



UVOD

Svrha ove studije je izrada programske podloge za detaljniju razradu prostora od Trga dr. Franje Tuđmana preko Zapadnog kolodvora, Trga K. Čosića do Trešnjevačkog trga i Zagrebačke avenije.

Cilj studije bio bi spoj Trga dr. Franje Tuđmana preko Zapadnog kolodvora, Trga K. Čosića s Trešnjevačkim trgom. U studiji će se vršiti analiza svakog prostora posebno sa osnovnim programskim smjernicama za uređenje kao i za povezivanje prostora Trga dr. Franje Tuđmana s Trešnjevačkim trgom.

Cijeli prostor podijeljen je u nekoliko funkcionalno – prostornih cjelina:
Trg dr. Franje Tuđmana, Trg Francuske Republike
Zapadni kolodvor
Trg Krešimira Čosića, potez Nove ceste i Trakoščanske ulice
Trešnjevački trg

PROGRAMSKE SMJERNICE ZA TRG DR.FRANJE TUĐMANA

Transformacija koju doživljava ovaj prostor u posljednjih 100 godina, a pogotovo nakon preseljenja vojarni, zaslužuje posebnu analizu. Njegova budućnost još uvijek nije definirana, a prostorne i oblikovne mogućnosti su velike; od parkovnog uređenja sa postojećim i eventualno novim zelenilom do formiranja novog gradskog trga sa izgradnjom javnih sadržaja uz Reljkovićevu ulicu, od IIlice do Talovčeve ulice, na prostoru današnjeg parkirališta. Time bi se površina parka nešto smanjila, ali bi ostali svi glavni elementi koji su danas u tom prostoru prepoznati kao kvaliteta: neizgrađena središnja površina, drvoredi i pločnici uz obodne ulice, kao i glavne pješačke komunikacije uz postojeći drvoređestva. Nova izgradnja sa novim sadržajima formirala bi "novu" Reljkovićevu ulicu i kontinuirano povezala Zapadni kolodvor sa IIlicom.

