

Domagoj Mlinarić, mag.ing.arch.



Institute for Physical Planning of the City of Zagreb

01 ZG SUMP

work in progress...

PLAN ODRŽIVE URBANE MOBILNOSTI GRADA ZAGREBA

PROJEKTNI ZADATAK

----- Page break -----

SADRŽAJ

1 OSNOVNE INFORMACIJE.....	2
1.1 Uvod.....	2
2. PODRUČJE RADA.....	4
2.1 Opis zadatka.....	4
2.2 Konkretna rad.....	6
2.2.1 Faza 1: Mobilizacija.....	6
2.2.2 Faza 2: Razvoj strategije.....	9
2.2.3 Faza 3: Usvajanje Plana.....	14
2.2.4 Faza 4: Izgradnja kapaciteta.....	16
4. IZVJEŠĆIVANJE I VREMENSKI OKVIR.....	18
4.1 Isporučevine.....	18
4.2 Datum početka i razdoblje provedbe Ugovora.....	18

02 SUMP MEASURES BEFORE SUMP

updating urban masterplan



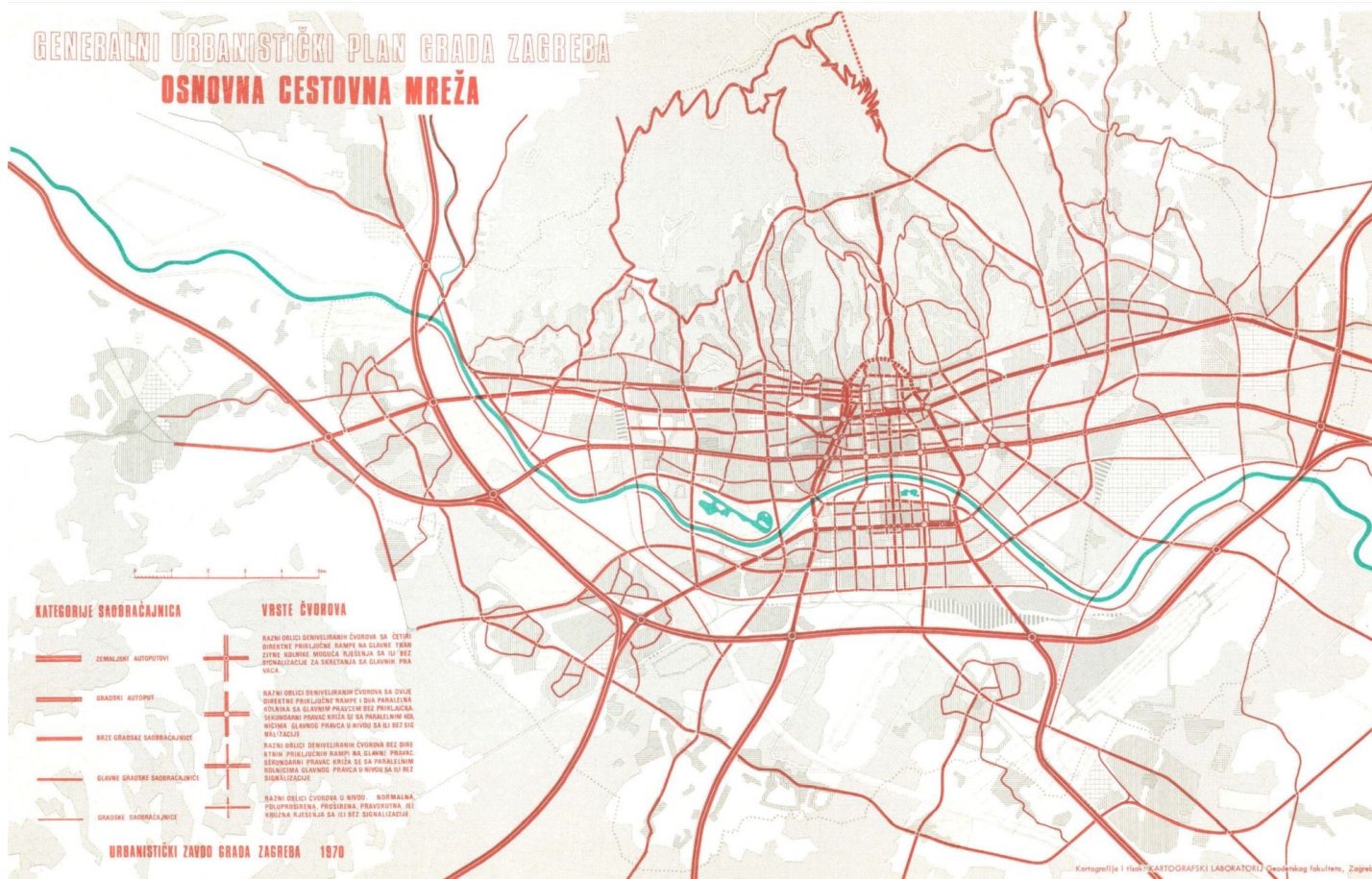
urban masterplan

participation



urban masterplan

masterplan 1971.



urban masterplan

flexible traffic corridors

(31)(29)(27) Raspored površina unutar profila ulice određivat će se na temelju potreba i mogućnosti ~~te prema odredbama ove odluke~~. Unutar prometnih koridora, do etapne ili konačne realizacije, mogu se graditi prometne površine za nemotorizirane oblike putovanja (pješačke i biciklističke površine) neovisno o rasporedu ostalih prometnih površina.

