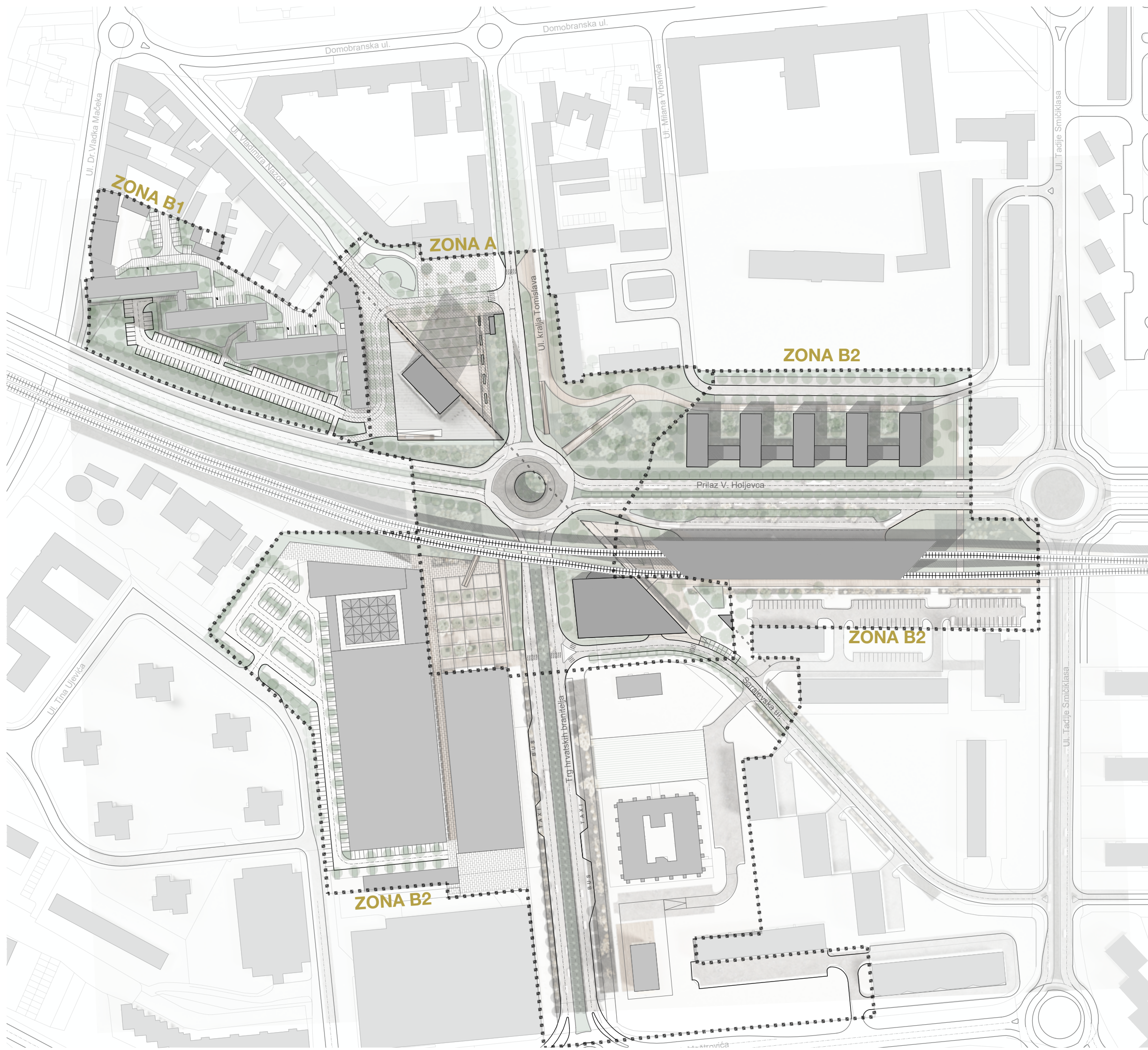
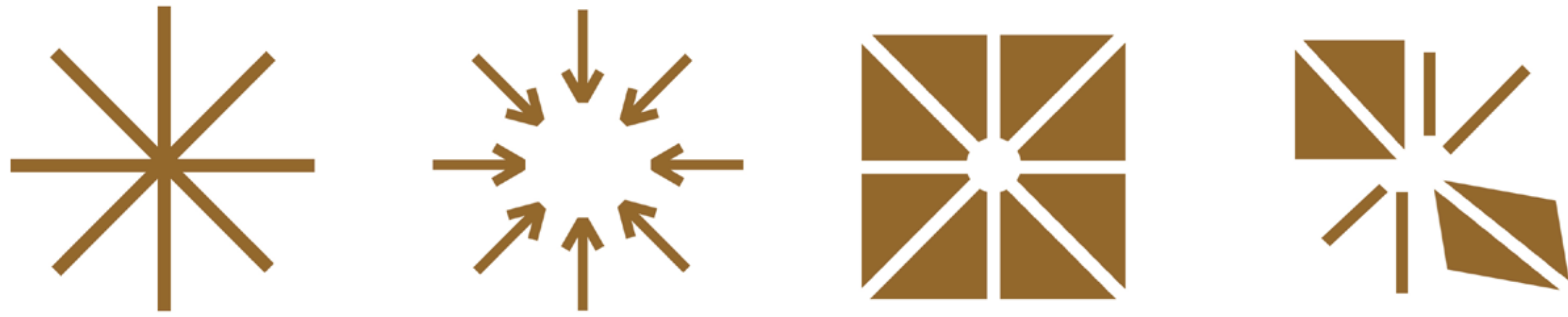




ŠIRA ZONA OBUHVATA_ZONE A, B1 I B2_ANKETNI DIO 1 : 2000



KONCEPT

Razmišljanje o genezi (Jozefini i zvijezdi) definira konceptualne postavke. Pored toga tu je metafora i logika, te prostorna i funkcionalna shema grada. Odluka je vratiti Jozefinu. Neboder usmjerenjem i oblikom prati i tangira pravac povijesne osi. Volumeni i plohe djelom su fragmenti zvijezde. Oblici se prilagođavaju prodoru pravca. Promet je tema integracije. Rezultat je sljedeći: Sarajevska i Nazorova ulica povezuju se pravocrtnim koridorom za pješake, a autobusni kolodvor prelazi na stranu željezničkog. Kolodvor je jedan. Dolje su autobusi gore je vlak. Novi vijadukt je streha, a putnici direktno presjedaju s autobusa na vlak i obrnuto. Promet u mirovanju (garaža) je na istom pravcu, u istim podzemnim nivoima.

Putevi pješaka isprepliću se u zoni sigurnog-pješačkog partera koji je nadzemni i podzemni. Biciklist vozi u kontinuitetu, parkira u garaži, odlazi u grad i van grada preko istog terminala kao i pješak i vozač osobnog automobila. Na mjestu nekadašnjeg autobusnog kolodvora, Karlovac uz Glavnu prometnu transverzalu dobiva slobodnu površinu. Prijedlog je ovdje postaviti referentni niz građevinskih jedinica poslovno stambenog sadržaja. Taj niz u prostornoj shemi „očeslja“, južno od tornja u dijalogu je sa postojećom stambenom strukturom sjeverno od nove gradske vertikale. Uređenje partera na obje strane teži prožimanju hortikulturnih, zelenih ploha s izgrađenim volumenima.

Promet u mirovanju u postojećoj strukturi dominantno se pozicionira kao logična varijanta paralelno, tik uz zeleni koridor i gradsku transverzalu, dok je u novoj on riješen podzemno, u garaži i nadzemno u profilu nove istočne ulice. Na trgu (nekadašnje parkiralište) uz tržni centar, postojeća degradirana pročelja (sjeverozapadno i jugozapadno) dobivaju plitku ekstenziju u vidu zelenih loda, pergola, a novi, sada slobodni parter postaje park u dijagonalnoj komunikaciji s onim postojećim na jugoistočnoj strani rotora. Na križanju Trga hrvatskih branitelja i Ulice Ivana Meštrovića predviđa se postaviti poslovno stambeni neboder. Odgovor je to na postojeće vertikale u široj slici gradskog bloka, odnosno to je dijalog s najvišim, novim tornjem na sjecištu gradskih osi.

POSTOJEĆA SITUACIJA

Urbano tkivo iziskuje prilagodbe vremenu uz pretpostavku da bitni pomaci na ključnim pozicijama utječu na dugoročan razvoj i kvalitetu grada.

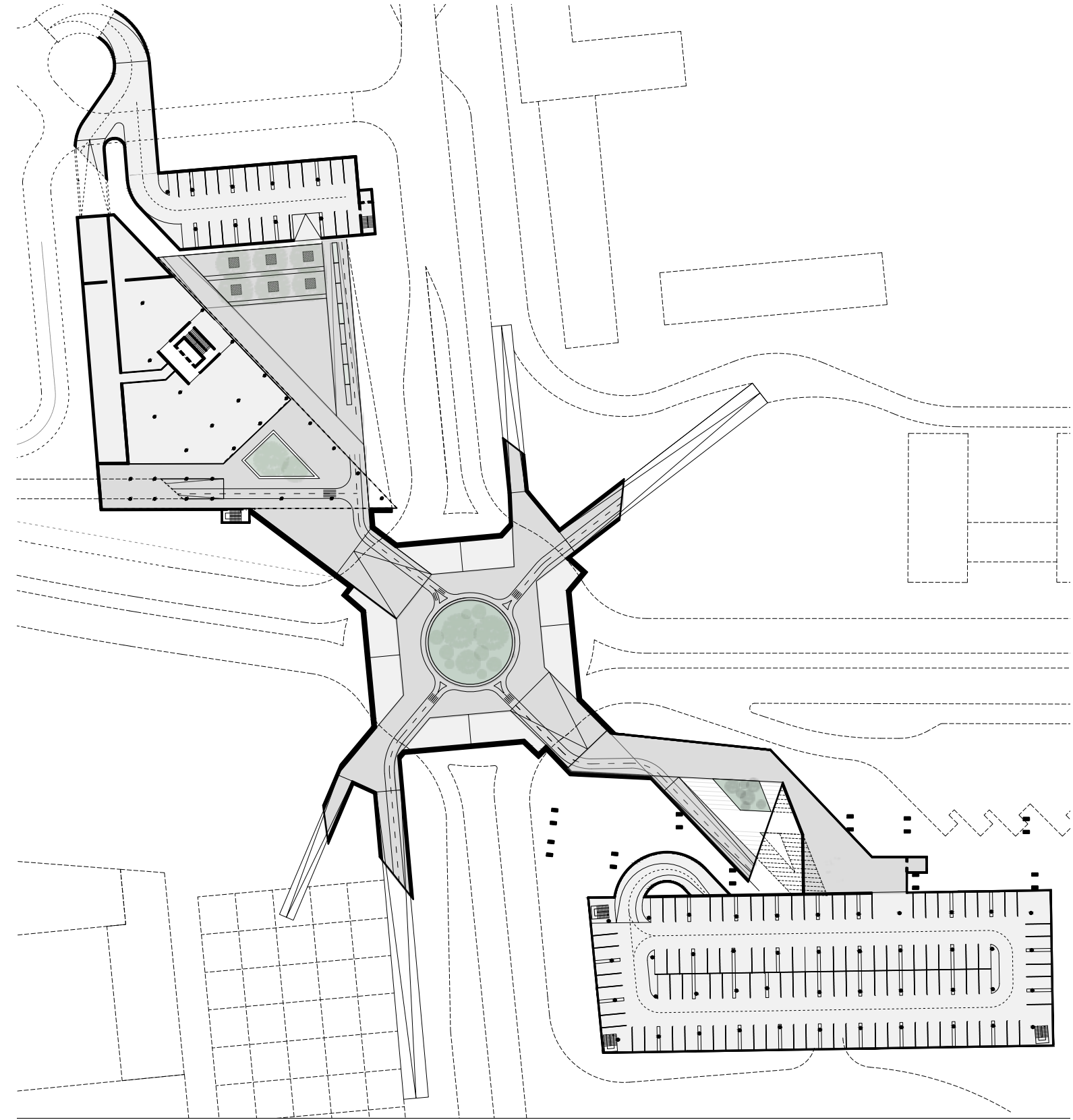
Karlovac nastaje kao pomno planirani grad, a intervencije u njegovoj strukturi kroz godine dio su sustavnih promišljanja i planova. Nažalost, u novije vrijeme aktivnosti u planiranju i traženju rješenja miruju kroz duži period. Iz čega proiziđe primjetna stagnacija. Recentna odluka gradskih vlasti o rješavanju ključnih pozicija u gradu kroz provođenje urbanističko-arhitektonskog natječaja predstavlja pozitivan izazov za struku od koje se iziskuje integralan odgovor.

Područje obuhvata podijeljeno je na više zona.

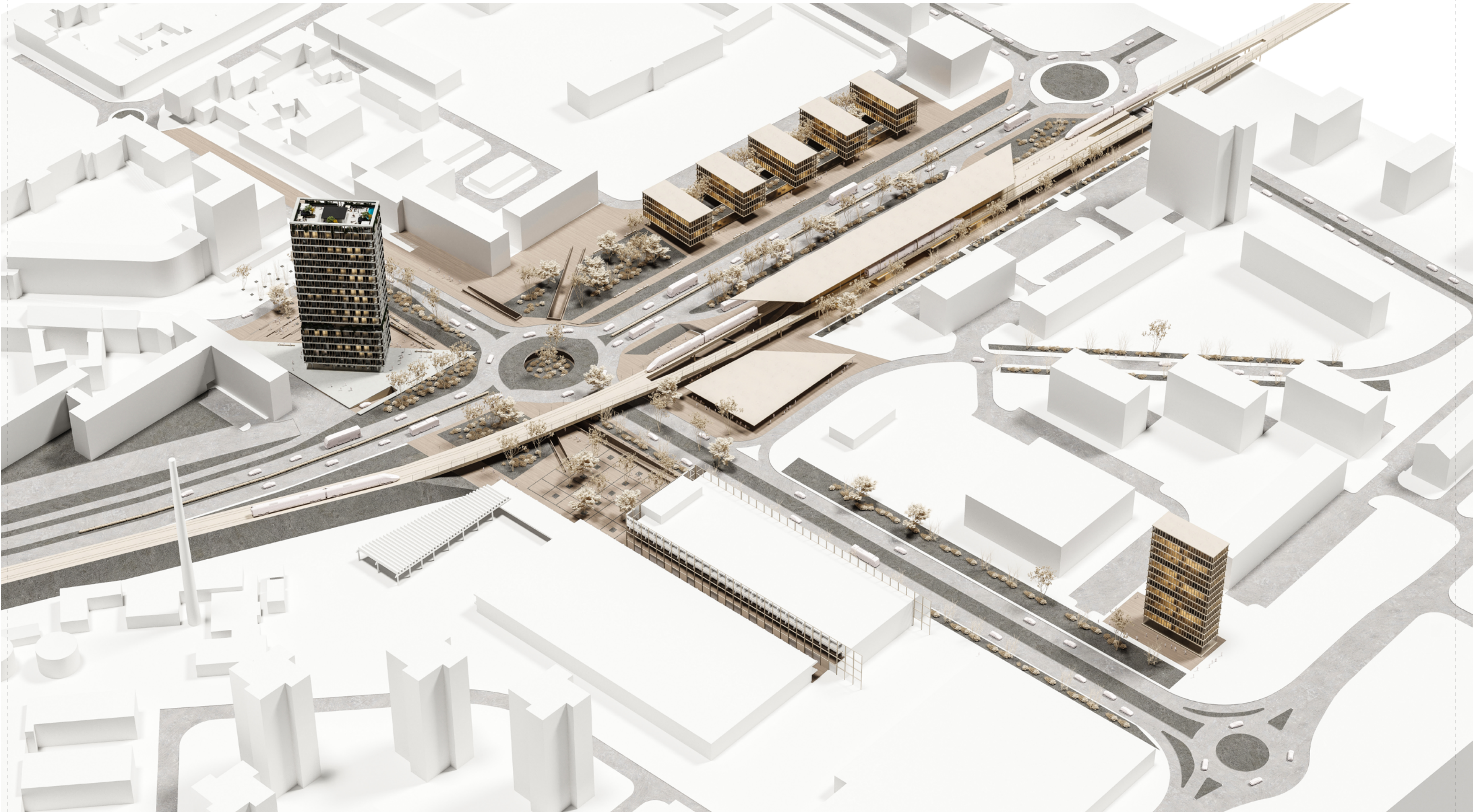
I zona / A
Gravitacijski je vezana uz sjecište urbanih osi i to: povijesne urbane osi – Jozefinska cesta (dijagonala sjever – jug), Glavne gradske osi (sjeveroistok jugozapad, spona između zvijezde i novog centra) i Glavne prometne transverzale. Zona predstavlja sroć grada. Ovdje su planirani najviši gradski tornji, trg i garaža.

