

ISTOČNA OBALA SPLIT

PARK - LUKA - KOLODVOR

OPIS KONCEPTA
 Prijedlogom se istražuje program i kontinuitet urbanističkih ideja na prostoru gradske luke, u odnosu na širi kontekst razvoja grada Splita. Složenost i slojevitost prostora istočne obale obvezuje na specifičan interdisciplinarni način razmišljanja i kreiranja prostornih ideja. Osim rješavanja programskih tema i zadataka, prostor istočne obale predstavlja priliku za kulturni, civilizacijski i inženjerski iskorak grada Splita i generacije koja ga provode.

ZELENI PRSTEN
 Split je grad pod Marjanom na poluotoku. Naglašena zelena topografija je ono što sigurno ostavljamo u naslijeđe budućim generacijama. Na određeni način suživot grada, prirode i mora, upisan je u genetski kod Splita.

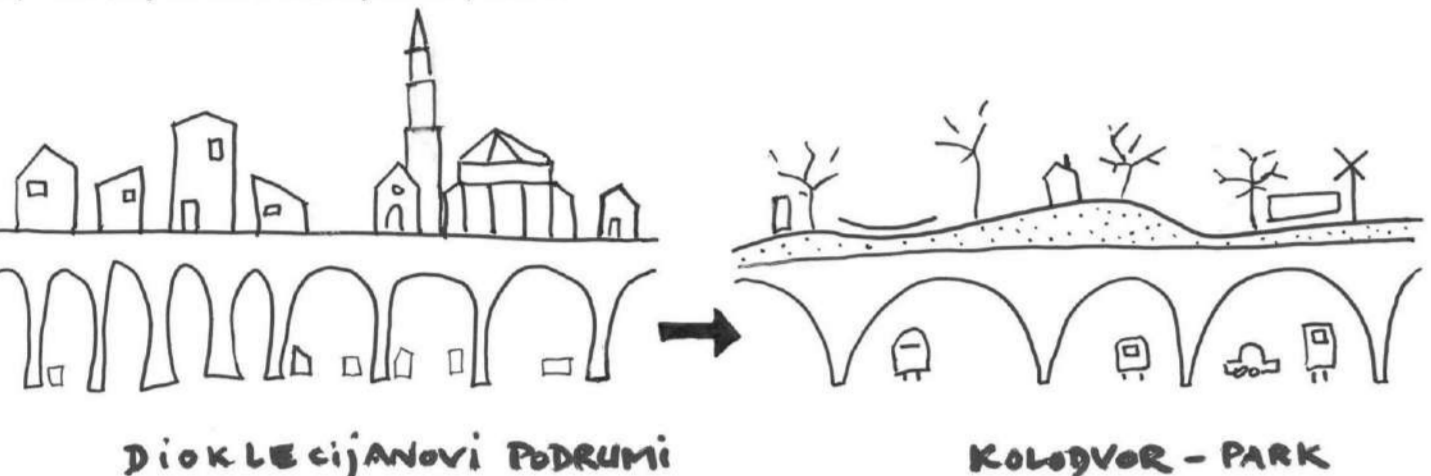
Analizom javnih i zelenih prostora, u blizini stare gradske jezgre, otkriva se mogućnost afirmacije tzv. "zelenog prstena grada". On predstavlja sustav parkovnih površina nastalih kroz dugi povijesni razvoj urbanističkih ideja u Splitu. Niz parkova vrlo izražajnog identiteta nastavlja se u formi novog krovnog parka terminala. Marjan, Sustipan, Zvončac, Stari plac, Vidovića park, Đardin i Katalinića brig čine slijed prostornih individualnosti koje novi park treba nadopuniti i obogatiti. Osim toga, prostor istočne obale sadrži mogućnost, u programskom i topografskom smislu, afirmacije velikog otvorenog javnog poteza koji u drugim dijelovima šireg centra više nije ostvaren.

Uzmemo li za polazište mapu gradskog zelenila i prekopimo je s mapom javnoga gradskog prostora, stvar nam se osnova za promišljanje zelenoga gradskog sustava kao temeljne urbane poveznice s kompleksnom topografijom istočne obale. Ova izrazito zahtjevna zona nije samo transportno čvorište nego i spona između povijesne jezgre i šireg prostora grada.

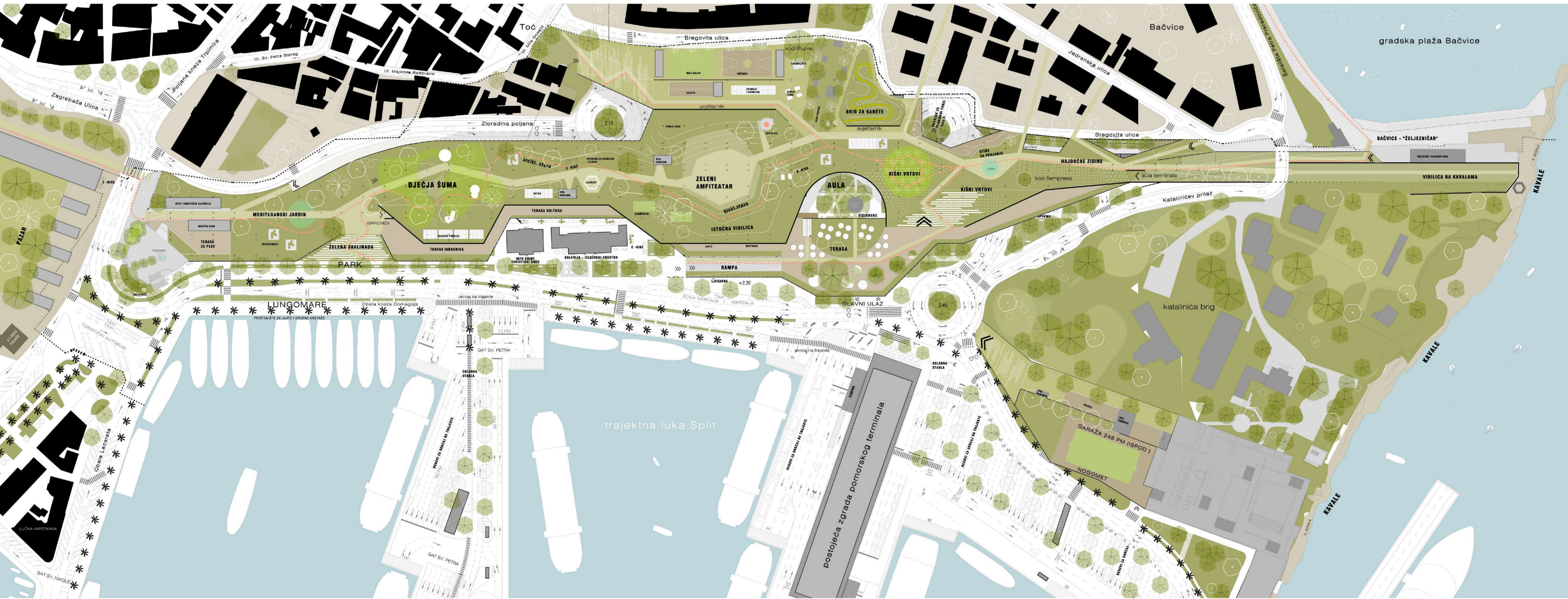
PARK - KOLODVOR - LUKA
 Naglašena višeznačajnost prostornog prijedloga uključuje želju da se maksimalno zadovolje sve temeljne javne potrebe u prostoru. Prometna integracija, pješačka povezanost, infrastrukturna opremljenost, ekonomska održivost i ekološka svijest, predstavljaju imperativ javnog interesa. Novi kolodvor u gradskoj luci koncipiran je kao integralno prometno čvorište za sve vrste prometa (ST- HUB). Njegova hibridnost uključuje slojeviti cestovno-garažni, željeznički, autobusni i brodski promet. Svi prometni elementi nadopunjavaju se širokim lepezom poslovnih, uslužnih, servisnih i kulturnih sadržaja, sve u funkciji građana, a zatim i turista.

Prostorni opozit dinamičnom sustavu kolodvora predstavlja javni i relaksirajući ambijent krovnog parka. Na taj način zone prometne efikasnosti nadopunjavaju se otvorenim prostorima za spontanost, dječju igru, rekreaciju, odmor i kulturu. Park koji natkrpa kolodvor u ovom slučaju služi kao poveznica okolnih sadržaja, oblikovan tako da izrazi pripadnost kontekstu te da istodobno može funkcionirati i kao dio sustava dinamičnih javnih prostora.

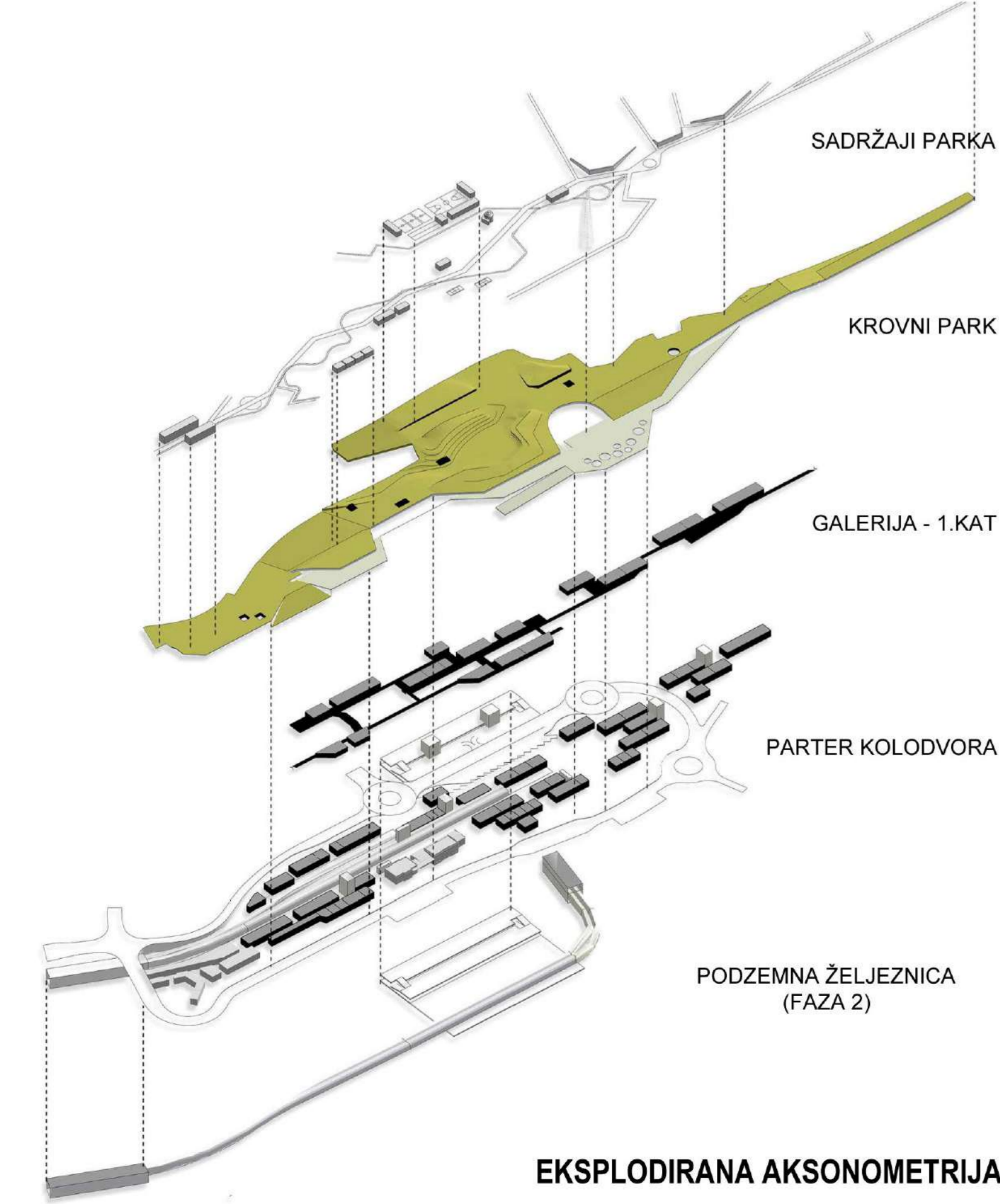
Memoriju kolodvora kao mračnog i zapuštenog mjesta zamjenjuje zelena utopija - ideja mediteranskog parka u neposrednoj blizini Diklecijanove palače.