flexible traffic corridors

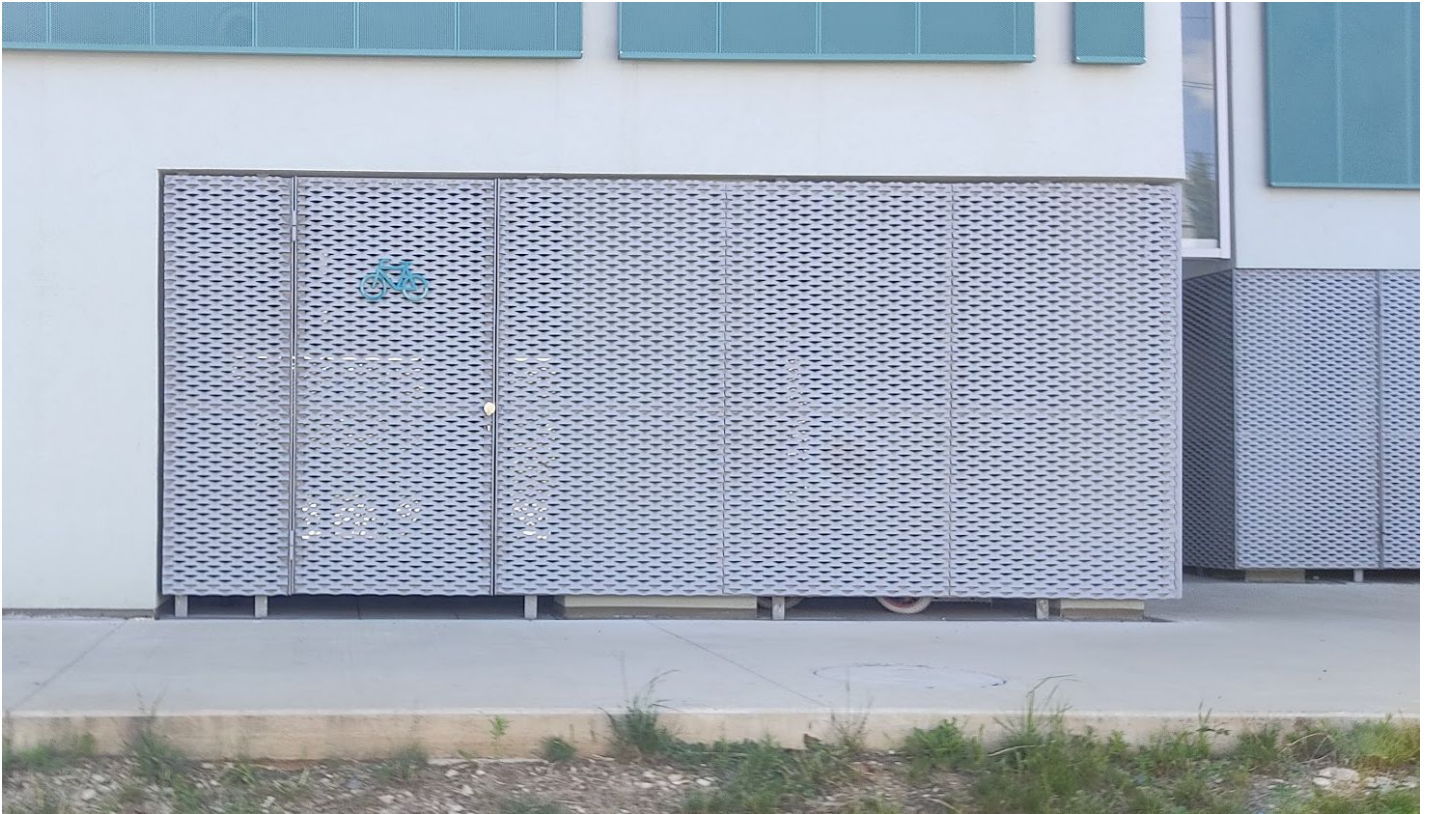


urban masterplan

prioritisation of active mobility

(2) Na području cijeloga grada, a osobito u gradskom središtu, planira se humanizacija i transformacija postojeće ulične mreže podređene automobilskom prometu prioritizacijom pješačkog i biciklističkog prometa u raspodjeli prometnih površina te planiranjem zelenih zona uz preporuku korištenja rješenja utemeljenih na prirodi.

mandatory bike parking



urban masterplan

mandatory bike parking

~~(14)~~(17) Potreban broj parkirališnih ili garažnih mjesta za bicikle (broj PGMB) za vrste građevina za koje je propisan posebnim propisom o biciklističkoj infrastrukturi određuje se ovisno o namjeni prostora, u skladu s važećim podzakonskim propisima kojima se uređuje to područje u skladu s posebnim propisom.

(15)(18) Za nove građevine stambene i mješovite stambeno-poslovne namjene s minimalno tri stambene jedinice, minimalan broj PGMB jednak je minimalnom broju PGM. U novim građevinama stambene i mješovite stambeno-poslovne