Prometni hub

Gizdić, Loris

Master's thesis / Diplomski rad

2023

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:123:663267

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-12-22**

Repository / Repozitorij:

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

Diplomski sveučilišni studij arhitekture i urbanizma
DIPLOMSKI RAD

Naziv diplomskog rada: **Prometni hub**
Lokacija: **Stinice, Split**

Tema komentorskog rada: **Infrastruktura kao generator urbaniteta**

ak. god. : **2022./2023.**
student: **Loris Gizdić**

Mentor: **izv. prof. art. Toma Plejić, dipl. ing.arh.**
Komentor: **doc. dr. sc. Sanja Matijević-Barčot, dipl. ing. arh.**
Konzultant za konstrukciju: **dr. sc. Alen Harapin, dipl. ing. građ.**

PROMETNI HUB

SAŽETAK:
Projekt preispituje relokaciju trajektne luke i autobusnog kolodvora s Istočne obale na sjeverni dio grada, točnije sjeveroistočni dio brodogradilišta, koje potpomognuto svim negativnim utjecajima politike i gospodarstva polako propada. U današnje vrijeme terminali više nisu samo mjesto dolaska i odlaska, već i mjesta zadržavanja tako da se kao dodatan sadržaj samoj infrastrukturi dodaje kulturni program muzeja suvremene umjetnosti kao kontrapunkt starogradskoj jezgri i kulturi.

KLJUČNE RIJEČI:
Prometni hub, Stinice, Split, infrastruktura, terminal, muzej suvremene umjetnosti

TRANSPORTATION HUB

ABSTRACT:
The project examines the relocation of the ferry port and the bus station from the East Coast to the northern part of the city, more precisely the northeastern part of the shipyard, which is slowly deteriorating with the help of all the negative influences of politics and the economy. Nowadays, terminals are no longer just places of arrival and departure, but also places of stay, so as additional content to the infrastructure itself, the cultural program of the museum of contemporary art is added as a counterpoint to the old city center and culture.

KEY WORDS:
Transportation hub, Stinice, Split, infrastructure, terminal, contemporary art museum

INFRASTRUKTURA KAO GENERATOR URBANITETA

UVOD

Definicija

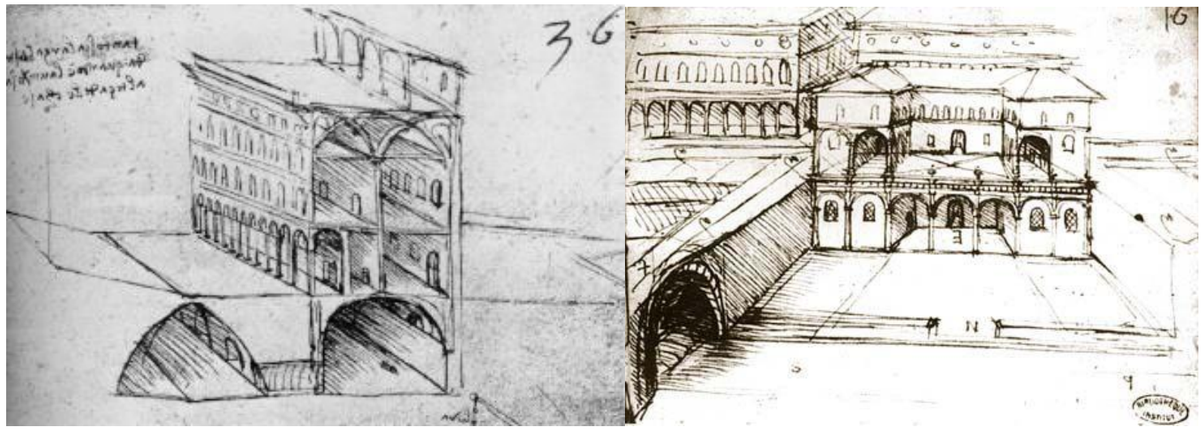
„Infrastruktura je skup objekata i sustava koji opslužuju državu, grad ili drugo područja, a obuhvaća usluge i objekte potrebne za funkcioniranje gospodarstva, kućanstava i tvrtki.“- Wikipedia

Riječ infrastruktura sastoji se od latinskog prefiksa -infra što znači ispod (budući da je većina ovih konstrukcija pod zemljom) i francuske riječi structure (izvedenica od latinske riječi struere) što znači sklapati, spajati ili graditi. U učestalu uporabu ulazi tokom 20.st., izgradnjom pariške željeznice, kao reakcija na nove tehnološke napretke, međutim infrastruktura postoji od samog začetka civilizacije iako joj se nikada nije pridodavala ta riječ. Znači li to da infrastruktura nije bila „infra“,odnosno da je bila „supra“ izjednačena sa svom ostalom strukturom, te joj se nije trebalo davati posebno značenje. Međutim, infrastruktura i danas nije samo „infra“ ako pogledamo na mostove, vijadukte ili pak elektrane koje su sastavni dio pejsaža, te ih doživljavamo kao anonimne i sastavne, autohtone dijelove prostora. Većina ljudi infrastrukturu u svojoj podsvijesti doživljava i podrazumijeva kao nešto sekundarno, nevidljivo, pomoćno, međutim ona je alat kojim se gradi pejzaž. Osim što je kanal razmjene ljudi, misli, dobara, prometni konektor, također i ukazuje na kvalitetu urbanog života. Ta kvaliteta je povezana s intenzitetom komunikacije, razmjene i kretanja. Poveznica između prometa i razvoja grada proizlazi iz teze da postavljanjem infrastrukture u krajolik, taj se prostor „pripitomljava“, čime je infrastruktura u uzročno-posljedičnoj vezi sa urbanim strukturiranjem .

„Infrastructure works not so much to propose specific buildings on given sites, but to construct the site itself. Infrastructure prepares the ground for future building and creates the conditions for future events. Its primary modes of operation are: the division, allocation; and construction of surfaces; the provision of services to support future programs; and the establishment of networks for movement, communication, and exchange. Infrastructure's medium is geography.“- Stan Allen

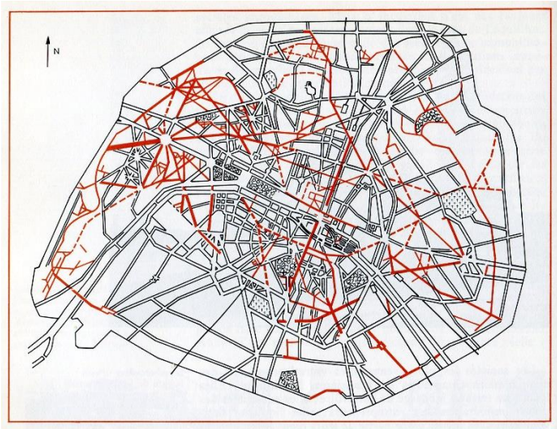
Na taj način infrastruktura je direktni pokretač i vodič u oblikovanju obrasca naseljavanja. Taj obrazac možemo pratiti od pamtivijeka, pa sve do suvremenog, gdje osim što generira urbanitet, infrastruktura definira i javni život. Po svojoj definiciji ona je javni prostor koji mora nadilaziti parametre funkcionalnosti i ekonomičnosti izgrađenog okoliša i pružiti dodatne vrijednosti urbanitetu.

„Infrastructural work recognizes the collective nature of the city and allows for the participation of multiple authors. Infrastructures give direction to future work in the city not by the establishment of rules or codes (top-down), but by fixing points of service, access, and structure (bottom-up). Infrastructure creates a directed field where different architects and designers can contribute, but it sets technical and instrumental limits to their work. Infrastructure itself works strategically, but it encourages tactical improvisation. Infrastructural work moves away from self referentiality and individual expression toward collective enunciation.“-Stan Allen



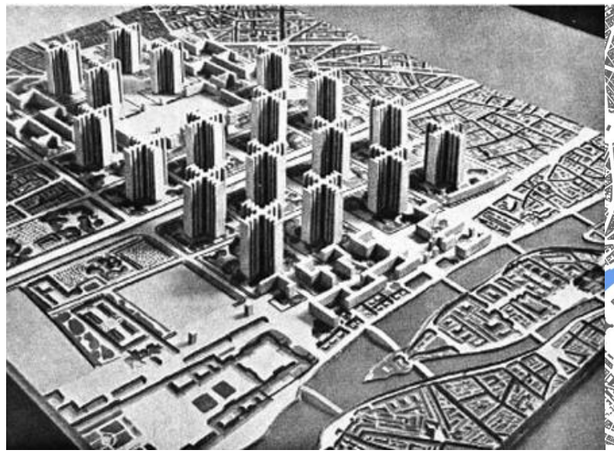
UTJECAJA INFRASTRUKTURE NA RAZVOJ GRADA

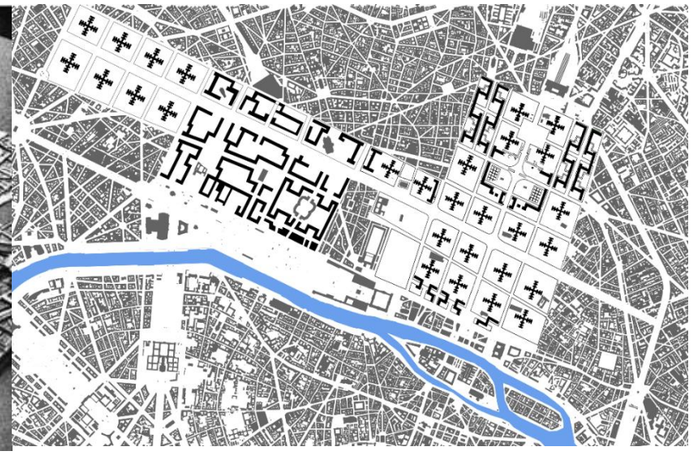
Kako je već napomenuto riječ infrastruktura i ono što danas smatramo infrastrukturom pokrenuto je tijekom industrijske revolucije, vremena tehničkog napretka i gospodarskog prosperiteta. Iako se već u doba renesanse razmišljalo o savršenom gradu, ideja za stvaranjem istog povezuje se sa Georges-Eugène Haussmannom i njegovom planom za modernizaciju Pariza. Haussmann modernizira srednjovjekovnu matricu grada mrežama bulevara, širokih ulica koji su brutalno nametnuti na tkivo i na kraju ugrađeni u njega. Novim osima ruše se već postojeće gradske četvrti, te se redefinira odnos između samog prostora, strukture, događaja i njenih stanovnika. Nekada zabačeni dijelovi grada postaju središta; dobivaju nove sadržaje i aktivnosti; kolni i pješački promet koncentrira se na beskrajnu mrežu bulevara, formira se mreža javnog gradskog prometa i šetališta s prikladnim drvoredima i klupama za sjedenje. Osim onih vidljivih zahvata, možda najznačajniji za grad su bili oni nevidljivi kao što su kanalizacijski sustav, željeznički sustav i sustav električne energije koji je izrađen nešto kasnije. Ovi infrastrukturni zahvati podigli su grad na novu razinu, boljim životnim standardima, ali i boljom povezanošću što je rezultiralo velikim priljevom ljudi u grad i samim progušćivanjem i širenjem gradskoga tkiva.



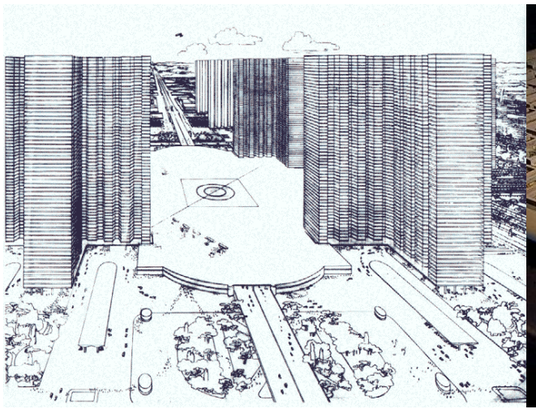
Dvadeseto stoljeće označava prekretnicu i revoluciju u svijetu kako ekonomsku, socijalnu, demografsku, tako i fizionomijsku. Industrijska revolucija pored nabrojanih faktora utjecala je i na tehnološku revoluciju koja je donijela masovnu promjenu u načinu kretanja ljudi,transportu i omogućila brže prelaženje velikih udaljenosti, što je sve utjecalo na fizionomiju, oblik i veličinu grada. Parametri grada se mijenjaju i njegova definicija se preispituje, dolazi do prijelaza iz mjerila čovjeka u mjerilo „mašina“. Kako se mijenja tehnologija prijevoza, mijenja se i tehnologija gradnje. Postižu se nova dostignuća u smislu mjerila, veličine i visine objekata. Sve se više grad podređuje novim tehnologijama i spoznajama udaljava se od humanizma. Čovjek postaje stranac u gradu koji postaje „mašina“.

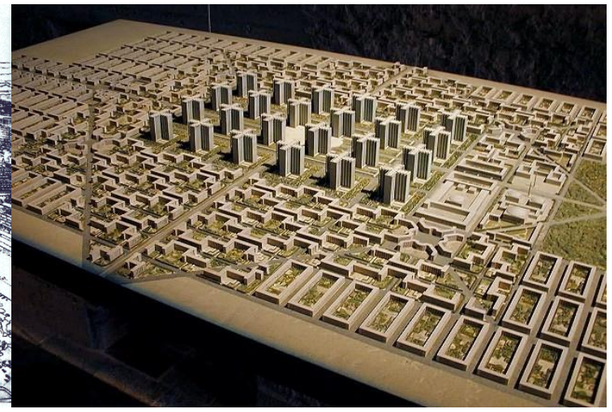
Na pragu takvog razmišljanja Le Corbusier radi Plan Voisin, urbanistički masterplan za revitalizaciju Pariza. Naime, nikada realizirani plan imao je za cilj potpuno rušenje srednjovjekovne matrice Pariza i postavljanje novog, rigidnog rastera visokih tornjeva na temeljima ruševina vernakularnog grada. Nova matrica grada sastojala bi se od tipološki prepoznatljivih X tornjeva u centru grada utopljenih u zelenilo i klastera ili meandara u predgrađu. Rigidni grid dimenzioniran je prema potrebama prometnog sustava, a ne pješaka. Kotom ulice dominira kolni promet koji teče poput rijeke bez stajanja, dok je pješački promet, prožet pasažima na višoj koti, te omogućava stanovnicima slobodno kretanje unutar grada. Visoki neboderi svojom vertikalnošću signalizirali bi centar grada kako sadržajno, tako i klasno pošto bi bogatije stanovništvo stanovalo u njima naspram srednje klase obitelji koje bi stanovale unutar klastera lamela ili meandra.



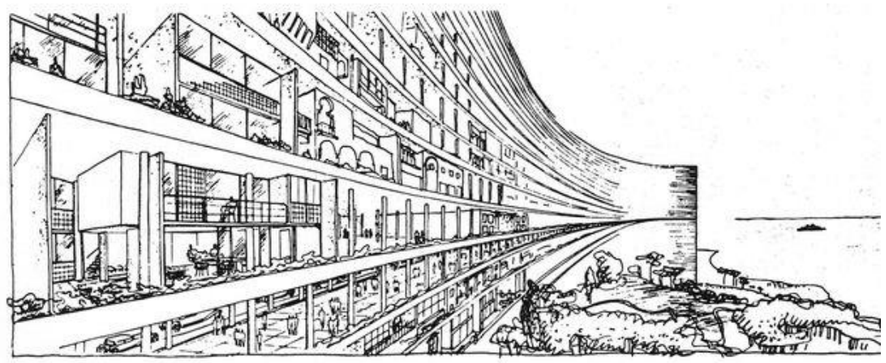


Plan Voisin je nastao na temelju Le Corbusierovog ranijeg plana Ville Radieuse, koji je nerealizirani urbanistički plan, dizajniran da bude mašina za življenje i utemeljen na matrici prometne infrastrukture. Grad budućnosti ne bi stanovnicima samo omogućio bolji životni stil, već i pridonio stvaranju boljeg društva, a kao takav trebao bi nastati iz početka, kao tabula rasa. Cijeli plan je podijeljen na zone: komercijalne, poslovne, zabavne i stambene zone. Poslovna zona s neboderima trebala bi se nalaziti u centru grada zajedno sa prometnim hubom na sjecištu dviju glavnih avenija, dok bi stanovanje bilo u klasterima ili meandrima utopljenim u zelenilo i okrenuto prirodi.





