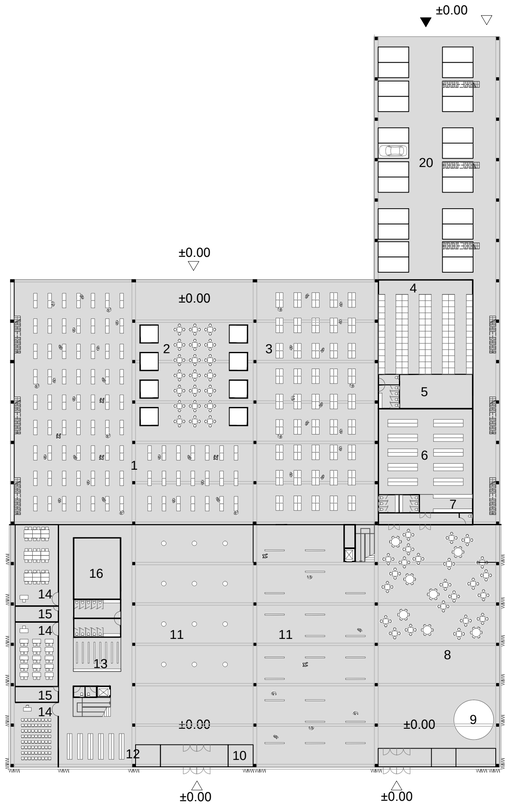
5975 m²

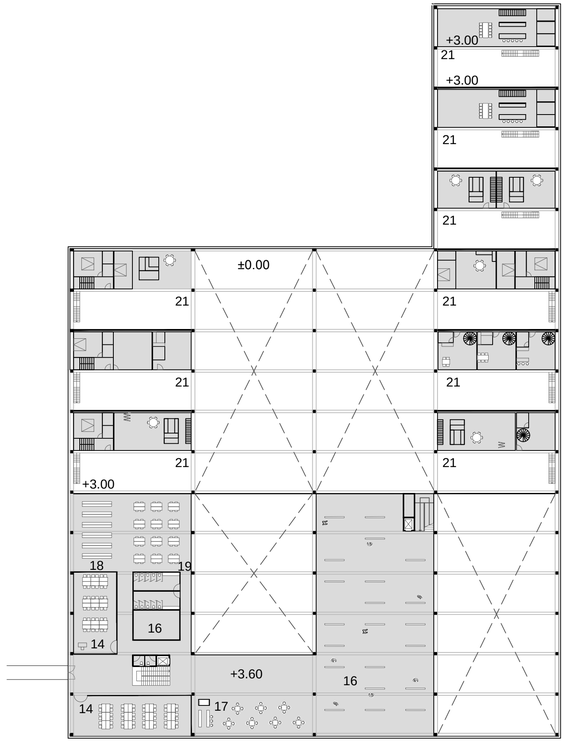
TLOCRT PRIZEMLJA
TLOCRT PRVOG (DRUGOG) KATA

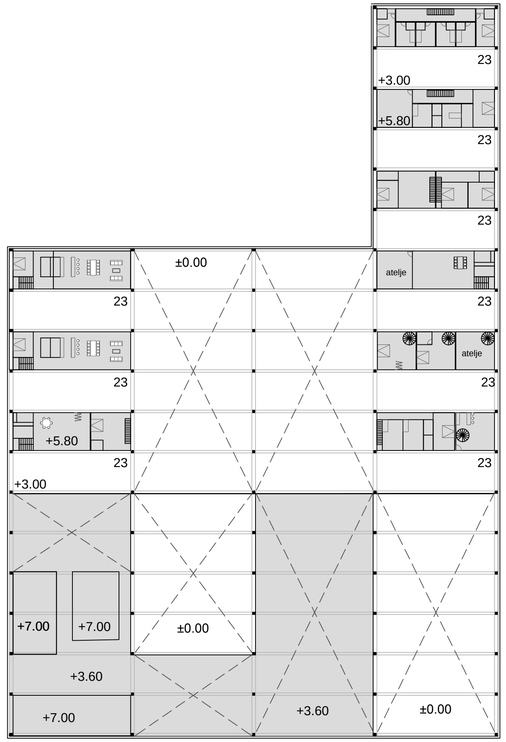
M 1:500
±0.00 = +7.00 m.n.v.