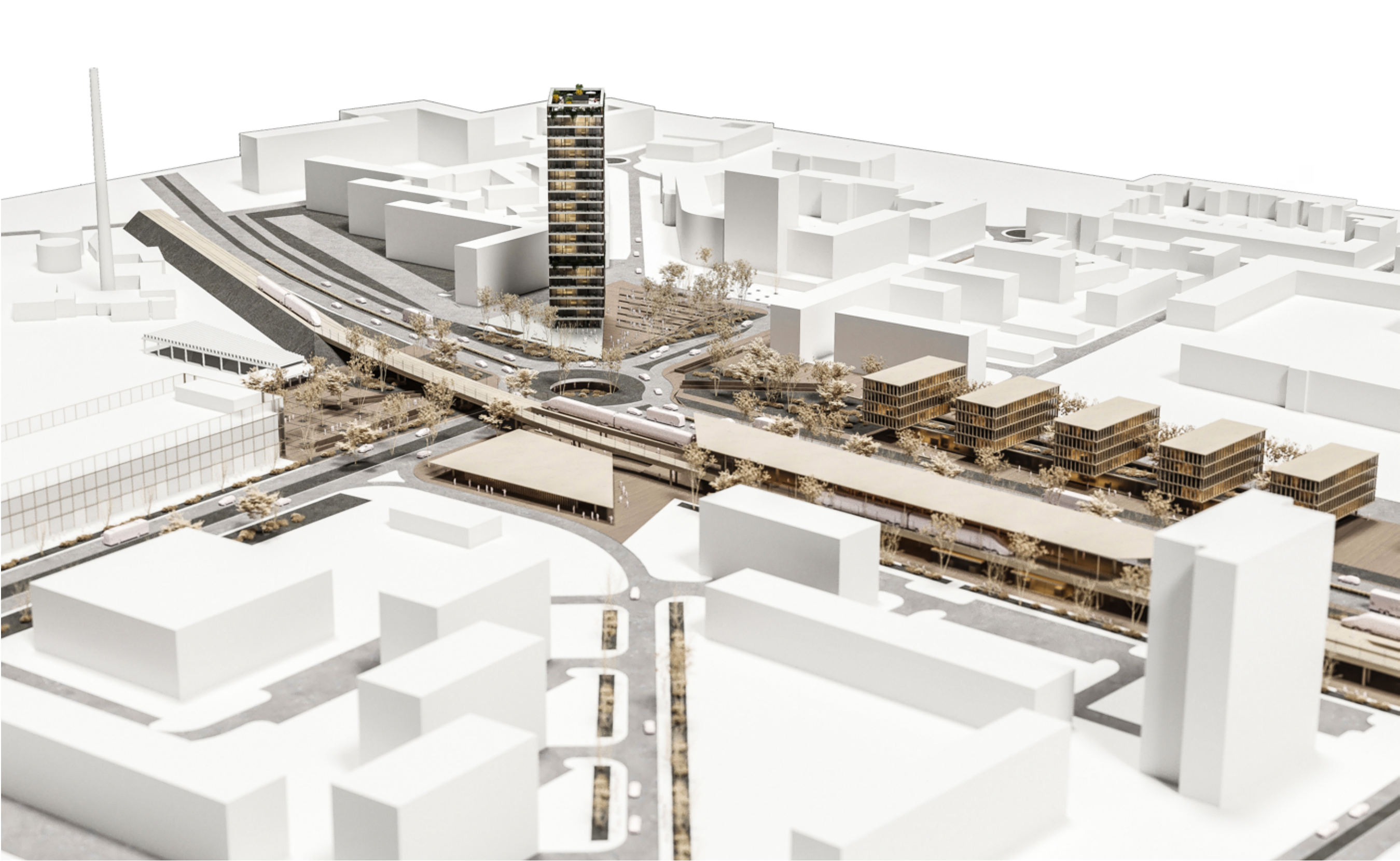
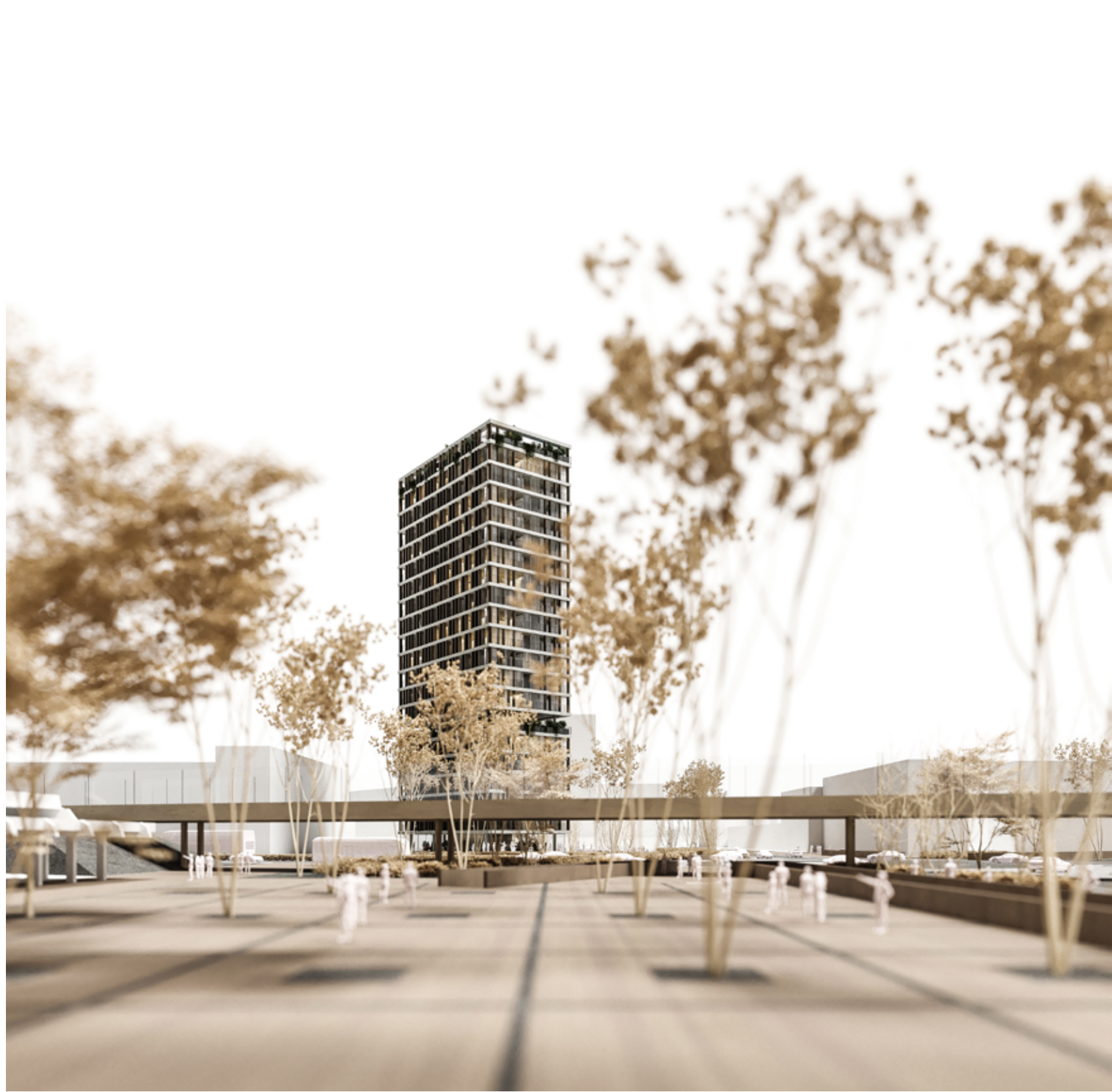
II zona / B1
Kolateralno, intervencija u zoni i utječe na stambene građevine u sjevernom kontaktnom području. Namjera je prometno povezati i strukturno revitalizirati trenutno sub standardno okruženje.

III zona / B2
Predstavlja šire područje u korelaciji s centralnim punktom. U ovoj zoni su najfrekventniji prometni terminali: željeznički odnosno autobusni, te glavni tržni centar. Ideja je osuvremeniti postojeće i dodati nove teme (trg, garaža i zgrada na jugozapadnom rotoru).



ŠIRA ZONA OBUHVATA_ZONE A, B1 I B2 (PODZEMNO)_ANKETNI DIO 1 : 1000





FUNKCIONALNA ORGANIZACIJA

I zona / A

Trg omeđen pročeljima na distanci izuzev stranice prema Glavnoj prometnoj tranverzali pored novog tornja, kao specifičnost prezentira se podzemni prelazak na jugozapadnu stranu prema kolodvoru i garaži, odnosno prema tržišnici i trgovačkoj zoni zapadno od trga.

Tema podzemnih hodnika veže se dominantno s količinom potrebitih sadržaja i lakoćom pristupa na podzemni nivo. Sadržaj programa u kojem veličina tornja, poslovno trgovački kapaciteti i logika stambene orijentacije dodatno osnažuje konceptualne odrednice ideje. Ploha trga dijagonalno se lomi na pravcu Jozefine.

Lom je trodimenzionalan. Jedna polovica u formatu trokuta diže se na nivo sa stambenim ulazom i plazom koja odvaja privatnu sferu okoliša oko tornja od one frekventnije plohe, u vidu trokuta koji se postepeno spušta kao anfiteatar i blaga rampa prema dolje u podhodnik. Trokut preuzima logiku lijevka. Promet pješaka i biciklista prelazi iz šireg u postojeći užu profil. Na mjestu proljeća ulazi se u lokale čija nivoleta prelazi iz minusa u plus u odnosu na kotu nule terena (postojeće stanje).

Neboder izduženog formata, vizuom lovi najšire aspekte grada bježeći pritom od direktnih usmjerenja nametnutim postojećim, prometnim osima. Stanovanje u vertikalni, u ovoj orijentaciji, bježi od buke, hvata pogled i simbolički zauzima osnovnu, povijesnu, gradsku liniju.

Do parkirališnih mjesta pod trgov dolazi se iz Nazorove ulice s izmještene rampe u sjevernom, slobodnom uglu obuhvata. Podzemni nivoi su dilatirani. Rampe su kraće i prate kosinu trga. Na istom priključku nalaze se javna i privatna garaža (za potrebe nebodera) s tim da je javna bliža ulazu- izlazu.

Na jugozapadnoj strani zone A s druge strane Glavne prometne tranverzale nova garaža nivoom je vezana s javnom garažom na drugoj strani raskršća. Rampa na ovoj strani slijedi isti pravac i blagi pad kao i nasuprotna.

Biciklisti i pješaci neprimjetno prelaze ispod cestovnog koridora. Sadržaj postojećeg pothodnika (lokal) je reduciran. Na sredini, u centru, iznad postojećih lokala planiran je nadzemni, prometni rotor (krov) čija je sredina upuštena - park na nivou -1. Postojeći zatvoreni lokal u javnom vlasništvu postaju denivelirani zeleni, kružni trg.

Garaža uz viadukt u nadzemnom dijelu oblikovno prati temu trokuta s druge strane raskršća. Pored automobila ovdje su i mjesta za bicikle. Komunikacije s garažom frekventno povezuju kolodvor (autobusni i željeznički), tržni centar, zonu A i zone B.

II zona / B1

Područje uz zatečene stambene lamele planira se strukturno razdijeliti. Promet u mirovanju formira se uz Glavnu prometnu tranverzalu, uz gusti dvored koji flankira prometni koridor. Kolno pješačke površine na mjestu postojećih prodora kroz građevine, „parter“ rezervira se dominantno za pješake. Promet vozila je isključivo servisani (utovar – istovar) odnosno u funkciji interventnih vozila. Hortikulture površine, visoko i nisko zelenilo upotpunjuje se novim parkovnim vrstama koje razdvajaju gradbene lamele od prometnih tokova i novo planiranih i zatečenih parkirališnih površina.

III zona / B2

Prijedlog objedinjenog Karlovačkog kolodvora pojačava frekventnost novo planiranih lokala u prizemlju pod mostom. Prostori su točkasto postavljeni. U formatu su boksova – kioska na mjestu stupova viadukta.

Pristup im je jednostavan, s pješačke, paralele koja u kontinuitetu prati kolni i željeznički promet ali na drugom nivou, u sigurnosti zelenog koridora. Stajanke za autobuse paralelne su s glavnom prometnom tranverzalom. Locirane su tik uz nju.

Princip željezničke stanice baziran je kao centralni peron oko kojeg su tračnice obostrane (izbjegava se scenarij krivog smjera). Na svakom kraju perona predviđeno je po jedno dizalo i stubište.

PROMET NA NIVOU GRADA

Priklaz Većeslava Holjevca, jedan je od glavnih pravaca u Gradu Karlovcu. Za rasterećenje, planira se prsten oko šireg centra grada. U smislu dodatnog rasterećenja, posebice u samom centru grada, predviđen je spoj s Ulicom Kralja Petra Krešimira IV na način da se postojeći nadvožnjak spušta ulazno-izlaznim rampama uz kreiranje takozvanog dijamantnog raskršća. Prijedlog optimizira odnos uložnih sredstava i kvalitete po pitanju sigurnosti i kapaciteta. Unutar obuhvata predviđen je tiz promet bez zaustavljanja. Semaforizirana raskršća zamjenjuju se kružnim tokovima. Obujam prometa na raskršćima (Priklaz Većeslava Holjevca) planiran je u izvedbi takozvanih turbo kružnih tokova, koji podnose velike količine prometa. Predloženi dizajn (eliminacija preostajanja), povećava sigurnost za 70% u odnosu na semaforizirana raskršća.

Premještanjem autobusnog kolodvora ispod podignutog željezničkog stajališta, objedinjava se transportni hub s garažom u Sarajevskoj (direktna veza - pothodnik za bicikliste i pješake). Dobiven je „park and ride“ i „ride and ride“ terminal.

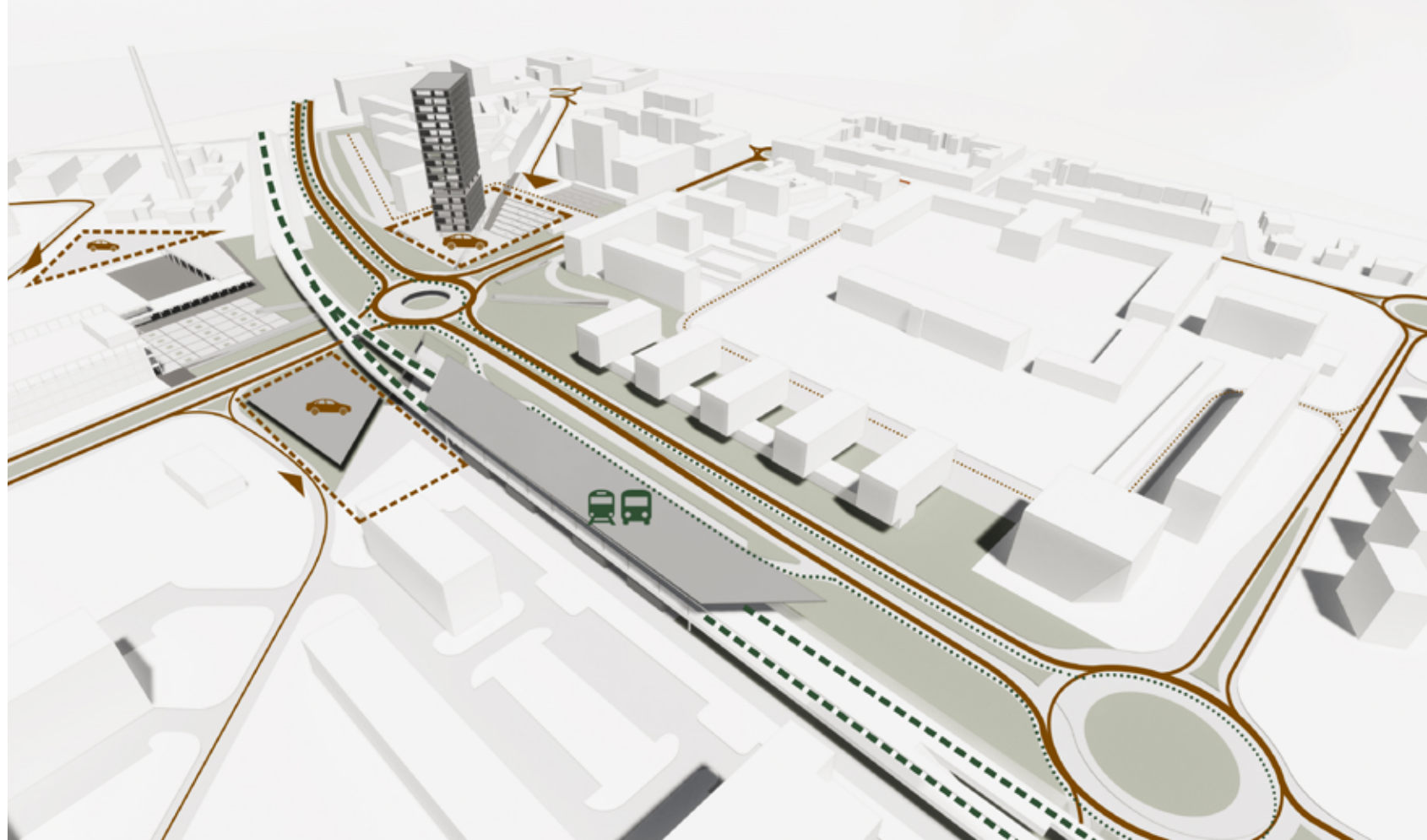
Kružni tokovi uz promjenu pozicije autobusnog kolodvora utječu da ulaz i izlaz autobusa s kolodvora postaje jednostavan i direktan u svim smjerovima. Okolne ulice se rasterećuju, a vrijeme za stajanje (auto-prijevoznici) se skraćuje. Broj autobusnih perona ovim rješenjem se reducira.

Izgradnja novog kolodvora čeka izgradnju brze željeznice do Zagreba. Nova, brza, željeznica logično bi trebala preuzeti dio autobusnog transporta.

