# Dizajn sustava signalizacije Zapadnog kolodvora u Zagreb

**Ćordaš, Tjaša**

**Undergraduate thesis / Završni rad**

**2018**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **Algebra University College / Visoko učilište Algebra**

*Permanent link / Trajna poveznica:* https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:225:397608

*Rights / Prava:* In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-04-23**

ALGEBRA VISOKO UČILIŠTE

*Repository / Repozitorij:*

Algebra Univerity College - Repository of Algebra Univerity College

zir.nsk.hr

dabar DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

# ZAVRŠNI PROJEKTNI RAD

| | |
|---|---|
| NAZIV FAKULTETA: | Visoka škola tržišnih komunikacija Agora |
| NASLOV TEME: | Dizajn sustava signalizacije Zapadnog kolodvora u Zagrebu |
| STUDENTICA: | Tjaša Ćordaš |
| VODITELJ: | dr. sc. Siniša Bogdanović, prof. v. š. |
| MENTORI: | Dean Roksandić, g. pred.<br>Goran Božić, pred |
| AKADEMSKA GODINA: | 2017. / 2018. |

# SAŽETAK ZAVRŠNOG RADA

Ovaj dokument ima funkciju priručnika u prvom redu za dizajnere, a onda i za zaposlenike Zapadnog kolodvora Zagreb i Hrvatskih željeznica.
Napravljen za potrebe oblikovanja i izbora interpretacijskih, signalizacijskih i obavijesnih ploča unutar područja kolodvora.
Cilj ovog priručnika je omogućiti visoku kvalitetu sustavnog označavanja i interpretiranja u prostoru Zapadnog kolodvora te na takav način obaviti važnu dužnost očuvanja kulturnih vrijednosti kao i navigacije unutar prostora kolodvora ali i njegove okolice.
Ovaj priručnik sadrži materijale koji se ne smiju koristiti i distribuirati van sustava Zapadnog kolodvora Zagreb u cijelosti bez dozvole koautora i uprave fakulteta koji su ujedno i vlasnici ovog dokumenta.

Ploče su najučestalije sredstvo komunikacije između posjetitelja i kolodvora. Posjetitelji putem njih dobivaju informacije koje ih navigiraju da se sigurno i u što bržem mogućem roku kreću kroz kolodvor krećući se tako da bi što lakše došli do svojeg odredišta Ispravna upotreba elemenata grafičkog dizajna i produkt dizajna unutar kolodvora komunicira snažnu i organiziranu ustanovu koja profesionalno i u roku obavlja svoje dužnosti.
Dosljedno vodi brigu o zaštićenom području.
Znakovi su dizajnirani u više horizontalnih i vertikalnih formata kako bi se omogućila prilagodljivost u oblikovanju sadržaja s obzirom na vrstu i količinu prezentiranog materijala.
Materijali za izradu konstrukcija i ploča su odabrani po karakteristikama koje omogućavju trajnost u vanjskim uvjetima različitih klimatskih prilika, jednostavno održavanje te otpornost na vandalizam.
Ovim priručnikom je definiran princip oblikovanja svih tipova ploča i ostalih znakova i javnih mobilijara koji se mogu koristiti za interpretaciju i signalizaciju unutar područja kolodvora.
U priručniku su zadani standardi, i primjeri prijeloma i postavljanja svih tipova ostalih znakova i javnih mobilijara.

# SADRŽAJ


## Uvod

Opis subjekta 5
Opis teme 7
Istraživanje 8
Konkurentski ili slični subjekti 9
Ciljne skupine 12
Postojeći elementi vizualne komunikacije 13
Analiza (SWOT analiza) 15
Zaključak istraživanja 16

## Idejna rješenja

Moodboard 18
Skice 19
Razrada idejnih riješenja 20

## Finalna rješenja

Vizualni identitet 22
logotip + znak
Negativ 23
logotip + znak
Mreža 24
logotipa i znaka
Zaštićeni prostor
znaka 25
Piktogrami 26
Putokaz za slijepe i
slabovidne 27
Mapa 28
Naslovne ploče 29
Piktogramske ploče 30
Piktogramske ploče 31
Oznaka perona 32
Smjerokaz 33
Oznaka stajališta 34
Oznaka izlaza 35

## Prikaz znakova u prostoru

Peroni 37
Bočna strana kolodvora 38
Unutrašnjost 1 39
Unutrašnjost 2 40
Prikaz iz smijera parka 41

## Grafički standardi

Primarna tipografija 43
Sekundarna tipografija 44
Standardi boja 45

## Tehnički standardi

Oznaka perona 47
Naslovne ploče 48
Tekstualne ploče 50
Piktogramske ploče 51
Smjerokaz 52
Oznaka stajališta 53
Oznaka izlaza i ulaza 54

## Zaključak

Ogledni prikaz znakova 55
Zaključak 57
Izvori 58
Prijavnica Završnog rada 59

# UVOD

# OPIS SUBJEKTA

Zapadni kolodvor je najstariji zagrebački kolodvor.
Zapadni kolodvor je već 36 godina, od ukidanja Samoborčeka, jedina trešnjevačka željeznička stanica, a oduvijek je bila jedina željeznička stanica na pruzi normalnog kolosijeka.
Zapadni kolodvor se pruža cijelom sjevernom granicom Trešnjevke, a željeznička pruga zbog koje je Zapadni kolodvor i nastao, uz rijeku Savu predstavlja najvažniji faktor oblikovanja Trešnjevke i njezine povijesti.

Dana 01.10.1862. otvorena je pruga Zidani Most-Zagreb-Sisak, a zagrebački putnici su vlakove dočekivali na Zapadnom kolodvoru koji se u to doba zvao Zagreb južni kolodvor. Njegov položaj podalje od centra (u doba njegove gradnje on se nalazio na krajnjoj gradskoj periferiji) posljedica je izričite želje grada i vlasnika Željeznice da sadržaji koji su se tada vezali uz željeznicu, industrija i vojska, budu podalje od stambenog dijela grada.

Uz zgradu koja se nije puno promijenila od vremena gradnje sagrađene su još i ložionica, okretnica lokomotiva (vidljiva još i danas u blizini Vodovodne ulice), priručna radionica, vodovodna postaja te stambena zgrada za željezničke službenike. U zgradi se nalazila i kolodvorska gostionica čija se terasa nalazila s istočne strane stanične zgrade. U sklopu kolodvora su uz prugu sagrađene i dodatne kuće za željezničke radnike koje i dan danas postoje i vjerojatni su najstariji objekti koji se nalaze na tlu Trešnjevke. Što se prometnog dijela tiče, kolodvor je imao šest prolaznih kolosijeka, točno toliko koliko ih ima i danas (iako neki od njih više nisu u upotrebi).
Period nakon puštanja željeznice u pogon koincidirao je s periodom kada se gradsko sajmište nalazilo na mjestu današnjeg HNK (1866.-1891.) i u to vrijeme je težište razvoja grada bilo upravo na području između centra grada i Zapadnog kolodvora te oko njega. Tada su sagrađeni prvi industrijski pogoni i skladišta s trešnjevačke strane, a formirane su i Magazinska cesta kao prometnica koja prati prugu s južne strane te Nova cesta kao najkraća veza kolodvora sa selom Horvati i Savskim mostom.

Dana 04.01.1870. puštena je u promet pruga do mađarskog Zakanya koja je naknadno produžena na jug do Karlovca, a potom i Rijeke. U pripremama za taj novi prometni pravac sagrađen je i drugi gradski kolodvor, Zagreb državni kolodvor (Zagreb MAV), no on je u to doba bio tek neugledna kućica uz koji su bila tri kolosijeka, dok su svi vlakovi stajali i na Zapadnom kolodvoru kao glavnoj gradskoj postaji.

Godine 1892. došlo je do promjena u gradskoj željezničkoj hijerarhiji jer je te godine otvoren novosagrađeni kolodvor, Zagreb glavni kolodvor, koji je preuzeo glavnu ulogu u gradskom željezničkom prometu.

Nakon toga, 16.01.1901. otvorena je i uskotračna pruga do Samobora, poznati Samoborček, s polaznim kolodvorom u današnjoj Adžijinoj ulici. Oba kolodvora bila su povezana kolosijekom u cilju pretovara robe kod skladišta Zapadnog kolodvora u vagone Samoborčeka. Taj je spojni kolosijek ukinut 1962. kada je izgrađen novi kolodvor Samoborčeka. Tragovi tog kolosijeka su vidljivi još i danas, po njemu vodi prilazna cesta spomenutim željezničarskim kućama Magazinske ceste / Jagićeve ulice.
Godine 1920. otvara se teretna (i ranžirna) žel-

jeznička stanica Črnomerec koja se nastavlja na Zapadni kolodvor, a nešto kasnije, između 1923. i 1932. otvara se i Istočni kolodvor (kod Heinzelove ulice). Ta će dva kolodvora nositi sav zagrebački teretni promet do 1978. godine kada se otvara Ranžirni kolodvor kod Buzina i preuzima velik dio teretnog prometa. Posljednjih godina je stanica Črnomerec priključena Zapadnom kolodvoru koji se pruža sve do Zagrebačke ceste odnosno krajnjeg sjeverozapadnog ugla Trešnjevke.
Nakon gradnje teretnog kolodvora Črnomerec planirana je i rekonstrukcija i proširenje Zapadnog kolodvora, a projekt je napravio arhitekt Josip Costaperavia. No, radovi nisu nikad ni započeli.

Godine 1924. podržavljene su sve željezničke pruge, a Zapadni kolodvor je preimenovan u željezničku stanicu Zagreb Sava. To mu je ime ostalo do 1943. kada mu je dano današnje ime.

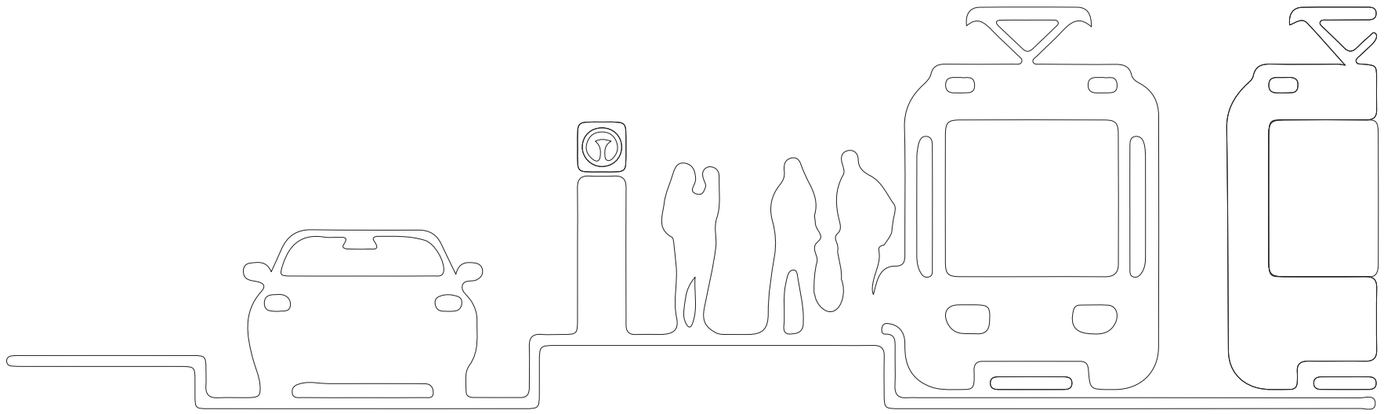
Tijekom Drugog svjetskog rata sagrađen je i drugi kolosijek između Zidanog mosta i Zagreba, dok je 1972. provedena elektrifikacija pruge izmjeničnom strujom te su iz upotrebe povučene parnjače (parne lokomotive).