S

0 5 10 25m







TRŽNICA I VELETRŽNICA

1 zelena tržnica
2 street food
3 veletržnica
4 skladište

2835 m²

RESTORAN

5 spremišta
6 kuhinja
7 pranje posuđa
8 sala
9 pozornica

1140 m²

INSTITUT DIZAJNA I
UMJETNIČKA GALERIJA

10 portirnica
11 izložbeni prostor
12 gift shop
(suvenirnica)
13 garderoba
14 učionica /
radionica
15 kabinet
16 spremište
17 cafe
18 knjižnica
19 čitaonica

4240 m²

STANOVANJE

20 parking
21 dvorište / vrt

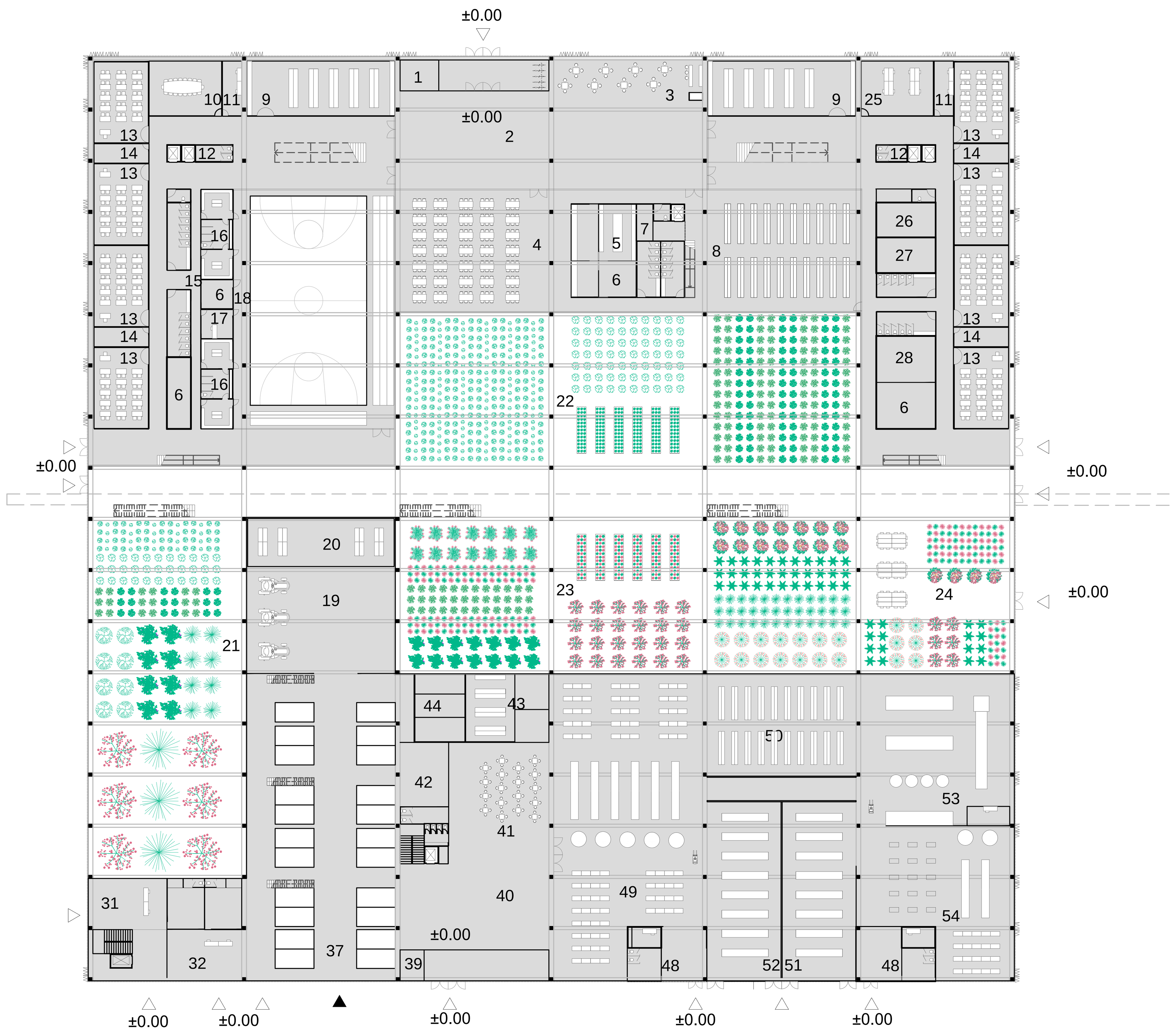
4290 m²

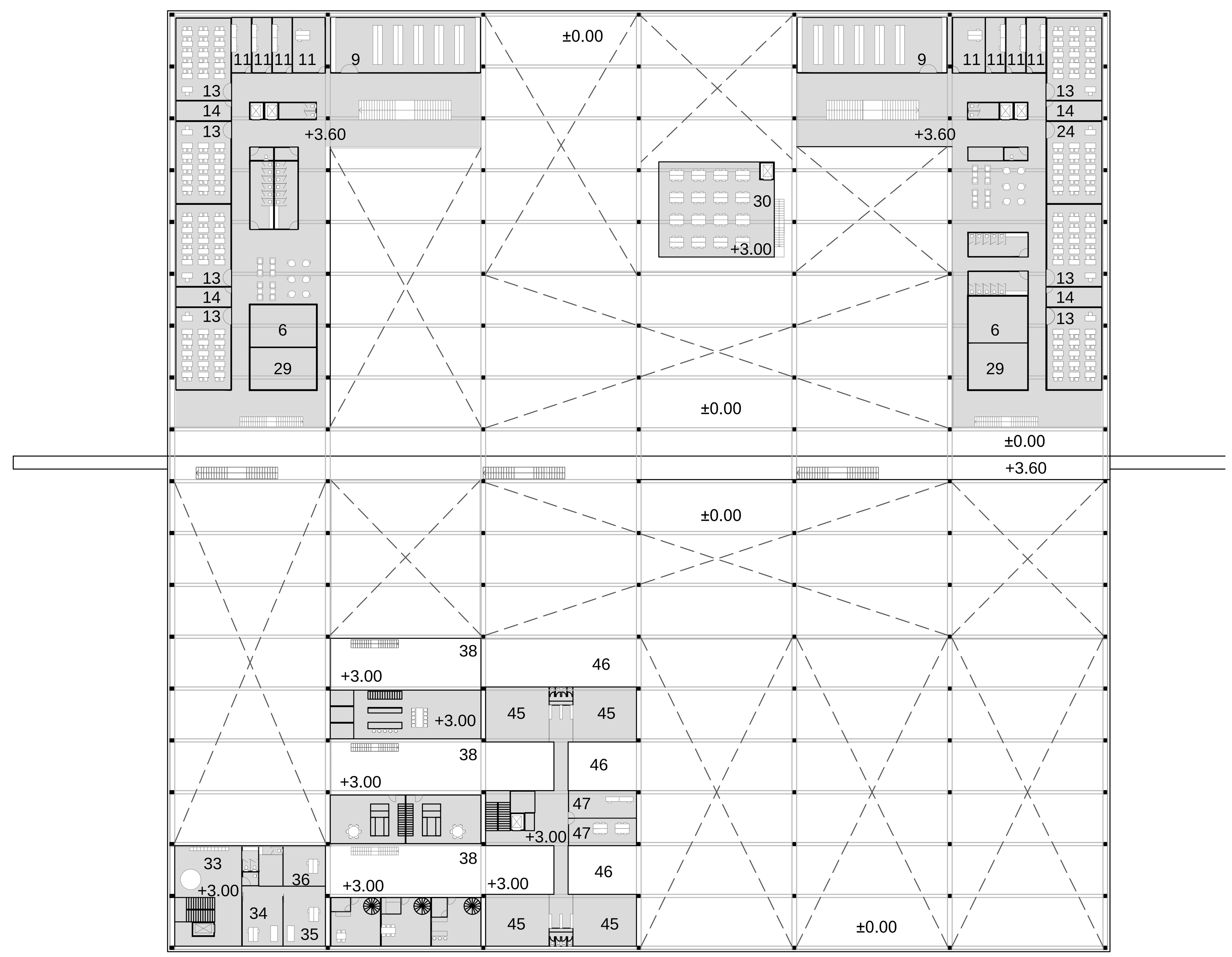
TLOCRT PRIZEMLJA
TLOCRT PRVOG
I DRUGOG KATA

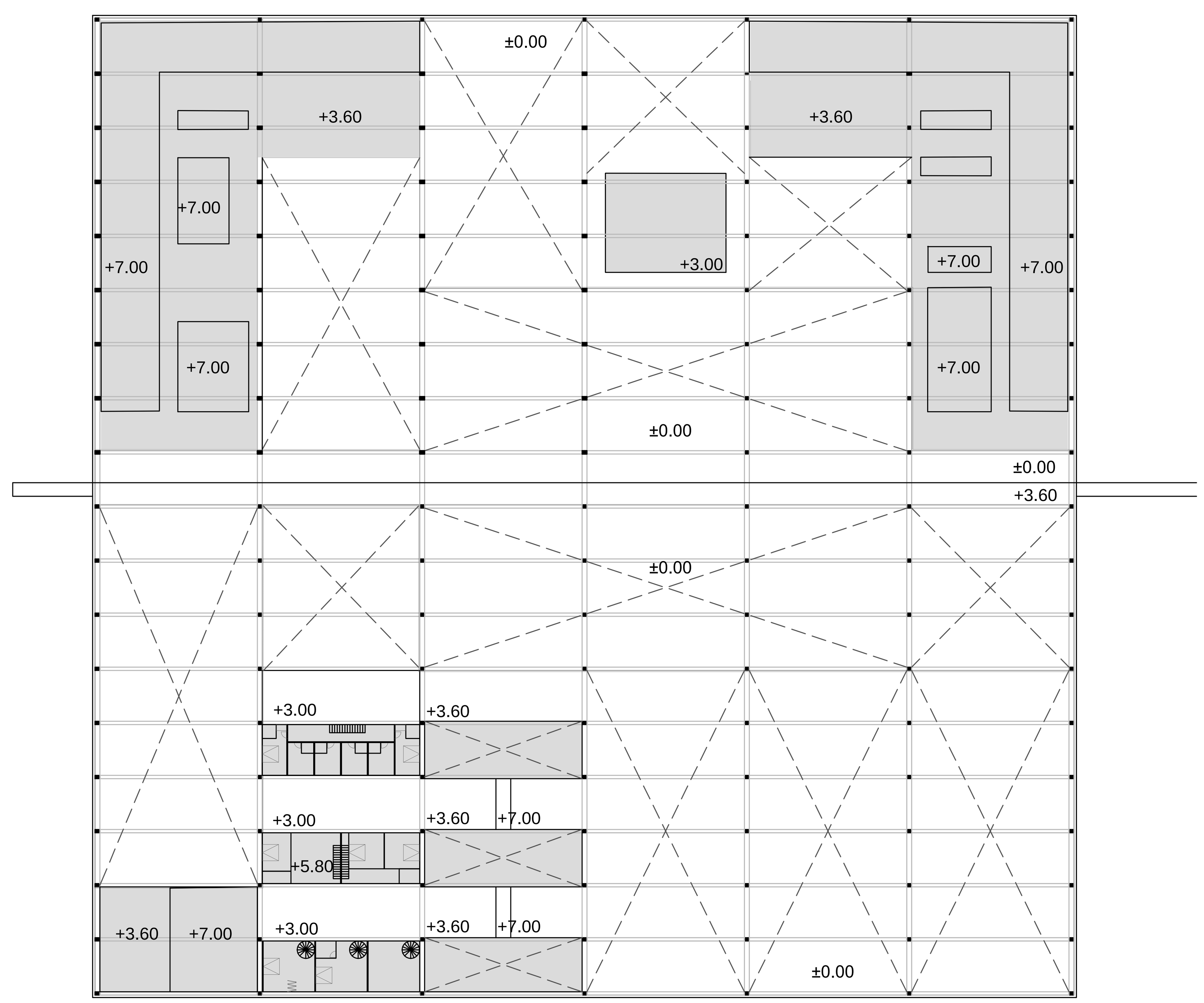
M 1:500
±0.00 = +7.00 m.n.v.

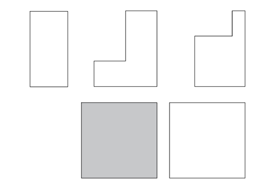
S

0 5 10 25m









SREDNJA POLJOPRIVREDNA ŠKOLA I FAKULTET MEDITERANSKE POLJOPRIVREDE

1 portirnica
2 pvn
3 cafe / zalogajnica
4 menza
5 kuhinja
6 spremište
7 knjižničar/ka
8 knjižnica
9 laboratorij
10 zbornica
11 ured
12 garderoba
13 učionica
14 kabinet
15 nečisti hodnik
16 svlačionica
17 trener/ica
18 čisti hodnik
19 dvorište za mehanizaciju (natkriveno)
20 mehaničarska radionica
21 prodajni rasadnik
22 povrtnjak
23 cvjetnjak
24 cvjećarnica
25 studentska referada
26 spremačice
27 domar
28 elektro-energetski blok
29 osoblje
30 čitaonica

13130 m²

AMBULANTA

31 biljna ljekarna
32 ljekarna
33 čekaonica
34 medicinska sestra
35 liječnička ordinacija
36 laboratorij