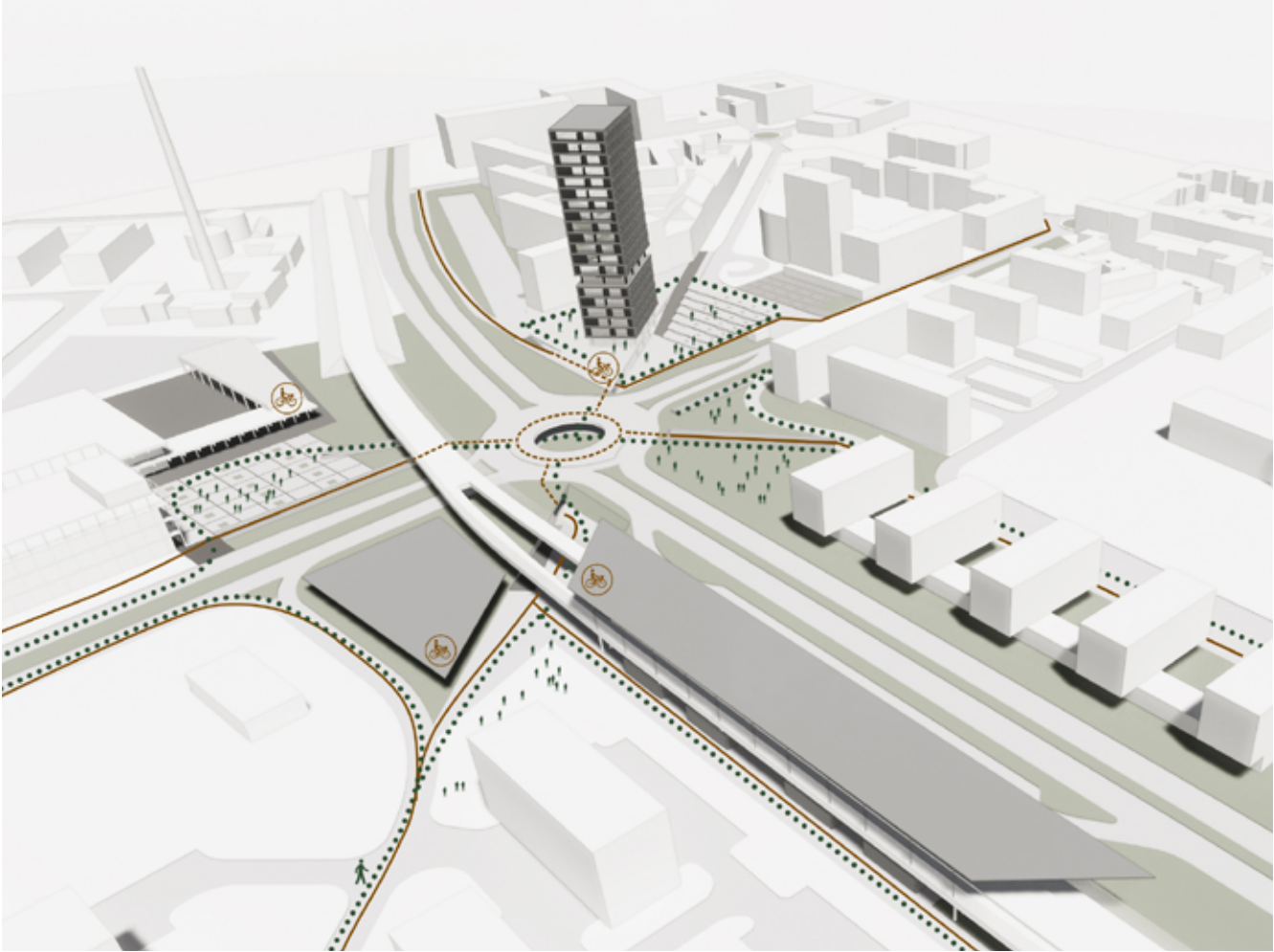
Predloženo rješenje stavlja primat sigurnosti i ugodu pješaku i biciklistu. Uz kolnik Priklaza Većeslava Holjevca kretanje pješaka i biciklista odmiče se u zonu sigurnosti. Na jugozapadu distanca se postiže novom građevinom kolodvora, a na sjeveroistoku filter je novo stambeno poslovno zdanje na mjestu postojećeg kolodvora. Ulaze u novo-stari pothodnik predstavljaju rampe blagog nagiba. Percepcija visinske barijere svodi se na minimum.

U području između brze ceste i Zvijezde, predviđeno je sužavanje kolnih traka i izvođenje kružnih tokova na Domobranskoj ulici. Prijedlogom se uklanja potreba za dodatnim trakama za skretače. U takvoj prometnoj organizaciji, pješak i biciklist imaju prednost na svim raskršćima. Auto-mobilski promet je usporen, a pješački i biciklistički prijelazi preko kolne plohe su skraćeni. Preglednost postaje neupitna teza.

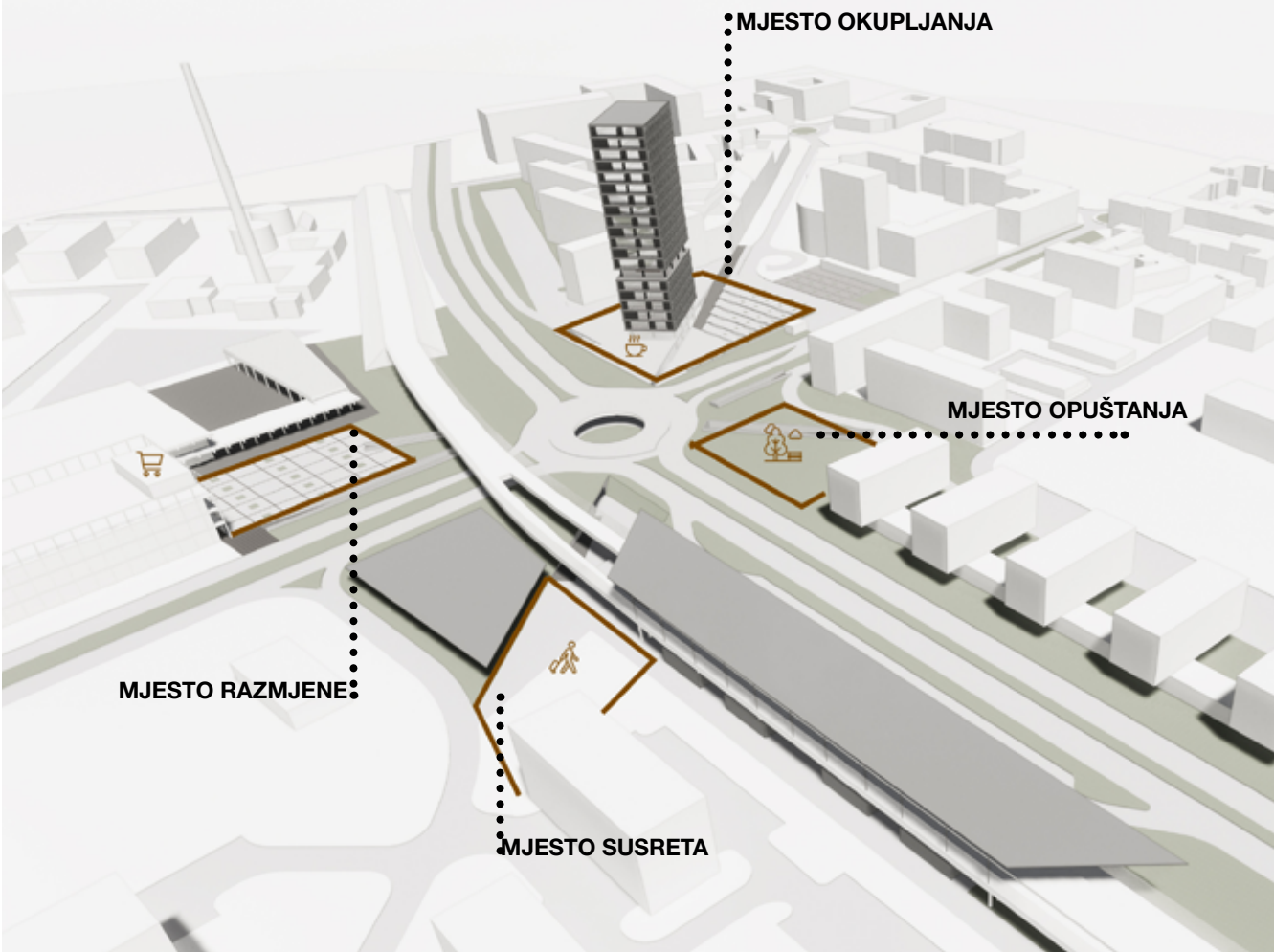
SHEME PROMETA / KOMUNIKACIJA



AUTOMOBILSKI I JAVNI PRIJEVOZ

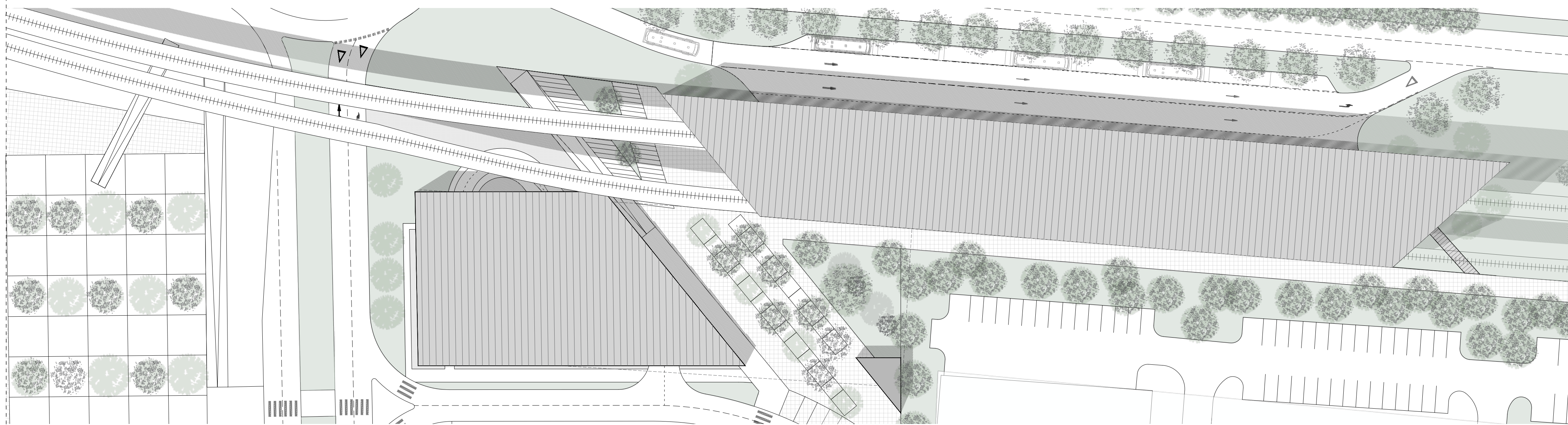


PJEŠAČKI I BIKIKLISTIČKI PROMET

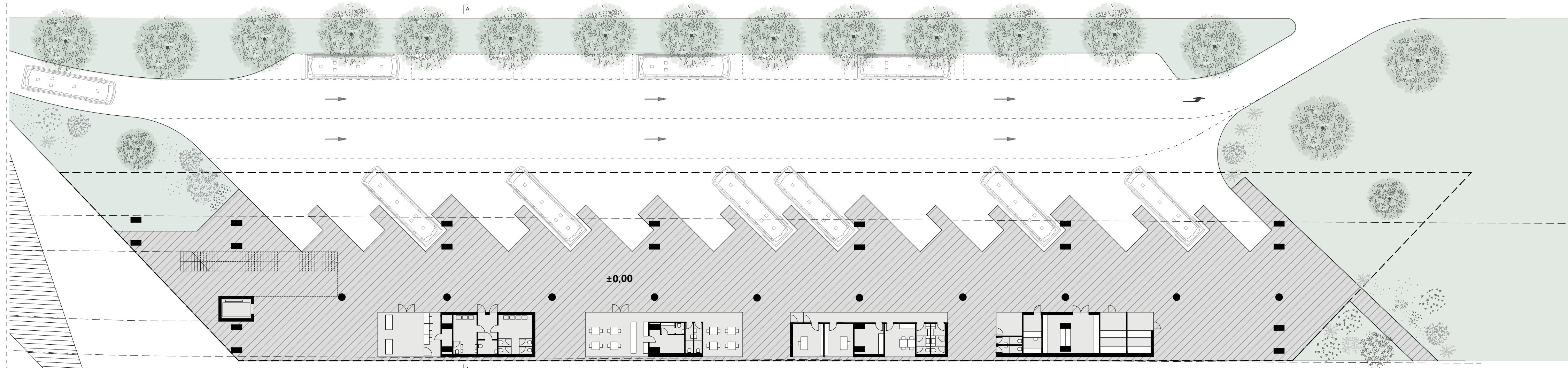


JAVNI PROSTORI

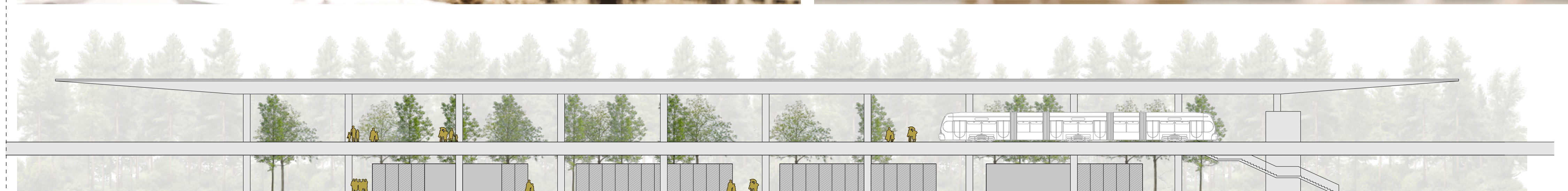




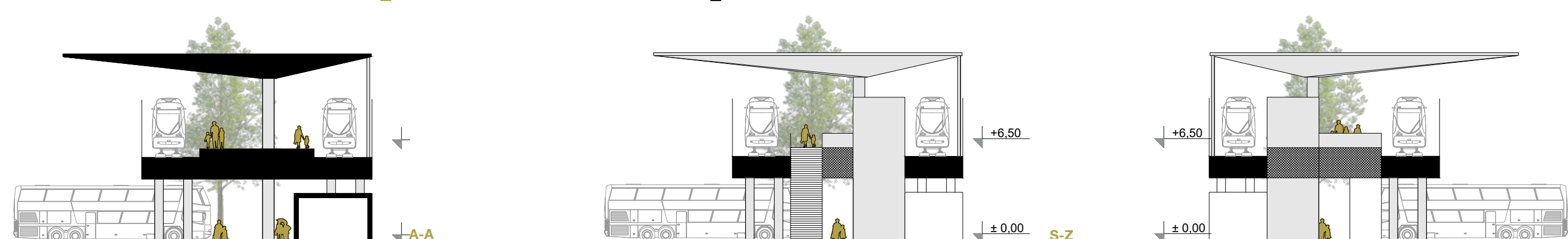
ŠIRA ZONA OBUHVATA_ZONE A I B2
AUTOBUSNI I ŽELJEŽNIČKI KOLODVOR_TLOCRT KROVA_ANKETNI DIO 1 : 500



ŠIRA ZONA OBUHVATA_ZONE A I B2
AUTOBUSNI I ŽELJEŽNIČKI KOLODVOR_TLOCRT PRIZEMLJA_ANKETNI DIO 1 : 300



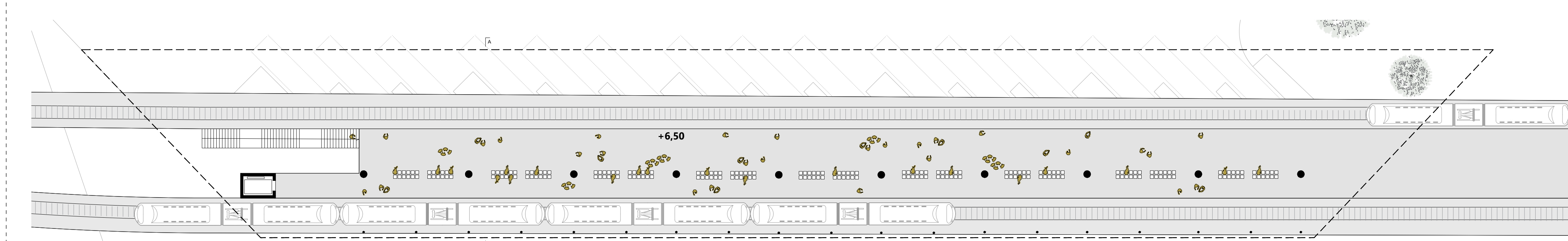
ŠIRA ZONA OBUHVATA_ZONE A I B2
AUTOBUSNI I ŽELJEŽNIČKI KOLODVOR_SJEVEROISTOČNO PROČELJE_ANKETNI DIO 1 : 300