Kako je tijekom svih tih desetljeća Zapadni kolodvor predstavljao veliku prometnu barijeru između Trešnjevke i sjevernijih dijelova grada već su se dugo pojavljivali prijedlozi za podizanje pruge na stupove (kao što je već učinjeno u istočnom dijelu grada, između Držićeve i Borongaja 1978.) ili ukapanje pruge pod zemlju. S druge strane, planirana je i izgradnja podvožnjaka koji bi povezivao Hanuševu ulicu s Magazinskom cestom uz prilaze kolodvorskim kolosijecima. Niti jedan od tih projekata nije ni blizu realizacije, a građani se snalaze prelazeći kolosijeke usprkos zabrani te pronalaženjem rupa u zidu kojim je Zapadni kolodvor ograđen prema jugu.

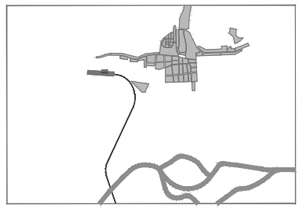
U budućnosti se planira i izgradnja dva nova kolosijeka na trasi od Zapadnog kolodvora prema zapadu koji bi preuzeli gradski/prigradski željeznički promet, a u sklopu tih promjena bi Trešnjevka mogla dobiti i još poneku željezničku stanicu (planirane su stanice kod Ulice grada Vukovara i Savskog mosta na južnom kraju pruge) pa bi time Zapadni kolodvor izgubio monopol na predstavljanje Trešnjevke u željezničkoj mreži.
"Na kraju treba spomenuti da se od Zapadnog kolodvora (njegovog teretnog dijela nekada zvanog TK Črnomerec) odvajaju svi industrijski kolosijeci koji su nekad vodili Trešnjevkom, a sada su izvan upotrebe (osim kolosijeka za Toplanu): kolosijek za kasarnu Prečko, Končar te Ferimport. Sa sjeverne strane, od Zapadnog kolodvora su se nekad odvajali kolosijeci za Franck i Ciglane Zagreb, no i oni već dugo nisu u funkciji i većim dijelom ne postoje."
(M. S. Altić 2002.)

# OPIS TEME

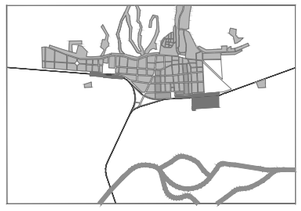
Željezničke i autobusne postaje kao i terminali na zračnim i morskim lukama, zahtijevaju kompleksni i dobro razrađen sustav znakova. "Jasna i jednostavna komunikacija omogućava lakšu i bržu tranziciju te je zato od iznimne važnosti. Tranzitni centri mogu biti znamenitosti u prostoru, ali očaravajuća arhitektura ne bi smjela opstruirati bazične funkcije tranzitnih centara - očito ograničenje koje se može očekivati i poštivati svugdje. Nažalost, to nije uvijek slučaj." - (Calori,2002.) Nivo signalizacijskog dizajna na mnogim je mjestima na kolodvoru, još uvijek ispod profesionalnog standarda.



U ovome projektu zadatak dizajnera je osmisliti kreativni koncept Zapadnog kolodvora u Zagrebu i dizajnirati sustav signalistike kojem bi se služili putnici i zaposlenici željeznica. Sustav bi služio za što efikasniju i sigurniju navigaciju u prostorima same zgrade kolodvora ali i u njenoj neposrednoj blizini s posebnim naglaskom na područje ukrcaja i iskrcaja te ostalih dijelova gdje prometuju vlakovi. Nužno je posebnu pozornost obratiti na iznad navedena mjesta jer je opasnost od težih i teških ozljeda višestruko veća. Nadalje, od prijeke je važnosti zadržati integritet povijesne prijemne zgrade Zapadnog kolodvora jer je zaštićena kao kulturno dobro. Pritom se ne misli u potpunosti izbjeći bilo kakve nove intervencije u prostoru, već u prostor intervenirati tako da se sadašnja struktura prijemne zgrade naglasi i tako poveća ukupna estetska vrijednost prostora. Krajnje dizajnersko rješenje i svi pripadajući elementi moraju biti sadržani u knjizi standarda.



1864.



1898.

1930.

danas

Kompleks Zapadnog kolodvora je izgrađen u sklopu izgradnje same pruge na relaciji Zidani most (središnja Slovenija) - Zagreb - Sisak - Galdovo (riječna luka). Kolodvor je u promet pušten 01. listopada 1862. godine, a kolodvorska zgrada je do današnjeg dana gotovo u potpunosti zadržala svoje prvobitno "lice", zbog čega je 1986. zaštićena kao kulturno dobro.

Gradnju Zapadnog kolodvora, kao i same pruge, preuzelo je (temeljem koncesijskog ugovora) Carsko i kraljevsko društvo Južnih željeznica, prema čemu je kolodvor dobio svoje prvo ime - Južni kolodvor. Za vrijeme izgradnje kolodvora, probijena je i kolodvorska cesta (danas Ulica Republike Austrije). 01. siječnja 1924. godine, uslijed vlasničke promjene nad željezničkim prugama i održavanju, kolodvor je dobio novo ime - Zagreb - Sava, te ga zadržava sve do 1943. kada dobiva današnji naziv - Zapadni kolodvor.
Zgrada je obnovljena u rujnu 2007. godine.

Komunikacija u prostorima Zapadnog kolodvora Zagreb mora biti jasna i dokučiva ljudima s različitih društvenih polja i stupnja obrazovanja. Poruke moraju biti slikovno i jezično čitljive ljudima s različitim kulturološkim pozadinama. Također, poruke moraju stajati na sigurnim mjestima na kojima ih se ne može lako oštetiti, što slučajno, što namjerno (opasnost od vandalizma) te biti sačinjene od izdržljivih materijala. Jezgrovitim i univerzalno razumljivim porukama žele se spriječiti moguće ozljede ili zabune pri korištenju usluga kolodvora ili njegovim razgledavanjem. Ton komunikacije mora biti čvrst i jasan, no u sebi mora imati i vizualne naznake duge povijesti kolodvora. Sadržaji zanimljivi turistima moraju imati i edukativnu komponentu, dok poruke za zaposlenike moraju biti što jezgrovitije kako ne bi došlo do moguće zabune u njihovoj interpretaciji. Krajnji cilj u dizajniranju sustava signalizacije je i iskomunicirati poruku profesionalnosti, efikasnosti i duge povijesti kolodvora.

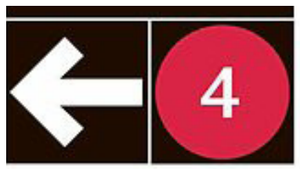
# KONKURENTSKI ILI SLIČNI SUBJEKTI

Wallace Henning - Ujedinjeno Kraljevstvo
Nacionalna mreža željeznica Ujedinjenog Kraljevstva (MA projekt)

## KONKURENTSKI ILI SLIČNI SUBJEKTI

Mihaela Panayotova Metodijska - Rusija
redizajn Sofijske podzemne željeznice.

Massimo Vignelli
podzemna željeznica u New Yorku



# CILJNE SKUPINE



## PRIMARNA CILJNA SKUPINA

Korisnike zapadnog kolodvora Zagreb možemo podijeliti u tri ciljne skupine različitih hijerarhija. Primarna ciljna skupina kojoj bi se trebali obratiti kada je u pitanju signalizacija jesu radnici na kolodvoru. Oni moraju moći razumjeti apsolutno sve znakove, te im se pomoću njih mora olakšati rad na radnom mjestu. Zaposlenici su srednje i više stručne spreme, upoznati s cjelokupnim funkcioniranjem željeznica. Imaju od 25-50 godina, bave se kontroliranjem željezničkog prometa, održavanjem tračnica i zgrade kolodvora, a pomažu i putnicima u snalaženju po kolodvoru. Govore hrvatskim jezikom, a mogu se i služiti engleskim izrazima. U primarnu ciljnu skupinu također ubrajamo i vozače teretnog i putničkog željezničkog prometa koji prolaze kroz Zapadni Zagrebački kolodvor.

## SEKUNDARNA CILJNA SKUPINA

Sekundarna ciljna skupina su putnici. Oni su raznih dobnih skupina i stupnja obrazovanja. Stanovnici su Zagreba i njegove okolice te prolaze kolodvorom na svojim dnevnim putovanjima. Nižeg su do srednjeg imovinskog statusa, a željeznicom se koriste kako bi dolazili na posao ili u obrazovnu instituciju na lakši i ekonomičniji način od primjerice taksija ili osobnog automobila. Cijene točnost i profesionalnost usluge važni su elementi željezničkog prometa. Cilj im je što brže i lakše proći kroz kolodvor kako bi stigli do krajnje destinacije. U ovoj ciljnoj skupini mora se i obratiti pozornost na različite fizičke mogućnosti putnika (visina, slabovidnost, starija dob, invaliditet).

## TERCIJARNA CILJNA SKUPINA

Već je u prijašnjim poglavljima spomenuto kako je povijesna prijemna zgrade Zapadnog kolodvora pod zaštitom kao kulturno dobro. Iz tog razloga, u interesne skupine moramo ubrojiti i tercijarnu ciljnu skupinu, turiste u gradu Zagrebu. Turisti u Zagreb dolaze na nekoliko dana u sklopu većeg putovanja te im Zagreb služi kao svojevrsna postaja za odmor na tom putovanju. U gradu nemaju određene točke koje namjeravaju posjetiti, no u sklopu razgledavanja grada moguće je da navrate i u zapadni dio grada, gdje će se susresti sa zgradom Zapadnog kolodvora. Oni su višeg do visokog obrazovanja i znaju se služiti engleskim jezikom. Dobi su od 25 do 45 godina, većinom iz istočnih azijskih zemalja ili sjevernog i srednjeg dijela Europe. Cilj im je razgledati povijesne i kulturne znamenitosti koje karakteriziraju grad.

# POSTOJEĆI ELEMENTI VIZUALNE KOMUNIKACIJE

Na Zapadnom kolodvoru Zagreb trenutno se nalazi nekolicina oznaka. Od vanjskih oznaka nalaze se samo naslovna ploča ispred ulaza na strani perona te oznaka za izlaz, preko puta ceste.  U unutrašnjosti zgrade ne nalaze se nikakvi znakovi osim znaka za zabranu pušenja te trenutnih obavijesti na isprintanim papiru koje stoje na staklu šaltera, odnosno blagajne. Znakovi nemaju nikakvu međusobni vizualnu ni konceptualnu povezanost.

## SWOT ANALIZA

S — duga povijest i tradicija, jedina željeznička postaja u tom dijelu grada, glavna postaja za teretni promet.

W — zapuštenost i devastiranost, velika prosječna kašnjenja vlakova

O — prilika da kolodvor postane jedna od turističkih ponosa grada Zagreba

T — opasnost od potpunog gašenja prometa

# ZAKLJUČAK ISTRAŽIVANJA

Komunikacija u prostorima Zapadnog kolodvora Zagreb mora biti jasna i dokučiva ljudima s različitih društvenih polja i stupnja obrazovanja. Poruke moraju biti slikovno i jezično čitljive ljudima s različitim kulturološkim pozadinama. Također, poruke moraju stajati na sigurnim mjestima na kojima ih se ne može lako oštetiti, što slučajno, što namjerno (opasnost od vandalizma) te biti sačinjene od izdržljivih materijala. Jezgrovitim i univerzalno razumljivim porukama žele se spriječiti moguće ozljede ili zabune pri korištenju usluga kolodvora ili njegovim razgledavanjem. Ton komunikacije mora biti čvrst i jasan, no u sebi mora imati i vizualne naznake duge povijesti kolodvora. Sadržaji zanimljivi turistima moraju imati i edukativnu komponentu, dok poruke za zaposlenike moraju biti što jezgrovitije kako ne bi došlo do moguće zabune u njihovoj interpretaciji. Krajnji cilj u dizajniranju sustava signalizacije je i iskomunicirati poruku profesionalnosti, efikasnosti i duge povijesti kolodvora.