Diklecijanovi Podrumi Kolodvor - Park



UŽA SITUACIJA M 1:1000



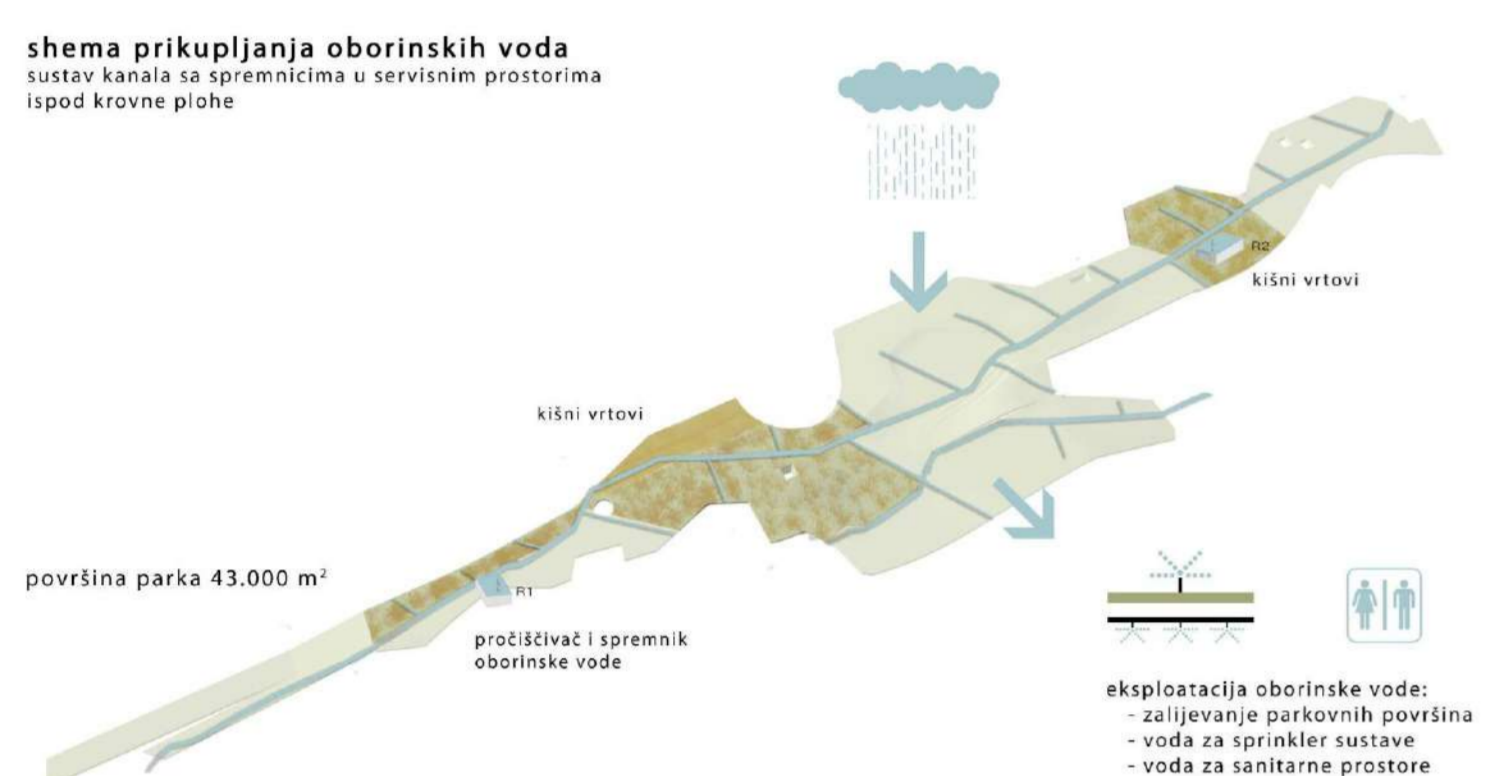
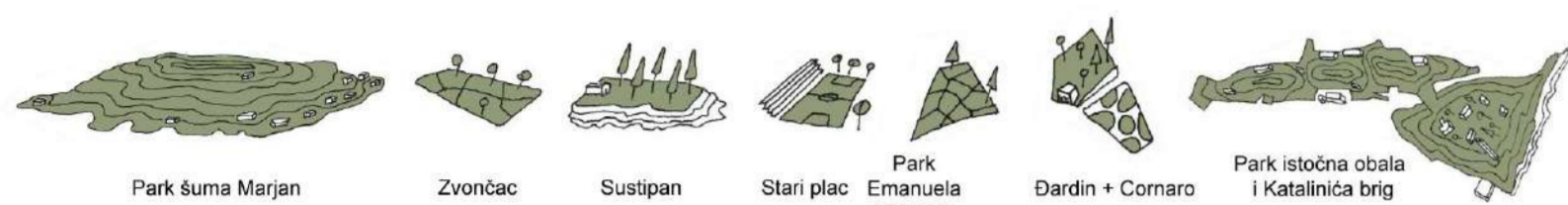
EKSPLODIRANA AKSONOMETRIJA



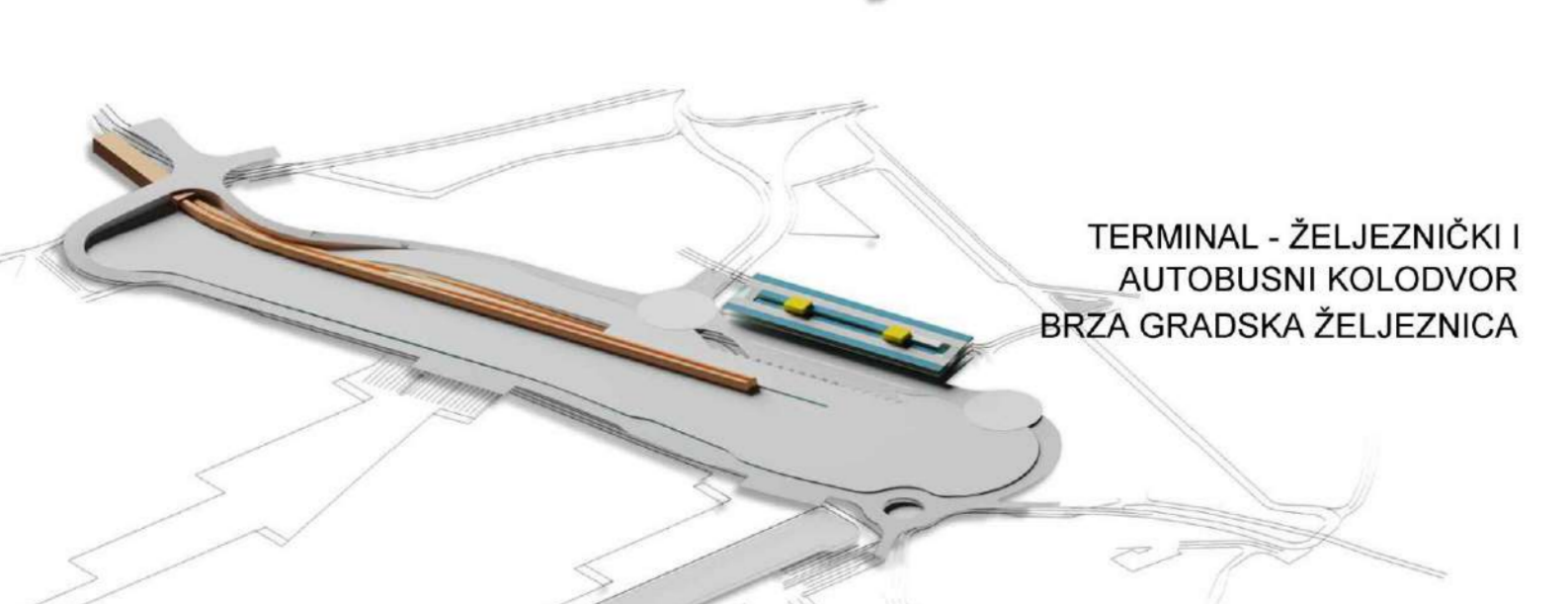
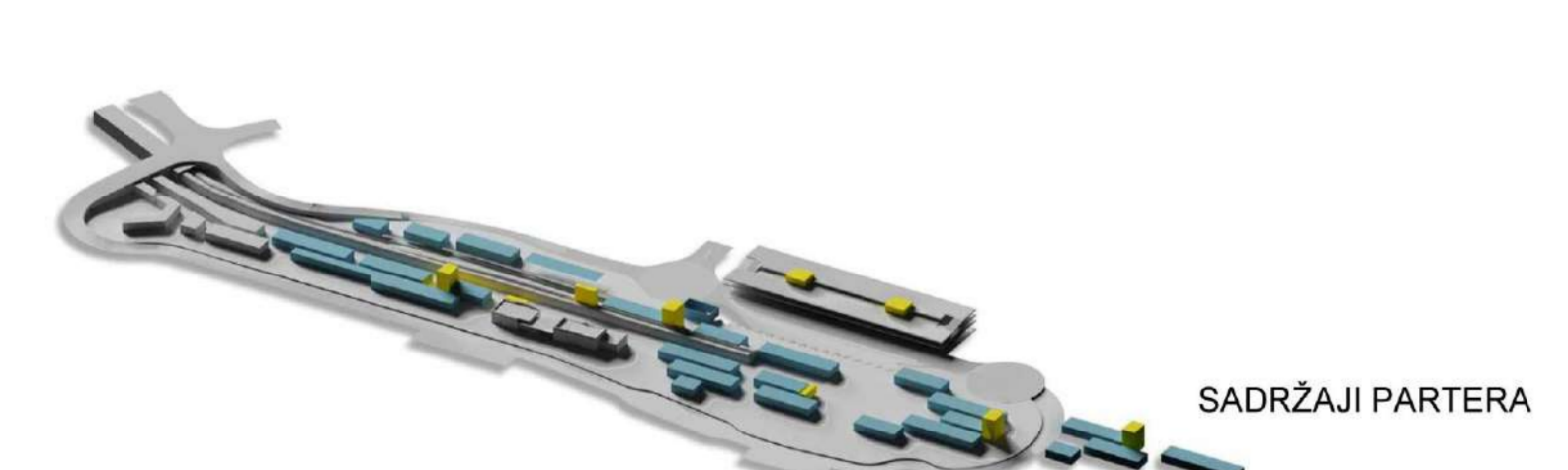
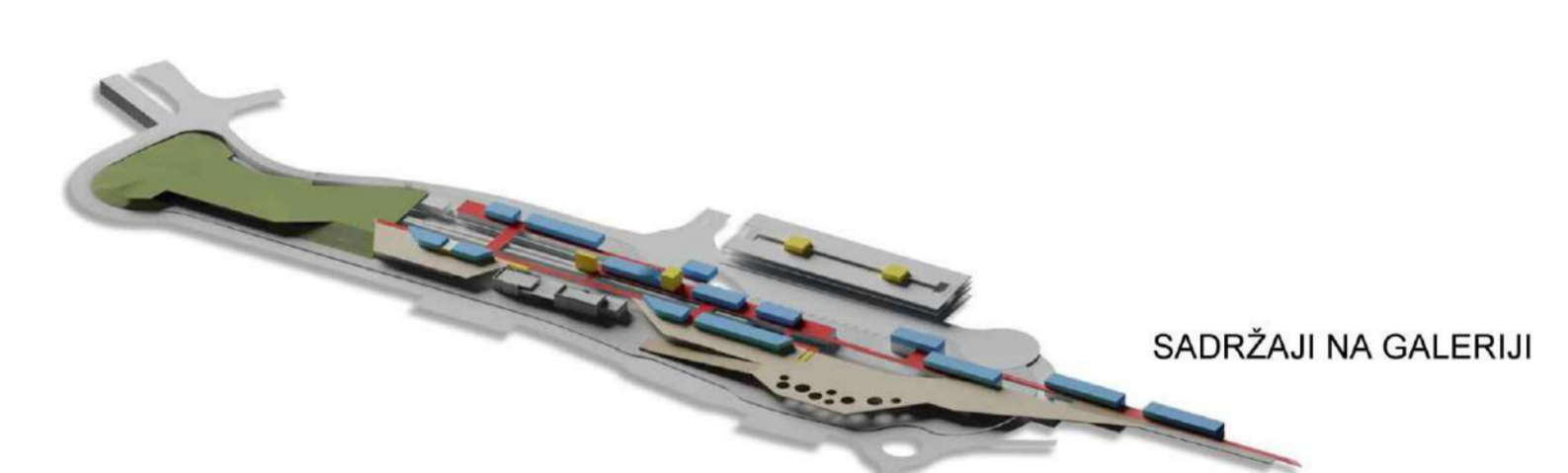
ISTOČNA OBALA SPLIT PARK - LUKA - KOLODVOR

PJEŠAČKE KOMUNIKACIJE
Latentna nepovezanost i odsječenost prostora istočne obale čine jedan od značajnijih aspekata ovog projekta. Novi suvremeni kolodvor postaje mjestom susreta i razmjene, a umjesto današnje komunalne zapuštenosti nudi se mogućnost stvaranja poželjnog i dinamičnog prostora za različite skupine građana. Otvarena je intenzivna pješačka poveznica između zona istočne obale, Bačvice, Katalinića briga, Toča, Rive, te prostora od Pazara do stare općine. Prostor nad ukopom pruge transformirao bi se u prostranu pješačku promenu uz zadržavanje većine socijalnih navika koje taj devastirani prostor danas sadrži. Nizom manjih implementacija na bokovima pješačke promenade omogućila bi se raznolikija ponuda javnih, kulturnih i ostalih potreba. Osim toga, sadržaje koji nedostaju moguće je ostvariti u zoni između Pazara i stare općine te na rubnim područjima istočne obale. Na taj način prostor novog kolodvora ne treba biti izložen turističkoj gradnji nego se predlaže disperzija sadržaja po obodnim zonama. Intenzivan akcent na pješačkim komunikacijama kroz park i aktiviranje promenade nad ukopom pruge, predstavljaju doprinos ugroženoj temi "pješačkog grada" koju Split posjeduje kao dio vlastitog identiteta. U kojem je smjeru grad? - često je pitanje turista i gostiju koji se zateku u neposrednoj blizini stare gradske jezgre. Afirmacija snažnih pješačkih poteza osigurati će bolju i jasniju orijentaciju u sustavu kretanja gradom.

