

Mišković, Barbara

Master's thesis / Diplomski rad

2025

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://um.nsk.hr/um:nbn:hr:123:387778>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-12**



Repository / Repozitorij:

[FCEAG Repository - Repository of the Faculty of Civil Engineering, Architecture and Geodesy, University of Split](#)



SVEUČILIŠTE U SPLITU
FAKULTET GRAĐEVINARSTVA, ARHITEKTURE I GEODEZIJE
Diplomski sveučilišni studij
Arhitektura i urbanizam
Diplomski rad

tema odabranog područja:

TERMINAL KAO GENERATOR URBANITETA

naziv diplomskog rada:

PORAT +

SPLIT, 2024. / 2025.

mentor: doc.art. Davor Bušnja, dipl.ing.arh.

komentorica: doc.dr.sc. Sanja Matijević Barčot, dipl.ing.arh.

konzultant za konstrukciju: dr.sc. Ivica Boko, dipl.ing.građ.

studentica: Barbara Mišković

Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, Barbara Mišković, izjavljujem da je diplomski rad pod nazivom Porat +, u potpunosti rezultat mog vlastitog rada. Također, izjavljujem da niti jedan dio diplomskog rada ne krši bilo čija autorska prava, nije izravno prezet iz nenavedene literature ili napisan na nedozvoljen način, te da se tekstualni dio rada u potpunosti temelji na literaturi kako je navedeno u bilješkama, uz poštivanje etičkih standarda u citiranju i korištenju izvora.

U Splitu, 28.1.2025.

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'Mišković', written in black ink.

SADRŽAJ

KOMENTORSKI RAD

uvod
podražaji u prostoru
pitanje programa
referentni primjeri
analiza područja
zaključak
izvori

MENTORSKI RAD

postojeće stanje
situacija 1:100
urbanistički presjek
prostorni dijagram
parter
tlocrt prizemlja i 1.etaže
tlocrt druge etaže
tlocrt treće etaže
tlocrt krova
tlocrt garaže s prometom
presjek a - a
presjek b - b
presjek c - c
presjek d - d
južno pročelje
sjeverno pročelje
zapadno pročelje
istočno pročelje
segment pročelja
detalj 1
detalj 2
detalj 3
prostorni odnos - mjerilo
aksonometrija
shema konstrukcije
tehnički opis
iskaz površina
vizualizacije
zahvala

OSVRT NA KOMENTORSKI

grafovi korištenja
prikaz dostupnosti pješaku
faza 2 - povezivanje s TUPom

TERMINAL KAO GENERATOR URBANITETA

sadržaj:

| | | |
|----|-------|----------------------|
| 0 | ----- | uvod |
| 01 | ----- | podražaji u prostoru |
| 02 | ----- | pitanje programa |
| 03 | ----- | referentni primjeri |
| 04 | ----- | analiza područja |
| 05 | ----- | zaključak |
| 06 | ----- | izvori |

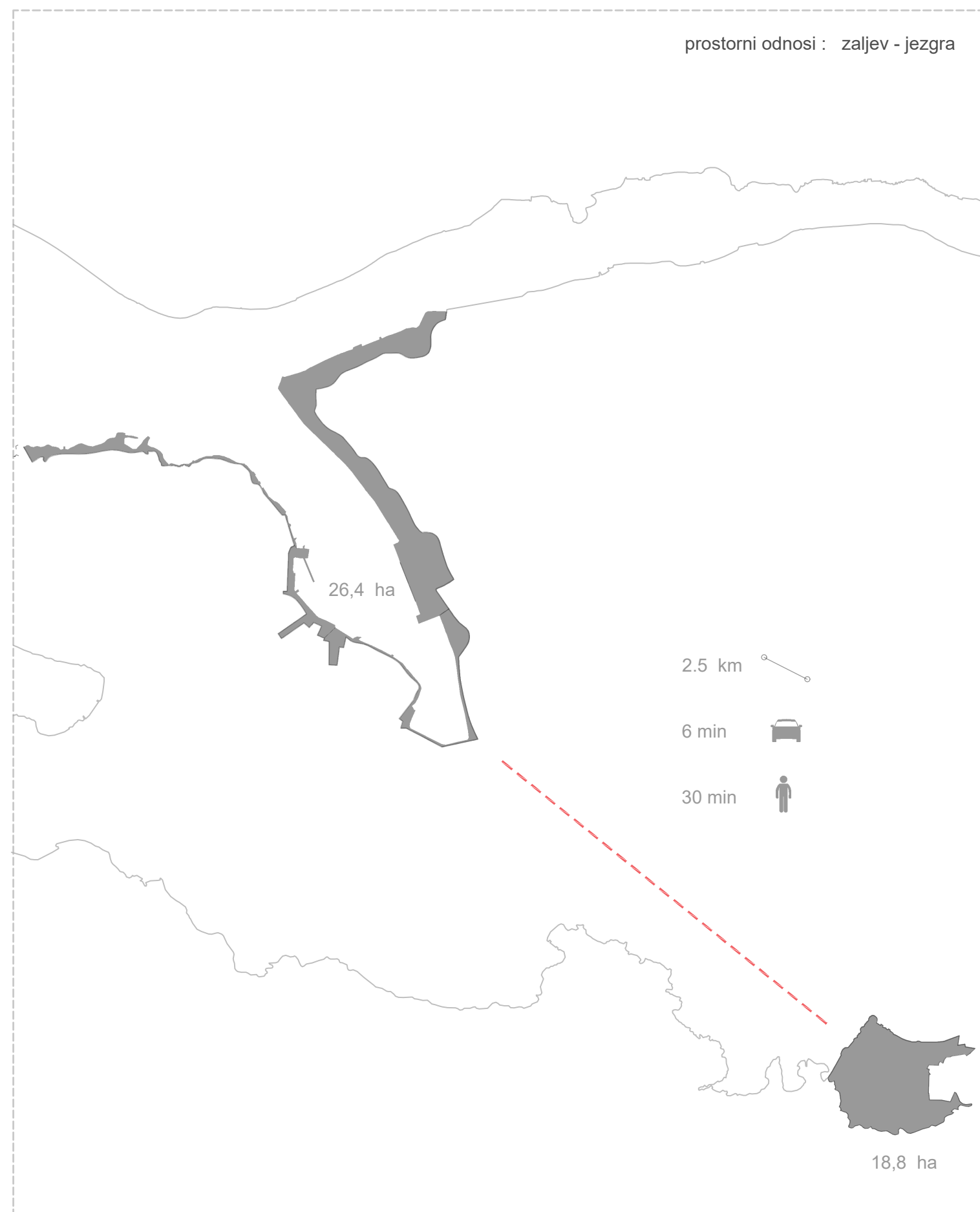
U komentarskom radu valorizirati će se postojeća izgradnja te će se istražiti referentne strategije kao i primjeri transformacija infrastrukturnih lokacija u živi i aktivni gradski prostor. Istraživanje se odnosi na lokaciju trajektne luke za međunarodni i gradski prijevoz unutar Gruškog zaljeva. Cilj je iskorištavanje potencijala tranzitne zone kao snažnog generatora urbaniteta koji bi potencijalno mogao djelovati kao kontrapunkt srednjovjekovnoj jezgri i tako poticati policentričnost. Također je u cilju iskoristiti tipološku raznolikost užeg konteksta kao poticaj za preispitivanje nove nespecifične tipologije koja će svojim namjenama služiti turistima i lokalnom stanovništvu i time ublažiti sve češću pojavu segregacije. U konačnici, namjera komentarskog rada je dovesti u pitanje ograničenu ulogu konvencionalnih infrastrukturnih objekata.

Ako trenutno zanemarimo povijesni aspekt i Grad idemo sagledati kroz prizmu sadašnjosti, postajemo svjesni niza problema s kojima se on danas suočava. Probleme koji postaju tematikom lokalne literature i razlog pokretanja raznih inicijativa od strane građana i vlasti, možemo promatrati kao niz značajnih podražaja koji potiču na promišljanje o potencijalima koji iz njih proizlaze.

podražaj #1 monocentričnost

Monocentričnost podrazumijeva preopterećenje starogradske jezgre i smještanje svih sadržaja unutar nje. S obzirom da povijesna jezgra Dubrovnika ni sadržajno, ni prometno, ni svojim kapacitetima, ne može pratiti taj negativni trend; novi smjer razvoja grada trebao bi se temeljiti na ravnomjernoj, a ne koncentriranoj, distribuciji resursa i mogućnosti. Sve navedeno je u svrhu stvaranja policentričnog modela grada kojemu je cilj rasteretiti centar i poticati raznolikost.

Gruški zaljev je trenutno funkcionalno aktivan centar Dubrovnika, čini rub grada koji cestovnom i pomorskom infrastrukturom generira cirkulaciju velikog broja ljudi te svojom pozicijom koja je nadomak jezgri; postaje potencijalna lokacija za iniciranje novog gradskog središta. Suvremeni kulturni centar bi trebao djelovati kao svojevrsni kontrapunkt srednjovjekovnom kulturnom središtu - jezgri.

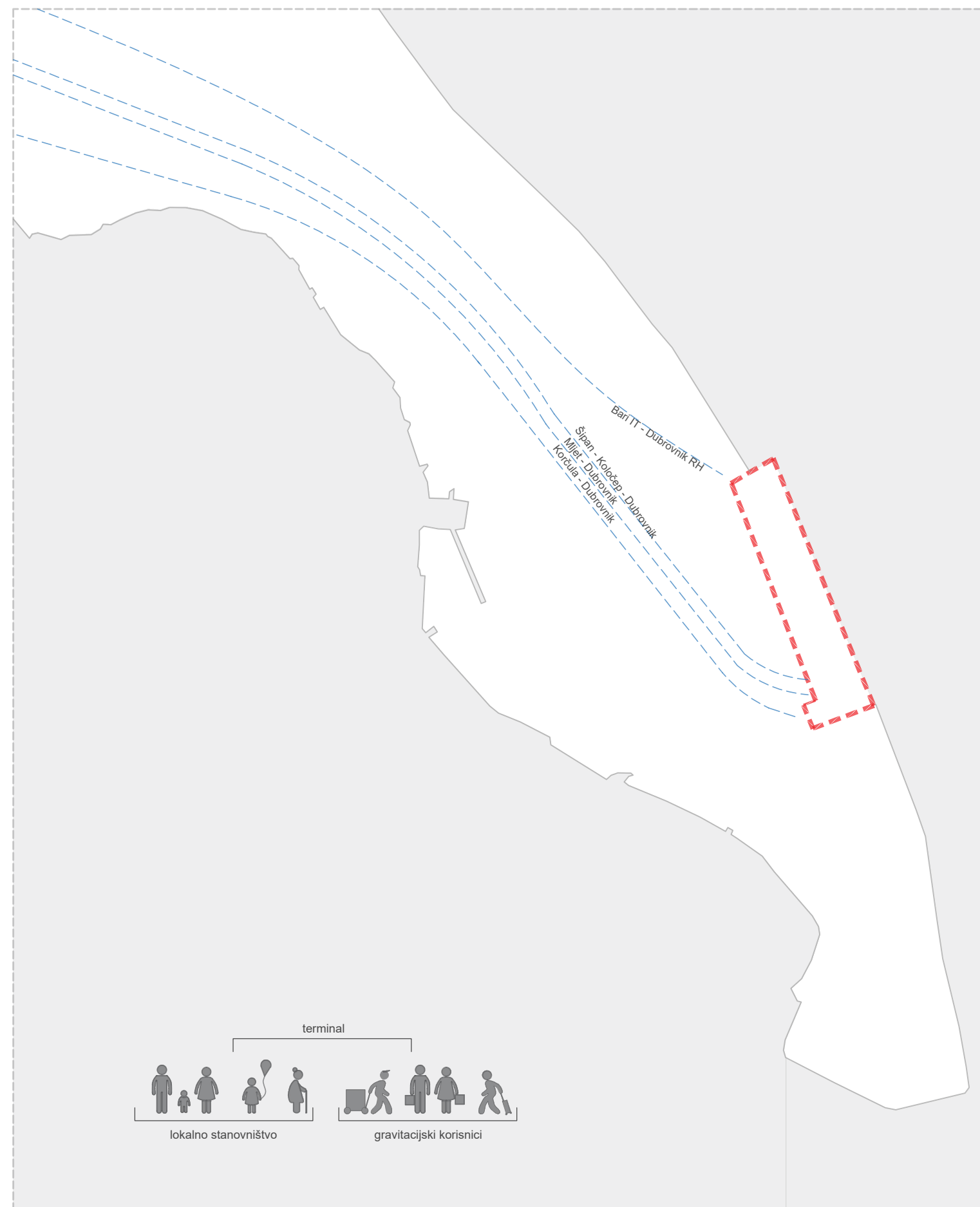


podražaj #2 turistifikacija

S obzirom na činjenicu da je Dubrovnik prema omjeru turista u odnosu na broj stanovnika na prvom mjestu u Europi, što potvrđuju podaci iz 2019. kojima je određeno da Dubrovnik ima 36 turista na svakog svog stanovnika, jasno je koliko grad trpi utjecaj turistifikacije.

Kao produkt turistifikacije, u Dubrovniku je iznimno uočljiva i gentrifikacija koja se očituje u smanjenju broja postojećih usluga potrebnih za svakodnevno funkcioniranje stanovnika, a umjesto toga stvara više objekata koji pružaju jedinstvene doživljaje kao što su specijalizirani objekti (gastronomski, dizajnerski). Dakle ponuda sadržaja se prilagođava turistima, a ne lokalnom stanovništvu što potiče propitivanje mogućeg suživota lokalaca s turistima i suzbijanja segregacije.

Turizam bi se, kao primarna gospodarska grana, trebao sagledati kroz opcije kojima bi se isti mogao iskoristiti kao generator promjena povoljnih i za lokalno stanovništvo. Artikulacija velikog priljeva ljudi može biti premisa za novi urbani centar. Uzimajući to u obzir, odabrani obuhvat za projekt je trajektni terminal. Infrastruktura stoga okuplja gravitacijske korisnike, a cilj je stvoriti sadržaje koji će i lokalne stanovnike učiniti korisnicima. Kuća služi servisiranju turističkih potreba, ali istovremeno i za stvaranje novih sadržaja i vrijednosti u prostoru za lokalno stanovništvo.



podražaj #3 kriza javnog prostora

Platforma " *Grada gladan* ", osnovana od strane članova Društva arhitekata Dubrovnik, bavi se upravo temom krize javnog prostora koja je posljedica preizgrađenosti, komercijalizacije i privatizacije. Zakupljeni trgovi i zatvorene plaže predstavljaju svojevrsne rubove grada u gradu. Takva politika proizlazi iz stava gdje se Grad percipira kao "izvrstan poligon za eksploataciju prostora, radne snage" ¹, promatra se kao resurs, a ne kao mjesto življenja. Platforma se bori za promjenu tog stava, pozivajući sugrađane da kažu svoje mišljenje o prostoru i time podižu svijest o važnosti javnog prostora kao ključnog za dobar životni standard.

Preizgrađenost, privatizacija i komercijalizacija, čimbenici su koji govore o manjku slobodnih parcela koje bi mogle prihvatiti programe javne namjene. To služi kao poticaj za detektiranje objekata čija se primarna namjena može nadopuniti preispitivanjem zadanog programa. U konkretnom slučaju, preispituje se mogućnost inkorporiranja javnog prostora u obuhvatu isključivo infrastrukturne namjene.

Cilj je istražiti kako iskoristiti postojeću infrastrukturu kao generator interakcija, na njoj preispitati novu tipologiju koja će služiti lokalnoj zajednici i turistima, dovodeći u pitanje ograničenu ulogu tradicionalnih infrastrukturnih objekata.

¹ časopis *Mjera - Javni prostor*, 11. str.

" Svi primjećuju da im se njihov prostor oduzima, stavljaju se ograde na plaže i uklanjaju njihove klupe. Više se čini da javni prostori pomalo nestaju, nego da nedostaju. "

" Javni prostori služe koncesionarima, a ponekad i ljudima. "

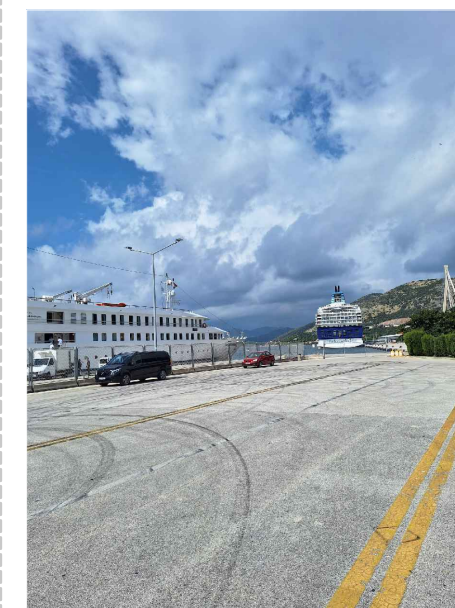
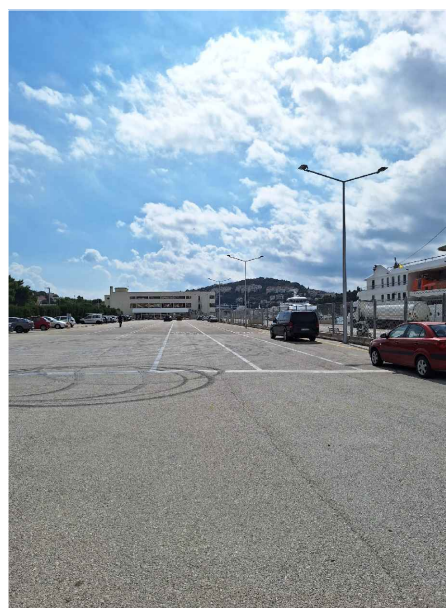
" Naš trg je bio Stari grad iz kojeg smo silom prilika izašli. Mi ne živimo u tuđem prostoru da bismo morali tražiti dozvole i dopuštenja za život u njemu! "

terminal kao hibrid?

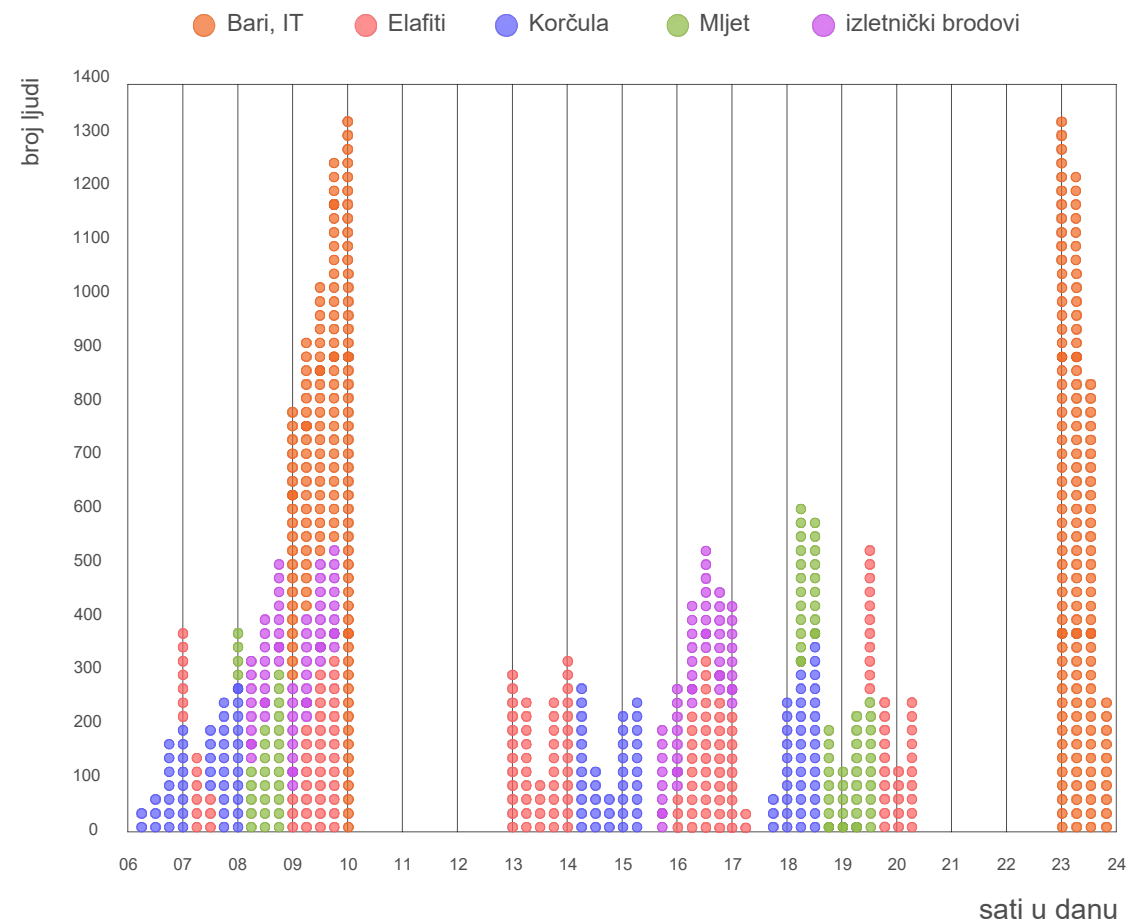
Odabrani obuhvat po svojoj je namjeni trajektni terminal pa iz tog razloga prostor većinski definiraju otvorene parkirališne površine, ukrcajne linije trajekta kao i ostale operativne površine nužne za funkcioniranje terminala.

Prostorom dominiraju nasumično raspoređene privremene konstrukcije štanova, pultova agencija, šaltera za prodaju karata. Zajedno uz bankomate, automate i aparate za naplatu parkinga čine cijeli niz samostojećih elemenata bez ikakvih sadržajnih i oblikovnih vrijednosti čijom bi se analizom mogao definirati karakter prostora.

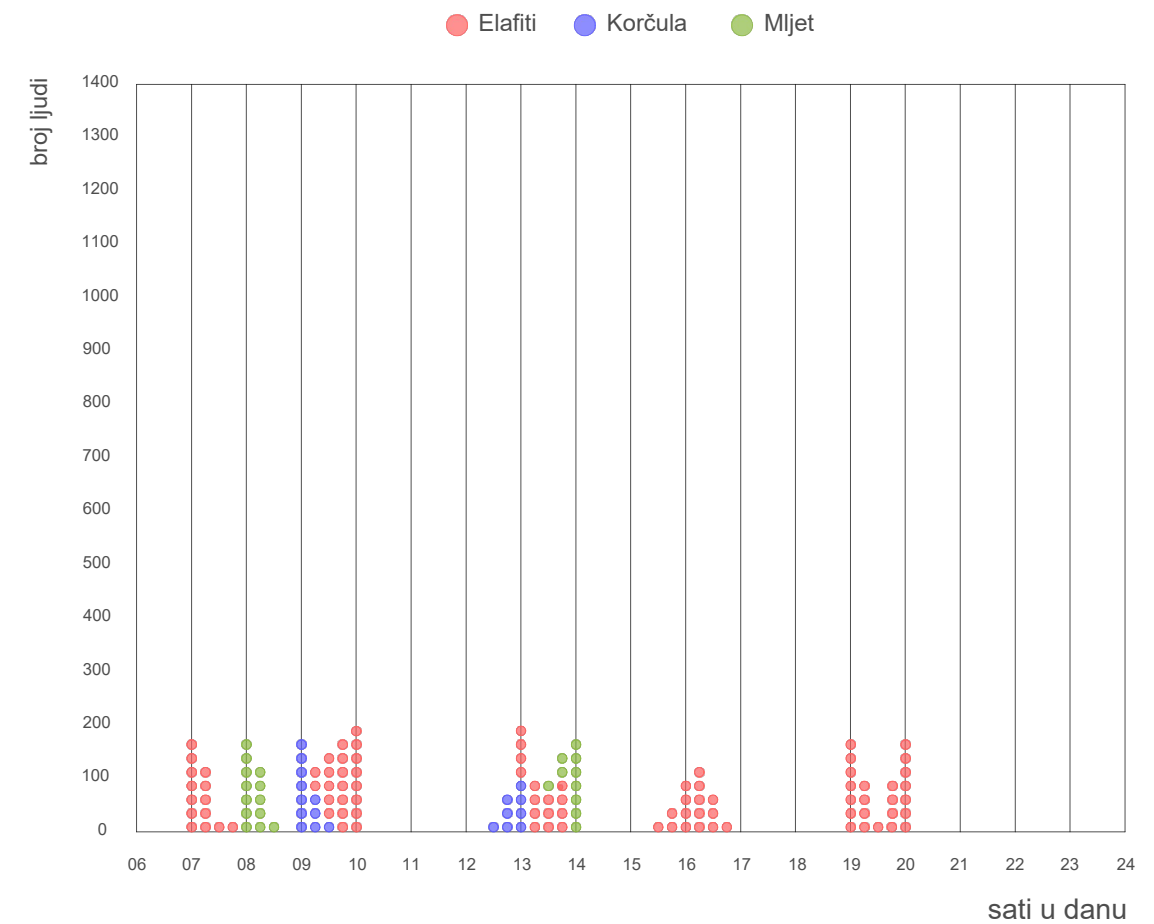
Karakter se najbolje očitava u fluktuaciji ljudi koji se okupljaju u intervalima ovisno o redu plovidbe brodova koji pristaju na parcelu. Promatrajući spomenute vremenske intervale i stavljajući ih u odnos s brojem putnika možemo zaključiti da parcela tijekom dana doživljava značajne oscilacije koje ukazuju na diskontinuitet korištenja. Osim neravnomjernosti na dnevnoj bazi, ista je još više izražena i na razini sezone.



odnos koncentracije ljudi i vremena - visoka sezona



odnos koncentracije ljudi i vremena - van sezone



Lučka uprava Dubrovnik - statistika

Graf koji prikazuje cirkulaciju putnika tijekom jednog dana usred visoke sezone pokazuje oscilacije velikih razmjera. U trenutku pristizanja trajekta za Bari, uz preklapanje s ostalim brodskim linijama, luka mora prihvatiti i preko tisuću putnika, dok se oko podneva ta brojka svodi na nulu, s povremenom iznimkom ukrcaja nekog manjeg izletničkog broda. Takvi kontrastni intervali se kroz dan naizmjenično ponavljaju i koncentracija ljudi varira u drastičnim razmjerima. Proporcionalno s rastom broja ljudi, raste i broj taxija i ostalih prijevoznika za pristigle putnike. Oni dodatno doprinose mijenjaju "scenografije" prostora.

Zaključak: Potrebno je formirati terminal koji će prikupljati putnike svih oblika prometa koji se odvijaju na parceli i pronaći komplementarne programe koji bi se mogli nadovezati na program terminala i činiti ga aktivnim kontinuirano kroz dan kako postojeća infrastruktura ne bi s tolikom pojavnosti obnašala isključivo primarnu ulogu.

Graf koji prikazuje cirkulaciju putnika tijekom jednog dana van sezone pokazuje već spomenute intervale korištenja, ali puno manjeg intenziteta nego što je to za vrijeme sezone. Ukinute su linije s Italijom, nema izletničkih brodova, a postoje linije prema otocima tada koristi isključivo lokalno stanovništvo.