520 m²

STANOVANJE

37 parking
38 dvorište / vrt

1950 m²

DJEČJI VRTIĆ

39 portirnica
40 pvn
41 blagovaonica
42 osoblje
43 kuhinja
44 spremišta
45 skupna soba
46 dvorište
47 ured

1560 m²

PROIZVODNI POGONI

48 garderoba
49 proizvodnja čaja, začina i pekmeza
50 sušenje biljaka
51 skladište sirovina
52 skladište gotovih proizvoda
53 uljara
54 proizvodnja prirodne kozmetike

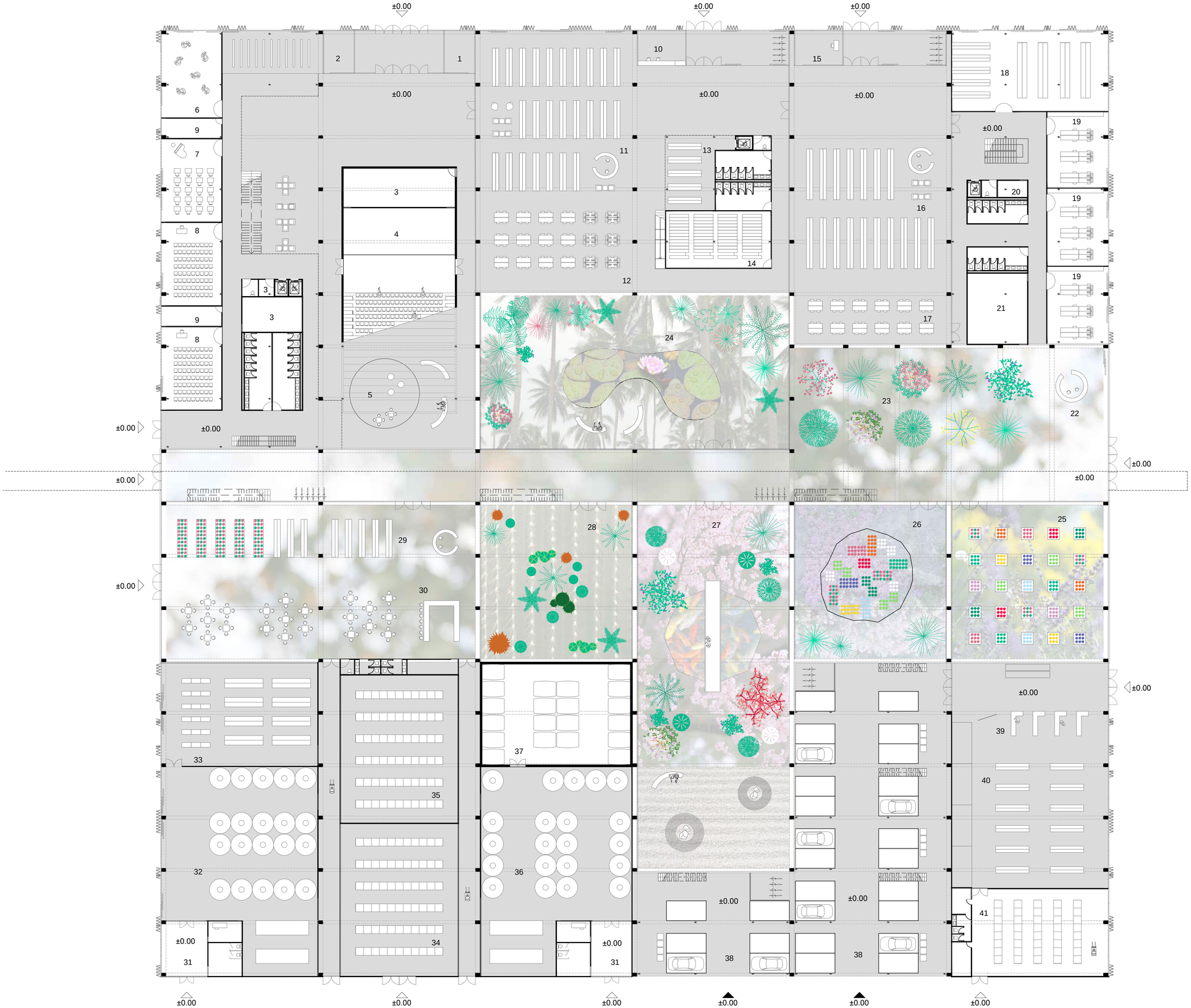
2340 m²

TLOCRT PRIZEMLJA
TLOCRT PRVOG
I DRUGOG KATA

M 1:500
±0.00 = +7.00 m.n.v.

