

PRIKAZ PROSTORNE ORGANIZACIJE UŽEG I ŠIREG PODRUČJA_MJ. 1:5000



PRIKAZ PROMETNE ORGANIZACIJE UŽEG I ŠIREG PODRUČJA_MJ. 1:5000 -VARIJANTA 1



PRIKAZ PROMETNE ORGANIZACIJE UŽEG I ŠIREG PODRUČJA_MJ. 1:5000 -VARIJANTA 2



TEKSTUALNO OBRAZLOŽENJE

Glavne pješačke površine unutar užeg obuhvata su putevi uz kružnu prometnicu te trgovačka promenada. Uz prve se vežu ulazi u stambene zgrade, a na njih su orijentirani obrti smješteni u prizemlju okolnih objekata. Za razliku od njih, trgovačka ulica je osmišljena kao pješačka ulica većeg intenziteta obzirom da ju omeđuju gotovo isključivo trgovački prostori čime joj je dodijeljena uloga "retail ulice". Ideja je da se kupovina ne obavlja u izoliranim "retail parkovima" već da prilikom iste posjetitelju bude ponuđen i doživljaj kvarta, da sudjeluje u životu ulice (uvjetno rečeno - korza), da iskusi dinamiku, međuljudske susrete, a ne da samo bude potrošač.

Nadalje, pješački putevi unutar užeg obuhvata nastavljaju se na etaži +2, etaži krova poslovnih prostora gdje se odvija život naselja izoliran od gužve u prizemljima. Ta ploha sastoji se od slijedećeg: prohodne površine, neprohodni krov, atriji poslovnih prostora sportska igrališta (2), vanjski prostor vrtića, vanjski prostori obrazovno - odgojne ustanove i slično. Omogućena je fleksibilnost u planiranju opisane krovne plohe ovisno o konkretnim potrebama.