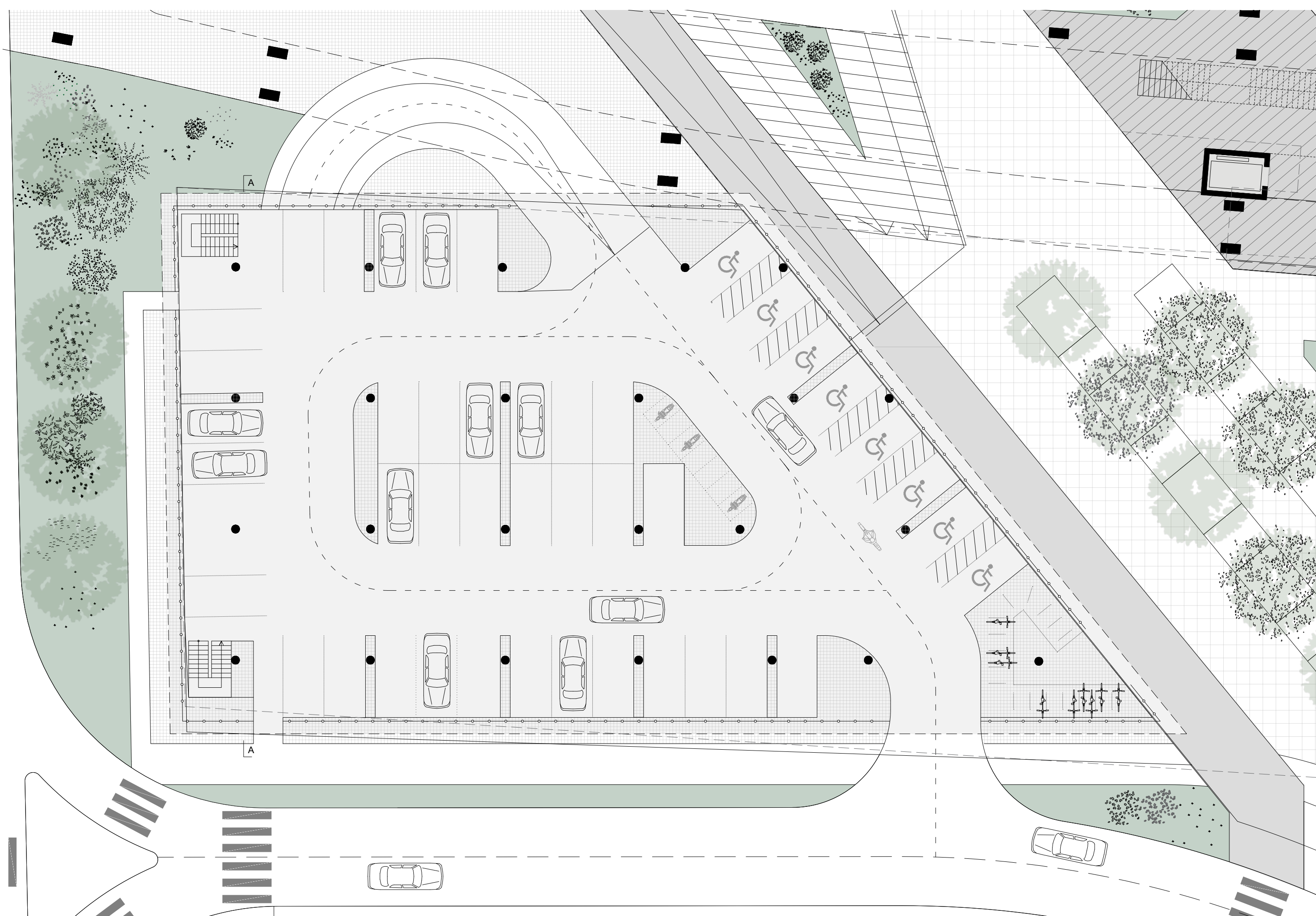
ŠIRA ZONA OBUHVATA_ZONE A I B2
AUTOBUSNI I ŽELJEŽNIČKI KOLODVOR_PROČELJA I PRESJEK_ANKETNI DIO 1 : 300



ŠIRA ZONA OBUHVATA_ZONE A I B2
AUTOBUSNI I ŽELJEŽNIČKI KOLODVOR_JUGOZAPADNO PROČELJE_ANKETNI DIO 1 : 300



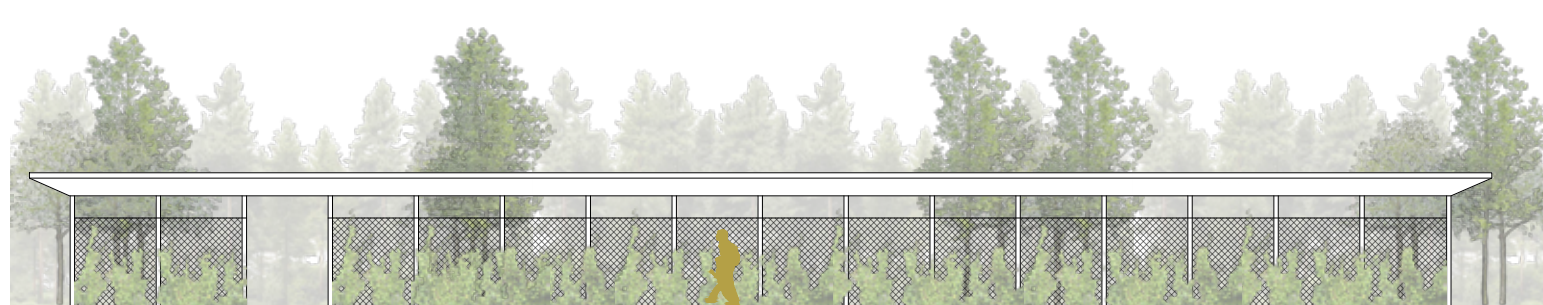
ŠIRA ZONA OBUHVATA_ZONE A I B2
AUTOBUSNI I ŽELJEŽNIČKI KOLODVOR_TLOCRT KATA_ANKETNI DIO 1 : 300



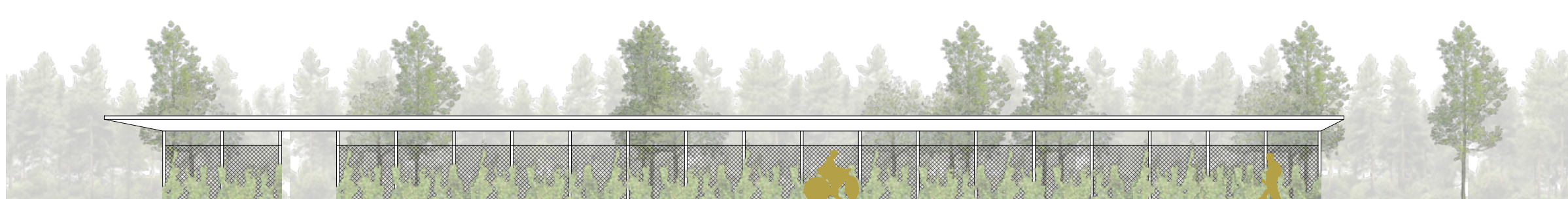
UŽA ZONA OBUHVATA – ZONA A „SARAJEVSKA“
JAVNA GARAŽA_TLOCRT PRIZEMLJA_DIO ZA REALIZACIJU 1 : 200



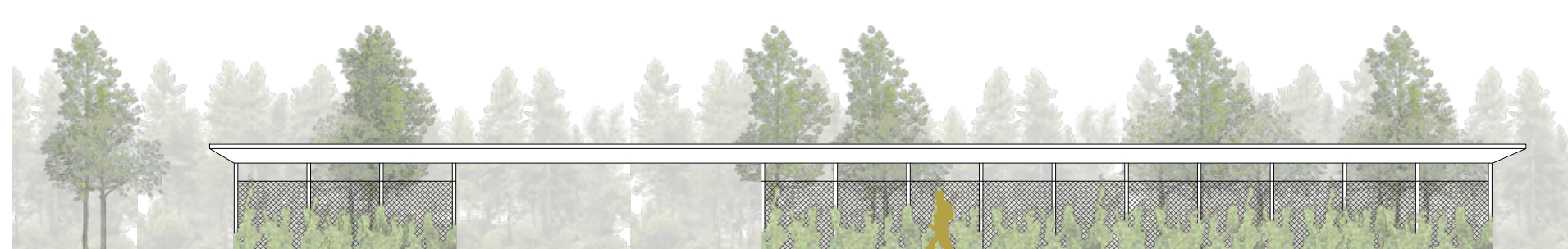
J-Z



S-Z

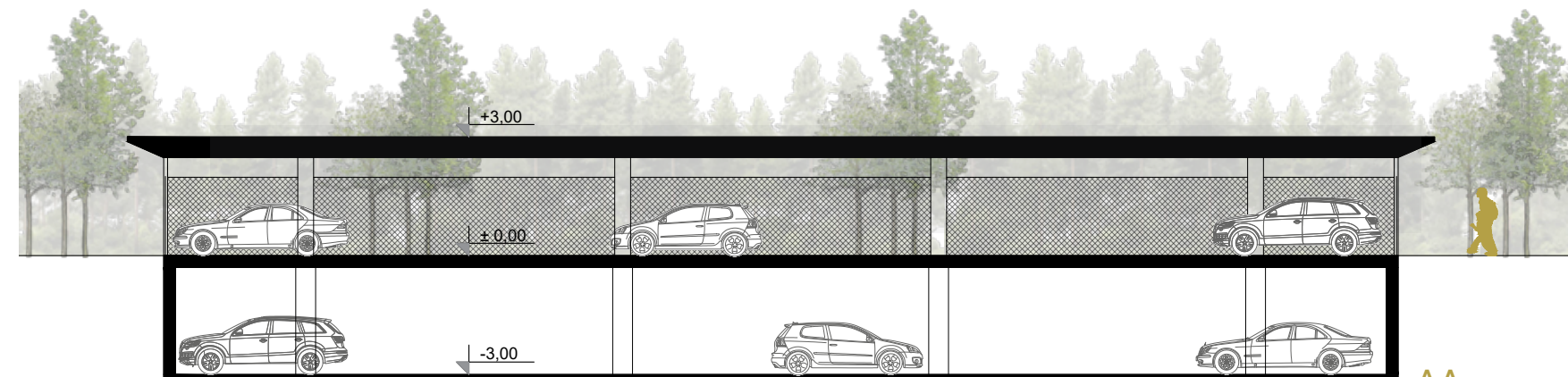


I-I



S-I

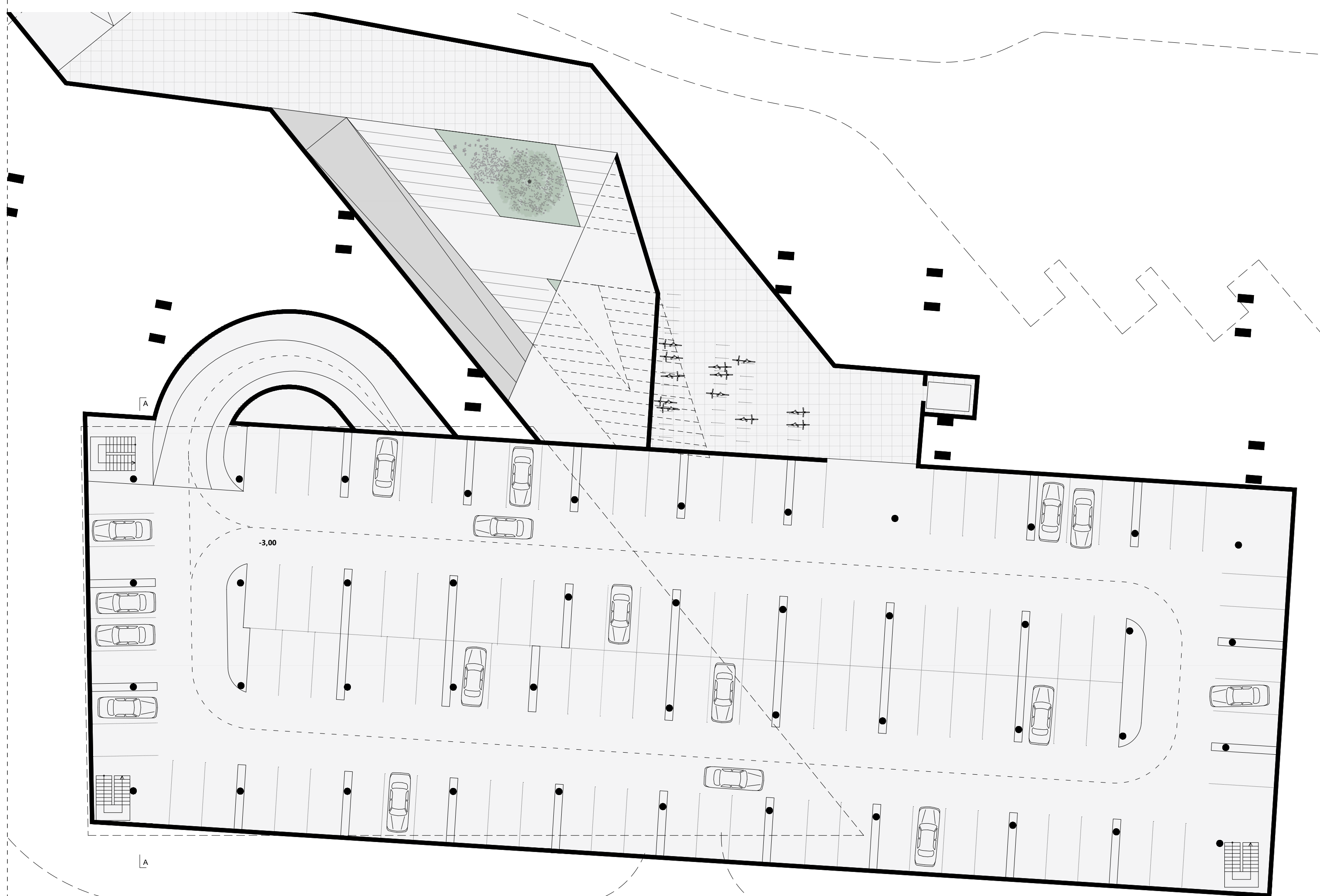
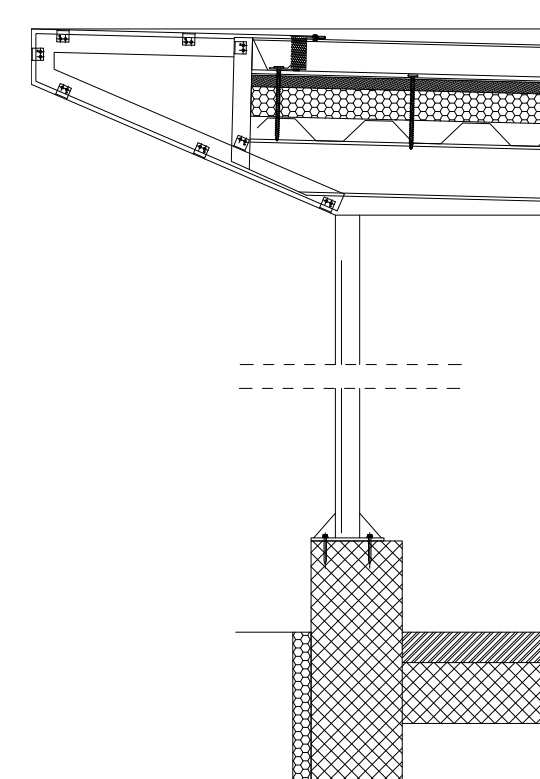
UŽA ZONA OBUHVATA – ZONA A „SARAJEVSKA“
JAVNA GARAŽA_PRESJEK I PROČELJA_DIO ZA REALIZACIJU 1 : 200



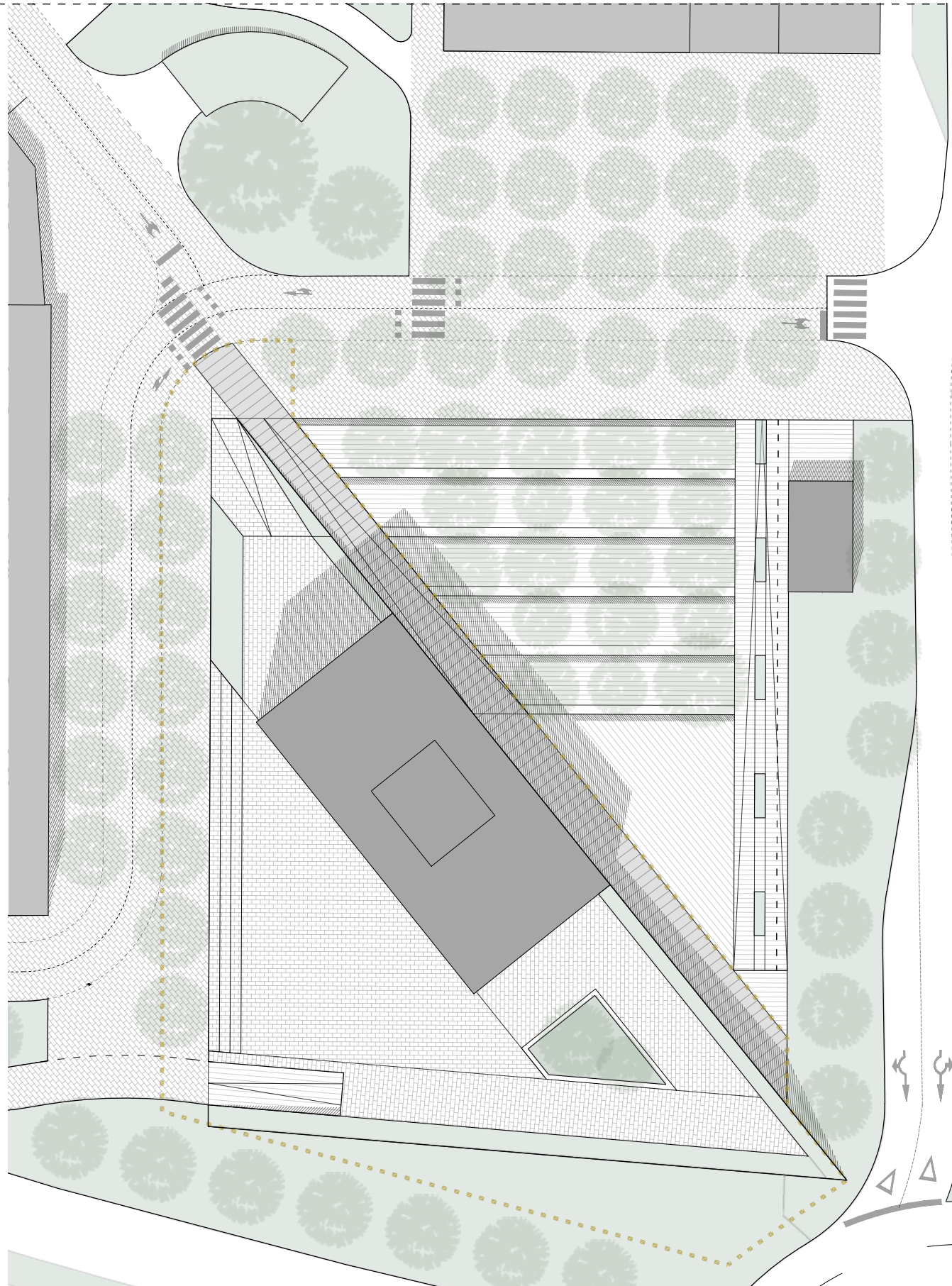
A-A

Detalj fasade_DIO ZA REALIZACIJU 1 : 25

Mreža od nehrđajućeg čelika (web net) razvučena i zakačena na potkonstrukciju čeličnih stupova na razmaku od cca dva metra. Stupovi se nalaze na betonskom parapetu visine 30cm od kote uredenog terena. Krov nose čelični stupovi uvučeni od pročelja u unutrašnjost garaže. Po mreži se penje puzajuće bilje.