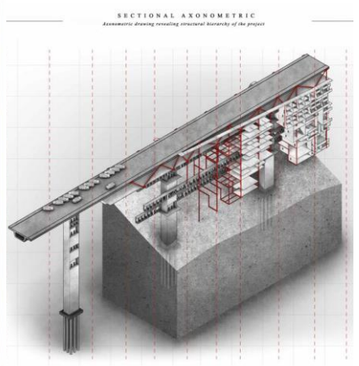
Le Corbusier: “The city of today is a dying thing because its planning is not in the proportion of geometrical one fourth. The result of a true geometrical lay-out is repetition, The result of repetition is a standard. The perfect form.”



Paradigmu o tome da je automobil uništio grad Le Corbusier preokreće i postavlja tezu da grad namijenjen za brzinu je grad koji je namijenjen za uspjeh. Novo postavljenu tezu preispituje u novom urbanističkom planu grada Casbaha zvanom Plan Obus. Plan se sastoji od 3 dijela: stambene četvrti na brdu, poslovne četvrti uz waterfront i hibrida koji je paralelan s obalnom linijom i prolazi kroz matricu postojećeg grada. Hibrid se sastoji od autoceste na najvišoj koti koja ima funkciju brzog prolaza prometa kroz sam grad i kolektivnog stanovanja ispod nje. Način na koji je hibridna tipologija konfigurirana je inspirirana industrijalizmom i tehnološkim napretkom. Postavlja nosivi okvir u koji „ubacuje“ stanove, inspirirane autohtonim načinom života ljudi, te stvara veliki broj lako reproduciranih tipoloških stanova za veliki broj stanovnika.

University of Hong Kong

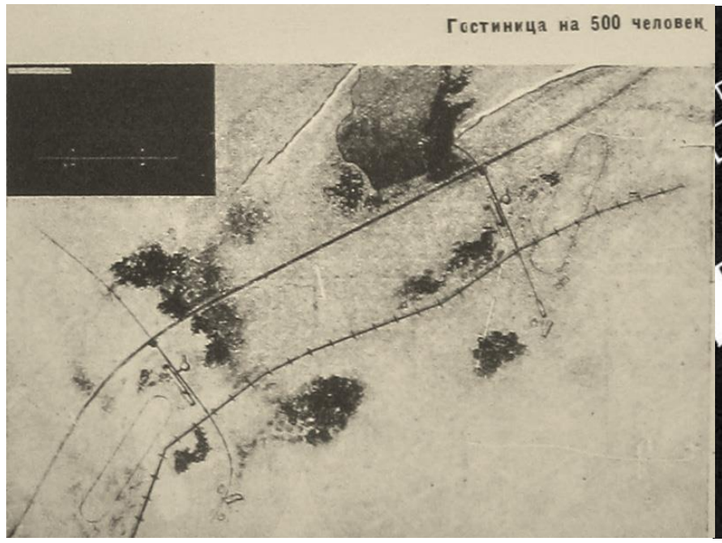
Ponovo promišljanje Le Corbusierovog Plana Obus postavljenog na teren Hong Konga. Suprotstavlja se gradskoj regulativi o zabranjenoj izgradnji na zelenim površinama grad koje zauzimaju oko 75% površine Hong Konga. Projekt se nalazi na brdu Victoria Peaku ukupne je dužine 3,4 km, gdje projektanti preuzimaju Corbusierov hibrid autoceste i kolektivnog stanovanja. Prilaz preko ceste ima pogled na grad 360 stupnjeva, dok je ispod pojasa ceste metalnom konstrukcijom obješeno kolektivno stanovanje kako bi se smanjio otisak na površinu zelenog brda. Infrastruktura bi trebala generirati novu tipologiju stanovanja s velikom gustoćom stanovnika koji bi ispunili 470 000 m² stambenog prostora. Implementira se inverzni način konvencionalnog života gdje se prostor „ispod“ oslobađa infrastrukture i postaje slobodan za korištenje korisnika.

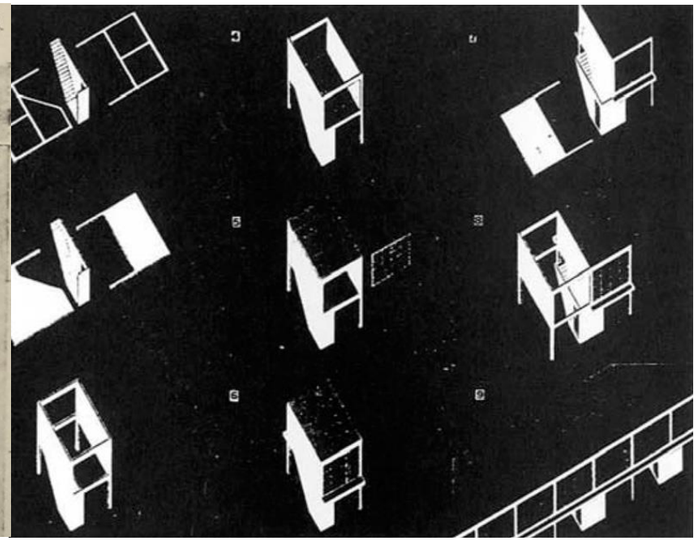


J.K.A.Arhitekti

Prikaz idejnog rješenja za Pelješki most projektantske grupe J.K.A.Arhitekti, koji treba povezati teritorij Dubrovačko-neretvanske županije s ostatkom Hrvatske. Naime, rješenje prikazuje infrastrukturu koja postaje više od nje same, odnosno dobiva dodatan program. Paralelna je poveznica s Plan Obusom Le Corbusiera, međutim preispitan je odnos sadržaja s infrastrukturom gdje u Corbusierovom rješenju infrastruktura leži na sadržaju, ovdje infrastruktura prolazi direktno kroz „ležeći skyscraper“.

Oprečno Le Corbusierovim tezama o urbanizaciji i mehanizaciji grada u Rusiji se stvara struja disurbanizacije predvođena arhitektom Mikhailom Okhitovichem. Radikalna teorija disurbanizma zasnivala se na ukidanju tradicionalne koncepcije grada, stvarajući plan naselja raspršenih po cijelom teritoriju Sovjetskog Saveza povezanih željezničkom trakom koja bi služila za promet i opskrbu korisnika. Uz prometnu, energetsku i komunikacijsku mrežu koja prolazi zemljom disurbanisti bi raspršili jednoobiteljske jedinice kao osnovnu jedinicu stanovanja i ukinuli tradicijske urbane aglomeracije stvarajući nova samodostatna naselja s točkastim središtima u obliku jedne komunalne zgrade, sa zajedničkim restoranima, rekreacijskim sadržajima i centrima za zapošljavanje.



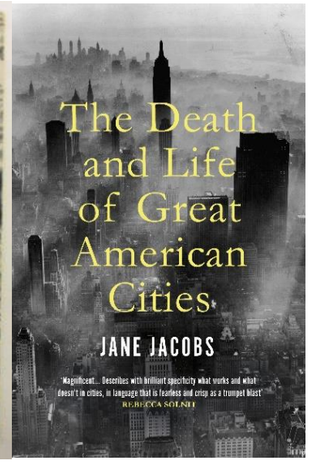


Disurbanistička vizija iako revolucionarna bila je vrlo ostvariva s obzirom na mogućnost kreativnog eksperimentiranja u tehnološkom napretku Sovjetskog saveza. Država bi svakom pojedincu ili pojedinoj obitelji osigurala montažnu kućicu zadanih dimenzija, međutim slobodnim rasporedom i kombiniranje modula mogle bi se organizirati po željama i potrebama. Montažne kućice bile bi spojene u jedan stambeni niz stvarajući urbanu strukturu unutar prostog pejzaža, lako povezanog s autocestom, željeznicom ili zrakoplovnom pistom. Disurbanisti su svoju viziju i inspiraciju crpili iz djela konstruktivističkih pjesnika Velimira Khlebnikova i pisca Nicolia Aseeva, te su u kasnijim teoretskim radovima razrađivali teme poput potpuno pokretnim gradovima koji lete iznad postojeće strukture, nešto što će u kasnijim godinama biti inspiracija grupe Superstudio i Constant Nieuwenhuisa u razradi njihovih radova.

Završetkom drugog svjetskog rata glavna tema u tadašnjem društvu bila je obnova posve razorenih gradova i ratom zahvaćenih područja u Europi. Tražio se prikladan model za obnovu ratno oštećenih područja i njegov poslijeratni razvoj. Unutar CIAMa grupa mladih arhitekata predvođena Alison i Peter Smithson, Jaap Bakema i Aldo van Eyck, suprotstavlja se tezi modernističkog grada koji prekida s kontinuiranom poviješću grada i strogo se protive tomu. Na zadnjem kongresu CIAMa 1956. godine (CIAM X) u Dubrovniku zajedno sa Yonom Friedmannom mladi arhitekti iznose predavanje kako prethodno postavljeni standardi (socijalni, arhitektonski) CIAMa više ne odgovaraju tehnološkim naprecima i demografskim promjenama.

U urbanoj transformaciji veliku ulogu imati će infrastrukturne promjene, povećana motorizacija, transport i mobilnost korisnika bitno će utjecati na fizionomiju urbanizma i arhitekture. Dok su na Europskom tlu promišljanja o idealnom prometnom gradu zamišljena na neizgrađenim površinama na američkom tlu postaju realnost u vidu intervencija postojeće matrice npr. New Yorka. Vizija američkog arhitekta i stratega, Roberta Mosesa, New Yorka kao prometnog grada, žestoko je kritizirana od strane javnosti i novinara, te je kao reakcija izdana knjiga „ The death and life of great American cities“ novinarke i aktivistice Jane Jacobs. U knjizi autorica kritizira prostorno planiranje 50-ih i 60-ih godina Roberta Mosesa i ranije radove Le Corbusiera, stavljajući naglasak na to kako su modernističkim planiranjem potpuno pojednostavnili kompleksne ljudske potrebe životne zajednice. Također, protivila se velikim urbanim promjenama i izgradnji brzih cesta kroz grad smatrajući da gusta urbana matrica i raznovrsnost sadržaja pridodaje kvaliteti života i

omogućava stanovnicima samima da održavaju red. Takvu teoriju zagovara i projektantski tim TEAM X zalažući se za povratak osnovama u kojima korisnik grada može osjetiti pripadnost zajednici u kojoj živi.

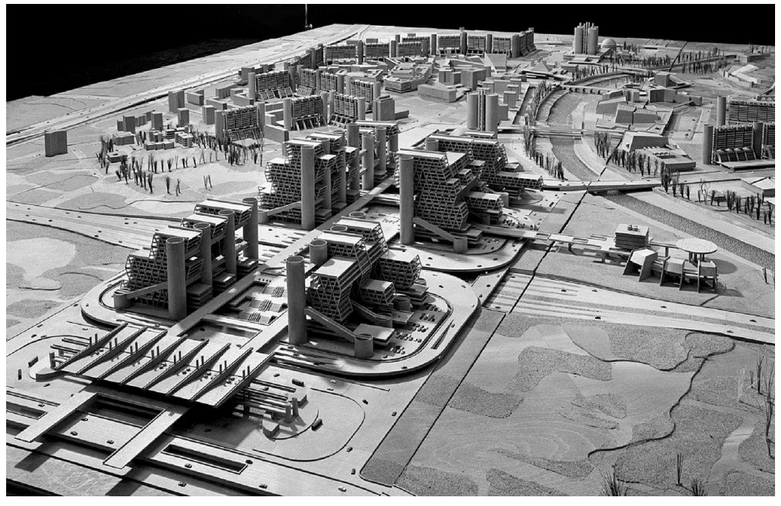


„'Pripadanje' je osnovna emotivna potreba. To 'pripadanje' – odnosno, identitet – razvija se dalje u dobrosusjedske odnose. Kratka, uska uličica u sirotinjskom predgrađu često u tom pogledu daje bolje rezultate od prostranih obnovljenih četvrti.''-Peter i Alison Smithson

Jedan od pripadnika mladih arhitekata TEAM X bio je i japanski arhitekt Kenzo Tange, poznat kao jedan od začetnika japanskog metabolizma. Svoj diskurs temeljio je na teoretskim podlogama i radovima Archigrama 50-ih godina koje su ga na kraju dovele do metabolizma. Tijekom pripreme za svjetsku konferenciju dizajna u Tokyju 1960., Tange i nekolicina mladih arhitekata pripremala je objavu manifesta Metabolizam. Metabolizam je pokret koji je spojio ideje o megastrukturama s onim o biološkom rastu, zamišljajući megastrukture koje se prilagođavaju okolini poput živih organizama, mijenjajući i prilagođavajući se. Japan je nakon rata doživio veliki gospodarski i tehnološki rast, te je Tange smatrao da vrijednosti ubrzane industrijalizacije mogu utjecati na promjenu načina života kreiranjem idealnog grada. U planu za proširenje Tokya za cilj je imao prikazati put za planski razvoj grada u metropolu od 10 000 000 stanovnika. Naglašavao je kako nije važan sadašnji oblik grada, već njegova buduća funkcija za koju je smatrao da će biti komunikacija. Predlaže jednu prometnu os preko cijelog Tokijskog zaljeva koja će zamijeniti centar grada i širiti se dalje u prostoru. Gradsku strukturu bazira na infrastrukturnima osima, a ne na zgradama. Infrastrukturna os je fiksna, nepromjenjiva linija u prostoru, dok se arhitektura „kači" na liniju i raste u vremenu i prostoru. Osi autoputova bili bi ovješeni u zraku 40m od razine „starog grada" i zaljeva,dok je prostor ispod njega slobodan. Niz nebodera na razmaku od 200m sadržavali bi servisne prostore i komunikacije za vertikalno povezivanje gornjeg i donjeg grada, a između samih nebodera bi se nalazi platforme na kojima bi ljudi živjeli i radili, te bi se mogle prilagoditi svim funkcijama i potrebama korisnika.

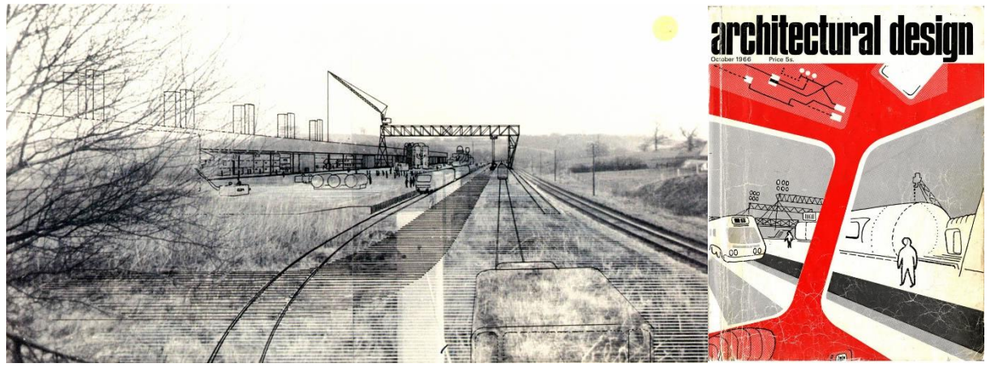
„Infrastructures are flexible and anticipatory. They work with time and are open to change. By specifying what must be fixed and what is subject to change, they can be precise and indeterminate at the same time. They work through management and cultivation, changing slowly to adjust to shifting conditions. They do not progress toward a predetermined state (as with master planning strategies), but are always evolving within a loose envelope of constraints."- Stan Allen

Iako njegov master plan za Tokyo nikada nije realiziran poslužio mu je kao podloga i osnova za drugi projekt. Naime, Tange je već radio na projektima obnove grada Hirošime, tako da ne čudi što je prihvatio rad na obnovi Skopja nakon razornog potresa. U svom radu za Skopje Tange prenosi teoretska saznanja, postavlja glavnu infrastrukturnu os kao temelj cijelog projekta. Gradska vrata kao prepoznatljivi element predstavljaju ulaz u grad i tvore čvorište pješačkog, motornog i željezničkog prometa. Platforma na kojoj se željeznica nalazi podignuta je na stupove i dobro povezana s gradskim centrom i ostalim komunikacijama, te su platforme hijerarhijski raščlanjene na promet, poslovni dio i stambeni dio. Ovakva preraspodjela platformi omogućila je neometano funkcioniranje grada koje i dan danas djeluje, te omogućila visoku izgradnju velike gustoće. Iako projekt nije realiziran do kraja pokazao se kao vitalna točka u razvoja grada unatoč političkim i gospodarskim nestabilnostima i kulturnim promjenama.