STUDIJA PROSTORA IZMEĐU TRGA DR.FRANJE TUĐMANA I TREŠNJEVAČKOG TRGA

ZAVOD ZA PROSTORNO UREĐENJE GRADA ZAGREBA, ravnatelj Ivica Fanjek

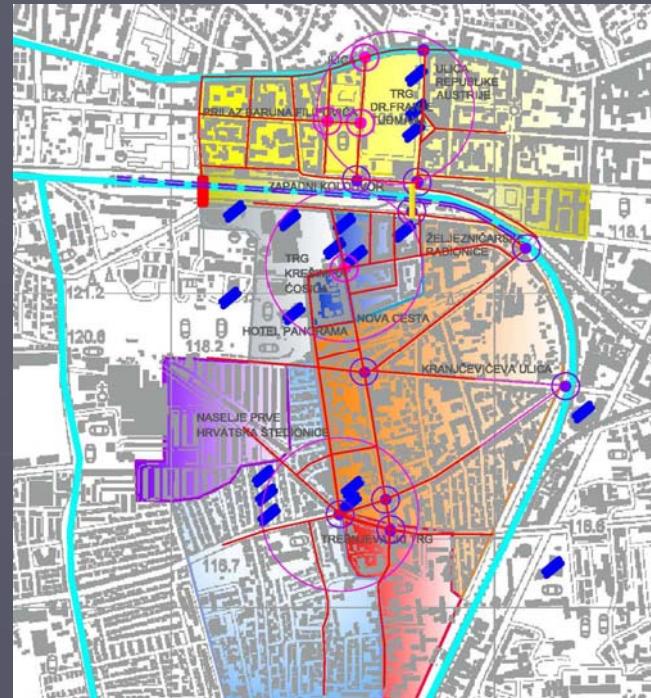


- ▶ Formirati novu ulicu, morfološki i programski je značajan događaj za grad. Novi javni sadržaji orientirani prema centralnom parkovnom prostoru u prizemlju novih objekata također su bitan, novi element koji će kvalitetno artikulirati cijelokupni prostor. Veći garažni prostor moguće je osigurati uz Reljkovićevu ulicu kao javnu, podzemnu garažu za nove sadržaje koji se na tom prostoru iznad nje mogu izgraditi.
- ▶ Postojeću neizgrađenu površinu potrebno je krajobraznim rješenjem transformirati u gradski park. Uređenje parkovne površine treba doprinjeti afirmaciji ovog prostora kao mjeseta društvenog okupljanja. U prostoru parka moguće je odrediti mjesto za središnju skulpturu.
- ▶ Tramska stanica na Ilici također treba preuzeti glavni promet sa sjevera te i tu treba predvidjeti značajne promjene. Potrebno je i predvidjeti veću intervenciju i uz tramvajsку stanicu na Zapadnom kolodvoru kao lokalnu polazišnu točku, kvalitetno povezati sa zgradom kolodvora i eventualno sa autobusnim terminalom. Uz navedeno potrebno je i osigurati zaštitu putnika, ponudu osnovnih sadržaja, manjih ugostiteljskih sadržaja, informativnih i turističkih punktova.
- ▶ Svakako treba novoj izgradnji dodati izgradnju paviljona na sjevernoj strani uz Ilicu (arhitektonski natječaj iz 1999.g.) i predvidjeti izgradnju nove scenske kuće, za što se već odavno osjeća potreba u Zagrebu. Lokacija između Talovčeve i Hanuševe ulice na prostoru postojeće zgrade u korištenju HŽ-a, je primjerena za taj sadržaj i što se tiče prometne povezanosti (posebno prigradske željeznice), i dostupnosti velikom broju stanovnika Trešnjevke i Črnomerca, računajući na denivelaciju pruge, promete i pješačke koridore sjever-jug.



PROGRAMSKE SMJERNICE ZA PODRUČJE ZAPADNOG KOLODVORA

- ▶ Sadašnje neurbanizirano područje Zapadnog kolodvora trebalo bi postati točka urbaniteta, koja uz omogućavanje učinkovite komunikacije, može ponuditi elemente za sasvim novu kvalitetu urbanog života u tom dijelu grada. Kao sjecište glavnih prometnih koridora individualnog i javnog prometa naglasak treba usredotočiti na Zapadni kolodvor koji bi trebao postati točka na kojoj se integriraju svi vidovi prometnih tokova, željeznički, pješački, tramvajski i autobusni. Željezница na taj način postaje element urbane integracije, uz obavezno uređenje cijelokupnog prostora, bitno promjenjene sadržajne strukture i maksimalne atraktivnosti i komfora za prolaznike.



ZONA BLOKOVSKIE IZGRADNJE
ZONA UZ ŽELJEZNIČKU PRUGU
ZONA SPORTSKIE IZGRADNJE
ZONA PRAVILNE STRUKTURE -NASELJE "PRVE HRVATSKE"
ZONA NEHOMOGENE STRUKTURE
ZONA HOMOGENE STRUKTURE
ZONA NEHOMOGENE STRUKTURE
ZONA PLANIRANE HOMOGENE STRUKTURE
RUBOVI
PUTEVİ
ORIJENTIRI
ČVORIŠTA VISOKOG STUPNJA INTEZITETA
ČVORIŠTA NISKOG STUPNJA INTEZITETA

- ▶ Prostor neposredno uz prugu potpuno je neartikuliran te je interesantan za urbanizaciju. Postojeći sekundarni željeznički sadržaji moraju se premjestiti. Tako dobiveni prostori uz željezničku prugu postaju područja urbanog razvoja grada, gdje se osim izgradnje perona i pothodnika može upotpuniti gradska matrica na način da Zapadni kolodvor ne predstavlja komunikacijsku i vizuelnu barijeru između sjevernog i južnog dijela grada već bi postao generator urbaniteta tog dijela grada.
- ▶ Prvi uvjet koji će definirati mogućnost gradnje je rješenje željezničkog prometa, definiranjem broja kolosijeka i planiranje nove Južne zgrade kolodvora. Moguća je izgradnja uz prugu, uz Hanuševu i u nastavku uz Fonovu ulicu, te sa južne strane uz Magazinsku ulicu, na prostoru postojećih skladišta. Eventualna specifična izgradnja štitila bi gradski prostor od buke željezničkog prometa. Intervencije u prostoru potrebno je dogovoriti sa HŽ-om kao glavnim partnerom grada u definiranju tog problema.