UŽA ZONA OBUHVATA – ZONA A „SARAJEVSKA“
JAVNA GARAŽA_TLOCRT PODRUMA_DIO ZA REALIZACIJU 1 : 200



UŽA ZONA OBUHVATA – ZONA A „NAZOROVA“
NEBODER_SITUACIJA_TLOCRT PRIZEMLJA_DIO ZA REALIZACIJU 1 : 500



NEBODER

Stanovi

U vertikalni je centralno pozicionirana jezgra s tri dizala i dva stubišta. Stubišta su jednokraka i koriste prostor naizmjenice jedan iznad drugog. Tipologija stanova oko centralne jezgre je fleksibilna. Ona varira i omogućava formate koje investitor ocjenjuje najprijevim u datim investicijskim okvirima.

Oblikovanje i materijali

Pročelje vertikalno, razdijeljeno je horizontalnim ošurama između kojih alternira puno i prazno, prozirno i neprozirno. Ulazni nivo na bazi izdignutog trokuta je transparentan. U njemu su lokalni i stambeni ulazi. Neboder lebdi.

Odobir materijala oslanja se na likovnost koja prilazi iz okoliša, iz prirodnih i umjetničkih oblika, iz tradicije i kulturnog standarda, iz trendova i uvjerenja. Trake su predfabričirani beton, a između njih staklene stijene ili ventilirana obloga.

Konstrukcija

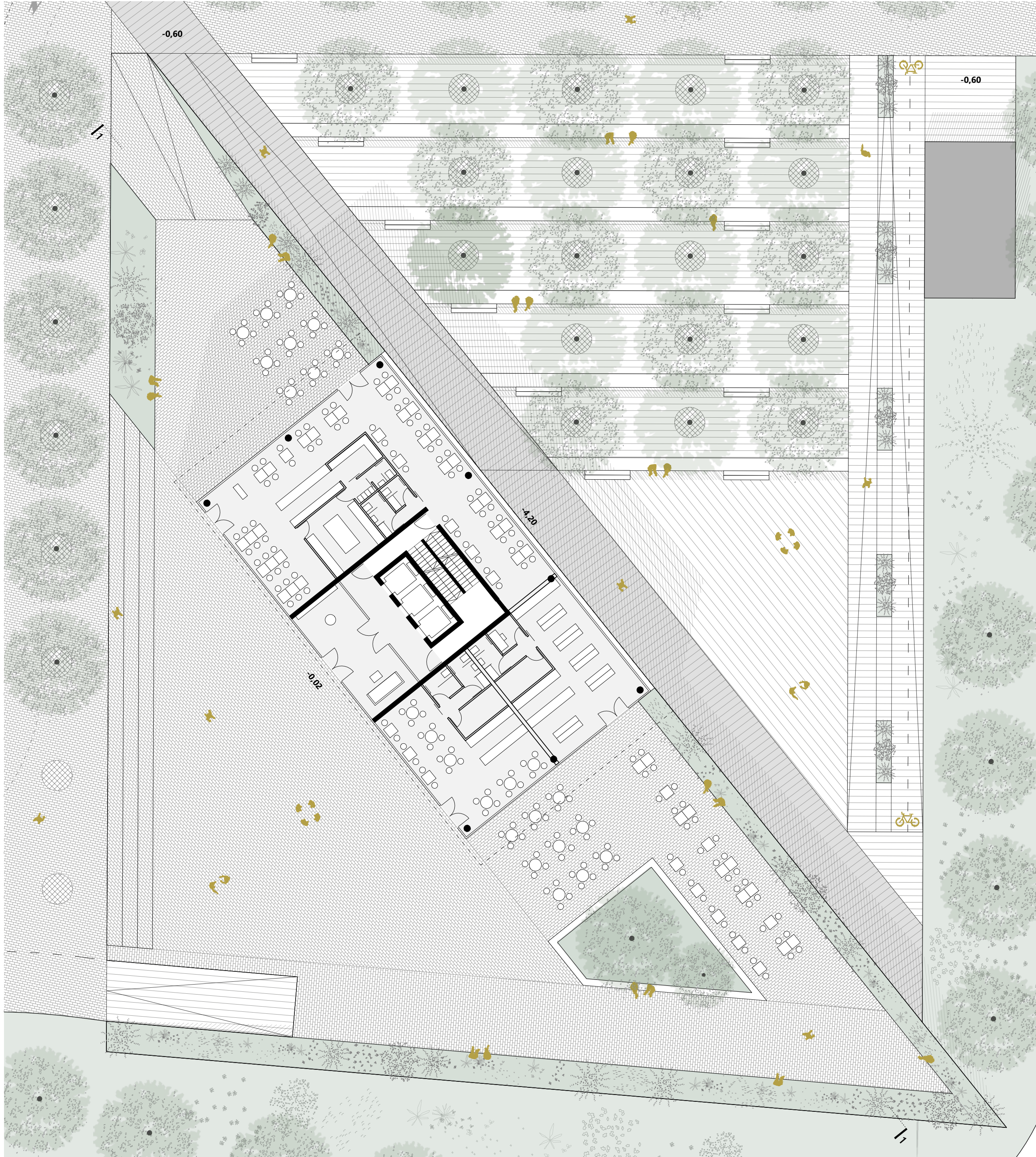
Predviđena je amirano betonska skeletna konstrukcija oko središnje jezgre. Standardni elementi stupova, a b i gređa uvažavaju sve aspekte zaštite od požara.

Energetika

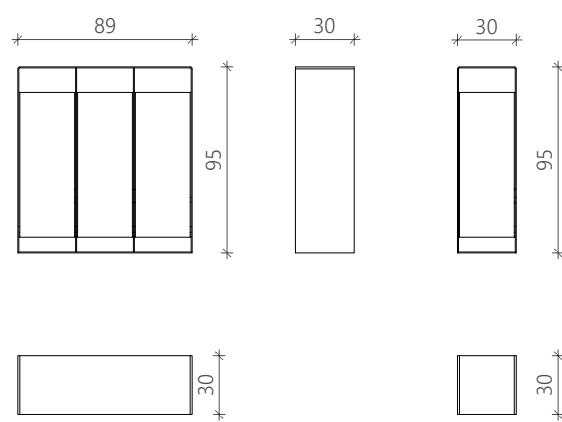
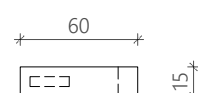
Izvedba se planira u skladu s temeljnim načelima nZEB gradnje. U smislu što većeg postotka korištenja obnovljivih izvora energije predviđeno je rješenje energetike s visokoeфикаsnim hibridno grijno-rashladnim uređajima (obnovljiv izvor energije - OIE). Kao izvori energije ovisno o pretpostavci i mogućnostima ulagača ostavljaju kao opciju mogućnost izvedbe geosondi, odnosno dizalica topline voda-voda koje bi se izvodile ispod i oko zgrade. Kao alternativa ostavlja se opcija korištenja dizalica topline na zrak.

Mjere zaštite od požara

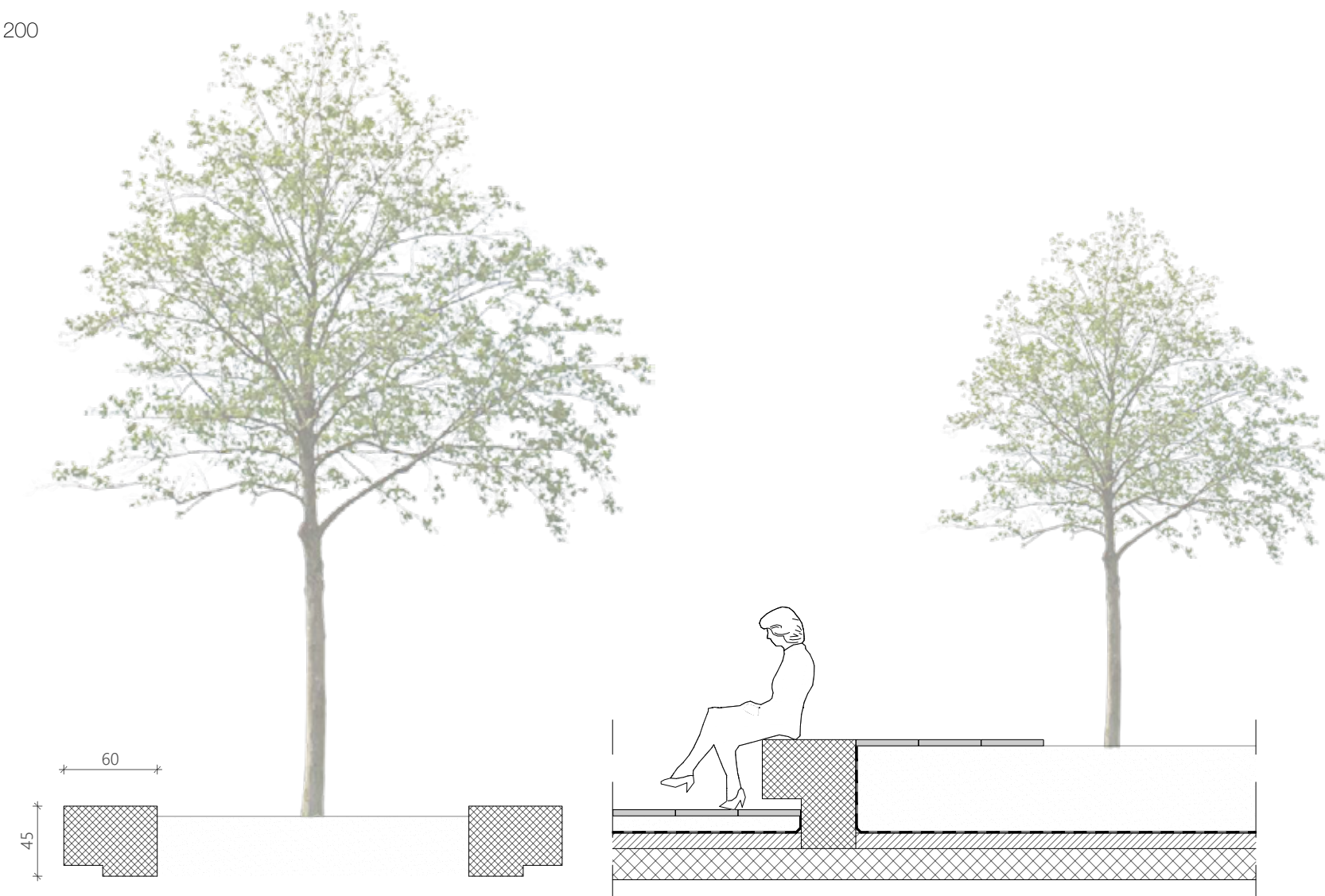
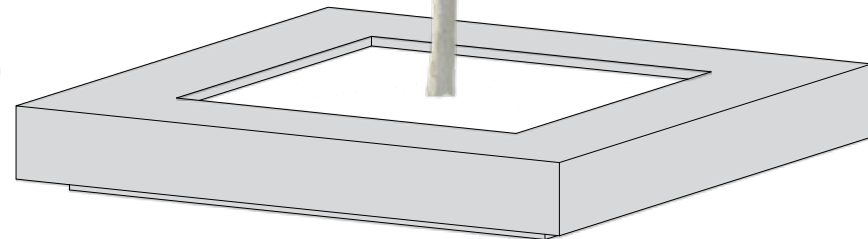
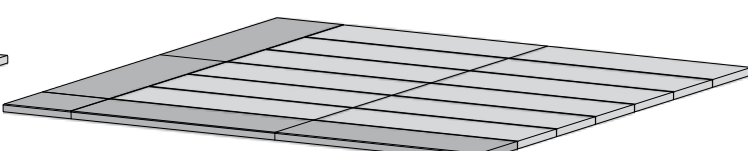
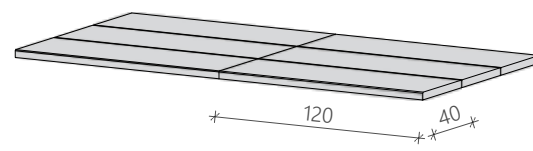
1. Pristup vatrogasnih vozila omogućen je s obje duže strane objekta preko rampe na gornji i donji trokut. Organizacija stambenih jedinica je takva da su svi stanovi dostupni.
2. Putevi evakuacije u donjim etažama (-2, -1) rješava se preko 3 stubišta na međusobnoj udaljenosti manjoj od 60m, tako da put evakuacije do sigurnog prostora nigdje ne prelazi 30m. Evakuacija iz podzemnih nivoa moguća je i preko ulazno- izlazne rampe. Na stubišta se dolazi preko preprostrora s uređajem za stvaranje natpiska da se dim ne bi širo stubištem prema gornjim katovima. Sva dizala u građevini (3 kom) su tipa EI-60. Stubišta završavaju na nivoima platoa otkud je moguć izlaz direktno na okolni teren.



UŽA ZONA OBUHVATA – ZONA A „NAZOROVA“
NEBODER_TLOCRT PRIZEMLJA_DIO ZA REALIZACIJU 1 : 200



KOŠEVI ZA SMEĆE



ULIČNA RASVIJETA

OPLOČENJE

KLUPA SA STABLOM

DETALJ TRGA

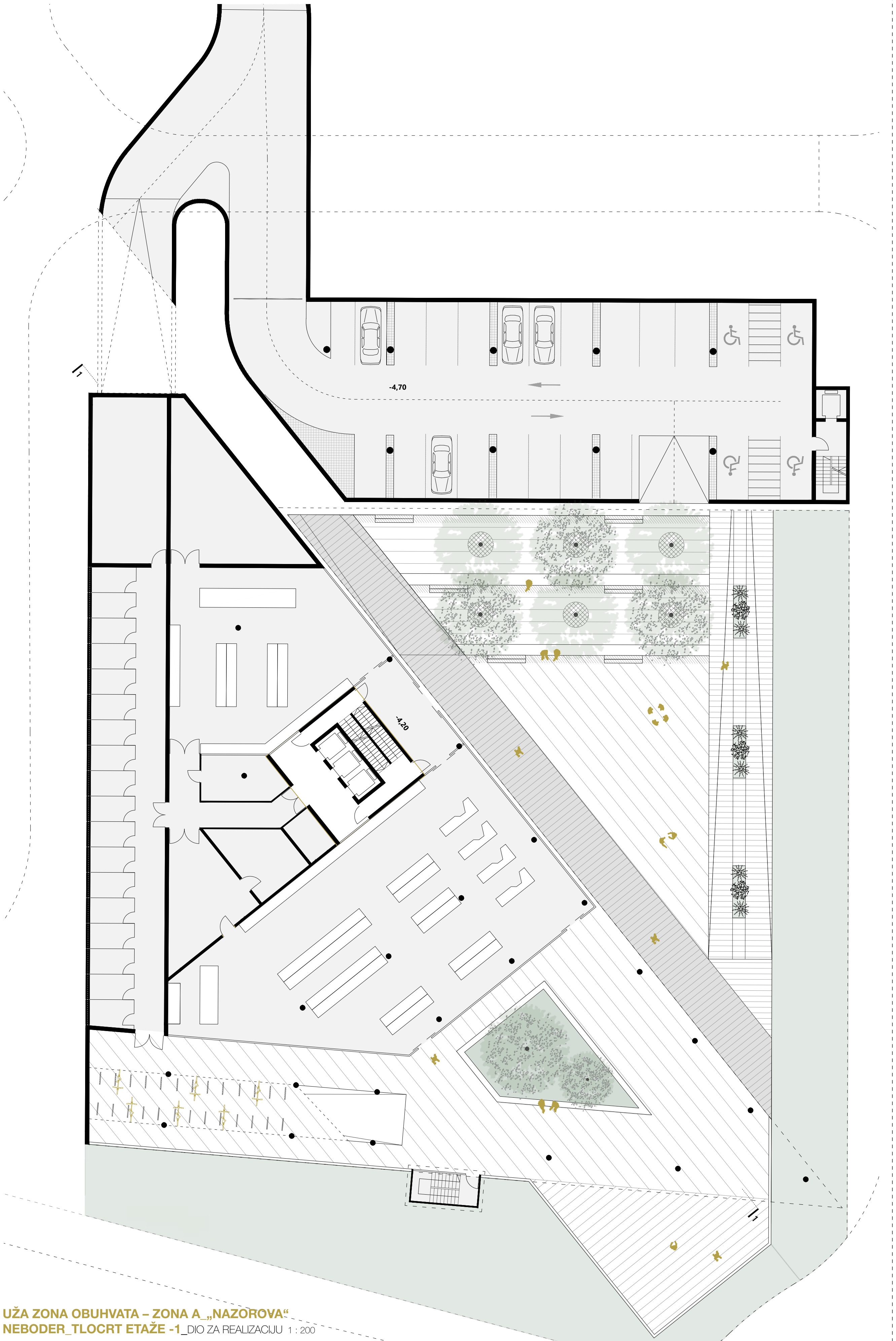
URBANISTIČKO-ARHITEKTONSKI NATJEČAJ
ZA UREĐENJE I IZGRADNJU SREDIŠNJEG DIJELA GLAVNE GRADSKO OSI U KARLOVCU