REVITALIZACIJA INFRASTRUKTURE KAO POTENCIJALNI GENERATOR URBANITETA

Kada se govori o urbanoj transformaciji u Europi, ne smije se zaobići teoretski rad arhitekta Cedrica Pricea. Potaknut radovima Archigrama, ali i industrijalizacije razmatra arhitekturu u cijelosti poput stroja za življenje koji ima svoj vijek trajanja. Tako u arhitekturu uvodi veliko slovo T- time odnosno vrijeme trajanja arhitekture. Radi planove za izgradnju, ali i demontažu arhitekture na čije će mjesto doći neki novi objekt koji će ponoviti isti proces. Smatra da sva arhitektura mora biti okvir koji će ispuniti sve ljudske životne potrebe. Kompleksnost te teorije Price je najviše razradio na svom radu za Potteries Thinkbelt, odnosno novom kampusu. Cijeli projekt počiva na željezničkoj liniji Staffordshire Potteries koja je izgubila svoju izvornu funkciju prelaskom iz industrijskog u postindustrijsko društvo, te postala tek dio pejzaža zapuštenih postrojenja. Preispituje koje su to razlike između pred i post industrijskog društva, te zaključuje da je novo postindustrijsko društvo podložno brzim transformacijama i prilagodbama. S tom spoznajom zaključuje da novi kampus koji želi postaviti na tom prostoru ne treba biti krut ili centraliziran, već može biti razasut po cijelom prostoru. Upravo s tom koncepcijom dolazi do ideje da će stogodišnje tračnice poslužiti ne samo za transport ljudi i dobara, već i za transport modularne učionice i stambenih prostora koji se mogu brzo montirati i demontirati na peronima ovisno o potrebi. Na taj način povezuje duh prostora kao industrijskog i novog mjesta kao obrazovnog. Cijeli sistem se montira pomoću kranova uz prugu, te se cijeli proces može ponavljati do beskonačnosti dodajući nove module. Ovim projektom trebao se osigurati kampus za 40 000 visokoškolaca, iako zbog načina gradnje nije bilo isključeno da se ta brojka može i povećati.

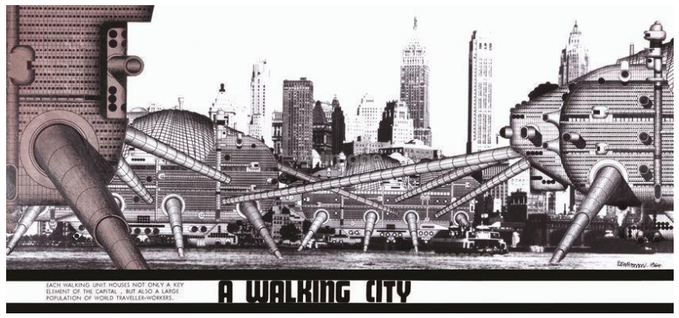


High line je rezultat dijelom napuštene njujorške željezničke linije na zapadnoj strani Manhattana. To je 2,35 km dug linearni park nastao na trasi nekadašnje Central line koji danas služi kao mjesto opuštanja, rekreacije i učenja. Nekada vitalna željeznička linija napuštena je 1980.godine zbog pada prometa u tom dijelu grada, te je srušen njen sjeverni dio ostavljajući high line kao imaginarnu liniju u prostoru bez svog početka i kraja. Neprofitna organizacija osnovana 1999. godine pod nazivom Friends of the High Line zagovarala je ponovo korištenje željeznice, međutim u drugoj formi i funkciji. Ono što su članovi organizacije zagovarali su da taj segment željeznice postane otvorena javna površina na slobodno korištenje svih građana. Administracija gradonačelnika New Yorka objavila je planove za prenamjenu High Linea 2003. godine, a realizacija je krenula 2006.godine u 5 faza. Rješenje je rezultat suradnje James Corner Field Operations, Diller Scofidio + Renfro i Piet Oudolf i uključuje tri discipline krajobraznu arhitekturu, urbani dizajn i ekologiju. Od svog otvaranja High Line je postao ikonični primjer suvremene krajobrazne arhitekture i revitalizacije zastarjele infrastrukture,te atraktor mnogih posjetitelja čija brojka dostiže osam milijuna. Osim što je revitaliziran prostor željeznice, svojom atrakcijom utjecala je na podizanje cijena nekretnina i revitalizacijom potpunih četvrti čime je dodatno

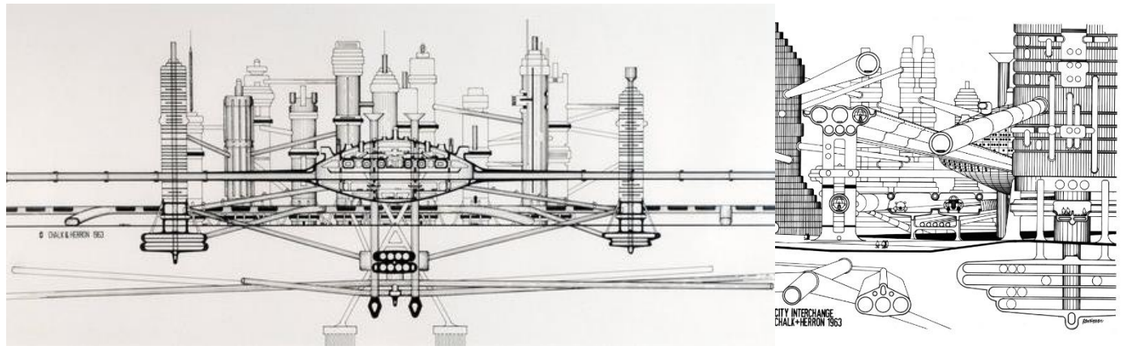
povećana vrijednost grada. Kao posljedica podignutih vrijednost nekretnina i sadržaja dogodila se gentrifikacija potpunih blokova gdje su siromašne obitelji koje su donedavno živjele tu morale pronaći novo mjesto stanovanja zbog nemogućnosti održavanja svojih osnovnih potreba za život.

UTOPIJSKA INFRASTRUKTURA

Naspram realističnih rješenja svojih kolega, grupa Archigram bavila se projektiranjem neofuturističkih vizija inspiriranih svemirskim dobom i tehnologijom. Njihova vizija urbanizma i arhitekture bila je na granici utopije i nomadstva, potaknuta svemirskim osvajanjima i tenzijama za vrijeme Hladnoga rata. Način njihova projektiranja bio je ad hoc, spajanje na prvu nespojivih elemenata u cjelinu dobivajući futurističke vizije često podstandradiziranih apokaliptičnih prostora za boravak čovjeka. Svojim inovativnim pristupom inspirirali su mnoge arhitekte pogotovo onu vrstu pod nazivom Blob architects. U projektu Walking city predlažu rješenje za postnuklearno društvo i njihov novi način života. Smatraju kako će to društvo biti nomadsko, odnosno da neće imati potrebe za ostajati na jednom mjestu, već po potrebi se uključiti na „plugove“ informacija koje mogu izmjenjivati s drugim korisnicima. Ono što Archigram predlaže jest serija „mašina“ za življenje koje su ujedno infrastruktura koja prenosi korisnike preko ruševina nuklearnog rata, ali i prostor za život i sadržaje potrebne za obavljanje svakodnevnih životnih funkcija. „Mašine“ bi mogle putovati po vodi i zemlji, te bi se po potrebi mogle priključiti na opskrbne sustave na različitim lokacijama.

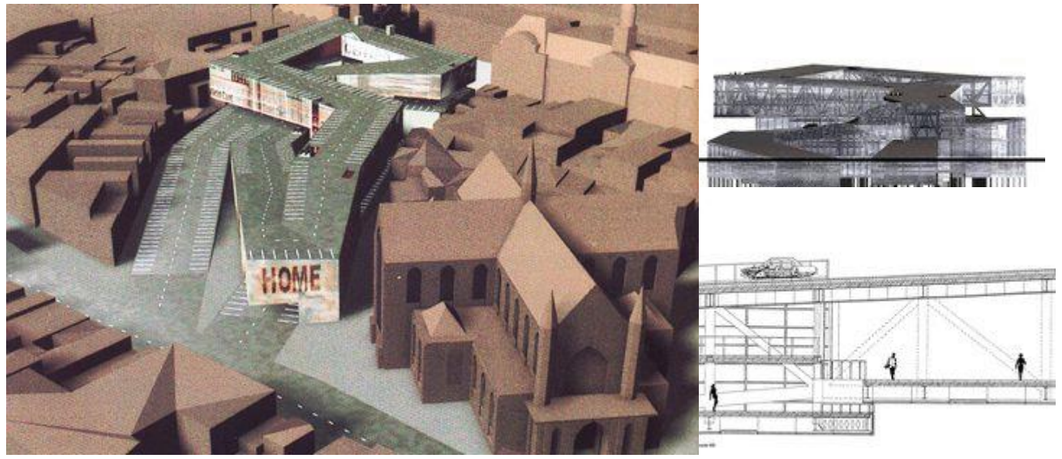


U radu City interchange arhitekti prihvaćaju grad kao čvorište budućnosti povezan u masterplan više čvorišta tvoreći urbanu cjelinu nekog prostora. Plan grada sastoji se od centralnog središta, čvora i transportnih kanala koji izlaze u svim smjerovima, iznad i ispod zemlje. Na taj način omogućuje brzu i neometanu komunikaciju između više udaljenih čvorišta. Kanali na višim dijelovima prihvaćaju promet letjelica, a na nižim autobusni i automobilski promet, pješake i metro. Cijeli sustav je podložan promjenama, dodavanjem i oduzimanjem kanala, može rasti i smanjivati se baš poput živućih organizama.

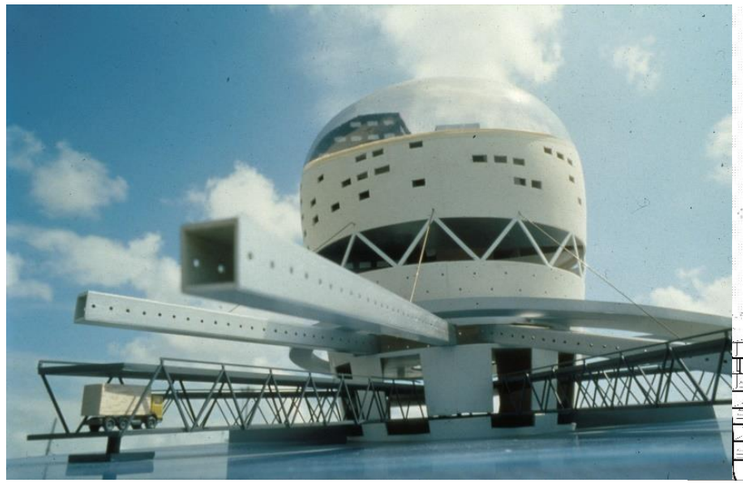


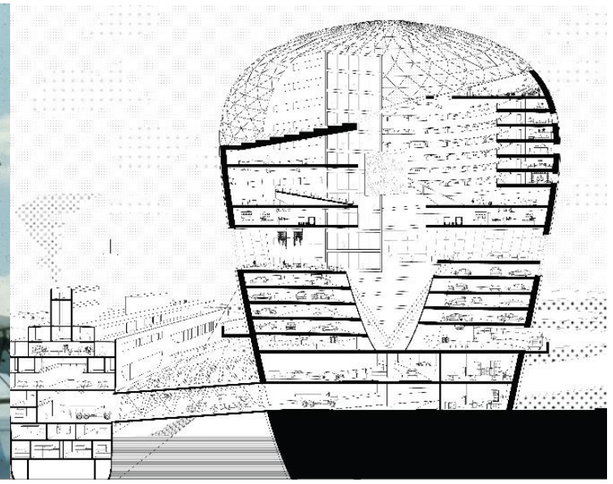
ARHITEKTURA KAO INFRASTRUKTURA

Problem javnog parkinga u Amsterdamu je ne odvojiv od grada, ali kako pomiriti temu grada i auta, kako uvrstiti parking u povijesni dio grad bez nepotrebnog uništavanja starogradske jezgre. Pokušaj projektantskog tima je odgovoriti na pitanje kako učiniti parking mjesto lijepim i izbjeći klasične garaže. NL architects predlažu zgradu koja je ujedno i parking, koncept zgrade koja na krovu ima parkirna mjesta, a ispod sebe javni sadržaj. Ukupna duljina parkinga u nagibu iznosi jedan kilometar koji se izvija i plete, dok se u cijelosti ispod njega nižu sadržaji poput ureda, hotela, trgovačkog centra i sl.

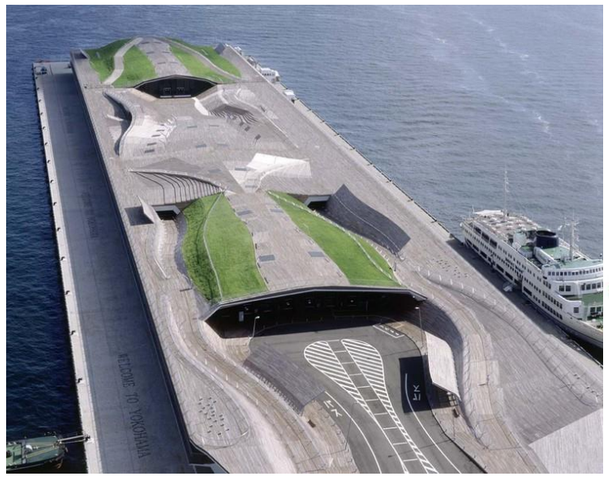


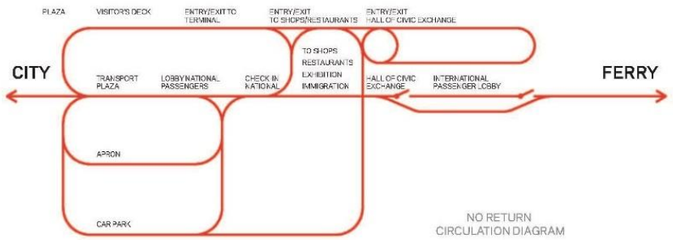
Kako bi se ostvario održivi promet nakon izgradnje tunela koji povezuje Englesku sa Europom, trajektne tvrtke koje prometuju preko kanala predlažu napraviti taj prijelaz zanimljivim kako bi se održao promet. OMA projektira terminal koji bi izgubio svoj utilitarni karakter i postao nešto više od toga. Predlažu novi arhitektonski landmark u pustom prostoru, te miješaju dvije forme, stožac i valjak, kao odgovor da novu tipologiju ne mogu staviti u kalup već postojećih tipova. Na najnižoj etaži smještaju terminalski promet, iznad toga automobilski promet s garažom u nagibu, 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, te sve završava staklenom kupolom pod kojom se nalazi kasino i teatar u nagibu koji može poslužiti i za konferencije.