TRADICIJA I SUVREMENOST
Diocklecijanova palača je ideal promjenjivosti i paradigma svega izgrađenog u Splitu. Istovjetno ona je u potpunosti kompaktan prostor. Stoga je u njenom okruženju poželjno stvarati "mekane" prostore kao protutežu. Zadržavajući ono klasično, vjesho i bašinjeno, a ne kočeći pritom ono uvijek novo i promjenljivo. Prostor istočne obale predstavlja izrazito kontroverzan dio grada Splita. S jedne strane dominira specifičan brodski ugođaj trajektne luke u vrlo dinamičnoj izmjeni različitih vrsta plovlia. Na suprotnom dijelu egzistira devastirani željezničko-autobusni kolodvor koji vrlo često izaziva čuđenje zbog razine komunalnog nereda i ambijenta "divlje palačke" usred Splita. Postavlja se logično pitanje: Kako graditi na tako slojevitom mjestu? Svjetski primjeri pokazuju da su gradovi koji su poželjni kao turistička odredišta, upravo oni gradovi koji su ugodna mjesta za življenje i čiji se identitet proteže izvan granica povijesnog centra. Prostor koji je donedavna bio percipiran kao periferija postaje dio urbanog krajolika u kojem se gubi tradicionalna hijerarhija odnosa centra spram periferije, a sam program korištenja prostora kao generator arhitekture postaje višeznačan i otvoren s velikim brojem mogućih scenarija. Umjesto radikalnih usporedbi "staro - novo" ili dvojni "kamen - beton" i "veliko - malo", otvara se mogućnost dijaloga i konačnog prostornog konsenzusa. Zelenilo postaje gradbeno sredstvo, a mediteranski vrt je element kojeg prihvaća javnost. Prometna kompaktnost i naglašeni socijalni aspekt javnog parka čine simbiozu u službi građana različitih potreba i dobnih skupina. Osim toga, neutralna gradnja bez naglašenih volumena i ikona ostavlja veću mogućnost vremenske transformacije i traženja identiteta u budućoj slici gradske luke. U tom smislu park i kolodvor traže identifikaciju u široj slici grada, postaju prvi kontakt turista sa Splitom te prostor susreta domaćina i gostiju. Tradicija i suvremenost ne stoje na distanci prostornog konflikta nego pronalaze vrt kulturne izmjene, u stvarnom i simboličkom smislu.

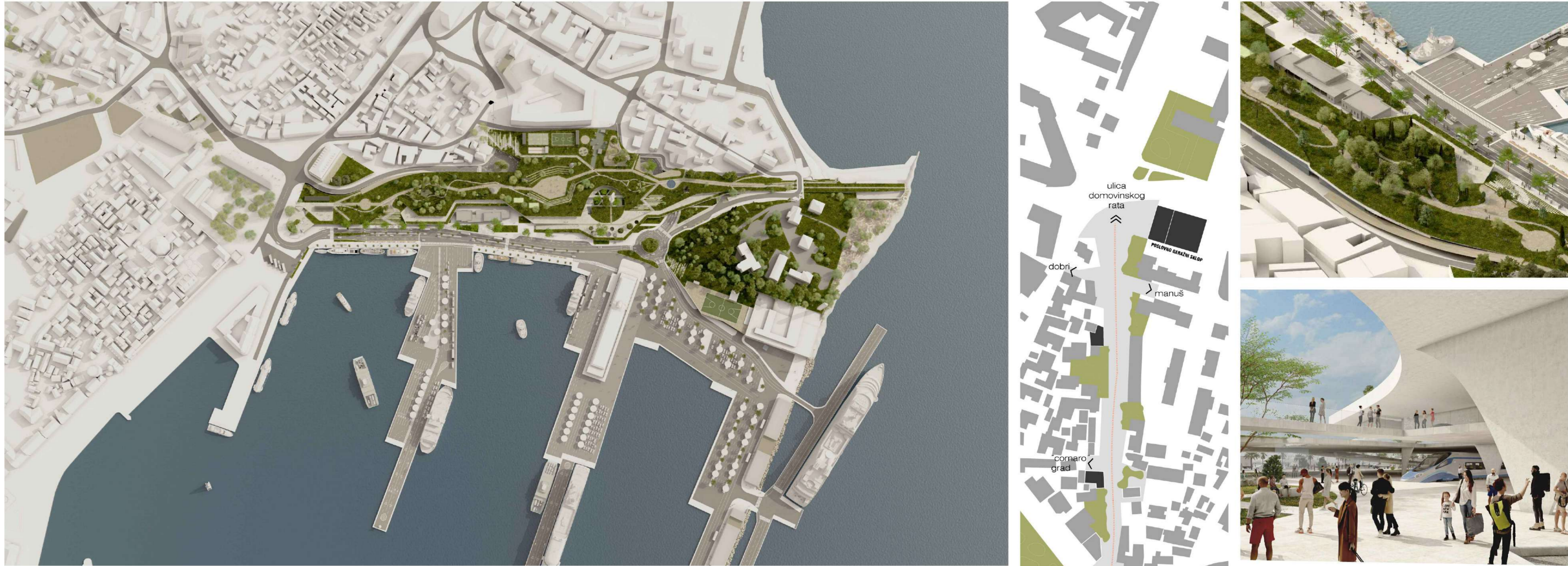


SHEMA PRIKUPLANJA OBORINSKIH VODA



SHEMA SADRŽAJA

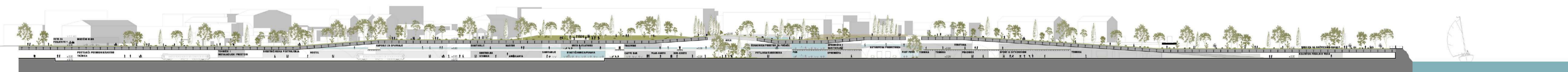
EKOLOŠKA INFRASTRUKTURA:



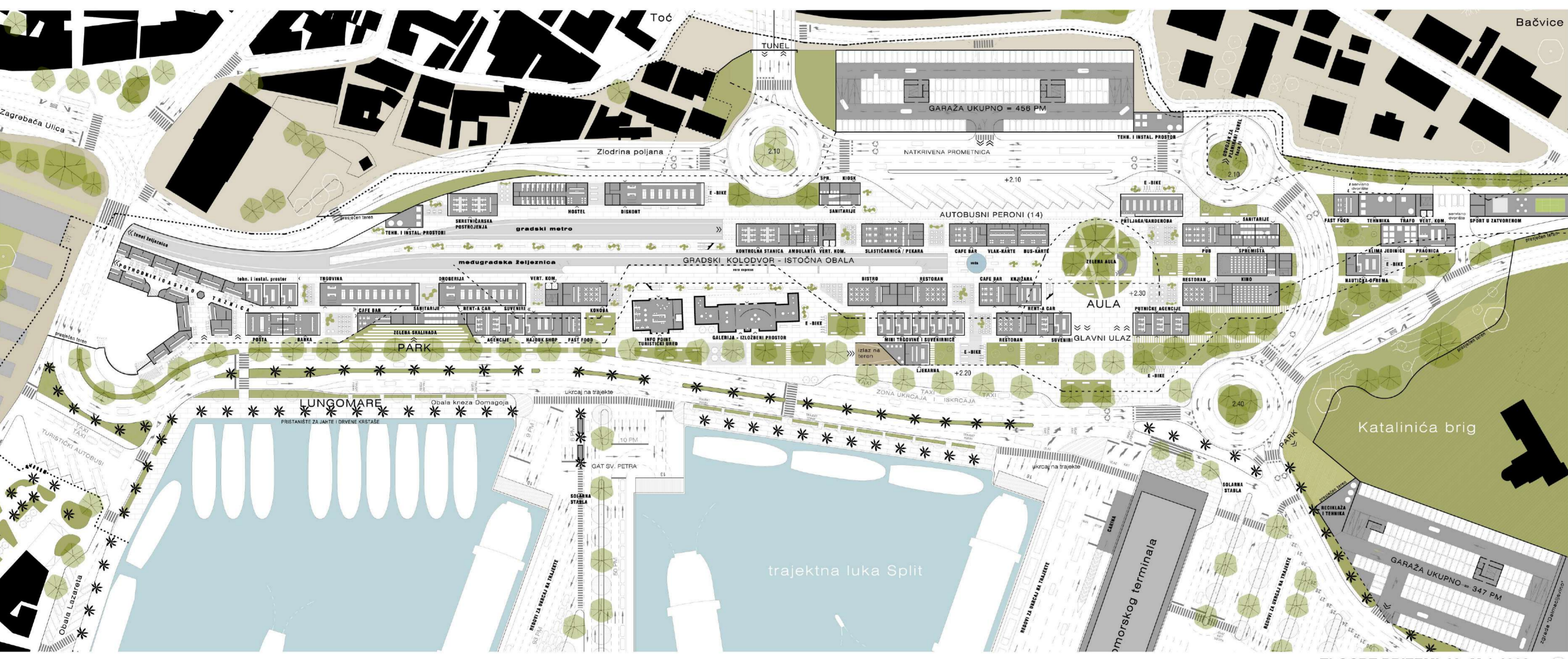
ISTOČNA OBALA SPLIT PARK - LUKA - KOLODVOR