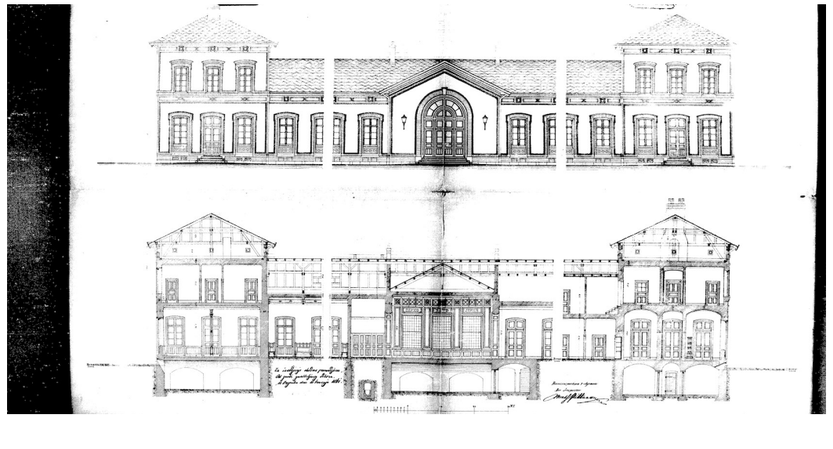
# IDEJNA RJEŠENJA

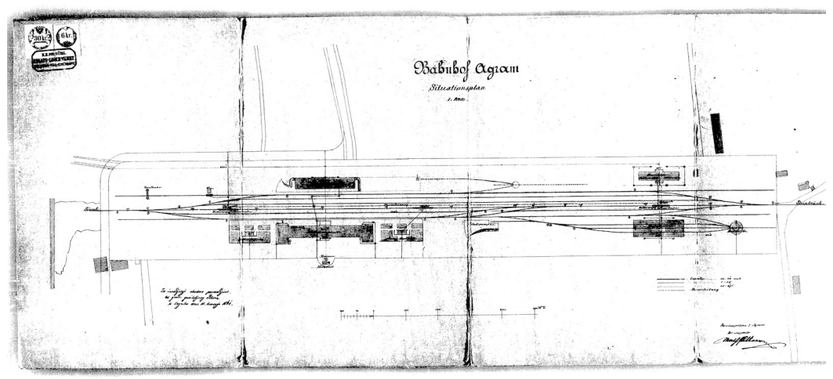
ZAVRŠNI PROJEKTNI RAD

ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB

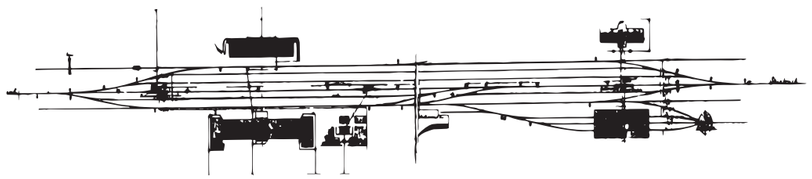
# MOODBOARD

Inspiracija novih vizuala, koji bi se protezali u cjelokupnom sustavu signalizacije, preuzeta je iz duge povijesti zapadnog kolodvora i njegove važnosti u razvoju grada Zagreba tijekom prošlog stoljeća. Uz povijesnu važnost, također je bitno naglasiti profesionalnost, točnost i sigurnost kao bitne poruke koje se trebaju prenijeti u dizajnu signalizacijskog sustava Zapadnog kolodvora Zagreb.

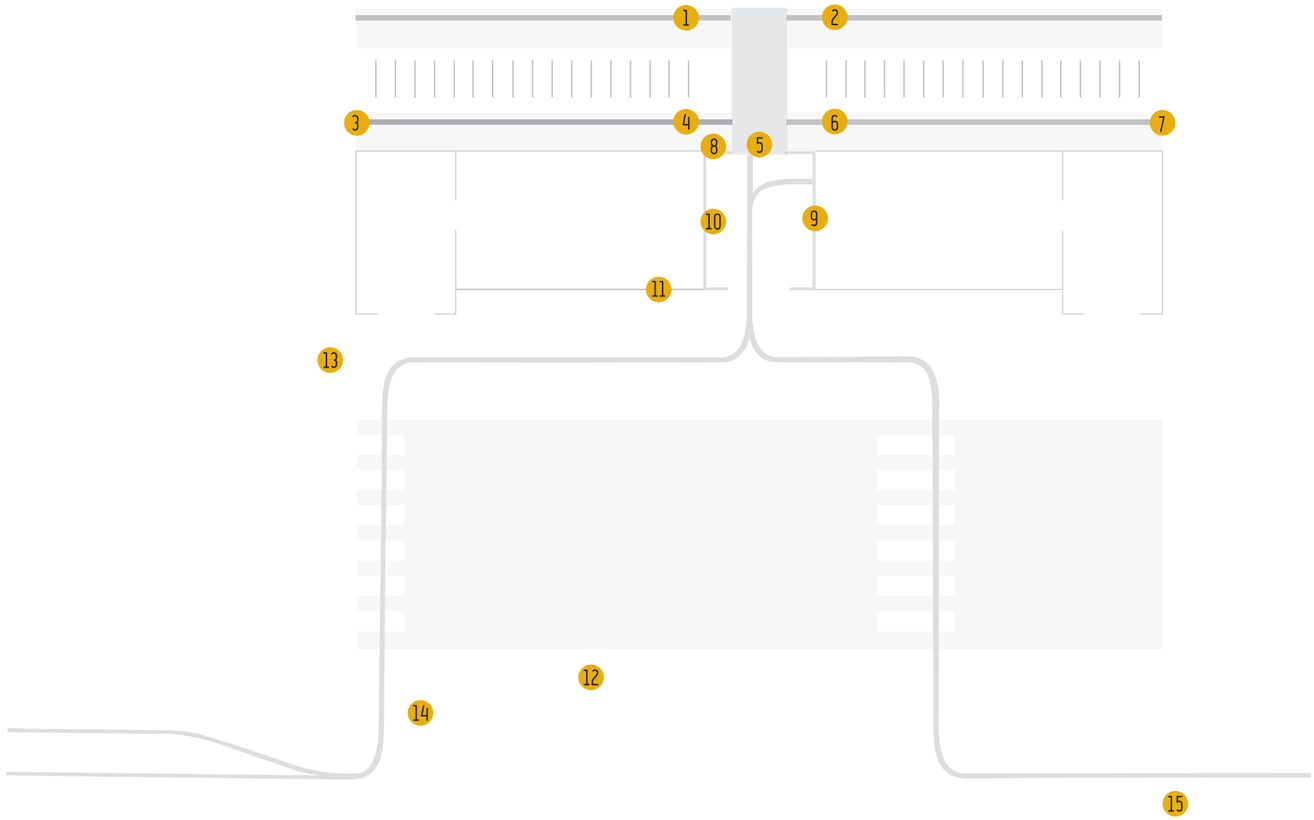




# SKICE



Znak zapadnog kolodvora Zagreb izvučen je iz njegovog tlocrta, točnije, iz tlocrta njegovih perona i željezničkih pruga, sastoji se od dvije linije iste debljine. Dulja linija je u potpunosti ravna te se na njenoj polovici "račva" na dva kraka odnosno dvije linije, od kojih je donja zakrivljena kako bi se mogla vizualno odvojiti od prve linije. Znak je potpuno pojednostavljen i geometriziran i iz tog razloga daje dojam odmjerenosti, jasnoće i profesionalnosti. Vodoravno postavljen, s prikazom račvanja linija s lijeve na desnu stranu, prikazuje horizontalnu putanju vlaka i kretanja unaprijed. Kut račvanja, odnosno odvajanja linija oštriji je od 45 stupnjeva i tako stvara dojam brzine i pokreta. Znak je žute boje kako bi se dodatno naglasila priroda željeznice a to je kretanje, brzina i novitet.




Znakovi na zapadnom kolodvoru postavljeni su planski. svaki broj na lijevoj fotografiji prikazuje položaj jednog od osmišljenih znakova. Sive linije koje prolaze kroz tlocrt označavaju putanju kretanja putnika ali također prikazuju predviđenu stazu , odnosno oznake za slijepe i slabovidne putnike. Na prostoru kolodvora u trenutnom stanju ukupno bi se nalazilo 15 znakova. 5 znakova nalazi se s prednje strane kolodvora dok je u samoj zgradi samo tri znaka, s dodatnim znakovima zabrane, odlaganje smeća i sl. u obliku piktograma.Na strani kolodvora s peronima nalazi se osam znakova u različitim formama.
Svaki od brojeva na karti označava jedan znak te se ti brojevi referiraju na pojedinačno objašnjene znakove kasnije u priručniku.

| | |
|---|---|
| 1,2 | peron2 |
| 4.6 | peron1 |
| 3,7,5,11 | naslovne oznake |
| 6 | smjer okaz |
| 9 | blagajna |
| 10 | čekaonica |
| 12 | taxi stajalište |
| 13, 14, 15 | oznaka izlaza s kolodvora |

# FINALNA RJEŠENJA

ZAVRŠNI PROJEKTNI RAD

ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB

# VIZUALNI IDENTITET
# LOGOTIP + ZNAK

Znak zapadnog kolodvora Zagreb, sastoji se od dvije linije iste debljine. Dulja linija je u potpunosti ravna te se na njenoj polovici "račva " na dva kraka odnosno dvije linije, od kojih je donja zakrivljena kako bi se mogla vizualno odvojiti od prve linije. Znak je potpuno pojednostavljen i geometriziran i iz tog razloga daje dojam odmjerenosti, jasnoće i profesionalnosti. Vodoravno postavljen, s prikazom račvanja linija s lijeve na desnu stranu, prikazuje horizontalnu putanju vlaka i kretanja unaprijed. Kut račvanja, odnosno odvajanja linija oštriji je od 45 stupnjeva i tako stvara dojam brzine i pokreta. Znak je žute boje kako bi se dodatno naglasila priroda željeznice a to kretanje, brzina i novitet.

Tipografija odnosno logotip u svojoj je glavnoj inačici povezan sa znakom. Zadnja riječ u naslovu kompanije "Zagreb" dodatno je naglašena zadebljanim rezom kako bi se sto jasnije odredila lokacija na kojoj se kolodvor nalazi. Tipografija je neserifna , ali zbog svoje niske srednje linije (linija x) i visokih slovnih znakova podsjeća na tipografije 20-ih godina prošlog stoljeća i tako znak povezuje s velikim povijesnim značenjem kolodvora i kolodvorske zgrade u razvojnoj povijesti Zagreba.

ZAPADNI KOLODVOR **ZAGREB**

NEGATIV
LOGOTIP + ZNAK

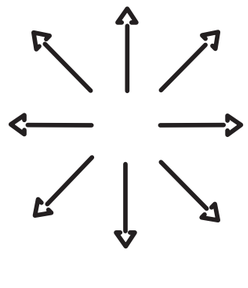
ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB

ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB

## ZAŠTIĆENI PROSTOR ZNAKA

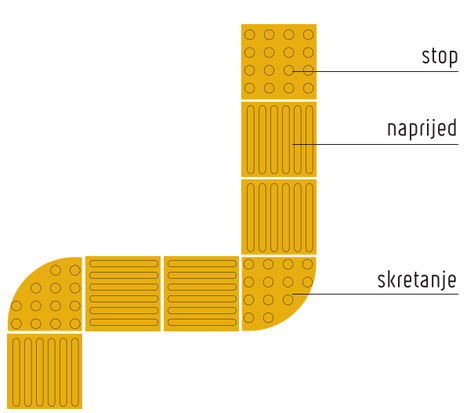
U zaštićeni prostor znaka ne smiju ulaziti dodatni vizuali bez obzira na veličinu, boju ili sl. Zaštićeni prostor oko znaka određuje se pomoću veličine početnog slova "Z" u znaku. Znak se sa svih strana odrađuje debljinom dvostrukog slova "Z" u proporcionalnim veličinama kao sto se nalaze u upotrijebljenom znaku.