namjene prostor za bicikle za stambenu namjenu je potrebno planirati kao zatvoreni unutar zgrade, preporučljivo u prizemlju zgrade, dok se za ostale namjene može planirati i kao natkrivena površina.

work in progress...

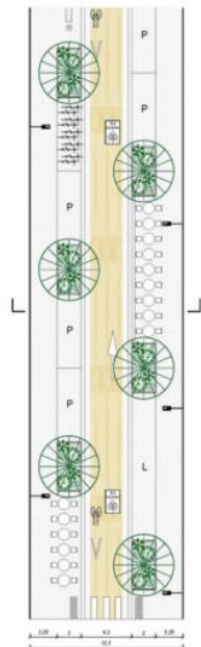


public space and street design guidelines

TRONÇONS TYPE #02

SOLUTION TYPE: CENTRALITÉ EN PRIORITÉ AUX VÉLOS

TYPLOGIES EXISTANTES	AMBITIONS	FILTRES	VISION TERRITORIALE
Tronçon type #02 - De 7 à 13 m	Des espaces publics réalistes Une utilisation locale, circulaire et adaptée des matériaux Aménager pour la mobilité durable Une stratégie d'identité spécifique Des aménagements vivants et flexibles	Nœuds commerciaux et de quartier Autres filtres à déterminer en fonction du cas étudié	D. Centralité



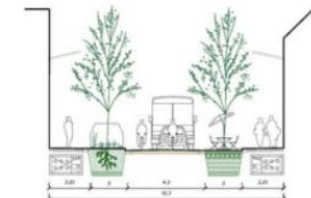
Plan de la situation proposée, échelle 1/300

La solution type illustre la combinaison d'un type (#02), d'une programmation (D. centralité), d'une option de la matrice de mobilité (option 2 de la matrice: priorité aux vélos) et d'une série d'outils.