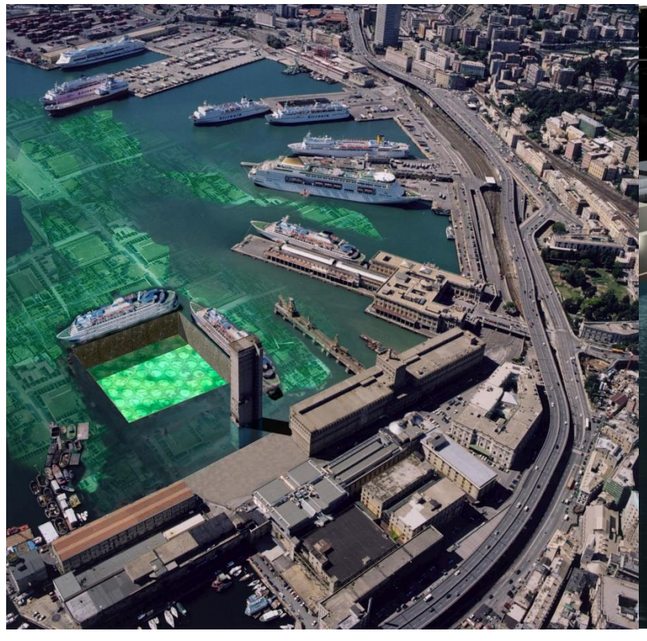


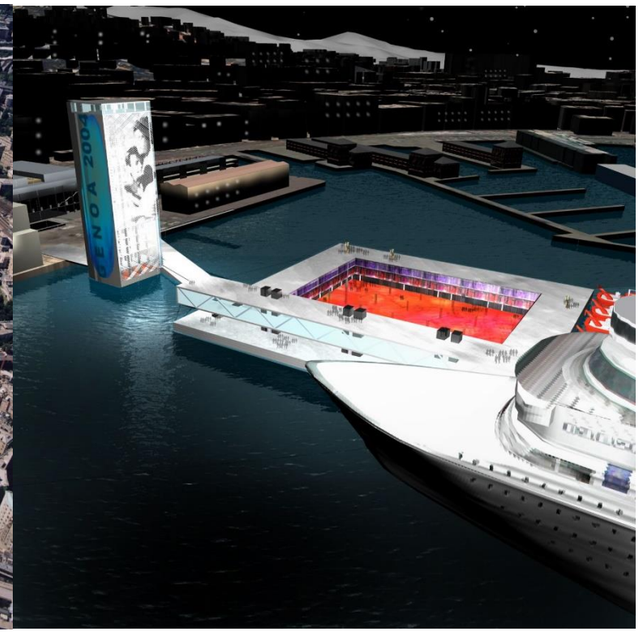
Putnički terminal u Yokohami proizvod je preispitivanja arhitektonske metodologije i društveno osviještenog projektiranja. Za projekt je raspisan natječaj na koji je ukupno bilo prijavljeno 660 radova iz cijeloga svijeta što je ostalo zapamćeno kao najpoznatiji međunarodni natječaj u Japanu do danas. Izabrani pobjednički rad grupe FOA (Foreign Office Architects) bio je futuristički i predstavljao novu tipologiju prometne infrastrukture. Radikalan dizajn terminala istražio je nove granice arhitektonskog oblika i približio arhitekturu skulpturi usput obogaćujući zajednički urbani prostor. Terminal je projektiran primarno kroz presjek sa složenim nizom zakrivljenih površina stvarajući umjetnu topografiju. Zgrada je organizirana u tri vertikalne razine povezane rampama isključivo iz razloga kako bi prijelaz i cirkulacija unutar terminala bila neometana. Na najnižoj etaži objekta nalazi se garaža s parkirnim mjestima za korisnike, na srednjoj etaži administrativni i operativni prostori terminala, uključujući prostore za prodaju karata, carinu, imigraciju, restorane, shopping i čekaonice, dok se na krovu nalazi urbani prostor za sve stanovnike i posjetitelje grada. Možda i najveća konceptualna vrijednost ovog projekta je kreiranje urbanog parka i vidikovca na vrhu kao nastavak na parkove Yamashita i Akaranega u blizini.





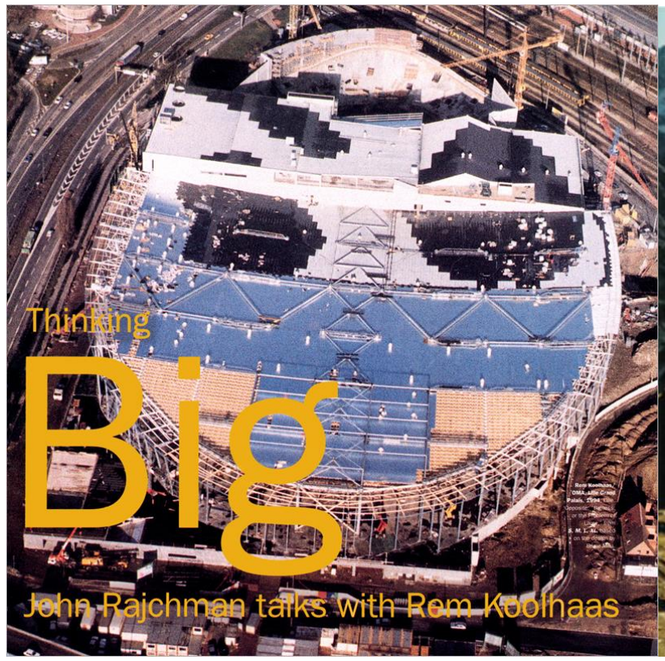
Prethodni, ali i sljedeći projekt vrlo su zanimljivi u smislu odnosa infrastrukture s obalom, odnosno u stvaranju nove slike grada. Zahvati u takvim prostorima vrlo su delikatni i zahtijevaju veliku vještinu, jer i najmanje promjene izazivaju veliku promjenu u slici grada. S takvim promjenama se suočava i stara jezgra Genove koja je u doba industrijalizacije i modernizacije potpuno izgubila svoj identitet i odnos s morem koji je uvijek bio jako važan. Međutim, stjecajem okolnosti i gospodarskim rastom u jugoistočnoj Aziji Genova ponovo postaje važna europska luka. OMA predlaže daljnje poboljšanje luke, priprema gatova za više vezova i logistiku brodova, ali i ono što je najvažnije rekreiranje odnosa sa središtem grada. Nova infrastruktura priprema zemljište za novi program, te rekonstruira nekadašnji prometni ugrušak. Projekt agresivno ulazi na prostor obale, formira se struktura u moru oko čije vanjske osi pristaju brodovi,dok se na najnižoj koti strukture formira javni prostor otvoren svim korisnicima.





Bigness

Na obrađenim primjerima arhitekture kao infrastrukture uočavamo jednu poveznicu, a to je njihova veličina i oblikovanje. Te dvije teme mogu se direktno povezati s teoretskim radom „Theory of Bigness Rem Koolhaasa“, koji u teoriju arhitekture prvi uvodi naziv bigness u arhitekturi i urbanizmu. Pod nazivom bigness Koolhaas podrazumijeva koncept da jedna kuća postane sve, odnosno da zadovolji sve veći broj sadržaja, aktivnosti i funkcija. Na taj način kuća postaje grad sama u sebi, ali i landmark u prostoru koji je u nemogućnosti uspostaviti bilo kakav dijalog s okolinom. Takva arhitektura „prezire“ kontekst, mjesto na kojem se nalazi je tabula rasa, ne treba grad jer ona ujedno i je grad. Bigness teorija se također može nasloniti i na prijašnje spomenute radove grupe Superstudio, koji su u ranijim godinama predviđali kapitalističko društvo koje živi u anonimnim i bezličnim „tvornicama“, nadvijenim i potpuno separiranim od realnosti prirode.



Zaključak

Pregledom obrađenih primjera u komentorskom radu, realiziranih i nerealiziranih, infrastruktura se dokazuje kao prvotni i fundamentalni element u urbanom razvoju grada. Artikuliranjem velikog protoka ljudi u nekom prostoru stvara se pretpostavka i temelj za novo gradsko metropolitansko područje, te stvaranje novog urbaniteta. U tom smislu splitski terminal, kao tema ovog mentorskog i komentorskog rada, postaje ključan prometno infrastrukturni i urbani generator unutar definirane matrice grada. Uz neophodnu dimenziju prometne konstrukcije i rekonstrukcije prostora koja rješava probleme grada, otvara mogućnost i za generiranjem novih sadržaja, te stvaranje novog urbanog centra, stvarajući policentričan odnos između novog i starog središta. Prožimanjem novih sadržaja sa velikom masom korisnika potencira se neočekivani susreti i razmjena različitih stilova života i kultura.

LITERATURA

Infrastructural urbanism: Points + Lines , Stan Allen (1999.)

Exit Utopia: Architectural Provocations 1956-76 , (2005.)

Fondation Le Corbusier:

http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysName=home&sysLanguage=en-en&sysInfos=1

„Bigness or the Problem of Large“ S, M, L, XL: Rem Koolhaas (1995.)

https://www.oma.com/projects/zeebrugge-sea-terminal

https://www.oma.com/projects/genoa-port

MoMA, Cedric Price:

https://www.moma.org/artists/7986

https://architectuul.com/architect/cedric-price

Kenzo Tange:

https://sabukaru.online/articles/the-promised-tokyo

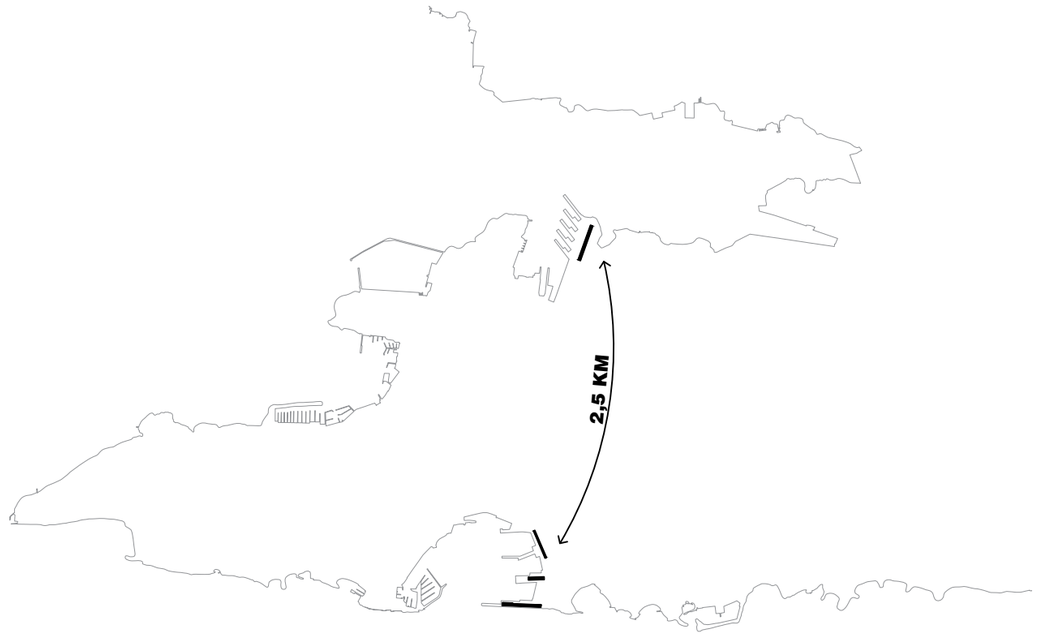
https://archeyes.com/plan-tokyo-1960-kenzo-tange/

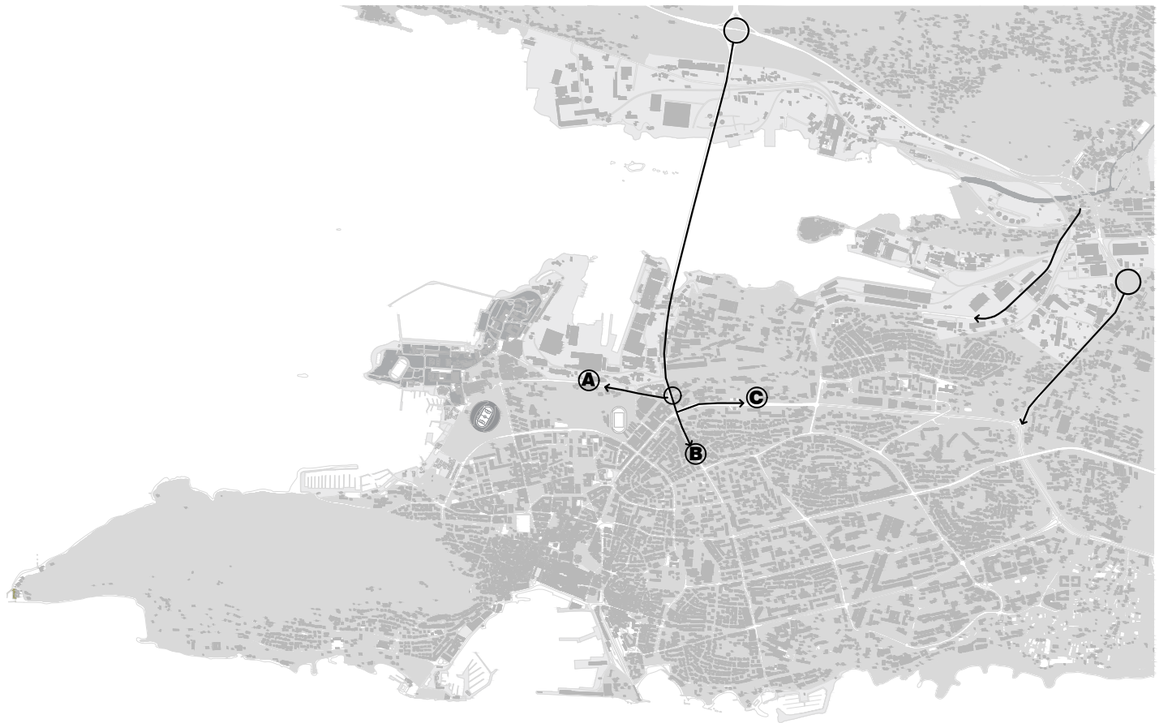
https://architectuul.com/architecture/reconstruction-plan-for-skopje