S

0 5 10 25m



MULTIMEDIJALNI CENTAR

1 portirnica
2 garderoba
3 spremište
4 velika dvorana
5 dječja igraonica
6 učionica plesa
7 učionica glazbe
8 mala dvorana
9 kabinet

KNJIŽNICA

10 informativno-posudbeni pult
11 referentna zbirka
12 čitaonica
13 odjel periodike
14 kompaktusi

POLJOPRIVREDNO - ZNANSTVENI INSTITUT

15 portirnica i primanje uzoraka
16 knjižnica (studijski odjel)
17 čitaonica
18 analiza i arhiva uzoraka
19 laboratorij
20 garderoba
21 spremište

BOTANIČKI VRT

22 informativni pult
23 prezentacija stabala
24 tropski vrt
25 prezentacija hrvatskih biljnih vrsta
26 alpski vrt
27 azijski vrt
28 pustinjski vrt
29 gift shop (suvenirnica)
30 cafe, vinarija, slastičarnica

PROIZVODNI POGONI

31 garderoba
32 proizvodnja rakija i likera
33 proizvodnja slastica
34 skladište sirovina
35 skladište gotovih proizvoda
36 proizvodnja vina
37 čuvanje vina (bačve)

STANOVANJE

38 parking

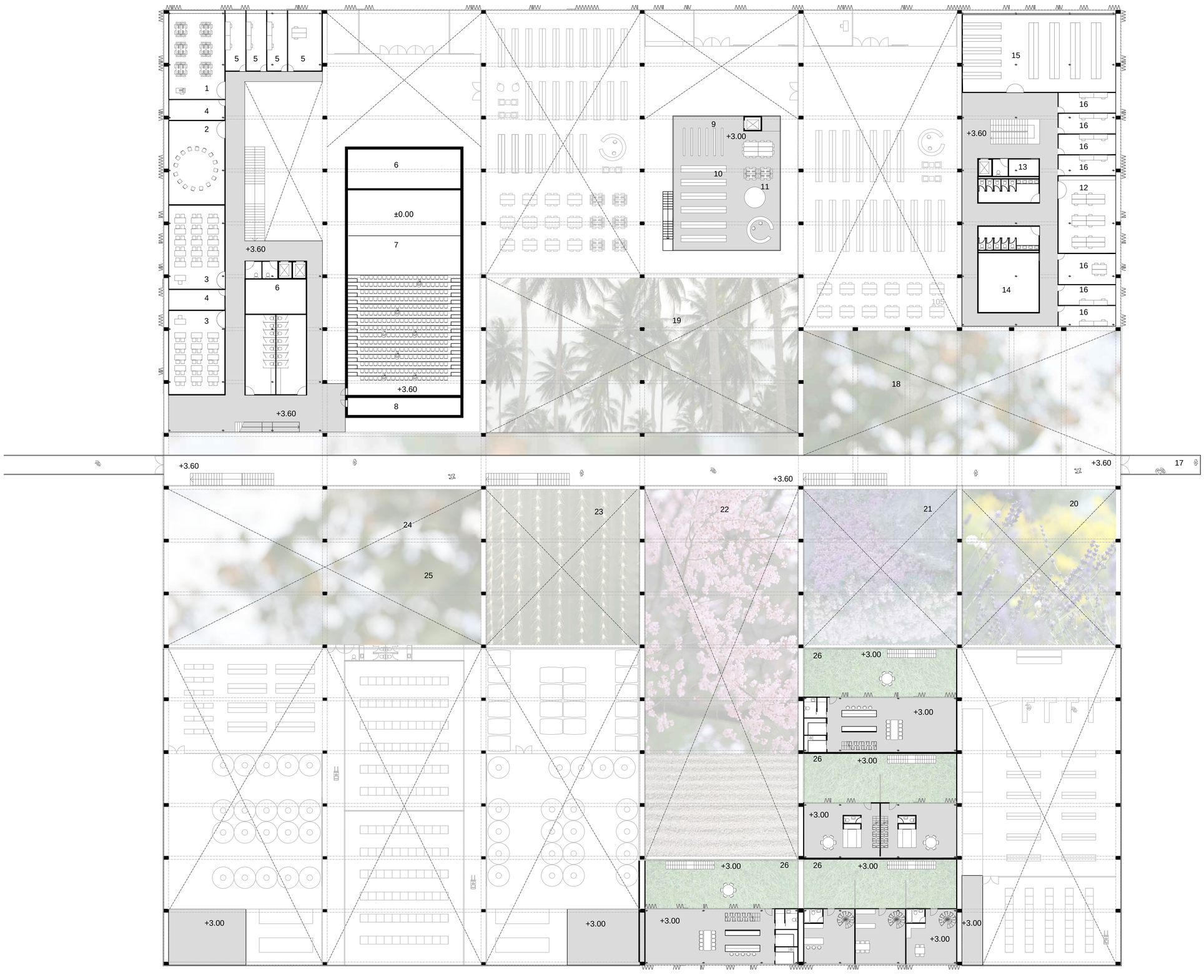
SUPERMARKET

39 blagajne