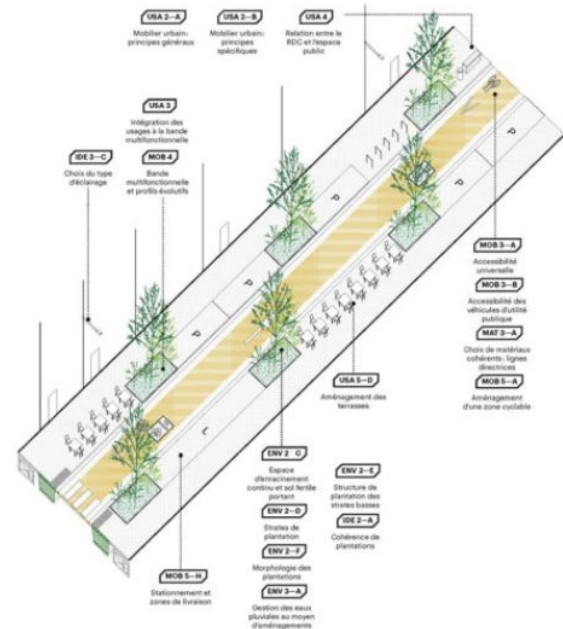
La matérialisation de la centralité se traduit par l'intégration d'une multiplicité d'usages en lien avec ses différentes fonctions: terrasses, arceaux vélo, zones de livraison, assises, zones ludiques. Ils sont regroupés dans la bande multifonctionnelle (aménagée au niveau du trottoir) et de manière à ne pas encombrer l'espace public. Des fosses de plantation continues sont aménagées de part et d'autre de la chaussée et guident vers un profil symétrique. Au vu de la largeur de la rue (12 m), le pourcentage visé de désimperméabilisation du tronçon est d'au moins 10%. L'aménagement favorise un profil symétrique. Le choix des matériaux et du mobilier urbain inclusif est cohérent, homogène, favorise le confort des cheminements piétons et appuie la lisibilité de la centralité.

Variables du dessin:

- Option de la matrice: L'objectif « Priorité aux vélos » défini par la matrice se traduit dans cet exemple par l'intégration d'une zone cyclable dans un profil symétrique. Elle se matérialise par un revêtement ocre et est accompagnée d'une signalisation claire. Le revêtement de la zone cyclable peut également se limiter à des panneaux ou des logos (rues historiques du Pentagone p. ex.).
- Répartition des usages: Cette solution-type illustre un aménagement symétrique intégrant à la fois des fonctions environnementales et sociales.