http://www.nlarchitects.nl/slideshow/117/

OPIS PROJEKTNOG ZADATKA

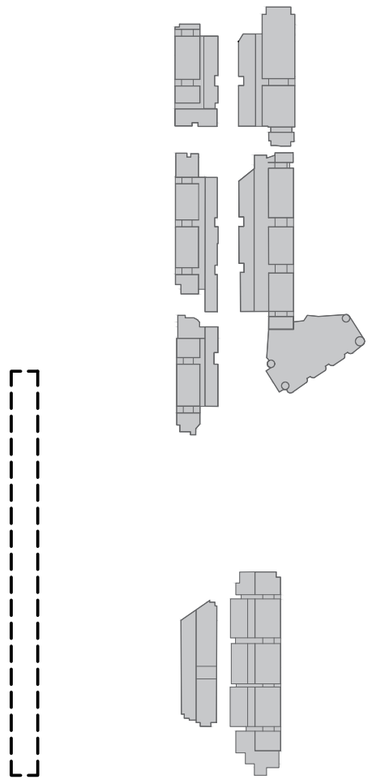
Split je postao popularna turistička destinacija s milijunima posjeta tijekom cijele godine, uključujući strane i domaće posjetitelje. Dioklecijanova Palača kao najznačajnija kulturno turistička atrakcija Splita privlači sve više korisnika unutar centra grada. Međutim, u tom procesu dolazi do velikog prometnog zagušenja centra, dolaskom i odlaskom velikog broja korisnika istočna obala Splita doživljava katastrofalan kolaps. Zbog svoje pozicije i povijesnog razvoja grada Istočna obala, kao fokalna točka transporta grada, ostala je zatočena i ograničena unutar svog obuhvata. Mnogim natječajima i projektima pokušao se riješiti vitalan problem prometnog zagušenja, pogotovo tokom ljetnih dana, no nije se pronašlo adekvatno rješenje upravo zbog specifičnosti mjesta i nemogućnosti drastične intervencije u prostoru. Intenzivan promet dovodi do stvaranja gužvi u Ulici Kralja Zvonimira, ali i na prilaznim pravcima trajektne luke stvarajući kilometarske kolone i nepovoljnu situaciju za sve korisnike koji dolaze na svoj prijevoz,ali i za one koji odlaze također.Ovim projektom predviđa se relokacija trajektne luke i autobusnog terminala, zasnovana na pretpostavkama studije o izgradnji mosta koji će povezivati Split i Kaštelanski zaljev. Ova studija dio je šireg projekta koji obuhvaća gradnju nove prometnice od čvora Vučevica na autocesti, kroz tunel Kozjak i preko dvotračne ceste do Kaštela, pa sve preko mosta do Splita. Osim što će spojiti kaštelansku aglomeraciju s autocestom, donijeti će novi cestovni pristup Splitu koji je već desetljećima ovisio o dvije prometnice na istoku, Magistrali i Solinskoj cesti. Novim cestovnim pristupom smanjila bi se opterećenost magistrale,ali i vremensko putovanje od aglomeracijskog područja do centra grada i udaljenost s autoceste do grada. Na temelju te studije postavlja se teza i misao vodilja za ovaj projekt. Premještanjem trajektne luke i autobusnog kolodvora na sjevernu obalu grada dobiva se nova slika i fokalna točka u budućem razvoju . Prostor Brodosplita kao lokacija predmeta svojom veličinom dominira u odnosu na okolno područje i promovira se u važnu točku grada,potpomognuto sve većom dezintegracijom brodske industrije. Nekada važna industrijska zona koja je opskrbljivala grad danas postaje tek brownfield, periferija zatvorena u samu sebe. Premještanjem funkcija na ovu lokaciju prometno bi se rasteretio južni dio i grad bi ponovo mogao "disati". Pomicanjem trajektne luke produljilo bi se vrijeme putovanja za 5-10 min, ali bi takvo rješenje imalo više beneficija nego problema. Također, autobusnim kolodvorom prometni footprint u gradu prigradskog, međugradskog i državnog prometa sveo bi se na minimum i fokusirao na jednu točku koja je povezana s glavnim prometnicama koje vode unutar i izvan grada. Ovim rješenjem ovaj prostor postaje novi centar,već postojeća pomorska mreža teretnih brodova, blizina glavne gradske ceste i izgradnja mosta preko splitskog zaljeva učinit će prostor novim čvorištem i izvorištem novog života u gradu. Stvara se novi centar unutar grada i prilika da Split postane policentričan grad.





TEZA / KONCEPT

Iz povijesne analize grada jasno je vidljivo da je upravo infrastruktura bila važna za razvoj i podizanje na globalnu razinu. Prvenstveno u vidu brodogradnje i lučke infrastrukture, pa zatim željeznice i magistrale. Kasnijim spajanjem na autocestu postaje dio globalne infrastrukture cijele Republike Hrvatske i lako dostupan svim korisnicima. Split je oduvijek bio grad susreta i razmjene dobara kroz povijest, a sve većom prometnom mobilnošću dodatno potencira tu tezu. Na toj činjenici razvija se temelj splitskog terminala. Iako je infrastrukturni sustav u gradu postojan, nije dovoljno razvijen za način funkcioniranja modernog grada i iskorištavanje svih njegovih potencijala. Iz analiziranih primjera izvlači se zaključak da unaprjeđenjem infrastrukturnih sustava dolazi do generiranja urbaniteta i novih sadržaja za grad. Infrastruktura će omogućiti olakšano kretanje korisnika i dobara, dok će velikim masama biti potreban sadržaj kojeg u gradu nema. Tako se uz pomorski i autobusni terminal infrastruktura nadopunjava novim sadržajem u gradu, muzejom suvremene umjetnosti. Na taj način stvara se kontrapunkt južnom dijelu grada, gdje se uz novi centar stvara i promovira nova kultura, neovisna o starom centru. Ovim prožimanjem sadržaja potencira se susret različitih kultura i životnih stilova. Projekt polazi od teorije da je na ovako velikom prostoru potreban objekt mjerila grada potkrepljen teorijom bignessa. Analizom grada uočavamo ponavljanje zahvata zasnovanih na ovoj teoriji, počevši od Dioklecijanove palače, pa sve do stadiona Poljud. Predmetna lokacija smještena je na sjevernoj obali grada i predstavlja pomorsku prometnu točku s okolnim otocima i gradovima. Obuhvatom više terminala, trajektnim i autobusnim, ovaj obuhvat postaje svojevrstan prometni hub i "vestibul" na novom ulazu grada. Promet na obuhvatu riješen je na jednostavan način za lako snalaženje svakog korisnika,a sam pristup parceli odvija se odvojcima s mosta i novog prometnog pravca. Odvojcima s mosta promet se spušta na trenutnu razinu prilazne ceste parceli, te se rampom spušta na veliku površinu operativne obale terminala. Operativna obala terminala zauzima veći dio partera koji bi trebao potkrijepiti potrebe motornog prometa u mirovanju i ukrcajne zone za trajekte,a funkcionira na temelju zatvorenog loopa u kojemu prometnice okružuju ukrcajne zone i omogućuju neprestani i neometani promet. Kako je parter namijenjen prometovanju velikom broju motornih vozila, iznad površine se uzdižu linearni pravci "tuba" koji povezuju gatove sa samim objektom kako bi pješački promet mogao funkcionirati bez prepreka motornog vozila. Linearan oblik objekta odabran je da bi što efikasnije obuhvatio sav promet s operativne obale, te se prostire po cijeloj dužini iste. Unutar cijele strukture smješteni su svi sadržaj, poput linearnog grada. U objekt se pristupa horizontalnim prilazima s dvije kote: najniže kote operativne obale i više kote interaktivnog parka i promenade preko horizontalnih tuba.



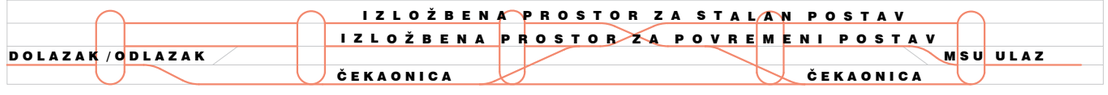
KONCEPT

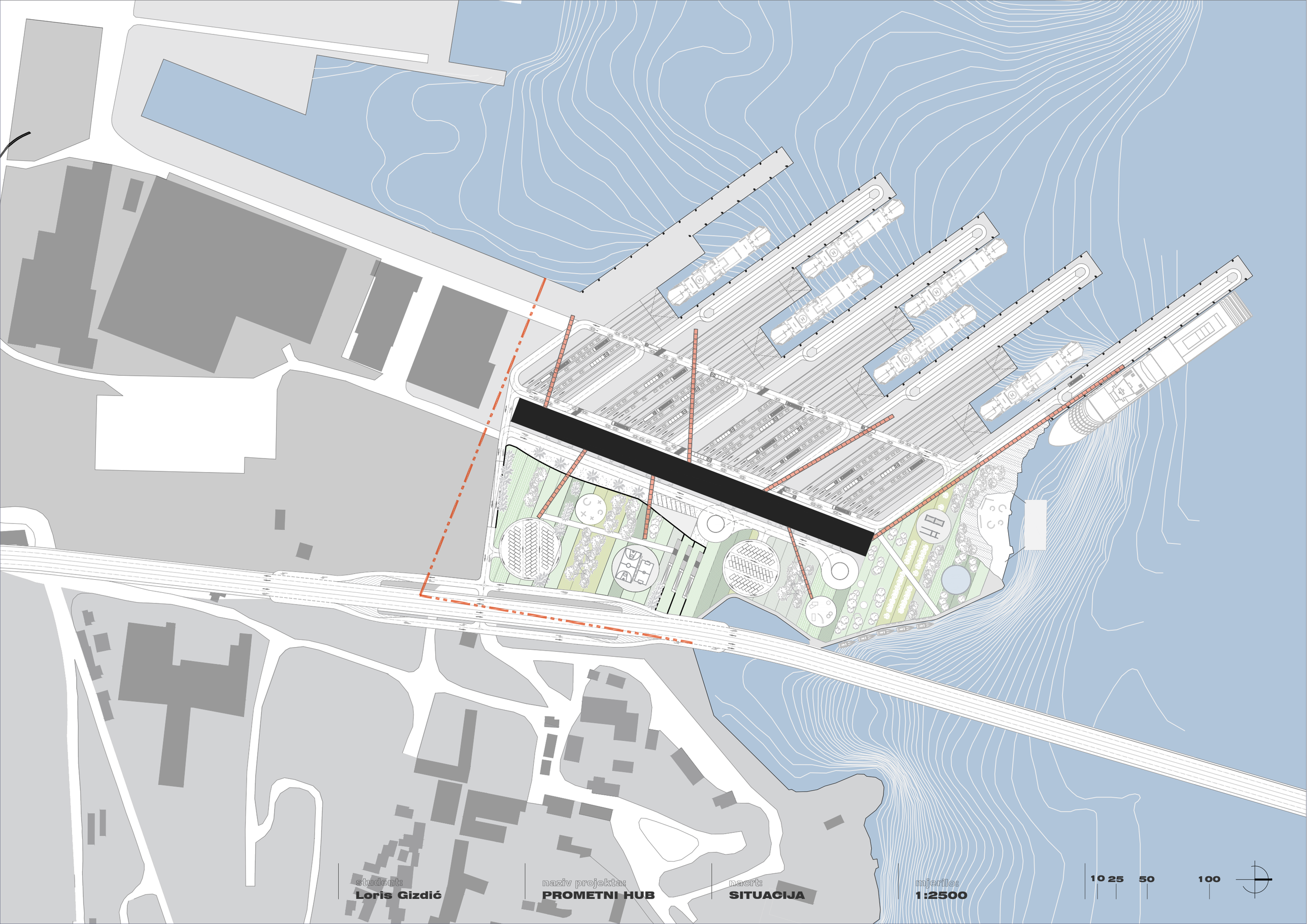
Koncept projekta polazi od već navedene teorije da je za ovoliku površinu potreban objekt ogromnog mjerila koji reinterpretira bigness. Takav projekt će postati novi centar koji će težiti generiranju novog gradskog sadržaja. Na predmetni obuhvat se postavlja blok u smjeru rimskog Carda, sjever-jug, koji obuhvaća ukrcajnu zonu u cijeloj svojoj dužini. Blok se po svojoj visini razdvaja na dva dijela, između kojih se umeće javna promenada, prostor za socijalizaciju i rekreaciju svih korisnika objekta i grada, s koje se pruža neometani pogled na cijeli Kaštelanski i trogirski zaljev. Na taj način program je disperziran na dva dijela: prizemni u koji su integrirani prostori triju terminala (autobusni,trajektni i kruzerski) i gornji u koji su integrirani prostori Muzeja suvremene umjetnosti. Oba prostora su prožeta i povezana brzim vezama u obliku eskalatora, te sporim vezama u obliku komunikacijskih jezgri. Spajanjem na prvi pogled dva nespojiva sadržaja, dobiva se razmjena različitih kultura i ideja koje kulminiraju u stvaranju noviteta. Spajanjem ova dva sadržaja također se stvara i održivi financijski sustav, gdje muzej financijski ovisi o intenzitetu prometa u terminalu.

KONSTRUKCIJA I MATERIJALI

Nosiva konstrukcija objekta je kombinacija metalnog i armirano-betonskog sustava. Ideja je bila stvoriti kontinuirani izduženi volumen bez nosivih elemenata unutar svojih gabarita, tako da je korišten sustav HEA 800 stupova i Vierendeel-ovih glavnih nosača kako bi se ideja ostvarila. Vierendeel-ovi nosači uz armirano betonske jezgre komunikacija pružaju neometanu nosivost i osjećaj beskonačnosti volumena. Uz povećanu težinu trećeg i četvrtog kata za ukrutu metalne konstrukcije korišteni su spregovi, cijevi kvadratnog profila 25 x 25 cm. Glavni nosač je HEA 800 visine 110 cm, dok je sekundarni nosač HEA 340 na koji je postavljena spregnuta armirano-betonska ploča na profiliranim limovima. Završna obrada podova je lijevani epoksi iz funkcionalnih i estetskih razloga, lako održavanje i habanja vrlo su važni čimbenici kod odabira ovog materijala. Cijela ovojnica objekta, osim promenade, ovijena je staklenim panelima, dok je na trećem i četvrtom katu zamišljena ventilirana fasada sa završnom obradom istegnutog lima koja reducira ulaz svijetla u prostore muzeja.

CIRKULACIJA I KRETANJE KORISNIKA UNUTAR OBJEKTA





student:
Loris Gizdić

naziv projekta:
PROMETNI HUB

nacrt:
SITUACIJA

mjerilo:
1:2500

+2,20
9,90
+2,20
+2,20
+25,45
+7,60
+3,80
+5,60
+2,20
+7,60
+2,20
+7,60
+20,00
100
50
25
10
mjerilo:
1:1000
naziv:
SITUACIJA
naziv projekta:
PROMETNI HUB
student:
Loris Gizdić

Kruzerski terminal-GAT 5
Trajektni terminal-GAT 4
Trajektni terminal-GAT 3
Trajektni terminal-GAT 2
Međunarodni terminal-GAT 1
Plutajuće kazalište
Amfiteatar
Piknik
Plitki bazen
Olive garden
Taxi boat
Interaktivni park
Art and nature
Promet u mirovanju
Ukrcajna zona
Ukrcajna zona
Ukrcajna zona
Gospodarski prilaz
+2.30
+9.90
+2.20
+2.30
+2.30
+2.20
10
25
50
100
mjerilo:
1:550
nacrt:
SITUACIJA PRIZEMLJA
naziv projekta:
PROMETNI HUB
student:
Loris Gizdić

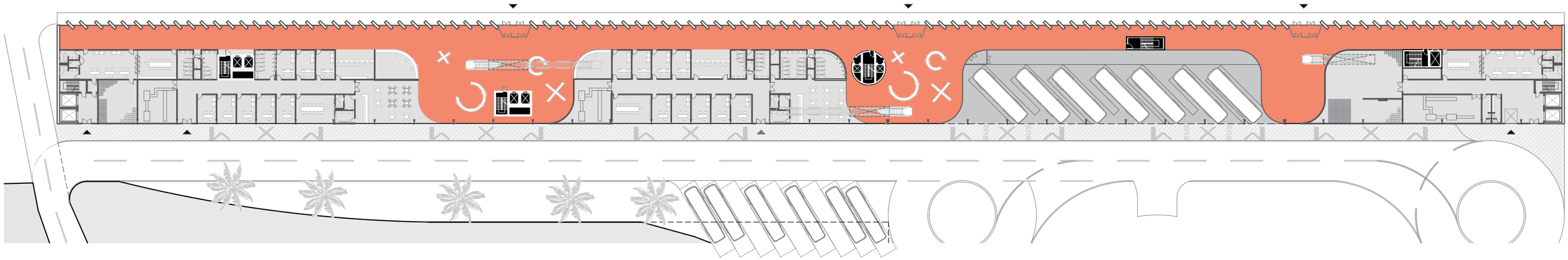
Kruzerski terminal-GAT 5
Trajektni terminal-GAT 4
Trajektni terminal-GAT 3
Trajektni terminal-GAT 2
Međunarodni terminal-GAT 1
Plutajuće kazalište
Amfiteatar
Plitki bazen
Piknik
Olive garden
Taxi boat
Interaktivni park
Art and nature
Promet u mirovanju
Ukrcajna zona
Ukrcajna zona
Rekreacija
Mali Marjan
Auditorij
Gospodarski prilaz
Promet u mirovanju
+2.30
+9.90
+7.60
+2.20
+3.80
+5.60
10
25
50
100
1:550
SITUACIJA 1. KATA
PROMETNI HUB
Loris Gizdić