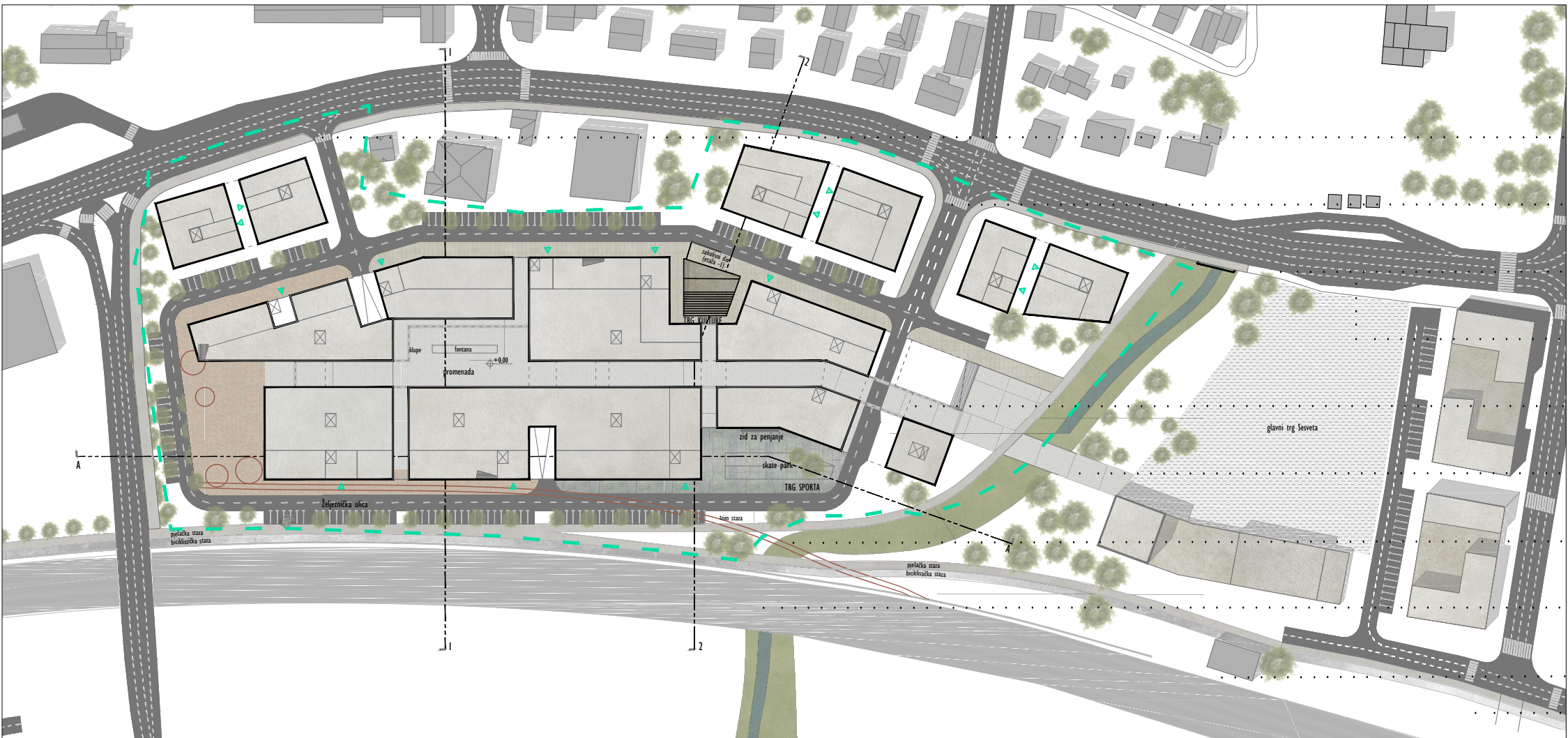
TEKSTUALNO OBRAZLOŽENJE

S obzirom na prometnu kompleksnost Sesveta predložena je promjena namjene šireg područja: kako bi se prometno olakšao centar mjesta, predlaže se premještanje tranzitnog čvorišta na područje zone Sljeme odakle bi bio olakšan pristup autocesti kao i okolnim mjestima. Kako bi se gradsko tkivo prometno povezal o novim terminalom, te olakšao pješački pristup centru Sesveta, predlaže se ukapanje dijela ceste. U prvoj varijanti cesta se ukapa u Ninskoj ulici te Zagrebačka ulica ostaje prometna. U tom je slučaju otežan pješački pristup te križanje Bistričke i Zagrebačke ostaje i dalje problematično, ali je zahtjevnost zahvata izuzetno manja nego u drugoj varijanti gdje se cesta za terminal ukapa već u Bistričkoj ulici, te se zaobilazno ulicom Zinke Kunc spaja na rotor na kraju Zagrebačke. U tom slučaju je bolja pješačka povezanost centra Sesveta s novim administrativnim središtem i poslovno stambenom zonom "Badel". Moguće je i fazno sagledavanje prometnog rješenja gdje se u prvoj fazi izvodi varijanta 1, dok se u daljoj budućnosti, uslijed promjene prometnog intenziteta prelazi na varijantu 2.