PARTER I ZELENILO

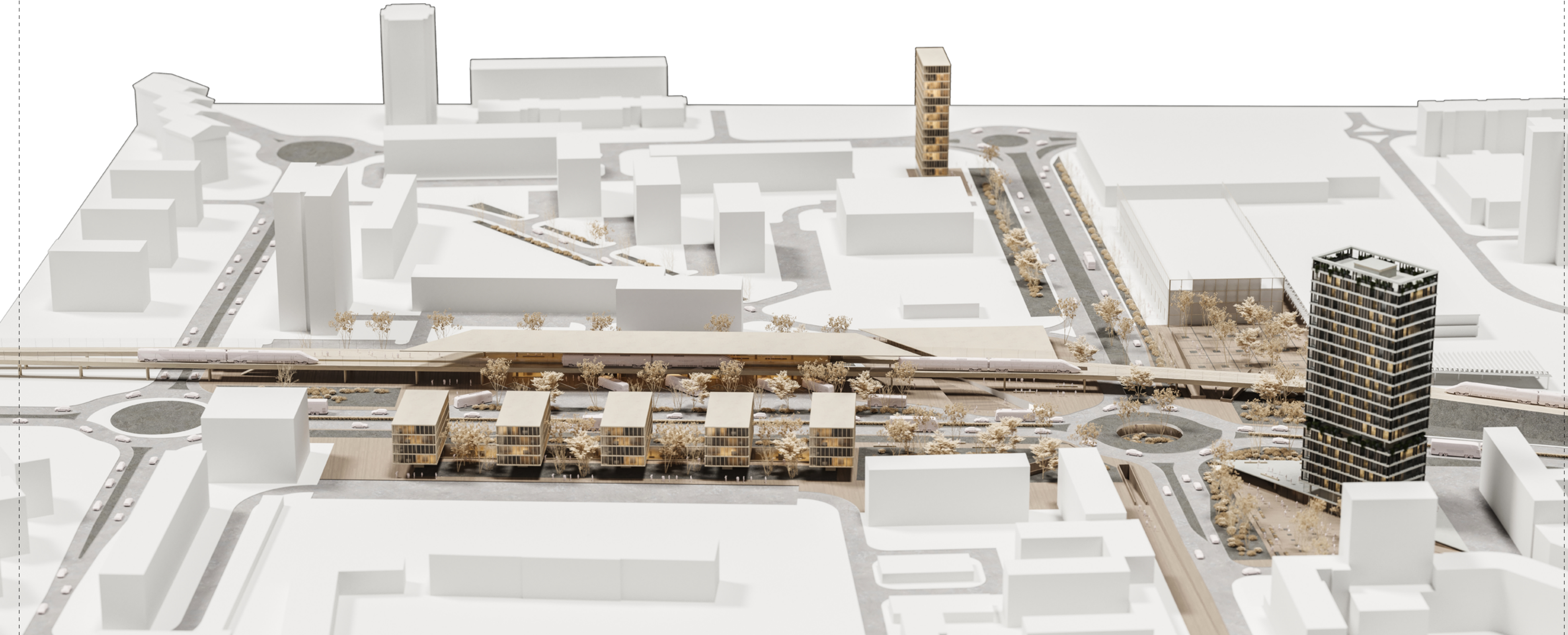
Karlovac nosi epitet „grada parkova“. Prijedlog rješenja zadanih, programskih zona naglašava tu temu.

Hortikulturom se pokriva golo područje na mjestu nekadašnjeg autobusnog kolodvora. Shema stambeno-poslovnog čestija puni se niskim i visokim nasadima.

Centralni rotor, denivelirane plohe razlomljenog trga, pročelja i trg park uz tržni centar dio su iste teme, parka u gradu i grada u parku.

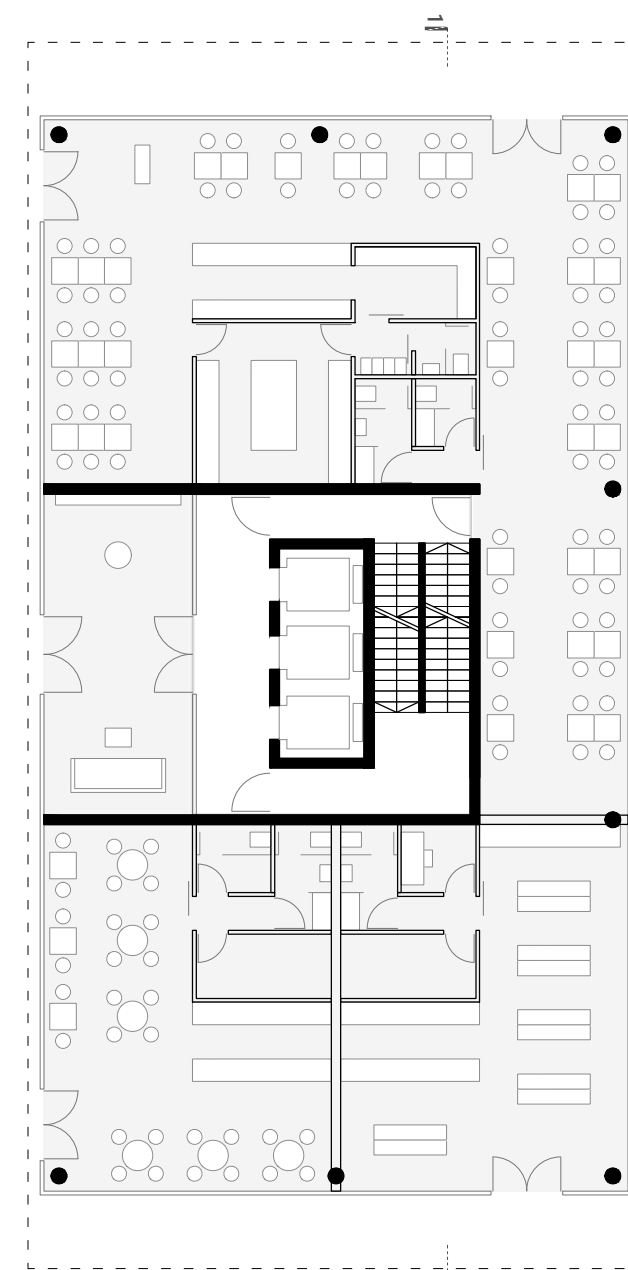
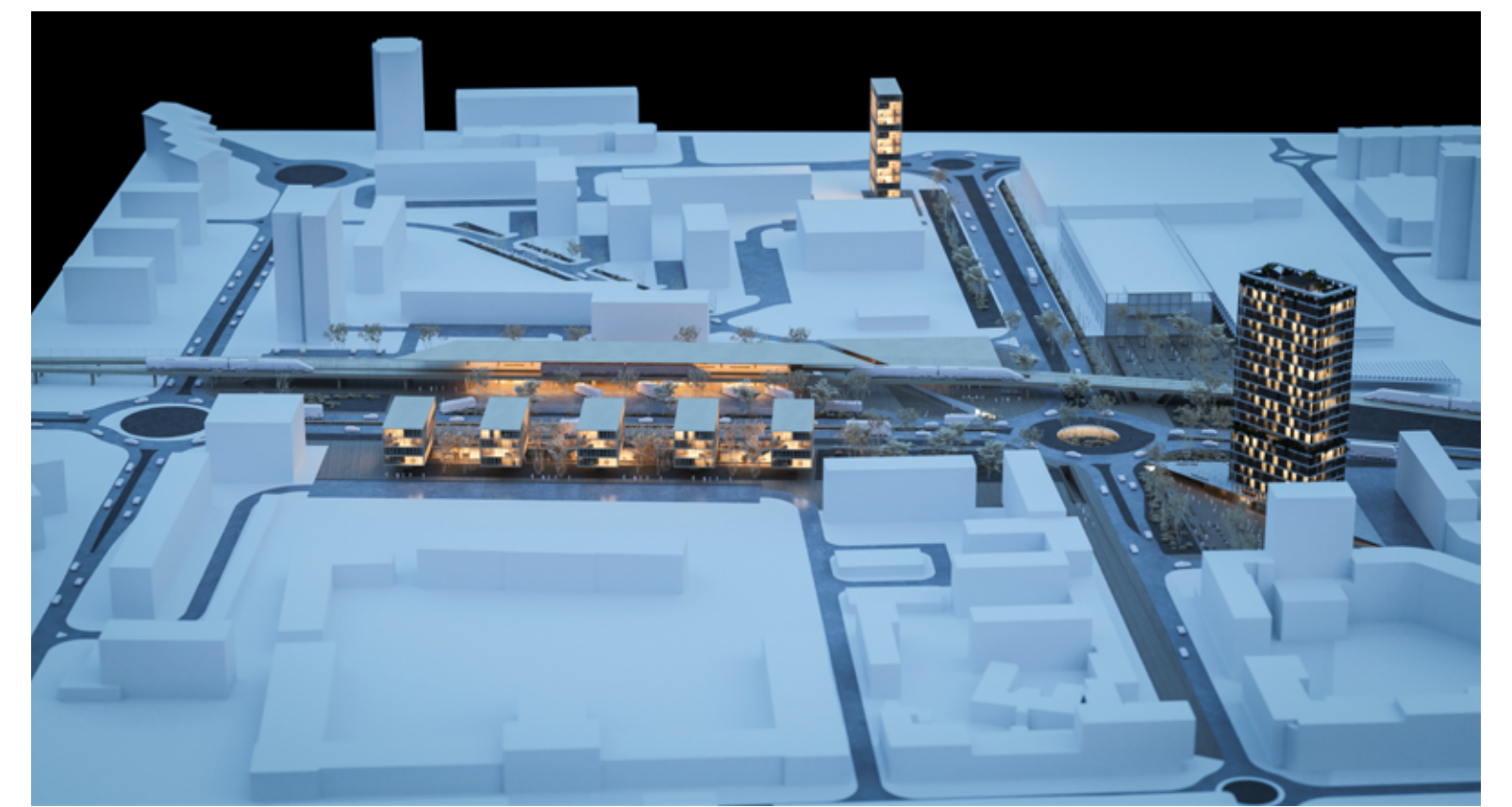
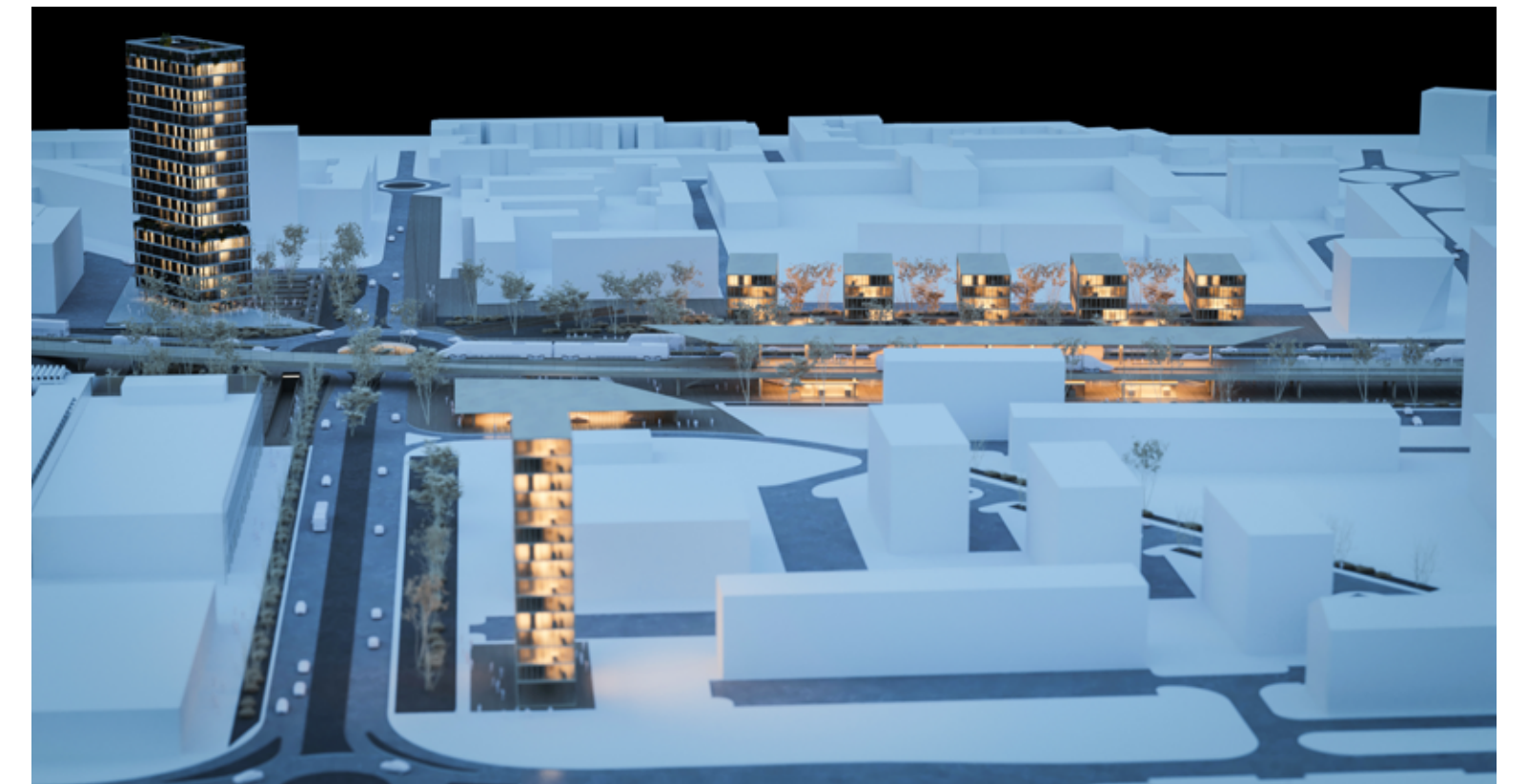


UŽA ZONA OBUHVATA – ZONA A „NAŽOROVA“
NEBODER TLOCRT ETAŽE -1_DIO ZA REALIZACIJU 1:200

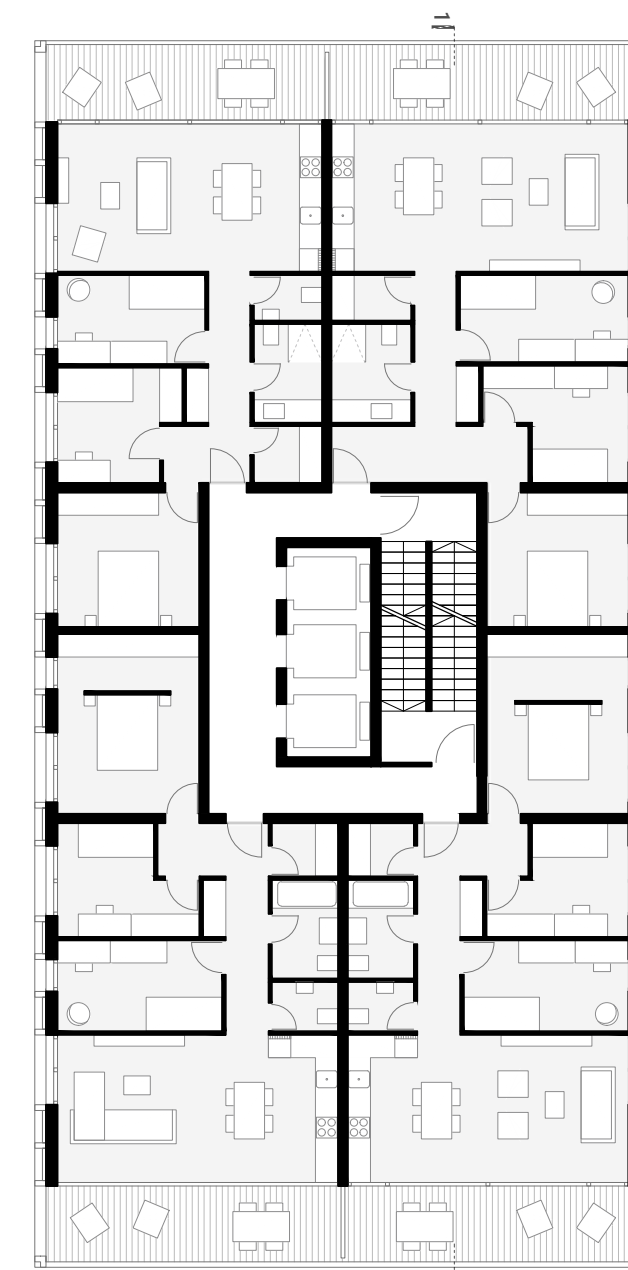




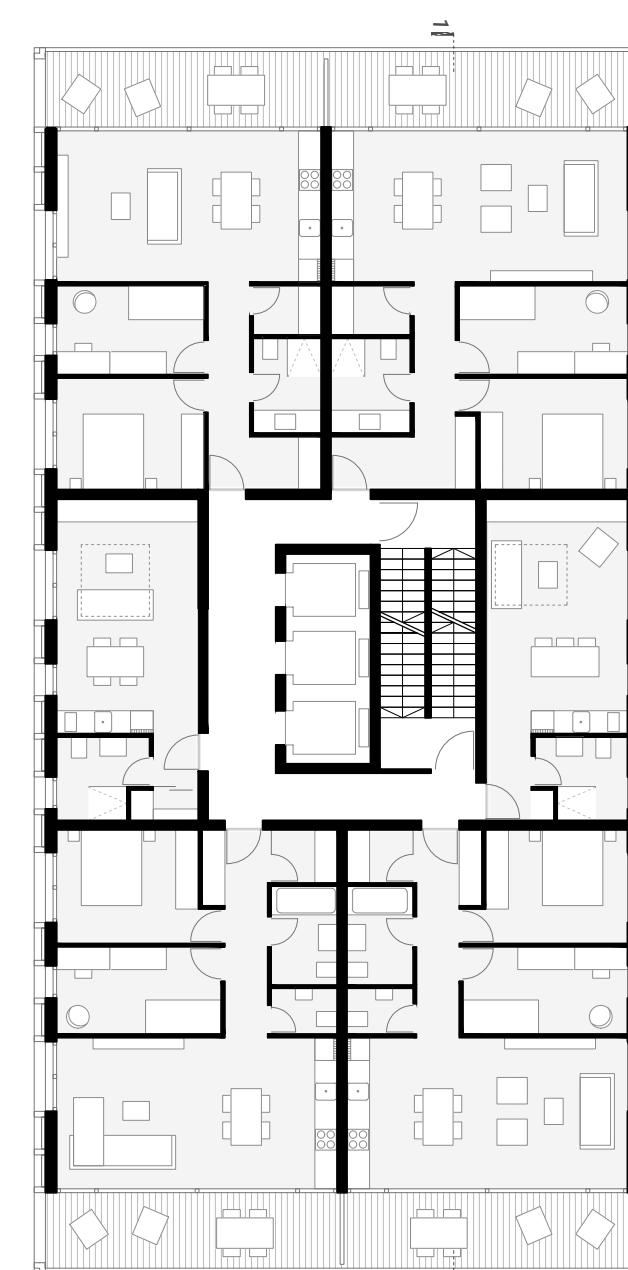
UŽA ZONA OBUHVATA - ZONA A „NAZOROVA“
NEBODER_TLOCRT GARAZE (-2)_DIO ZA REALIZACIJU 1 : 200