Kruzerski terminal-GAT 5
Trajektni terminal-GAT 4
Trajektni terminal-GAT 3
Trajektni terminal-GAT 2
Međunarodni terminal-GAT 1
Plutajuće kazalište
Amfiteatar
Plitki bazen
Piknik
Taxi boat
Olive garden
Interaktivni park
Art and nature
Ukrcajna zona
Ukrcajna zona
Promet u mirovanju
Rekreacija
Mali Marjan
Auditorij
Gospodarski prilaz
Promet u mirovanju
+2.30
+9.90
+11.10
+2.20
+11.10
+11.10
+2.30
+11.10
+7.60
+3.80
+5.60
+11.10
+2.30
+11.10
+11.10
+7.60
+2.20
+7.60
10
25
50
100
mjerilo:
1:550
nacrt:
SITUACIJA 2.KATA
naziv projekta:
PROMETNI HUB
student:
Loris Gizdić

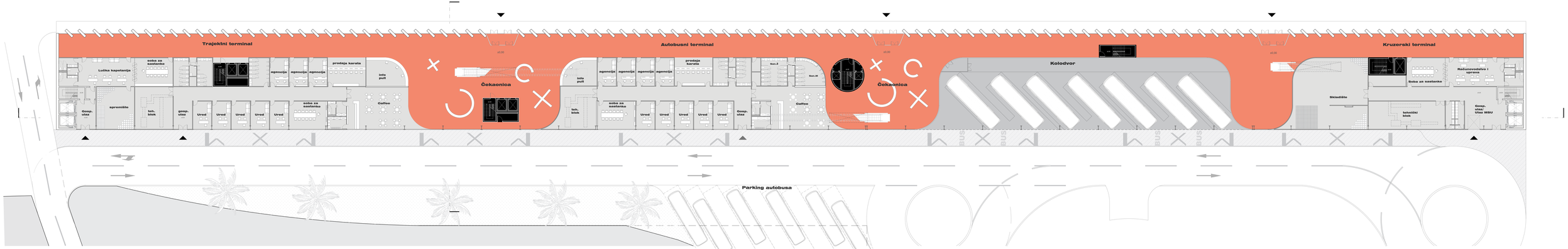
Kruzerski terminal-GAT 5
Trajektni terminal-GAT 4
Trajektni terminal-GAT 3
Trajektni terminal-GAT 2
Međunarodni terminal-GAT 1
Plutajuće kazalište
Amfiteatar
Plitki bazen
Piknik
Olive garden
Taxi boat
Art and nature
Promet u mirovanju
Rekreacija
Mali Marjan
Auditorij
Gospodarski prilaz
Ukrcajna zona
Ukrcajna zona
Ukrcajna zona
+2,30
+9,90
+2,20
+11,10
+7,60
+3,80
+5,60
+7,60
+2,20
+2,30
+2,30
+7,60
6%
10
25
50
100
mjerilo:
1:550
nacrt:
SITUACIJA 3.KATA
naziv projekta:
PROMETNI HUB
student:
Loris Gizdić

Kruzerski terminal-GAT 5
Trajektni terminal-GAT 4
Trajektni terminal-GAT 3
Trajektni terminal-GAT 2
Međunarodni terminal-GAT 1
Plutajuće kazalište
Amfiteatar
Plitki bazen
Piknik
Olive garden
Taxi boat
Art and nature
Ukrcajna zona
Ukrcajna zona
Promet u mirovanju
Rekreacija
Mali Marjan
Auditorij
Gospodarski prilaz
Promet u mirovanju
100
50
25
10
1:550
SITUACIJA PRIZEMLJA
PROMETNI HUB
Loris Gizdić

TERMINALI



student:	naziv projekta:	nacrt:	mjerilo:
Loris Gizdić	**PROMETNI HUB**	**TLOCRT PRIZEMLJA**	**1:750**



autodesk
Loris Gizdić

naziv projekta
PROMETNI HUB

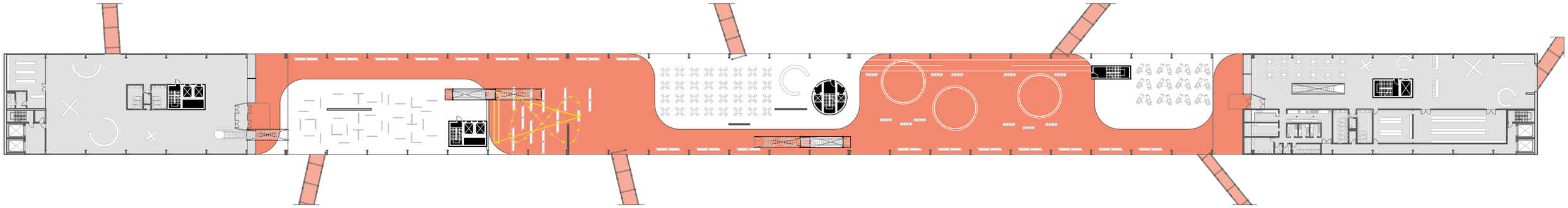
naziv
TLOCRT PRIZEMLJA

mjerilo
1:200

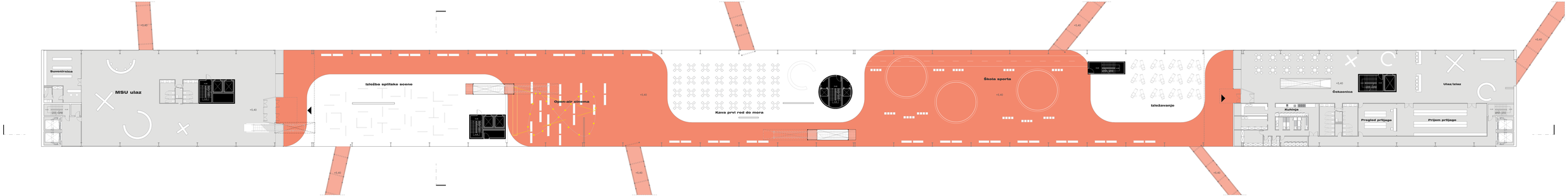
2 5 10 20 50

+3,50 max=+3,90 max

PROMENADA



student:	naziv projekta:	nacrt:	mjerilo:
Loris Gizdić	**PROMETNI HUB**	**TLOCRT 1.KATA**	**1:750**



autor/autori
Loris Gizdić

naziv zahvatka
PROMETNI HUB

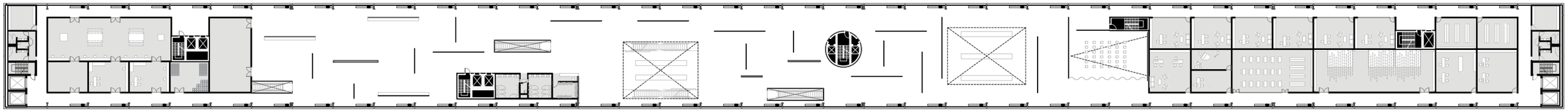
naziv
TLOCRT 1. KATA

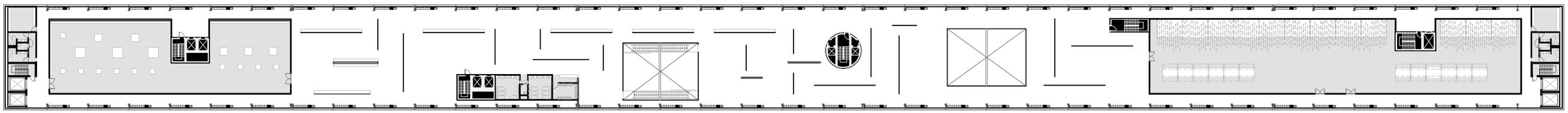
mjerilo
1:200

2 5 10 20 50

+5,40 max=+5,40 min

MUZEJ SUVREMENE UMJETNOSTI



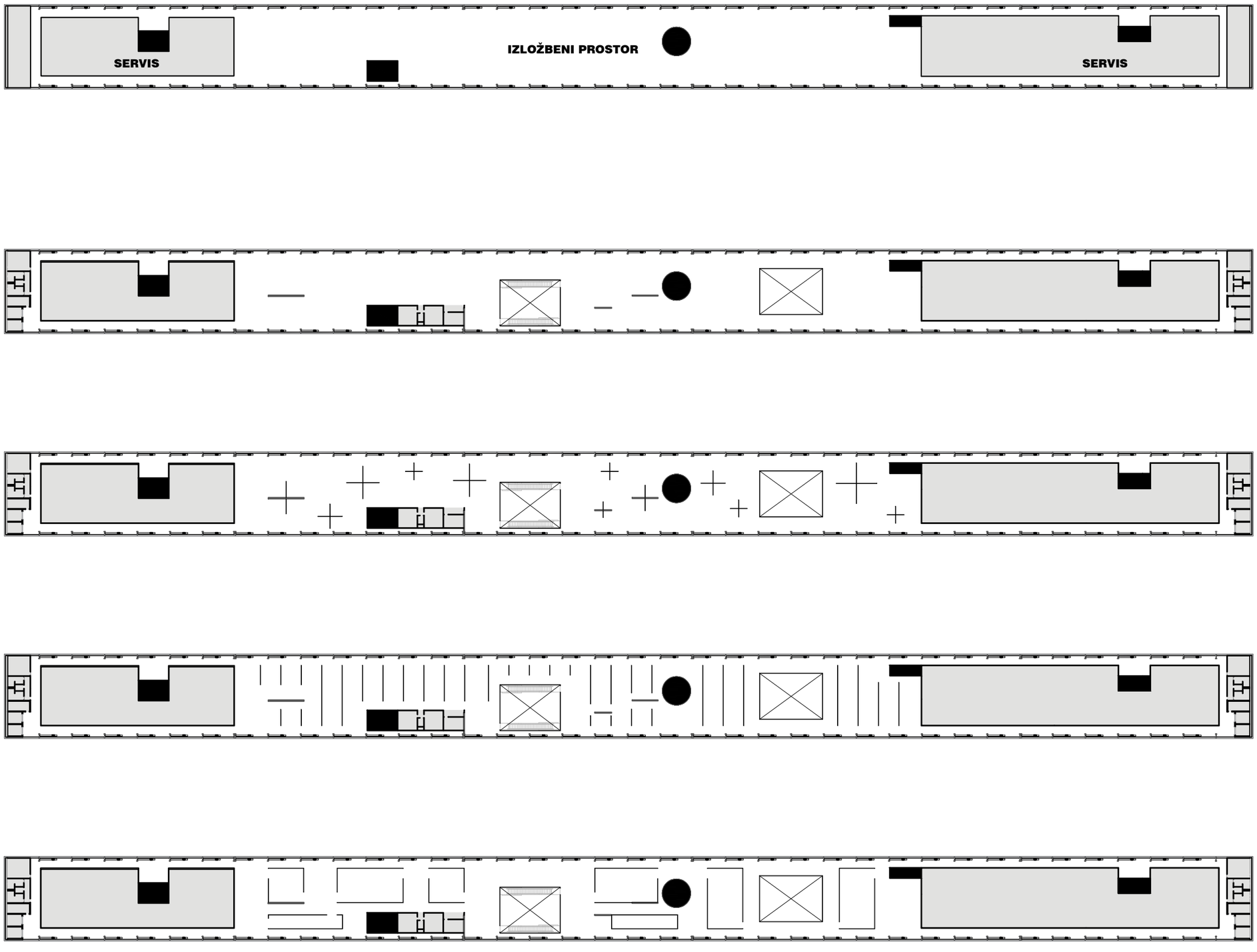


student:
Loris Gizdić

naziv projekta:
PROMETNI HUB

nacrt:
TLOCRT 2. I 3.KATA

mjerilo:
1:750



student:
Loris Gizdić

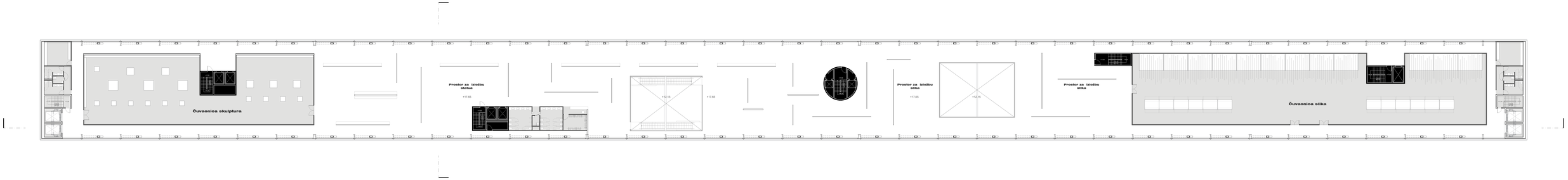
naziv projekta:
PROMETNI HUB

nacrt:
VARIJACIJE POSTAVLJANJA IZLOŽBE

student: **Loris Gizdić** | naziv projekta: **PROMETNI HUB** | nacrt: **TLOCRT 2.KATA** | mjerilo: **1:200**

2 5 10 20 50

+2,30 m.n.v= ±0,00 m.r.v.



autor/autori
Loris Gizdić

naziv projekta
PROMETNI HUB

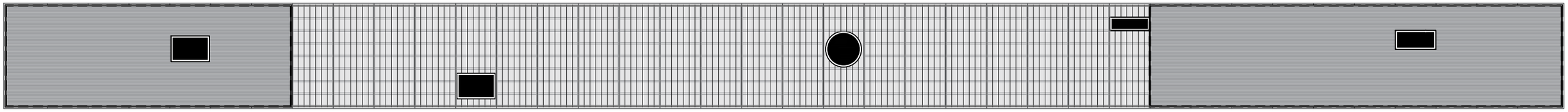
nazivlj
TLOCRT 3.KATA

mjerilo
1:200

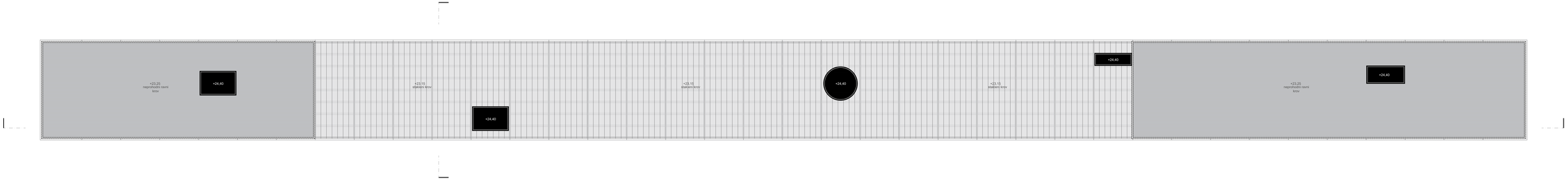
2 5 10 20 50

+3,00 max-+9,00 min

KROV



student:	naziv projekta:	nacrt:	mjerilo:
Loris Gizdić	**PROMETNI HUB**	**TLOCRT KROVA**	**1:750**



autor/autori
Loris Gizdić

naziv projekta
PROMETNI HUB

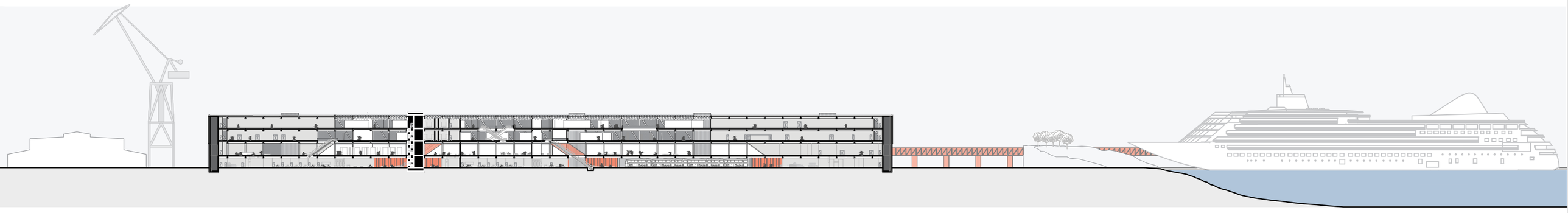
nazivlje
TLOCRT KROVA

mjerilo
1:200

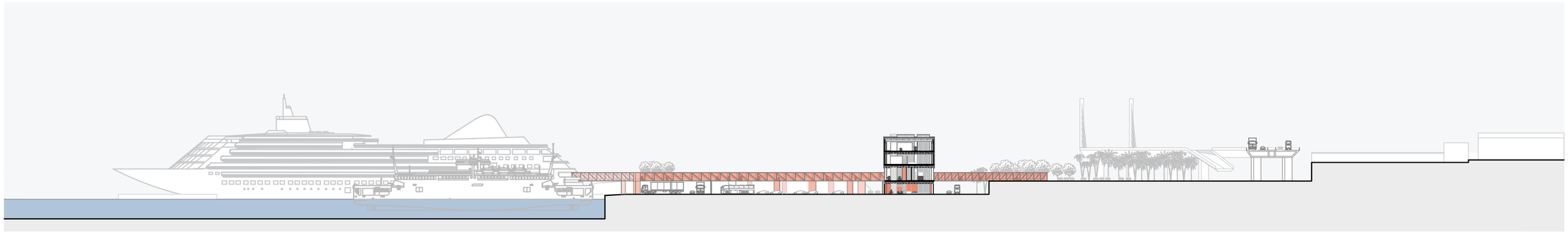
2 5 10 20 50

+3,00 max+ ±0,00 max

PRESJEK 1-1



PRESJEK 2-2



student:	naziv projekta:	nacrt:	mjerilo:
Loris Gizdić	**PROMETNI HUB**	**PRESJECI**	**1:1650**

student:	naziv projekta:	nacrt:	mjerilo:
Loris Gizdić	PROMETNI HUB	PRESJEK 1-1	1:200