EKOLOŠKO - ENERGETSKI MODEL

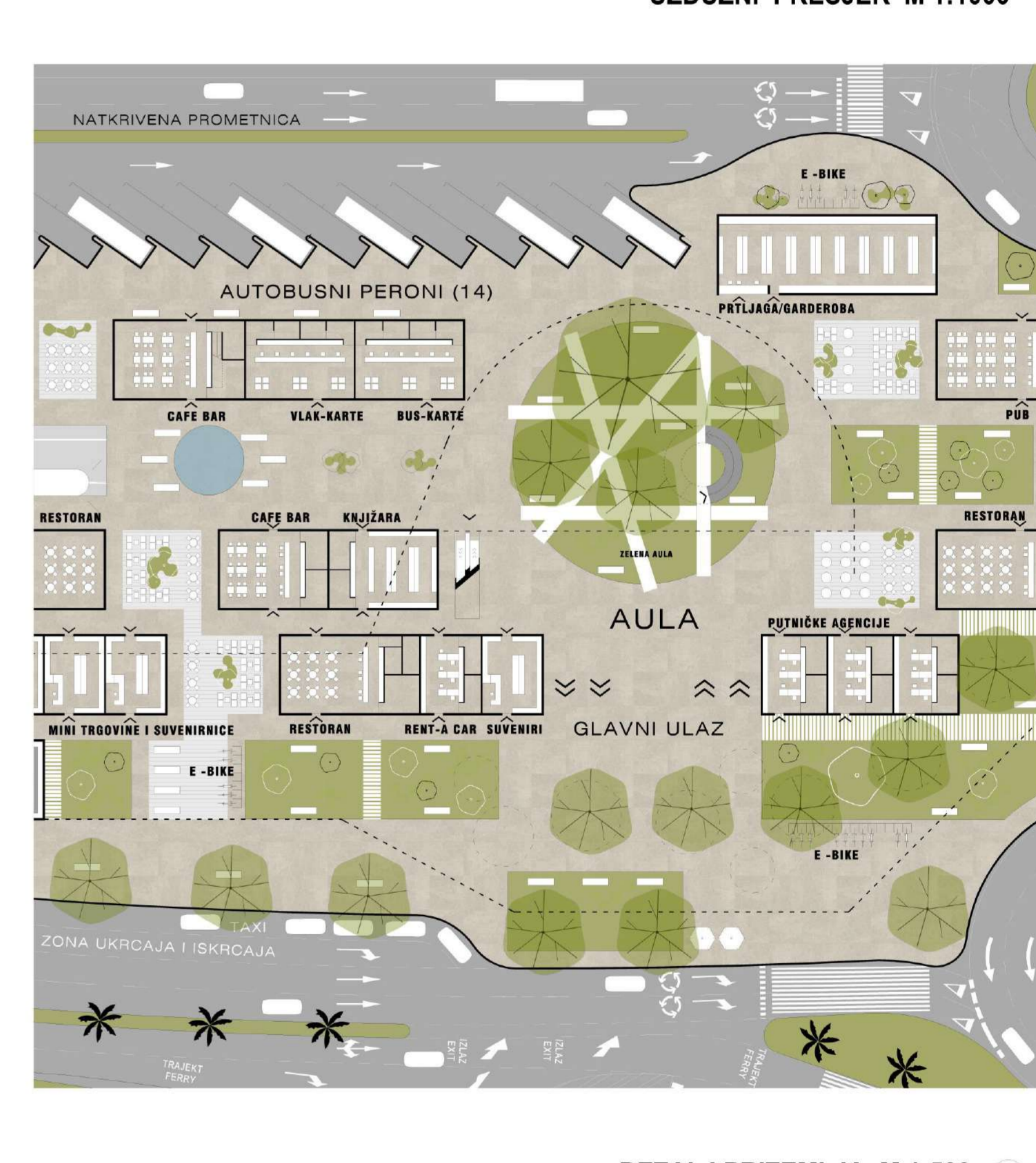
Mjere održive gradnje i energetski koncept ostvaruju se iskorištavanjem solarne energije i uštedom energije za grijanje i hlađenje kroz mjere održive gradnje, te kroz prikupljanje i korištenje oborinske vode. Krovno zelenilo postaje korisno kroz dvije stavke: zemljani sloj i vegetacija. Zemljani sloj unutar i iznad konstrukcije, prosječne visine cca 1,5m, dobar je toplinski izolator. Vegetacija zasjenjenjem znatno umanjuje zagrijavanje krovne plohe, tj. samog kolodvora. Svoj pozitivni učinak ostvaruje i kroz smanjenje prometnog zagađenja. Hortikulturni koncept potrebno je prilagoditi kako bi se ostvarila adekvatna strujanja zraka (usmjeravanje vjetra) preko krovne plohe kroz park. Oblikovno bi to značilo osiguravanje koridora za strujanje ljetne bave, a postavljanje zaštitnog zelenila na koridore hladnijih zimskih vjetrova. Kompaktnost objekta terminala i optimalna površina pročelja rezultiraju manjim gubitcima energije nego što je to slučaj kod klasičnih staklenih terminala. Predlaže se korištenje prirodnog izvora energije sunca kroz postavljanje fotonaponskih ćelija na objekte unutar obuhvata (novi lučki sadržaji, ex Dalmacijavino, lučki terminal) te sustava solarnih stabla. Način korištenja prikupljene energije dijeli se na vlastite potrebe (doggrijavanje vode, grijanje i klimatizacija, rasvjeta parka i javnih površina) ili u komercijalne svrhe (prodaja korisnicima poslovnih prostora). Tretman oborinskih voda uključuje implementaciju sustava prikupljanja oborinske vode kroz postavljanje propusnog površinskog sloja, stvaranje površinskog nepropusnog sloja te pročišćavanje i pohrana vode u spremnicima. Pohranjena voda koristi se za navodnjavanje zelenih površina, protupožarni (sprinkler) sistem, te za zadovoljavanje dijela sanitarnih potreba. Minimiziranje troškova korištenja sustava osigurava se instaliranjem dominantno gravitacijskog sustava vode te jednostavnošću održavanja sustava. Važan aspekt održivosti materijalizira se kroz plug-in elemente, odnosno mobilne elemente, odvojive dijelove terminala koji komuniciraju ekologiju i održivost u široj slici gradske luke. To su maone - plutajuće pontonske konstrukcije sa solarima, koje se dotele u gradsku luku kada se pojavi potreba za električnom energijom za javne manifestacije. Također, one na svojoj donjoj strani imaju strojarški element pročišćivača koji tijekom plutanja skuplja nečistoće i komade otpada, plastike i sl. s površine mora. Po istom principu se u luku dovode plutajuće pozornice kao generator društvenih događanja i podvodne istraživačke postaje, elementi Oceanografskog instituta za istraživanje splitskog akvatorija, u smislu zaštite kakvoće mora i morske bioraznolikosti. Slijedeći element s dvojakom funkcijom su solarne stabla postavljena na gatovima, između redova automobila za ukrcaj na trajekt. Ona stvaraju hlad za automobile i turiste, dok istovremeno iskorištavaju solarnu energiju.



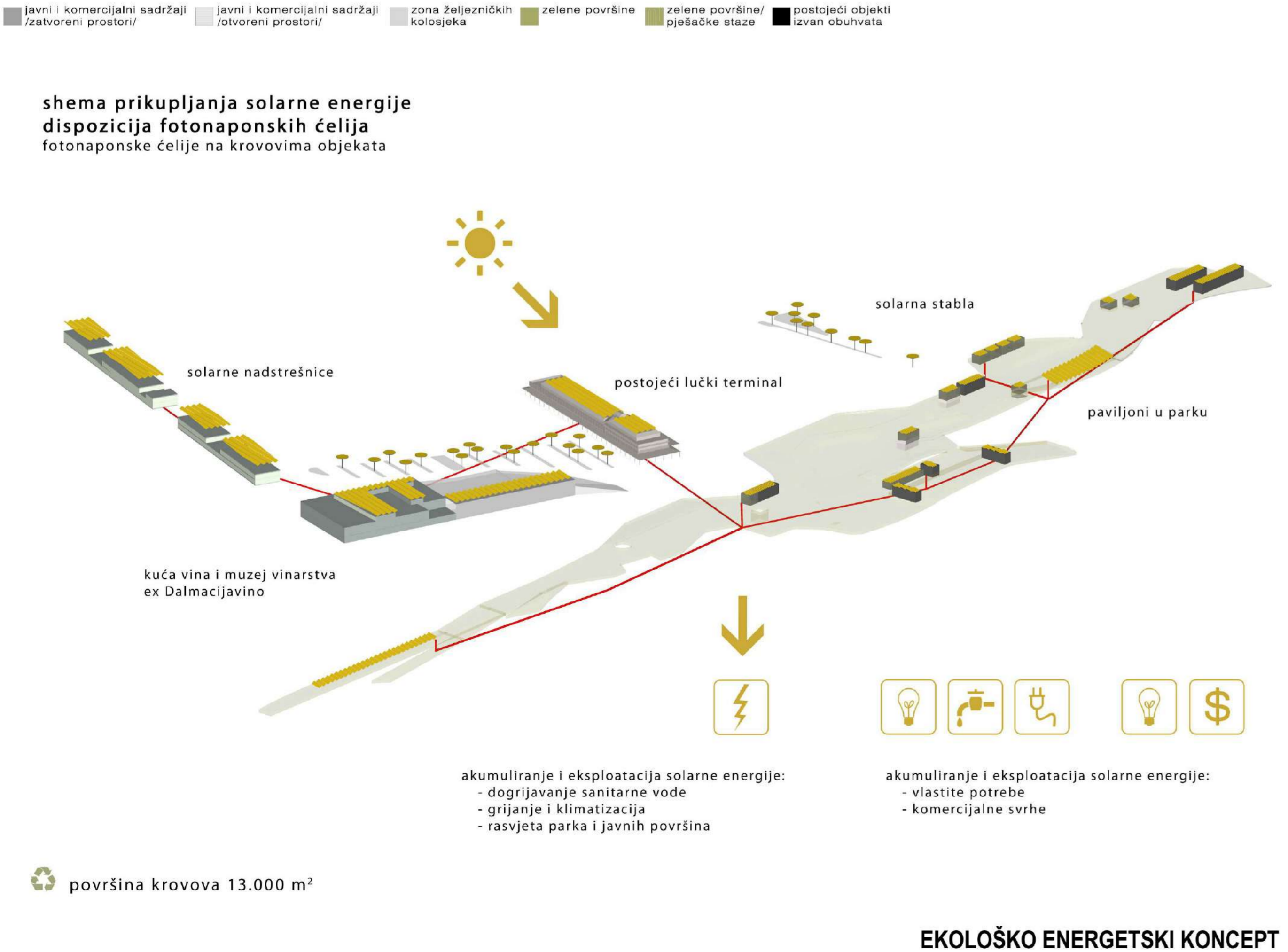
UZDUŽNI PRESJEK M 1:1000



TLOCRT PRIZEMLJA M 1:1000



DETALJ PRIZEMLJA M 1:500



ISTOČNA OBALA SPLIT PARK - LUKA - KOLODVOR

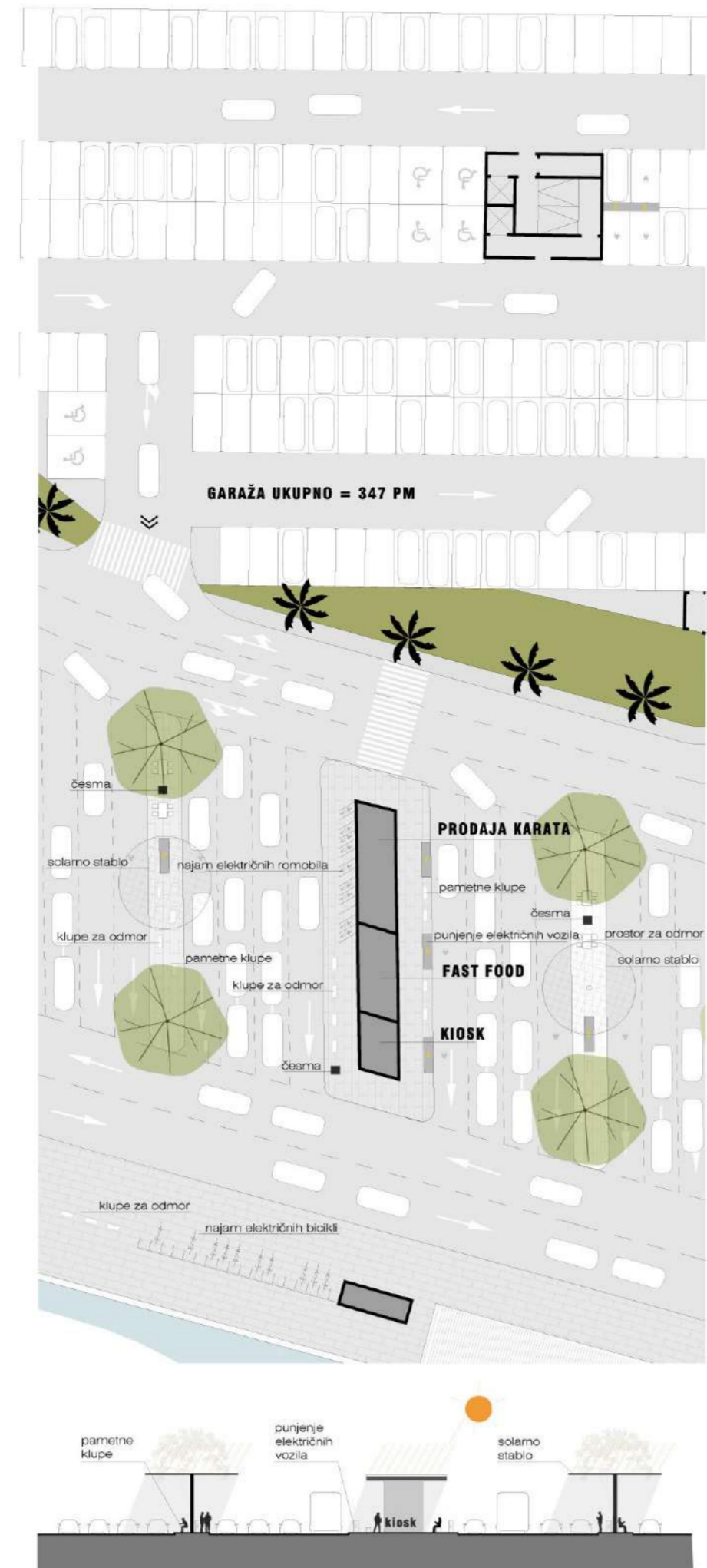
FUNKCIONALNE SPECIFIČNOSTI PROSTORA KOLODVORA
 Suvremeni kolodvor nije jednodimenzionalni sklop niti monofunkcionalna hala 19. st. i kao takav nije prihvatljiv ni suvremenom putniku niti suvremenom gradu. Dopolunjen sadržajima teži postati hibrid kako bi osigurao vlastito funkcioniranje odnosno produženo radno vrijeme - ekonomski se prilagoditi vremenu u kojem nastaje. Predviđeni sadržaji imaju ambiciju privući građane Splita, a ne isključivo zadovoljiti potrebe gosta ili turista. Stoga se sadržajima potrebnima za neometano funkcioniranje željezničkog i autobusnog stajališta dodaje spektar javnih i komercijalnih sadržaja unutar kolodvora.