40 artikli
41 skladište

TLOCRT PRIZEMLJA

M 1:200
±0.00 = +7.00 m.n.v.

0 5 10



MULTIMEDIJALNI CENTAR

1 multimedijalna učionica
2 učionica drame
3 učionica stranih jezika
4 kabinet
5 ured
6 spremište
7 velika dvorana
8 projekcijska soba

KNJIŽNICA

9 multimedijalni odjel
10 dječji odjel
11 igraonica

POLJOPRIVREDNO - ZNANSTVENI INSTITUT

12 laboratorij
13 garderoba
14 spremište
15 banka gena
16 ured

BOTANIČKI VRT

17 vidikovac
18 prezentacija stabala
19 tropski vrt
20 prezentacija hrvatskih biljnih vrsta
21 alpski vrt
22 azijski vrt
23 pustinjski vrt
24 gift shop (suvenirnica)
25 cafe, vinarija, slastičarnica

STANOVANJE

26 dvorište / vrt

TLOCRT PRVOG KATA

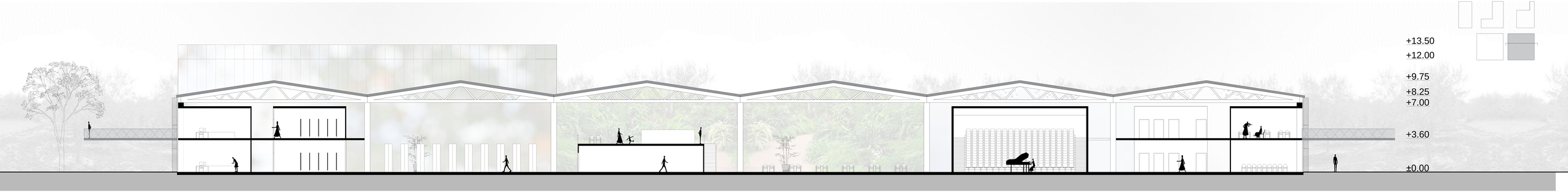
M 1:200
±0.00 = +7.00 m.n.v.

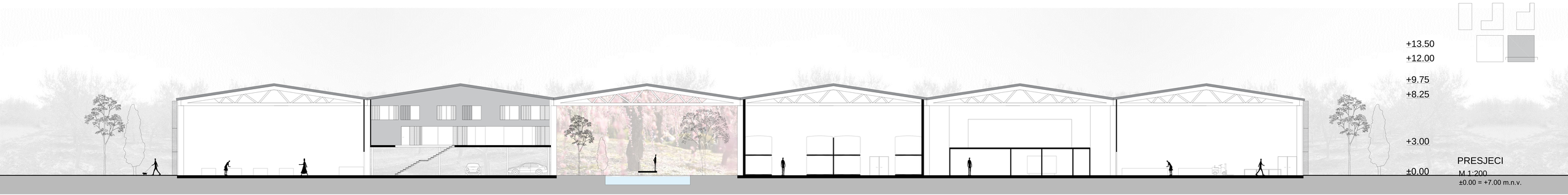
0 5 10

STANOVANJE
1 dvorište / vrt

+7.00
+7.00
+3.00
+3.60
+7.00
+7.00
+7.00
105
112
111
110
+3.60
117
118
116
115
114
113
1
+3.00
+5.80
1
+3.00
+5.80
1
+3.00
+5.80
1
+3.00
+5.80