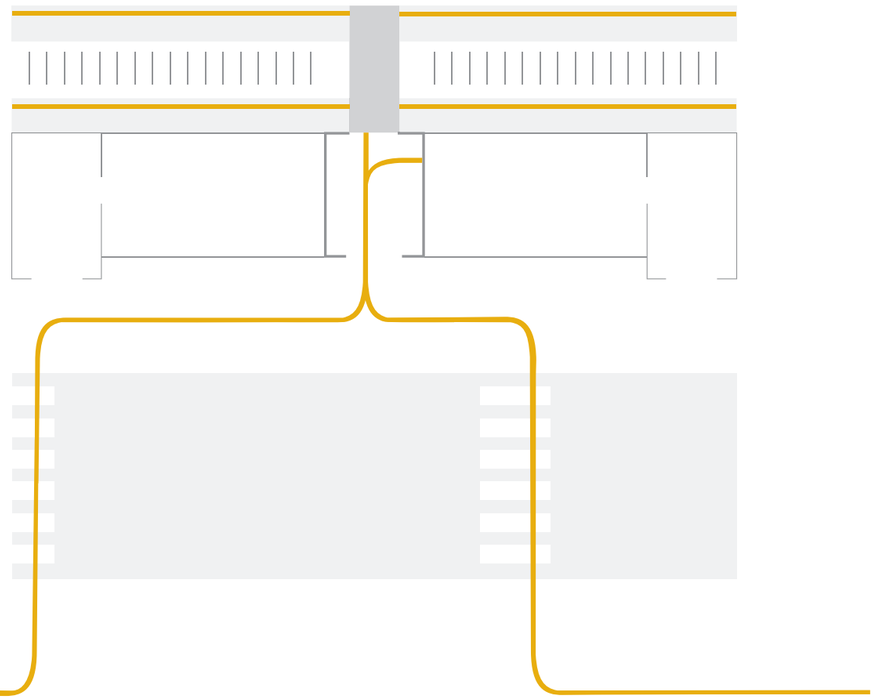
# PIKTOGRAMI



Piktogramski znakovi označavaju mjesta i radnje na prostoru kolodvora bitne za komunikaciju. Oblikovani su tako da ih se lako može iscrtati pomoću šablone ili perforirati ploču tako da dosljedno ocrtava piktograme. Zona iscrtana kvadratima oko piktograma minimalni je prostor u kojem nije dopušteno pojavljivanje ni jednog drugog grafičkog elementa, teksta ili slike.

# PUTOKAZ ZA SLIJEPE I SLABOVIDNE

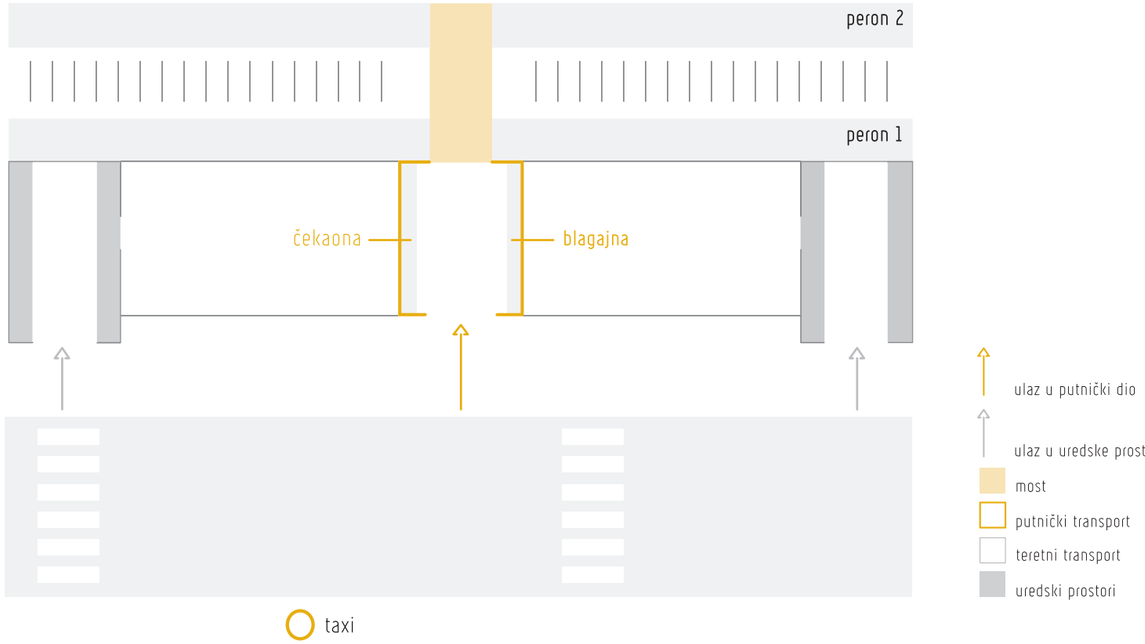


Narančaste linije prikazane na tlocrtu označavaju putokaz za slijepe i slabovidne osobe. Do kolodvora vode dvije trake s istočne strane (tramvajska stanica Jagličeva i tramvajska stanica zapadni kolodvor) i jedna traka sa zapadne strane (autobusna stanica Relkovićeva) koja prolazi kroz park na Trgu Francuske republike. Spajaju se ispred ulaza te se račvaju na traku za blagajnu te traku koja vodi prema peronima. Na rubovima perona također su postavljene trake koje označavaju kraj pješačke zone i početak tračnica.

# MAPA

Pojednostavljena mapa služi za što lakšu navigaciju kroz kolodvor. Na mapi se prikazuju svi putnicima bitni punktovi- peroni, blagajna čekaonica, taksi stajalište i dakako, glavni ulaz. Postavljena je na ploči od pleksiglasa koja je pričvršćenom vijcima, iznad čekaonice.



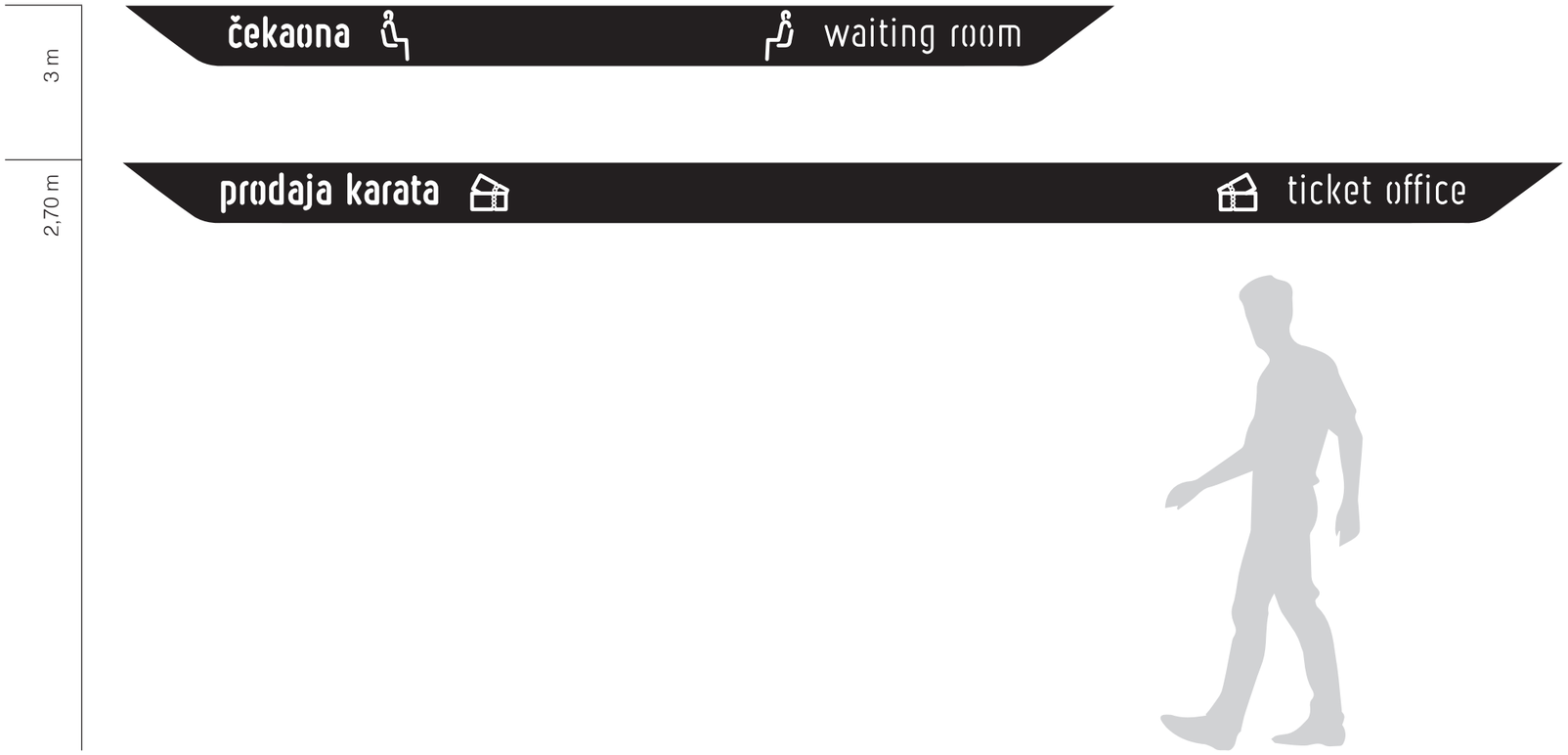
Naslovne ploče ustvari prikazuju logotip samog kolodvora. Postavljene su na glavnom ulazu i izlazu s kolodvora te na bočnim stranama prvog natkrivenog) perona. Pomaže putnicima kako bi potvrdili lokaciju na kojoj se nalaze odnosno njihov cilj putovanja.

ZAPADNI KOLODVOR **ZAGREB**

ZAPADNI KOLODVOR **ZAGREB**

## NATPISNE PLOČE

Natpisne ploče označavaju određene sadržaje u sklopu kolodvora. Dijele se na dvije vrste. Piktogramske ploče i tekstualne dvojezične ploče na hrvatskom i engleskom jeziku (prikazane na lijevoj strani). Ploča koja označava mjesto čekaonice postavljena je na visinu od 3 metra (visina stropa), dok je ploča koja označava mjesto blagajne na visini od 2 m (obrub šaltera koji dijeli djelatnike i putnike). Obije su ploče građene od metala s crnim premazom i perforacijama tipografije (u slučaju dvojezičnih ploča) piktograma (u slučaju piktogramskih ploča). Za strop su pričvršćene vijcima te prelomljene tako da perforirani dio ploče ne leži na samom zidu već se ispod njega nalazi izvor svijetla, odnosno halogena žarulja.