Ostali društveni i kulturni sadržaji vezani su uz krovni park te zamišljeni kao područja različitih tema s naglašenom javnošću. U parku su, među ostalim, smješteni sportski tereni, zeleni amfiteatar, dječja šuma, a kontinuitet prostora ostvaruje se kvalitetnom vezom s pazarom i Katalinića brigom. Plaha parka je izlomljena i prilagođena kontaktnim područjima, a isti princip je proveden kako bi se osigurala i prirodne veze parka sa interijerom kompleksa. Terasa prvog kata denivelirani je dio krovnog parka. Unutar kolodvora osigurava se raznolikost sadržaja, uz naglasak na jasnom funkcioniranju prometnog sklopa i pristupačnosti parka iz svih smjerova i u svako doba dana. Polazište unutarnje organizacije prostora zasniva se na ispunjenju potreba željezničkog i autobusnog terminala te svih pripadajućih prostora.

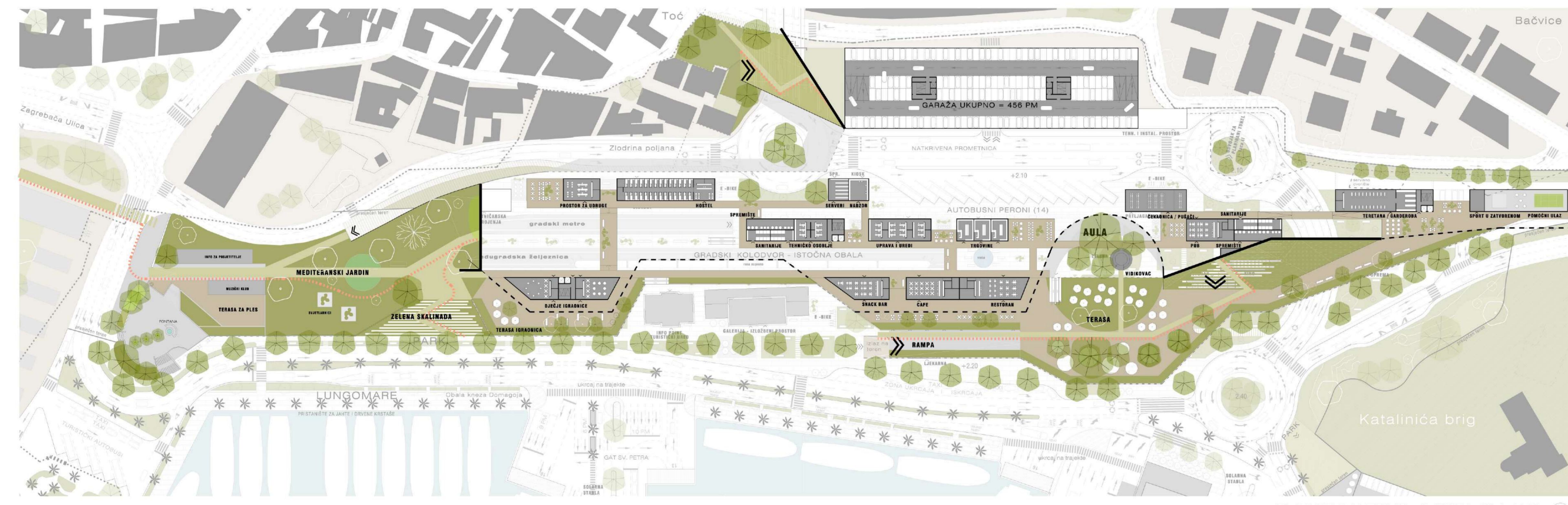
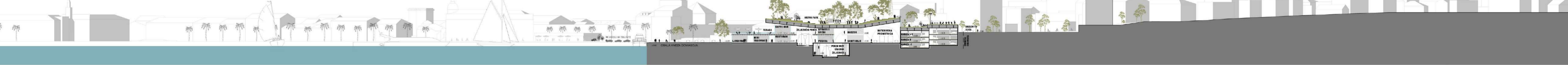
Sklop novog kolodvora organiziran je kao dvoetažni sustav. Parterna zona autobusnih i željezničkih perona (zona međugradskog prometa) obogaćena je lepezom ugostiteljskih, uslužnih, servisnih i drugih sadržaja koji čine funkcionalnu cjelinu sa sadržajima galerijskog sustava iznad. Također omogućena izravna veza s krovnom sadržajima sporta, rekreacije, kulture i otvorenih javnih prostora. Ispod parterne nalazi se etaža perona brze gradske željeznice (planirana u kasnijoj 2. fazi provedbe).

Sklopu kolodvora osigurana je transparentnost, propulzivnost i komunikacijska jasnoća kao nužni preduvjet za uspješno funkcioniranje. Prostrano prirodno osvjetljenje i provjetravana aula glavno je komunikacijsko čvorište. Vertikalne komunikacije smještene su tako da osiguravaju uočljivost i lakozu korištenja, respektirajući zahtjeve u pogledu udaljenosti za potrebe evakuacije. Pješaku u kretanju se osigurava jednostavna orijentacija. U kretanju kroz kolodvor razlikujemo: prečaca - vertikalne jezgre (stubišta s liftovima) - pogodno za svakodnevnne korisnike i hendikepirane, te promenadu - istraživačku rutu unutar kolodvora, međuetazno povezanu eskalatorima. Jasnoća unutarnjeg prometnog kretanja naglašena je otvorenim galerijama. U strážnoj zoni prizemne/parterne etaže kolna prometnica odvaja tehničke i instalacijske prostore, te prostore javne garaže od javnog dijela terminala. Javna garaža 1 zauzima tri razine sa polunivoima, te osigurava cca 456 GPM u funkciji građana i turista.

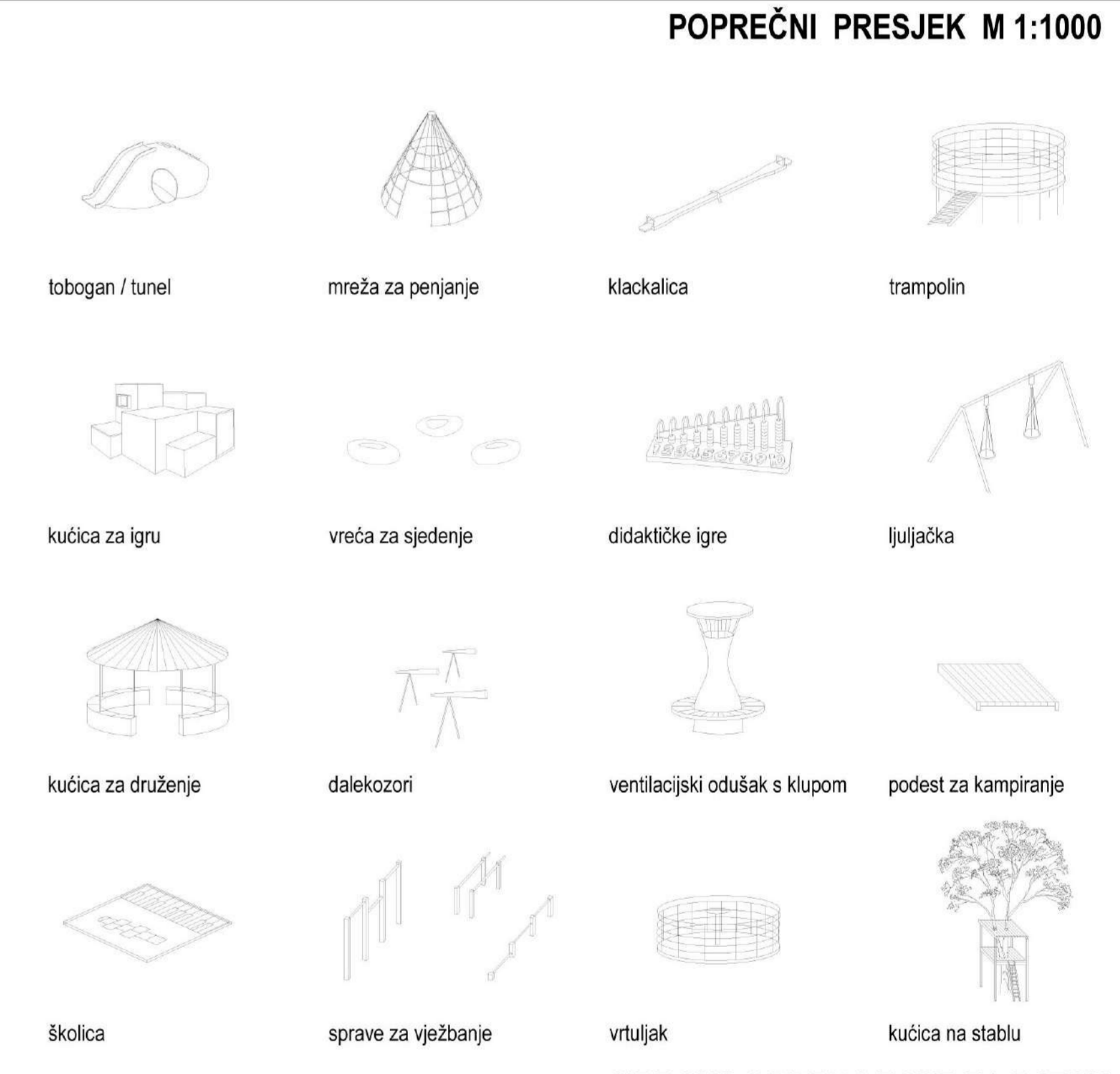
INTEGRALNI PROMETNI KONCEPT
 Činjenica da se u gradskoj luci susreću svi vidovi prometa doprinos je ukupnoj organizaciji korištenja lučkog prostora i djelovanju luke kao integralnog prometnog čvora. Taj aspekt bitno je utjecao na razvoj splitske luke u najveću putničku luku na Jadranu i jednu od najvećih na Mediteranu. U svijetu su poznata nastojanja lučkih gradova, posebno na Mediteranu, da se sve prometne grane objedine na jednoj lokaciji. Grad Split, kao važno gospodarsko i turističko središte ne samo u domaćim nego i u međunarodnim mjerilima treba biti otvoren za sve vidove putničkog prometa. Sučeljevanje svih vidova putničkog prometa komparativna je prednost prostora istočne obale Gradske luke i potencijalno bitna odrednica kvalitativnog prometnog i prostornog rješenja. U prostoru luke svoje ishodište imaju cestovni i željeznički magistralni pravci te pomorski promet koji grad Split povezuje sa srednjopodunavskim obalama i širim jadranskim područjima. Istodobno, s obzirom na veliku vrijednost prostora na kojem su danas locirani prometni sadržaji u gradskoj luci, isti se u ovom projektu reduciraju po kapacitetu, u kontekstu preseljenja većeg dijela kolodvorskih potreba na budući glavni kolodvor Kopilica.