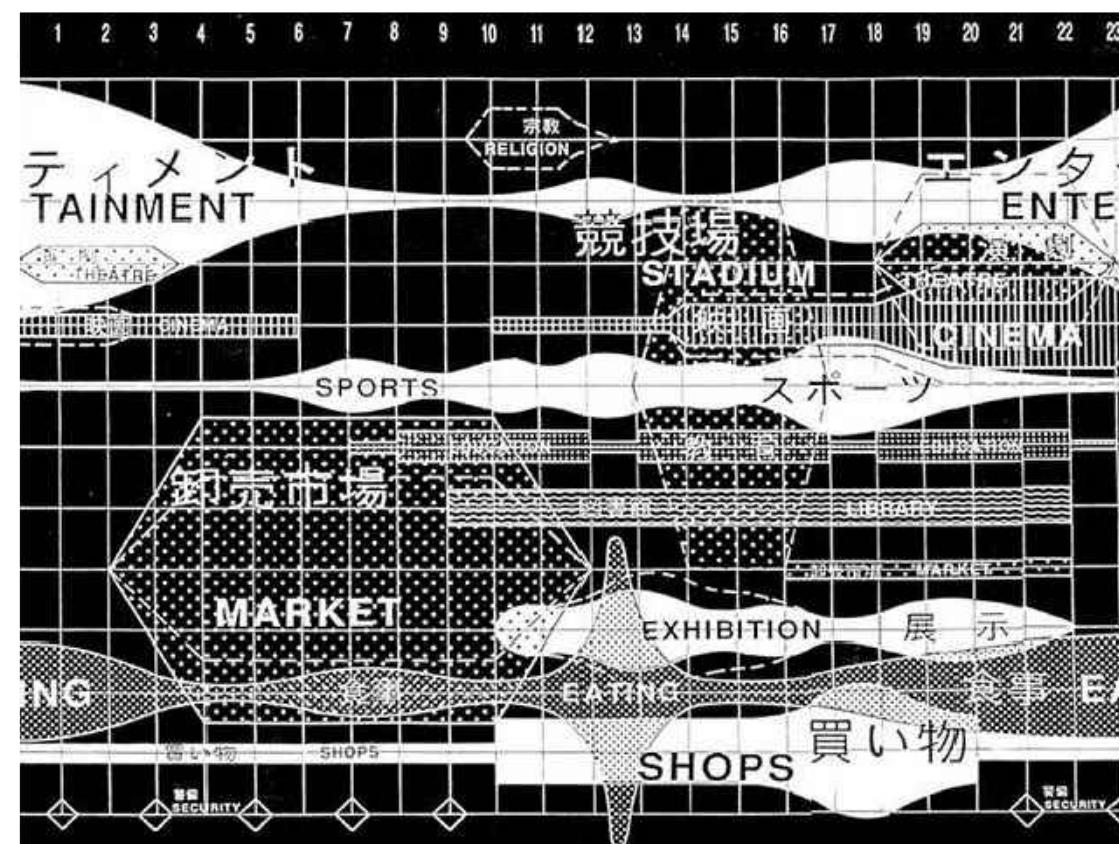
Zaključak: Zimi luka ostaje na korištenje isključivo lokalnom stanovništvu što ukazuje na to da koliko god nju ljeti promatramo kroz prizmu turizma, ona većinu godine pripada upravo lokalnom stanovništvu. Stoga je bitno da program ostvaren izgradnjom novog terminala bude na korist i lokalnom stanovništvu tijekom cijele godine. Također cilj je da novi terminal bude objekt koji će nastojati pomiriti dva pola - turiste i lokalce nudeći zajedničke sadržaje ili sadržaje koji se međusobno nadopunjuju.

Referentno na analiziranje parcele kroz proučavanje intervala njezina korištenja, treba spomenuti Masterplan za Yokohamu. Yokohama - japanski grad koji djeluje kao "puki suživot nasumičnih arhitektura u polju maksimalne slobode", postaje lokacija koju OMA određuje svojevrsnim laboratorijem koji će služiti preispitivanju i redefiniranju *japanskog* javnog područja. Na zatečenoj lokaciji nalaze se dva ogromna market halla i parking. Zaključak je da problematika leži u tome što se, infrastruktura koja dominira okolišem, intenzivno koristi samo u intervalima između 04 i 10 sati ujutro.

*"Idući korak je bio naći komplementarne programe koji bi maksimalno koristili postojeću infrastrukturu i koji bi popunili ostatak dana. Prenamjena parking čestice će stvoriti prostor koji će po potrebi biti autoput, parking ili krov, koji će moći primiti bezbroj programa - programi s minimalnom artikulacijom mase koji će generirati najveću gustoću."*²

² OMA Office Work Search

Cilj je također i ostvariti prostor koji će se koristiti 0-24 kako bi se spriječio zoning u vremenu kao što je u modernizmu bio zastupljen zoning u prostoru. Projekt također implementira i pojam timesharing-a. Timesharing podrazumijeva višestruko korištenje kroz vrijeme tj. način korištenja koji omogućava različitim korisnicima da dijele iste resurse u različitim vremenskim okvirima.



OMA Office Work Search

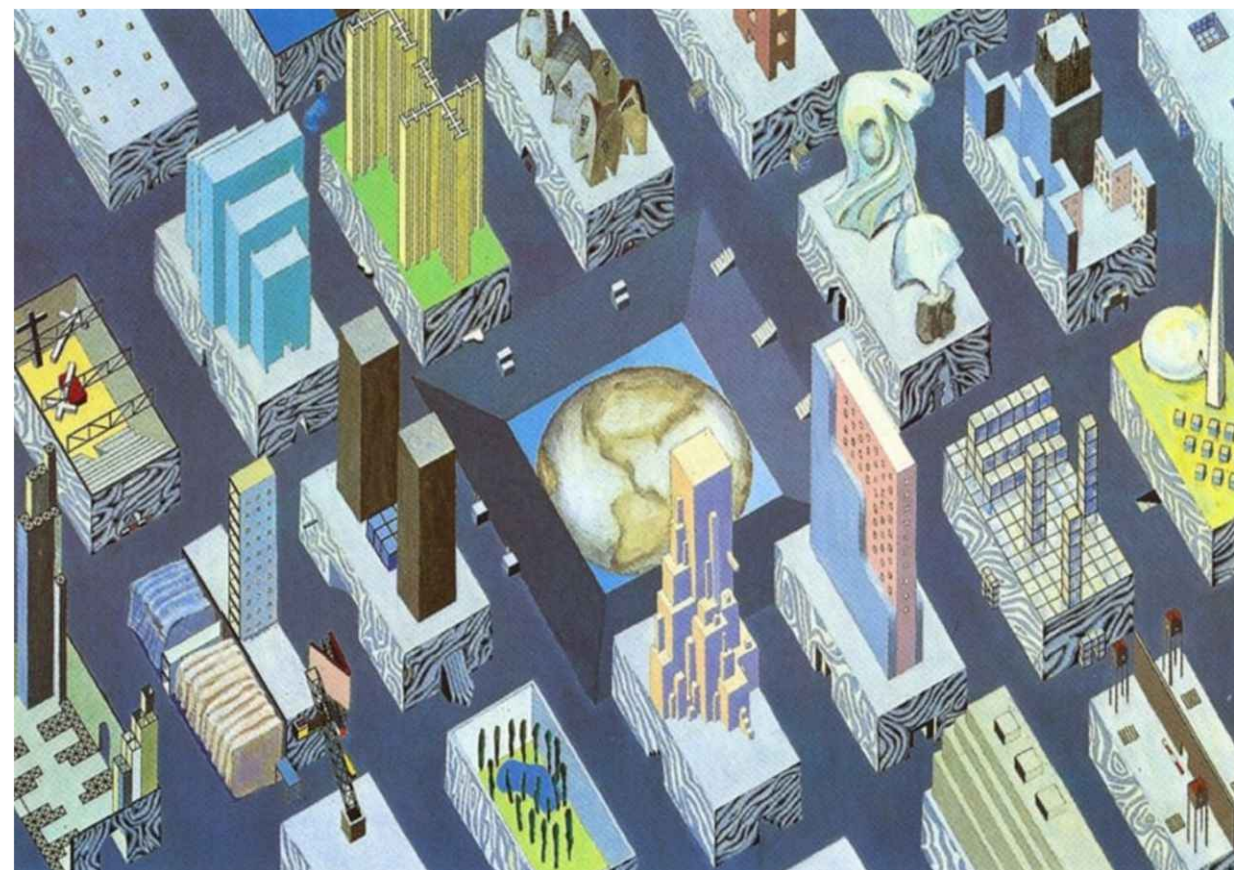
reprogramiranje

U knjizi " Delirious New York " autora Rem Koolhaasa, pojam "cross-programming" prvi put se spominje u kontekstu kako različiti programi (kao što su stambeni, komercijalni, kulturni i drugi) mogu biti integrirani unutar istog arhitektonskog okvira. Ovaj pojam označava način u kojem se različiti programi ili funkcije međusobno isprepliću, stvarajući dinamičnu, neočekivanu interakciju među prostorima.

„The skyscraper's spatial organization allowed for cross-programming, a form of structural organization in which the boundaries between different functions and spaces could be blurred or overlapped, creating new synergies and opportunities for interaction.“

S obzirom da je ovaj Manifest jako utjecao na Koolhaasov budući rad, ovaj način poimanja programa primjenjuje i u kasnijim projektima gdje program koristi kao alat koji generira formu; "Grad i projekt nemaju program, oni jesu program".

Daje kritiku na arhitekta koji pasivno pristupaju programu smatrajući da je arhitekt dužan preispitati i transformirati programske zahtjeve, umjesto da ih samo replicira zato što bi arhitektura trebala biti pokretač novih društvenih, kulturnih i ekonomskih interakcija, a ne samo odgovor na već postojeće potrebe.



Delirious New York, Rem Koolhaas

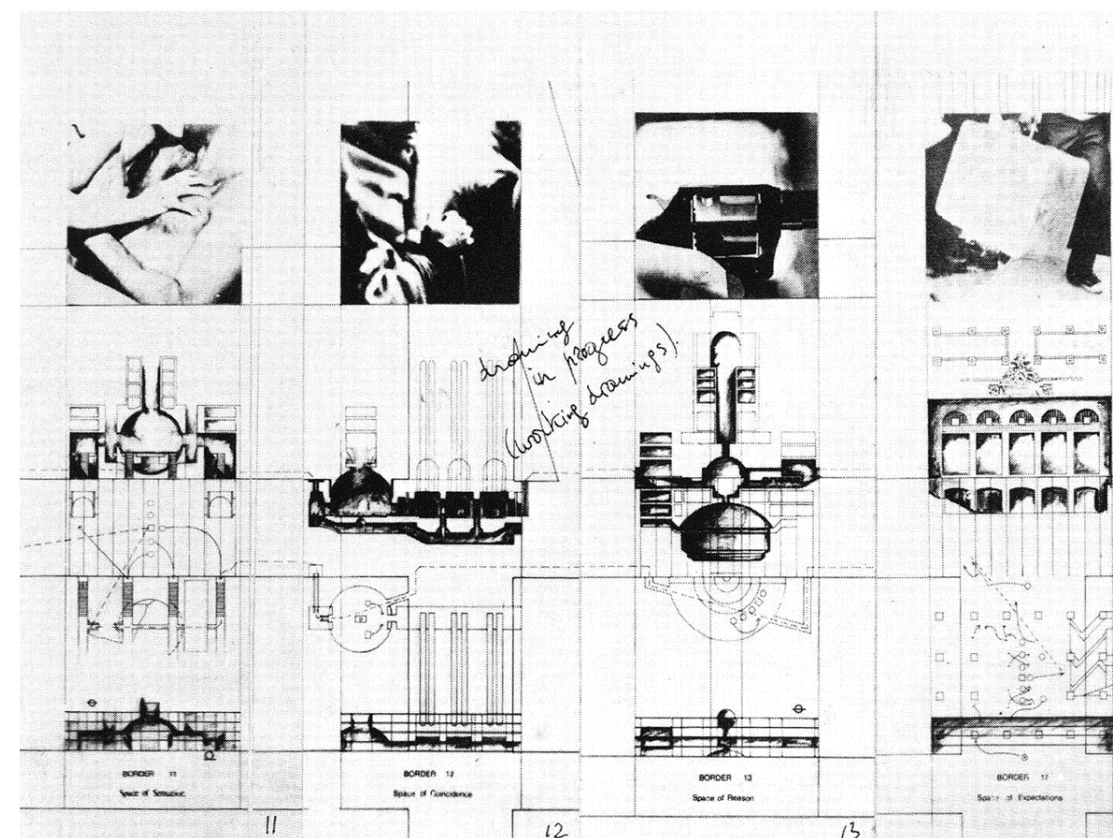
reprogramiranje

Tschumijevo razumijevanje programa u arhitekturi, slično onom Koolhaasovom, predstavljalo je reakciju na pasivan pristup arhitekata prema programu. Smatrao je da arhitekti često bezkritički tretiraju program, oblikujući ga u različite forme, zanemarujući njegov potencijal da aktivno generira te iste oblike.

Prema Tschumiju, programska dimenzija arhitekture napustila je avangarda ranog 20. stoljeća, uključujući konstruktivizam i nadrealizam. On smatra da arhitektura počinje idejom, koja u nekim slučajevima može biti i programatska, te definira arhitekturu kao materijalizaciju te ideje. Program, za njega, postaje jedan od materijala arhitekture, jednako važan kao i beton ili staklo. Program nije samo funkcionalna osnovica, već postaje ključan element koji se ravnopravno tretira s drugim arhitektonskim čimbenicima poput koncepta, pokreta ili konteksta.

Tschumijev interes za teoriju intertekstualnosti uključivao je istraživanje kombiniranja prostora i namjena na neočekivane načine, stvarajući neobične prostorne konfiguracije koje povezuju različite vektore pokreta. Ovakav pristup povezuje prostor i tijelo u stalnoj interakciji, čime se arhitektura više ne doživljava samo kao statički okvir, nego kao iskustvo koje uključuje dinamiku kretanja.

Njegova fascinacija urbanim prostorom, posebno New Yorkom, inspirirala je nastanak knjige "The Manhattan Transcripts", u kojoj arhitektura nije samo fizički prostor, već i konceptualno iskustvo, koje uključuje pokret tijela kroz prostor. Tschumi tu arhitekturu vidi kao interaktivnu scenu, u kojoj prostor i tijelo međusobno oblikuju doživljaj.



Architecture and disjunction, Tschumi

hibridi

Produkt novog načina promišljanja programa su svakako i hibridi. Pojam hibrida određuje koncentracija mnogih društvenih aktivnosti unutar jednog arhitektonskog oblika.

Iako postoje primjeri zgrada s miješanjem namjena i funkcija kroz povijest (učestala praksa; trgovina u prizemlju, stanovanje na katu iznad), hibridne su se zgrade najbrže razvile u dvadesetom stoljeću.

*"Moderni grad djelovao je kao gnojivo za rast arhitekture od homogene do heterogene, u smislu namjene. Urbana gustoća i razvoj tehnologija gradnje utjecali su na miješanje funkcija, nagomilavanje jedne na drugu, prkoseći kritičarima koji tvrde da bi zgrada trebala 'izgledati onako kakva jest'."*³

³ Steven Holl, prolog za *This is Hybrid*, 9.str.

hibridi kao kritika na grad nebodera

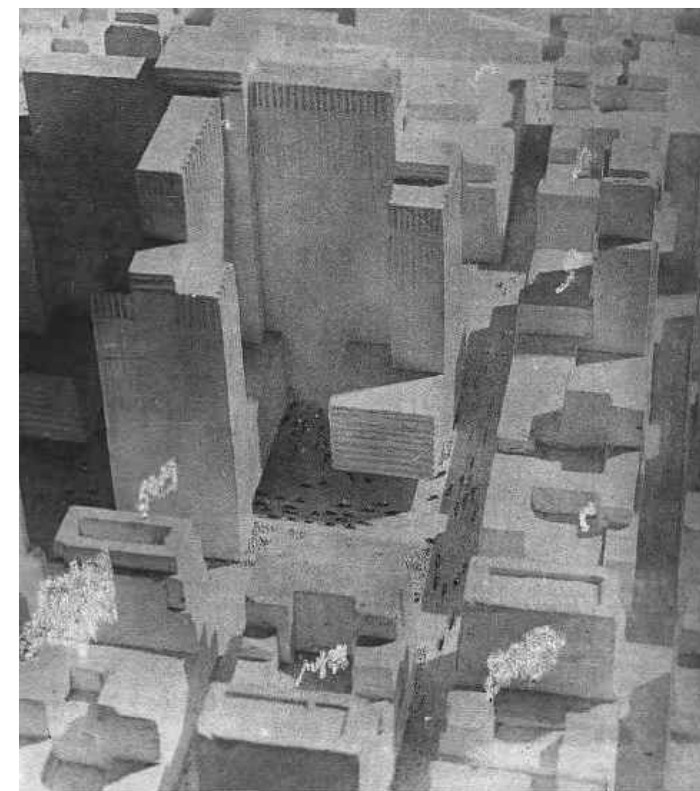
Usavršavanje hibridnog modela postignuto je evolucijom višenamjenskog nebodera. Bilo je potrebno prilagoditi krutost *grida* i stvoriti skupine blokova i kombinacija kako bi se omogućilo usvajanje horizontalnih hibridnih rješenja s većim mogućnostima.

Koolhaas je ovu intuiciju nazvao Hoodovim predosjećajem:

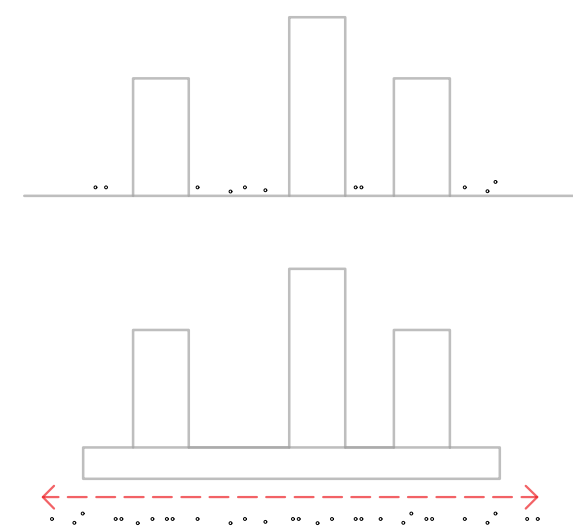
*"Svaki je poslovni čovjek u gradu sigurno shvatio kakva bi prednost bila živjeti u zgradi u kojoj se nalazi njegov ured. Upravo prema tom idealu trebaju raditi tvrtke za nekretnine i arhitekti."*⁴

⁴ R. Koolhaas, *Delirious New York*, 174.str.

To znači izgradnju višenamjenske zgrade, zgrade Grada pod jednim krovom. Raymond Hood je 1930-ih razvio ideju kombiniranja ureda, apartmana, poslovnih prostora, hotela i kazališta u jednoj zgradi. To je bila je napredna ideja za to vrijeme, u kojem je Le Corbusier je inzistirao na mnogo krućim obrisima zgrada nalik na skulpture, koje su bile bez prostornih ili ekonomskih ograničenja. The Unit Building, projekt koji je Raymond osmislio 1931., proteže se na tri bloka Manhattana te apsorbira gradski promet. Tim potezom, Hood formira koncept grada pod jednim krovom, sa snažnom horizontalnom komponentom koja se suprotstavlja prethodnoj teoriji „grada nebodera“ koja potencira isključivo vertikalnost. Teorija nebodera ima potencijalni rizik da postane skup monofunkcionalnih nebodera, dok suprotno tome, hibridna zgrada koja se pruža preko grida upija raznovrsnost i raznolikost namjena iz urbanog tkiva poput spužve.



Unit Building, Delirious NY, R. Koolhaas, Monacelli, 1997.



neodređeni hibrid

1960. ih razvojem tehnologija gradnje i popularizacijom prefabrikacije, nastaju brojne skice gradova budućnosti kojima je modularnost glavna karakteristika. Yona Friedman predstavlja koncept neodređenog urbanog planiranja koji se temelji na superpozicioniranju i višeslojnosti i nastoji spriječiti unaprijed određeno kretanje/događanje.

Takav koncept provodi u utopijskom projektu Spatial City. Uzdignute površine koje su lebdjele 20 metara iznad tla služile su ljudskim aktivnostima, poput stanovanja, ili onima vezanim uz rekreaciju, kulturu ili kretanje pješaka. Niže razine bile su za rad i usluge, kao što su posao, proizvodnja, promet vozila i evakuacija. Bilo je to miješanje namjena, stratificiranih u dvije razine. Ovim projektom pokušava realizirati teoriju da arhitektura treba osigurati samo oblik koji onda stanovnici ispunjavaju po svojim potrebama.

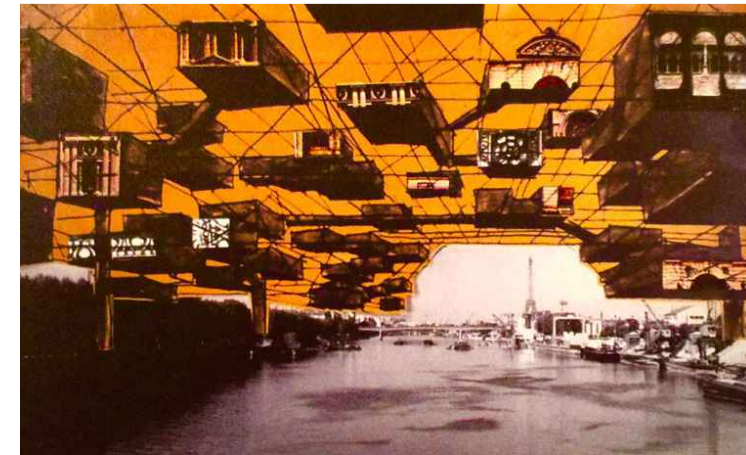
Friedmana je više zanimao grad nego arhitektura, za razliku od članova CIAM-a koji su bili opčinjeni građenim objektima.

" Gradovi su uvijek lijepi. Arhitektura nije. Jer grad je živa stvar, s raznolikošću i tako dalje.

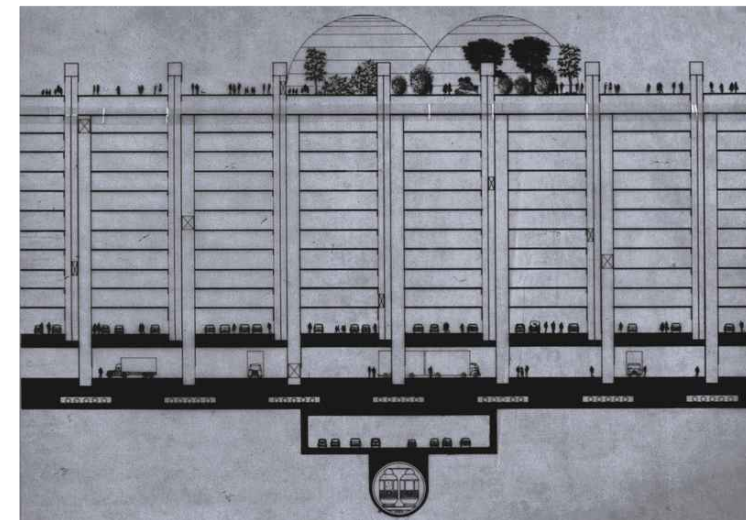
Grad nema fasadu, nema uzvišenje. Imate samo unutrašnjost. Gotovo da nema objekta koji je prevladavajući ".⁵

⁵ Martin van Schiak, intervju Y. Friedman

Friedman zamišlja grad kao kontinuirani mehanizam koji se transformira. Zanimaju ga procesi i promjenjivost programa. Na taj način funkcije nisu odvojene na fizičkoj razini, već na razini ideja. Kao što Spatial City nastoji ponuditi novu viziju grada budućnosti, tako i članovi Archizoom grupe pod vodstvom Andree Branzija, formiraju novu radikalnu viziju grada. Njihova vizija se sastoji od kontejnera oslobođenih arhitekture, umjetno klimatiziranih i osvijetljenih s neograničenim mogućnostima rasta. Ovaj bi se projekt mogao nazvati prvim generičkim hibridom, gdje su funkcije spojene unutar neutralnih formi.



Spatial City, Exit Utopia, Architectural Provocations 1956.-1976.



No-Stop-City, Exit Utopia, Architectural Provocations 1956.-1976.

karakteristike hibrida

karakter

Svaki hibrid karakterizira kompleksnost, raznolikost i raznovrsnost programa. Takav pristup daje kritiku ustaljenom pristupu rješavanja programa upravo zbog stava da kuća mora težiti neočekivanim, nepredvidivim prostornim odnosima i interakcijama. Hibride karakterizira kombinacija namjena u istom projektu. Integrira različite programe koji također imaju različito upravljanje i, očito, različite korisnike. To znači da hibrid može biti raznolik poput grada u korisnicima, vremenu korištenja i programu.

forma

Modernističko inzistiranje na podudarnosti forme i funkcije građevine više ne funkcionira. Odnos forma-funkcija u hibridu može biti eksplicitan ili implicitan. Prvi slučaj naginje fragmentaciji, drugi integraciji. Generički hibrid je zgrada-spremnik koja pokušava stvoriti stanište nerazdvojeno od raznolikosti funkcija koje su unutar njega grupirane. Hibridna zgrada uvijek će se boriti protiv onih segregacijskih morfologija koje dopuštaju bijeg od neke upotrebe i nastoje ujediniti, unutar svog područja utjecaja, sve aktivnosti koje joj mogu dati život.

tipologija

Primitivni hibrid, ili proto-hibrid, nije dosegao najvišu točku integracije među svojim funkcijama i smatra se skupom tipologija koje još nisu stopljene. Hibridne zgrade ne možemo klasificirati po tipologijama, jer u samoj biti hibrida postoji bijeg od kategorija.

mjerilo

Hibridi imaju karakter super-zgrada, super-blokova, megastruktura ili Building-as-a-City, jer miješanje programa podrazumijeva veličinu, a superpozicija zahtijeva visinu.

grad

Definicija hibrida uključuje perspektivu, integriranje grida, dijalog s drugim urbanim reperima i veze s okolnim javnim prostorom. Hibrid nadilazi domenu arhitekture i ulazi u područje urbanog planiranja. Ključna namjera hibrida je urbana poroznost koja teži stvaranju javnih prostora usmjerenih pješacima.

društveni kondenzator vs. hibrid

Kondenzatori su se razvijali 1980. - ih godina ih zbog utjecaja koji su konstruktivisti imali na Le Corbusiera i njegove sljedbenike. Kondenzatori su uglavnom podrazumijevali zgrade s minimalnim stambenim prostorom u kojima je, zbog ekonomskih i ideoloških razloga; niz funkcija privatnog života odvojeno i pretvoreno u javne funkcije. Strojna vizija stanovanja olakšala je odvajanje funkcija kao proizvodnih procesa. Baš kao što proizvodni procesi postaju jeftiniji kako se prostor maksimizira, sistematizacija i kompresija vitalnih funkcija rezultiraju uštedama za investitora, u ovom slučaju državu.

*"Hibrid je također bio rezultat funkcionalnog razmišljanja, ali na razini gdje je protok korisnika bio jednako važan kao i ekonomski protok, dok je kondenzator koncentrirao svu svoju transformaciju na članove zatvorene zajednice, stanovnike komunalnih stanova, članove klubova, tvorničke radnike."*⁶

⁶ *This is Hybrid, 52. str.*

Hibrid se otvorio prema gradu i poticao kontakt među strancima, intenzivirao korištenje zemljišta, zgušnjavao odnose i ostavljao prostor neodređenosti, za razliku od kontrola koju je nametnuo kondenzator.

HIBRIDNI

- raznolikost namjena
- različite inicijative
- umetanje prilagođeno urbanom tkivu
- različiti korisnici

KONDEZATORI

- stambene zgrade s uslužnim programima vezanim za stanove
- javna inicijativa
- izolirana lokacija u urbanom tkivu
- korisnici programa isključivo stanari

Yokohama terminal - FOA - 1995.

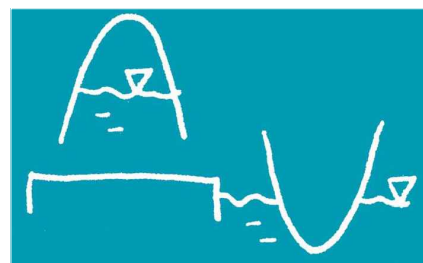
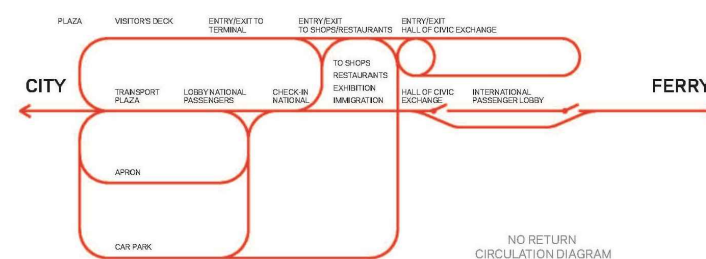
Foreign Office Architects 1995. osvajaju prvu nagradu na natječaju za trajektni terminal u Yokohami. Terminal postaje primjer preispitivanja standardne tipologije prometne infrastrukture te podsjeća kako su tako značajni projekti uvijek prilika za obogaćivanje zajedničkih urbanih prostora.

" S vidikovcem koji je ujedno i potpuno pristupačan javni trg, terminal neprimjetno izlazi iz susjednih parkova Yamashita i Akaranega kako bi stvorio jedan neprekinuti, univerzalno dostupan urbani park."⁷

⁷ FOA intervju za Arch Daily

Pa tako najnižu etažu čini garaža, srednju etažu administrativni i komercijalni sadržaji vezani za funkcioniranje terminala, a na krovu se formira javni urbani prostor koji je dostupan i građanima, a ne samo korisnicima terminala.

Kretanje kroz prostor određuje njegovu organizaciju. Putovi u prostoru funkcioniraju kao neprekidna petlja, projektiranjem kroz presjek postignut je niz zakrivljenih staza koje tvore umjetnu topografiju. Također su i linije pogleda kroz prostor vijugave i neizravne. Razine su po vertikali povezane rampama kako bi cirkulacija unutar terminala bila što fluidnija.



Osnovni konceptualni dijagram pokazuje dijalog kuće i broda - plovilo je uronjeno u medij, a zgrada pak postaje njime ispunjena (1995.)