# NATPISNE PLOČE

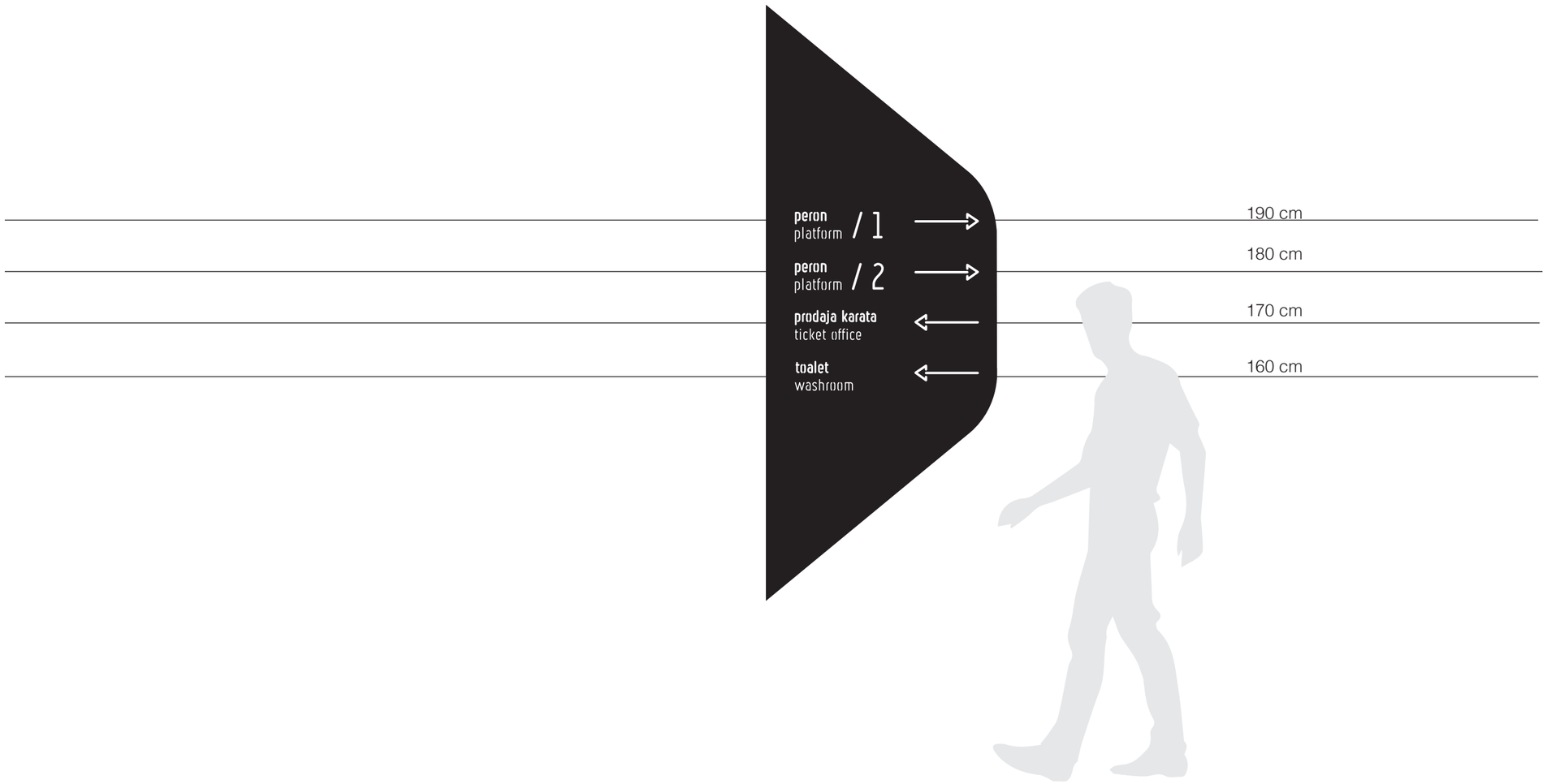
Kraće piktogramske ploče u sebi ne sadrže tekst i označavaju mjesta koja su od iznimne važnosti za brzo i opće razumljivo shvaćanja. Postavljaju se na bočne zidove na visinu od 3 metra (visina stropa).
Obije su ploče građene od metala s crnim premazom i perforacijama piktograma Za strop su pričvršćene vijcima te prelomljene tako da perforirani dio ploče ne leži na samom zidu već se ispod njega nalazi izvor svijetla, odnosno halogena žarulja.

# OZNAKA PERONA

Oznaka perona, osim namjene označavanja prostora, također ima namjenu "navoditi" putnike na ulaz u zgradu kolodvora preko takozvanog "mosta". Ograde ili oznake građene su od metala crnog premaza s perforacijama koje se čitaju kao tekst.

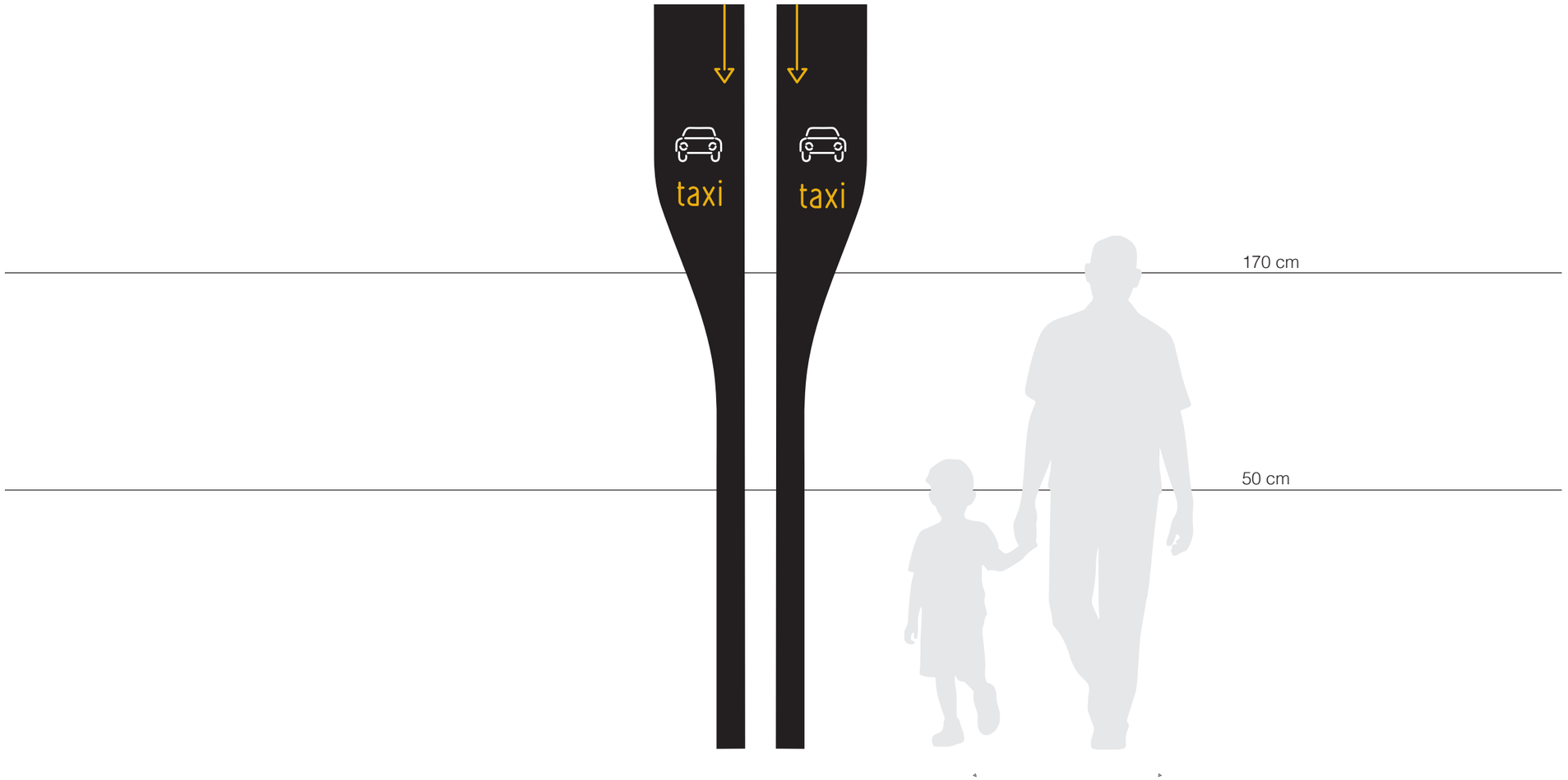
# SMJEROKAZ

Putokaz označava određene sadržaje u sklopu kolodvora. Putokaz je dvojezičan na hrvatskom i engleskom jeziku.
Rađene su od metala, crnog premaza s perforacijama koje se čitaju kao tekst.



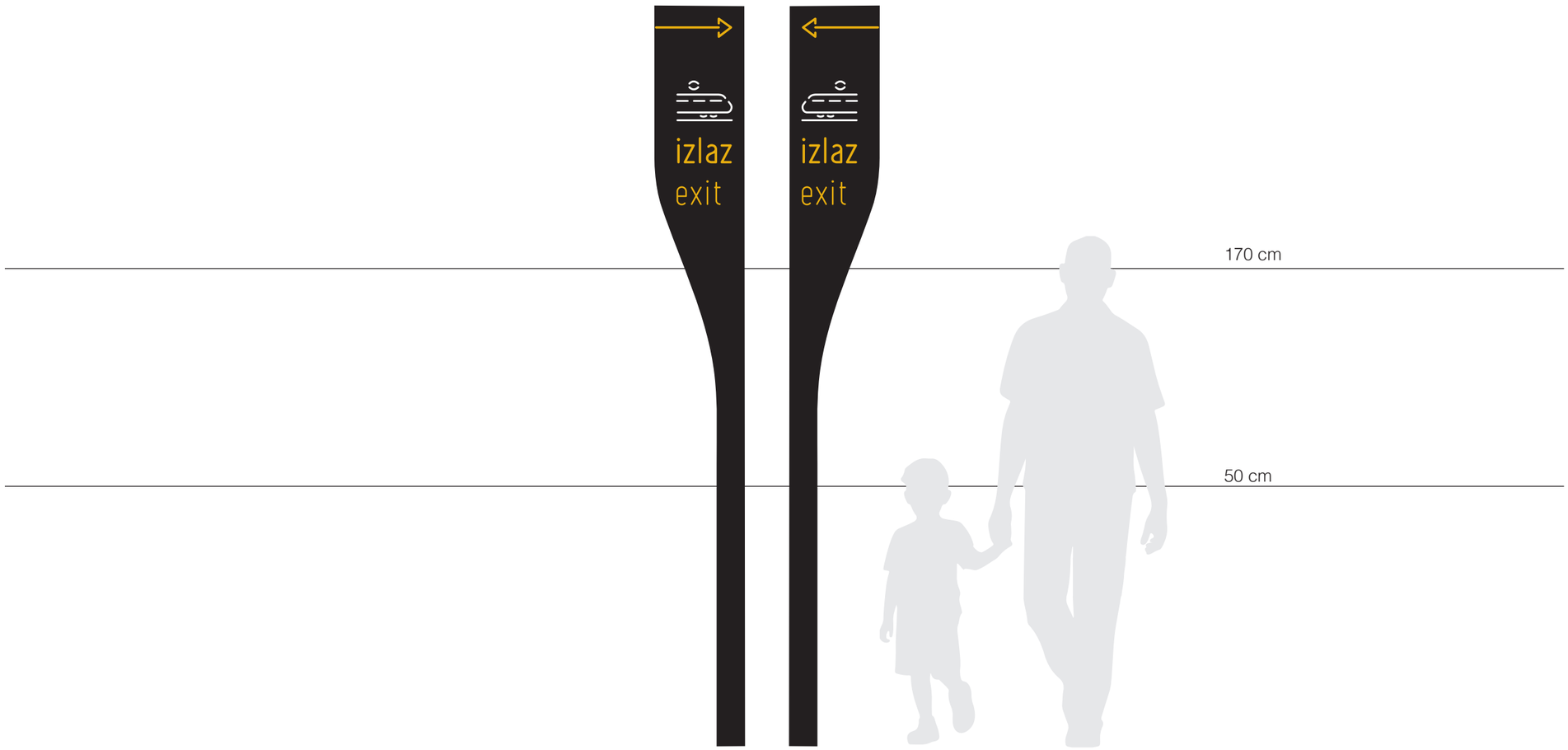
# OZNAKA TAXI STAJALIŠTA

Oznaka taxi stajališta je samostojeći znak sa žutim tekstom i strelicama koje se zbog jakog crno- narančastog kontrasta lako vide.. Znak može se čitati s obije strane, a piktogram taxi vozila je perforiran.