2 5 10 20 50

+2,30 m.n.v= ±0,00 m.r.v.

student: **Loris Gizdić**

naziv projekta: **PROMETNI HUB**

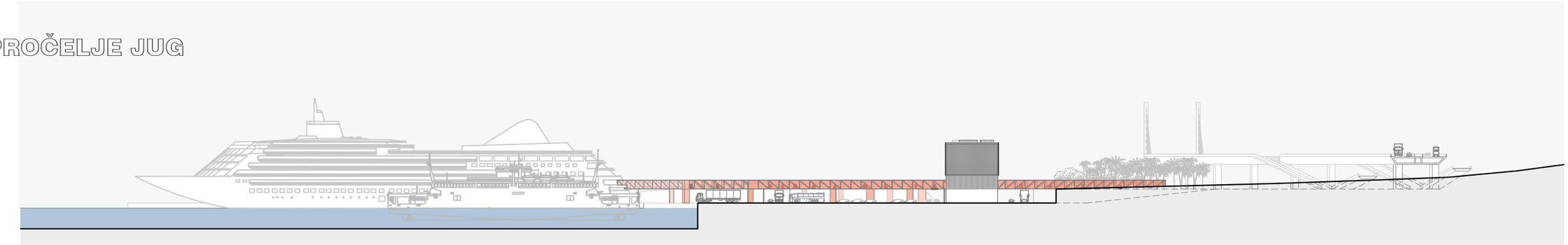
nacrt: **PRESJEK 1-1**

mjerilo: **1:200**

2 5 10 20 50

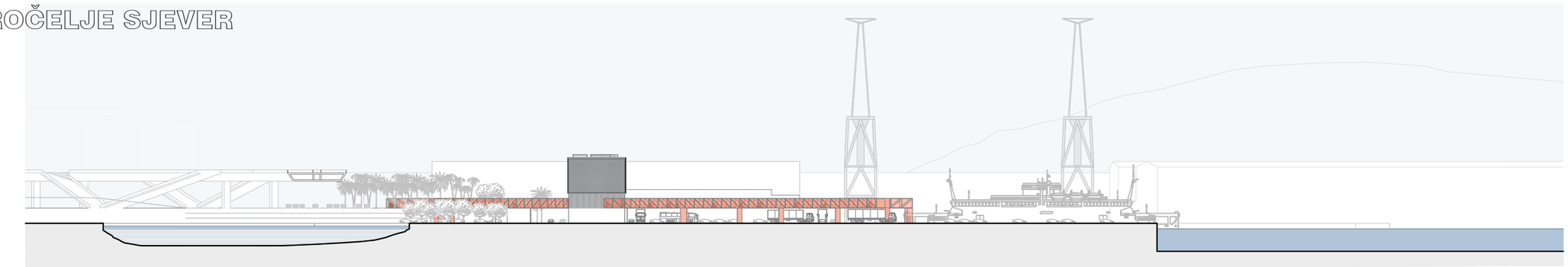
+2,30 m.n.v= ±0,00 m.r.v.

PROČELJE JUG

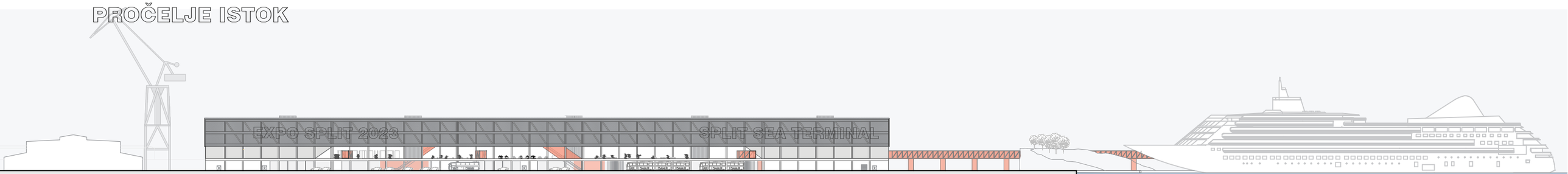


PROČELJE ZAPAD

PROČELJE SJEVER



PROČELJE ISTOK



student:
Loris Gizdić

naziv projekta:
PROMETNI HUB

naert:
PROČELJA

mjerilo:
1:1650

student:	naziv projekta:	nacrt:	mjerilo:
Loris Gizdić	PROMETNI HUB	PROČELJE JUG	1:200

2 5 10 20 50

+2,20 m.n.v= ±0,00 m.r.v.

student: **Loris Gizdić**

naziv projekta: **PROMETNI HUB**

nacrt: **PROČELJE ZAPAD**

mjerilo: **1:200**

2 5 10 20 50

+2,20 m.n.v= ±0,00 m.r.v.

student: **Loris Gizdić**

naziv projekta: **PROMETNI HUB**

nacrt: **PROČELJE SJEVER**

mjerilo: **1:200**

2 5 10 20 50

+2,20 m.n.v = ±0,00 m.r.v.

student: Loris Gizdić

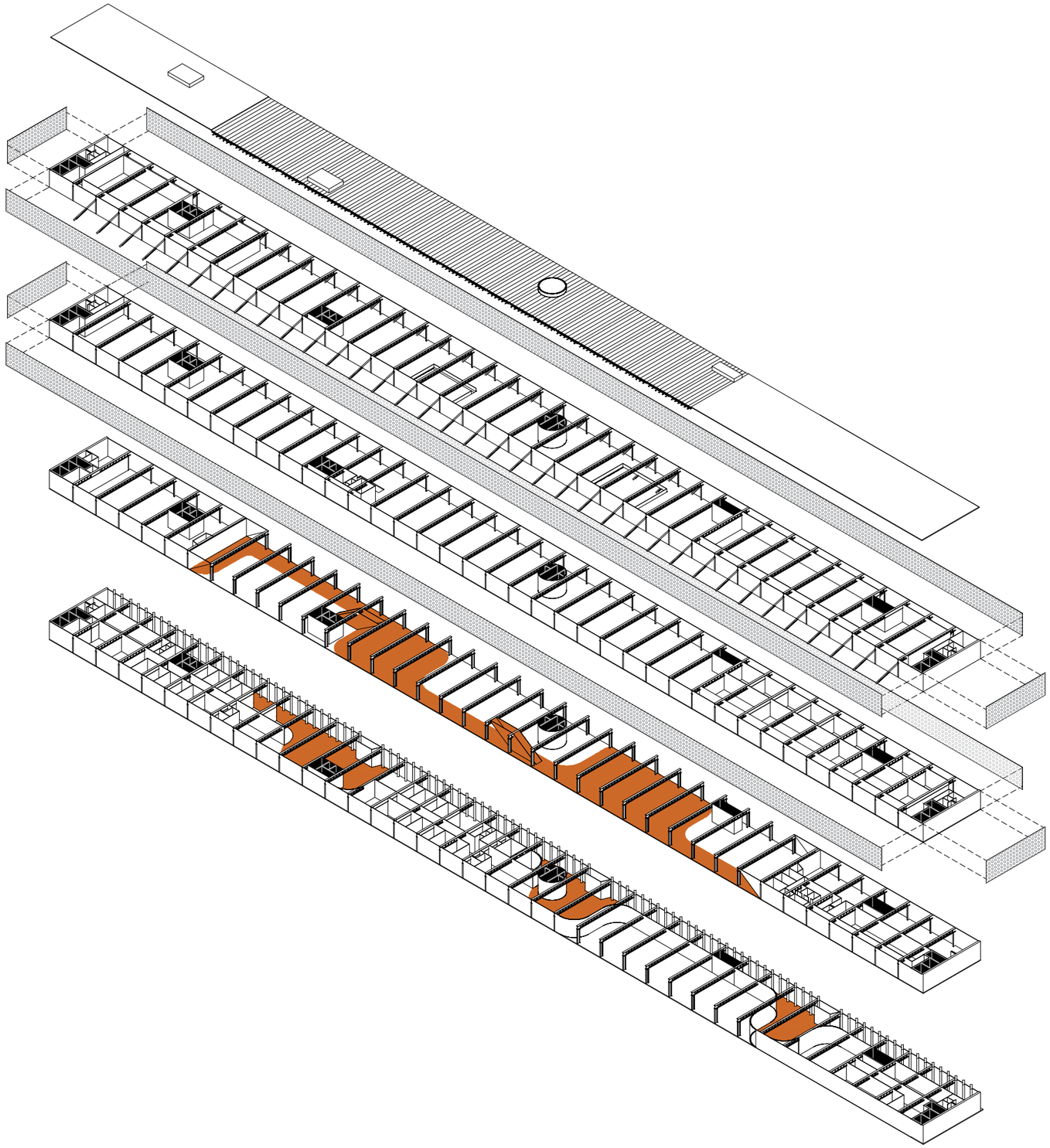
naziv projekta: PROMETNI HUB

nacrt: PROČELJE ISTOK

mjerilo: 1:200

2 5 10 20 50

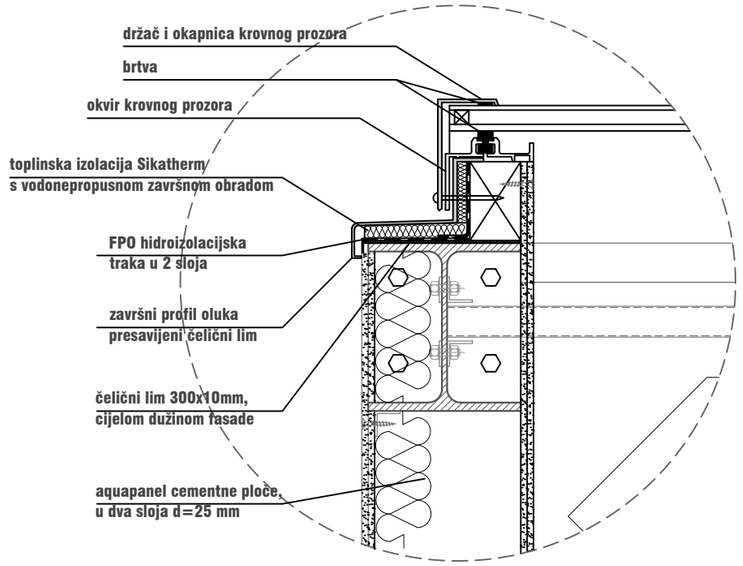
+2,20 m.n.v= ±0,00 m.r.v.