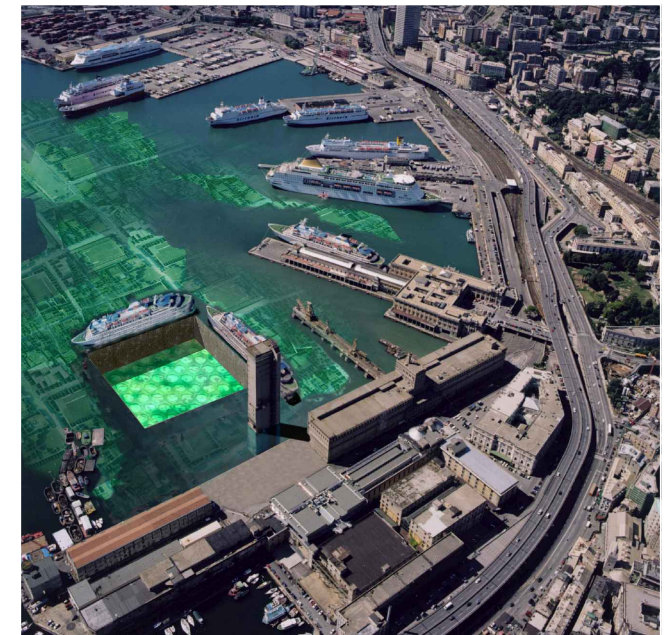
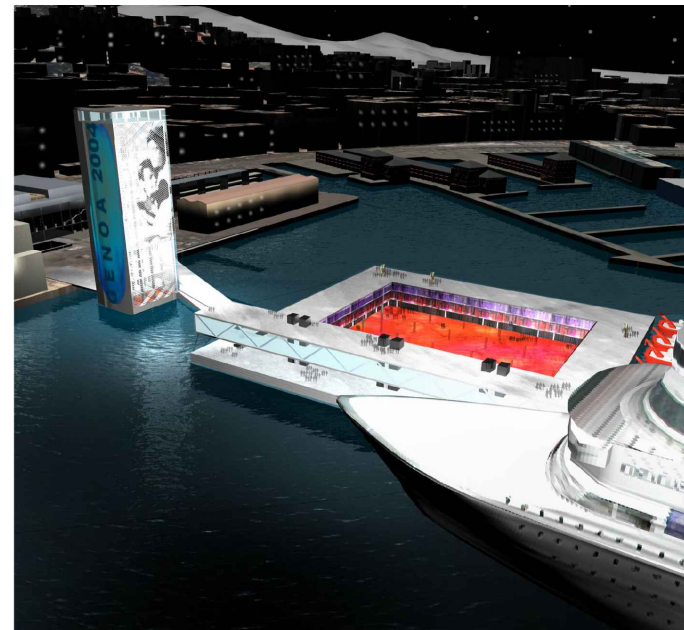


luka Genova - OMA - 1997.

Zatečeno stanje definira koegzistencija starog grada Genove i luke koja je stalno u procesu modernizacije, stoga OMA ima stav da odgovor na ovakvo stanje ne može biti konvencionalno rješenje obalnog pojasa. U datom periodu Genova doživljava gospodarski rast što postaje poticajem za dodatnu modernizaciju i ojačavanje sustava luke. Genova dobiva ulogu važne europske luke, a OMA tu pogodnost koristi kao " *poticaj za agresivnu dobrodošlicu novom stanju* " ⁸ - rješenje kojim će uspostaviti logistiku luke te pokušati povratiti nekadašnji odnos mora sa središtem grada.

⁸ OMA Office Work Search

Objektom agresivno ulazi u obalni prostor oblikujući strukturu oko čije vanjske osi pristaju brodovi, dok se na najnižoj koti formira javni prostor, a krov postaje promenada. Ovim projektom dovelo u pitanje konvencionalno rješavanje problema te dala kriticu na promatranje prometne infrastrukture isključivo kroz njenu primarnu namjenu. Gospodarski rast i jačanje prometa nisu značili dodatnu prepreku za povezivanje s gradom već su iskorišteni kao impulsi koji će generirati dodatni sadržaj i upravo tako povezati luku i grad.



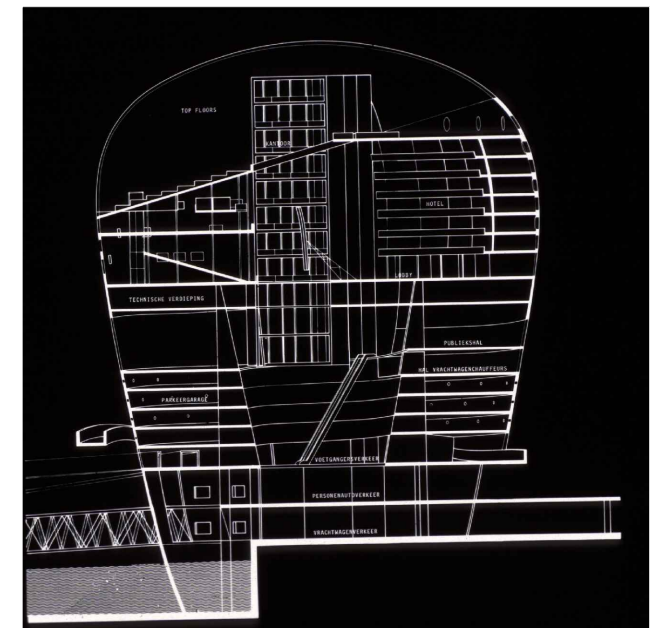
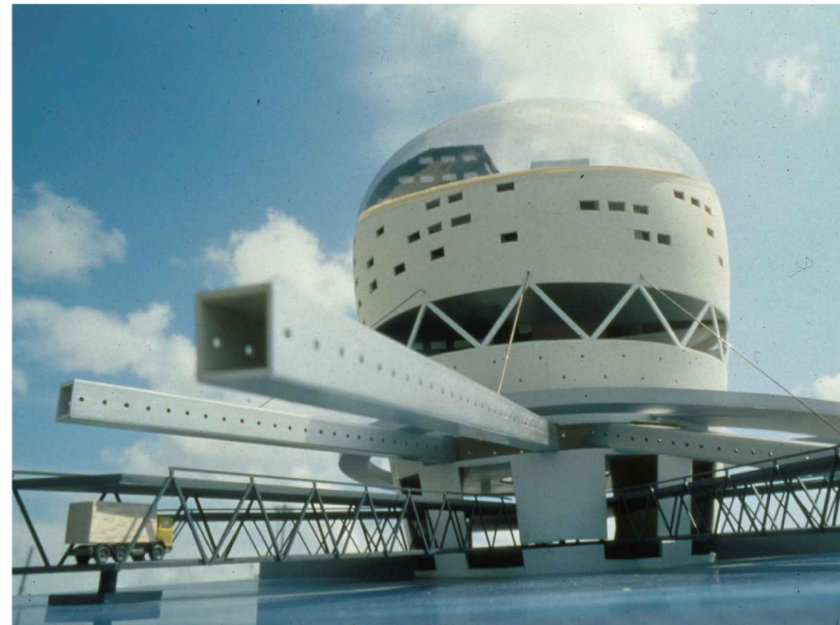
OMA Office Work Search

Zeebrugge sea terminal - OMA - 1988.

Projekt nastaje u okolnostima izgradnje tunela koji spaja Englesku sa Europom što je potencijalno moglo utjecati na održivost trajektnog prometa. Kako bi se ostvario održivi promet OMA projektira terminal koji bi izgubio svoj utilitarni karakter i postao nešto više od toga. Nastavno na trend da brodovi postaju mjesta zabave i događanja, tako bi i sam terminal mogao pružiti neke dodatne sadržaje i upotpuniti vrijeme korisnika.

Predlažu novi arhitektonski landmark u pustom prostoru, te križaju dvije forme, stožac i valjak, kao odgovor da "*novu tipologiju ne mogu staviti u kalup već postojećih tipova.*"

Na najnižoj etaži smještaju trajektni terminal, iznad toga automobilski promet s garažom, da bi se iznad toga otvorio veliki horizontalni void s pogledom na ocean. Iznad javnog voida uzdižu se razni sadržaji poput ureda, trgovina i hotela. Na vrhu je staklena kupola pod kojom se nalazi kasino i teatar u nagibu koji može poslužiti i za konferencije. Zgrada prikuplja ljude, zabavlja ih i onda šalje dalje.



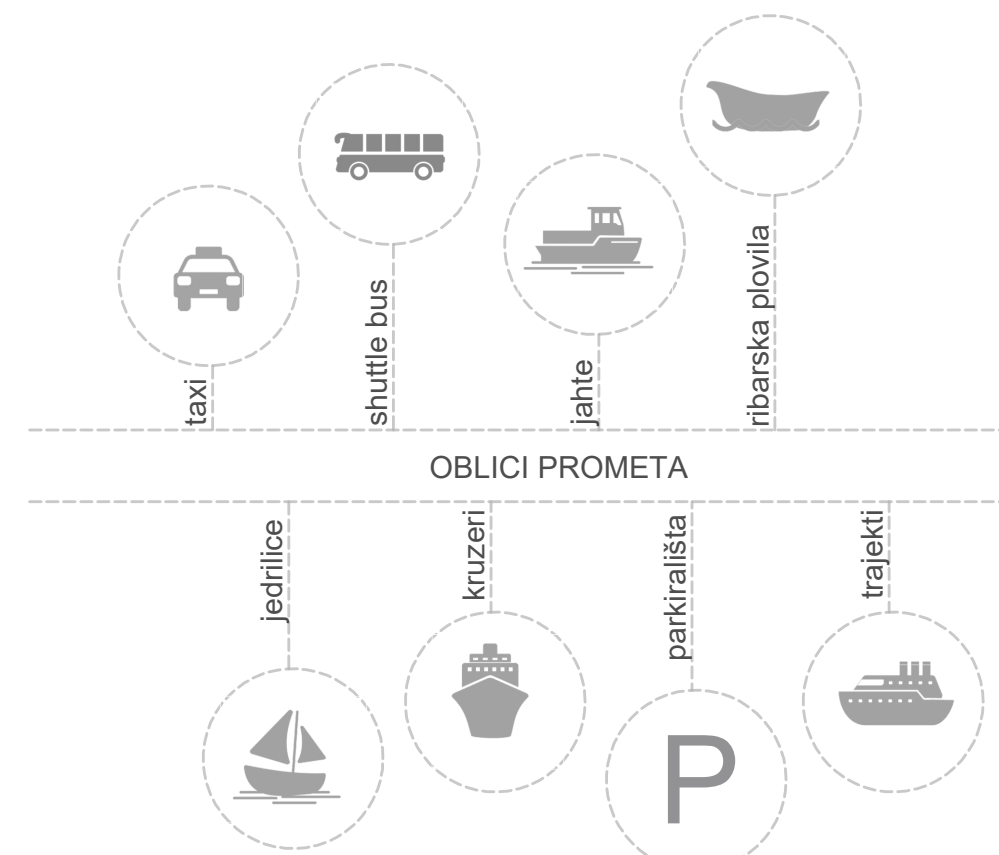
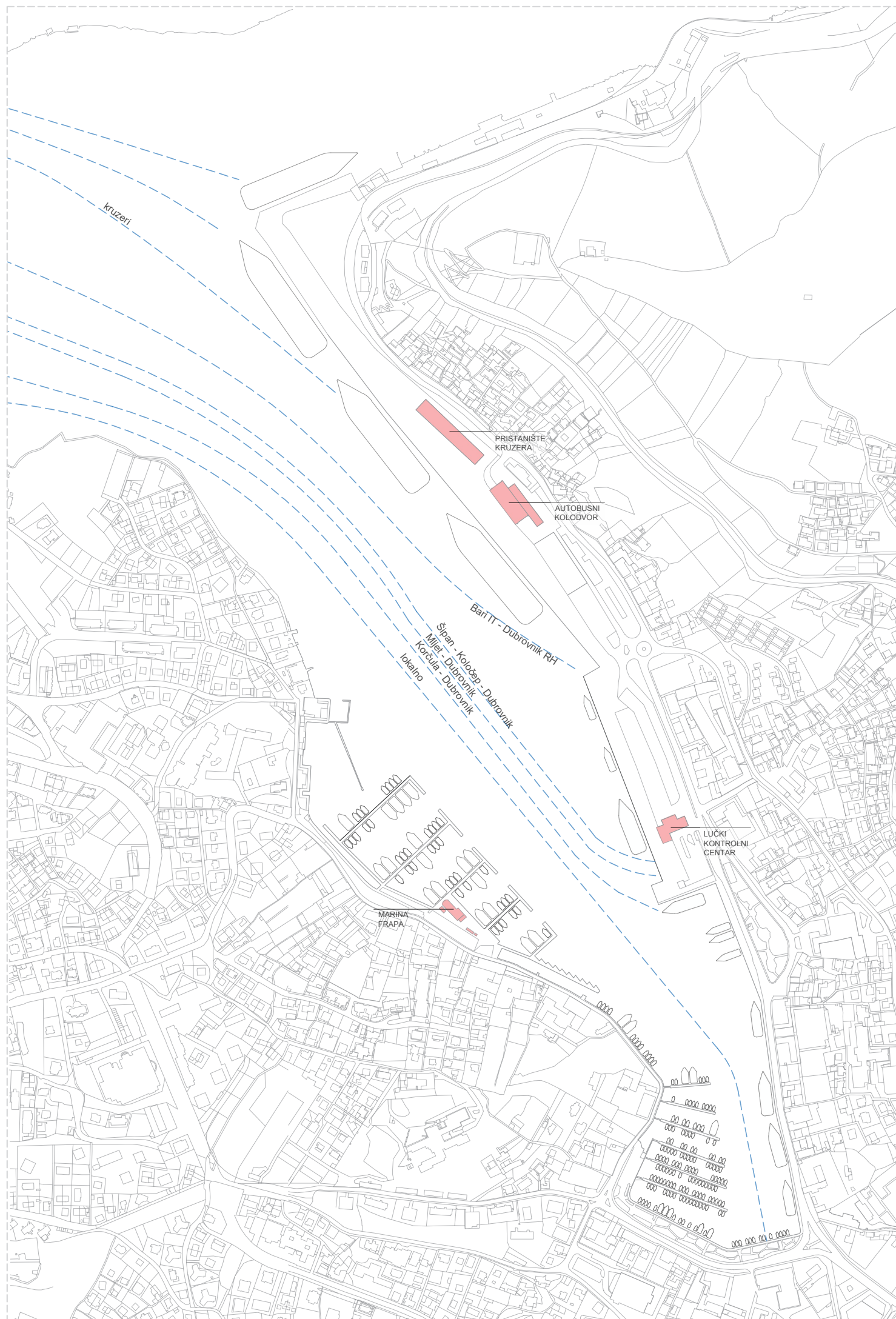
mjerilo zaljeva; infrastruktura

cestovni promet

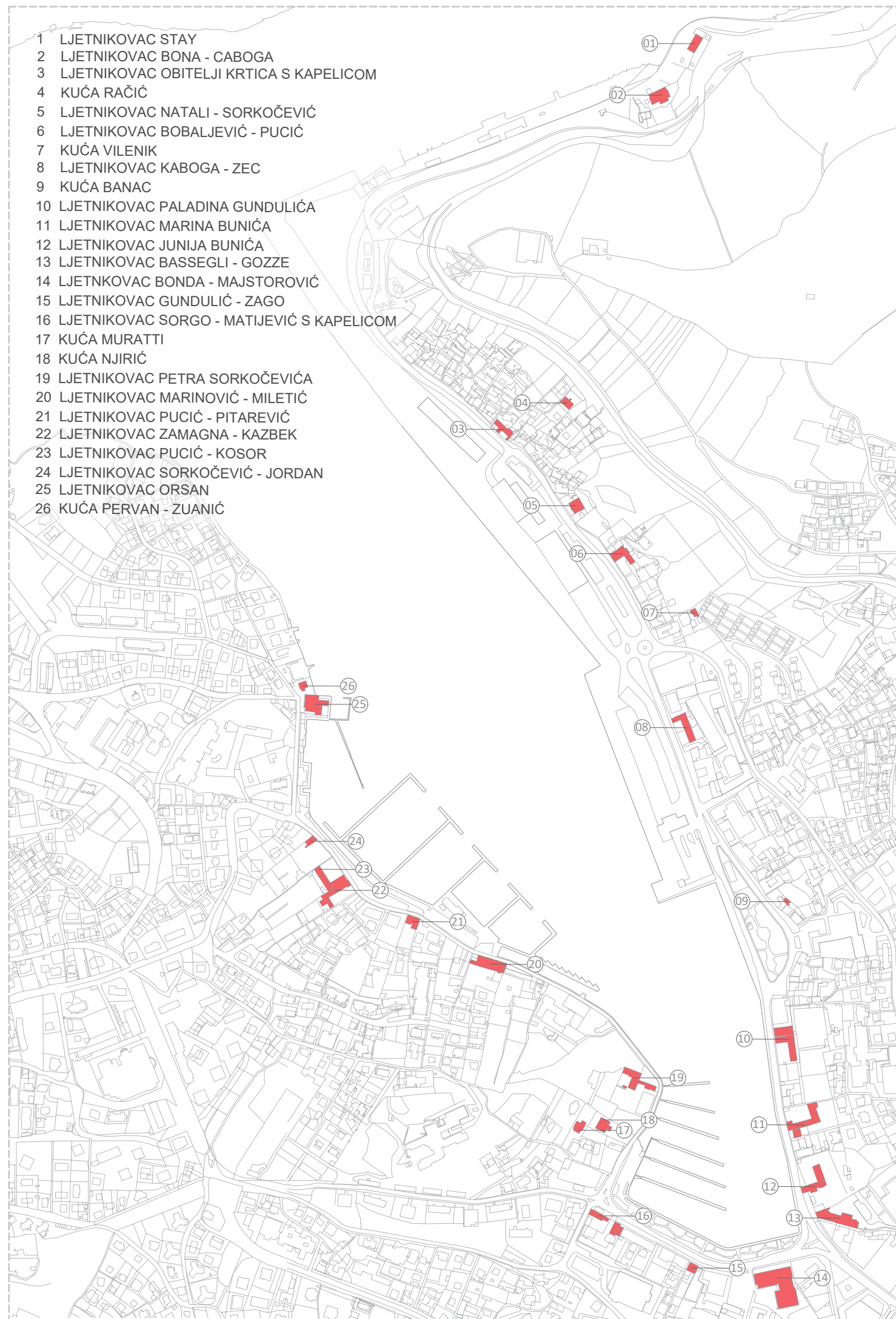
Ovim područjem prolazi kompletan promet koji ulazi u Dubrovnik, kako sa zapadnog ulaza preko mosta dr. F. Tuđmana, tako i sa područja Rijeke Dubrovačke. Tranzitni promet koji se kreće ovim područjem je jak što je naročito vidljivo tijekom sezone kada dolazi do zagušenja na cestovnoj mreži ovog dijela Dubrovnika. Osim navedenog tranzitnog prometa zona je opterećena i ciljno-izvornim prometom koji generira sama luka, odnosno sadržaji koji su tu smješteni. Tako na području postojeće luke imamo autobusni terminal, zonu za prihvat kruzera Dubrovnik te trajektnu luku. Osim toga sama zona generira promet koji stvara i luka lokalnog značaja u čijim okvirima se odvija promet jednodnevnih odnosno višednevnih izleta i također treba spomenuti ribarske brodove koji opskrbljuju ribarnicu.⁹

pomorski promet

Unutar područja obuhvata nalazi se luka osobitog međunarodnog gospodarskog značaja, luka lokalnog značaja i sportska luka županijskog značaja. Unutar luke osobitog međunarodnog gospodarskog značaja vrši se privez kruzera, trajekata te u jednom dijelu i plovila nautičara (sa naglaskom na velike tzv. megajahte). Unutar luke lokalnog značaja vrši se privez plovila lokalnog stanovništva te jednodnevnih ili višednevnih izleta odnosno ribarski brodovi. Unutar sportske luke županijskog značaja Orsan vrši se privez plovila članova sportskog društva.⁹



⁹ podaci su preuzeti iz UPU Gruški akvatorij - knjiga III



- 1 LJETNIKOVAC STAY
- 2 LJETNIKOVAC BONA - CABOGA
- 3 LJETNIKOVAC OBITELJI KRTICA S KAPELICOM
- 4 KUĆA RAČIĆ
- 5 LJETNIKOVAC NATALI - SORKOČEVIĆ
- 6 LJETNIKOVAC BOBALJEVIĆ - PUCIĆ
- 7 KUĆA VILENIK
- 8 LJETNIKOVAC KABOGA - ZEC
- 9 KUĆA BANAC
- 10 LJETNIKOVAC PALADINA GUNDULIĆA
- 11 LJETNIKOVAC MARINA BUNIĆA
- 12 LJETNIKOVAC JUNIJA BUNIĆA
- 13 LJETNIKOVAC BASSEGLI - GOZZE
- 14 LJETNIKOVAC BONDA - MAJSTOROVIĆ
- 15 LJETNIKOVAC GUNDULIĆ - ZAGO
- 16 LJETNIKOVAC SORGO - MATIJEVIĆ S KAPELICOM
- 17 KUĆA MURATTI
- 18 KUĆA NJIRIĆ
- 19 LJETNIKOVAC PETRA SORKOČEVIĆA
- 20 LJETNIKOVAC MARINOVIĆ - MILETIĆ
- 21 LJETNIKOVAC PUCIĆ - PITAREVIĆ
- 22 LJETNIKOVAC ZAMAGNA - KAZBEK
- 23 LJETNIKOVAC PUCIĆ - KOSOR
- 24 LJETNIKOVAC SORKOČEVIĆ - JORDAN
- 25 LJETNIKOVAC ORSAN
- 26 KUĆA PERVAN - ZUANIĆ

mjerilo zaljeva; povijesni sloj

Iako Gruž danas definira uloga frekventne tranzicijske zone, pojavnost ljetnikovaca duž obale zaljeva čini podsjetnik na njegov povijesni identitet. Formiranje tipologije ljetnikovaca posljedica je širenja grada "extra muros" u periodu zlatnog doba Dubrovačke Republike. Ljetnikovci datiraju iz 14. stoljeća na prostoru Gruškog zaljeva, Elafitskog otočja i Rijeke Dubrovačke. Upravo su ovakvi lokaliteti bili povoljni za gradnju ljetnikovaca zbog kontakta s morem ili rijekom pošto je povezanost kuće s prirodom glavna karakteristika ove tipologije.

Većinom ljetnikovci dijele istu tlocrtnu organizaciju u obliku slova L. "Između dva krila nalazi se vrt ili dvorište koji su s druge strane ograđeni zidom. U prvom krilu nalazi se ladanjska kuća, a u krilu okomito na kuću nalaze se gospodarske prostorije, kuhinja, cisterna i orsan u prizemlju, te terasa na katu iznad orsana gdje se nalazi kapelica i paviljon."¹⁰

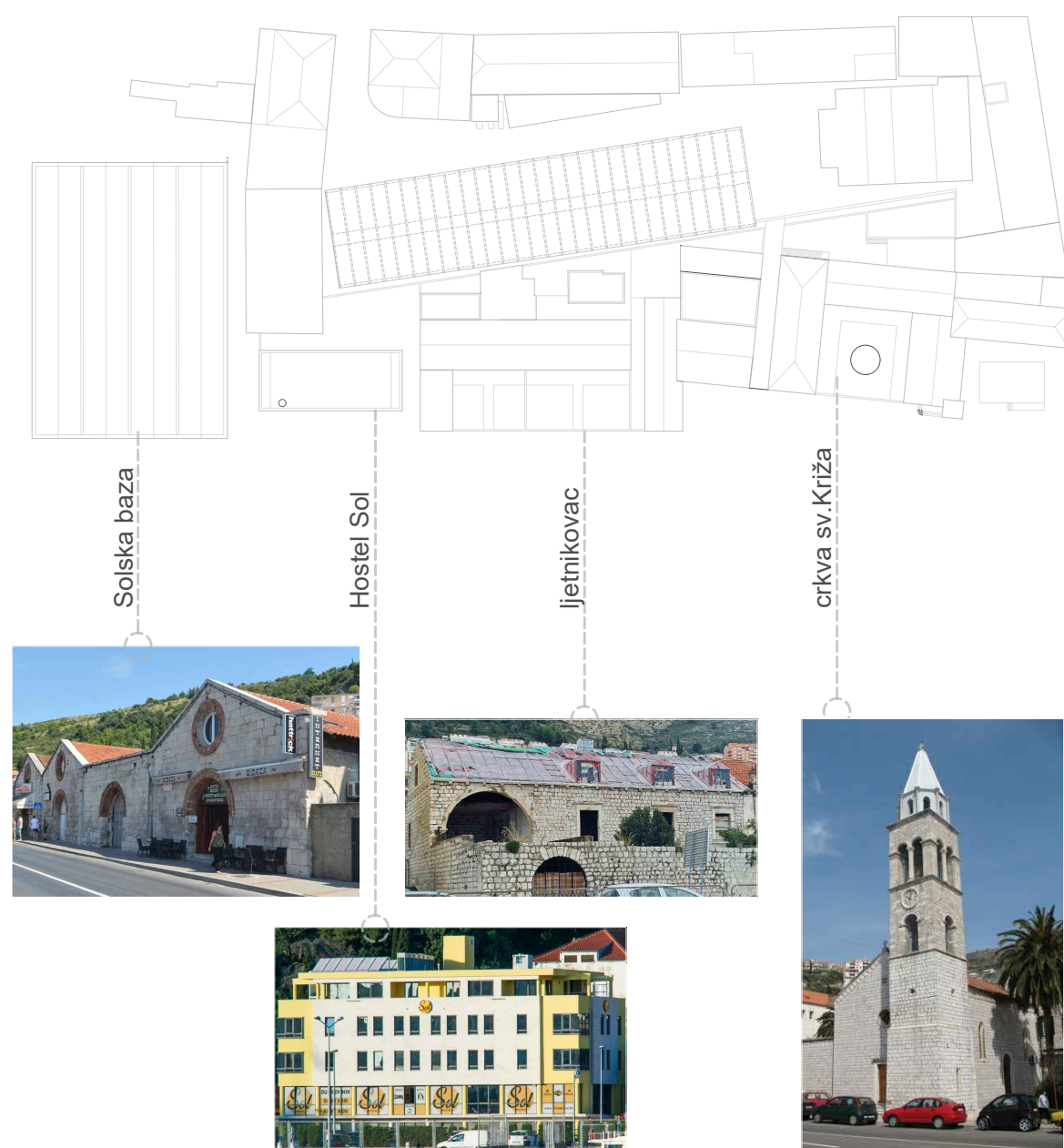
¹⁰ 43 - N. Grujić, 1991, 72-74

Ladanjsku cjelinu tvori jedinstvo izgrađenih i obrađenih, zasađenih dijelova kompleksa. Osnovni prostorni oblik ladanjskih cjelina nastaje grupiranjem građevina različite namjene, a njihovim ortogonalnim rasporedom formiraju se vrtovi. Ladanjska kuća, s kapelicom, orsanom, i pratećim gospodarskim sadržajima, okružena posebno uređenim vrtnim prostorima te omeđena kamenim ogradnim zidom tvori osnovni koncept dubrovačkog ladanjskog sklopa. Način uređenja i raščlanjenost vrtnih likova uvjetovani su oblikom parcele i konfiguracijom terena, a glavno im je obilježje arhitektonska artikulacija.

U dijalogu "U potrazi za diskursom" prof. Hrvoje Njirić tipologiju dubrovačkih ljetnikovaca čak kategorizira kao prototip mat buildinga zbog horizontalne organizacije, kompaktnosti, introvertiranosti te zbog strogo kontroliranog landscapinga.

Neadekvatnim održavanjem, promjenama vlasništva te devastiranjem pitoresknog okoliša prometnicama; većina ljetnikovaca je danas ruševna ili nema namjenu. Upravo takvo stanje potiče na formiranje pješačkog poteza duž Gruškog zaljeva kojim bi se formirao adekvatni prostor za prezentaciju, ponovnu valorizaciju i aktivaciju postojećih ladanjskih sklopova.

uži kontekst; blok danas



Pročelje bloka, koje je orijentirano na odabranu parcelu definira Solska baza, Hostel Sol, ljetnikovac Kaboga - Zec te kompleks crkve sv. Križa i dominikanskog samostana. Solska baza je dobro očuvana i sa svoje četiri "lađe" s dvostrešnim krovovima kompaktno definira rub bloka. Hostel Sol je najskorije izgrađen i artikulacijom pročelja potpuno neprilagođen datom kontekstu. Ljetnikovac Kaboga - Zec i dalje ima prepoznatljivu strukturu ljetnikovca, okomito položena terasa - orsan, međutim pročelje je zapušteno i djelomično devastirano. Zvonik crkve sv. Križa čini snažan urbanističko - arhitektonski akcent dok je klaustar formiran kao atrij okružen trijemovima s arkadama.