# OZNAKA IZLAZA

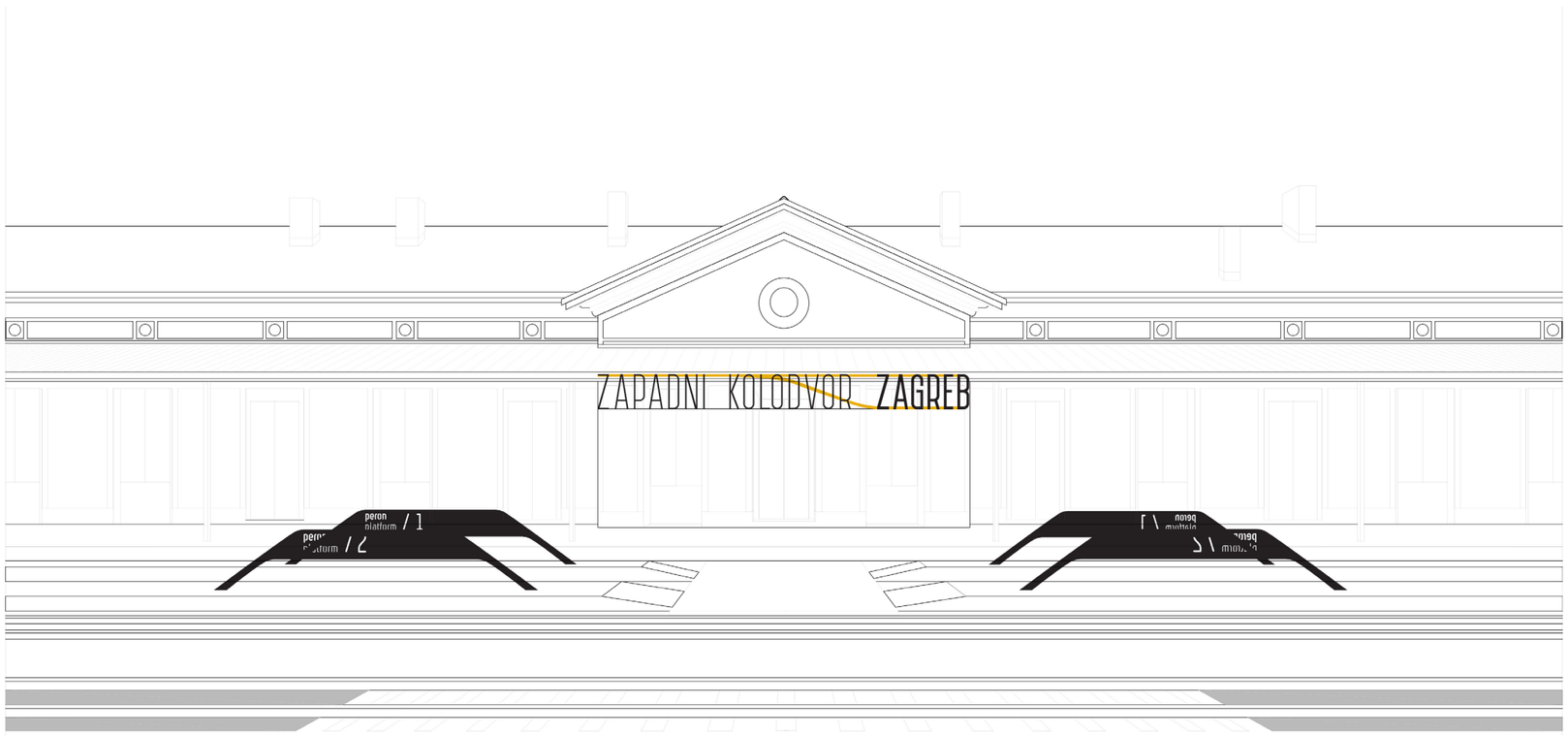
Oznaka ulaza stajališta je samostojeći znak sa žutim tekstom i strelicama koje se zbog jakog crno- narančastog kontrasta lako vide.. Znak može se čitati s obije strane, a piktogram vlaka je perforiran.



# PRIKAZ ZNAKOVA U PROSTORU

ZAVRŠNI PROJEKTNI RAD

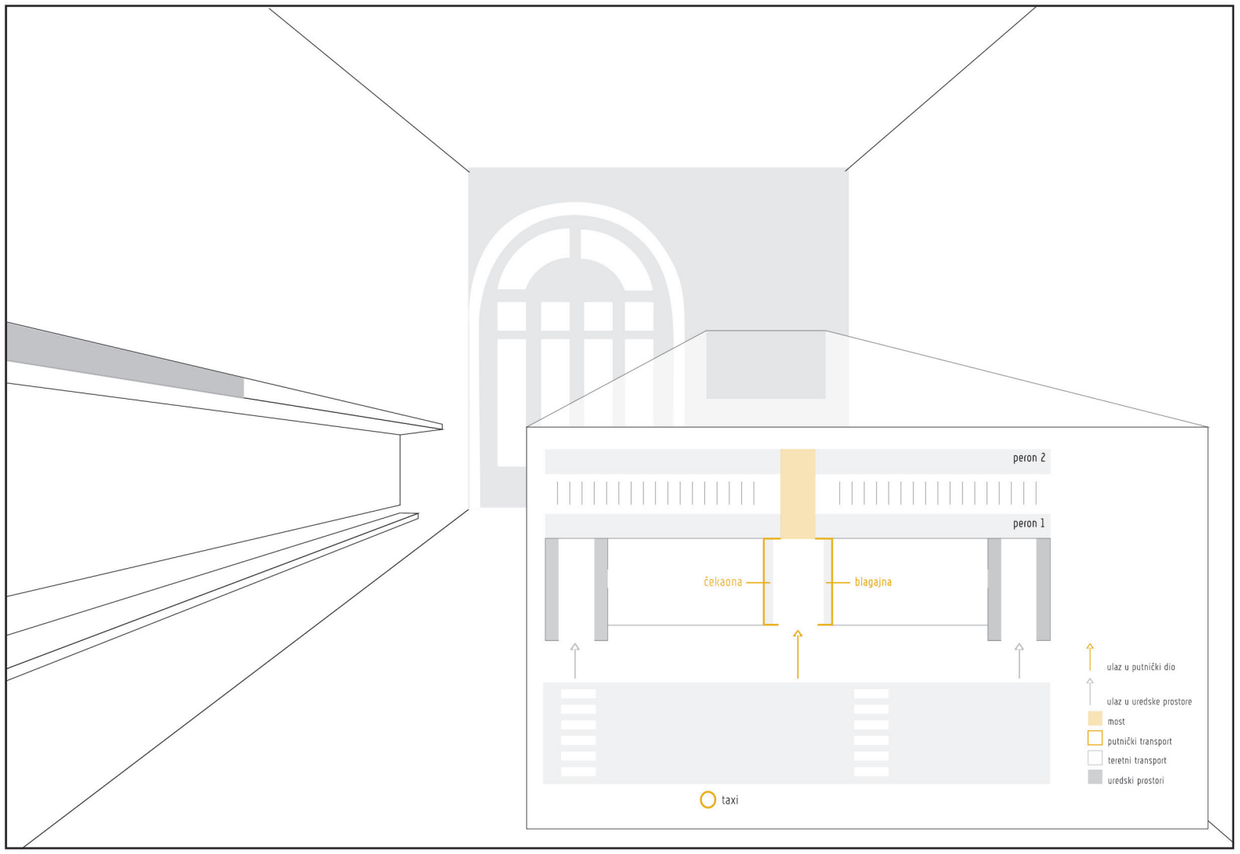
ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB

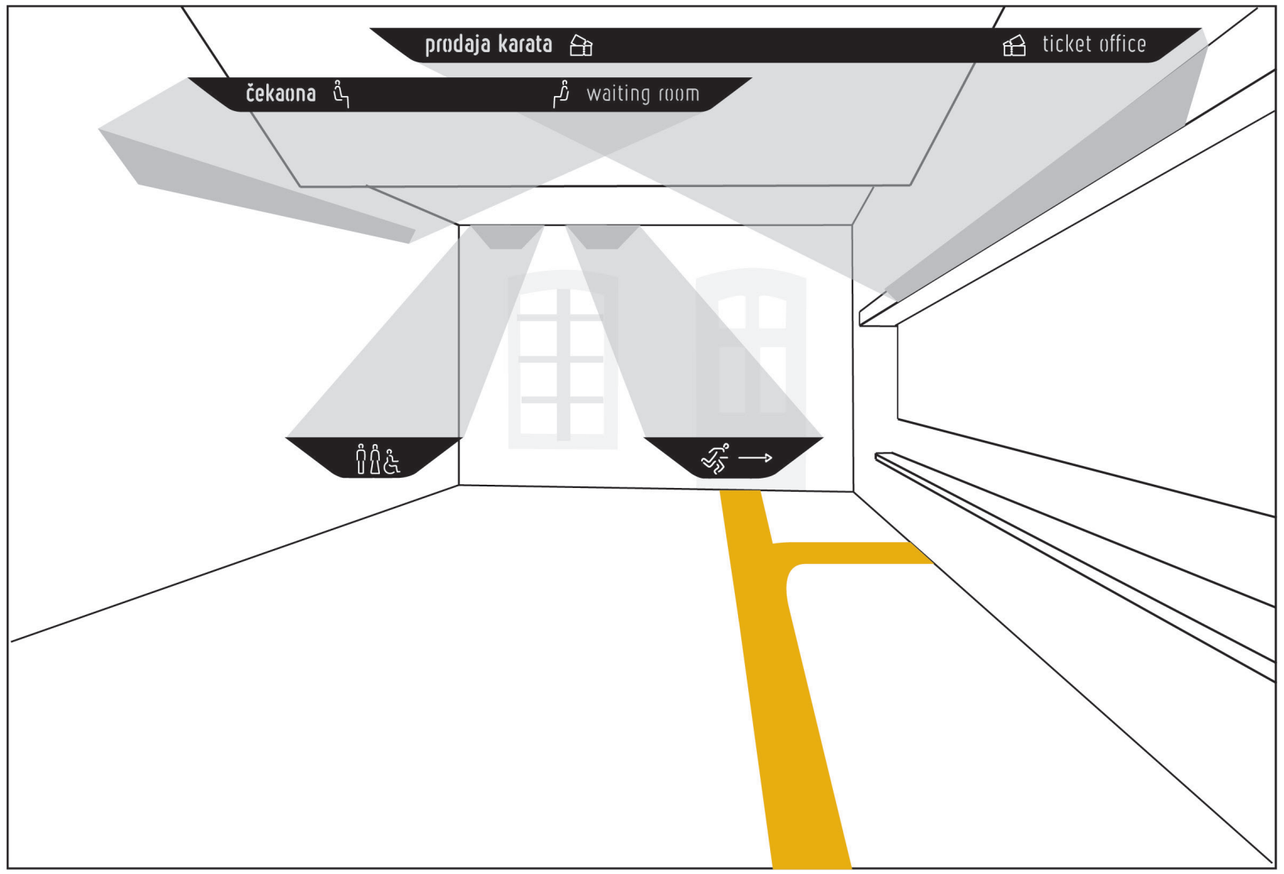

ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB
peron
platform / 1

# BOČNA STRANA KOLODVORA

# UNUTRAŠNJOST 1

Prikaz unutrašnjosti kolodvora s pgledom na sjevernu stranu. Mapa kolodvora leži na zidu, dimenzija 50x90cm




prodaja karata
ticket office
čekaonа
waiting room

PRIKAZ IZ SMIJERA PARKA

# GRAFIČKI STANDARDI

ZAVRŠNI PROJEKTNI RAD

ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB

## PRIMARNA TIPOGRAFIJA

Primarna tipografija je Post Scriptum. Tipografija, odnosno tipografija je neserifna , ali zbog svoje niske štednje linije (linija x) i visokih slovnih znakova podsjeća na tipografije 20-ih godina prošlog stoljeća i tako znak povezuje s velikim povijesnim značenjem kolodvora i kolodvorske zgrade u razvojnoj povijesti Zagreba.

Post Scriptum

ABCČĆDDŽEFGHIJKLLJMNNJOPRSŠTUVZŽ
abcčćddžefghijklljmnnjoprsštuvzž

# SEKUNDARNA TIPOGRAFIJA

Sekundarna tipografija je Ruler. dolazi u standardnom i stencil obliku. kada se primjenjuje u standardnom obliku koriste se rezovi regular i light. dok se u stencil obliku primjenjuju u debljim. heavy i regular obliku zbog lakšeg čitanja.