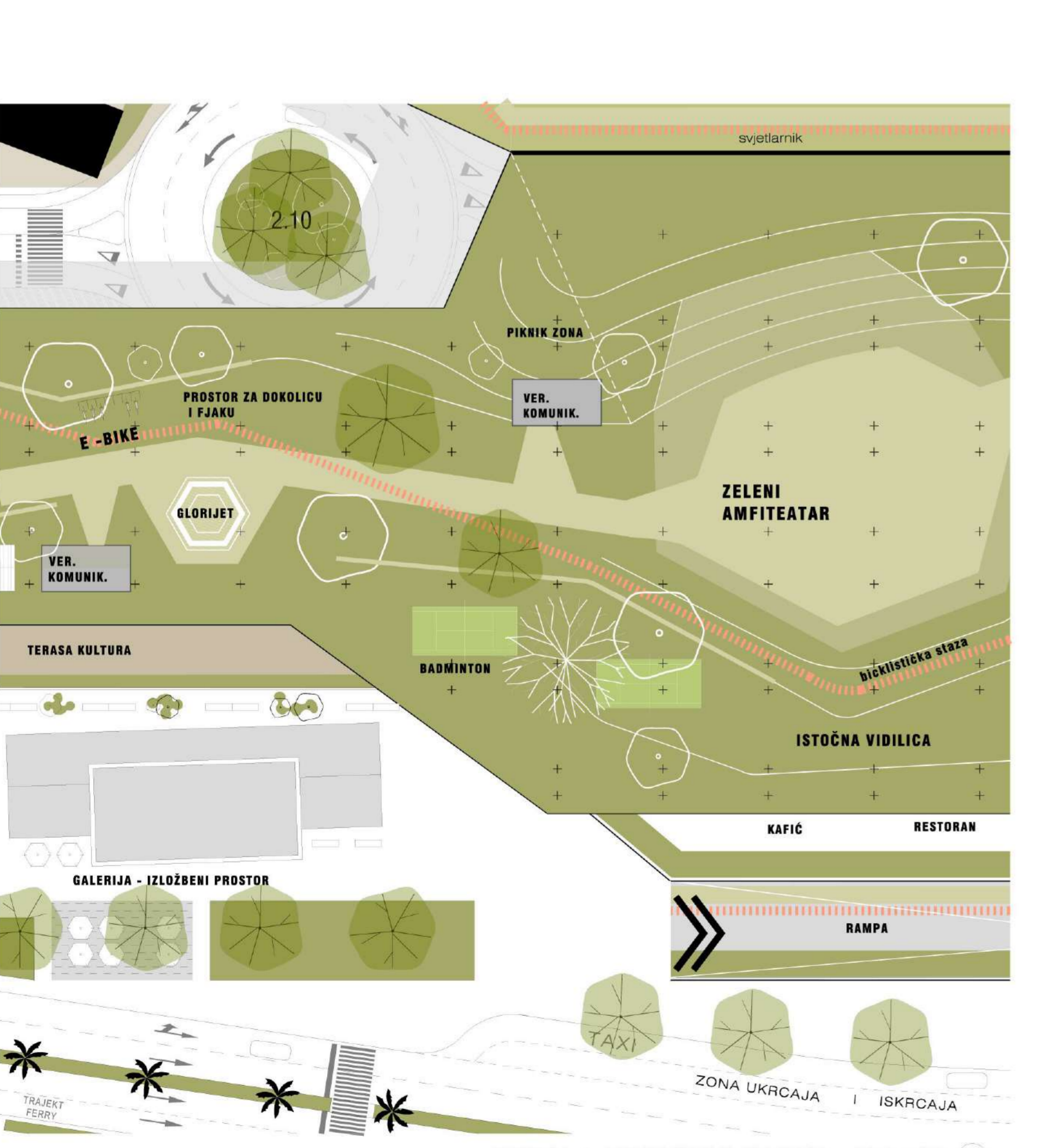
PARKING I TRAJEKTNJA LUKA M 1:500



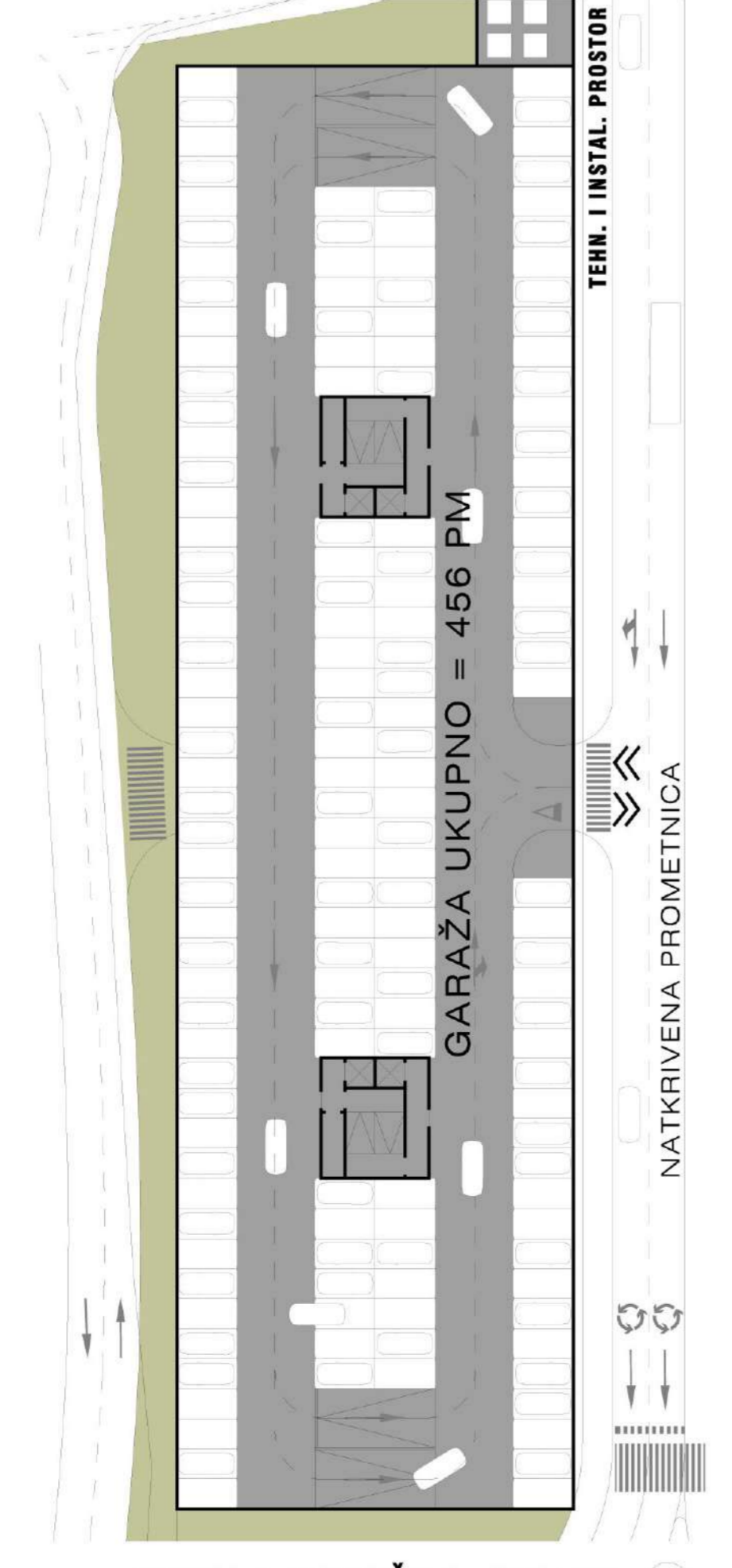
TLOCRT GALERIJE - 1. KATA M 1:1000



URBANA OPREMA ZONE ZA DJECU



DETALJ KROVNOG PARKA M 1:500



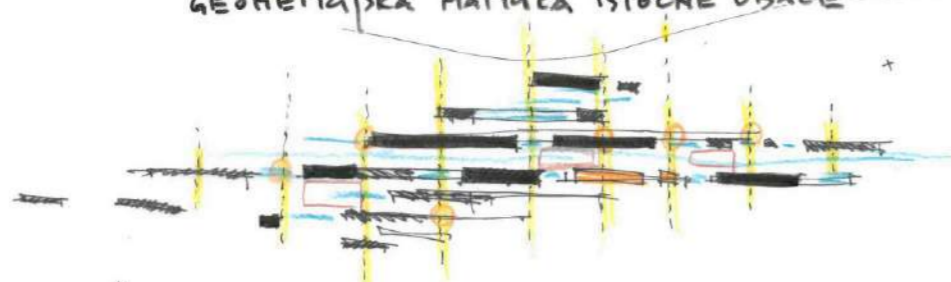
DETALJ GARAŽE 1 M 1:500



ISTOČNA OBALA SPLIT

PARK - LUKA - KOLODVOR

GEOMETRIJSKA MATRICA ISTOČNE OBALE

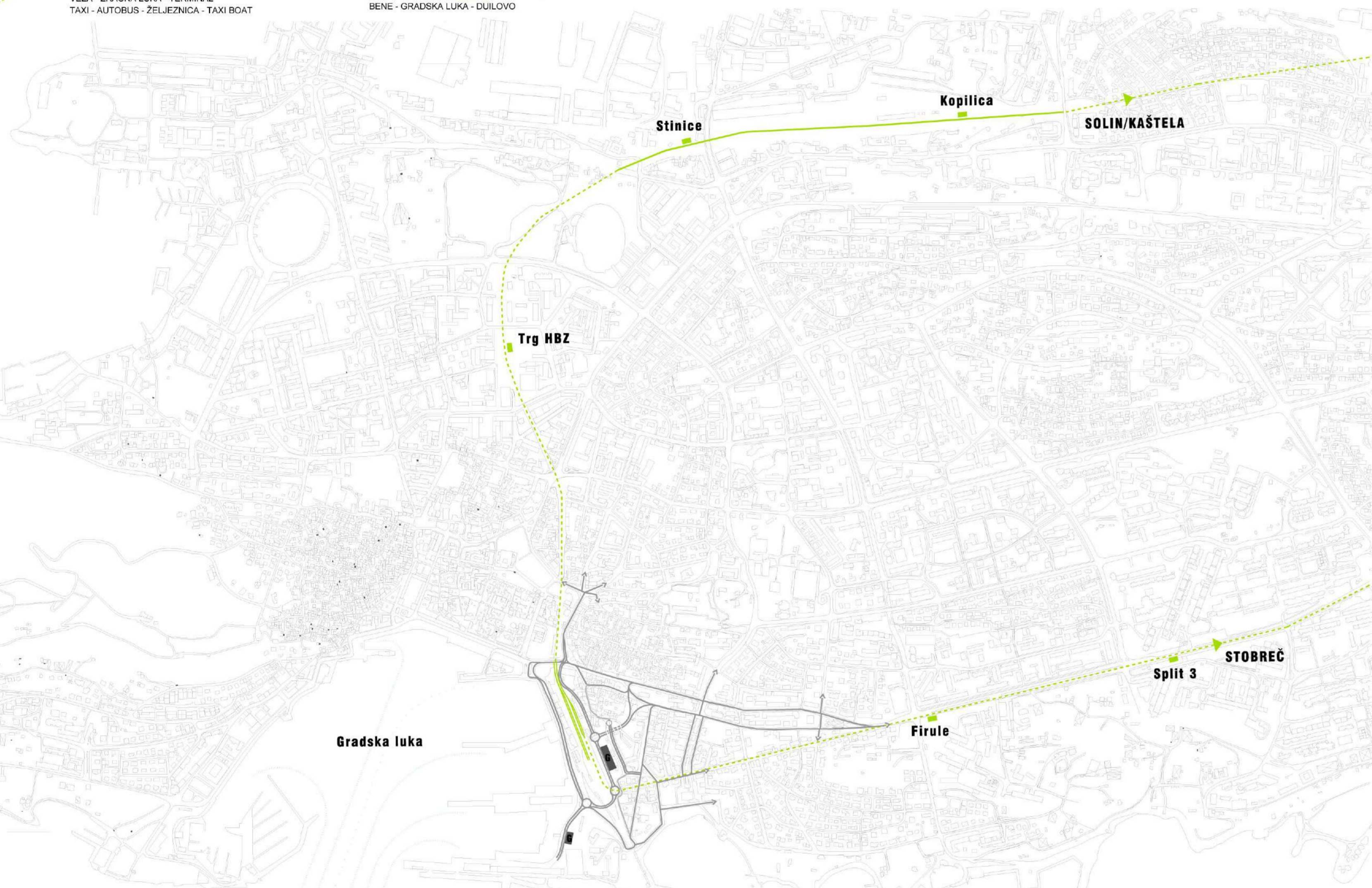
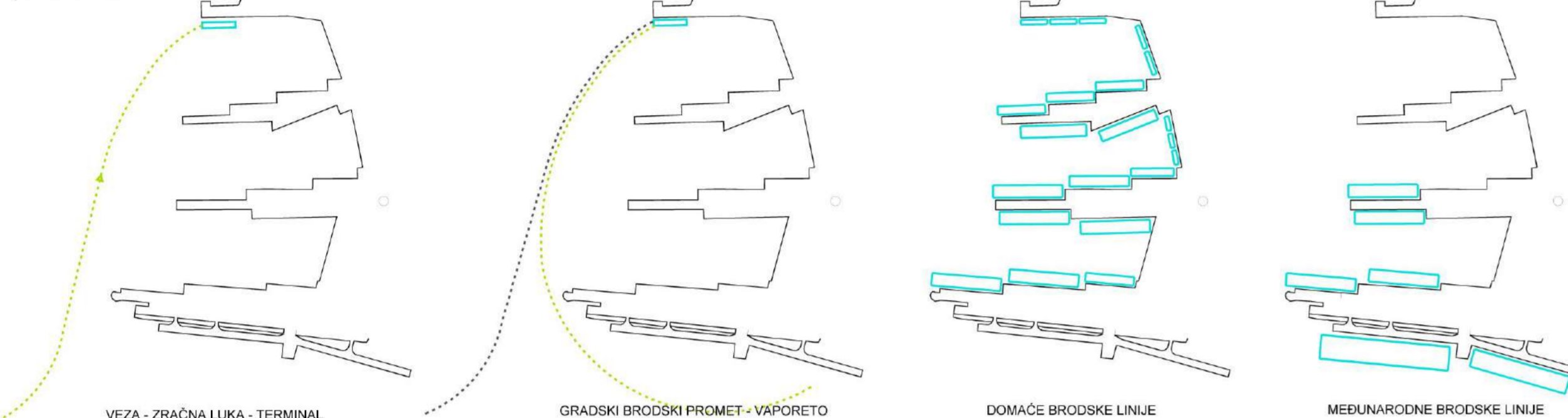