Unutrašnjost bloka čini Tvornica ugljenografitnih proizvoda sa svojim proizvodnim pogonima te popratnim skladištima i uredima. Iako i dalje prisutna u prostoru, tvornica danas radi samo na 10% svojih prijašnjih kapaciteta. Stoga se danas intenzivno razmatraju sve moguće namjene koje je ovaj prostor potentan primiti. Prva inicijativa u promišljanju industrijskih prostora u svrhu nove namjene promiče skupina mladih koja tu odlučuje smjestiti Muzej Crvene Povijesti 2019. Sljedeći iskorak čini manifestacija " Ljeto u Gružu " 2021. Slično kao i Muzej Crvene Povijesti, manifestacija u TUP-u vidi priliku rasterećenja starogradske jezgre i postizanja policentričnosti ostvarivanjem ovakvih sadržaja van jezgre.



Novi Europski Bauhaus platforma

U studenom 2024. započinju radovi za adaptaciju prostora u koji će se smjestiti nova gradska knjižnica, nositelj investicije su Dubrovačke knjižnice.

" Grad je doveo knjižnice kao veliki input za TUP, pogotovo jer će se fasada tog dijela zgrade u sklopu radova obnoviti i dvije velike etaže bit će popunjene knjižnicom i depoom Znanstvene knjižnice. Uz to će se pomalo doseljavati i razne udruge u sklopu gradskog Upravnog odjela za obrazovanje, spot, socijalnu skrb i civilno društvo. Tom sinergijom, događanjima i radionicama, cjelokupnim sadržajem tijekom godine, na adresu TUP-a će se dovesti sugrađane, a potencijalno i posjetitelje grada, i to je najvažnije. Popunjavamo adresu TUP-a kreativcima. " ¹¹

¹¹ članak Slobodna Dalmacija, intervju Nikolina Farčić, članica Uprave društva TUP



članak Slobodna Dalmacija

uži kontekst; blok 2030.

Novi Europski Bauhaus

"U travnju 2022. projekt revitalizacije industrijskog prostora TUP-a odabran je od strane Europske komisije kao jedan od 20 najboljih projekata u Europi u sklopu inicijative Novi europski Bauhaus. TUP već danas služi svrsi definiranoj projektom jer je dom brojnim kreativcima, umjetničkim društvima i udrugama mladih iz različitih područja, ali i privatnim inicijativama poput muzeja i klubova.

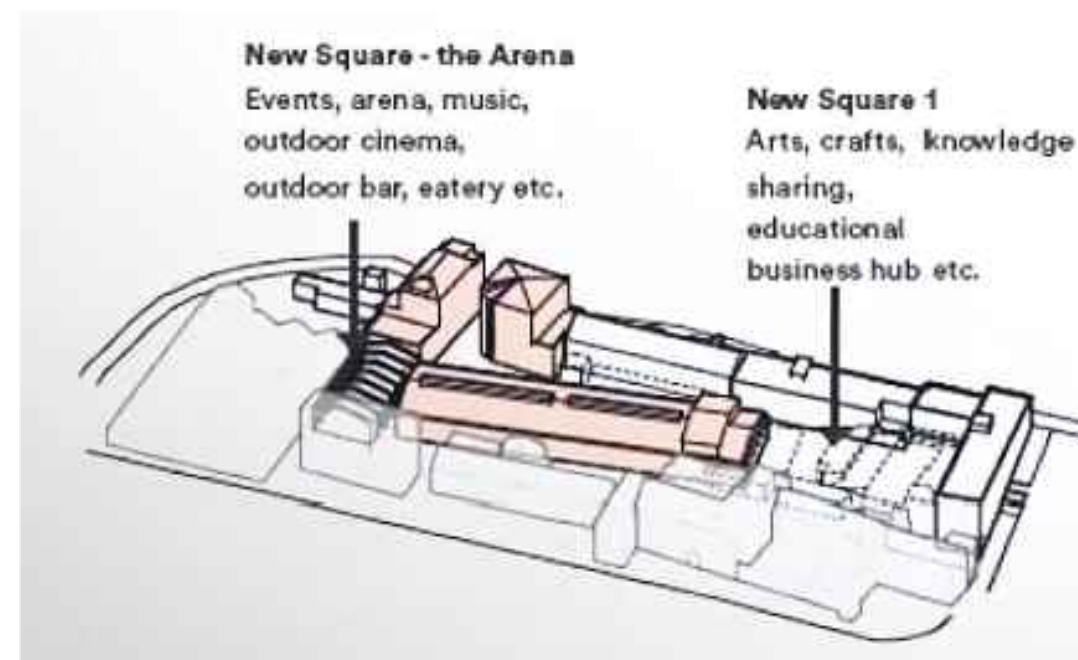
Sam projekt ima potencijal rješavanja prostorno-društvene segregacije između turista i lokalne zajednice, uvodeći programe od zajedničkog interesa, izvan povijesne jezgre. Dugoročno, koncept transformacije tvornice promišljen je u skladu s gradskim projektom " Gruž 2030. ", kojim bi prostor koji je danas zagašen prometom postao novi gradski centar, tj. prostrana gradska riva.

Urbana strategija nastoji razviti narativ grafitno industrijskog nasljeđa povezujući okolna područja i luku, što otvara TUP i stvara inspirativnu novu rutu s višestrukim ulazima i pristupom iz okolnih područja kako bi se osiguralo da stanovnici, turisti i TUP zajednica se sastaje i povezuje. U smislu održivosti, cilj je prenamijeniti, ponovno upotrijebiti i obnoviti gotovo sve postojeće strukture, ali dodati vrijedne funkcije i tipologije koje promiču i razvijaju potencijale specifične za pojedino mjesto za zajedničke funkcije. Novi TUP je društveni i kreativni inkubator koji unutaršnjim i vanjskim dionicima i kupcima nudi mjesto za razmjenu znanja, zajednički razvoj, suradnju, koprodukciju događaja ili medijske produkcije u vezi s lokalnom i međunarodnom TUP kreativnom zajednicom. TUP je također dom jedinstvenih kulturnih dobara i iskustava ponude Crvenog povijesnog muzeja i potpuno nove javne knjižnice."¹²

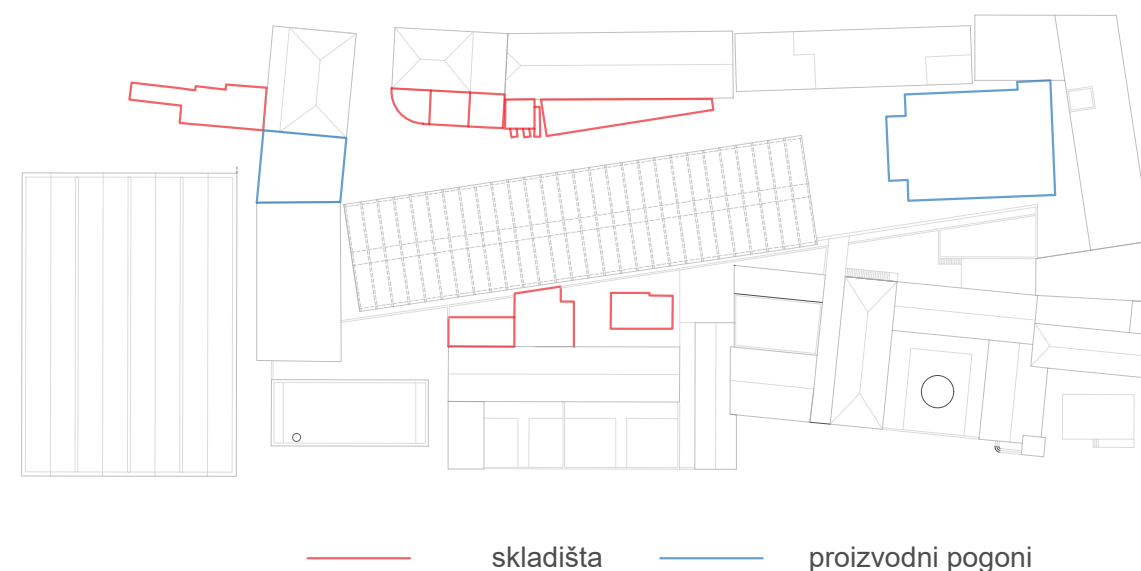
valorizacija

Nastavno na smjernice projekta za EU Bauhaus i ciljeve Uprave društva TUP, valorizacija bi ishodila uklanjanjem skladišnih prostora koji svojom razmrmljenom strukturom narušavaju prohodnost dvorišta unutar bloka ili narušavaju stražnje dvorište ljetnikovca Kaboga - Zec, a i više ne služe svojoj svrsi.

Također se uklanjaju i proizvodni pogoni koji priječe povezanost i prohodnost bloka. Cilj je formirati passage kroz zgradu, dvorišta će se spojiti da se može cirkulirati povezanim prostorom i da se na tim područjima mogu formirati i neki open space event. Glavna TUP hala i njezini uredski prostori koji definiraju rub bloka prema ulici Andrije Hebranga će se zadržati oblikovno, ali će biti prenamijenjeni.



Novi Europski Bauhaus platforma



¹² Platforma za Novi europski Bauhaus Republike Hrvatske



transformacija #1 ladanje - industrija

Iako su se duž zaljeva od 14. stoljeća gradili ladanjski sklopovi, Gruž je zahvaljujući svojem povoljnom geografskom položaju od davnina služio kao sklonište za brodove tijekom ne vremena pa se tako paralelno razvijala i brodogradnja. Na području zaljeva se oformio sklop od devet brodogradilišta tzv. Stari škar. Pravi se lučki i industrijski karakter formira tek u 19. stoljeću pojavom parobroda. Gruška luka bila je neusporedivo pogodnija za pristajanje parobroda od povijesne Gradske luke, ne samo zbog toga što je bila dublja i prostranija, već zbog toga što je u njoj bilo moguće skladištiti veće količine ugljena za pogonsku snagu parobroda. Ti su se prostori osigurali gradnjom skladišta tzv. Solske baze. Također, 1929. izvršava se nasipavanje obale u svrhu uspostave željezničke prometnice. U tom razdoblju Gruž poprima lučki izgled kao pristanište redovitih pruga i putničkih parobroda. Industrijski karakter Gruža definira gradnja tvornica; proizvodnja boja i lakova Dubravka, Tvornica ulja Radeljević i postrojenje Tvornice ugljenogرافitnih proizvoda 1953.

" Područje Gruža tako postepeno gubi prepoznatljiv idiličan karakter. No dok je ranije temeljna vrлина Gruške arhitekture bila upravo uspostava kvalitetnog odnosa s ambijentom, tvornice su se razvile negirajući zatečene kvalitete prostora, pa je tako ladanjski kompleks Bassegli-Gozze već u sklopu "Prvog dalmatinskog trgovačkog društva" 1930-ih godina, a kasnije i tvornice ulja "Radeljević" devastiran, dok je radi izgradnje postrojenja TUP-a 1953. godine uništen stražnji vrt ljetnikovca obitelji Kaboga-Zec. " ¹³

¹³ Ana Šverko, *Tvornica na Gruškoj obali*, 82.str.

transformacija #2 industrija - turizam

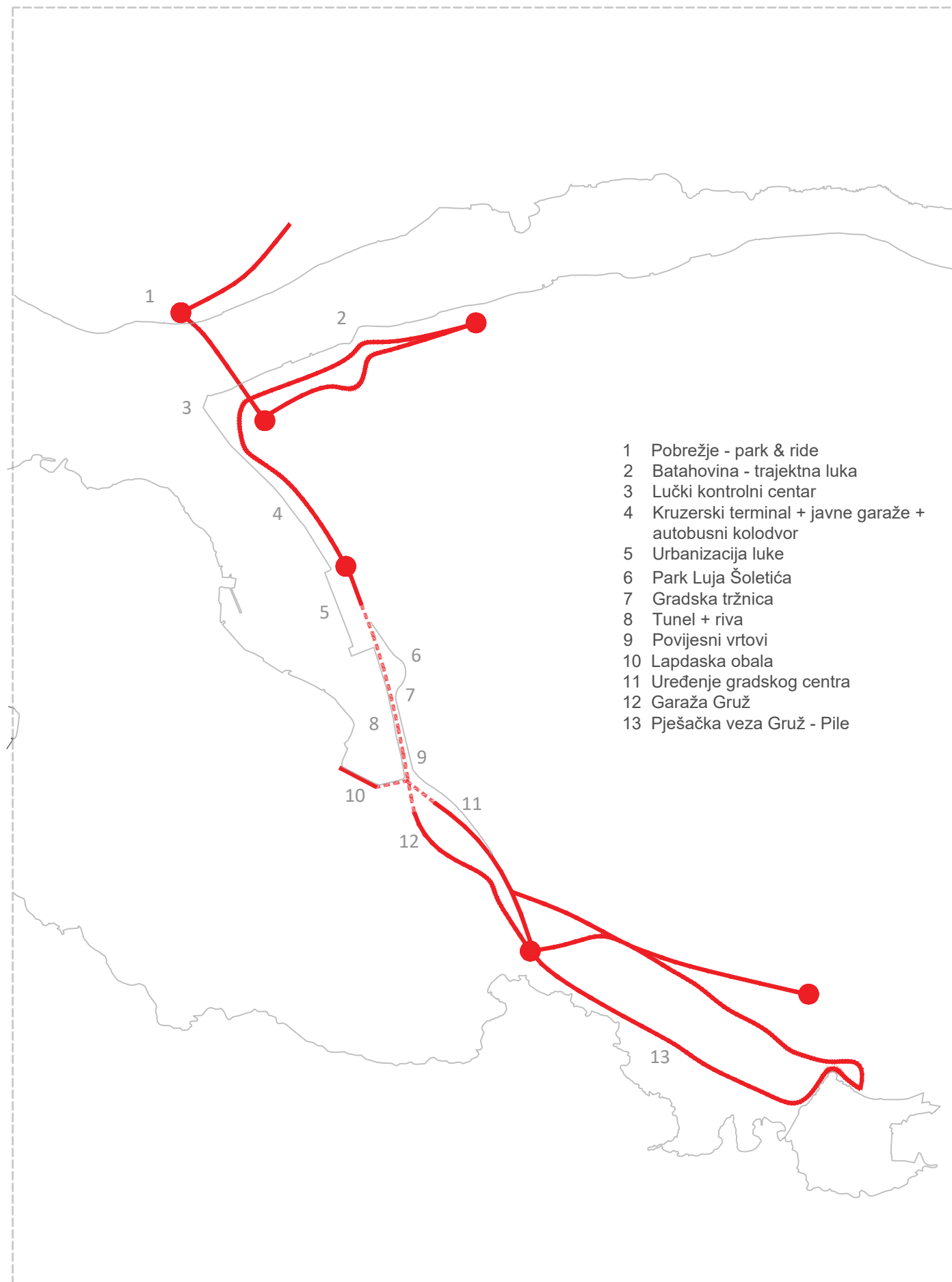
Ukidanjem željeznice 1976. zaljev gubi ulogu teretne luke i specijalizira se za putnički promet. Lapadska obala također mijenja svoje funkcije i orijentira se na sport i rekreaciju što prati izgradnja kompleksa jedriličarskog društva Orsan.

Sve ove promjene utječu na općenitu ulogu Gruža koji se postepeno preobražava u administrativni i poslovni dio grada na što ukazuje gradnja raznih poduzeća na njegovom području - Libertas, robna kuća Srđ i Minčeta, Elektrojug i ostala.

U novije vrijeme, po završetku Domovinskog rata, luka se počinje dodatno specijalizirati za prihvata brodova na kružnim putovanjima ili kruzera. Dubrovnik već 2000-ih postaje nezaobilazno odredište na mediteranskim kružnim rutama, a trend kruziranja turizma je i danas u porastu.

" Pristajanje mega brodova na samo jedan dan ili tek nekoliko sati znači veliki pritisak na kruziranje-destinaciju, pripadajuće turističko mjesto, što se odražava na sve segmente života i rada, a poglavito na izrazito otežano prometovanje vozila i putnika, kretanje lokalnog stanovništva. Temeljno je obilježje pomorskih krstarenja u Dubrovniku sezonalnost, neravnomjeran raspored i putnika i ticanja tijekom godine. " ¹⁴

¹⁴ *Strategije razvoja turizma i odredbe u kruziranju turizmu na području grada Dubrovnika*



transformacija #3 Dubrovnik 2030. Masterplan

"Integrirani razvojni program za Dubrovnik 2030.", čiji su autori arhitekt Dinko Peračić i urbanist Hrvoje Bota, pokrenut je s ciljem postizanja ravnomjernog, policentričnog i održivog razvoja. Programom se nastoji riješiti niz problema kao što su visoka izgrađenost, prometna zagušenost, manjak parkirališnog prostora, nedostatak ulaganja u infrastrukturne sustave, nezadovoljstvo lokalnog stanovništva pa tako i posljedično smanjenje kvalitete doživljaja posjetitelja. Gruž postaje zonom u koju se najviše intervenirira zbog svoje snažne uloge prikupljanja ukupnog cestovnog prometa s Dubrovačkog mosta i strane Rijeke Dubrovačke te zbog posjedovanja niza terminala koji također generiraju promet, ali i veliku cirkulaciju ljudi. S ciljem rješavanja infrastrukturnog sustava, formiranja javnog prostora i kontakta s morem predlaže se spuštanje prometnice na razinu mora.

"Ono što je danas zakrčeno prometom postala bi široka gradska riva koja bi izgledala kao serija manjih trgova povezana zajedničkom šetnicom čime bi se adekvatno prezentirali dubrovački ljetnikovci. Tu je i tema privezišta, koja bi ovim dobila svoje kompletne sadržaje. U ovom prostoru krije se nevjerojatan potencijal i nove razvojne mogućnosti. Dubrovnik nema pristup na more u smislu ostalih primorskih gradova. Na ovom mjestu je to moguće pogotovo na ovoj strani zaljeva; idealno je za kreiranje javne površine. Jednim infrastrukturnim potezom riješio bi se cijeli niz problema."¹⁵

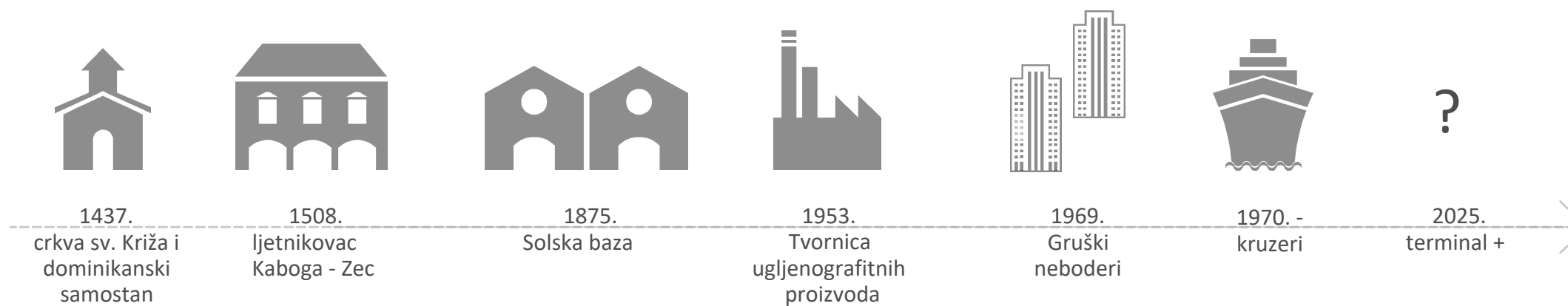
¹⁵ Dinko Peračić na predstavljanju Masterplana u Vijeću grada Dubrovnika

Odabrani prostorni obuhvat, trajektna luka (zona 5), provedbom ovog urbanističkog plana postaje zaglavnom točkom budućeg dubrovačkog "waterfronta". Kao takav, prostor luke bi se u skladu s novim ambijentom i karakterom Gruža trebao sagledavati kao sastavni dio formiranog javnog prostora.

Prethodno navedeni povijesni slijed događanja na području zaljeva služi kao pokazatelj okolnosti koje su dovele do formiranja različitih tipologija koje danas koegzistiraju i čine specifični karakter Gruža. Svako razdoblje iznjedrilo je neki oblik tipologije na osnovi trenutnih potreba; od sakralne arhitekture i ladanjskih sklopova do industrijske i stambene izgradnje pa u konačnici i kruzera kao svojevrsne tipologije koja dominira svojom pojavnošću. S obzirom na to da svaku tipologiju međuostalim definira i njezino mjerilo, raznolikost istih za produkt ima vizuru zaljeva u kojoj je uočljiv nesrazmjer mjerila.

Konkretno u užem obuhvatu svjedočimo sukobu između usitnjenog bloka koji objedinjuje industrijsko postrojenje TUP i Solsku bazu te ljetnikovac Kaboga Zec, dok je s druge strane prometnice opsežna parcela koja nije artikulirana nikakvom izgradnjom jer je isključivo u ulozi prihvata brodova koji periodično dolaze i odlaze i time mijenjaju vizuru na ukupni obuhvat.

Zaključno, diskontinuitet u razvoju, koji je prethodio, za sobom je ostavio brojne praznine strukturalnog i / ili sadržajnog aspekta koje predstavljaju podobne lokalitete za preispitivanje novih tipoloških oblika i načina uspostavljanja dijaloga sa specifičnom okolinom, a sve u skladu s nadolazećom transformacijom koja će promijeniti ambijent ukupnog područja zaljeva.



literatura;

" This is Hybrid : An Analysis of Mixed-Use Buildings ", a+t research group, 2011.

" Delirious New York : A Retroactive Manifesto for Manhattan ", Rem Koolhaas, 1978.

" The Manhattan Transcripts ", Bernard Tschumi, 1981.

časopis Mjera, 2. i 3. izdanje, Društvo arhitekata grada Dubrovnika

Integrirani razvojni program za Dubrovnik 2030., Dinko Peračić i Hrvoje Bota

članak " Strategije razvoja turizma i odredbe u kruzning turizmu Dubrovnika "

" Tvornica na Gruškoj obali ", Ana Šverko

UPU Gruški akvatorij, knjiga III

dijalog " U potrazi za diskursom ", Hrvoje Njirić i Idis Turato

internetski izvori;

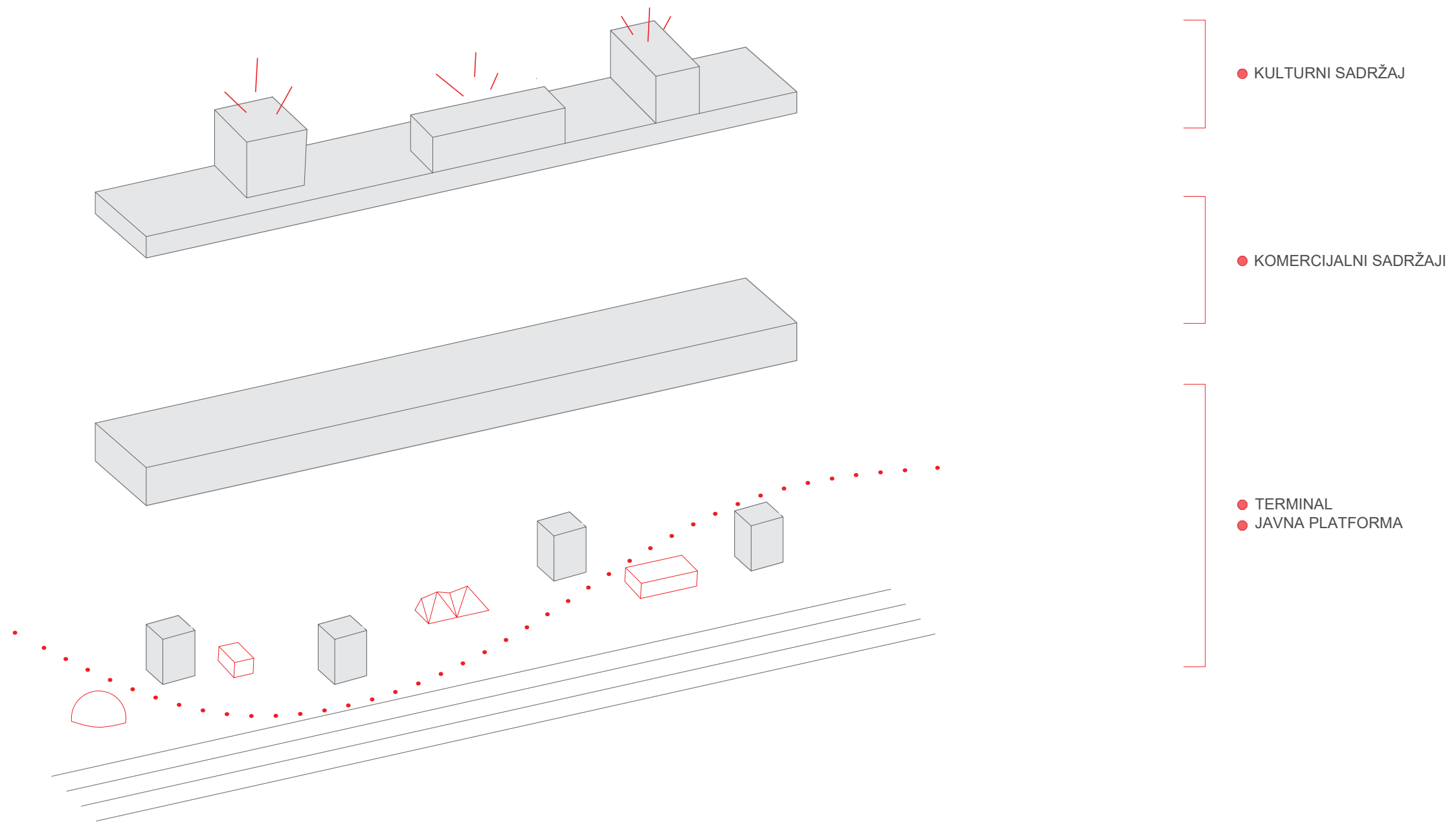
<https://regea.org/nacionalna-platforma-za-novi-europski-bauhaus-republike-hrvatske/>

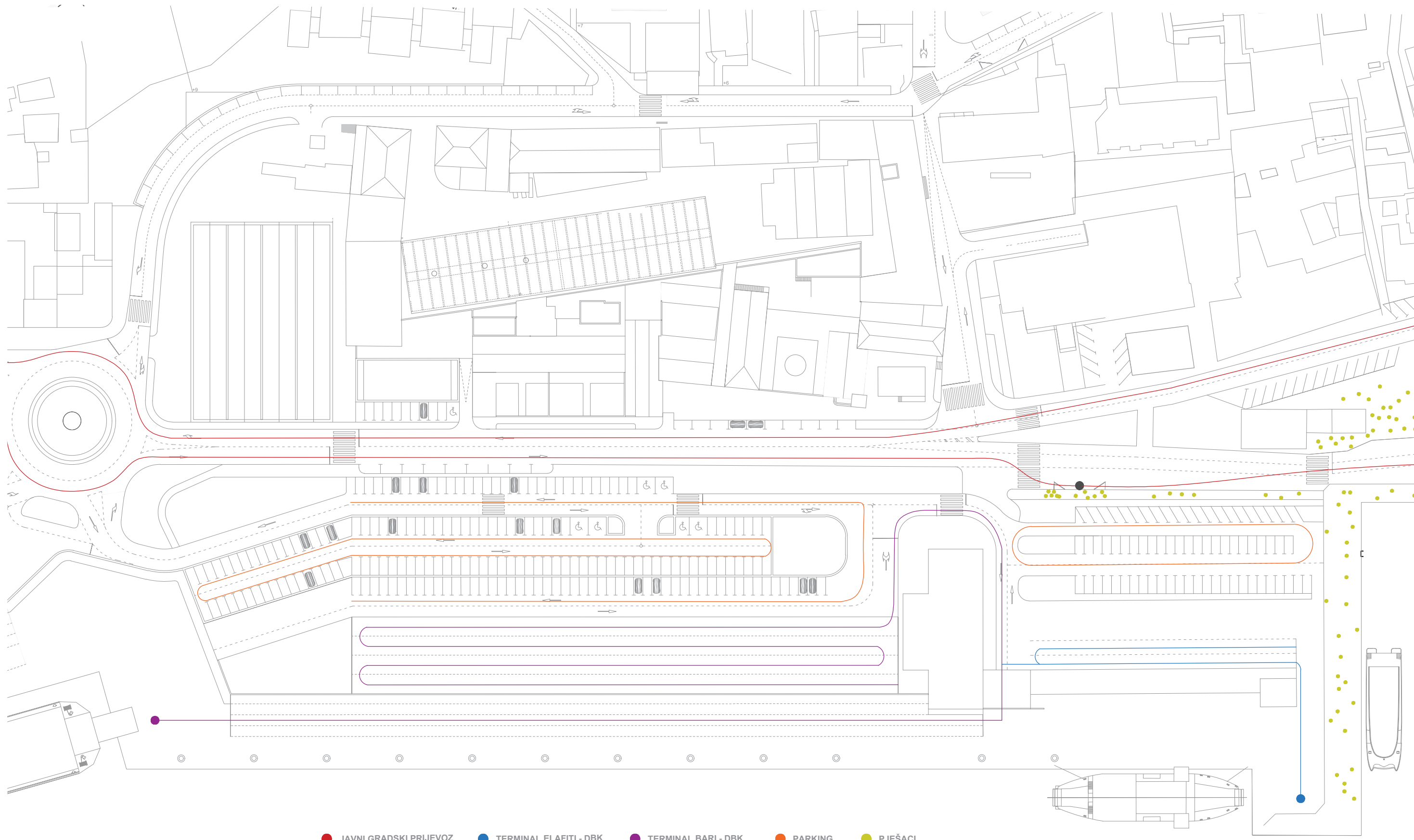
<https://www.portdubrovnik.hr/statistika/>