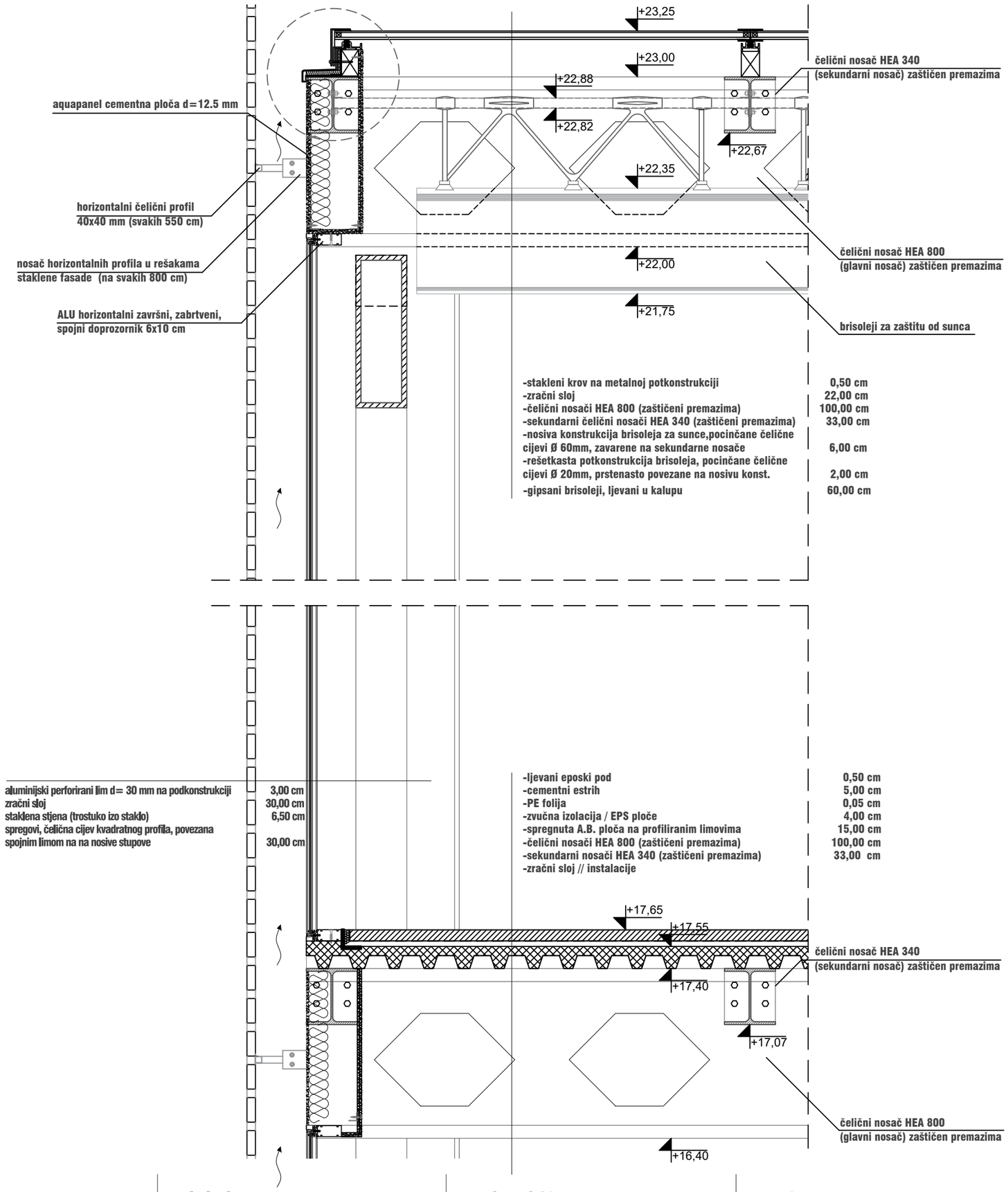


student:
Loris Gizdić

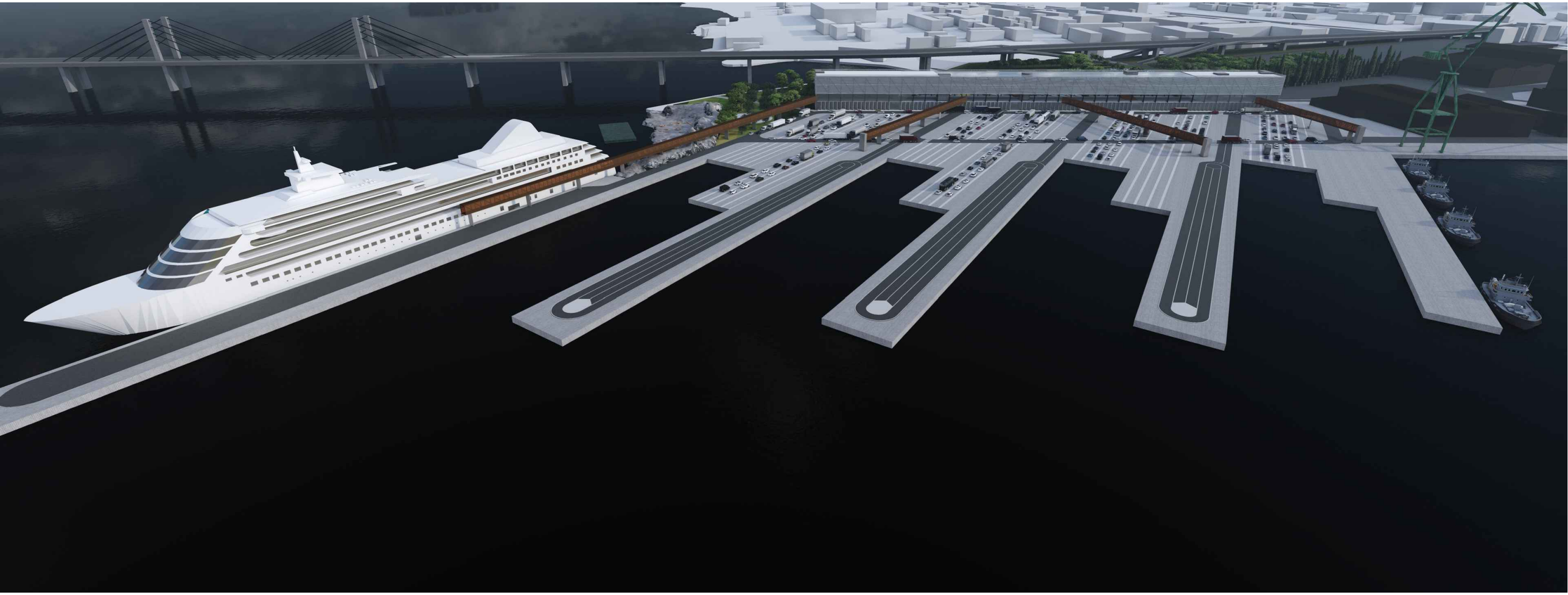
naziv projekta:
PROMETNI HUB

nacrt:
EKSPLODIRANA AKSONOMETRIJA





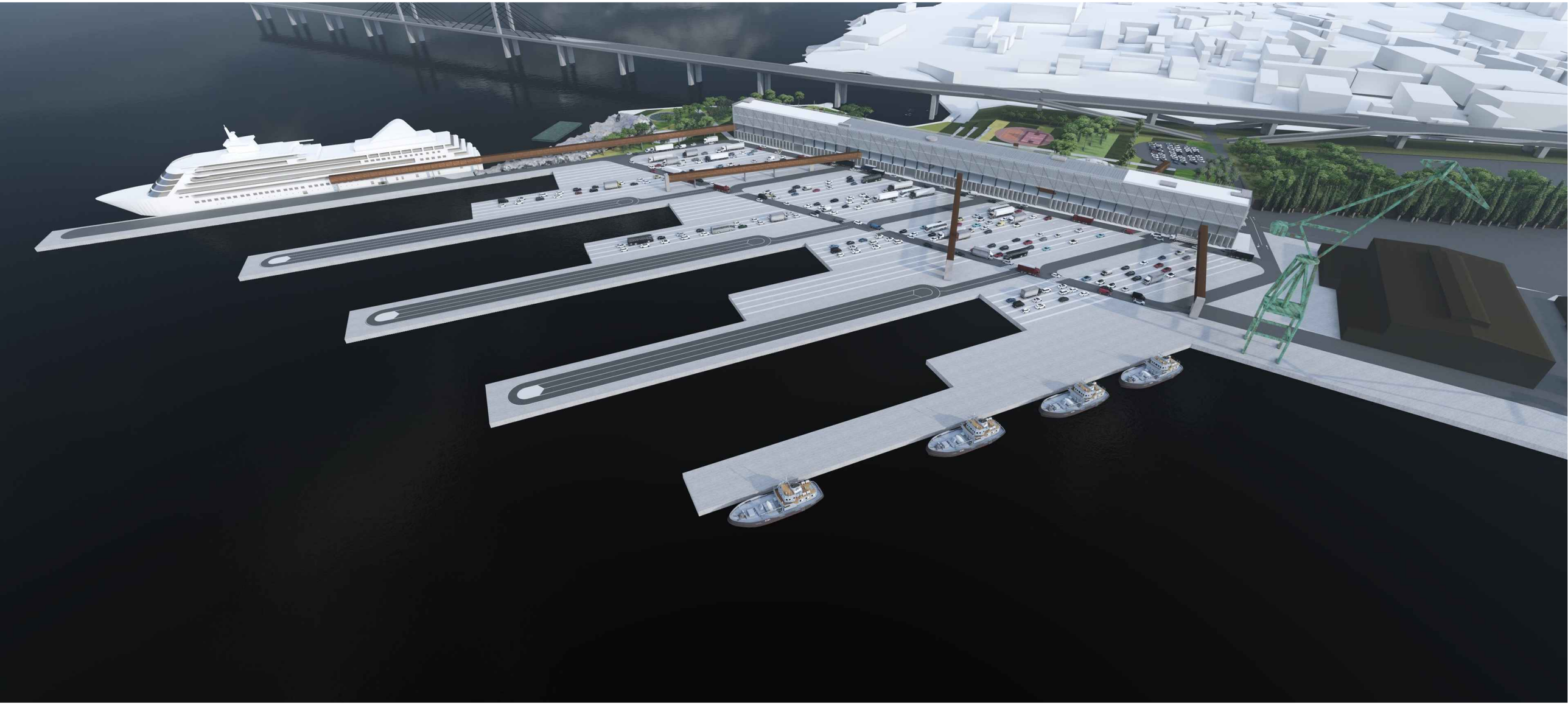
student:	naziv projekta:	nacrt:	mjerilo:
Loris Gizdić	PROMETNI HUB	Detalj	1:25



student:
Loris Gizdić

naziv projekta:
PROMETNI HUB

nacrt:
VIZUALIZACIJE



student:
Loris Gizdić

naziv projekta:
PROMETNI HUB

nacrt:
VIZUALIZACIJE

student:
Loris Gizdić

naziv projekta:
PROMETNI HUB

nacrt:
VIZUALIZACIJE

student:
Loris Gizdić

naziv projekta:
PROMETNI HUB

nacrt:
VIZUALIZACIJE

student:
Loris Gizdić

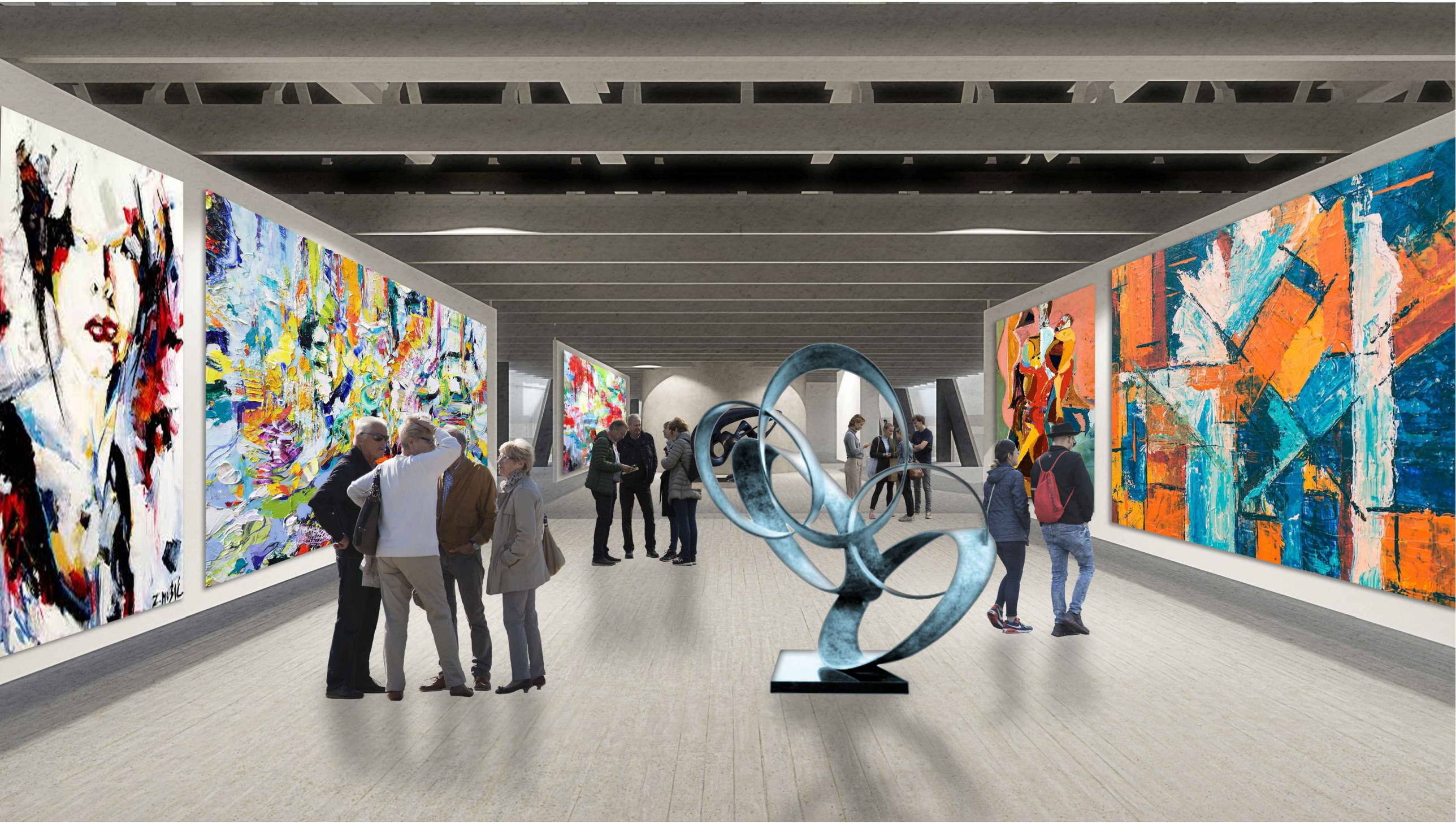
naziv projekta:
PROMETNI HUB

nacrt:
VIZUALIZACIJE

student:
Loris Gizdić

naziv projekta:
PROMETNI HUB

nacrt:
VIZUALIZACIJE



student:
Loris Gizdić

naziv projekta:
PROMETNI HUB

nacrt:
VIZUALIZACIJE

PRIZEMLJE

AUTOBUSNI KOLODVOR

-Info pult	40,05 m²
-Agencija	90,48 m²
-Prodaja karata	46,61 m²
-Čekaonica	370,85 m²
-Sanitarije	65,25 m²
-Caffee prodavnica	117,95 m²
-Sanitarije za zaposlenike caffeea	12,09 m²
-Spremište caffeea	10,15 m²
-Uredi	112,93 m²
-Soba za sastanke	45,82 m²
-Sanitarije za zaposlenike	39,08 m²
-Tehnički blok	78,05 m²
-Gospodarski ulaz	31,49 m²
7 ukrcajno/iskrcajnih perona	
9 parkirnih mjesta za autobuse	

Trajektni terminal

-Info pult	47,04 m²
-Agencija	69,03 m²
-Prodaja karata	47,39 m²
-Čekaonica	468,52 m²
-Caffee prodavnica	117,01 m²
-Sanitarije za zaposlenike caffeea	12,09 m²
-Spremište caffeea	10,15 m²
-Uredi	112,90 m²
-Soba za sastanke	45,88 m²
-Sanitarije za zaposlenike	24,82 m²
-Ured lučke kapetanije	68,97 m²
-Soba za sastanke lučke kapetanije	46,75 m²
-Sanitarije lučke kapetanije	23,21 m²
-Tehnički blok	69,52 m²
-Spremište	69,52 m²
-Gospodarski ulaz	34,65 m²
-Gospodarski ulaz	24,40 m²
8 gatova za trajekte	

Kruzerski terminal

-Računovodstvo i uprava	71,92 m²
-Soba za sastanke	46,75 m²
-Sanitarije uprave	23,21 m²
-Garderoba i sanitarije zaposlenika kuhinje	21,75 m²
-Tehnički blok	92,22 m²
-Skladište rekvizita	235,50 m²
-Skladište	18,22 m²
-Gospodarski ulaz terminala i MSUa	70,21 m²
Gat za privez kruzera	

1. KAT

Kruzerski terminal

-Ulaz/Izlaz i carina	208,39 m²
-Čekaonica	387,09 m²
-Sanitarije	39,08 m²
-Prijem prtljage	124,62 m²
-Pregled prtljage	52,93 m²
-Kuhinja	137,10 m²
-Spremište	3,75 m²

Muzej suvremene umjetnosti

-Ulazni prostor i info pult	741,98 m²
-Suvenirnica	68,95 m²
-Sanitarije i garderoba suvenirnice	13,45 m²
-Sanitarije	31,49 m²

Promenada

-Izložbeni prostor	
-Open-air cinema	
-Sportski tereni	
-Caffee bar	
-Ležaljke za sunčanje i odmor	

2. KAT

Muzej suvremene umjetnosti

RADNO-TEHNIČKI DIO	
-Prostor za karantenu	47,48 m²
-Pomoćna radionica (stolar)	47,48 m²
-Pomoćna radionica (električari)	47,48 m²
-Restauratorska i konzervatorska radionica	205,70 m²
-Prostor za pripremu izložbi	119,07 m²
-Skladište	45,67 m²
-Sanitarije	23,21 m²
-Sprema za čistače	26,95 m²
RADNO-STRUČNI DIO	
-Računovodstvo	96,27 m²
-Ravnatelj	48,13 m²
-Prostor za kustose	144,40 m²
-Arhiv	48,12 m²
-Dokumentacija	48,74 m²
-Programeri	68,17 m²
-Eksperimentalni studio	66,49 m²
-Knjižnica sa čitaonicom rijetkih knjiga	133,82 m²
-Čuvaonica fotografija, filmova i videa	200,32 m²
-Foto labaratorij	67,35 m²
-Prostorija za kontrolu sigurnosti	66,49 m²
-Sanitarije	23,21 m²
-Sprema za čistače	26,95 m²
IZLOŽBENI PROSTOR	
-Garderoba	15,69 m²
-Sanitarije za posjetioce	47,74 m²
-Fleksibilni izloženi prostor	3285,65 m²

3. KAT

Muzej suvremene umjetnosti

RADNO-STRUČNI DIO	
-Čuvaonica skulptura	615,18 m²
-Čuvaonica slika	1013,22 m²
-Sanitarije	23,21 m²
-Sprema za čistače	26,95 m²
-Sanitarije	23,21 m²
-Sprema za čistače	26,95 m²
IZLOŽBENI PROSTOR	
-Garderoba	15,69 m²
-Sanitarije za posjetioce	47,74 m²
-Fleksibilni izloženi prostor	3285,65 m²