Coupe de la situation proposée, échelle 1/200



Assemblage de la situation proposée, échelle 1/300

Masarykova street



new pedestrian zones

Lake Jarun



new pedestrian zones

eastern cycling highway



new cycling infrastructure

modular rack



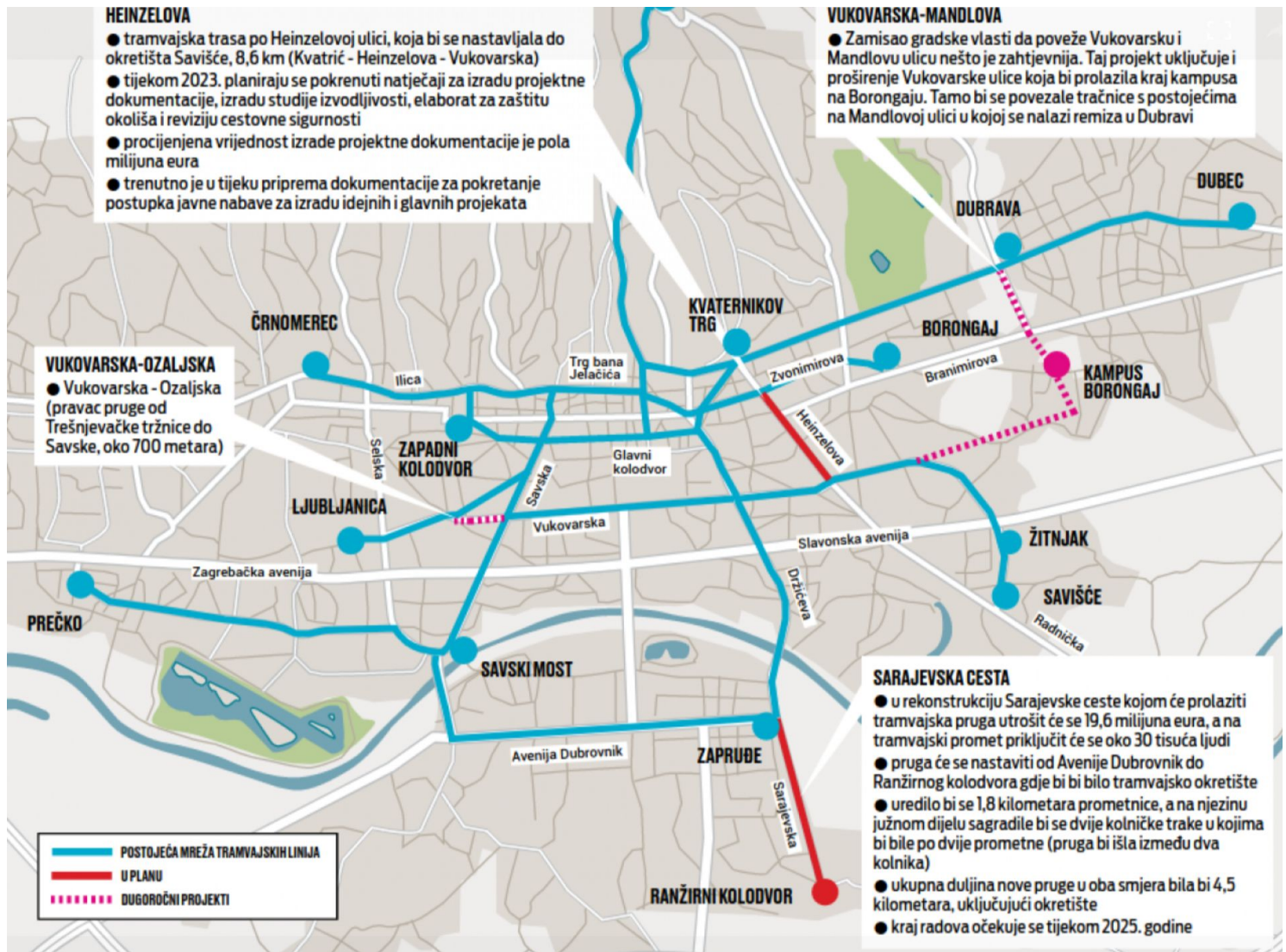
bike parking

pop-up bike parking



bike parking

Heinzelova / Sarajevska



new tram routes

Končar trams



new trams

'Augsburg' trams



new used trams

Google maps

12:07 Wed 2 Oct

Gradska uprava Grada Zagreba