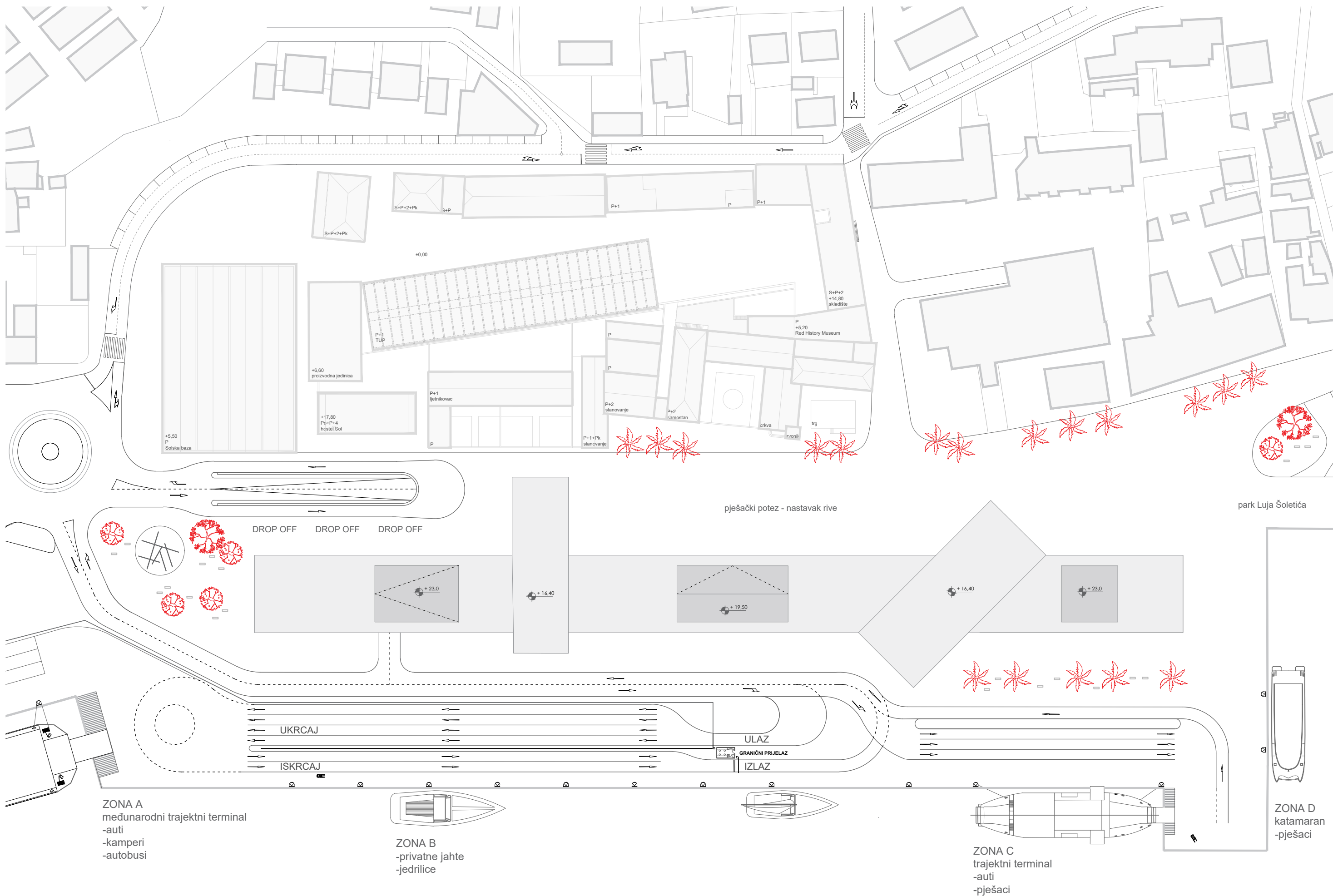
<https://www.oma.com/projects/yokohama-masterplan>

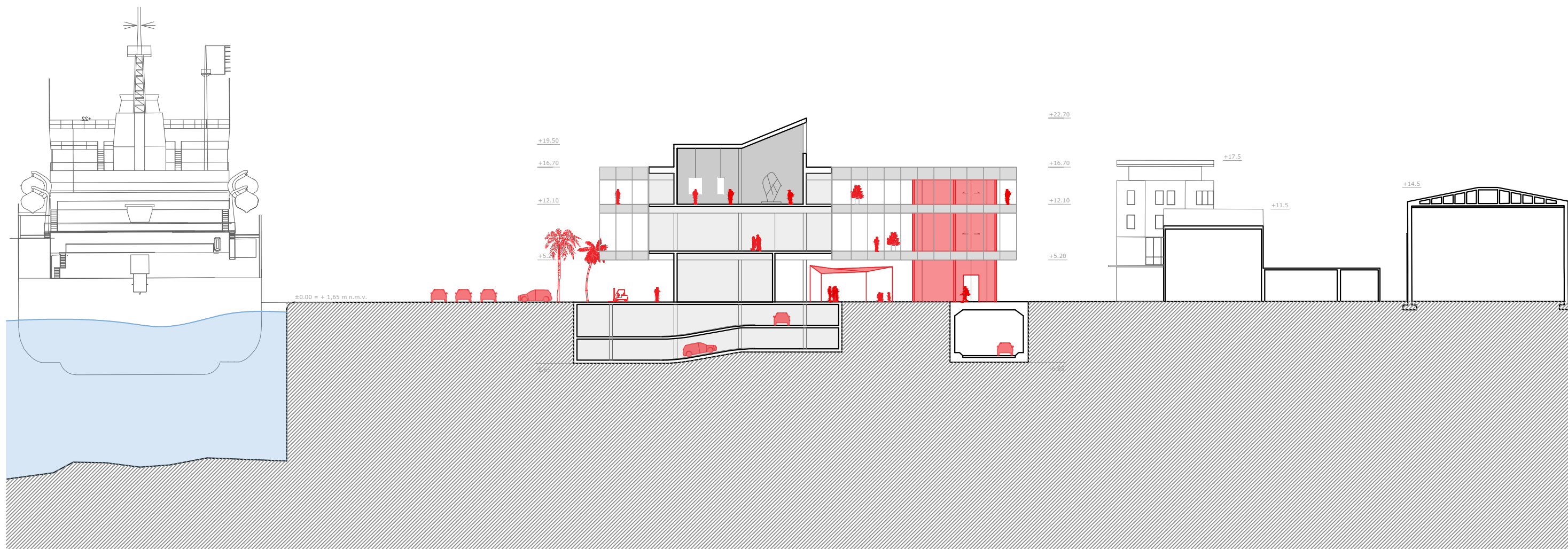
<https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:18.1/centery:42.7/zoom:11>

Zaključno - suvremeni terminal nije nužno jednonamjenski sklop već dopunjen sadržajima teži postati hibrid kako bi omogućio cjelodnevno korištenje. Predviđeni sadržaji imaju ambiciju privući građane Dubrovnika, a ne isključivo zadovoljiti potrebe turista, stoga se sadržajima potrebnima za funkcioniranje terminala dodaje spektar komercijalnih i kulturnih sadržaja te se aktivacijom partera postiže i karakteristika svakog hibrida - urbana poroznost.

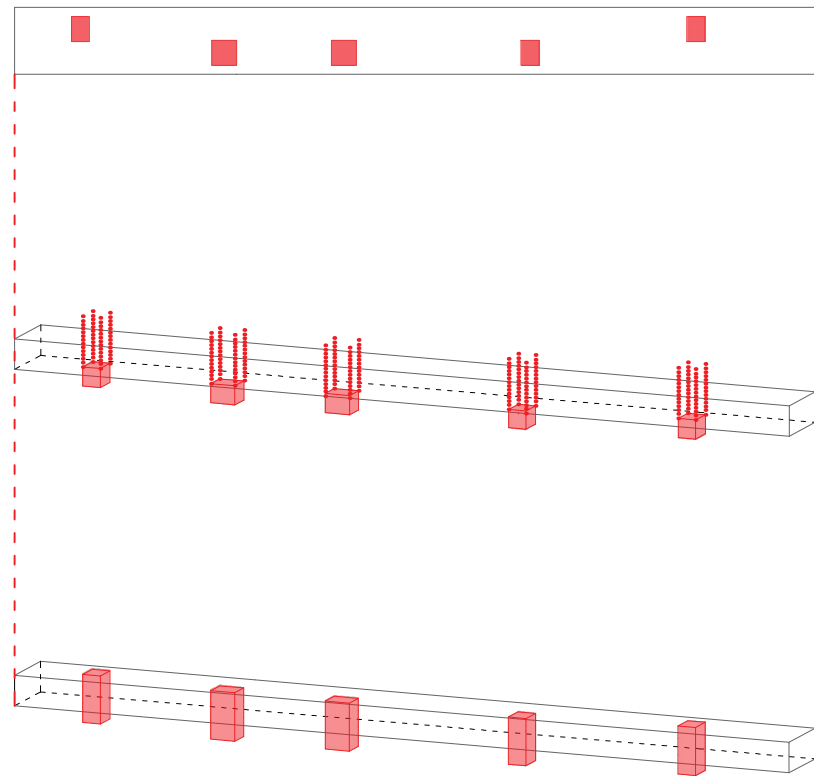






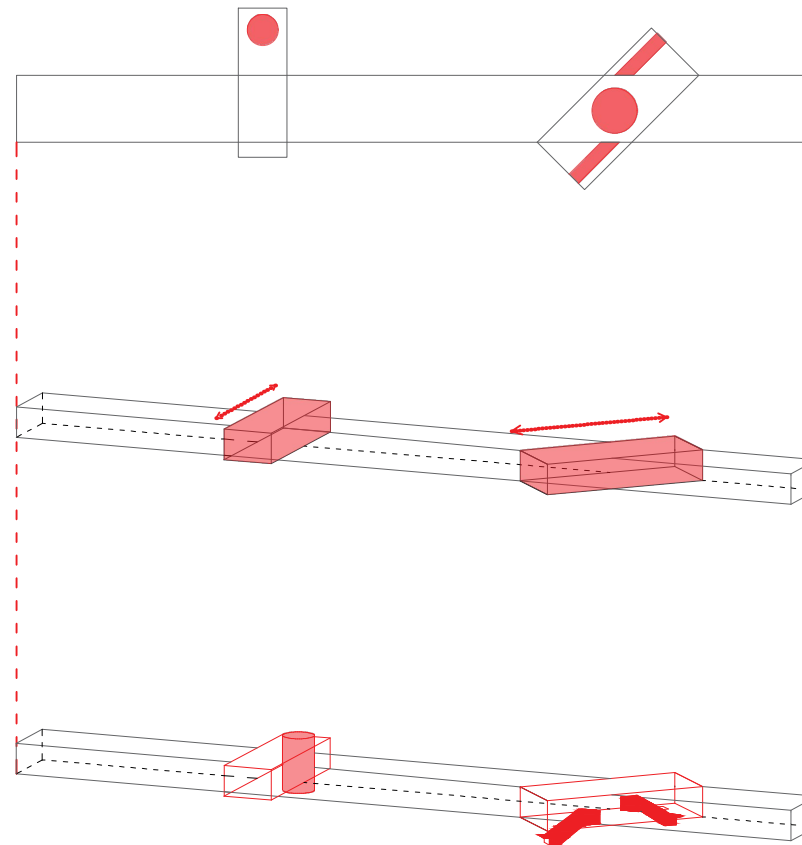


PARTER



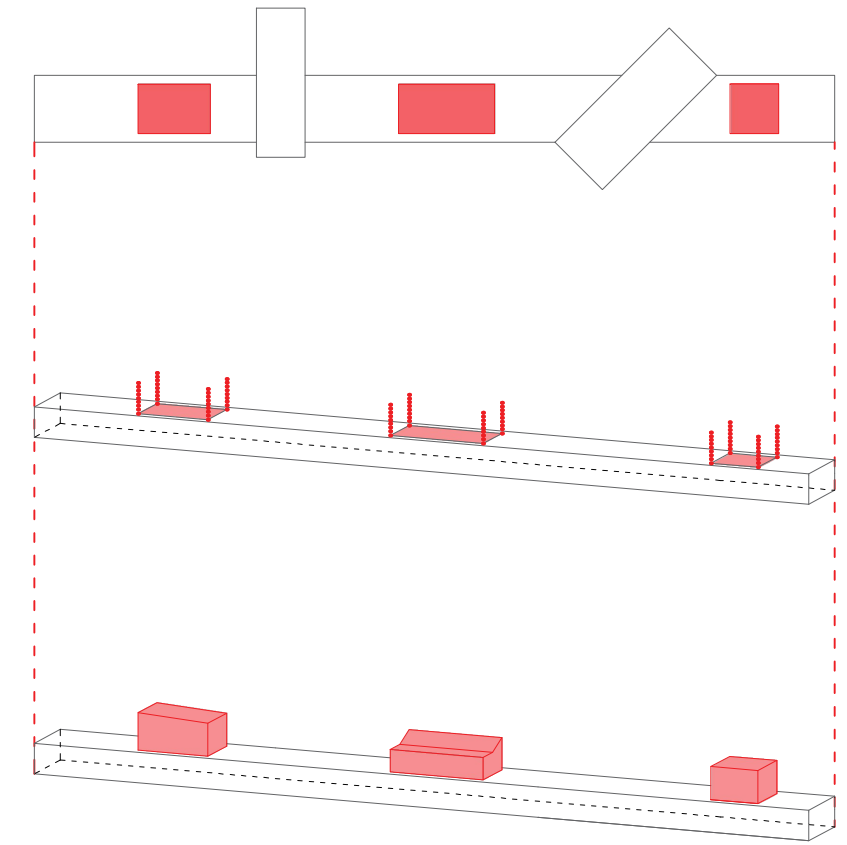
Terminal u prizemlju funkcionira kao sustav jezgri gdje svaka sadrži vatrootporno stubište koje osim što služi evakuaciji ujedno je i topla veza za svaku jezgru terminala i povezuje ju s ostatkom kuće. Na taj način se formira parter koji funkcionira kao natrikveni prostor koji je većinski slobodan i može u sebe primiti javne sadržaje u obliku stalnih volumena ili privremenih paviljona / štandova / postava.

SHOPPING ETAŽA

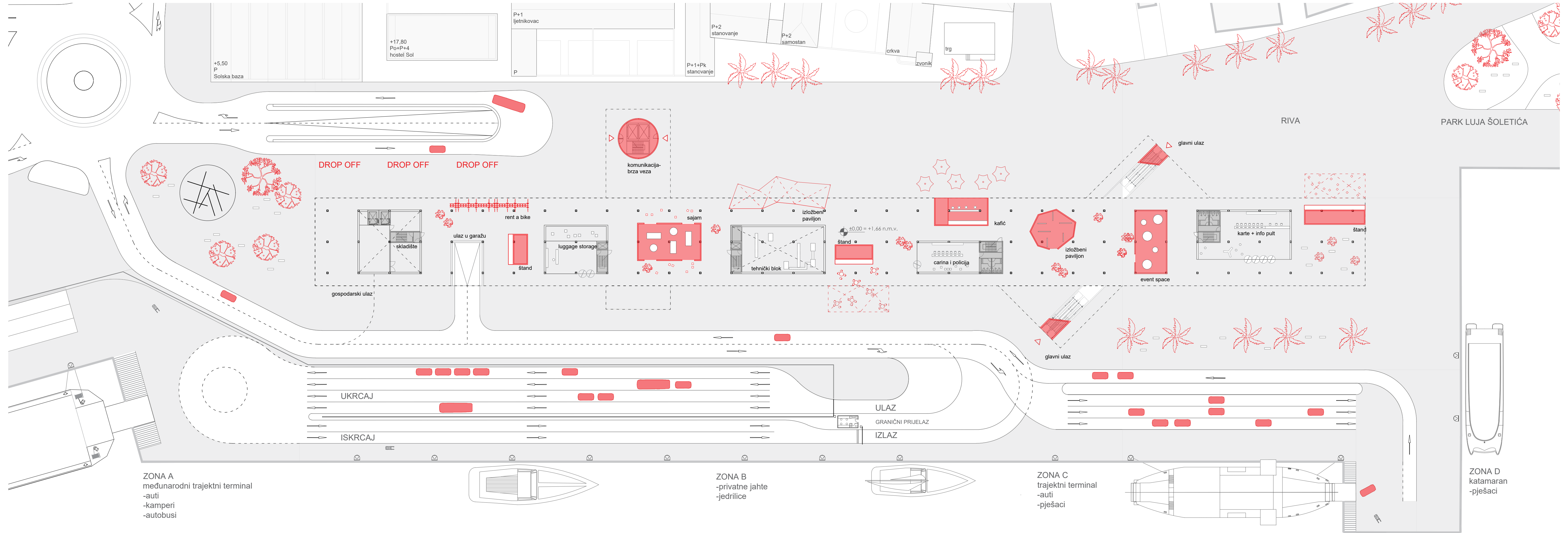


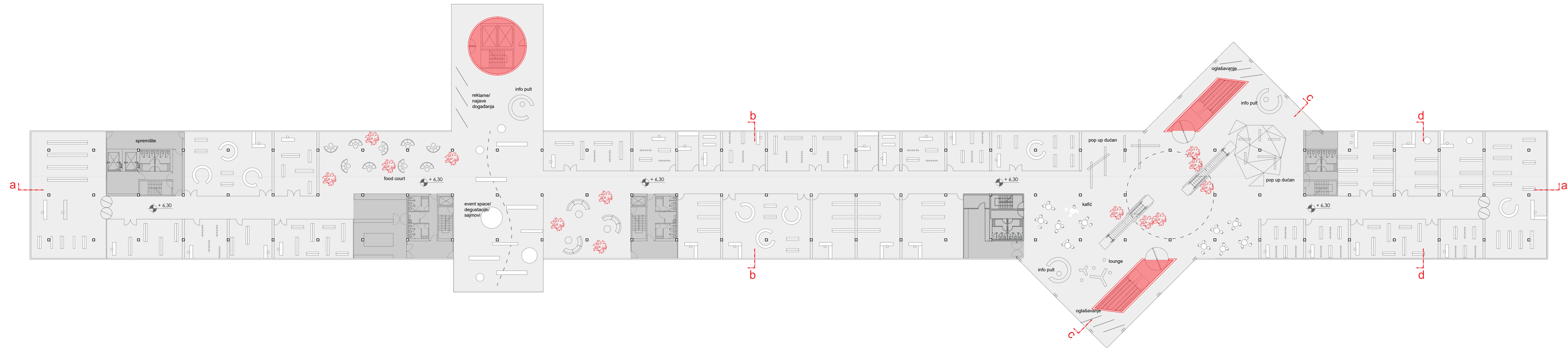
Za smještanje vertikalnih komunikacija neovisnih od terminala, formiraju se volumeni koji rade horizontalni prodor lamele, uvode u nju svjetlo, funkcioniraju kao svojevrsni lobbyji i s obzirom na nepreglednu duljinu kuće ovi istaci služe kao naznake ulaza. Jedan je ulaz artikuliran kao paviljon u parteru smješten kraj drop off zone gdje cirkulira najveći broj ljudi dok je drugi ulaz formiran s dva eskalatora koji su smješteni na kraju rive i kod terminala gdje pješaci čekaju na ukrcaj.

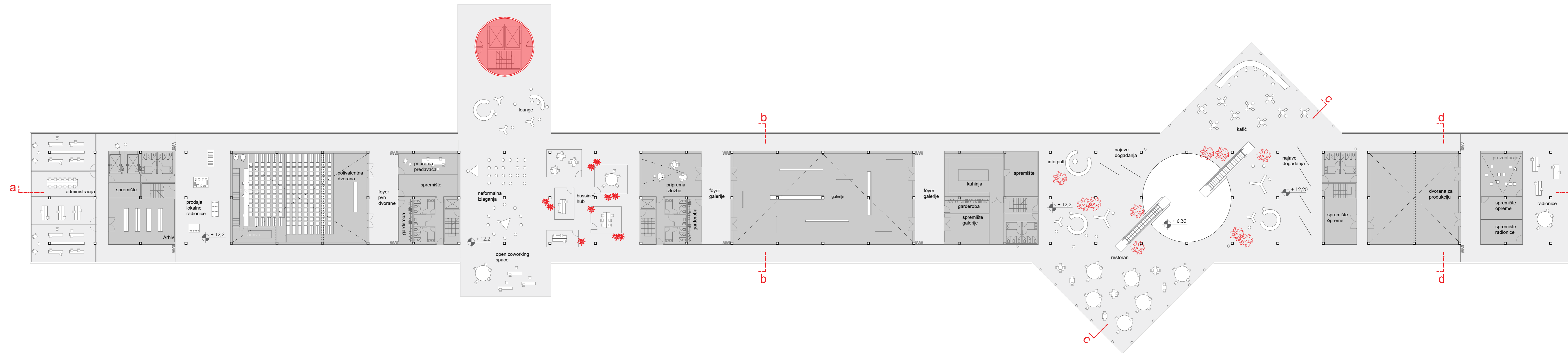
KULTURNA ETAŽA

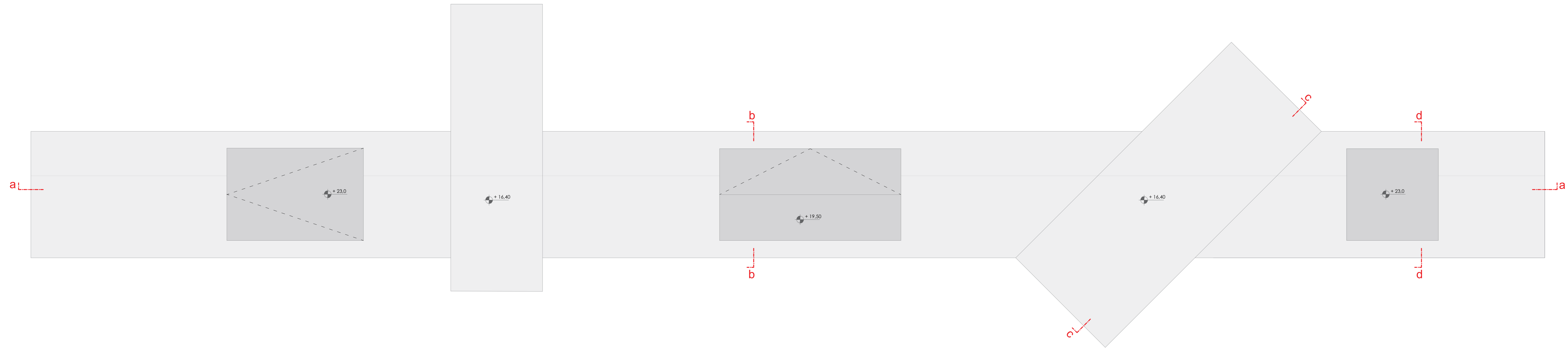


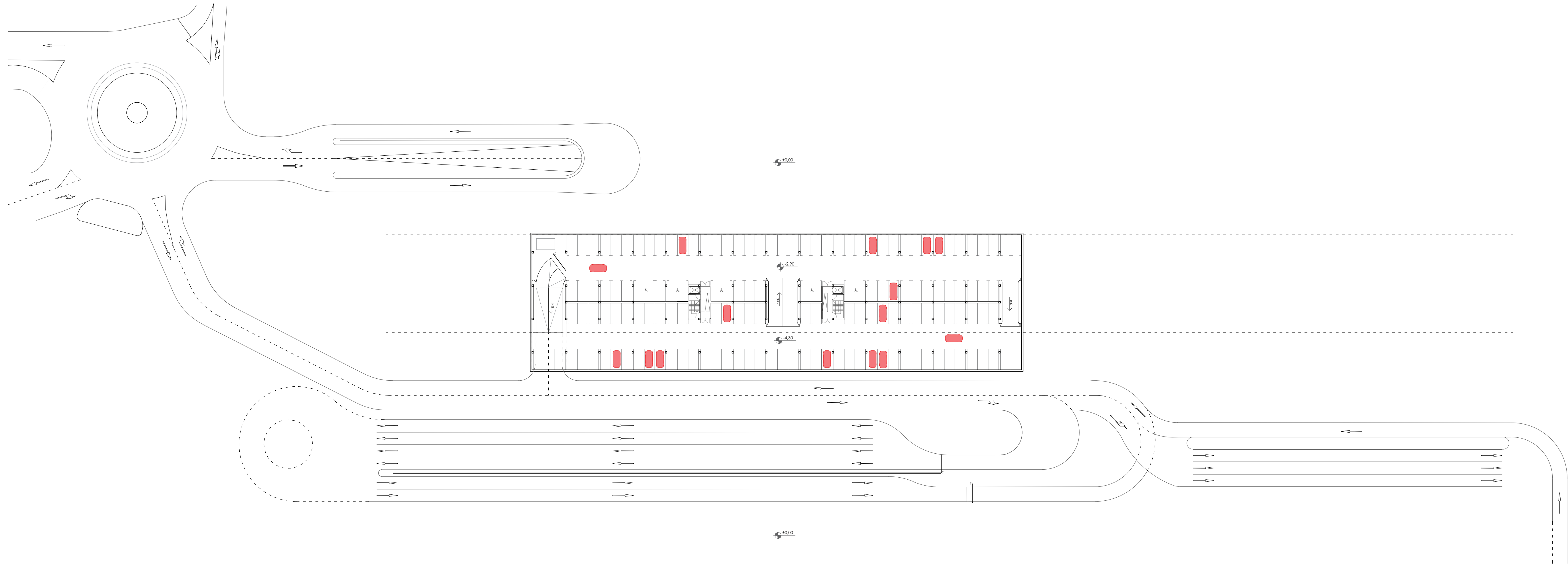
Dvorane s kulturnim sadržajima se sještaju unutar lamele tako da svojim zadanim proporcijama rade prodor u smjeru z-osi. Oblikovanje njihovih krovova čini naznaku njihove funkcije.