Ruler regular

ABCČĆDDŽEFGHIJKLLJMNNJOPRSŠTUVZŽ
abcčćddžefghijkllmnnjoprsštuvzž

Ruler light

ABCČĆDDŽEFGHIJKLLJMNNJOPRSŠTUVZŽ
abcčćddžefghijkllmnnjoprsštuvzž

**Ruler Stencil heavy**

**ABCČĆDDŽEFGHIJKLLJMNNJOPRSŠTUVZŽ**
**abcčćddžefghijkllmnnjoprsštuvzž**

Ruler Stencil regular

ABCČĆDDŽEFGHIJKLLJMNNJOPRSŠTUVZŽ
abcčćddžefghijkllmnnjoprsštuvzž

# STANDARDI BOJA

CMYK 0%, 27%, 100%, 9%
RGB 232, 169, 0
Lab 78, 7, 74
RAL 1004
PANTONNE P 10-8 c
#FBA800

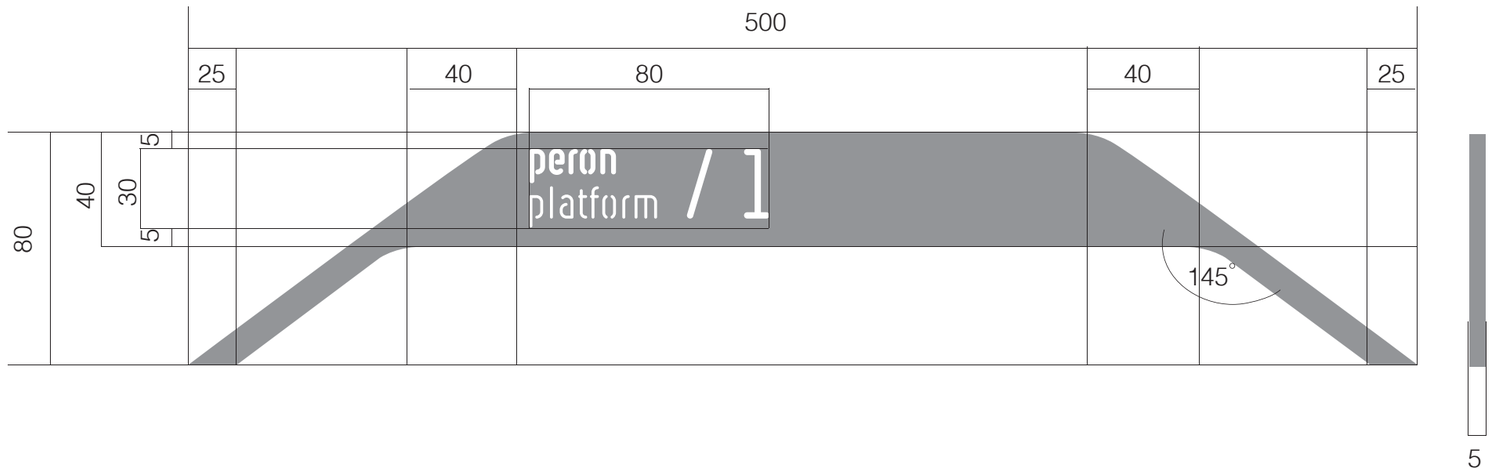
Boje odabrane za dizajn signalizacije su narančasta i crna. Njihov veliki kontrast poboljšava vidljivost i čitkost znakova. Nadalje, crna boja korištena za ploče, iako upadljiva ne odvraća od povijesne arhitekture zgrade kolodvora. Narančasta boja koristi se u manjem omjeru i to samo kako bi naglasila bitne poruke u signalizaciji.

CMYK 0%, 0%, 0%, 95%
RGB 17, 17, 17
Lab 7, -0, -0
RAL 9017
PANTONNE P 179-15 c
#101010

# TEHNIČKI STANDARDI

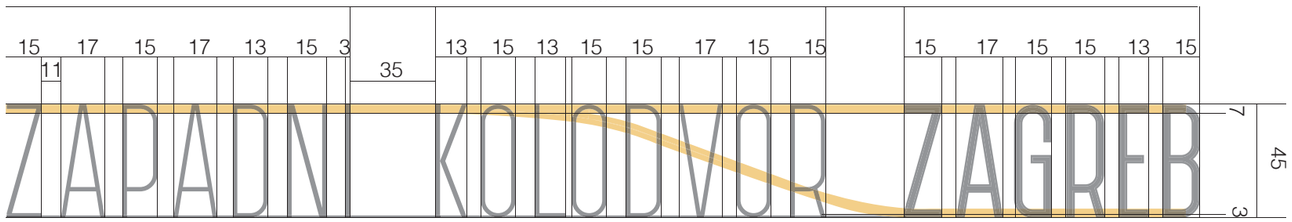
# OZNAKA PERONA

Sve oznake su u centimetrima, mjerilo je 1:60



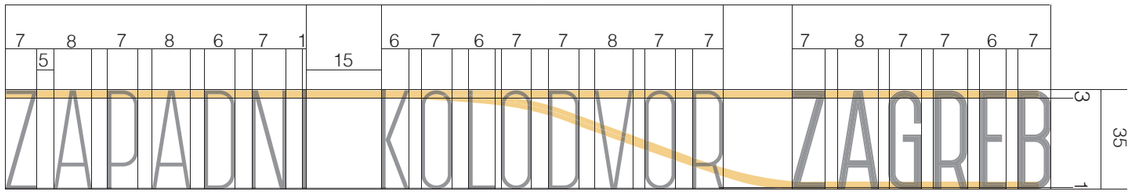
# NASLOVNE PLOČE

Naslovna ploča na ulazu u zgradu kolodvora. Debljina svakog pojedinog elementa je 4 cm. Sve oznake su u centimetrima, mjerilo je 1:100



# NASLOVNE PLOČE

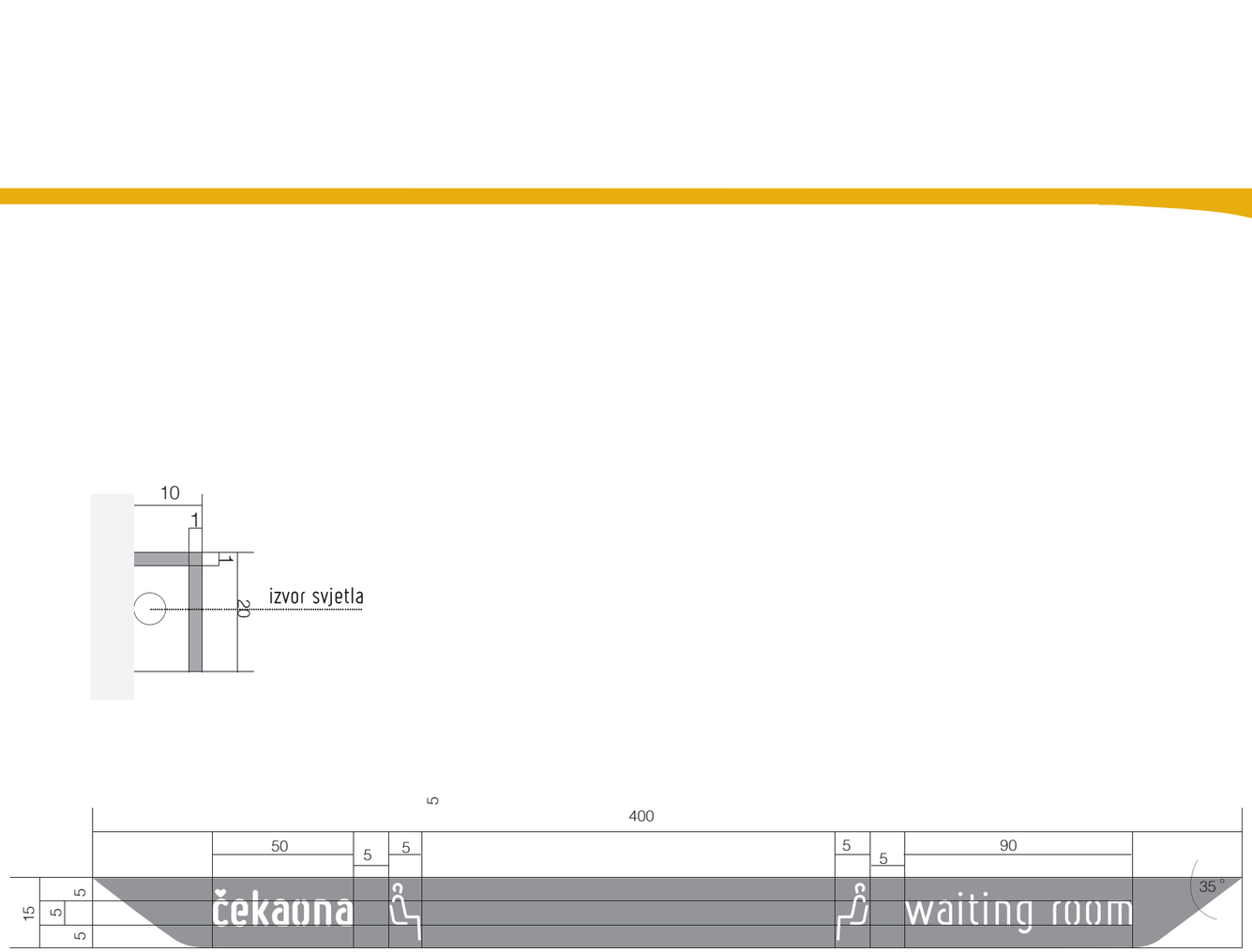
Naslovne ploče na bočnim stranama kolodvorske zgrade. Debljina svakog pojedinog elementa je 4 cm.
Sve oznake su u centimetrima, mjerilo je 1:100