Sindikata biciklista

11 min 25 min 32 min

Leave 12:05 Options

Public transport

9 > 4 > 10 25 min
12:10 - 12:35 €0.53
early · 12:18 from Glavni kolodvor

8 > 6 13 > 14 28 min
12:11 - 12:39 €0.53
In 14 min & 17 min from Glavni kolodvor

9 > 9 13 > 4 8 > 10 30 min
12:13 - 12:42 €0.53
In 15 min from Glavni kolodvor

Walk

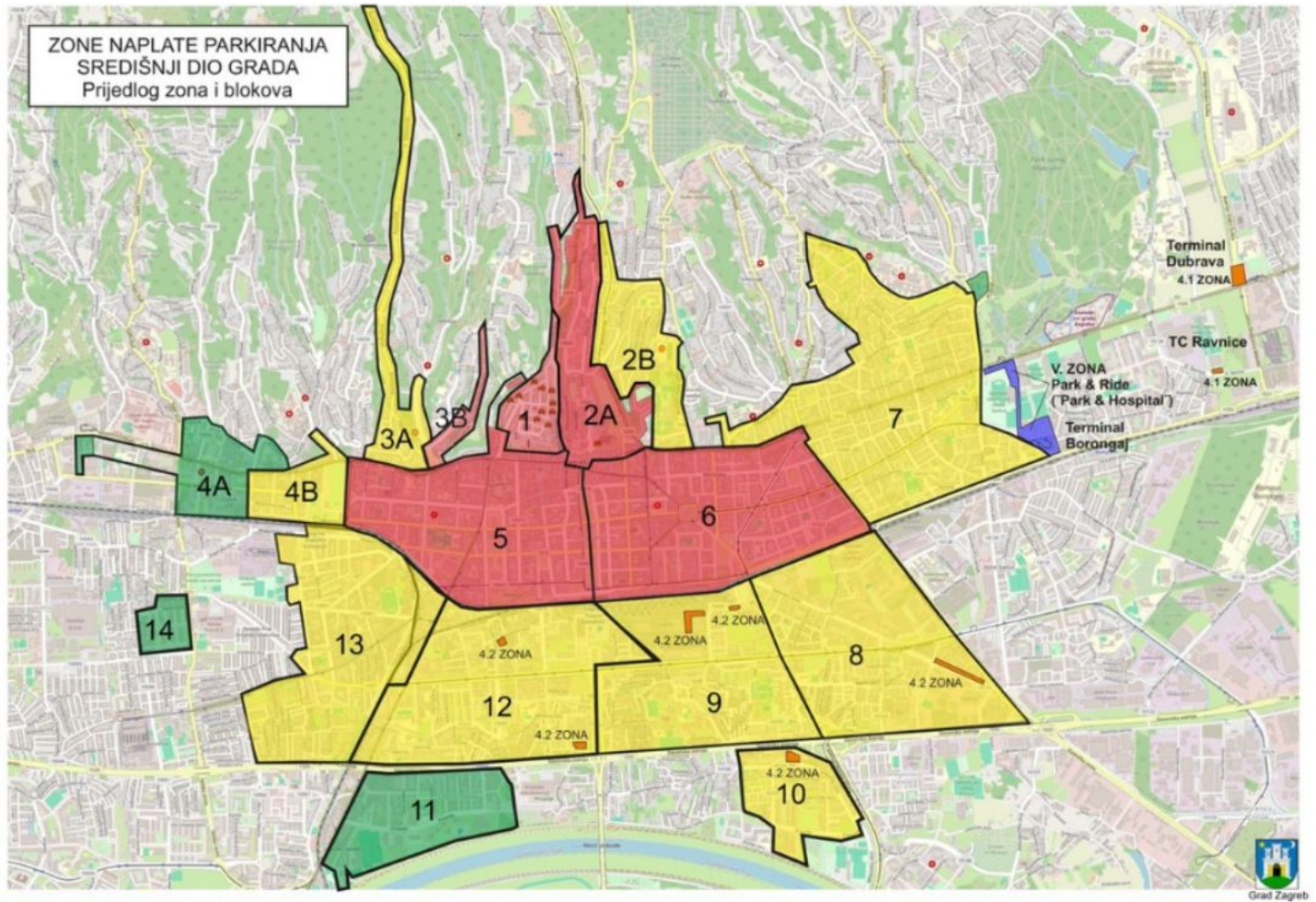
via Palmotićeve ul. 32 min

2,3 km · Mostly flat



open data

new block model



car parking

...

domagoj.mlinaric@zagreb.hr