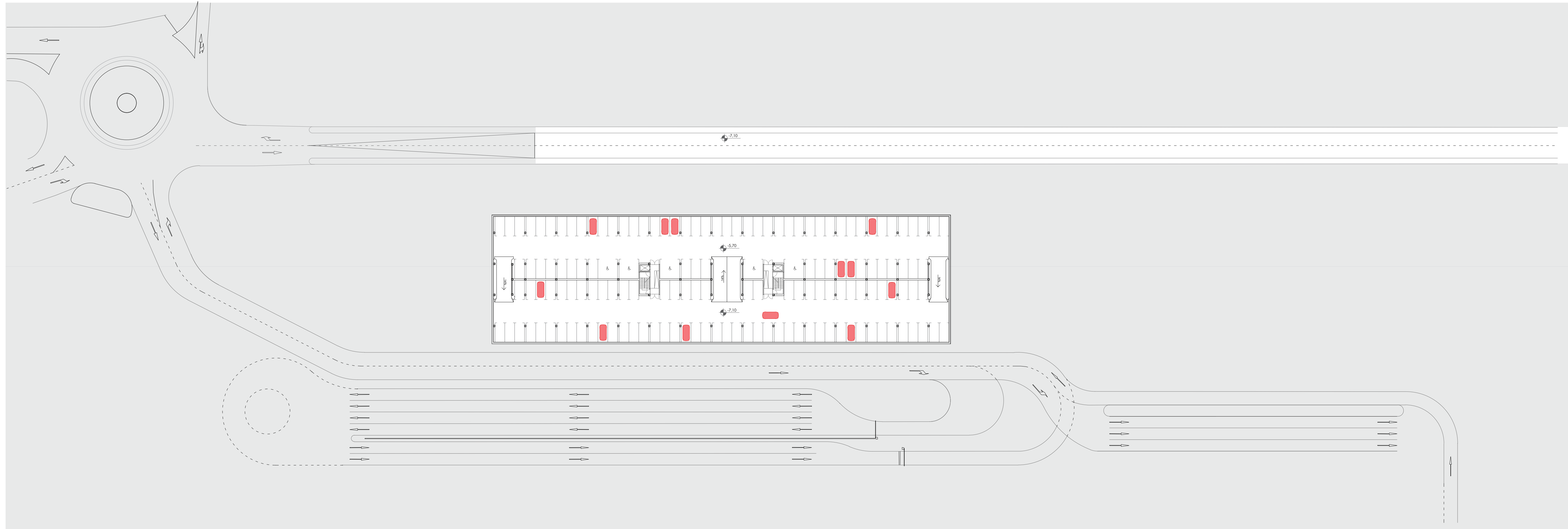


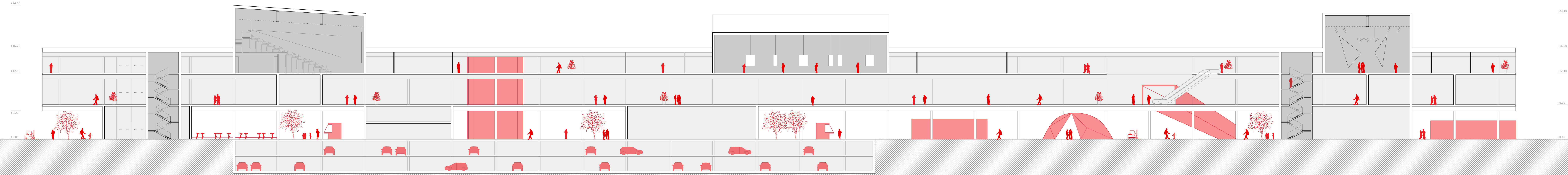
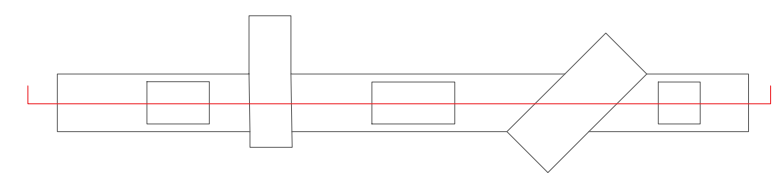


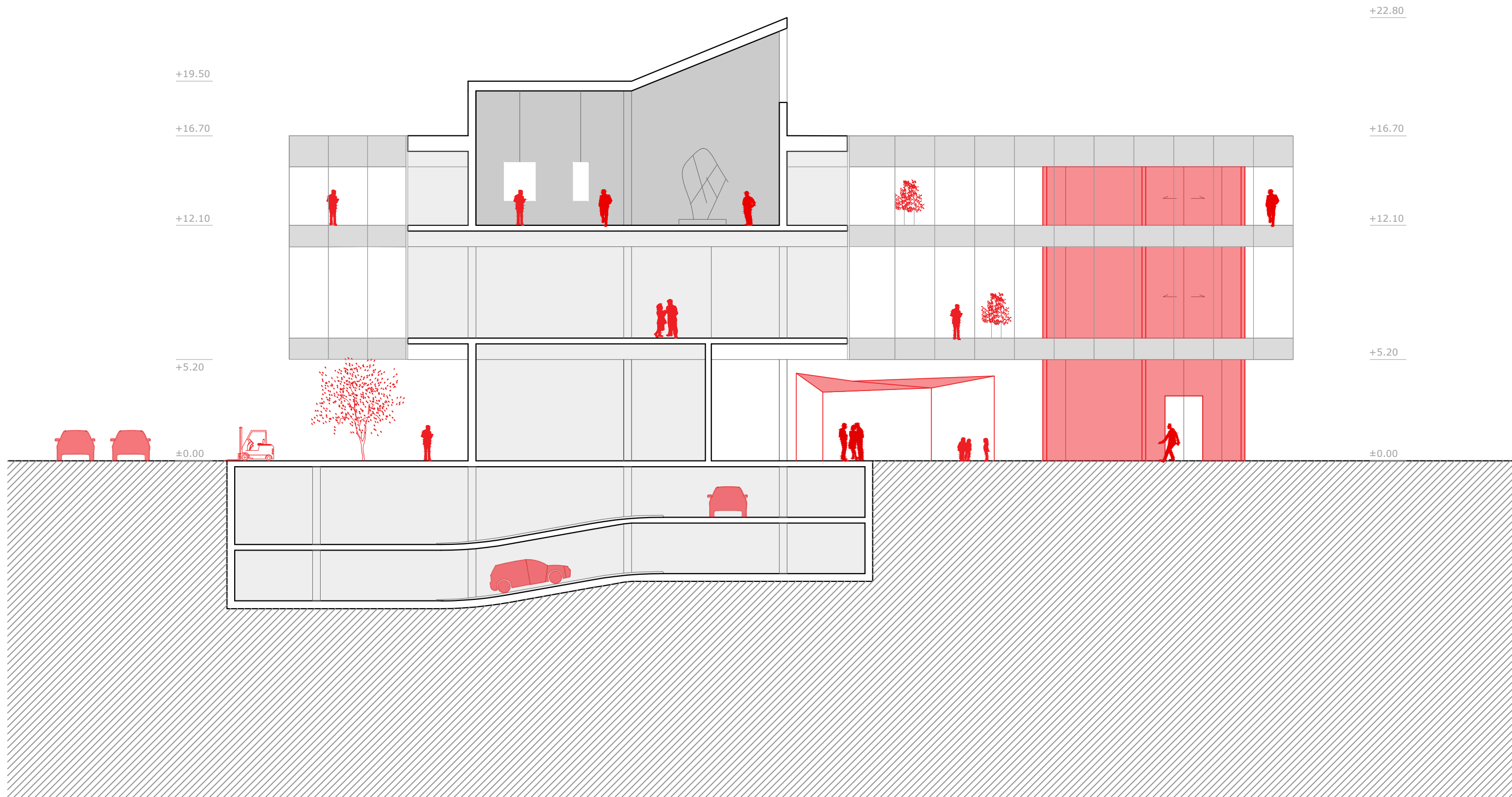
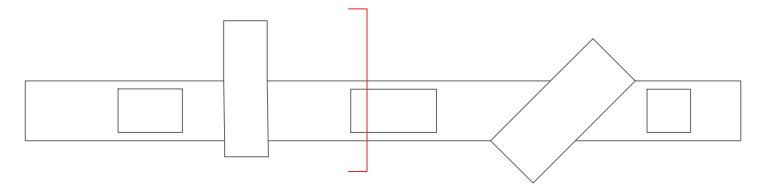






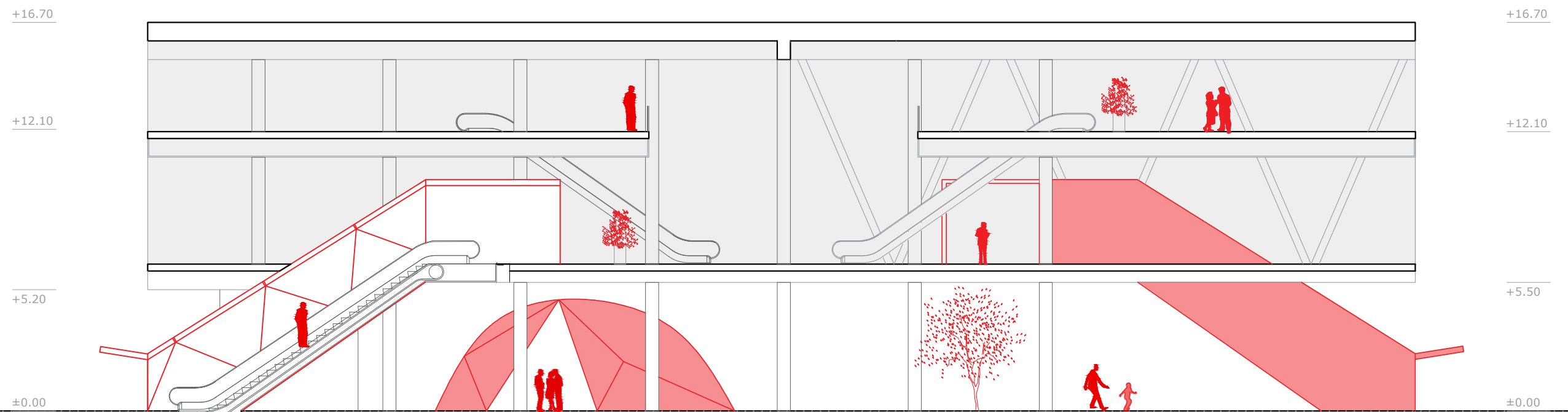
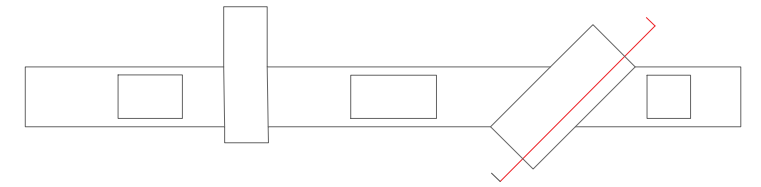






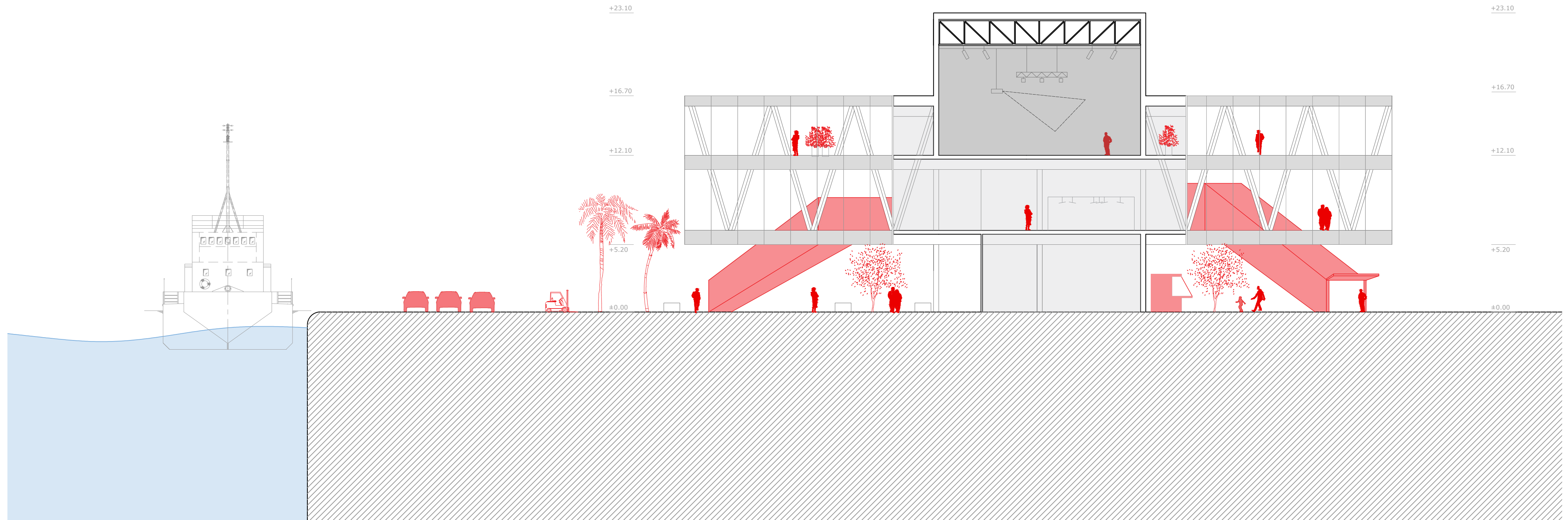
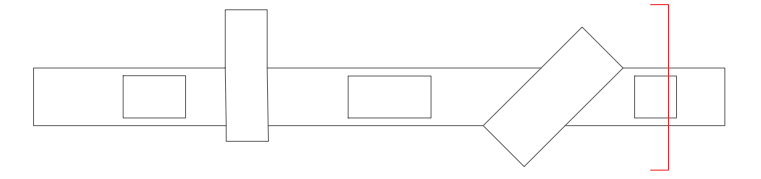
presjek b - b M 1:200