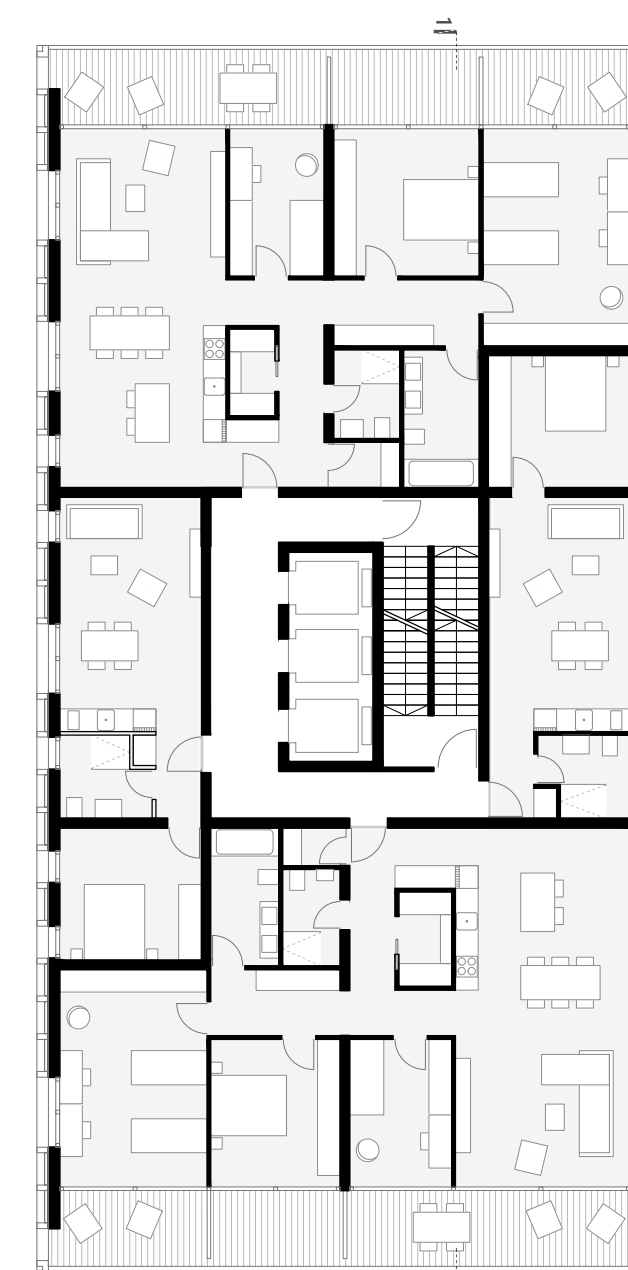
VISOKO PRIZEMLJE



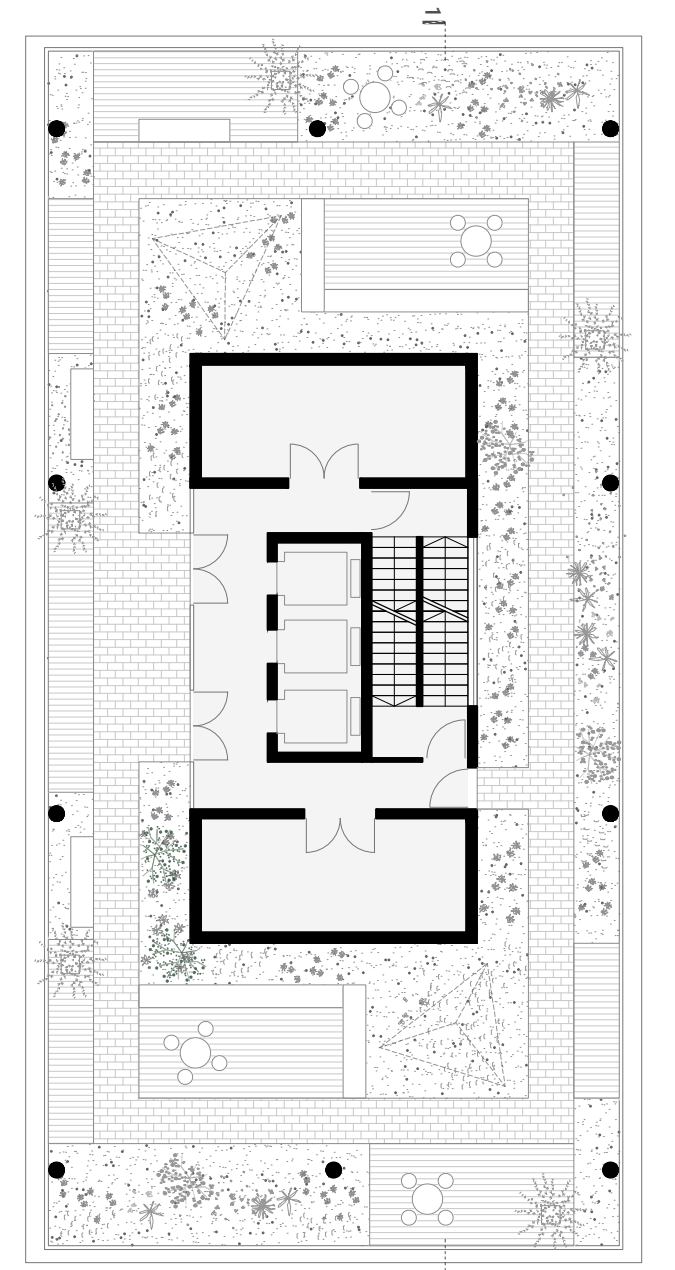
KAT 7-17



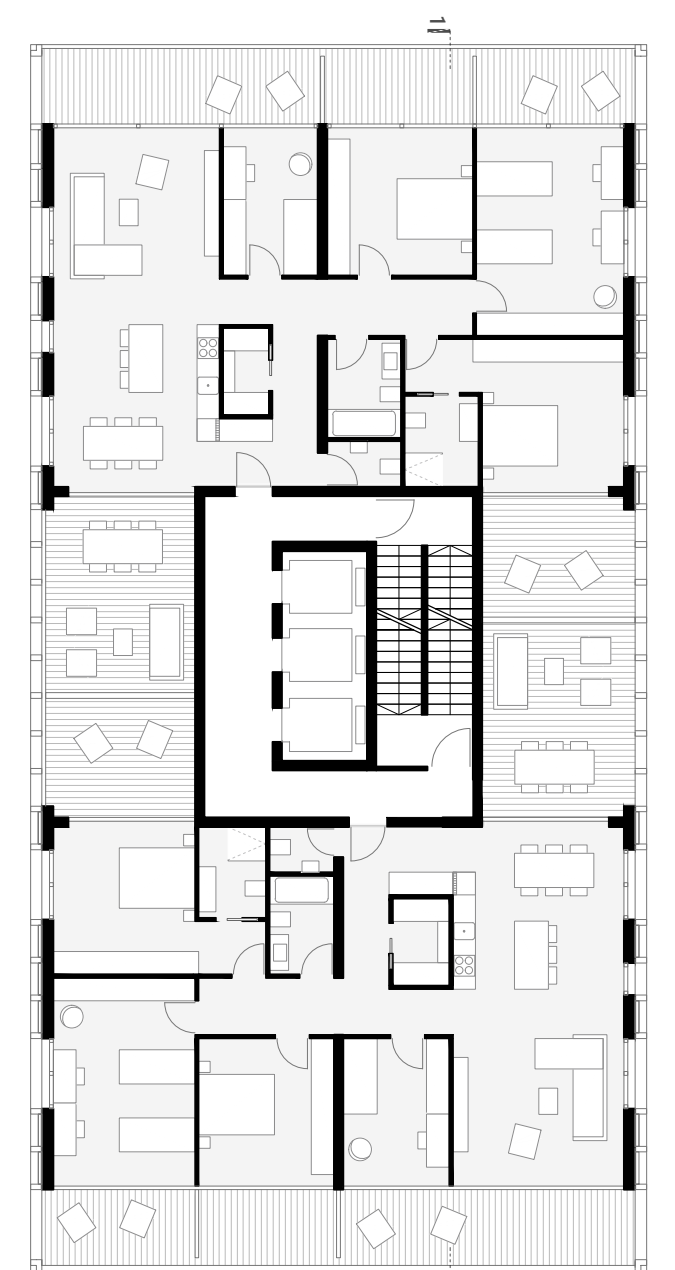
KAT 1-5



KAT 18



KAT 6



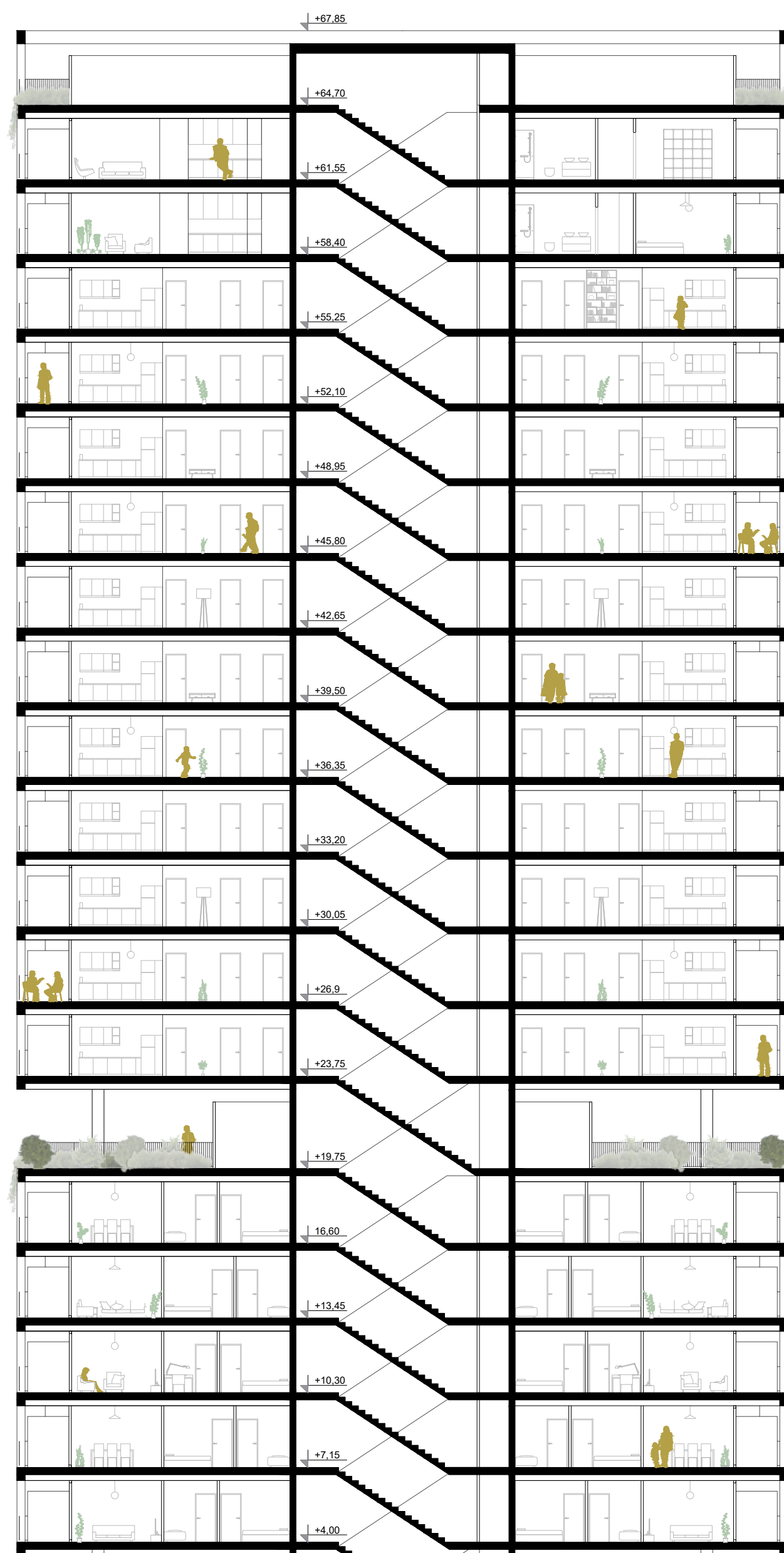
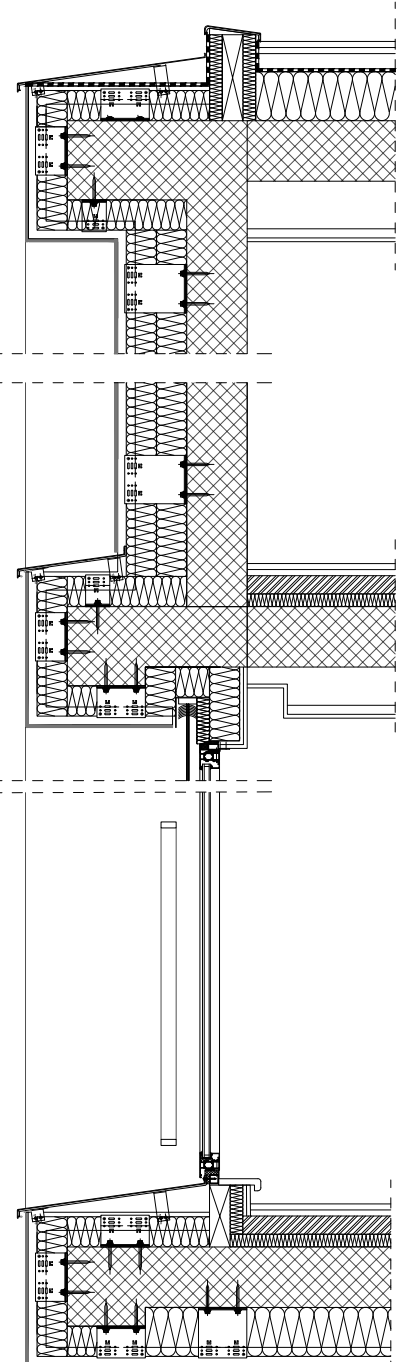
KAT 19

UŽA ZONA OBUHVATA - ZONA A „NAZOROVA“
NEBODER_TLOCRTI_DIO ZA REALIZACIJU 1 : 200

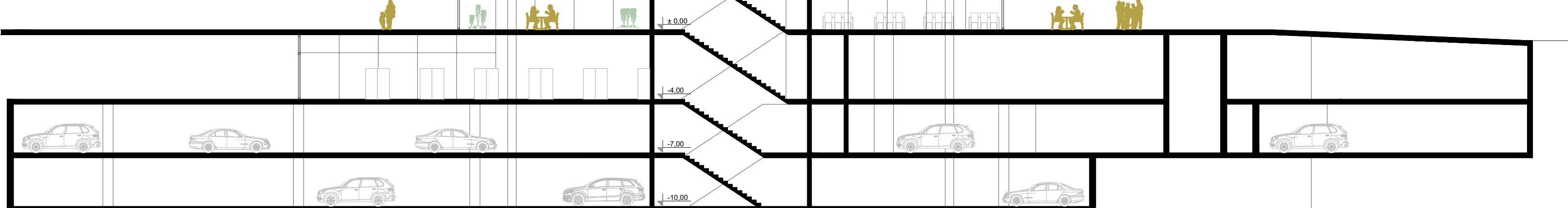
- Ravni krov**
- naspj šunkom
 - hidroizolacija
 - ekspanzirani polistiren
 - pama brana
 - beton za pad
 - betonska ploča
 - spuštjeni strop

- Vanjski zid**
- betonski zid
 - mineralna vuna
 - kišna brana
 - zračni prostor
 - plastificirani lim