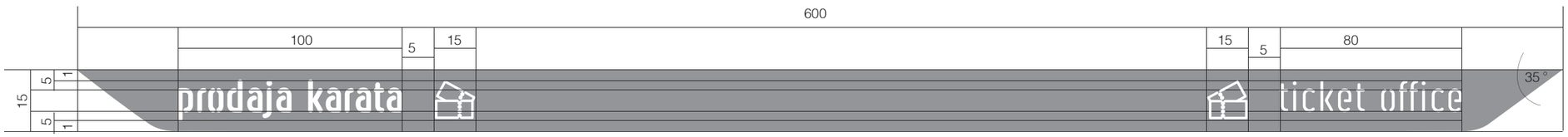


# TEKSTUALNE PLOČE

Sve oznake su u centimetrima, mjerilo je 1:60

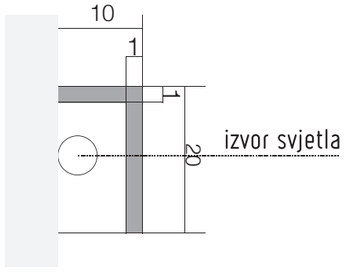


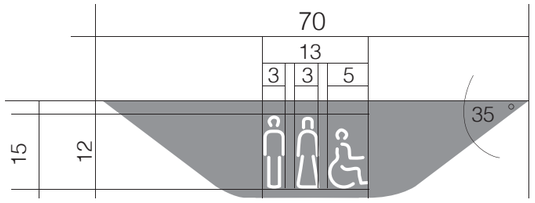



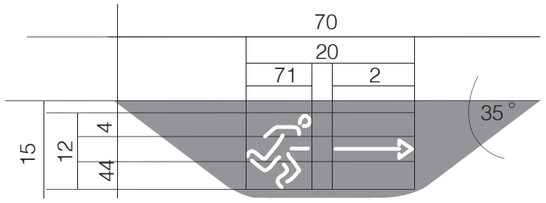



# PIKTOGRAMSKE PLOČE

Sve oznake su u centimetrima, mjerilo je 1:60

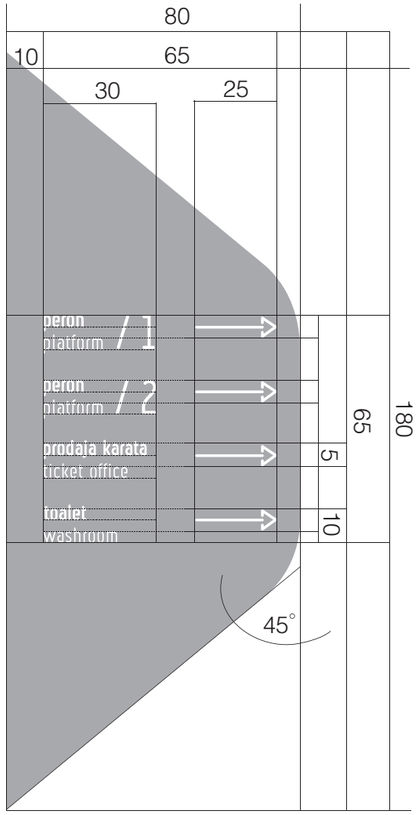


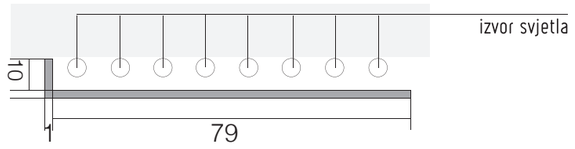



# SMJEROKAZ

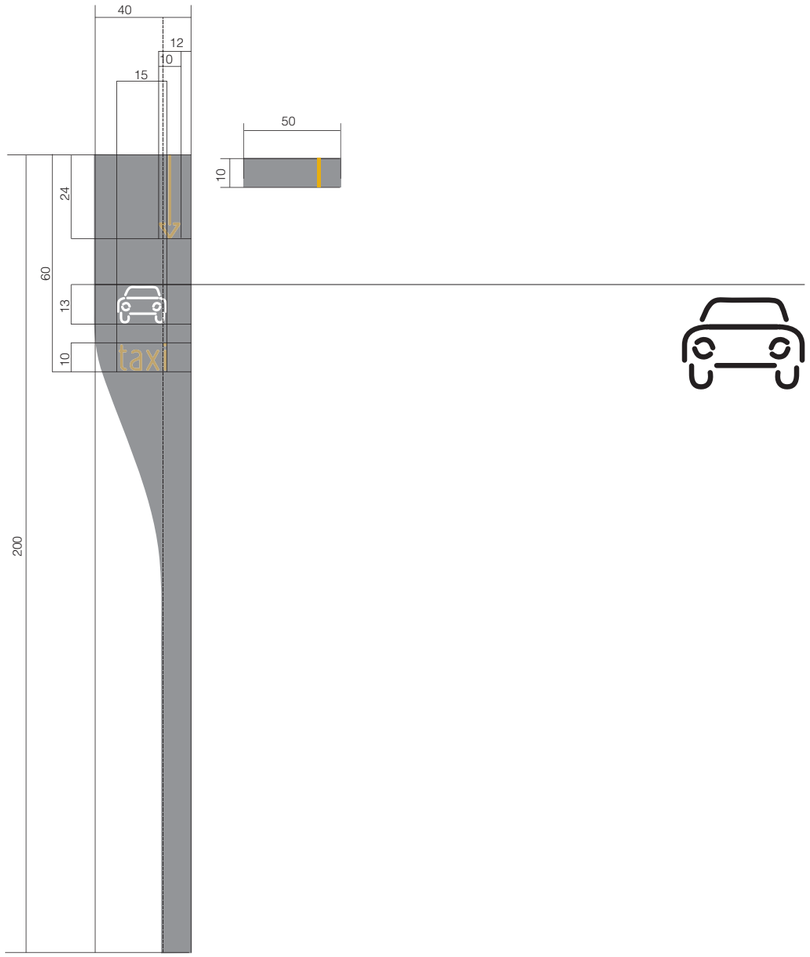
Sve oznake su u centimetrima, mjerilo je 1:60



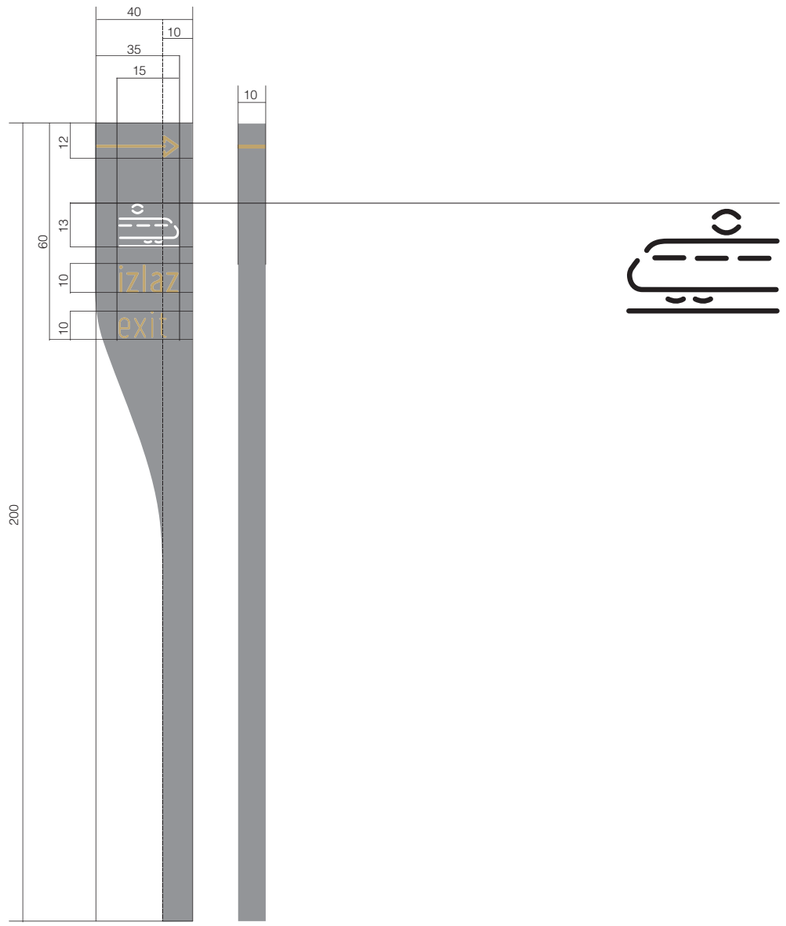
# OZNAKA STAJALIŠTA

Sve oznake su u centimetrima, mjerilo je 1:60



# OZNAKA IZLAZA

Sve oznake su u centimetrima, mjerilo je 1:60



# ZAKLJUČAK

ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB

ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB

# ZAKLJUČAK

Komunikacija u prostorima Zapadnog kolodvora Zagreb mora biti jasna i dokučiva ljudima s različitih društvenih polja i stupnja obrazovanja. Poruke moraju biti slikovno i jezično čitljive ljudima s različitim kulturološkim pozadinama. Također, znakovi su postavljeni na sigurnim mjestima na kojima ih se ne može lako oštetiti, što slučajno, što namjerno (opasnost od vandalizma) te su sačinjeni od izdržljivih materijala (metal).

Ploče su najučestalije sredstvo komunikacije između posjetitelja i kolodvora. Posjetitelji putem njih dobivaju informacije koje ih navode da se sigurno i u što bržem mogućem roku kreću kroz kolodvor krećući se tako da bi što lakše došli do svojeg odredišta Ispravna upotreba elemenata grafičkog dizajna i produkt dizajna unutar kolodvora komunicira snažnu i organiziranu ustanovu koja profesionalno i u roku obavlja svoje dužnosti i dosljedno vodi brigu o zaštićenom području.
Znakovi su dizajnirani u više horizontalnih i vertikalnih formata kako bi se omogućila prilagodljivost u oblikovanju sadržaja s obzirom na vrstu i količinu prezentiranog materijala.
Materijali za izradu konstrukcija i ploča su odabrani po karakteristikama koje omogućavaju trajnost u vanjskim uvjetima različitih klimatskih prilika, jednostavno održavanje te otpornost na vandalizam.
Ovim priručnikom je definiran princip oblikovanja svih tipova ploča i ostalih znakova i javnih mobilijara koji se mogu koristiti za interpretaciju i signalizaciju unutar područja kolodvora.
U priručniku su zadani standardi, i primjeri prijeloma i postavljanja svih tipova ostalih znakova i javnih mobilijara.

Boje odabrane za dizajn signalizacije su narančasta i crna. Njihov veliki kontrast poboljšava vidljivost i čitkost znakova.
Nadalje, crna boja korištena za ploče, iako upadljiva ne odvraća od povijesne arhitekture zgrade kolodvora. Narančasta boja koristi se u manjem omjeru i to samo kako bi naglasila bitne poruke u signalizaciji.
Jezgrovitim i univerzalno razumljivim porukama žele se spriječiti moguće ozljede ili zabune pri korištenju usluga kolodvora ili pri njegovom razgledavanju.
Komunikacija na prostoru kolodvora mora biti je jasna, i jezgrovita. Ne sadržava nikakve opise ili sugestije, već jasno označava mjesta. Krajnji cilj u dizajniranju sustava signalizacije bio je iskomunicirati poruku profesionalnosti, efikasnosti i duge povijesti kolodvora.

# LITERATURA I OSTALI IZVORI:


**Bunijevac Helena:**
"Izgradnja pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak kao početak razvoja zagrebačkog željezničkog čvorišta"

**Calori Chris:**
"Signage and Wayfindig Design"

**Gibson David:**
"The Wayfinding Handbook"

**Kolar Mira:**
"Uključivanje Zagreba u željezničku mrežu Europe 1862. godine"

**Slukan Altić Mirela:**
"Željeznička pruga i kolodvori u regulacijskim osnovama grada Zagreba"

**Vrančić Josip:**
"Znakovita"

http://www.zeljeznice.net/forum/

index.php?/topic/15673-zagreb-zapadni-kolodvor-iz-malo- dugaeijeg-ugla-16-veljaee-2017/

**Razgovor s Gordanom Ilkovsim,** zaposlenikom Hrvatskih željeznica

VISOKA ŠKOLA TRŽIŠNIH KOMUNIKACIJA AGORA
**Studij OBLIKOVANJA TRŽIŠNIH KOMUNIKACIJA**

# Završni rad 2018

Ime i prezime: TVAŠA ĆORDAŠ

**1. Tema**
Za završni rad treba izabrati proizvod/uslugu za koji je moguća izrada iscrpne koncepcije vizualnoga oblikovanja.

**Tema A:** ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB

**2. Opis proizvoda/usluge:** ŽELJEZNIČKI KOLODVOR - TRANSPORT PUTNIKA I ROBE

**3. Obrazloženje zašto je odabrana ova tema:**
INTERES U OBLIKOVANJU JAVNIH KOMUNIKACIJA, IZRADA KREATIVNOG KONCEPTA

**4. Pričuvne teme:**
Tema B:
Tema C:

**5. Težište interesa** (odnosi se na temu A)
OBLIKOVANJE SUSTAVA SIGNALISTIKE, KREATIVNI KONCEPT, KNJIGA STANDA

**6. Mentor/ica:**
SINIŠA BOGDANOVIĆ

Ovime potvrđujem da ova tema nije u vezi sa interesima meni bliskih osoba. Pravo daljnjega korištenja zadržava Visoka škola tržišnih komunikacija AGORA, koja se obvezuje da bez pismenog pristanka studenta/ice neće koristiti rad u komercijalne svrhe. S druge strane smije publicirati rad i bez dopuštenja.

Datum: 05.02.2018. Potpis: Tvaša Ćordaš

*Ove podatke ispunjava tajništvo i njima potvrđuje temu završnoga rada!*

| Tema: | Težište | Dodatna zadaća: |
|---|---|---|
| ZAPADNI KOLODVOR ZAGREB | ligodizajna | |

Datum: 28.02.2018. žig Dekan:

visoka škola tržišnih komunikacija AGORA u pravu javnosti Zagreb