barbara_mišković



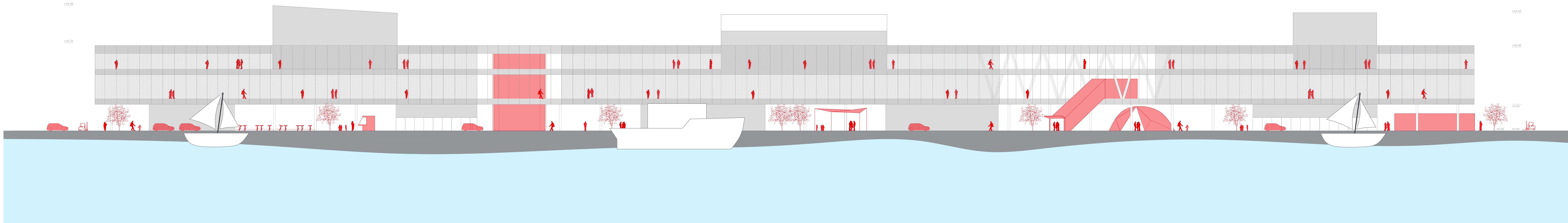
presjek c - c M 1:200

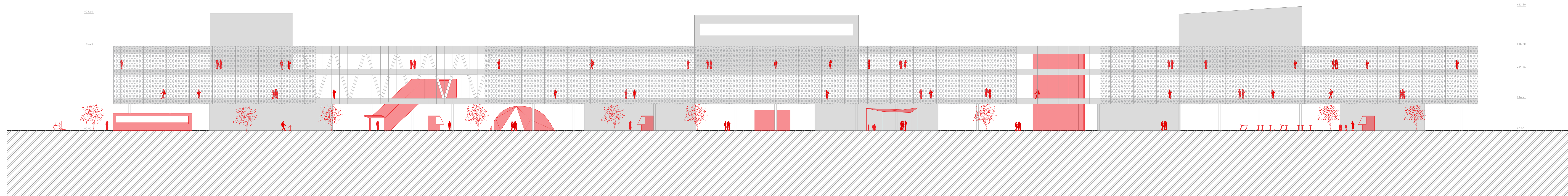
barbara_mišković

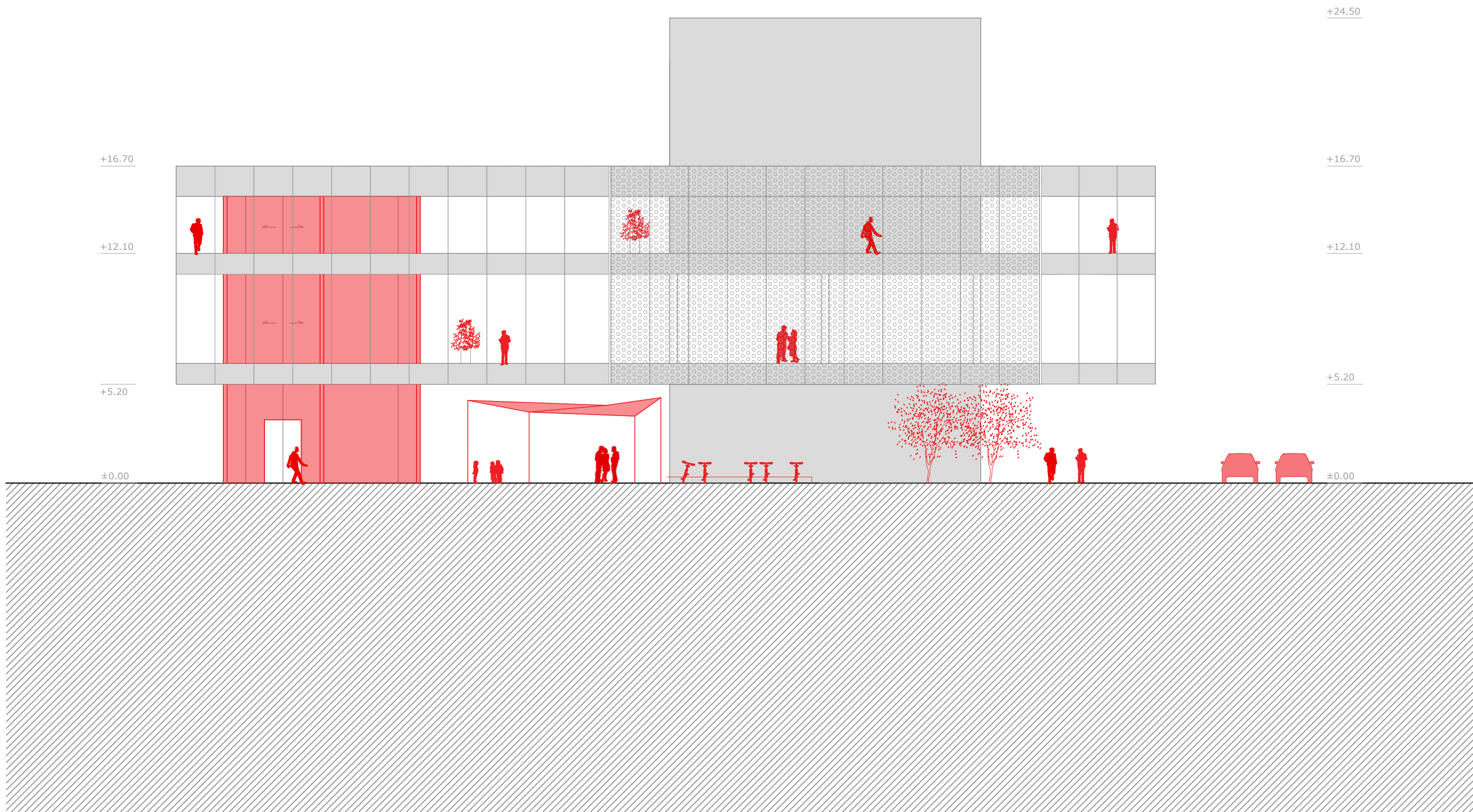


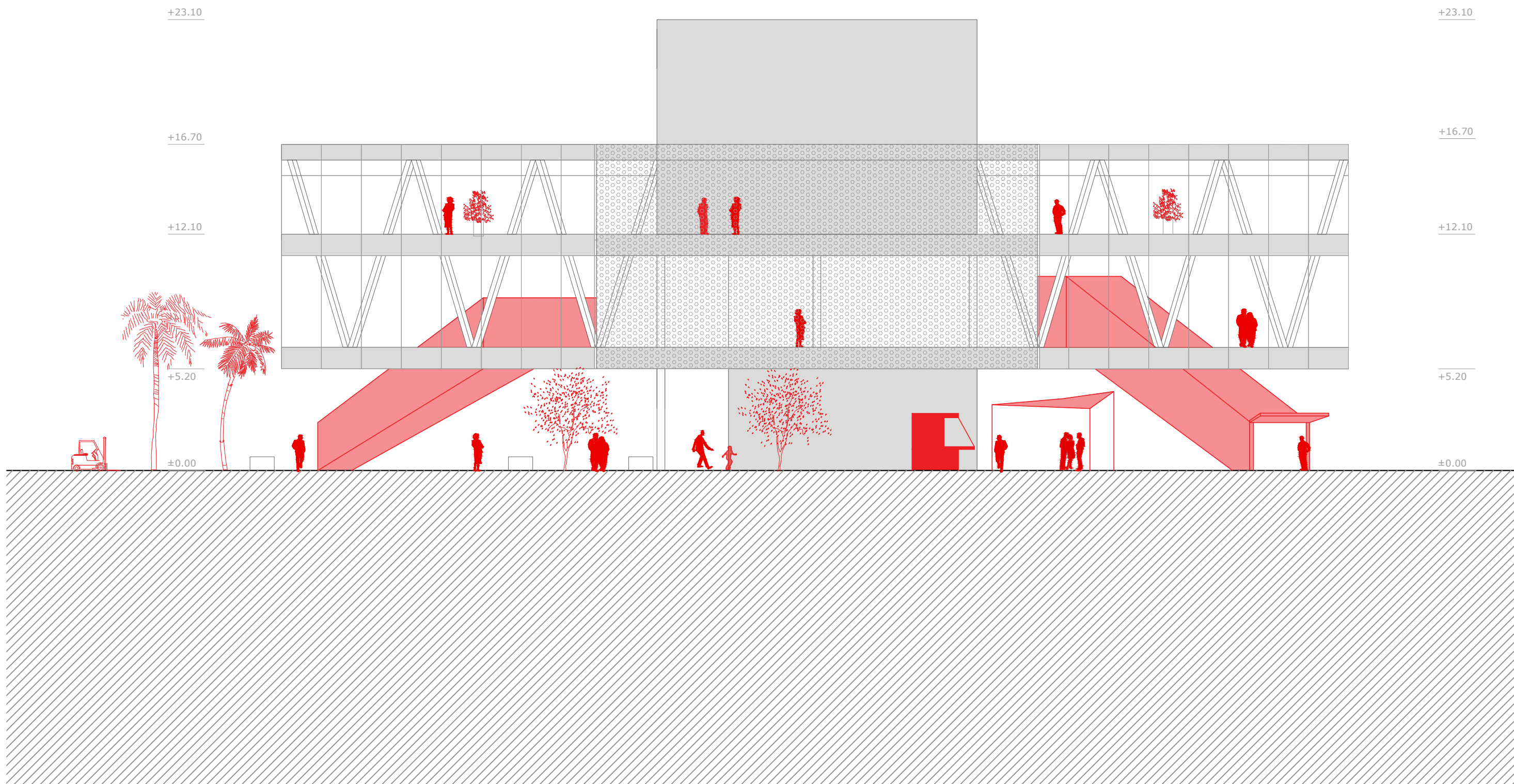
presjek d - d M 1:200

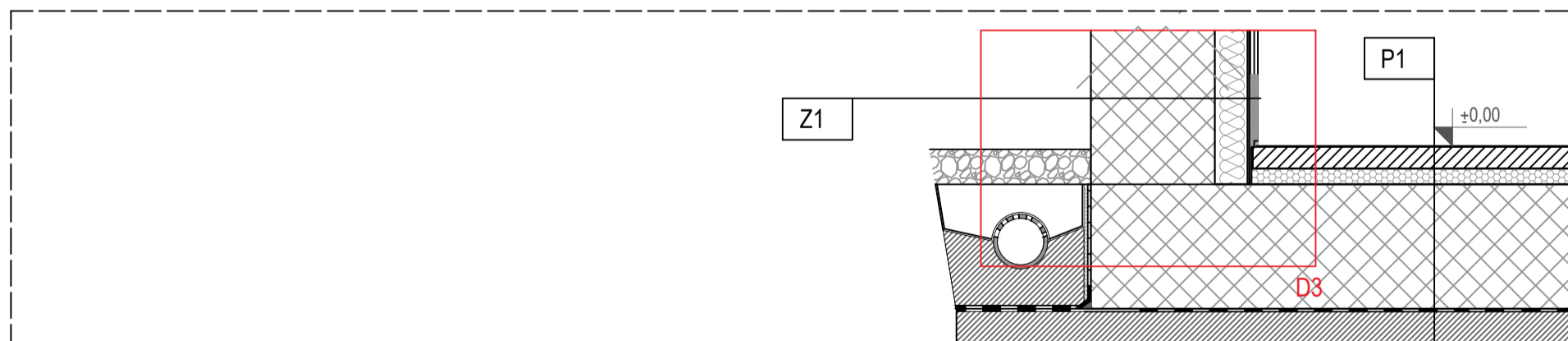
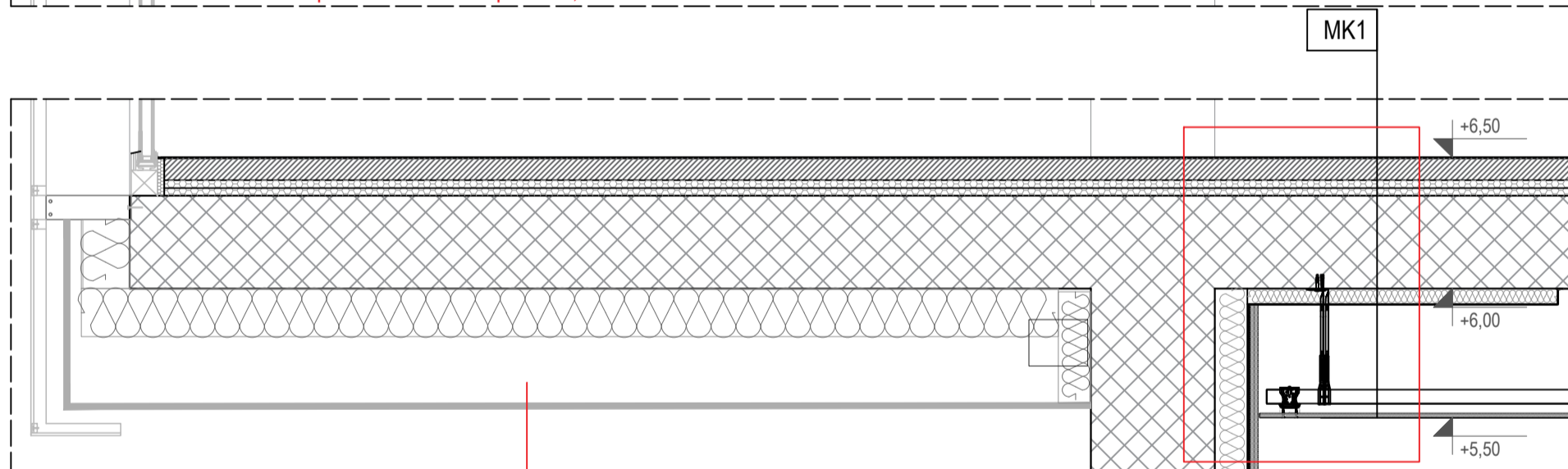
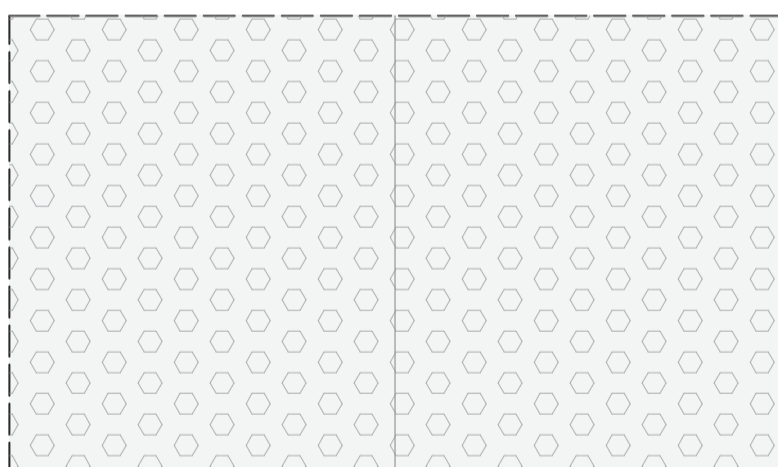
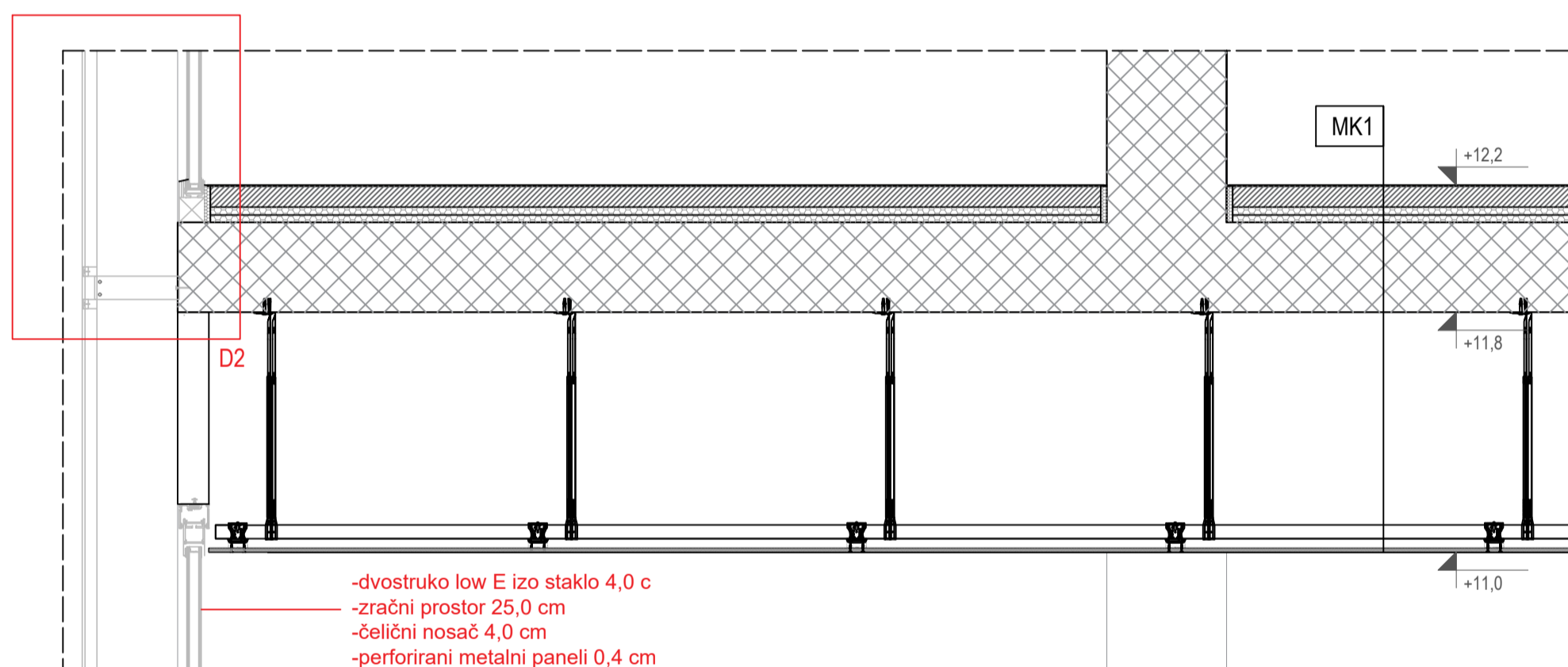
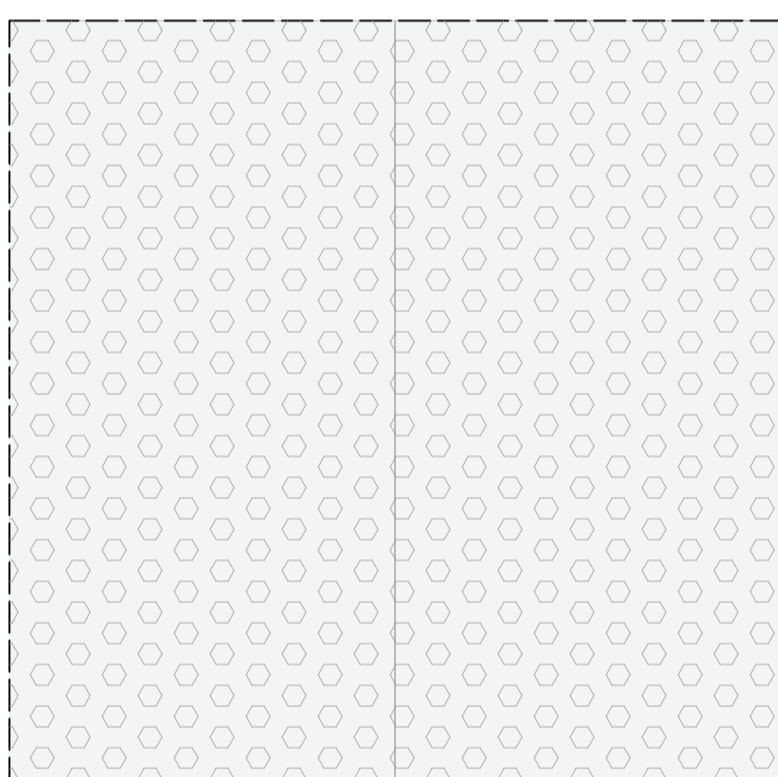
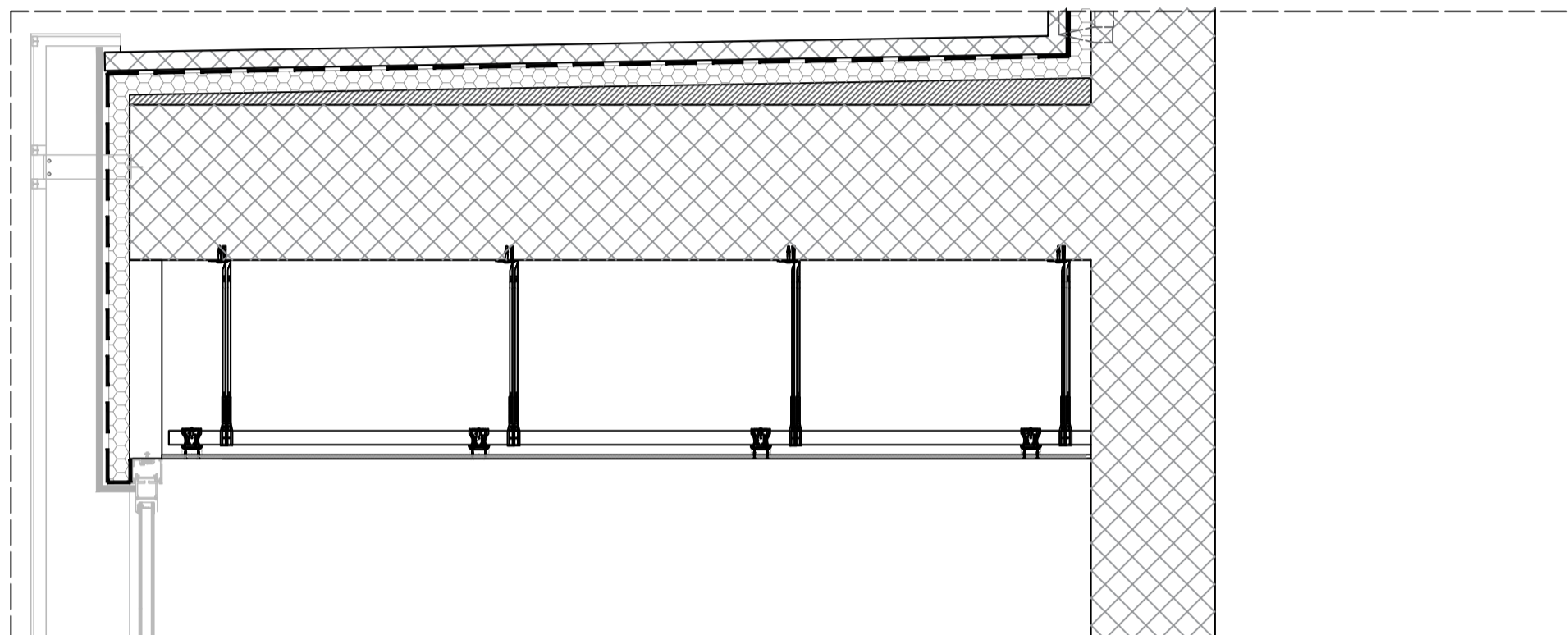
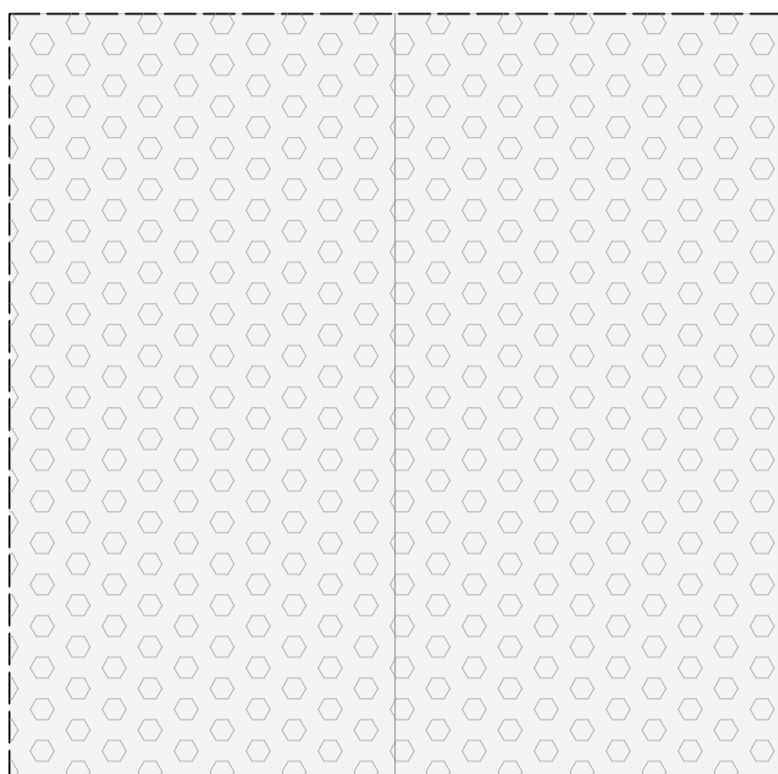
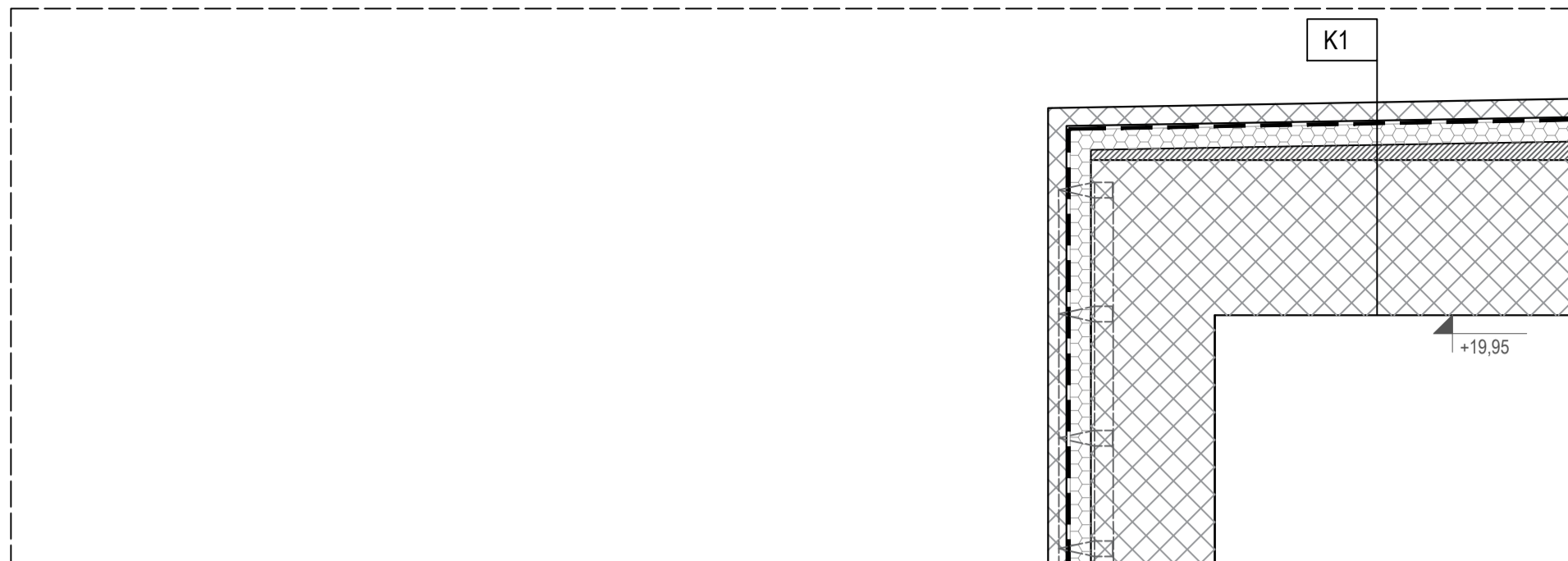
barbara_mišković



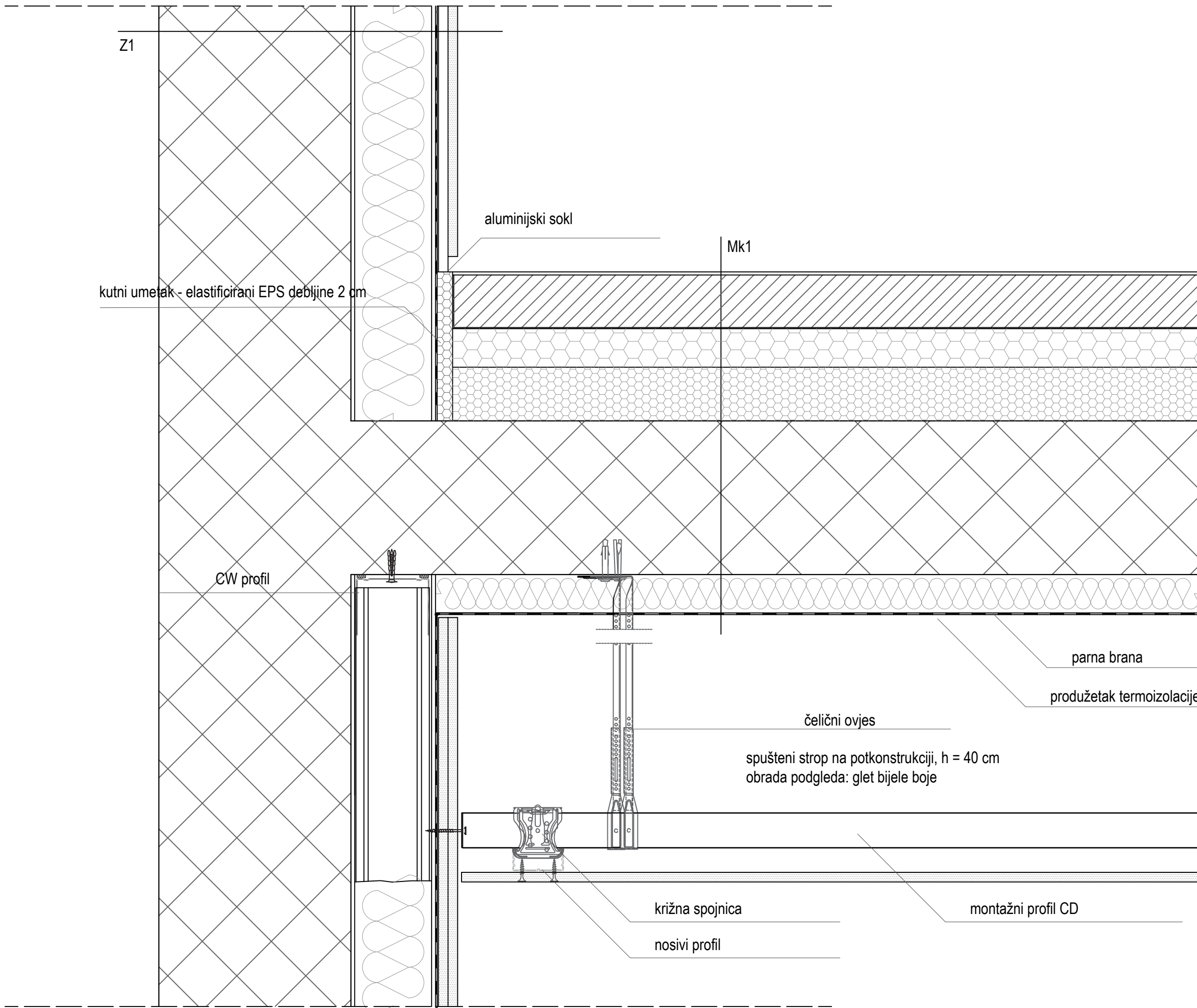








| Z1 - VANJSKI NOSIVI ZID | P1 - POD NA TLU - GRIJANI PROSTOR | MK1 - MEĐUKATNA KONSTRUKCIJA | K1 - RAVNI NEPROHODNI KROV |
|--|--------------------------------------|---|--------------------------------|
| natur beton | cementni sustav poda ULTRATOP | cementni sustav poda ULTRATOP | natur beton u padu 1% |
| AB zid | plivajući cementni estrih | plivajući cementni estrih | hidroizolacijska TPO membrana |
| toplinsko izolacijski povezani sustav s unutrašnje strane: | PE folija | PE folija | ekstrudirani polistiren (XPS9) |
| prvi sloj polimer-cementnog ljepila | ekstrudirani polistiren | toplinska izolacija: ekstrudirani polistiren 2x | parna brana |
| toplinska izolacija pločama kamene vune | AB ploča | AB ploča | cementni estrih izveden u padu |
| drugi sloj polimer-cementnog ljepila | bentonitna hidroizolacijska membrana | AB ploča | AB ploča |
| tekstilno staklena mrežica | podložni beton | spušteni strop za instalacije | |
| treći sloj polimer-cementnog ljepila | kameni naboj | | |
| parna brana | | | |
| gipskartonske ploče položene u dva sloja (2x1,25) | | | |
| završna unutarnja obrada zida: glet + boja | | | |
| 25 cm | 0,4 cm | 0,4 cm | 10,00 cm |
| 0,50 cm | 7 cm | 7,00 cm | 1,00 cm |
| 10 cm | 0,15 cm | 0,15 cm | 15,00 cm |
| 0,30 cm | 5 cm | 3,00 cm | 0,1 cm |
| - | 40 cm | 20 cm | 5 - 17 cm |
| 0,20 cm | 1 cm | 80 cm | |
| 0,20 cm | | | |
| 2,50 cm | | | |
| - | | | |



kutni umetak - elastificirani EPS debljine 2 cm

alumijski sokl

Mk1

CW profil

parna brana

produžetak termoizolacije

čelični ovjes

spušteni strop na potkonstrukciji, h = 40 cm
obrada podgleda: glet bijele boje

križna spojnica

nosivi profil

montažni profil CD

Z1 - VANJSKI NOSIVI ZID

| | |
|---|---------|
| natur beton | |
| AB zid | 25 cm |
| <i>toplinsko izolacijski povezani sustav s unutrašnje strane:</i> | |
| prvi sloj polimer-cementnog ljepila | 0,50 cm |
| toplinska izolacija pločama kamene vune | 10 cm |
| drugi sloj polimer-cementnog ljepila | 0,30 cm |
| tekstilno staklena mrežica | - |
| treći sloj polimer-cementnog ljepila | 0,20 cm |
| parna brana | 0,20 cm |
| gipskartonske ploče položene u dva sloja (2x1,25) | 2,50 cm |
| završna unutarnja obrada zida: glet + boja | - |

MK1 - MEĐUKATNA KONSTRUKCIJA

| | |
|---|---------|
| cementni sustav poda ULTRATOP | 0,4 cm |
| plivajući cementni estrih | 7,00 cm |
| PE folija | 0,15 cm |
| toplinska izolacija: ekstrudirani polistiren 2x | 3,00 cm |
| AB ploča | 20 cm |
| spušteni strop za instalacije | 80 cm |

fiksna aluminijska staklena stijenka

aluminijski profil

profil s ispunom termoizolacije

kutni umetak - elastificirani EPS debljine 2 cm

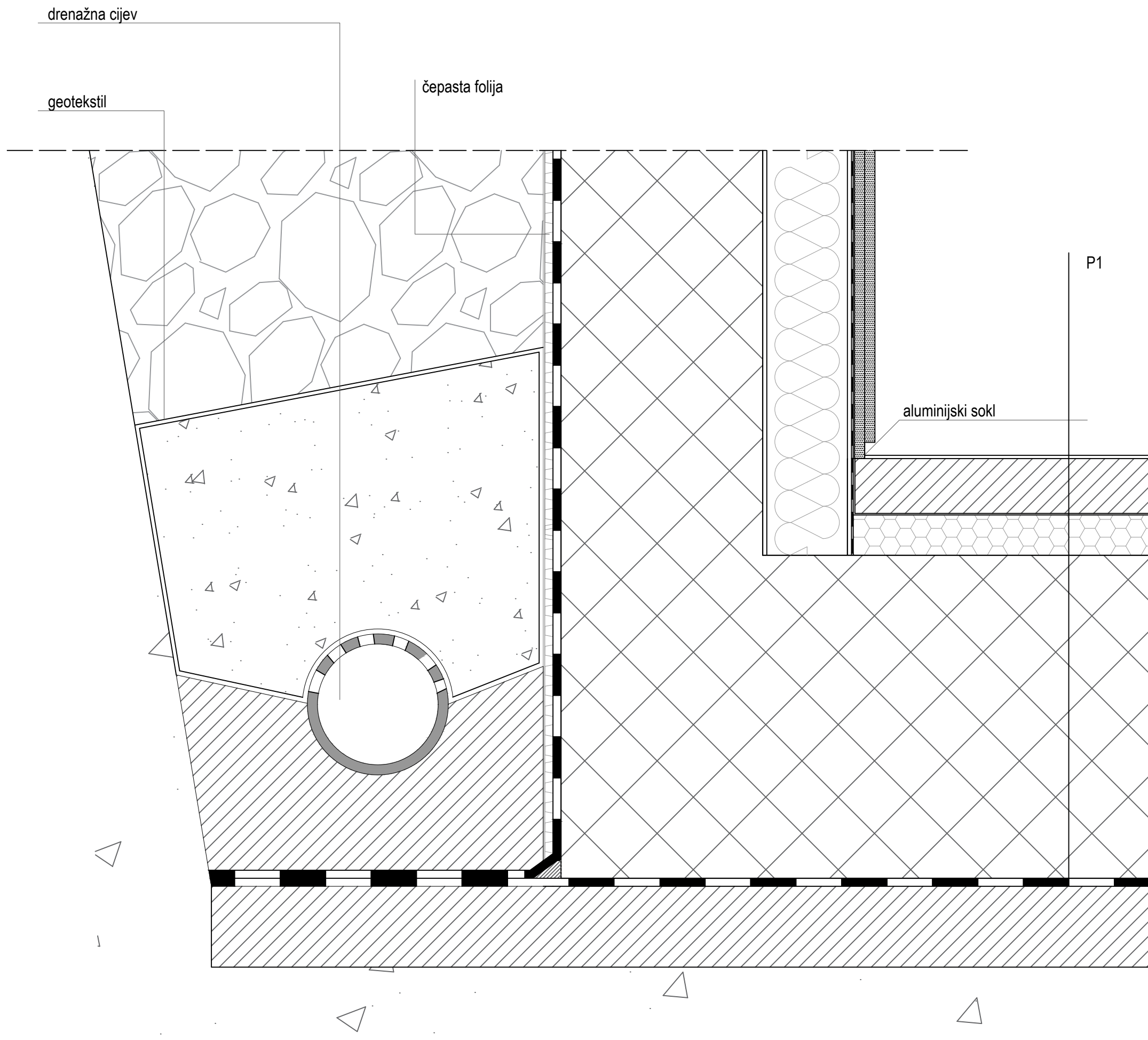
Mk1

aluminijska okapnica

metalni nosač
za perf. panel

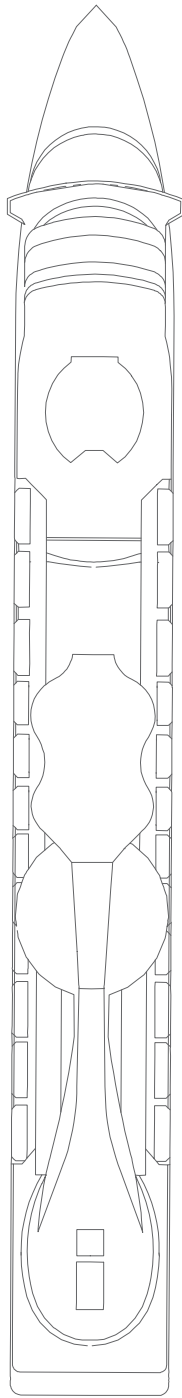
MK1 - MEĐUKATNA KONSTRUKCIJA

| | |
|--|---------|
| cementni sustav poda ULTRATOP | 0,4 cm |
| plivajući cementni estrih | 7,00 cm |
| PE folija | 0,15 cm |
| toplinska izolacija:ekstrudirani polistiren 2x | 3,00 cm |
| AB ploča | 20 cm |
| spušteni strop za instalacije | 80 cm |

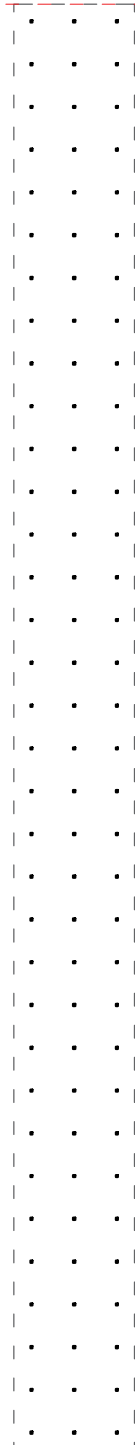


P1 - POD NA TLU - GRIJANI PROSTOR

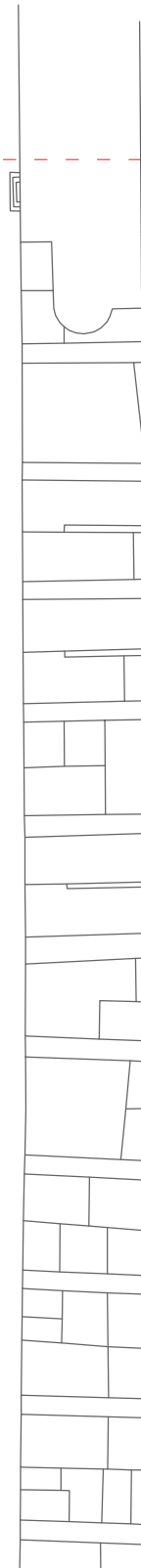
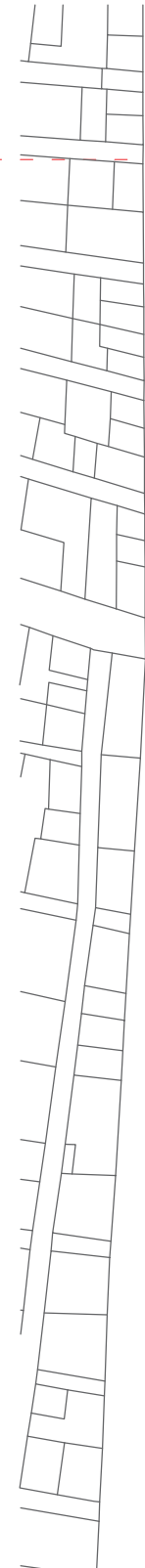
- cementni sustav poda ULTRATOP 0,4 cm
- plivajući cementni estrih 7 cm
- PE folija 0,15 cm
- ekstrudirani polistiren 5 cm
- AB ploča 40 cm
- bentonitna hidroizolacijska membrana 1 cm
- podložni beton
- kameni naboj