TLOCRT DRUGOG KATA
M 1:200
±0.00 = +7.00 m.n.v.
S
0
5
10



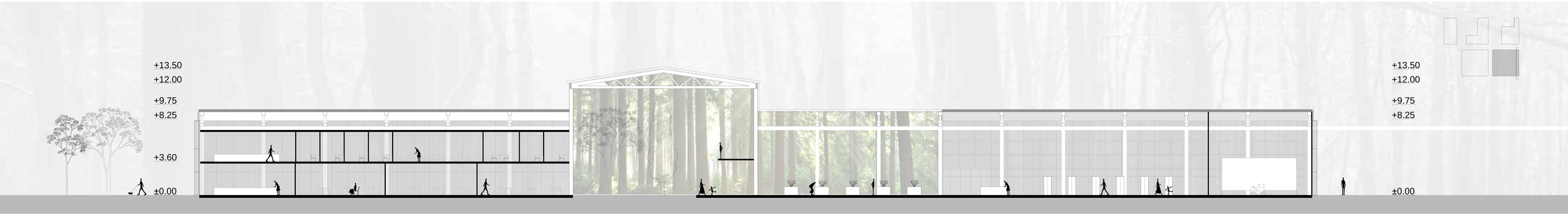


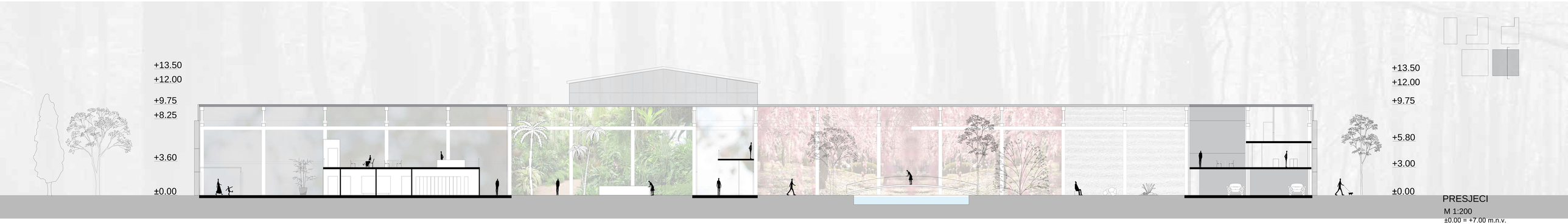
PRESJECI

M 1:200

±0.00 = +7.00 m.n.v.

0 5 10





PRESJECI

M 1:200

±0.00 = +7.00 m.n.v.

0 5 10

PROČELJA

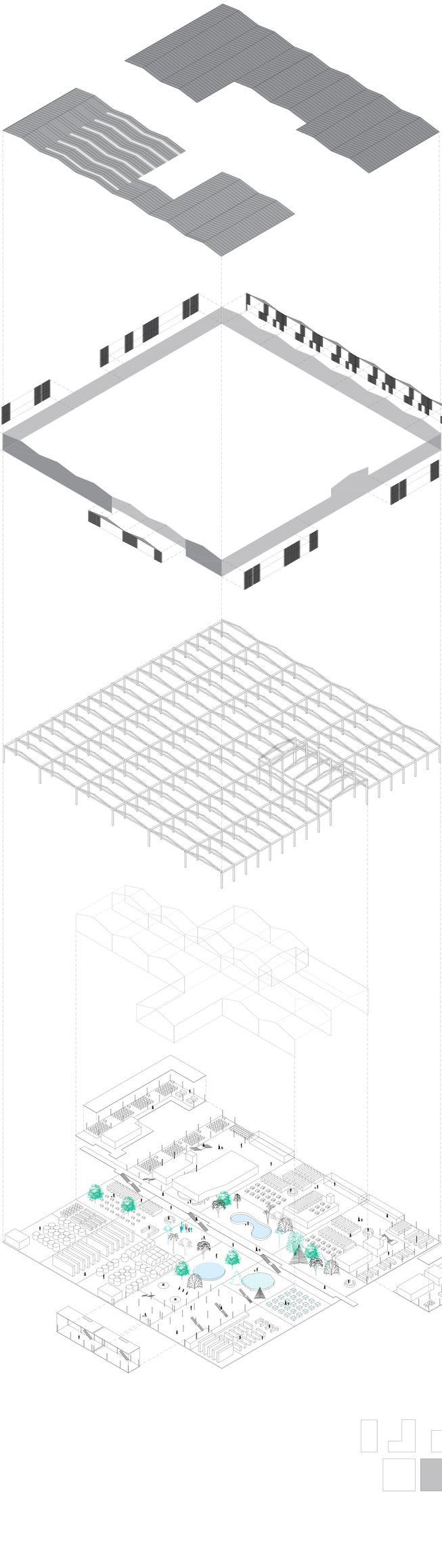
M 1:200

±0.00 = +7.00 m.n.v.

0 5 10

PROČELJA

M 1:200

±0.00 = +7.00 m.n.v.

0 5 10