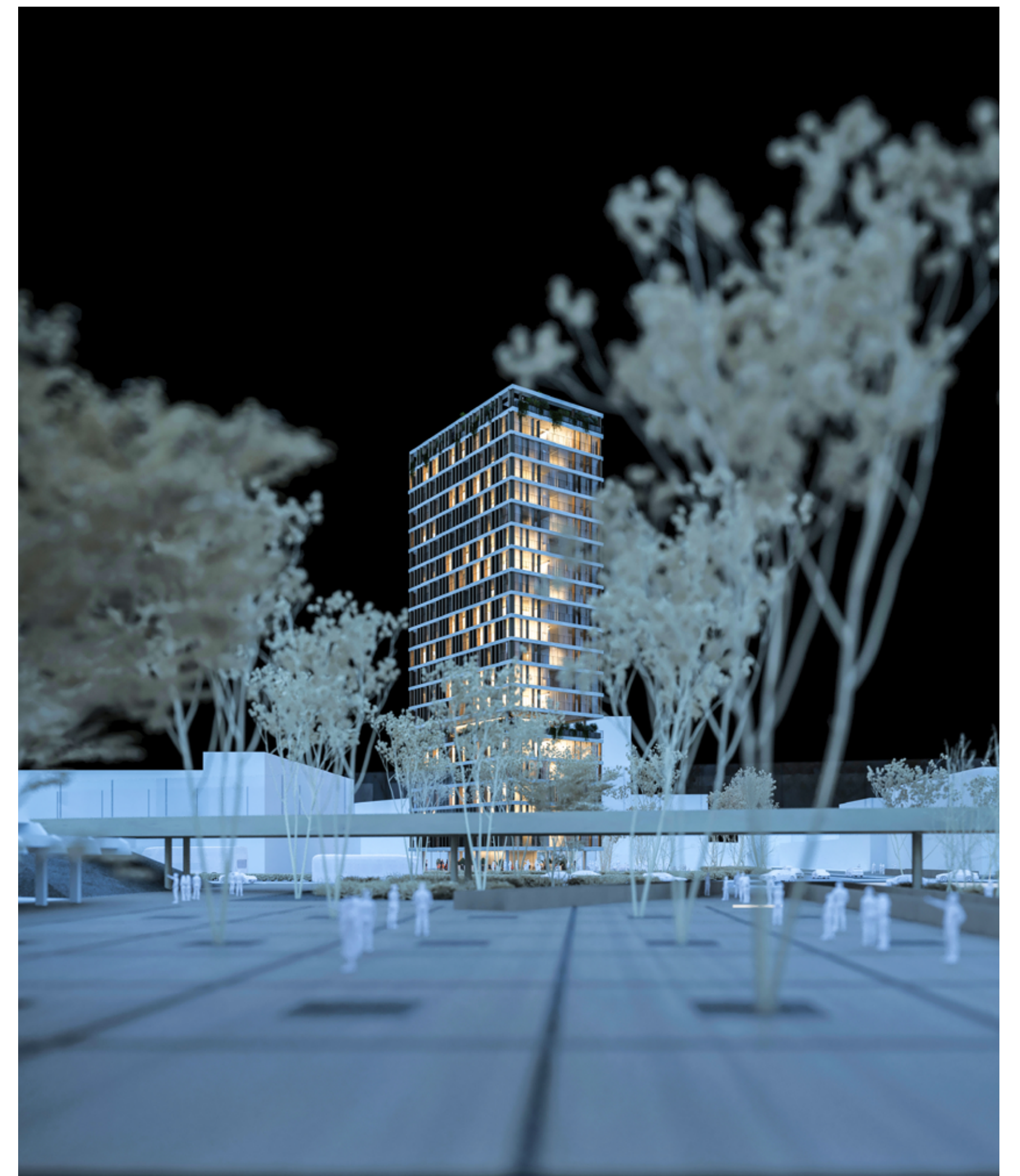
- Pod iznad otvorenog prostora**
- parket
 - cementni estrih
 - PE. folija
 - mineralna vuna
 - betonska ploča
 - mineralna vuna
 - kišna brana
 - zračni prostor
 - plastificirani lim



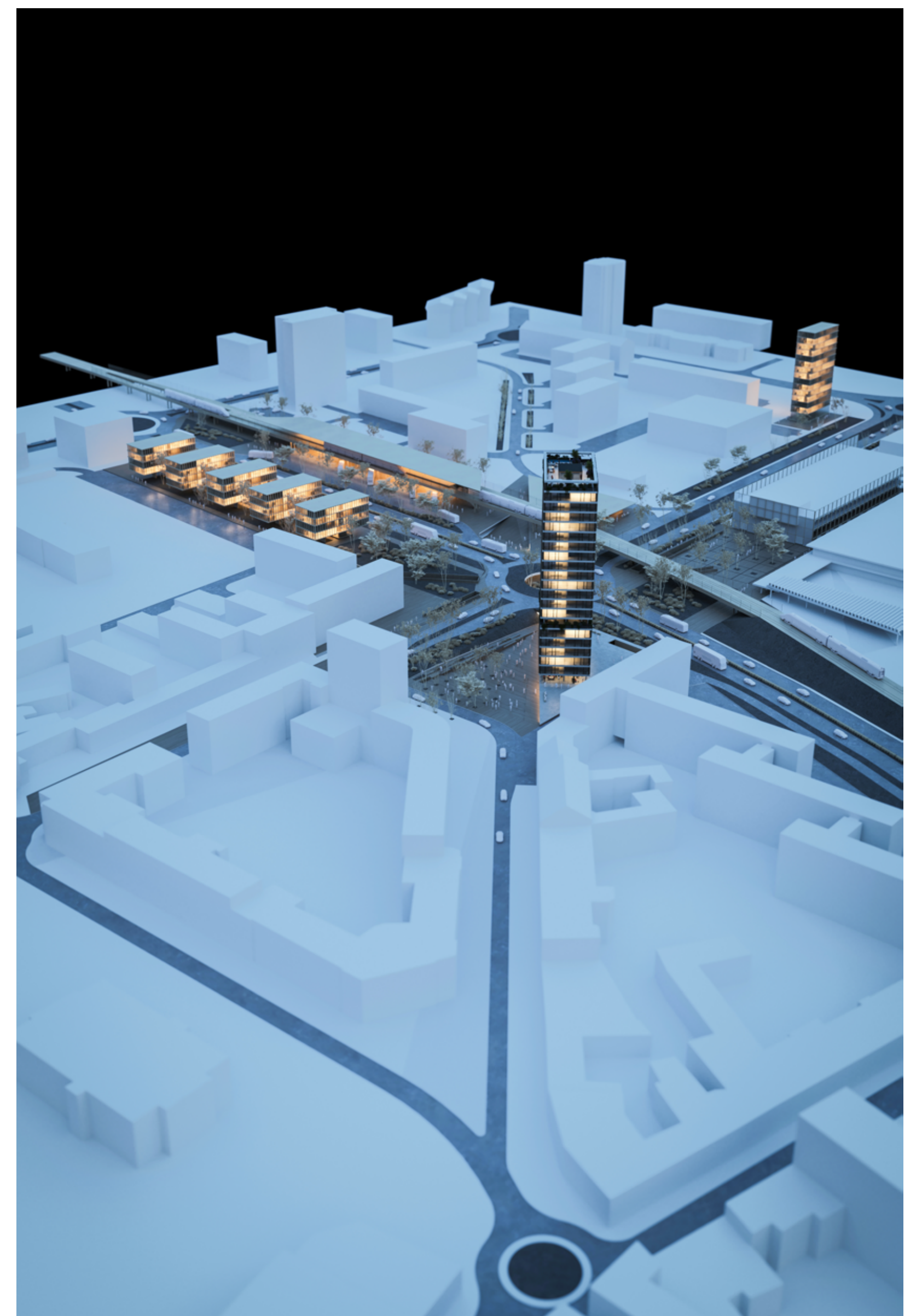
DETALJ PROČELJA_DIO ZA REALIZACIJU 1 : 25

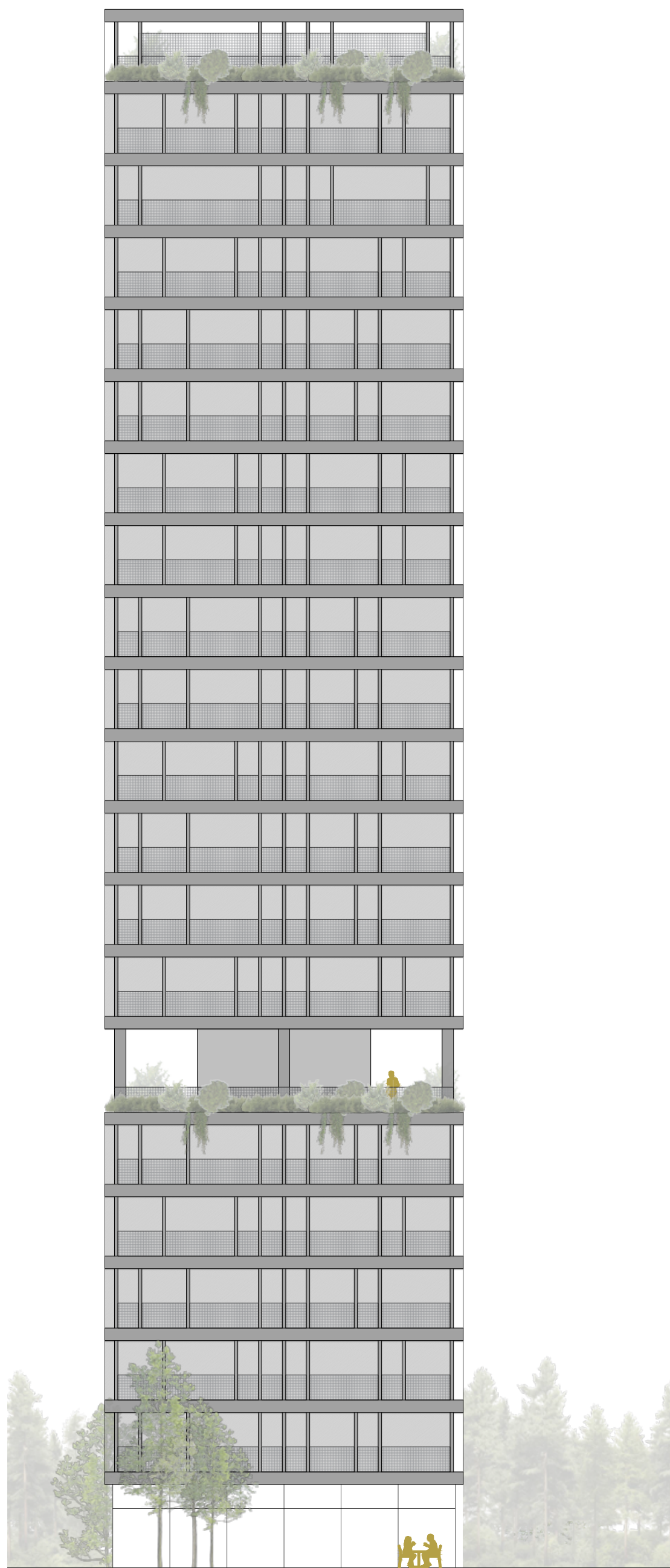


UŽA ZONA OBUHVATA – ZONA A „NAZOROVA“
NEBODER_PRESJEK 1-1_DIO ZA REALIZACIJU 1 : 200



UŽA ZONA OBUHVATA – ZONA A „NAZOROVA“
NEBODER_TLOCRT GARAZE (-3)_DIO ZA REALIZACIJU 1 : 200

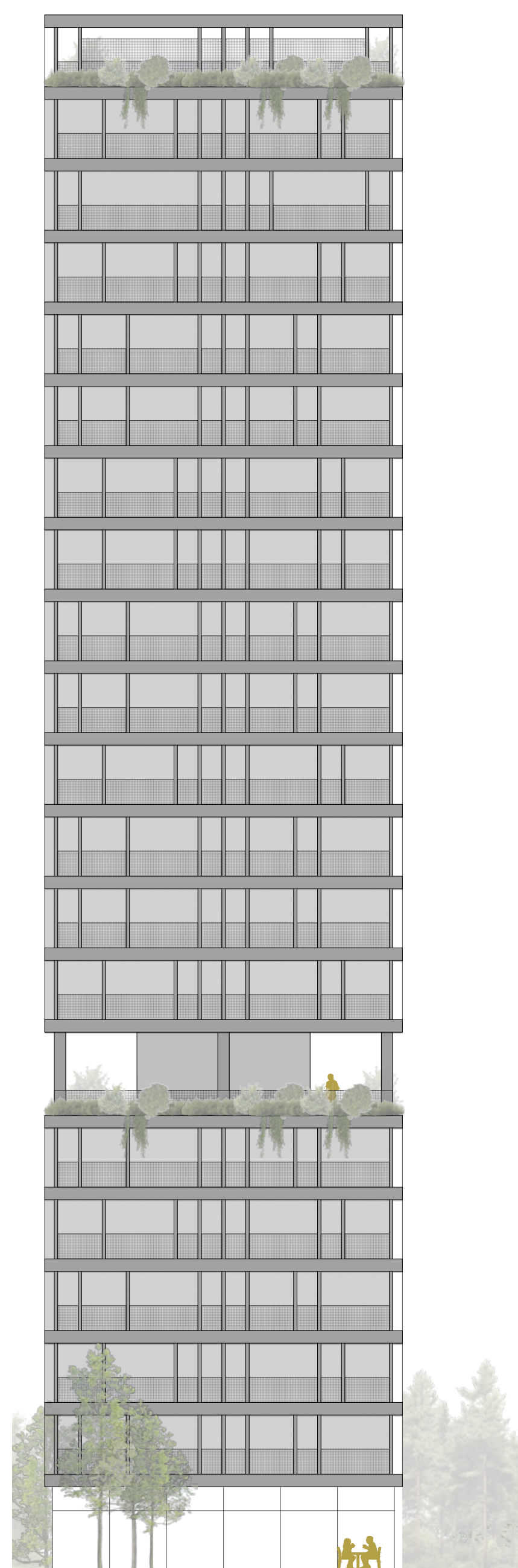




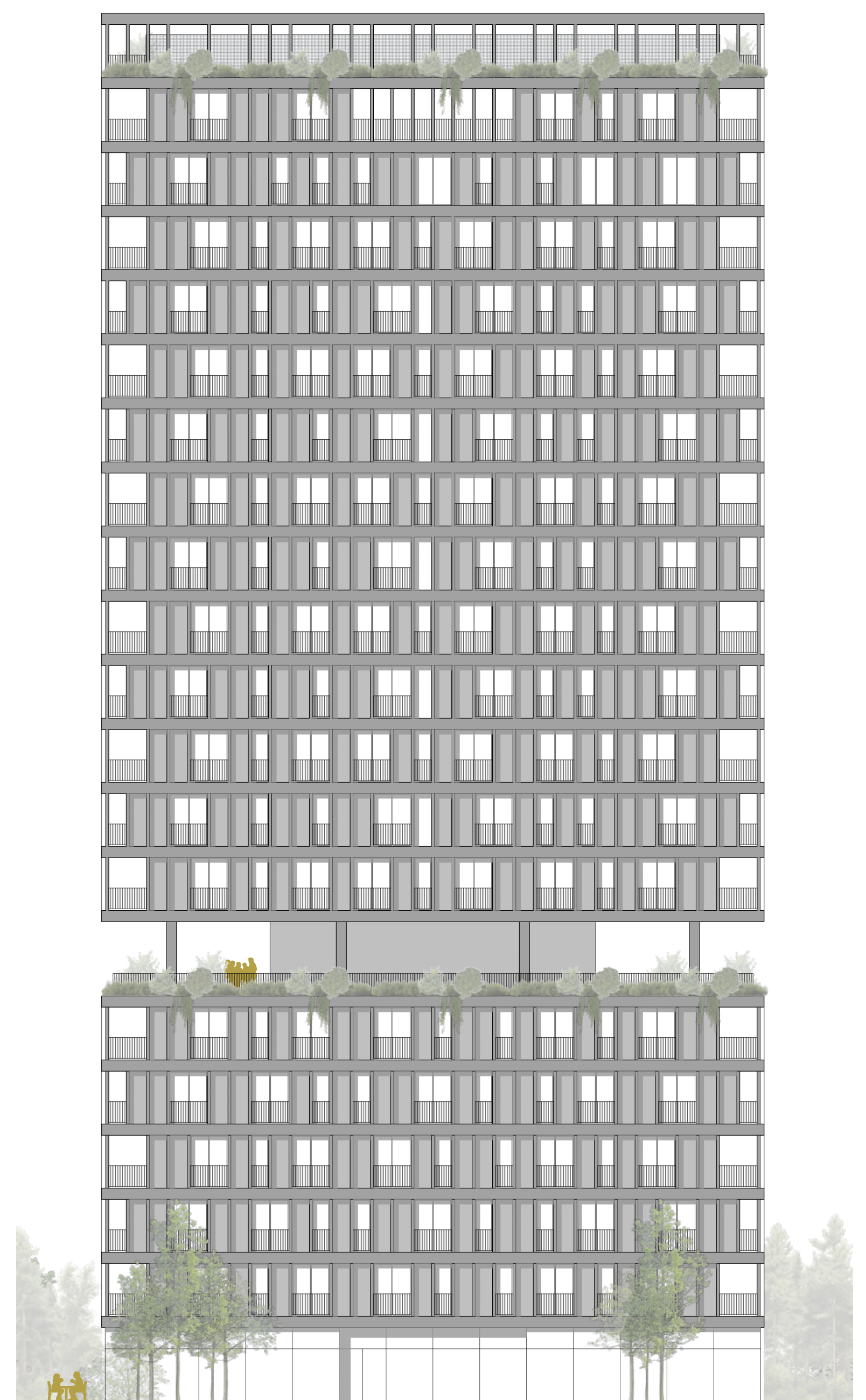
UŽA ZONA OBUHVATA – ZONA A „NAZOROVA“
NEBODER_SJEVERNO_PROČELJE_1 : 200



UŽA ZONA OBUHVATA – ZONA A „NAZOROVA“
NEBODER_ISTOČNO_PROČELJE_1 : 200



UŽA ZONA OBUHVATA – ZONA A „NAZOROVA“
NEBODER_JUŽNO_PROČELJE_1 : 200



UŽA ZONA OBUHVATA – ZONA A „NAZOROVA“
NEBODER_ZAPADNO_PROČELJE_1 : 200