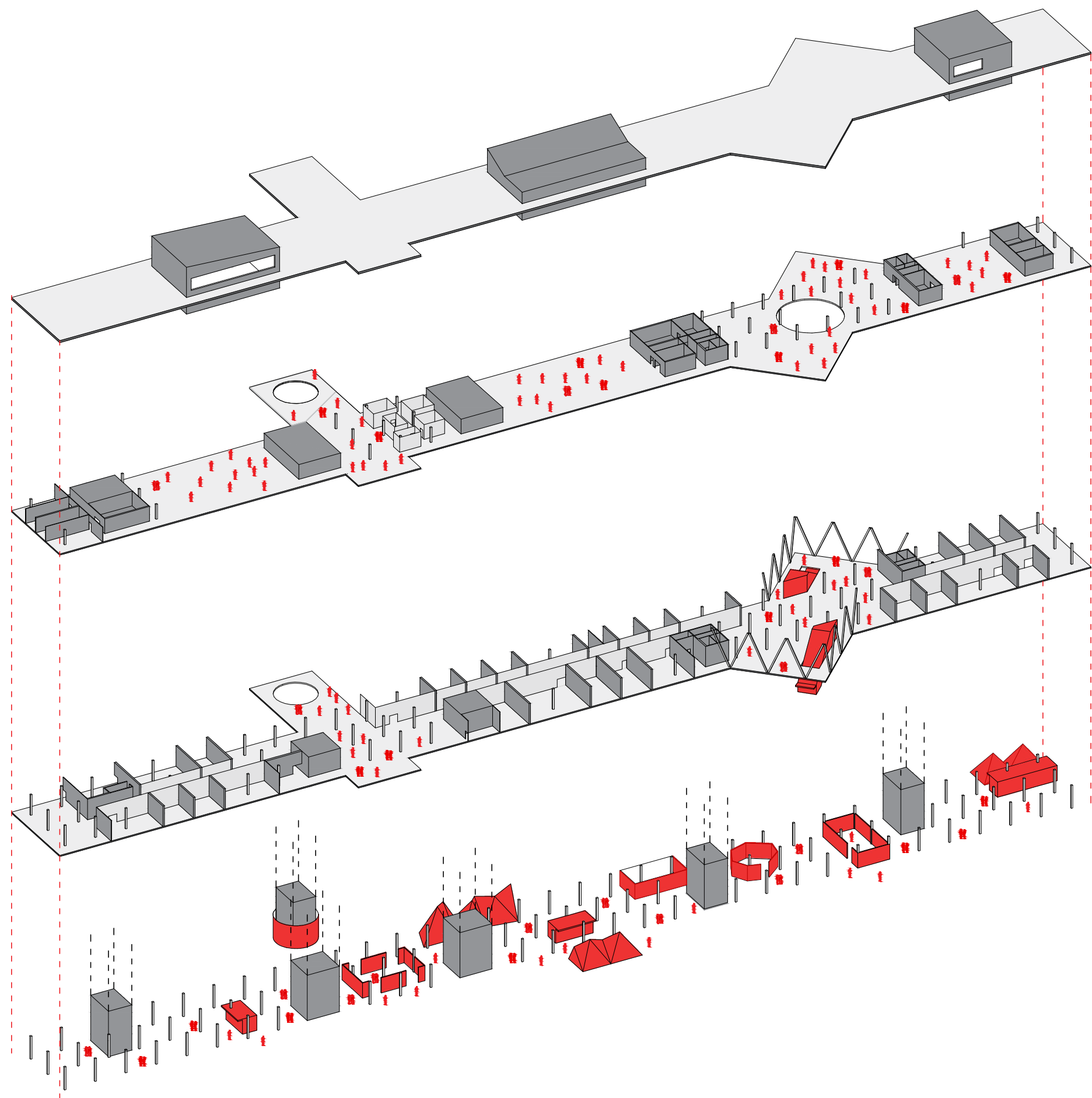
kruzer

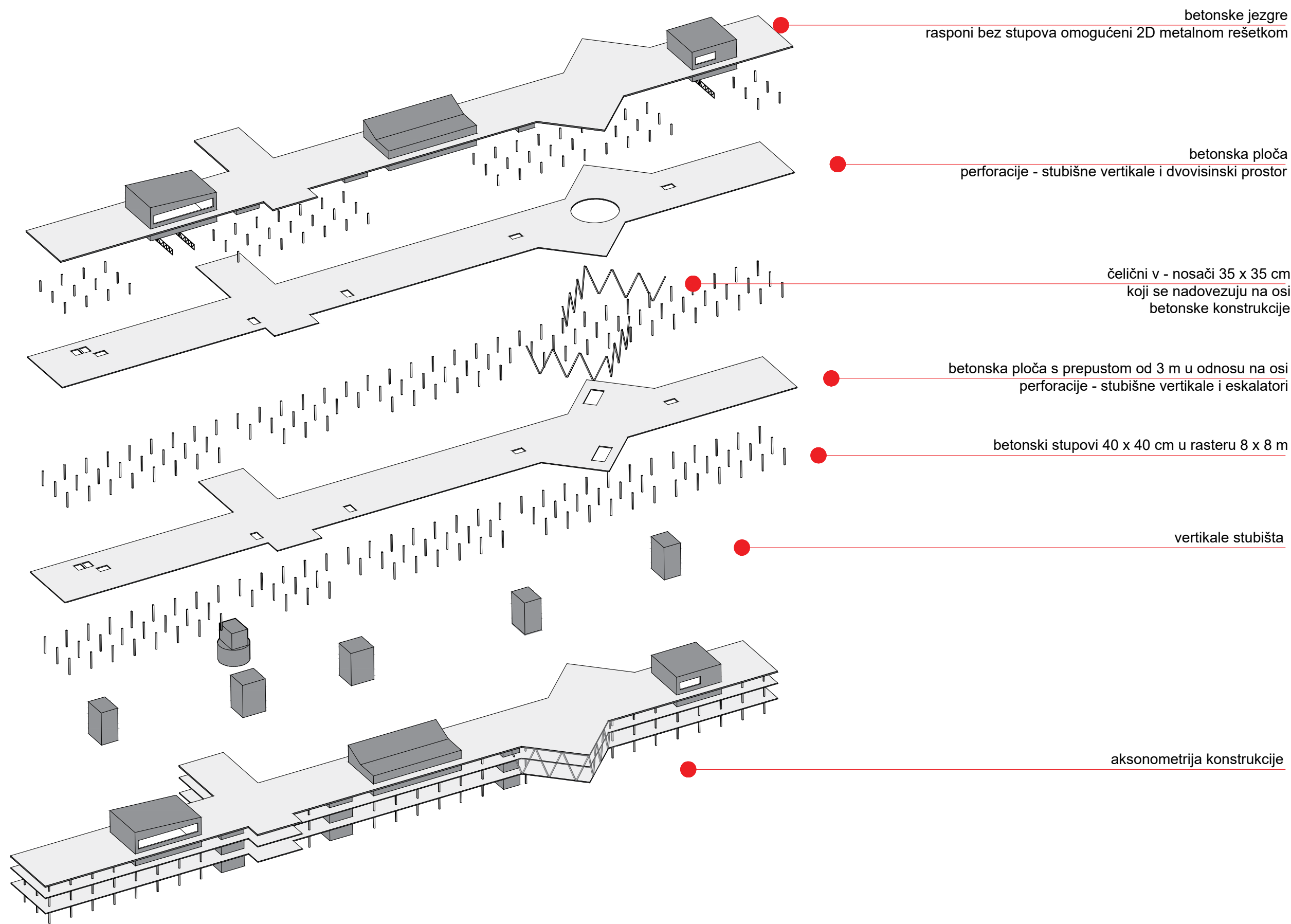


porat +



stradun





betonske jezgre
rasponi bez stupova omogućeni 2D metalnom rešetkom

betonska ploča
perforacije - stubišne vertikale i dvovisinski prostor

čelični v - nosači 35 x 35 cm
koji se nadovezuju na osi
betonske konstrukcije

betonska ploča s prepustom od 3 m u odnosu na osi
perforacije - stubišne vertikale i eskalatori

betonski stupovi 40 x 40 cm u rasteru 8 x 8 m

vertikale stubišta

aksonometrija konstrukcije

lokacija

Obuhvat od 26 000 m² čija je primarna namjena trajektno pristanište za gradski i međunarodni promet. Prometnicom je odvojen od bivšeg industrijskog sklopa TUPa. Obuhvat je, osim parkirališta i zgrade Lučke uprave, definiran isključivo operativnim linijama za funkcioniranje terminala.

funkcija

Objekt programatski objedinjuje sadržaje vezane za terminal i njegovo funkcioniranje u prizemlju i na 1. katu, dok se na drugom katu ostvaruje shopping etaža na koju se zatim nadovezuje etaža s kulturnim sadržajima. Iako programatski odvojen po etažama, funkcioniranje objekta kao jedinstvenog postiže se povezanosti brzim vezama - stubišne vertikale i dizala te eskalatorima kojima je omogućen neometan protok velikog broja ljudi.

uređivanje terena

Objekt je urbanistički definiran zelenilom sa zapadne i istočne strane. Istočno je postojeći park Luja Šoletića dok je zapadno po GUPu određena zelena površina koja ujedno predstavlja obuhvat za budući spomenik. Parterno rješenje objekta podrazumijeva parter kao nastavak na buduću liniju rive sa sjeverne strane objekta dok uz more funkcionira isključivo kao operativna zona terminala.

konstrukcija

Osnovni konstrukcijski sustav čine betonski stupovi dimenzije 40 x 40 cm postavljeni u raster 8 x 8 m. Na obodu istaka formira se konstrukcijski sustav čeličnih v - nosača čije se konstruktivne osi nadovezuju na osi betonske konstrukcije. Kako bi se ostvario raspon dvovisinskih dvorana na posljednjoj etaži, betonskoj je konstrukciji pridružena i čelična 2d rešetka na pozicijama konstruktivnih osi.

materijalizacija

Pročelje je ujednačeno sa svih strana objekta i čine ga metalni perforirani paneli ovješeni na međukostrukciju. Bazu objekta čine jezgre u natur betonu, u kojem su obrađeni i dijelovi dvovisinskih dvorana koji nadilaze visinu krova objekta. Volumene koji čine istake objekta definira staklena obloga bez panela.

zaštita od požara

Objekt sadrži pet zatvorenih protupožarnih stubišnih jezgri od kojih se dvije nastavljaju na garažu pa imaju i pripadajuće dizalo. Jezgre su međusobno raspoređene unutar radijusa od 30 m. Pristup interventnih vozila i površine za operativni rad i manevriranje omogućen je preko rive s obzirom da je prometnica spuštена na kotu mora.

PARTER

ZATVORENI PROSTORI

Komunikacije: 150.49 m²
Gospodarski ulaz: 95.85 m²
Skladište: 56.26 m²
Lučka uprava: 91.92 m²
Sanitarije: 103.26 m²
Tehnički blok: 244.72 m²
Arhiv: 118.58 m²
Carina i policija: 118.58 m²
Karte i info pult: 245.29 m²
Spremište prtljage: 169.32 m²
Kafić: 98.76 m²
Sajam: 158.19 m²
Paviljoni: 230.67 m²
Štandovi: 159.76 m²
Štekati: 201.14 m²
Event Space: 137.01 m²

UKUPNO: 2379.80 m²

OTVORENE POVRŠINE

Operativna površina terminal za međunarodni promet: 5333.18 m²
Operativna površina terminal za gradski promet: 1538.01 m²
Park: 763.440 m²
Drop off zona: 763.40 m²

UKUPNO: 8398.03 m²

SHOPPING

Trgovine: 3295.61 m²
Food court: 268.28 m²
Komunikacije: 150.49 m²
Sanitarije: 171.58 m²
PVN: 615.19 m²
Lobby: 1223.90 m²

UKUPNO: 5913.41 m²

UKUPNA TLOCRTNA POVRŠINA: 7197.62 m²

GARAŽA

7852 m²
316 PM

KULTURA

Uredi: 255.38 m²
Komunikacija: 150.49 m²
Sanitarije: 171.58 m²
Spremišta: 199.47 m²
Arhiv: 91.06 m²
Prodaja lokalnih radionica: 363.44 m²
Polivalentna dvorana: 41.31 m²
Garderoba: 58.21 m²
Lobby kultura: 1223.90 m²
PVN: 615.19 m²
Bussines hub: 267.13 m²
Priprema izložbe: 84.83 m²
Galerija: 492.96 m²
Kuhinja: 79.26 m²
Dvorana za produkciju: 240.24 m²
Prezentacije: 55.91 m²
Radionice: 134.52 m²

UKUPNO: 4528.88 m²

UKUPNA TLOCRTNA POVRŠINA: 7197.62 m²





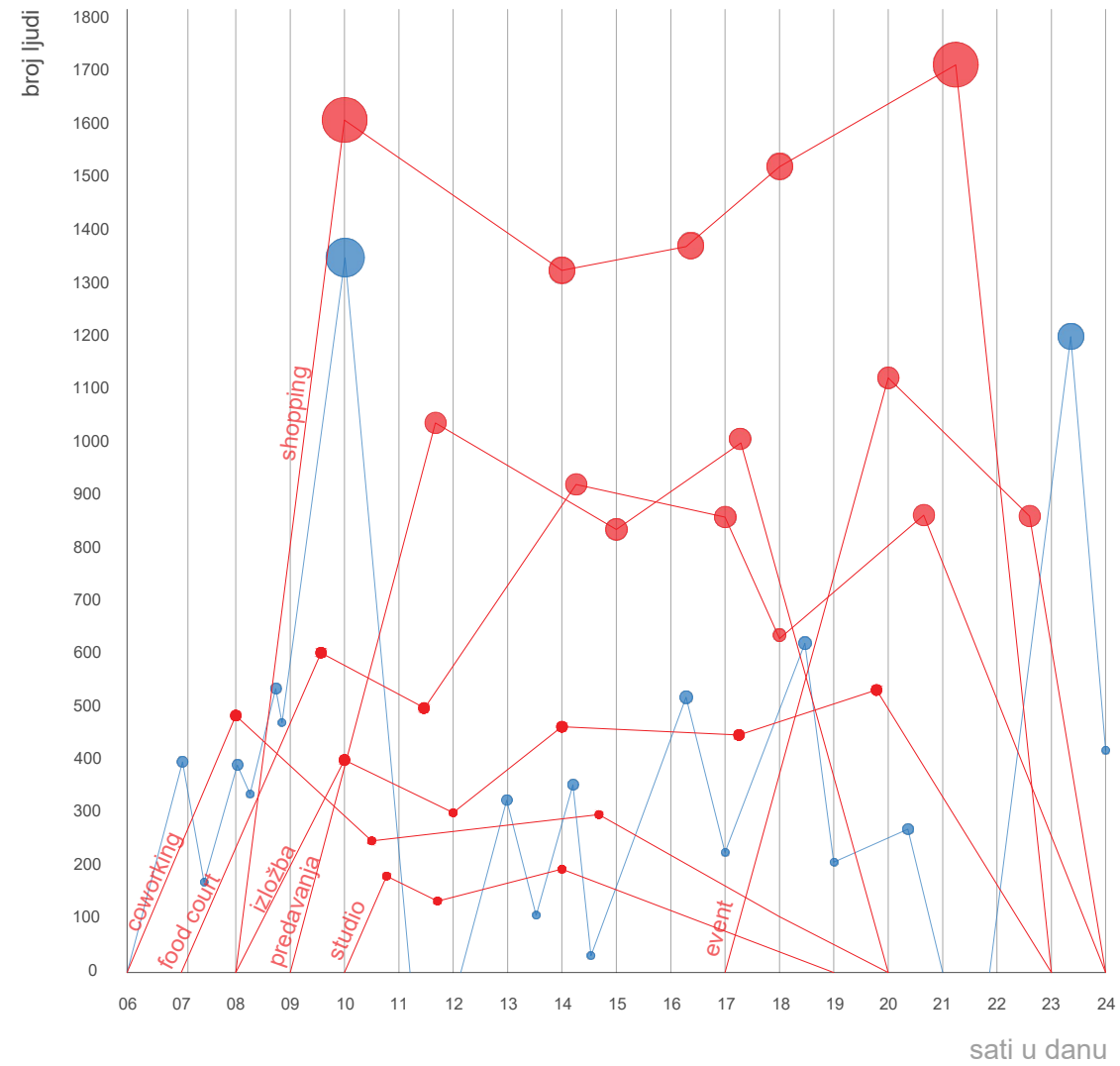




Zaključno; grafovi pokazuju kako bi se dodatnim programima riješio problem diskontinuiteta korištenja i omogućila cjelodnevna aktivacija zone terminala. Isti spektar aktivnosti bi se mogao pretpostaviti i za vansezonski scenarij, s tim da objekt omogućuje fleksibilne prostore čija bi se namjena onda van sezone mogla mijenjati što u konačnici i je zadaća hibridnih zgrada - biti okvir mogućnosti.

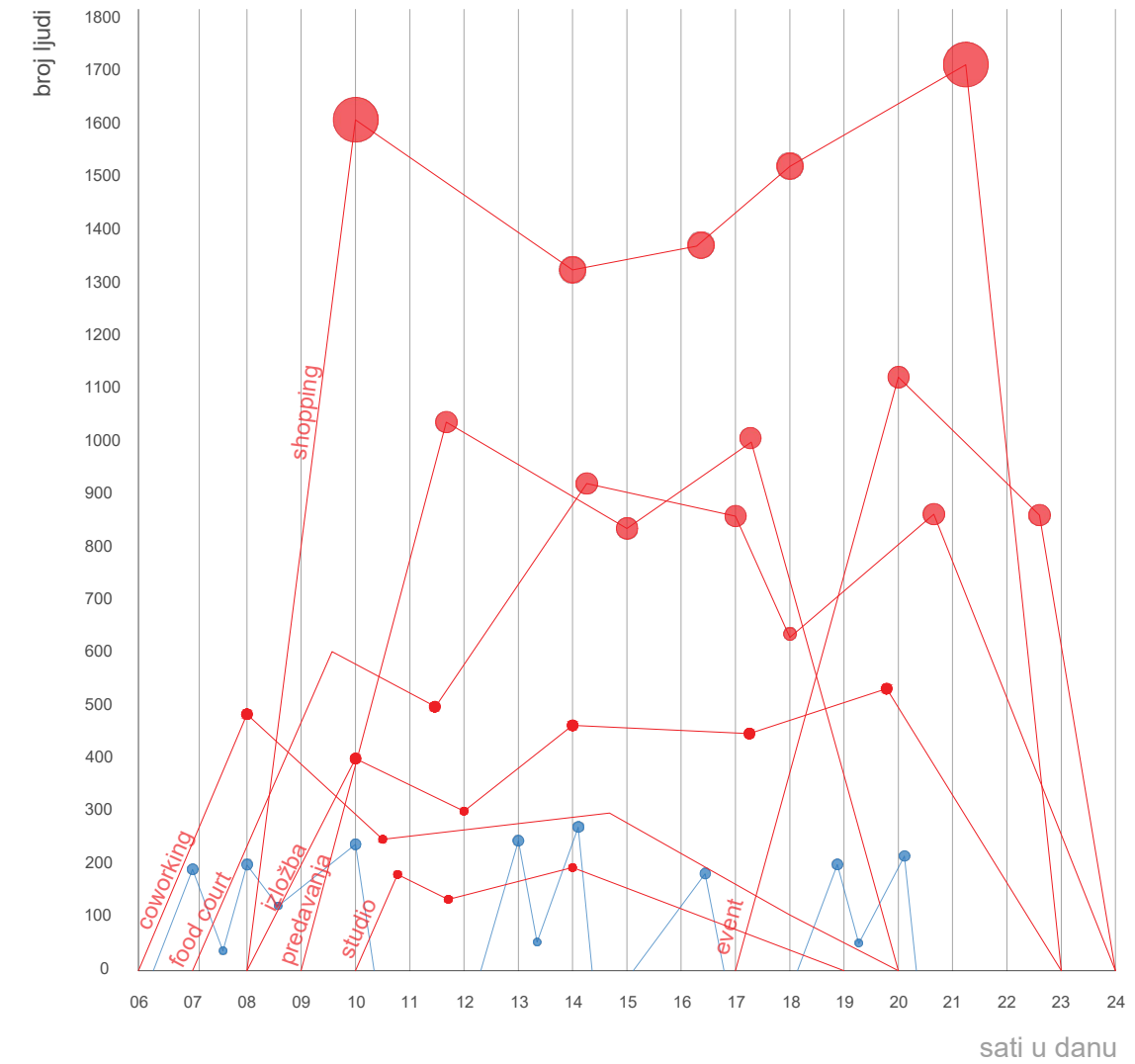
odnos koncentracije ljudi i vremena - visoka sezona

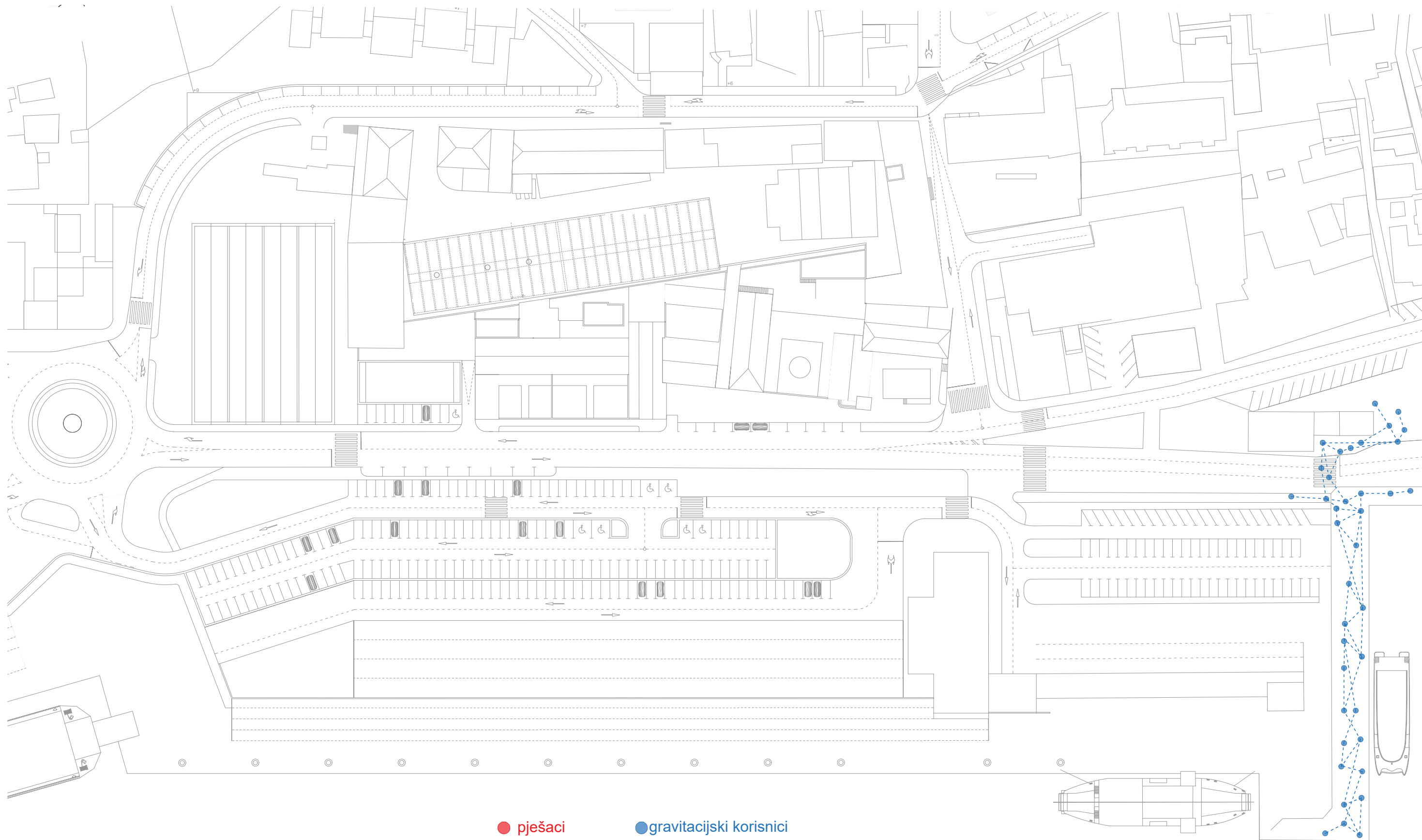
● cirkulacija generirana postojećim prometom ● Porat +



odnos koncentracije ljudi i vremena - van sezone

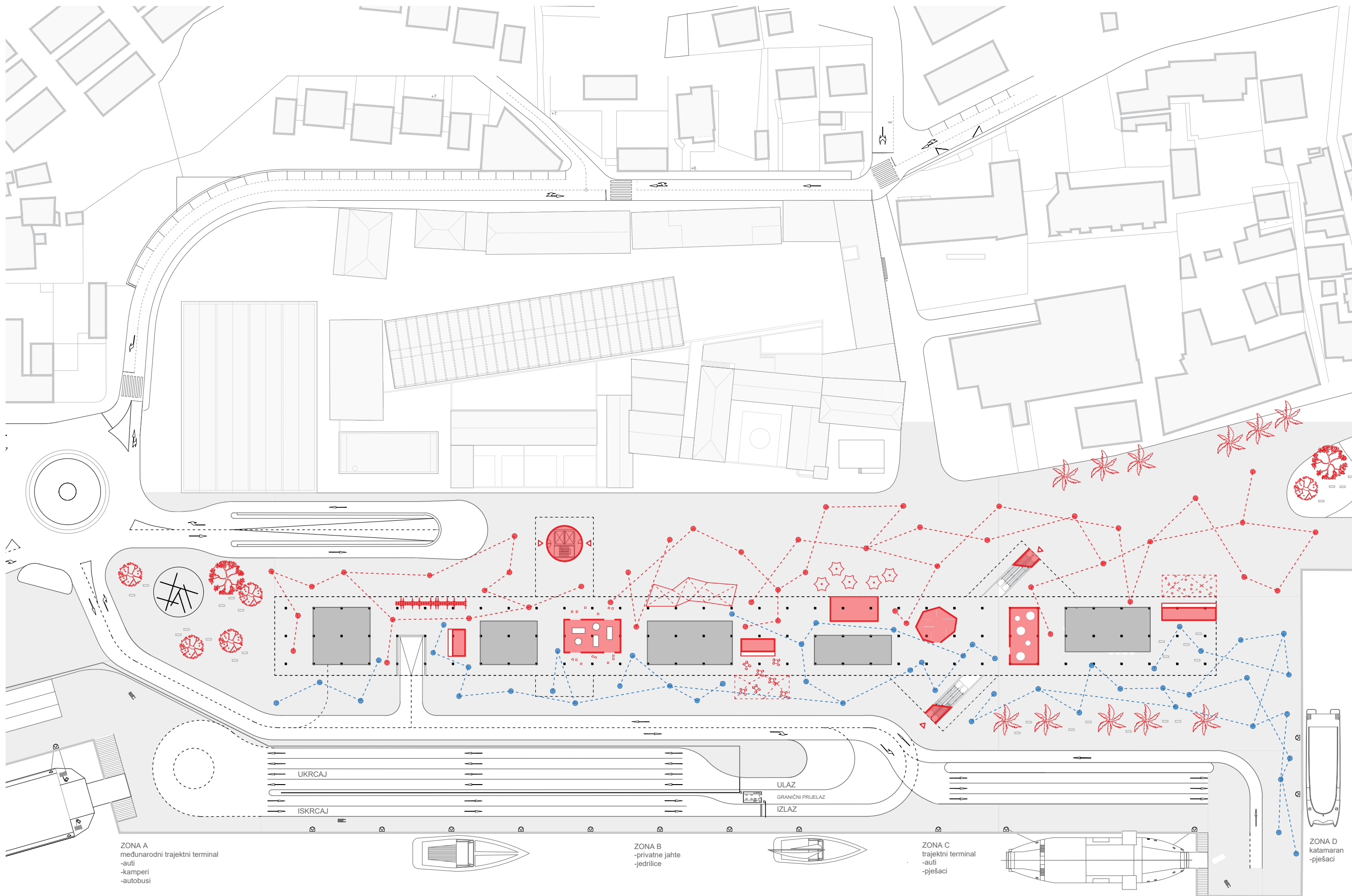
● cirkulacija generirana postojećim prometom ● Porat +





● pješaci

● gravitacijski korisnici



● pješaci

● gravitacijski korisnici

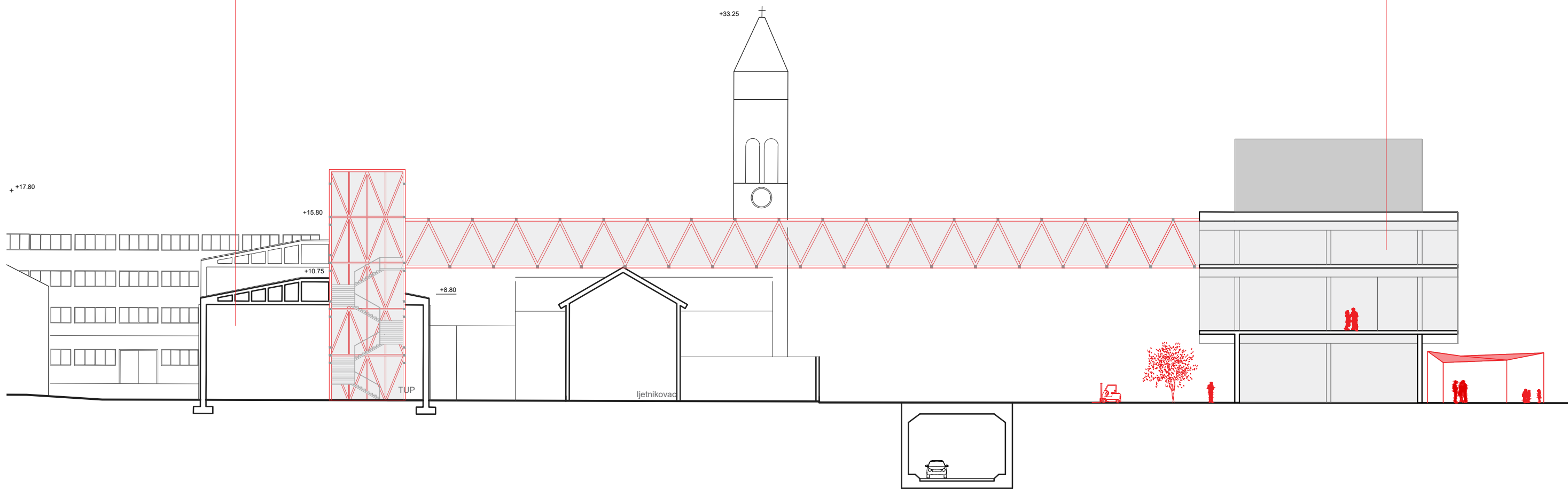
⌚ PORAT +/- dostupnost pješaka

barbara_mišković

BACKSTAGE

Tvornička hala prenamijenjena u art hub za lokalne umjetnike
u skladu sa odlukama EU Bauhaus programa

FOYER GRADA S MORA
Komplementarni kulturni sadržaji u ulozi
prezentiranja radova lokalnih udruga



Duboka zahvala mom mentoru Davoru Bušnji na ugodnoj suradnji i poticaju za rad, također i komentorici Sanji Matijević Barčot. Posebno zahvaljujem obitelji, prijateljima i kolegama koji su na svojevrsan način pomogli u ostvarenju ovog cilja i bili podrškom tijekom cijelog procesa.

veljača, 2025.