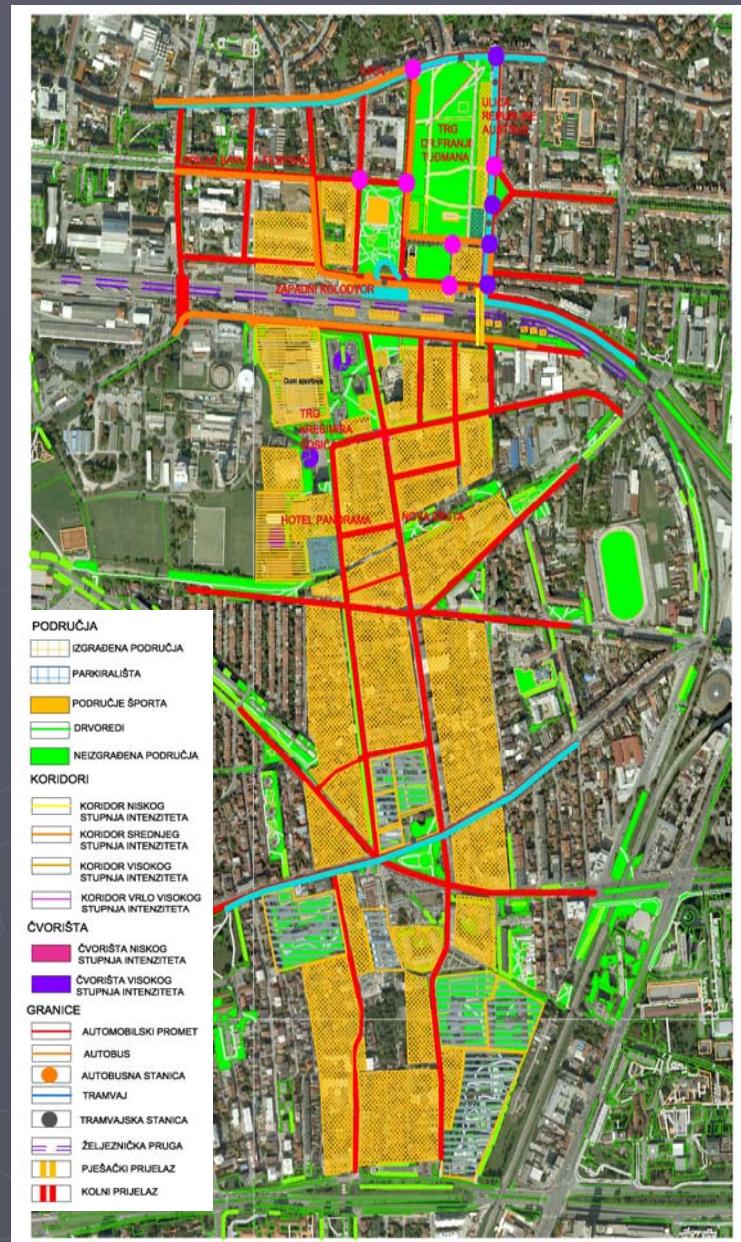
- ▶ Prostor Zapadnog kolodvora ne može se sagledati samostalno bez razmatranja i buduće izgradnje prostora oko Doma sportova sa južne strane pruge. Neosporno je potrebna vrlo dobra pješačka veza sjever-jug preko pruge koja se može predvidjeti i na nivou Magazinske ulice i Trga K.Ćosića. Donji nivo pruge služio bi i kao međuperonska komunikacija, sa prolazom ispod kolodvorske zgrade i sa izlazom na otvoreni prostor Trga Francuske Republike.

- ▶ Pješački pothodnik koji bi spajao sjevernu i novu južnu zgradu Zapadnog kolodvora sa Trgom sportova zamišljen je kao komercijalni trgovački centar u veličini prilagođenoj očekivanom broju putnika i prolaznika. Svakako treba predvidjeti i mogućnost nathodnika (za pješake), iznad Magazinske ulice kao direktnu vezu sa perona nove južne zgrade kolodvora i prve etaže gradnje kod Doma sportova. Uz novu južnu zgradu treba predvidjeti manji autobusni terminal za povezivanje područja Trešnjevke, uz uključenje već postojeće linije u Magazinskoj ulici, kao i planirati veće parkiralište za bicikle.



Sva moguća izgradnja na sjevernoj strani Magazinske ulice mora biti planirana u prostornom i funkcionalnom sklopu sa izgradnjom na prostoru Doma sportova. Treba predvidjeti i pješački pothodnik u nastavku Ulice Republike Austrije, na mjestu današnje rampe, tradicionalnog prijelaza, a ulaz bi se mogao kvalitetno oblikovati (ne samo kao silazna rampa ili stepenice) na prostoru ispred novog ugaonog objekta. Postojeći, denivelirani kolni prijelaz od Jukićeve ulice do Selske ceste je na udaljenosti od 1.6 km i svakako treba osigurati još jedan prijelaz na području Zapadnog kolodvora npr. u nastavku Slovenske ili Grahorove ulice, ili na potезу Vodovodne ulice. Rješenje tog prometnog problema treba tražiti u okviru šire prometne studije grada, ili barem šireg okruženja.

ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA



▶ PROGRAMSKE SMJERNICE ZA TRG K.ČOSIĆA

- ▶ Značajnija proširenja sportskih sadržaja na prostoru Trga K.Čosića treba predviđeti i graditi paralelno s uređenjem Zapadnog Kolodvora. Izgradnja javnih garaža na prostoru Trga F. Tuđmana i Trga K.Čosića je dobro rješenje, jer se time sprečava dolazak i tranzit osobnih vozila u centar grada. Njihovo zadržavanje na obodu bi trebala biti jedna od strategija rješavanja prometa u gradu Zagrebu. Pješački prijelaz preko pruge treba predviđjeti i na nivou Magazinske ulice, tj. postojećeg terena Trga K.Čosića i budućeg kolodvorskog pothodnika, ali i na nivou željezničkog perona novog Južnog kolodvora sa direktnim spojem preko ulice na prvu etažu novog sportskog kompleksa.
- ▶ Izgradnju na današnjem parkiralištu treba ispitati kroz programski prijedlog sa što različitijim sadržajima. Nakon izgradnje Arene Zagreb na Jadranskoj aveniji mora se preispitati program izgradnje i odlučiti što je na ovoj lokaciji najpotrebnejše.
- ▶ Prometna povezanost, naročito javnim prometom, omogućuje veću koncentraciju sadržaja i različitih događanja. Trg K. Čosića je već oformljen i nije opravданo lokaciju postojećeg bazena premjenjeniti za neku novu izgradnju, već ga treba rekonstruirati i dograditi.
- ▶ Zadržati nastavak Metalčeve (Trakoščanske) ulice kao vizuelni i pješački prodor između stare i nove dvorane do Magazinske ulice koji otvara pogled na Medvednicu. Ista vizura prisutna je u Novoj cesti, (paralelnoj ulici koja vodi do Trešnjevačkog trga). Kao prijedlog za savladavanje željezničke barijere potrebno je razmotriti i direktno spajanje Trga K.Čosića sa Južnom (novom) zgradom Zapadnog kolodvora, ne samo u komunikacijskom pogledu, već fizičkom izgradnjom iznad Magazinske ulice. Bio bi to novi značajni urbanistički element, koji bi vizualno i simbolično povezao sjeverni i južni dio grada preko pruge.

▶ PROGRAMSKE SMJERNICE ZA TREŠNJEVAČKI TRG

Prostor centra Trešnjevke bitna je točka na mreži gradske prometne infrastrukture. Kvalitetno prometno rješenje područja predviđet je funkcioniranja užeg i šireg gradskog prostora. Posebnu pažnju potrebno je dati rješenju javnog prometa, novoj tramvajskoj pruzi (produžetak Vukovarske ulice do Tratičke ulice), kao i rješenju budućih stajališta tramvajskog prometa na Trešnjevačkom trgu. Planira se uvođenje nove autobusne linije - veza sa Zapadnim kolodvorom preko Nove ceste.

Bitno je osigurati dobru povezanost lokalnih pješačkih veza ovog dijela grada, kao i veze sa susjednim područjima.

Potrebno je formiranje prostora Trešnjevačkog trga, definiranje i međusobno povezivanje otvorenih, neizgrađenih i zatvorenih prostora u javnom korištenju;



-osmišljavanje i organizacija javnih tokova i točaka /pothodnici, pasaži/. Povezivanje prostora sa mrežom ostalih gradskih komunikacijskih pravaca / Dom sportova, Zapadni kolodvor, Cibona, Gagarinov put/.. -redizajn i uređenje prometnica / Nova cesta, Trakoščanska./ vezano na organizaciju pješačkog, biciklističkog i kolnog prometa. Kvalitetno prometno rješenje kao i prometa u mirovanju. -formiranje prostora tržnice te povezivanje različitih programa – javna garaža, trgovine, ugostiteljstvo, zabave i rekreativne, kulture i drugih javnih gradskih sadržaja. -uređenje javnih zelenih površina. Prostor današnje tržnice i novoplaniranog parka iza njе predviđeni su kao jak potez javnih sadržaja. Park bi trebao u budućnosti postati generator promjena funkcionalnih i strukturalnih karakteristika užeg i šireg prostora. Formiranje nove izgradnje mora biti primjereno budućem urbanom karakteru prostora.

▶ PROGRAMSKE SMJERNICE