FOTOGRAFIJE MAKETE

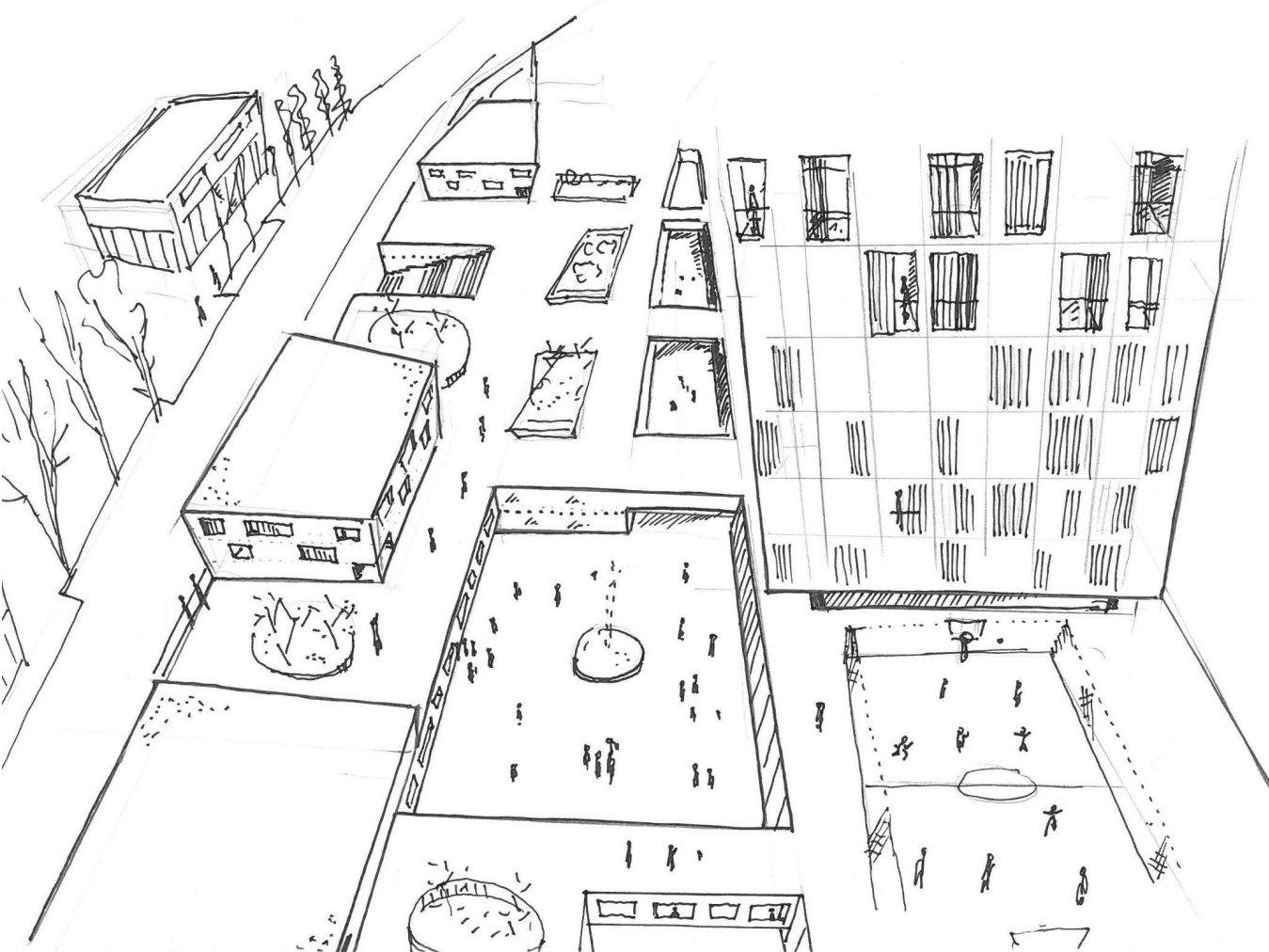


PROMETNO RJEŠENJE S IDEJNIM RJEŠENJEM ZELENILA NA TLOCRTU PRIZEMLJA_MJ. 1:2000



Primjer moguće organizacije jedne uže zone krovnih ploha 1. kata prikazan je na kolažu (lijevo) dok je na skici (dolje) osim ideje raznolikosti i mogućnosti poprimanja različitih uloga u okviru malog stambenog naselja, prikazan i mogući tretman fasada te specifičan odnos sa obrtničkim trgov ispod. U vizuri pješaka sa trgovačke promenade gornja etaže se percipira kroz niz pješačkih poveznica ("mostova") što stvara jedan specifičan identitet.

SKICA KROVNIH PLOHA



TEKSTUALNO OBRAZLOŽENJE

Koncept zelene magistrale polazi od ideje kontinuiranih biciklističkih veza unutar Sesveta te potencijalno i šire. Uz postojeće koridore potoka koji se protežu iz smjera sjevera prema jugu uz koje je najadekvatnije planirati biciklističke i pješačke staze potrebno je ostvariti iste veze i u smjeru istok - zapad kako bi biciklistički promet zaživio u većoj mjeri. Za to se adekvatnim pokazao široki koridor uz željeznicu. Zelena magistrala maksimalno iskorištava njegov potencijal, prvenstveno kao biciklističke, potom kao pješačke veze, ali i kao dinamični javni potez. Na svojim proširenjima kao što je to slučaj unutar lokacije Badel, zelena magistrala postaje i puno više od tranzitne linije.



OPIS AMBIJENATA

- 1 - trim staza nalazi se u tzv. fleksibilnoj traci zelene magistrale u kojoj su osim nje, moguća različita varijantna rješenja, ovisno o kontaktom području; u konketnom slučaju, trim staza nalazi se uz trg sporta;
- 2 - miomirisni vrt (varijantno rješenje fleksibilne trake)
- 3 - urbana oprema u zelenilu (varijantno rješenje fleksibilne trake)
- 4 - moguće rješenje bukobrana kao u slučaju zaštitnog zida u Branimirovoj ulici (osim zaštitne funkcije, podloga je za umjetničke radove)
- 5- biciklistička staza zamišljena je kao traka minimalne širine 3 metra čime bi se osim rekreativnog korištenja omogućilo i ubrzano kretanje odnosno preuzimanje tranzitne uloge

FOTOGRAFIJE MAKETE