ŽELJEZNIČKI PROMET

Gotovo sva željeznička postrojenja i objekti u Gradskoj luci su zastarjela i nefunkcionalna. Stoga se u prostorno - prometnoj studiji šireg područja grada Splita iz 2010. godine predlaže izmjena postavki GUP - a grada Splita i uspostava novog razvojnog koncepta željezničkog čvora Split. On je utemeljen na suvremenim saznanjima i pozitivnim iskustvima o načinu rješavanja prometne problematike u velikim lučkim gradovima. Ovakvo predloženim sustavom željezničkih sadržaja na istočnom dijelu Gradske luke bitno se reducira postojeći kapaciteti. Željeznički kolodvor u gradskoj luci postaje putnički terminal za međunarodni, gradski i prigradski promet. Takav pristup oslobađa velik dio dragocjenog prostora koji se koristi za ostale gospodarske, javne, kulturne i komercijalne sadržaje centra grada. Kolodvor Kopljica (Split - predgrađe) mijenja ulogu i postaje glavni putnički kolodvor za prijem svih vlakova međunarodnog i domaćeg prometa. Dakle, kolodvor Kopljica može biti i krajnji kolodvor. Sukladno ovako izloženom konceptu, razmještaj kapaciteta na željezničkom terminalu u Gradskoj luci obuhvaća dva kolosijeka (1 i 2 - prijem i otprema) za međunarodne i međugradske vlakove korisne duljine Kd=280 - 300 m te dva kolosijeka (3 i 4) za prijem i otpremu gradskih i prigradskih vlakova korisne duljine Kd=120 m s mogućnošću produženja do Kd=200 m. Navedeni kolosijeci opremljeni su pripadajućim peronima u kombinaciji bočni, srednji i poprečni. Po visini se planiraju izvesti kao "visoki" iznad GRT 1,00 - 1,10 metara. Pristup peronima ostvaruje se u razini uzdužno iz prostora aule dok se poprečne veze ostvaruje preko galerija - eskalatorima. Kolosijeci 1 i 2 za prijem i otpremu međunarodnih i međugradskih vlakova nalaze se na nivou 2,30 dok se kolosijeci 3 i 4 za prijem i otpremu gradskih i prigradskih vlakova spuštaju na nivo -4,60. Usvajeno rješenje osigurava neposredno pješačko povezivanje sadržaja željezničkog terminala s autobusnim u cilju zajedničkog korištenja odgovarajućih funkcija i kompatibilnih usluga, kao i brzog transfera putnika s daljinskog na lokalni promet i obrnuto. Novom razvojnom koncepcijom čvora Split stvara se pretpostavka za planiranje ovog vrlo efikasnog, racionalnog i ekološki prihvatljivog vida javnog prijevoza. Sustav brze gradske željeznice kao potpuno neovisnog sustava (bez kolizije sa drugim prometnicama) duž šire aglomeracije grada Splita i Solina s vezom do Zračne luke Split - Kašela, odnosno grada Trogira je nešto što bi ovaj prostor povezal u jedinstvenu cjelinu. Upuštanjem kolosijeka 3 i 4 na nivo -4,60 u dijelu park-terminala gradska luka omogućuje se odvajanje brze gradske željeznice u pravcu istoka - Stobreča što predstavlja 4. etapu izgradnje koje su razmatrane u dosadašnjim studijama kod uvođenja brze gradske željeznice na širem području grada Splita. Time se izbjegava kolizija željezničkog i cestovnog prometa što omogućava kvalitetnije rješavanje obaju vrsta prometa. Rješenje tunela u smjeru Stobreča u dijelu do križanja Poljičke i Dubrovačke ulice potrebno je izraditi paralelno s cestovnim tunelom na istoj trasi. Prva etapa brze gradske željeznice predstavlja dionicu Solin - Split (grad) gdje se koristi postojeća željeznička infrastruktura. Potrebno je izgraditi odgovarajuća stajališta (TTTS-a) do Gradske odnosno do Trogira.

CESTOVNI PROMET

Osnovni koncept prometnog rješenja sastoji se u prihvaćanju pozitivnih karakteristika ranijih rješenja i njihovo objedinjavanje u sustav koji omogućava funkcioniranje gradske luke, u pogledu cestovnog prometa, u različitim etapama gradnje. Kolni pristup Gradskoj luci omogućava se sa istočne i sjeverne strane koristeći izgrađena čvorišta Poljičke ulice (DC-410), te ulice Domovinskog rata (ŽC-6139) sa ulicom Zbora Narodne garde (DC 8). Povezivanje Gradske luke sa istočne strane ostvareno je preko Poljičke ceste (D410) uz korištenje Poljičanske ulice za jedan smjer i Zvonimirove ulice za drugi smjer s objedinjavanjem kolnika kod benzinske postaje INA-Pojšjan. Zvonimirovom ulicom se kod nebodera „Kotekska“ odvaja promet u funkciji pristupa garaži koja je smještena uzdužno uz Bregovitu ulicu na području bivšeg HŽ depoa. Na križanju Zvonimirove sa Zagrebačkom ulicom moguće je nastaviti promet dalje obalom prometnicom ili skrenuti lijevo prema garaži odnosno autobusnom terminalu. Iz smjera sjevera u Gradsku luku pristup je ostvaren ulicom Domovinskog rata do raskrižja Bihačka - Vukovarska, Livanjskom i Zagrebačkom ulicom do Biskupove palače. Na križanju Zagrebačke i Zvonimirove ulice predviđen je vozni trak kojim se nastavlja direktno prema garaži i autobusnom kolodvoru. Desni trak je predviđen za nastavak kretanja prema trajektnoj luci obalom prometnicom.

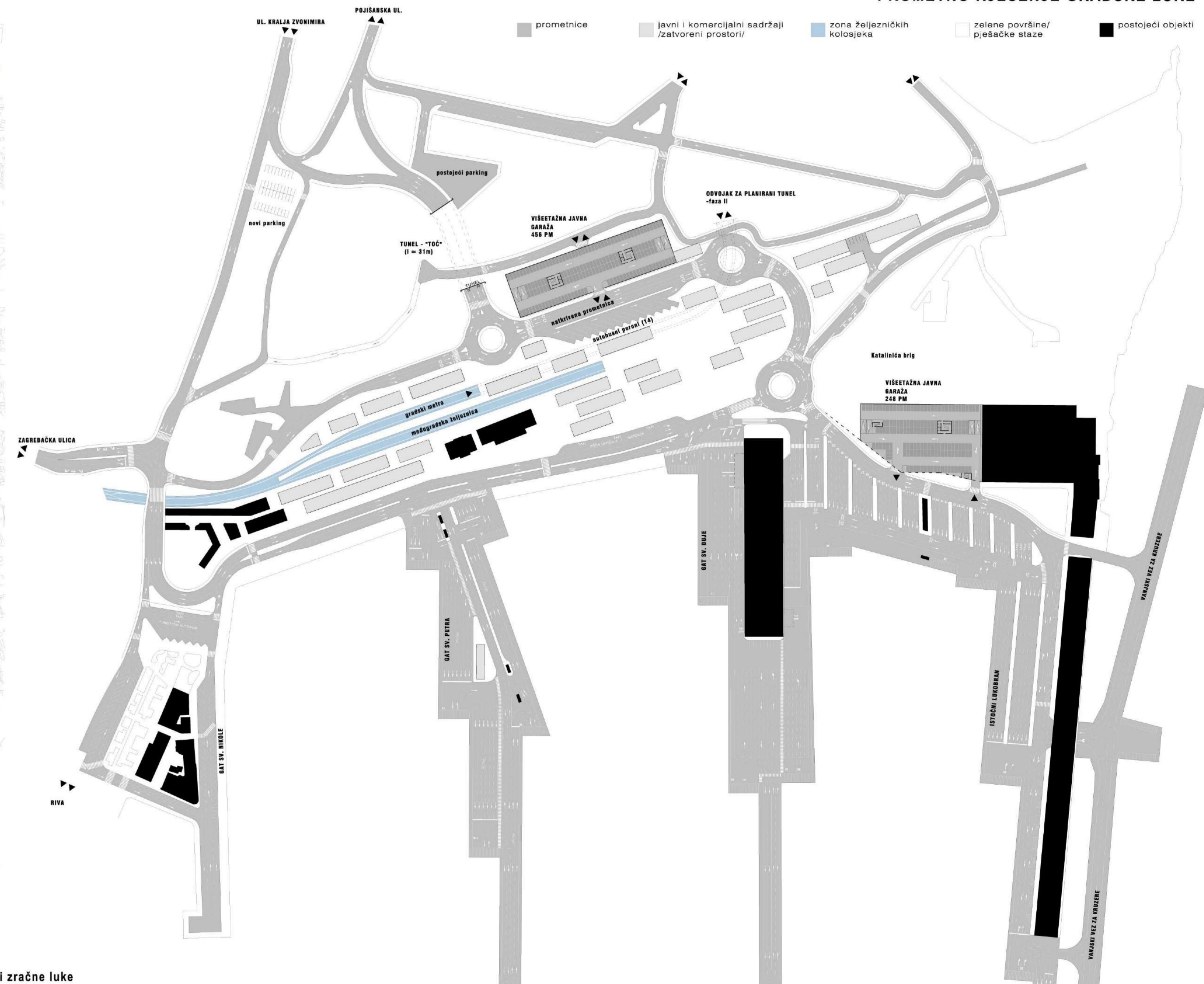


ST HUB: INTEGRIRANOST PROMETNIH SUSTAVA U GRADSKOJ LUCI

AK - autobusni kolodvor + JGP - terminal gradskih autobusa + TBUS - turistički autobusi + G/P - garaže/parking + TAXI - taxi vozila + ŽK - željeznički kolodvor + BGŽ - brza gradska željeznica + ZT - terminali zračne luke



PROMETNO RJEŠENJE GRADSKOJ LUCI



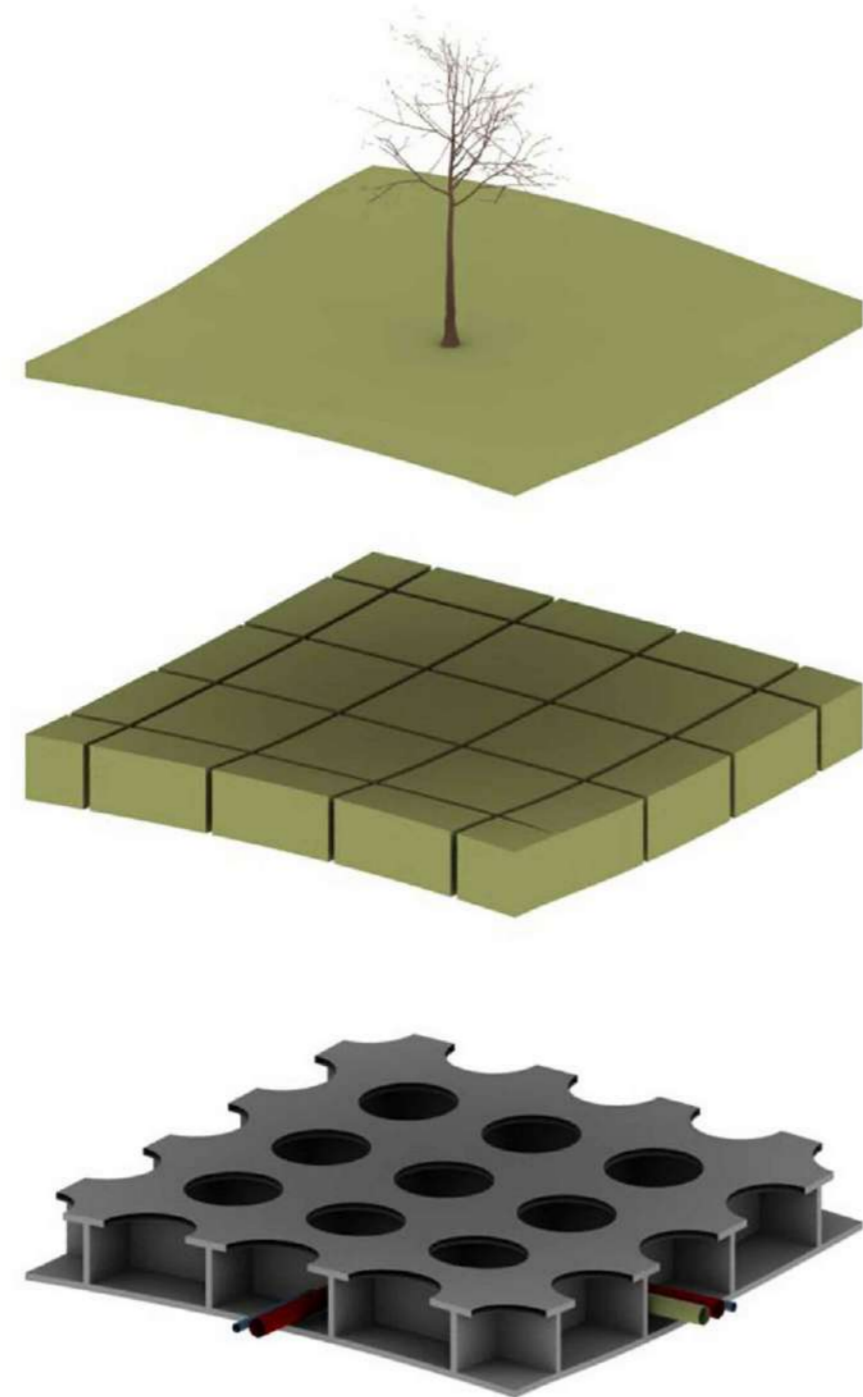
ISTOČNA OBALA SPLIT

PARK - LUKA - KOLODVOR

Trajektnoj luci je moguće pristupiti također iz smjera sjevera preko ulice Domovinskog rata, ulice Slobode ili Dubrovačke plače preko Zvonimirove odnosno Pojišanske ulice. Dodavanje desnog traka prometnice koja vodi od Biskupove plače preko Zlodine poljane prema rotoru u trajektnoj luci osigurava se ulaz-izlaz na autobusni kolodvor. Smještanjem autobusnog kolodvora za međunarodne i međuzupanijske linije uz prostor željezničkog terminala osigurava se kompatibilno preklapanje sadržaja. Reduciranjem autobusnog terminala na 14 perona za stajanje/skrcaj/parking želi se poticati pristup gradskoj luci drugim vidovima prometa. Kapacitet autobusa moguće je dimenzionirati bočnim nizanjem perona (do 20), u različitim fazama kako bi se odgovorilo na zahtjeve autobusnog prometa u ciljanom periodu. Promet u mirovanju rješava se kroz logično pozicioniranje dviju garaža. Garaži (G1) kapaciteta 456 mjesta moguće je pristupiti Gupčevom i Bijankinjevom ulicom preko novog rotora. Istim prometnicama predviđeni su izlazi iz garaže na najvišjoj etaži uz napomenu da je ulaz-izlaz u garažu predviđen i na nižoj etaži neposredno uz autobusni kolodvor preko obnovljene ceste kojom se uz Biskupovu palaču preko Zlodine poljane pristupa kompleksu. Rješenje garaže u sistemu polueleaza osigurava prohodnost garažnog sustava te povezuje različite razine. Bregovite ulicu i kolodvor. Drugi garažni sklop (G2) kapaciteta 355 mjesta smješten uz objekt Dalmacijina odvajanjem u smjeru budućeg međunarodnog terminala rotorom na ulazu u trajektnu luku. Time je osiguran kapacitet od ukupno ca 811 GPM unutar cjelovitog obuhvata istočne obale. Prometnim rješenjem neposredno pred sadašnji ulaz u trajektnu luku predviđen je rotor kojim se omogućava ulaz-izlaz iz luke na platou na KNM cca 2.10 m. Preko rotora ostvaruje se trotračnom obainom prometnicom pristup platou trajektno luke, vanjskim vezovima na lukobranu, postojećoj prometnici prema Katalinica brigu, odnosno četvertračnom prometnicom ulaz-izlaz za garažu i autobusni kolodvor. Na predmetnoj četvertračnoj prometnici predviđeno je u III FAZI križanje kao konačan spoj tunelskog cestovnog pristupa iz smjera istoka po koridoru Gupčeve i Poljičke ulice od sadašnjeg križanja Poljičke i Dubrovačke koji bi označio logičan završetak prometnog rješenja širog obuhvata. Cestovni prsten unutar samog predmetnog obuhvata, uključujući autobusni terminal, zamišljen je kao prva faza rješenja cestovnog prometa. Nakon toga pristupa se izgradnji garaže (G1) s pripadajućim pristupnim prometnicama neposredno uz obuhvat (rekonstrukcija Bregovite ulice te njen spoj prema neboderu "Koteksa", rotor na Trgu M. Pavlinovića). Završnu fazu rješenja cestovnog prometa čini izgradnja cestovnog tunela po koridoru Gupčeve ulice uz rekonstrukciju križanja Poljičke i Dubrovačke ulice za potrebe adekvatnog rješenja spoja tuneliranog i nadzemnog cestovnog prometa. Unutar zadnje faze predviđeno je i rješenje pristupa prema međunarodnom terminalu (prostor vanjskih vezova) uz izgradnju parkirališnog garažnog sklopa (G2). Cestovni prsten unutar samog predmetnog obuhvata, uključujući autobusni terminal zamišljen je kao prva faza rješenja cestovnog prometa. Nakon toga pristupa se izgradnji garaže (G1) s pripadajućim pristupnim prometnicama neposredno uz obuhvat (rekonstrukcija Bregovite ulice te njen spoj prema neboderu "Koteksa", rotor na Trgu M. Pavlinovića). Završnu fazu rješenja željezničko-cestovnog prometa čini izgradnja tunela po koridoru Gupčeve ulice uz rekonstrukciju križanja Poljičke i Dubrovačke ulice za potrebe adekvatnog rješenja spoja tuneliranog i nadzemnog cestovnog prometa. Unutar zadnje faze predviđeno je i rješenje pristupa prema međunarodnom terminalu (prostor vanjskih vezova) uz izgradnju parkirališno-garažnog sklopa (G2).

NOSIVA KONSTRUKCIJA

Cjelokupna nosiva konstrukcija zamišljena je kao armirano-betonska. Sve konstrukcije u dodiru s tlom kreirane su kao monolitne ploče, zidovi i stupovi. Vertikalni nosivi sustav je predviđen kao konstrukcija sastavljena od armirano-betonskih lukova s poprečnim i uzdužnim ukrutama. Međukatne konstrukcije su kombinirane kao rebraste ili monolitne armirano-betonske ploče. Pojedinačni izbor tipa konstrukcije ovisan je o rasponima koje premošćuje. Krovna konstrukcija je zamišljena kao sačasta dvoslojna armirano-betonska ljuska sposobna prihvatiti znatno opterećenje krova i slojeva zemlje u sačama i iznad njih. Visina sačaste ljuske je cca 1,50 m, a rasponi koje može savladati su cca 30-40 m. Gabariti sača su 3x3 m šije vitke vertikalne stijenke služe kao glavna i poprečna rebra. Prosječna debljina krovne konstrukcije je 15-15 cm, a svojom geometrijom prilagodljiva svim arhitektonskim zahtjevima ovog zahvata. Težina zemljanog sloja reducira se mješanjem zemljano-humusnog sloja s ekspanziranim polistirenom.



VEGETACIJA I GORNJI HUMUSNI SLOJ h=30-60cm

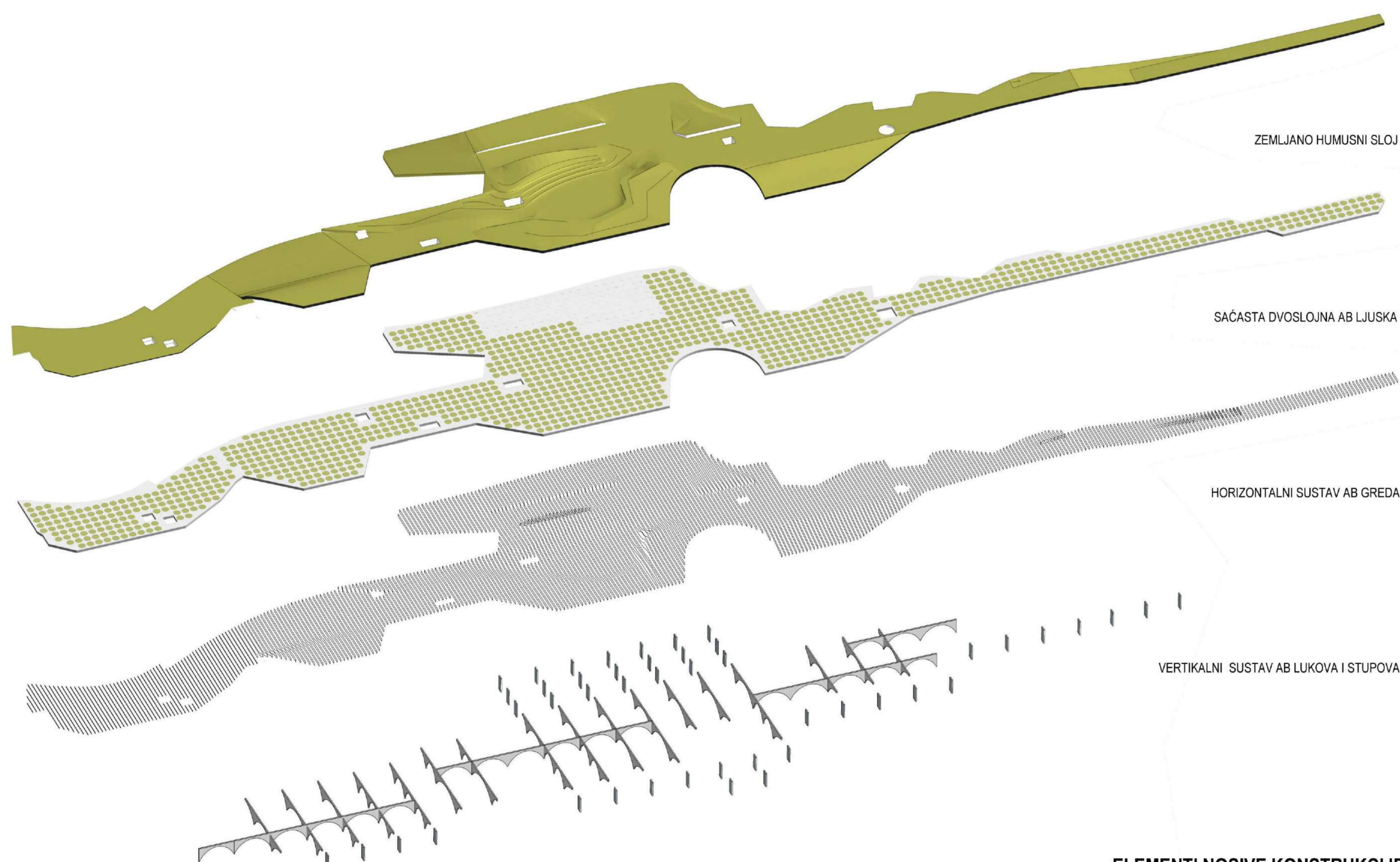
ZEMljANO - HUMUSNI SLOJ UNUTAR LJUSKE h=120cm

SAČASTA DVOSLOJNA AB LJUSKA h=150cm



NOSIVI SUSTAV AB LUKOVA

DETALJ KROVNE KONSTRUKCIJE



ZEMljANO HUMUSNI SLOJ

SAČASTA DVOSLOJNA AB LJUSKA

HORIZONTALNI SUSTAV AB GREDA

VERTIKALNI SUSTAV AB LUKOVA I STUPOVA

ELEMENTI NOSIVE KONSTRUKCIJE



legenda:

- | | | | | | | | |
|-------|-------------------|------|---------------|------|--|----|--|
| | granica obuhvata: | IS 1 | javna garaža: | IS 2 | željeznica(želj. luka kolodvor): | K | gospodarska namjena (infrastruktura) |
| ----- | granice parcela: | IS 3 | cesta: | IS D | javna i društvena namjena: | I | gospodarska namjena (infrastruktura) |
| ----- | željeznice: | | | Z6 | zaštitno i pejzažno zelenilo s post. građevinama (Z1 - javni park) | Z8 | zaštitno i pejzažno zelenilo s post. građevinama (Z1 - javni park) |

PRIKAZ NAMJENA POVRŠINA I PROSTORNIH POKAZATELJA (prema GUP-u grada Splita) PLAN IZGRADENOSTI I NAMJENE POVRŠINA M 1:2000

ELEMENTI PARKA

